

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT - DORDTSE DINSDAG D.D. 28 MEI 2024

Vergaderzaal 3

3. Vaststellen Startnotitie Verdichtingsplannen - Startnotitie (technische sessie)

Voorzitter: Mevrouw Boom-Vos
Raadsgriffier: De heer Den Boer
Verslag: Notubiz

Aanwezig:

Dhr. Alders (VVD)
Dhr. Ayverdi (DENK)
Dhr. Damen (PvdA)
Dhr. Gündogdu (Op ons eiland)
Dhr. Katif (Beter voor Dordt)
Dhr. Laban (CU-SGP)
Dhr. Portier (SP)
Dhr. Roggekamp (Gewoon Dordt)
Dhr. Struijk (CU-SGP)
Dhr. Van der Kruijf (CDA)
Dhr. Van der Meer (GL)
Mevr. Van Herwijnen (VSP)
Dhr. Wringer (Beter voor Dordt)

Overige aanwezigen:

Dhr. Van Oosterhout (ambtenaar)
Dhr. Van Hemert (Stedenbouwkundige bij Bureau De Zwarte Hond)
Dhr. Zandbelt (Stedenbouwkundige bij Bureau De Zwarte Hond)

Portefeuillehouders: wethouder M. Burggraaf

Voorzitter: Welkom allemaal, raadsleden, commissieleden, mensen in het publiek. Wethouder Burggraaf zal dadelijk nog aanschuiven, verwachten we. En, welkom aan onze gasten de heer Zandbelt, de heer Van Hemert van het ontwerp bureau De Zwarte Hond en de heer Van Oosterhout vanuit onze ambtelijke organisatie. Voor de notulen ga ik even vragen, of dat iedereen zich voor wil stellen. Dan wil ik toch ook even bij u beginnen.

Dhr. Zandbelt: Daan Zandbelt, stedenbouwkundige en partner bij bureau De Zwarte Hond.

Dhr. Van Hemert: Jan-Maarten van Hemert, stedenbouwkundige, collega van Daan bij De Zwarte Hond.

Dhr. Van Oosterhout: Mark van Oosterhout, ambtenaar.

Dhr. Van der Meer: Frans-Bauke van der meer, GroenLinks.

Mevr. Van Herwijnen: Irma van Herwijnen, Partij voor de Dieren

Dhr. In 't Veld: Richard in 't Veld, VSP.

Dhr. Noldus: Robin Noldus, Dordtse VVD.

Dhr. Wringer: Jan-Willem Wringer, Beter voor Dordt.

Dhr. Katif: Jacques Katif, Beter voor Dordt.

Dhr. Ayverdi: Emin Ayverdi, DENK Dordrecht.

Dhr. Struijk: Leen Struijk, ChristenUnie-SGP.

Dhr. Laban: Vincent Laban, ChristenUnie-SGP.

Dhr. Van der Kruijff: Wim van der Kruijff, CDA.

Dhr. Roggekamp: Erik-Jan Roggekamp, Gewoon Dordt.

Dhr. Damen: Leo Damen, Partij van de Arbeid.

Dhr. Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op ons Eiland.

Dhr. Portier: Ronald Portier, SP.

Dhr. De Boer: Mark de Boer, commissiegriffier.

De voorzitter: Dank u wel. Op 14 mei besloot de Agendacommissie, om nog een technische sessie rondom dit onderwerp te houden. Omdat er vooral nog veel informatiebehoefte was, aan de totstandkoming en de mogelijkheden van de negen verdichtingsprincipes. Want die moeten we gaan vaststellen, of niet gewijzigd of niet in de raad. Die verdichtingsprincipes zijn ook leidend voor de verdichtingsplannen per wijk. Die later dit jaar, ter vaststelling aan de raad worden aangeboden. Dus we gaan vanavond ons goed toe laten lichten. Ik heb met de heren afgesproken, dat we even zoveel mogelijk de presentatie afwachten en de vragen aan het einde stellen. Zijn er echt verduidelijkingsvragen op dat moment, dan kan dat altijd. Maar het liefst, de vragen bewaren tot aan het einde, zodat we genoeg tijd houden. Dan wil ik nu het woord geven aan de heer Van Oosterhout, voor een korte inleiding. Oh, ga uw gang.

Mevrouw 'Van Herwijnen': Ik had nog even een vraag over het voorstel an sich. De, in het voorstel staat, dat de verdichtingsstudie en de kaart, dat die voor kennis worden genomen. Is, hoort die dan wel of niet, bij het voorstel?

De voorzitter: Ter kennisnemen, dan neemt u er geen besluit over. Is puur ter informatie, dus daar neemt u geen besluit over. De heer Portier.

De heer Portier: Aanvullend, hierop. Voor we kennis kunnen nemen van de verdichtingsstudie, moeten we die wel hebben en die zit niet bij de stukken.

De voorzitter: Dat klopt. Dat las ik van de week en toen dacht ... Ik weet niet, of dat u dat dadelijk uit kunt leggen, de heer Van Oosterhout? Of, wanneer het wel komt.

De heer Van Oosterhout: Nu eerst gelijk? Nee, dat kan. Ja, wat u hier ziet, zijn in ieder geval de verdichtingsprincipes, die we willen hanteren. Daarvan is het van belang, dat u die ook als raad vaststelt, zodat wij een kader hebben, waarmee we vervolgens verder gaan. De hele studie heeft eigenlijk ook geleid tot die principes en een aantal ja, berekeningen, die De Zwarte Hond denk ik, dadelijk ook zal laten zien. Waarmee we gevoel krijgen en zicht krijgen, op hoever dat dit bij kan dragen aan onze woningbouwopgave, die we als gemeente hebben. Vervolgens worden die uitgewerkt, naar echt plannen per wijk. En nou ja, die uitwerking, die komt dan ook echt naar de raad, om ook weer als raad vastgesteld te worden voor de verdere stappen, die wij daarin gaan zetten. Dat is de bedoeling ervan, in ieder geval.

De Voorzitter: Maar het document van de verdichtingsstudie, die nu nog niet beschikbaar is. Weet u dat, of moeten we dat dadelijk aan de wethouder vragen?

De heer Van Oosterhout: Dat lijkt me het handigste, om dat laatste te doen.

De voorzitter: Ik zag de heer Damen ook een vraag hebben?

De heer Damen: Ja, voorzitter. U zei net, dat de negen principes leidend zijn. Maar een, ik heb ook gelezen in de stukken, dat bij iedere locatie weer afgewogen wordt van, aan de hand van de factoren ter plekke, van wat je precies gaat doen. Dus nou is het voor mij onduidelijk, in hoeverre de principes die we nu dadelijk in de raad gaan vaststellen, bepalend zijn voor wat we verder doen, of dat die nog ruimte laten voor nadere afweging.

De voorzitter: Nou, laten we eerst de presentaties afwachten. En als die op het einde dan nog, dit, deze vraag nog op tafel ligt, dan ga ik bewaken, dat die beantwoord wordt.

De heer Van Oosterhout: Ja, heel graag. Ik hoop, dat dat inderdaad in de laatste sheet, waar we het over het vervolg gaan hebben, dat die daarop beantwoord wordt. Maar als dat niet zo is, dan horen we het graag. Dat vrees ik, daar vrees ik geen moment voor. Even kijken, ja, de, het onderzoek waar u aan refereert, onze bouwopgave. In 2018 gestart, we willen elfduizend woningen bouwen tot de periode na 2030. Ikzelf werk sinds april 2019 bij deze gemeente. We hebben toen gemerkt, dat we om de ambitie van toen vierduizend woningen in de periode 2018 tot 2022 te maken, dat we eigenlijk gewoon te weinig planvoorraad hadden, om dat te kunnen doen. Dus te weinig zachtere planvoorraden. Gewoon ideeën, schetsen van, waar dat zou kunnen.

En harde planvoorraad, gewoon vastgestelde bestemmingsplannen door de raad, die onherroepelijk zijn geworden. Nou, daar is in die tijd een flinke nou ja, flinke push op gegeven. Ook met de Commissie Grote Projecten. Dat heeft ertoe geleid, dat we nu in deze periode 2022 tot 2026 naar onze inschatting, voldoende plannen hebben om dat waar te kunnen maken. Als het economisch tij ook een beetje meezit, want dat is

natuurlijk een beetje lastig op dit moment. Maar voor de periode 2026 tot 2030 en daarna, als we echt die duizend woningen per jaar willen halen, dan hebben we gewoon nog meer plannen nodig. Nou, er zijn er een aantal, die zijn in ontwikkeling. Komt zo in de presentatie ook naar voren. Maar om zeker te zorgen, dat we aan voldoende plannen komen, zijn deze verdichtingsstudies gedaan. Daarvoor geef ik graag het woord aan Daan Zandbelt.

De heer Zandbelt: Dank je wel. Ja, ik zal het eerste deel, een korte toelichting geven. Dus wij zijn gevraagd door de gemeente als bureau De Zwarte Hond, samen met bureau Ravenkop. Wij zijn stedenbouwkundigen en Ravenkop zijn economisch, of financieel specialisten. We hebben eigenlijk onderzocht, wat kansrijke plekken zijn voor verdichting. Allereerst, wat we daar al heel duidelijk bij willen maken. Die verdichting op zich, is geen prakwedstrijd. Het gaat er niet om, dat we zoveel mogelijk woningen in die bestaande stad kunnen realiseren, alleen met dat als doel. Wij zien, dat verdichting een kans is om extra kwaliteit te maken, om in, te investeren in bestaande buurten. En daarmee, niet alleen maar woningen te realiseren, maar ook andere opgaven die daar spelen, om die daaraan te koppelen. Zodat het een kwalitatief verhaal wordt. Ja, wat je doet om de straat, de buurt en de stad sterker te maken. Dus dat is eigenlijk het leidende thema en dat wordt ook een afwegingskader, lijkt me. Nou, dat sluit ook best wel goed aan natuurlijk, op allerlei ambities die er al in Omgevingsvisie zijn vastgelegd, in coalities binnen de raad, binnen het college. En het sluit natuurlijk heel erg goed aan bij het feit, dat Dordrecht een groeiende stad is. Die van 2018 naar 2030 groeit met zo'n twintigduizend inwoners en zo'n elfduizend woningen erbij. Dan kun je misschien werk met werk maken, dat was eigenlijk de gedachte van de studie. Wij zijn als bureau een bureau, dat niet alleen stedenbouwkundige studies doet. Wij maken ook strategieën op een groter schaalniveau, waarbij we onderzoek doen en ook hogere overheden bedienen. Maar we zijn ook een architectenbureau, dat gewoon veel gebouwen maakt. Dus we weten wel waar we het over hebben, als we weten, als we voorstellen doen over het verdichten. En Ravenkop is een partij, die dus ook op financieel gebied daar ook veel expertise in heeft. Dat hebben we samen opgepakt. We hebben eigenlijk drie vragen meegekregen. De eerste vraag was eigenlijk, hoe kan verdichting bijdragen aan de verbetering van de stad Dordrecht? Dus in al die maatschappelijke opgaven, die hier spelen en welke rol speelt woningbouw daarin? En hoe staat eigenlijk die verdichtingsambities of die verdichtingspotentie, hoe verhoudt zich die eigenlijk tot de bestaande planvoorraad? Is die bestaande planvoorraad voldoende, of kun je die ongeveer verdubbelen? Of, nou ... En, in hoeverre is dat ook duurzaam? En ja, zien we dus ook kans, om die planvoorraad uit te breiden? Nou, nou is Dordrecht natuurlijk al best wel een compacte stad, hè. Vanuit hier, vanuit het hart van de stad ben je altijd binnen vijf kilometer, wel ongeveer buiten. Nou, ligt een beetje aan je fietstempo, maar dat, in een minuut of twintig ben je al best wel een heel end. Dat is dus eigenlijk al een kwaliteit, die er heel erg is.

Maar die ook wel, in die traditie kun je natuurlijk ook wel verder bouwen, maar de stad kent natuurlijk ook wel heel veel verschillende gedaantes, van de binnenstad tot meer de randen van de stad. Daar wordt het wel minder dicht. En dat kan ook heel aantrekkelijk zijn als woonmilieu, natuurlijk. Nou, wat we, hebben we als eerste gedaan? We hebben allereerst gewoon eens even in kaart gebracht, welke bestaande plannen zijn er allemaal en hoeveel, tot hoeveel telt dat op? Dat was nog eigenlijk niet zo helder in

kaart gebracht. Alle plannen kent u allemaal vast wel individueel, maar in totaal zijn er al zesendertighonderd woningen sinds 2018 gebouwd. En er zijn ook al vierendertighonderd woningen, onherroepelijk. Dus die hebben, daar zijn de vergunningen voor in orde. Dat samen, zeventuizend woningen al. Nou hebben we ook verder gekeken. Dan hebben we een bandbreedte van vier tot zesduizend woningen extra, die we ook hebben gevonden. En ja, dat is, die we ruimtelijk hebben gevonden. Dat kan nog best zijn, dat er allerlei bezwaren zijn vanuit financiën, of vanuit mobiliteit of voorzieningenaanbod. Dat zijn vervolgstappen, die we in die, per wijkstudies moeten ontdekken en in de verdere uitwerking. Daar horen natuurlijk ook het Leerpark bij, het Maasterras en Spuiboulevard. Dus dat zijn ook plannen, die nog niet morgen allemaal, niet voor 2030 allemaal gerealiseerd worden. We hebben niet met één bril gekeken. We hebben naar verschillende aspecten gekeken, dus daar horen verschillende kaarten bij. Naar economie, naar natuur, naar mobiliteitsaspecten en, hoe dat samenhangt met verdichting. En eigenlijk komen daar een aantal nou, principes of eerste koppelkansen, hoe kan woningbouw bijdragen aan andere zaken? Nou, het eerste is natuurlijk, dat als we woningen bouwen dan faciliteren we, dat de stad kan groeien. Dat we, aan de ene kant komen er meer inwoners en aan de andere kant daalt het aantal mensen per huishouden. Er wonen steeds minder mensen in één huis. Daarvoor moeten we ook extra woningen maken. En dat helpt natuurlijk ook, dat we op die manier ook de bestaande voorraad wat kunnen verduurzamen, als mensen eruit verhuizen naar een nieuwe woning. De tweede regel gaat eigenlijk over dat, er zijn nog best veel plekken, die zijn heel auto afhankelijk en er is ook veel zware infrastructuur door de stad. Dus we kunnen die verdichting ook inzetten om te zorgen, dat meer mensen andere vervoersoptie hebben, dan ze nu alleen de auto hebben. Dat ze daarnaast ook betere fietsroutes krijgen, beter openbaar vervoer of lopend, ook al op heel veel plekken kunnen komen. Een derde kans gaat eigenlijk over, dat we de balans tussen de stad en het landschap en ook de klimaatadaptatie, hoe kunnen we ons voorbereiden op meer extremer weer? Dat het heel veel meer regent, of dat het veel warmer is, langere tijd droog wordt. Dat ook de bestaande stad, dat, daarop voor kunnen bereiden, doordat we daarin mee investeren. Een vierde kans, zit eigenlijk veel meer in de relatie met werk en onderwijs. Hoe kunnen we zorgen, dat we ook met verdichten zorgen, dat er meer scholen en meer innovatiekansen zijn? Doordat scholieren en ondernemers elkaar makkelijker weten te treffen en dat die economie ook verduurzaamd wordt. Dat zittende bedrijven schoner kunnen werken. En als laatste, maar niet onbelangrijkste. De verdichting kan ook bijdragen aan het voorzieningenniveau, dat dat hoger wordt en dat we ook voor een bredere doelgroep, dat toegankelijk kunnen maken. Nou, vanaf hier gaat mijn collega Jan-Maarten het overnemen. Die zal jullie meer gaan vertellen over die negen principes, die wij hebben gevonden en, hoe zich die ook verhouden tot de toekomstige plannen.

De heer Van Hemert: Yes. We hebben de, eigenlijk het afgelopen jaar in samenwerking met de ambtelijke organisaties, in samenwerking met specialisten van verschillende afdelingen en met name, in het bijzonder de afdeling Stedenbouw, hebben wij eigenlijk gezocht naar negen vrij praktische ruimtelijke principes, om invulling te geven aan, op welke plekken dat dan het beste zou kunnen. Die negen, daar loop ik even kort met jullie doorheen. Die heb ik zo meteen ook voorzien van negen Dordtse voorbeelden. Want heel veel wordt hier eigenlijk de afgelopen jaren, al gedaan in deze stad. Ze zijn van klein naar groot en ze beginnen bij één en twee eigenlijk, op pandniveau. Er liggen kansen, om bestaande panden een extra verdieping te geven. Optoppen, in het jargon. Om grote

woningen bijvoorbeeld te splitsen of om te verbouwen, zodat er extra woonruimte vrijkomt. Daarvoor is vooral samenwerking nodig met particulieren, maar bijvoorbeeld ook met corporaties. Het tweede verdichtingsprincipe onderzoekt de mogelijkheden, om leegstaand vastgoed te herontwikkelen. Zowel gemeentelijk vastgoed als bijvoorbeeld private partijen te verleiden, datzelfde te doen. Drie en vier, zijn al een stukje grotere schaal. Dan kijken we op stedenbouwkundig niveau naar de bestaande wijkstructuren en naar onderbenutte gronden. Zit daar bijvoorbeeld een ruimte in, om extra bij te bouwen op een plek, waar je nu eigenlijk een gat in de buurtstructuur verwacht? Of, kunnen we de gronden op een andere manier beter benutten? Denk bijvoorbeeld aan grootschalige parkeerterreinen, kunnen we dat niet slimmer, compacter organiseren en daarmee eigenlijk die ruimte slimmer inzetten? Als we kijken naar vijf, dan gaat het om de koppeling met de voorzieningen, die er zijn. In dit geval, de stationsvoorzieningen. We zien, dat het goed is, om mensen meer mogelijkheden voor vervoer te geven en dat het daarom slim is, om in te zetten op de best bereikbare plekken voor iedereen. Of je nou wel of geen rijbewijs hebt, of geen auto hebt. Datzelfde principe van nabijheid, geldt eigenlijk ook voor principe zes. Het bouwen dichtbij de wijkvoorzieningen, liefst op loopafstand. Wijkvoorzieningen is eigenlijk breder dan alleen winkels, gaat ook over zorg, over onderwijs. Als je daarbij in de buurt kan, meer kan wonen, mooi voorbeeld hebben we natuurlijk in Wielwijk, dan komt dat de sociale cohesie en ook de, komt dat het ten goede. Nou, zeven en acht gaan ook in op het principe van nabijheid. Zo vinden we het interessant om aan de groenstructuren, daar aan te kijken, wat daar voor mogelijkheden liggen. Te kijken, wat er in de buurt van werkgelegenheid te organiseren is, verdichten met functiemenging. En tot slot, principe negen, die is iets abstracter. Er zijn in veel wijken ook aanleidingen om, eigenlijk minder ruimtelijke aanleidingen, om te investeren in de wijk. En ook daar, zou je werk met werk kunnen maken. Dan hebben we het bijvoorbeeld over sociale opgave, maar ook de energie opgave, de warmtetransitie, een zaak als klimaat. Nou, omdat dit nog vrij abstract en theoretisch is, hebben we deze toegelicht met negen Dordrechtse voorbeelden. Waarbij u links bovenin, voorbeeld één uit Sterrenburg, een bestaande flat, die is uitgebreid en opgetopt. Voorbeeld twee, verbouwing van het regiokantoor VOLT aan de Noordendijk. Drie, is een inbreiding in de Stadspolderswijk. Vier, is een plan in de ontwikkeling bij het, op het grote parkeerterrein tussen het ziekenhuis en het Sportpaleis. Vijf, is de kansrijkheid, die wij zien nou, over de foto station Stadspolders. Maar we zien, dat bij andere stations ook in de stad. Zes, is Wielwijk. Zeven, is langs de groenstructuren in Krispijn. Acht, is hier in de binnenstad. En negen, is een plan in ontwikkeling in, wederom in Krispijn. Dus het is eigenlijk helemaal niet nieuw, eigenlijk doen we dit al.

Nou, Daan vertelde net al, we hebben de bestaande harde plannen en de bestaande studies onderzocht. En we hebben eigenlijk om die negen verdichtingsprincipes toe te passen, hebben we eigenlijk gezegd van, oké, we moeten dat in twee sporen gaan onderzoeken. Eentje op de termijn, eigenlijk op de kortere termijn van, hoe kunnen we dat nu eigenlijk per wijk gaan uitpluizen? En eentje, met een wat middel tot lange termijn impact, zijn echt de wat grotere locaties, waar Mark het net al over had. Belangrijk daarbij en met name, als je het hebt over dat Spoor A per wijk is, dat elke wijk anders is. En dat elke wijk zijn eigen kansen en uitdagingen heeft. Dat heeft vooral te maken met de manier, waarop wijken hun leeftijd hebben en in welke mate ze bijvoorbeeld, gemengd of juist vrij monotoon zijn. Dat heeft ook te maken met, dat woonopgave verandert. Net zo goed als, dat de woonopgave toen de binnenstad gebouwd was,

anders is dan toen Sterrenburg gebouwd werd. Zo zien we die nu ook meer, weer veranderen. Dat hij zich meer dan voorheen, focust op de vraag naar één à tweepersoons huishoudens. En dat we met name zien, dat de eigendomssamenstelling en de samenstelling van de verschillende woningtypen per wijk, leiden tot accenten in de verschillende wijken. Nou, concreet, wat gaan we dan doen in Spoor A? Is eigenlijk, per wijk een kansenprofiel opstellen vanuit de stedenbouwkundige blik, maar wel in samenspraak met de gebiedsmanagers Fysiek en Sociaal. Daarbij ook aandacht naar de juiste balans in elke wijk. Wijken met een lage sociale voorraad is het goed om te kijken van, waar kunnen we daar, kunnen we die balans beter brengen? En niet alleen kijken, wat de gemeente zelf kan doen. Maar ook kijken, welke voorwaarden of welke ruimte de gemeente kan stellen, om particulieren en corporaties en andere private partijen, mee te nemen in onze ambities. Daarnaast, kijken we op een wat verdere bril van, zijn er ook opgaven of zijn er eigenlijk ook verdichtingsprincipen, die mogelijk leiden tot grotere kansrijke gebiedsontwikkelingen? Die zien we met name, in de koppelingen met de verdichtingsprincipes vijf tot met acht. Daar kijken we naar de plekken, waar dichtbij stations, dichtbij de voorzieningen, dichtbij werkgelegenheid en aan de randen. Natuurlijk, niet in het groen, maar het mag niet daar ten koste van gaan. Maar kijken, hoe je daar werk met werk van kan maken. Die plekken, die zien we eigenlijk verspreid over de stad, maar dus in het bijzonder in de stationsgebieden en de plekken, waar voorzieningen zijn.

Mevrouw Van Herwijnen: Mijnheer Van Hemert?

De heer Van Hemert: Spoor B bestaat eruit, omdat ...

De Voorzitter: Mag ik heel even wat toevoegen? De wethouder heeft net bevestigd, de kaart, die u daar laat zien, dat is de kaart, die in het gevraagd besluit staat, om kennis te nemen. En die staat ook in het Raadsinformatiesysteem, als de kaart uit Spoor B. Dus hij is wel toegezonden. Alleen, de naam is net wat anders.

De voorzitter: Zegt het eens mevrouw Van Herwijnen.

Mevrouw Van Herwijnen: Nou, mijn vraag is dan wel, of mijn verzoek, kan er dan wel een legenda aan toegevoegd worden?

De voorzitter: Ja. Ik hoor hier een, ja. Dus dat ...

De heer Struijk: Voorzitter? En heel concreet, mag ik, als ik vragen mag. Die hartjes met die cirkels eromheen, bijvoorbeeld, wat betekent dat?

Mevrouw Van Herwijnen: Nou, ik ga u niet langer lastigvallen, de heer Van Hemert. Ik weet niet, of dat u antwoord kan geven, wat die hartjes betekenen.

De heer Van Hemert: Ja, dat kan ik. Je ziet het eigenlijk ook al een beetje aan de kleuren. De, we hebben hier vier legenda eenheden en ze corresponderen met de verdichtingsprincipes vijf tot met acht. De paarsblauwe gebieden, dat zijn de stationsgebieden. De gele gebieden, dat zijn de clusters van wijkvoorzieningen, waar wij denken dat er een kans ligt. De oranje gearceerde gebieden, dat is principe acht, in en naast werkgebieden. En de donkergroen gearceerde rand van Dordwijkzone, dus met

name niet in de Dordwijkzone, maar de randen daarvan, willen wij koppelen aan principe zeven. Maar volgens mij, kunnen we na afloop een nieuwe kaart aanleveren en die via de kanalen bij u terecht laten komen. Nou, met permissie, maak ik even het verhaal af. In Spoor B hebben wij al voor een aantal van deze locaties heel schetsmatig onderzocht, wat daar, ter inspiratie, wat daar zou kunnen. Dus we hebben gekeken naar bijvoorbeeld de omgeving van station Stadspolders, het Neurenberg park, Neurenberg Hof, pardon en wijkcentrum Crabbehof, wat daar voor stedenbouwkundige kansen zouden liggen. Ongehinderd, door te veel plaatselijke kennis. Acties zijn daar vooral, om in duidelijke samenwerking met de stedenbouwkundigen hier, de scope en de haalbaarheid te bepalen. Voort te borduren op de studies, die er al liggen. Te kijken wat er voor samenwerkingen kunnen worden opgetuigd, in de organisatorische kans. En ook hier weer die meerwaarde te creëren, door werk met werk te maken. Even terug naar de aanleiding, waarmee wij op pad zijn gestuurd. Hoe verdichting kan bijdragen aan verbetering van de stad, waar de voorraad staat ten opzichte van de ambities en waar de kansen liggen voor het vergroten van de planvoorraad? Nou, om met die laatste twee te beginnen. Hoe het staat met de voorraad. Mijn collega Daan, die noemde het net al, dat de gerealiseerde, plus de harde plannen, plus de plannen in de studie, leidt al een heel eind in de goede richting van elfduizend. De ambitie is gesteld. En de schattingen, die wij in deze studie voor Spoor A en Spoor B hebben gedaan, die zijn ook best fors. Er hangt een hele grote disclaimer aan vast, want wij bekijken dat met een optimistische bril. Dat is ook ontzettend afhankelijk van het economisch tij, van het versch... het soort woningtypes en het soort stedelijkheid, waar je mee werkt. Afweging in andere domeinen. Nou, onder andere mobiliteit, natuur, werkgelegenheid, noemt u ze maar op. En de keuzes, die de politieke organen van deze stad daarin maken. Maar de ambitie en de kansen, zien wij er vanuit onze bril, zeker. Daarnaast zien wij vooral de kans, dat verdichting als een investeringsmotor voor de andere domeinen en de kwaliteit van de stad, werkt. En dat gaat door de verschillende thema's heen. Wij zien dan ook, dat een integrale benadering hiervan, dus niet alleen kijken naar die woonkansen, maar juist ook die koppeling zoeken met groenblauw, met mobiliteit, met economie, met het sociale domein. Dat er allerlei kansen ontstaan, maar ook dat die integrale benadering eigenlijk een randvoorwaarde is. Dus dat je vanuit het hele plaatje moet kijken en dat je dan die kansen voor straat, stad en buurt, kan verzilveren. Dan kunnen er uiteenlopende en interessante effecten voor de stad ontstaan. En dat is natuurlijk, waar we het voor doen.

Het kwalitatief verdichten van de stad, om de stad als geheel door de schalen heen, van klein tot groot, sterker te maken. Dat is de belangrijkste kans, die in deze opgave ligt. Nou, tot zover mijn inhoudelijke toelichting. Geef ik het woord nog heel even aan Mark voor het laatste stukje over, hoe nu verder.

De heer Van Oosterhout: Ja, precies. Dank je wel, Jan-Maarten. Ja, de twee sporen die zijn toegelicht, werken we op dit moment verder uit. Spoor A, dat is dus echt per wijk bekeken, welke verdichtingsprincipes kun je wel hanteren, welke verdichtingsprincipes zijn nou net in die wijk, wat minder voor de hand liggend. Dat moet uiteindelijk leiden tot een overzicht van kansen. Die kunnen dan vervolgens tot een kavelpaspoort uitgewerkt worden en die komen dan natuurlijk, ter besluitvorming naar het college en uit, uw raad. Nou, de voorzitter gaf al aan, dat dat dit jaar moet gaan gebeuren. Dat klopt, dat dat voor de eerste wijken inderdaad dit jaar, waarschijnlijk wel gaat lukken. Maar zeker niet voor de hele stad, want daar is het toch wel echt te veel werk voor. Dus dat loopt door in

volgend jaar. Maar we vonden het ook zonde, om alle wijken op te stapelen en in één keer aan u aan te bieden. Want dan wacht je op de laatste en dan duurt het natuurlijk ook het langst. Het zou zonde zijn, om de eerste dingen die er dan al liggen, ja, nog niet te kunnen benutten. Uitwerking Spoor B. We merken, dat nou ja, de eerste casussen zijn gepubliceerd. Er zijn daarover oriënterende gesprekken met verschillende geïnteresseerde partijen. En ook daar willen we kijken van, nou, kan dit tot een ontwikkeling komen die wij, waarmee we de stad mooier en beter en sterker kunnen gaan maken. Op dat moment geldt natuurlijk precies hetzelfde. Op het moment, dat dat leidt tot kaders, tot kavelpaspoorten en dergelijke, dan melden we ons bij uw raad. Daarbij zijn de aantallen, die Jan-Maarten denk ik, net heeft laten zien, nou, voor Spoor A, tweehonderdvijftien tot vijftienhonderd woningen. Daar over de stad verspreid, lijkt me dat vrij reëel. De vijfduizend tot tienduizend woningen in Spoor B. Ik denk, dat het, opmerking heel terecht was. Op het moment, dat je helemaal doorstoomt naar tienduizend, dan gaat het met een vrij positieve bril, als je kijkt vanuit woningaantallen. Maar je wil natuurlijk veel meer in je stad, dan kijken naar een stedelijkheid, die we hier eigenlijk nog niet kennen. Dus ik denk dat het, wat dat spoor aangaat, wel wat lager ligt. Maar goed, dat neemt niet mee, dat we denk ik, een heel mooi kader hebben straks, om verder te kunnen werken aan de ontwikkeling van de stad. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel voor de informatie. Ik kijk even om mij heen. Of dat dit, nog tot extra vragen leidt? De heer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, dank u wel. Bedankt voor de presentatie, heldere toelichting. Kan ik teruggaan naar een kaartje, waarbij in oranje-geel is gestreept zeg maar, waarbij potentiële zoeklocaties in beeld kwam. Eens even kijken. Ja, ja, ja. Want u gaat een, nog een verdiepingsslag maken, met alle betrokkenen in de wijken. Mogen wij ook vanuit deze commissie, straks misschien vanuit de raad ook, onderzoekslocaties aanwijzen?

De heer Van Oosterhout: Vanzelfsprekend.'

De heer Gündogdu: Voorzitter, mag dat nu al?

De voorzitter: Laat, ik denk, dat we nog voldoende tijd hebben, dus ik geef u vijf minuten max.

De heer Gündogdu: Ja.

De voorzitter: Gaat dat lukken?

De heer Gündogdu: Dat gaat zeker lukken. Voorzitter, waar ik zelf enorm gecharmeerd ben. Waarvan ik denk, dat dat enorm veel potentie heeft, in het kader van al die uitgangspunten is, het kleine industrieterrein tegen het voormalige OMC-terrein Visserstuin. Zou u dat alsjeblieft kunnen meenemen in uw overweging?

De voorzitter: Dank u wel. Ik zie, dat er hard geschreven wordt. Geen vragen. De heer Damen en daarna ga ik naar de heer Noldus.

De heer Damen: Ja, ik heb ook wel eens iets gelezen, over het dubbel grondgebruik. En dat kom ik nou niet als verdichtingsmogelijkheid tegen. In Sterrenburg is bij het winkelcentrum een grote Jumbo neergezet op de plek, waar vroeger een kantoortoren stond. Toen dacht ik van, verdorie, waarom staat daar niet een grote woontoren bovenop die Jumbo? Want dat zou een mooi verdichtingsmogelijkheid zijn, op de goede plek ook. Tweede vraag is van, af en toe komen locaties die nu ook in beeld zijn gebracht, in strijd met, lijken mogelijk in strijd met bijvoorbeeld het groenblauwe principe. Met name daar, waar de verbinding is tussen Park XXL en de begraafplaats Nassauvijvers, Weizigtpark. En dat, ik kan me voorstellen, dat je dat tot verdichtingslocatie uitwerkt. Waarbij je, wel het groen spaart, het groenblauwe verbinding spaart, maar dat betekent dat je een, zeg maar aanvullende voorwaarden moet gaan stellen. Vraag is van, zit dat idee ook hè, van aanvullende voorwaarden en ook mogelijk aanvullende investering, in dit verhaal? Of ...

De voorzitter: Kunt u hem voor mij ... Want ik weet niet, of dat u hem goed heeft begrepen, maar voor mij ... Oh, u begrijpt hem. Nou, gelukkig. De heer van, dan weten ze, wie ze moeten hebben dan. Ik ga u het woord geven, de heer Van Oosterhout.

De heer Van Oosterhout: Nee, dus wat je in Spoor A gaat zien is, dat we en trouwens in Spoor B ook, dat we verder gaan verfijnen, wat, waar, kan. En wat u zegt over het groen, die randen gaan we daar zeker bij definiëren, want anders hou je het groen niet meer over. Het is juist de bedoeling, dat aan de randen het intensiever wordt qua wonen, zodat het groen meer gebruikt wordt. En dat bijvoorbeeld op nou ja, waar het veel minder gebruikt zou worden en je op rustige momenten vaak merkt, dat het ook niet zo'n prettige omgeving is. Dat je juist zorgt, doordat het er drukker is, dat het een prettigere omgeving wordt. Nou, dat soort randvoorwaarden. Dit is er een voorbeeld van, maar dat komt verder mee, komt in die kavelpaspoorten. En in die verdere uitwerkingen, wordt dat meegenomen. Uw eerste vraag over de Jumbo, was dat een goede plek geweest? Ook daarvoor geldt eigenlijk weer van, nou, op moment dat we verder in gaan zoomen per wijk, waar die interessante plekken liggen, zijn dit voorbeelden die naar voren kunnen komen.

Waarbij we niet gaan zeggen, daar moet het. Maar wel kunnen zeggen van, nou, dit zou een logische plek kunnen zijn om dit toe te staan.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Noldus.

De heer Noldus: Ja, voorzitter, dank u wel. Dank voor de presentatie, vrij ruimtelijk ingestoken wel. Ruimtelijk ingestoken verhaal, dat misschien verwacht nog wel ... Kan ik iets aan de microfoon ...

De voorzitter: Mijnheer Struijk, zou u misschien kunnen kijken, of dat de microfoon uitstaat van de presentatie?

De heer Struijk: Antwoord is, ja. Moet ik hem uitdoen?

De voorzitter: Graag, dank u wel.

De heer Noldus: Ben ik wel benieuwd, of er naar andere instrumenten is gekeken. Of je bijvoorbeeld ook met een aanpak, ruimte kan bieden aan corporaties en Verenigingen

van eigenaars, omdat ook optoppen daar bijvoorbeeld een enorme kans biedt, om de opbrengsten van die extra woningen ook te investeren in nou, de kwaliteit van die woningen. Maar ook, de duurzaamheidsmaatregelen daarvan. Daar zie ik nog niet veel van terug, in het verhaal. Zit daar een aanpak aan vast?

De heer Katif: Voorzitter. Ja, sorry, een aanvullende vraag, maar ...

De voorzitter: Als die, ongeveer hetzelfde onderwerp is, is het handig om dat gelijk te doen.

De heer Katif: Maar als we het hebben over locaties die uitgekozen worden, waar we inderdaad voor verdichting gaan kiezen, voor wie doen we het? Wij doen het toch voor de Dordtenaren, of zie ik het verkeerd? In hoeverre, is de Dordtenaar überhaupt in eerste instantie, in eerste instantie bij betrokken? En moeten we dat gewoon niet doen? Moeten wij niet even aangeven, joh, er zijn ook mensen, die zeggen, joh, ik vind het hartstikke leuk. Ik zou het heel geweldig vinden, als naast mij dat, die huizen zouden komen. Waarom zou het niet kunnen?

De voorzitter: Ik vind hem op het randje van technisch, moet ik zeggen. U houdt hem nog net ...

De heer Katif: Ik kan hem technisch maken.

De voorzitter: Maar kunt u uw vraag, ietsje bondiger ... U vraagt eigenlijk, in hoeverre houden we rekening met de bewoners, bij het opstellen van de verdichting?

De heer Katif: Oké, voorzitter. U, is prima.

De voorzitter: Nou ja, als u hem, dit ... Oké, u zegt oké. Dan ben ik daarmee eens. Ga ik, gaan we kijken naar de beantwoording.

De heer Van Oosterhout: Nou, we hebben in beginsel inderdaad, te beginnen bij mijnheer Noldus, vrij technisch ingestoken. Dat klopt. We kijken dus echt, wat zou, waar kunnen? Als u het echt gewoon vanuit de nou ja, de technische '...' benadert. Dat is ook de reden, waarom dat we met andere partijen, waaronder ook woningbouwcorporaties gesproken hebben en ook nog meer gaan spreken. Om juist ook te kijken van, nou, waar liggen die koppelkansen rond nou ja, energietransitie en al dat soort dingen. Wij kijken hier en dat is misschien ook het antwoord op de tweede vraag, vooral naar, wat is er ruimtelijk mogelijk? En als er dan een initiatief komt, wat daadwerkelijk moet gaan lopen en waar je daadwerkelijk gaat kijken van, nou, op deze manier gaan we het invullen. Ja, dan is het natuurlijk ongelooflijk belangrijk, om met die mensen uit de buurt te gaan praten. Om te kijken van ja, hoe doe je dat dan? Maar het enige wat wij hier doen is, vooral het kader scheppen, waar zouden we het toe kunnen staan? En op moment, dat er een initiatief komt, dan is een gesprek met bewoners heel erg belangrijk om te kijken, hoe wordt dat plan uiteindelijk echt.

De heer Van Hemert: Wellicht nog als aanvulling op de eerste vraag. Pak ik hem heel even terug naar de negen principes. Geldt natuurlijk, dat het principe van optoppen en panden verbouwen, in principe één zit. Nou hebben we natuurlijk een vrij groot

voorbeeld, maar dit kan natuurlijk ook op een, van toepassing zijn op eengezinswoningen of op andere kleinere panden.

De voorzitter: Oké, heeft u een korte verdiepende vraag?

De heer Noldus: Ja, een vraag op de laatste opmerking. Kijk, dit was ook aanleiding voor mij, om de vraag even te stellen. Want dit is een fysieke insteek. Kijken, wat kan er nu en welke ruimte hebben we? Dat is hele logische goede. Alleen uiteindelijk, bied je door zoiets te doen en dat is bij dit geval ook gebeurd en bij voorbeeld twee ook, bied je juist de ruimte, financieel gezien om ook veel meer kwaliteit toe te voegen aan het pand, aan de bewoners die daar komen, aan de voorzieningen, lift, trappen, gezamenlijke voorzieningen. Je trekt een heel investeringspotje open om ja, veel meer te betekenen, dan alleen de ruimtelijke plaat toelaten. Dus dat is de achtergrond van mijn vraag.

De voorzitter: Oké, dank u wel voor de verheldering. Ik hoorde geen vraag. De heer Portier. Ja, ik heb hierna de heer Roggekamp. Mijnheer Katif, als die nog ... Oh, die is voldoende. De heer Van der Meer, mevrouw Van Herwijnen, mijnheer Van der Kruijff en de heer Wringer.

De heer Portier: Ja, ik had een vraagje over dat Spoor A, want er is sprake van een ruimte voor vijfhonderd tot vijftwintighonderd woningen. Dat vind ik nog een hele ruime marge qua schattingen, hè. Want dan denk ik van, waarom nou niet 400 tot 4000, hè. Maar ik denk, dat het dan wel inderdaad belangrijk is van, wat is inderdaad de beredenering en de berekening hierachter, hè? Dus nog, maar misschien dat de wethouder daar straks wat over kan zeggen. Ik denk dat het echt wel belangrijk is, de studie zelf ook te zien om te begrijpen van, hoe dit soort ruime marges van schattingen inderdaad tot stand komen. Dus de vraag is inderdaad van, waar komt die vijfhonderd tot vijftwintighonderd vandaan en hoe kan het, dat er zo'n grote marge in zit?

De heer Van Hemert: Ja, zonder daar al te diep op de technische materie daarachter, in te gaan zien wij, dat in vergelijkbare studies die wij als bureau uitvoeren, dat binnen de bestaande wijkstructuren er circa één tot vijf procent van de bestaande woningaantallen, dat dat een vrij realistische schatting is uit het veld. Die hebben we dan dus ook toegepast op het onderzoek, zoals nu. Met vervolgens, ook de vraag vanuit de ambtelijke organisatie, oké, hier komt een opgave uit voort, om dat concreter te maken.

De voorzitter: En nog een aanvulling, zie ik.

De heer Zandbelt: Ik denk, dat in dit stadium van het onderzoek, dat die bandbreedte helemaal niet zo breed is. Dat dat eigenlijk nog best wel precies is, omdat we nog niet weten, hoe groot die woning is. En, of we elke straat die wij voor ogen hadden, ook meteen door iedereen geaccepteerd wordt als een vorm. Dus er gaat aan alle kanten nog van alles, op of af. Vandaar die ruime bandbreedte.

De voorzitter: Mijnheer Portier, beantwoordt dat uw vraag?

De heer Portier: Ja, ik begrijp, dat er gewoon een percentage, nou, twee percentages genomen zijn van de aantallen woningen, die er al zijn.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Dan ga ik door naar de heer Roggekamp.

De heer Roggekamp: Ja, dank u wel, voorzitter. Voorzitter, in het stuk staat ook, dat er veel plekken auto afhankelijk zijn. En dat geldt natuurlijk niet alleen voor de woningen, dat geldt ook voor, waar mensen naartoe gaan. Er wordt aangegeven, we gaan proberen, dat mensen veel meer kunnen lopen en kunnen fietsen. Voor lokale voorzieningen kan dat natuurlijk heel goed. We wonen wel op een eiland, maar we leven niet op een eiland. Er wordt NS aangegeven bij de spoorwegen. Nou maak ik daar best wel vaak gebruik van, die hebben ook geen capaciteit meer. Dus voor ons is wel belang, van belang, ook wat CROW aangeeft, dat er meer voertuigen komen, dat er dus wel degelijk ook genoeg parkeervoorzieningen zijn. Ik zie dat niet in die negen ja, principes terugkomen, maar staan die er wel impliciet in, of is dat niet meegenomen?

De voorzitter: Is al bijna oordeelsvormend. Maar u vraagt eigenlijk, hoe houdt u rekening met de mobiliteit en de parkeerplaatsen? Kunt u daar antwoord op geven?

De heer Zandbelt: Volgens mij, in algemene termen. Dus volgens mij is mobiliteit, is één van de koppelkansen. En dan is het denk ik, aan uw raad en aan college om te besluiten, welke kant dat op moet. Maar er is een relatie tussen verdichten en mobiliteit. We zien wel in de praktijk, ook uit wetenschappelijk onderzoek en al twintig jaar in Nederland, dat gebieden die verdicht worden, dat mensen daar percentueel net iets meer gaan lopen, net iets meer gaan fietsen. Omdat ze gewoon, dichtbij hun dagelijks leven kunnen organiseren. Dat heeft ook een voordeel, omdat dan de mensen die auto afhankelijk zijn, hebben meer capaciteit op de weg en qua parkeerplekken. Maar dat is wel een afweging, die u met elkaar moet maken.

De voorzitter: Ik zie, dat dat voldoende antwoord is. De heer Van der Meer, u had ook nog een vraag.

De heer Van der Meer: Ja, die sluit hier wel een beetje op aan. Ik wil graag wat meer gevoel hebben voor, wat verbetering van de stad betekent, in het kader van dit voorstel hè. Ging net over mobiliteit. Natuurlijk kun je kiezen voor locaties, waar de incentives om te lopen, te fietsen en openbaar vervoer te gebruiken, zo groot mogelijk zijn. Dat snap ik. Maar tegelijkertijd is de voorspelling, dat bijvoorbeeld het autoverkeer nog steeds toeneemt. Dus wordt het er per saldo in de stad, op die dimensie beter van, is mijn vraag. Of, is dat de bedoeling niet? Iets soortgelijks geldt voor groen en klimaatadaptatie. Natuurlijk kun je dat zo goed mogelijk adresseren, bij de keus van locaties. Maar hoe je het ook wendt of keert, er treedt een stukje verharding van het oppervlak op. Dus is het per saldo niet zo, dat verdichting leidt tot een groter, in plaats van een kleiner probleem van klimaatadaptatie.

De heer Zandbelt: Nou, dat hoeft niet. Ik denk, dat eigenlijk in de volgorde is, volgens mij brengen wij ook in die volgende stap de potenties in kaart, wat kan verdichten betekenen en welke koppelkansen zijn daaraan te verbinden? Dan is het denk ik aan u, om te bepalen, of u dat een kwalitatieve verbetering vindt, of een verslechtering? Maar ik kan me als expert wel heel goed voorstellen en dat dat zien we ook in de praktijk, dat verdichten hand in hand gaat, met meer vergroenen. Zodat we, investeren in buurten ook leidt tot, dat we beter om kunnen gaan met extremer weer. Dat heeft ermee te maken, dat we niet alleen onze stad hebben verhard met gebouwen, maar ook met heel

veel bestrating. En je ziet, dat je daar wat anders mee om kan gaan en, dat dat dan ook leidt tot ja, kan leiden tot groenere omgevingen. Maar of dat een kwaliteitsverbetering is, dat is aan u.

De heer Van Oosterhout: Misschien, dat ik daar kleine praktijkvoorbeelden aan mag koppelen. Als je kijkt naar de plannen, die we nu aan het maken zijn voor bijvoorbeeld de Spuiboulevard, zijn we woningen aan het toevoegen, veel minder verkeer erin. Enorm veel vergroenen, om ook met name te zorgen, dat nou ja, hier aan het eind van de straat de woningen niet meer onder water lopen. Maar ook hier gewoon, een veel prettiger verblijfsklimaat hebben. Waar je echt ja, wil zijn en blijven op moment, dat we hier toch ja, meer dan vijfhonderd woningen toevoegen. Als voorbeeld.

De voorzitter: Dank u wel voor dit antwoord. Mevrouw van Herwijnen.

Mevrouw Van Herwijnen: Ja, dank u wel. Even een verduidelijkende vraag en even een zorgenpuntje. Die verdichtingsprincipes, puntje numero twee. Daar verstaan we transformatie denk ik, onder. Het staat er niet zo expliciet, maar ik neem aan, dat dat ook transformatie is van panden. Naar, van een ander gebruik, naar woonfunctie.

De heer Van Hemert: Ja, dat kan eronder vallen.

Mevrouw Van Herwijnen: En mijn andere vraag is inderdaad, een beetje in dezelfde lijn als de heer Van der Meer. Over puntje numero vier, de onbenutte gronden. Als het gaat om verharde gronden, dan kan ik me er best iets bij voorstellen.

Maar als het gaat om het laatste beetje groen, om die te gaan bebouwen in de wijken, ja, dan, dat heb ik daar enige zorgen bij.

De heer Van Hemert: Nee, dat snap ik. Dat is ook geenszins de insteek daarvan. En ook één van de redenen, dat uiteindelijk de stedenbouwkundige en landschapsarchitect hier van dienst, die de desbetreffende locaties goed kennen, daar horen wij dezelfde geluiden van. Dus dat, die zitten dus ook als voorwaarde mee, dat een locatie ook kwalitatief goed moet zijn. En uiteindelijk gaat inderdaad, gaat u daar met zijn allen over.

De heer Zandbelt: Dat was ook de reden, waarom we zeiden, dat het geen prakwedstrijd... Daarom gaven we ook aan, dat dat verdichten geen prakwedstrijd moet zijn. Dus het moet niet ten koste gaan van dingen, die we waardevol vinden, die we belangrijk vinden. Het gaat niet om, een wedstrijdje zoveel mogelijk bouwen.

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

De heer Van der Kruijff: Ja, voorzitter. Ik was, ben benieuwd naar, binnen welke geografische grenzen van de stad u gaat zoeken. Kijkt u bijvoorbeeld ook langs de randen van de stad, hè? Bijvoorbeeld langs Dubbeldam, Stadspolders, Sterrenburg liggen ook groenzones, hier en daar ook verrommeld. Hier en daar ook nog een boomgaard, die verwilderd is. Ooit is het tuincentrum Pap bebouwd. Nou, daarnaast ligt ook grond. Is dat voor u in scope, of is dat buiten scope, om te kijken?

De heer Van Oosterhout: Nou, op dit moment, kijken we gewoon naar de versteningscontour, zodat hij in de Omgevingsvisie staat. En daar zien we op dit moment, dat er voldoende ruimte is om de aantallen te halen, die we nu noemen. En als daar andere besluiten over genomen worden, ja, dan zien we dat. Maar op dit moment, is dat gewoon ons kader.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Wringer.

De heer Wringer: Ja, dank, voorzitter. En dank voor de presentatie. Als ik het goed begrijp, deze onderzoek, Spoor A en Spoor B is om extra harde plancapaciteit te krijgen na de elfduizend woningen, die al gepland staan, zeg maar en gerealiseerd zijn. Is dit een plan voor na 2030, tussen 2030 en 2040? Of, begin je nu al met deze verdichtingsopgave? En, kan ik hieruit de conclusie trekken, als deze naar vijftienduizend tot twaalfduizendvijfhonderd woningen extra komen, dat we dan als stad doorgroeien naar honderdvijftigduizend-plus inwoners? Of, is dat de verkeerde conclusie? Ik zie de heer Van Oosterhout heel diep nadenken, dus ik ...

De heer Van Oosterhout: Kan ik goed, hè? Als u dat in ieder geval allemaal gelooft, dan is dat al helemaal plezierig. Het, nee, wat daar, wat je ziet eigenlijk in de woningbouwopgave, zoals we die tot nog toe gerealiseerd hebben is, die zesendertighonderd woningen die er nu staan, die zijn, zeker in het begin zijn dat heel veel kleine plannetjes geweest, die door particuliere initiatiefnemers zijn gerealiseerd. Ik denk, dat we dat hier ook gaan zien.

Op moment, dat wij duidelijkere kaders weggeven, dat dat eigenlijk al leidt tot dat soort plannen. En verder, ik weet niet of dat, mijn buurmensen daar nog iets op aan willen vullen. Maar volgens mij, is de stad altijd in ontwikkeling. En ik denk, dat u daar altijd besluiten over gaat nemen, op de één of andere manier. In het verleden hebben we gezien, dat er wijken verdund zijn. Andere keer hebben we gezien, dat wijken verdicht zijn. Dus ik denk, dat die beweging constant blijft, omdat er constant een noodzaak en een wens blijft, om de stad ja, te verbeteren en mooier te maken. En ik denk, dat u dat in dit licht moet zien. De eerste dingen zullen dus al vrij snel kunnen ontstaan. Dat het er allemaal voor 2030 staat, nee, dat geloof ik niet. Nee.

De voorzitter: De heer Zandbelt wil graag, wat aan toevoegen.

De heer Zandbelt: Ja, misschien nog het laatste punt over de ... Volgens mij, gaat het niet per se, dat die stad hoeft te groeien. Maar het is heel vaak slim, om al een voorraad te hebben van meer plannen, mocht het noodzakelijk zijn. Dus die hoeft je niet per se te bouwen. Maar je loopt nog wel eens tegenaan, dat een plan toch niet doorgaat of met minder gaat, dan wil je niet in de problemen komen. Dus, daarop voorbereid zijn.

De voorzitter: Nou, ik zie de heer Wringer glimlachen, dus dat gaat goed. De heer Laban, u had ook nog een vraag.

De heer Laban: Ja, dank u wel, voorzitter. Een vraag. We hebben heel veel plannen, er zijn heel veel ideeën ook, om dingen te doen. Tenminste, zijn nog geen plannen, maar ideeën vooral. Maar mijn vraag is eigenlijk, als we gaan verdichten, als we gaan inbreiden in de stad, is inbreiden duur? Of, betekent het ook, dat we sociale woningbouw

kunnen toevoegen? Of, wordt het alleen maar duurdere panden of hoogbouw, die overdag dan ook wel duurder is?

De heer Van Oosterhout: Dat ligt eraan. Het standaard antwoord, natuurlijk. Nee, maar dat dat is inderdaad echt precies, die verdere invulling. Ik denk, dat je constant zou moeten zoeken naar van, ja, wat is de kwaliteit, die je op een bepaalde plek wil toevoegen? En vervolgens ga je, als dat geld moet gaan kosten, want soms dan levert woningbouw genoeg op, om ook gewoon die extra kwaliteit te kunnen voegen. Nou, ja, dan lukt dat wel. Op moment, dat dat te weinig is, dan ga je kijken van, of we gaan extra geld zoeken hier binnen het huis of binnen alle potten in het land en in Europa, die daarvoor te vinden zijn. Of, we besluiten van, ja, dan doen we het dus niet.

De heer Noldus: Daarnaast nog aan te vullen. Natuurlijk in het begin van de presentatie heeft u benadrukt, dat juist ook de afstemming met die andere domeinen, daar zo belangrijk in is. En, dat wij die woonopgave ook als een investeringsmotor, voor de kwaliteit van de bestaande stad zien. Dus, dat werk met werk maken. Dat is daar ontzettend belangrijk in.

De voorzitter: Ik kijk nog even rond, of dat we voldoende informatie hebben opgehaald, over deze verdichtingsprincipes. Volgens mij, zijn er geen vragen meer. Zie ik mensen ja-knikken, dat dit voldoende informatie is.

Dan zou de vervolgvraag zijn, hoe gaan we hiermee verder? Gaan we naar een oordeelsvormende sessie over de verdichtingprincipes, of kan dit door als hamerstuk?

Ik probeer wat gezichten te lezen, maar jullie kunnen zo pokeren. Ik zie daar een hamer gaan. Ik zie nog de heer, dat de heer Portier hier graag iets toe wil voegen.

De heer Portier: Ja, ik denk, dat we pas kunnen hameren, als we inderdaad het onderliggende stuk hebben.

De voorzitter: Het onderliggende stuk staat nu al in het Raadsinformatiesysteem, als kaart Spoor B. En we hoorden net een toezegging van de wethouder, dat daar een legenda aan toegevoegd ... Klopt dat, wethouder?

De heer Burggraaf: Nee, dat klopt. Er zijn twee onderliggende stukken, feitelijk. Dat is, wat u nu heeft gezien, de presentatie en dat is de kaart, waar inderdaad geen legenda opstaat, maar die wordt nog toegevoegd.

De heer Portier: En de studie?

De heer Burggraaf: Dat is de studie. Dat is dit en de kaart, die u heeft. En de vervolgstap is de, zijn de verlichtingsplannen dus per wijk, die principes vast toepassen en daar dan concreet per wijk, de uitwerking van te doen.

De voorzitter: De heer Portier is nog aan het nadenken. Ik zie een voorkeur, naar een hamerstuk. Dat klopt, volgens mij.

De heer Katif: Volgens mij, voorzitter, wel een meerderheid voor. En iedereen staat het vrij, namelijk, om straks tijdens de raadsbehandeling, oftewel als hamerstuk, een stemverklaring af te leggen.

De voorzitter: Kan. De heer Gündogdu, u wil nog wat toevoegen?

De heer Gündogdu: Voorzitter, even voor de zekerheid. Ik heb zojuist een voorstel gedaan, voor een mogelijke locatie. Neemt u dat ook direct mee? Als u dat kunt toezeggen, dan kan het een hamerstuk zijn.

De heer Burggraaf: Nee, voorzitter. Zoals ik zei, de vervolgstap is gericht op de wijkplannen, dus die komt ook vanzelf bij u terug. En dan zullen we voor de locaties ook aangeven, waarom ergens wel of niet, ontwikkeld kan worden. Ik kan in ieder geval meegeven, dat bedrijvigheid en kleinschalige bedrijvigheid ook een hele belangrijke functie is in onze stad. En, dat we daar ook voldoende ruimte voor moeten bieden. Dus de locatie, waar u het over heeft zit ook wel waardevolle bedrijvigheid, die ook niet, we ook niet zomaar weg kunnen poetsen en zouden moeten willen poetsen, in de stad. Maar goed, om concreet antwoord op te geven op die vraag, die reflectie zult u krijgen bij het wijkplan.

De voorzitter: Ja. Want het besluit vraagt, om de startnotitie vast te stellen over de plannen en de verdichtingsprincipes ook vast te stellen. Oké. Dan besluiten we hierbij, hamerstuk. Indien er nog moties, nee, helemaal geen moties, spreek, stemverklaringen zijn, dan kan dat op dat moment. Dank u wel.

4. Stadas: Ontwerpbestemmingsplan Maasterras - Bijpraatmoment voortgang proces (technische sessie)

Voorzitter: De heer Struijk.

Raadsgriffier: De heer Den Boer

Verslag: Notubiz

Aanwezig:

Dhr. Bootsman (GroenLinks)

Dhr. Ayverdi (DENK)

Dhr. Den Hartog (GroenLinks)

Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)

Dhr. In 't Veld (VSP)

Dhr. Kuhlmann (VVD)

Dhr. Portier (SP)

Dhr. Roggekamp (Gewoon Dordt)

Dhr. Laban (ChristenUnie-SGP)

Dhr. Wringer (Beter voor Dordt)

Dhr. Buitenhek: programmadirecteur Stadsas.

Dhr. Kramer: gebiedsprojectmanager Maasterras

Portefeuillehouders: wethouder M. Burggraaf

De voorzitter: Goedenavond, mensen. Wij zijn hier vanavond bijeen voor het Ontwerpbestemmingsplan Maasterras beeld, beeldvormend. Het gaat over de voortgang. Het is een bijpraatmoment, het is een technische sessie. Ik heet ieder die hier aanwezig is, dat wil zeggen de raad en commissieleden, onze twee vaste gasten en voor een groot deel ook vaste gasten, wethouder Burggraaf. Ook welkom, uiteraard. Achter ons, achter mij zitten ook een paar vaste gasten, ook hartelijk welkom. En uiteraard geldt dat ook voor de mensen, die thuis meekijken en meeluisteren. Zoals gebruikelijk is het gewenst voor het verslag, dat iedereen zich eventjes voorstelt. En ik ga nu maar weer eens een keertje, linksom beginnen bij Peter.

De heer Kramer: Goedenavond, Peter Kramer, gebiedsprojectmanager Maasterras.

De heer Buitenhok: Ronald Buitenhok, programmadirecteur Stadsas.

De heer Burggraaf: Maarten Burggraaf, wethouder Stadsontwikkeling.

Mevrouw Van Herwijnen: Irma van Herwijnen, Partij voor de Dieren.

De heer In 't Veld: Richard In 't Veld, VSP.

De heer Ayverdi: Emin Ayverdi, DENK Dordrecht.

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

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks.

De heer Den Hartog: Paul den Hartog, GroenLinks Dordrecht.

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie-SGP.

De heer Roggekamp: Erik-Jan Roggekamp, Gewoon Dordt.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, van de Dordtse VVD.

De heer Portier: Ronald Portier, SP.

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

De voorzitter: En mijn naam is Leen Struijk en ik mag ook vanavond deze club weer voorzitten. We zien een paar gezichten, die er anders niet zitten. Dat heeft te maken met een parallelle sessie over huisvesting, waardoor sommigen die hier graag bij hadden willen zijn, die hier normaal altijd bij zijn, zich laten vervangen door een ander, die ongetwijfeld net zo betrokken en deskundig is. Korte toelichting op de reden van deze vergadering. Het is weer een bijpraatmoment, over de zaken rondom de Stadsas en het Maasterras. Op 26 maart bent u geïnformeerd over de MIRT verkenning, naar het aanpassen van het hoofdstation Dordrecht. Een nieuw station Dordrecht Leerpark en het inpassen van het City Sprinter-concept. Omdat de komende periode op het landelijk niveau, vervolgstappen worden gezet in de besluitvorming over het MIRT, wordt u vanavond bijgepraat over de stand van zaken en wie kan dat beter doen, dan Ronald Buitenhok? Ik ga hem het woord geven. Ronald, hij is aan jou.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Zoals al aangegeven is en dat hebben we in de vorige sessie ook gedaan, met betrekking tot de MIRT. Dan heeft u ook het filmpje gezien, waarin aangegeven stond, hoe we tussen Leiden en Dordrecht een City Sprinter-concept willen uitrollen met de opgave, om zo'n ongeveer een honderdzeventigduizend woningen te bouwen, rondom de Lijn, de Oude Lijn. Vanavond neem ik u mee, met betrekking tot de deelstudie voor de Knoop Dordrecht. De Knoop Dordrecht houdt in, dat is de deelstudie die te maken heeft met het hoofdstation. Ik kom straks ook even terug met het raakvlakproject, met betrekking tot het Leerpark. Maar de Knoop, zoals die in de MIRT zit is vooral, laten we zeggen, het hoofdstation. In de MIRT zit ook het City Sprinter-concept, zoals net al even genoemd. Dat is een trein met een hoge frequentie. En daar zit ook de koppeling met het Leerpark in. Dus ik zal het straks even uitleggen. Maar zo doende hebben we voor Dordrecht, in een uurtje tijd kan ik u helemaal meenemen, in de ontwikkelingen van de MIRT en de consequenties, die dat heeft op de besluitvorming, het komende jaar. Wat ik hier u heb aangegeven, is vooral even de deelstudie. Dan gaat het vooral even, over de tekst met betrekking tot de startbeslissing.

Startbeslissing is ongeveer anderhalf jaar geleden genomen, met betrekking tot de start van deze MIRT, dit MIRT onderzoek. En daar is eigenlijk het uitgangspunt zoals hier staat dat, Dordrecht heeft een grote verstedelijkingsopgave. Praten we ongeveer over zo'n circa tienduizend woningen plus voorzieningen en daar zit ook nog een verdichtingsopgave. Ik heb begrepen, dat u dat net afgelopen uur gedaan heeft.

Nou, dat bij elkaar opgeteld, hebben we nu even een uitgangspunt genomen, van ongeveer die tienduizend extra. Maar of dat er nou twaalf of elf zijn, dat maakt voor deze studie even niet zo gek veel uit. Waar we naar gekeken hebben, is vooral de gebiedsontwikkeling die eraan gekoppeld, de Maasterras, de gebiedsontwikkeling van het hoofdstation en Leerpark gezondheidspark. Ik wijs het toch nog even hier aan, Maasterras. Hier in het midden, de ontwikkeling van het centrum en hier de ontwikkelingen van het Leerpark. Wat we daar als uitgangspunt hebben genomen in die deelstudie, dat mobiliteit en verstedelijking maken die hoogwaardige openbaar vervoer schaalsprong noodzakelijk. Dus we hebben die stationskaart nodig. Maar ook de frequentieverhoging op het spoor hebben we heel hard nodig, om ervoor te zorgen, dat we deze gebiedsontwikkelingen met een lage parkeernorm kunnen realiseren. Uitgangspunt van de MIRT is, dat we kijken naar vervoersstromen, hoe we die veilig en goed kunnen faciliteren. Dus dat houdt in, hoe gaan we de stations ontwikkelen rondom tussen Leiden en Dordrecht? Om ervoor te zorgen, dat de passagiers het prettig vindt om het te gebruiken. Dat we dat ook op een veilige en sociaal veilige manier doen en goed toegankelijk en goed bereikbaar. Maar, dat we dat ook combineren met een grote goederenstroom, die hier natuurlijk ook over het spoor zitten, inclusief een ICT. Dat allemaal bij elkaar, dat zit in de MIRT, om dat tot een goed onderzoek te doen. Het tweede punt is, het behoud van de monumentale status van het stationsgebouw. Dat is een goede, maar daar zijn we wel naar op zoek, hoe we die optimaal gaan benutten. Gaan we die benutten voor de reizigers of gaan we die benutten voor andere faciliteiten? Om toch te zorgen, dat dat pand goed gebruikt wordt. En de derde is eigenlijk, hoe gaan we de ruimtelijke kwaliteiten, rondom het gebied van het station doen? We hebben het nu over een voor- en een achterkant. Wij gaan het in de toekomst houden over twee voorkanten. Dus, zowel een voorkant aan het stations-, of aan de stadskant, als een voorkant aan het Weizigtparkkant. Dan zullen we vooral inzetten, op het bereik van dat

station door voetgangers en fiets. Dat is het STOMP-principe, wat we ook in andere projecten gebruiken, om ook die parkeernorm naar beneden te halen. Nou, daar hebben we naar gekeken. En dan gaat het vooral even over, dat staat op de rechterpagina dan, over dat overstapproces. Dus, hoe sluiten we goed, bijvoorbeeld de MerwedeLingenlijn en de bus in een hoge frequentie aan, goed op de spoorgerelateerde zaken. Nou, dat is best een hele opgave, om dat goed te doen. Daar hebben we een paar doelstellingen naar voren gehaald en die hebben wij vastgelegd in een plan van aanpak en ook in een programma van eisen, die we meenemen in deze studie. Daar hebben we er drie van. Het gaat over een hoogwaardig multimodale knoop. Dat houdt in, dat alle stromen goed met elkaar, op elkaar aangesloten zijn. We faciliteren daarmee de gebiedsontwikkelingen, die ik net genoemd heb. En hier staan ze nog even in het groot, staan ze erop. Daar moeten we doen. De opgave is ook, die u ons meegeeft, om goede interwijkverbindingen te organiseren.

Dus wij gaan kijken bij het hoofdstation, hier de Knoop, gaan we kijken, welke verbindingen zijn er nu, zijn die optimaal of zouden die eigenlijk beter gemaakt moeten worden. En we gaan betekenis geven in het monumentale stationsgebouw. Hoe we dat hebben gedaan in de studie, deze studie, dat is eigenlijk een studie waarin we gaan kijken, hoe we eigenlijk de verschillende oplossingsrichtingen voor zo'n nieuw station onderzoeken. Daar komt eigenlijk straks een nota van kansrijke oplossingen uit. Dus wij kijken nu nog niet van, we willen een station er zo uit laten zien, maar we kijken wel, wat er nu in de huidige situatie speelt.

En hoe zouden we dat later op kunnen lossen? Want hoe we dat doen en dat hebben we eigenlijk hier al even bij de huidige situatie uitgeprobeerd. We hebben hier aangegeven, welke knelpunten er eigenlijk in de huidige situatie zitten. Die hebben we aangegeven. U ziet ook met de rode uitroeptekens van, waar moeten we dan op letten? Maar zo kan je zien, dat als we die knelpunten, die zich voordoen in de huidige situatie of eventueel later, het kan, op korte en lange termijn kunnen die zich voordoen. Een voorbeeld daarbij is. Stel voor, dat het reizigersaantal met, twee keer zoveel wordt als nu. Even als ruim voorbeeld. Dat zal niet voor, maar laten we dat even als voorbeeld nemen. Dan zie je dus hier nu, waar het straks gaat knellen als je bij wijze van spreken, te smalle perrons hebt. Of, als de trappen niet breed genoeg zijn. Of, als de liftfaciliteiten het niet goed doen. Nou, zo onderzoeken wij eigenlijk die huidige situatie, met de getallen voor de toekomst. En wij rekenen nu naar een naar een tijdstip toe van 2040. De uitdagingen die je daarin hebt, want dit gaat nog steeds even over het proces en dan hebben we wel wat uitgangspunten genomen. Eén van de uitgangspunten is, dat het spooreplacement blijft liggen op maaiveld. En voor de minder ingewijden houdt dat in, dat we niet een voorstel doen, wat ze bijvoorbeeld in Delft gedaan hebben. Dat je het hele station naar min één onder maaiveld legt en dat je boven het station kan bouwen, en dat soort dingen. Dus wij hebben hier gezegd, het station blijft wel liggen, waar het ligt. We kunnen wel, in de lengte en in de breedte kunnen we wat doen. En we kunnen ook kijken, of we er overheen gaan of daar onderdoor. Maar het fundamenteel is wel het uitgangspunt, dat het station ligt, waar het nu ligt. Wat dan de uitdagingen daarbij zijn is, dat het huidige station zoals u net al zag, eigenlijk niet aan alle eisen voldoet, die je aan een modern station wil ophangen. Het kaartje, wat we daaraan willen hangen. Dus dat is vooral belangrijk, dat we deze MIRT verkenning en aanpassingen, die daarvoor nodig zijn, bijvoorbeeld perronverbredingen, dat we die nu gecombineerd met elkaar gaan organiseren. Dus dat

we niet eerst zeggen, we doen een stukje van de MIRT en daarna doen we een stukje beheer en onderhoud of, daarna doen we weer een volgende stap. Waar we naar kijken is, dat we dat allemaal parallel laten doen. En dat heeft u al eens vaker van mij gehoord, we proberen hier ook in parallelle stromen ervoor te zorgen, dat we elkaar niet in de weg lopen, maar dat we wel gemak van elkaar hebben, als we samen opwerken. Dat doen we zowel met de gemeente als met de ministeries, maar ook met ProRail en NS. De tweede uitdaging is, om vooral het City Sprinter, CS en NS, dat is de afkorting van City Sprinter en Nieuwe Stations. Daar gaat het er vooral om, hoe krijgen we voor elkaar, dat alle stations hier in Dordrecht voldoen aan die City Sprinter-concept? Dus dat die goed kan, voldoende plek heeft om daar goed te kunnen exploiteren, laat ik maar even zo zeggen, op het hoofdstation. En we zijn aan het kijken, hoe de verbinding komt, tot stand komt op het nieuwe station Leerpark.

Kom daar straks nog even op terug, om te kijken, hoe we daar een vorm in kunnen vinden. Wat we tevens hebben en dat heeft, is voor elke Knoop eigenlijk weer anders. Maar in Dordrecht hebben wij ook nog een paar randv... of nee, hoe moet ik dat zeggen, raakvlakprojecten. In Leiden zijn die anders dan in Dordrecht. Maar wij hebben er hier een paar, onder andere bijvoorbeeld, hoe gaan we om straks met het ontwerp bestemmingsplan van het Maasterras over het emplacement? Dat heeft een directe link en een aansluiting op het hoofdstation. Dus dat is voor ons erg belangrijk, dat die integraal meegenomen wordt. Dat geldt ook voor de stamlijn. U bent vanmiddag bij de, het havenbedrijf geweest en heeft u gesprekken gevoerd.

Dus voor ons is dat een raakvlakproject, waar we rekening mee moeten houden in de Knoop. Zitten nu niet in de MIRT onderzoeken. Dat wil ik daadwerkelijk, ook echt zeggen. Maar wij nemen hem als Dordrecht wel mee, omdat die voor ons erg belangrijk is, om dat integraal op te lossen. Dat geldt eigenlijk ook met betrekking tot groepsrisico. Als je een verhoging van het aantal reizigerstreinen, dus het City Sprinter-concept hebt en de ICT's en mogelijk in de toekomst ook goederen, dan heb je, op het station heb je een heet het, een externe veiligheidsissue. Die staat nu niet in de MIRT, maar wij nemen hem wel mee. Omdat u straks als raad een omgevingsplan vast moet stellen van het station en daar zitten, al deze vragen komen naar voren. Dan is het net als, wat we in het Maasterras hebben gedaan, dan moet er een Omgevings Effectrapportage gemaakt worden. En daar moet u mee instemmen, over het niveau van de externe veiligheid. En het laatste is, laten we zeggen, dat wij een ambitieuze verstedelijkingsopgave hebben. En daar hebben we eigenlijk, deze heel hard voor nodig. Om ervoor te zorgen, dat die reizigers niet allemaal meer met de auto komen, maar dat er een goed hoop, hoogwaardig openbaarvervoerssysteem in komt. Waar wij aan merken, dat is met alle partners in de MIRT, dat er nu een bedrag vrijgemaakt is van ongeveer twee komma twee miljard euro, voor die MIRT. En alle partijen zijn nu bezig met die Knoop en geven eigenlijk allemaal aan, met betrekking tot de ontwikkelingen die we nu zien, dat iedereen naarstig op zoek is naar extra geld. Om hun doelstellingen met betrekking tot, wat er aan een station vast hangt, om dat te kunnen betalen. Dus daarmee komt er een extra druk te liggen. Niet, een negatieve druk, maar we moeten daar wel op zorg, voor zorgdragen, dat we dat integraal met elkaar oplossen. Nou, als we kijken eventjes, weer het plaatje met betrekking tot de bestaande situatie. Als we dan door kijken naar, hoe gaan we nou zo'n verkenning eigenlijk doen in zo'n stationsomgeving. Dan hebben wij het systeem hier gekozen en dat doen wij niet alleen, maar dat doen eigenlijk alle knooppunten op de lijn

over, welke bouwstenen willen we nu eigenlijk in zo'n station laten landen? We hebben het hier maar even genoemd. De meest leidende zijn, monumentale karakter van stations. Dat houdt in, alles wat wij verzinnen, het monumentale pand moet blijven staan, in welke vorm dan ook. Daar mag best straks een fly-over naast of een tunnel onder maar het gezichtsbepalende beeld hebben we van gezegd is als uitgangspunt. Dat geldt hetzelfde over het verbreden van de perrons en vooral de perronaanlandingen. Dat houdt in, dat zijn de aanlandingen om ervoor te zorgen dat de mensen snel van en naar een perron kunnen. Om ervoor te zorgen dat als je van het ene perron naar de andere moet, dat je dan niet een reis om de wereld moet maken maar dat je dan snel kan overschakelen. Want hoe sneller we de mensen van dat perron weer in de trein krijgen, hoe beter dat is om je doorstroming te garanderen. Dit zijn even de voorbeelden.

Nu ziet u ook dat als je kijkt naar de meest leidende, dan hebben we daaronder de leidende bouwstenen en dan hebben we de volgende bouwstenen. Dus elke variant die ik u straks laat zien is weer een combinatie van deze 25 bouwstenen. Dus u snapt wel, als we dit allemaal bij elke variant en ook nog een combinatie van bouwstenen zouden doen, dan kom je echt over hele grote aantallen onderzoeksvragen. Dat is best te doen als je daar een jaar of tien over mag doen maar als je dat in één jaar moet doen, dan moet je daar ook wat mee clusteren. En eigenlijk moeten we een soort trechter maken van welke zaken we eigenlijk daar het beste voor willen uitzoeken. Hoe hebben we dat gedaan? We hebben weer als uitgangspunt genomen het station op maaiveld maar we hebben daar ook nog even bij de oplossingsrichting gezegd, het moet een tweezijdig station zijn.

Dus een station met twee voorkanten, zowel aan de Weizigtkant, Weizigtparkkant als bij de stadskant. We hebben nu even op hoofdlijnen, maar dat worden er nog wel iets meer, hebben we nu even als hoofdlijn gezet, we hebben drie varianten waarin we kunnen kiezen. In die varianten kunnen we straks 25 bouwstenen laten landen. Een bouwsteen kan zijn ondergronds fietsparkeren of bovengronds fietsparkeren. We kunnen een tunnel nemen of we kunnen twee passerellen eroverheen nemen. We kunnen een heel duurzaam station nemen of we kunnen een station nemen wat optimaal is voor de reiziger. Nou, die varianten zitten er straks legio in en wij zijn nu even aan het kijken hoe we dat het beste kunnen doen. De benuttingsvariant die moet wel voldoen aan alle doelstellingen maar daarvan hebben we gezegd, dat zou eigenlijk een minimale ingreep zijn. Als je heel weinig geld zou hebben dan zou je kunnen zeggen, nou, dan doen we het minimaal laaghangend fruit. De tweede is, dat is variant knoop één, die voldoet aan alle doelstellingen die we nodig hebben. Alleen wat we daarvan gezegd hebben, naar het Leerpark Dordrecht is niet een Citysprinterconcept maar dat zijn gewoon vier treinen. Dus vier keer per uur per richting kom je langs het Leerpark en kan je op de trein stappen, of richting Breda of richting Dordrecht. De derde is, dat is het Citysprinterconcept in de eindfase voor Leerpark zodat die Citysprinters ook doorrijden naar Leerpark toe. Dat kan dan eventueel in een hogere frequentie maar minimaal ook vier keer per uur per richting. Die laatste variant is ongeveer hetzelfde als deze variant, je moet alleen in deze variant een keer extra overstappen. Dus dat houdt in dat op het moment dat je, ik noem maar wat, de trein wil hebben van kwart over vier. Dan sprinten die studenten om dertien over vier hun klaslokaal uit, die rennen daarnaartoe en zijn over vier minuten op Dordrecht CS en kijken dan hoe ze de trein moeten pakken die straks acht tot tien keer per uur de goede richting opgaat. Dus wij hebben gezegd, binnen een kwartier kan je bij wijze van spreken in de goede trein zitten. Nou, als je daarnaar kijkt en wij kijken dan ook natuurlijk

naar kosten, dan zie je in die onderste variant, als je dat zou willen doen, dan zit daar bijvoorbeeld een hele dure fly-over in. Dus we moeten dan tussen Rotterdam en Barendrecht een ongelijkvloerse kruising omdat u weet dat het exploitatiemodel daar om vraagt. Nou, dan moet u echt denken dat dat in een paar honderd miljoen gaat kosten om dat te organiseren. U krijgt straks natuurlijk de vraag, dat is niet vanavond maar dat komt vanzelf op u af, hoe kunnen we nou redelijkerwijze wel voldoen aan een snelle bouwfase met betrekking tot de exploitatie versus een hoog kostenprofiel wat daaraan hangt. Dus dat is wel de uitdaging die we krijgen en dan zie je eigenlijk dat variant één voor de reizigers maximaal voldoet en daar toch een kostenbesparing aan kunnen doen. Nou, hoe hebben we dat gedaan? De benuttingsvariant hebben we gezegd, dat is laaghangend fruit. Daar kunnen we kijken hoe we bepaalde zaken die er nu al zijn, hoe we die kunnen opwaarderen. Dus aan de ene kant kunnen we zeggen, nou ja, we kunnen hier bijvoorbeeld bij de entree de overkapping wat mooier maken dus je loopt iets langer droog. We kunnen op sommige dingen nog kijken of we hier de tunnel nog iets aan kunnen doen en dan praat je ook eigenlijk aan kleine werkzaamheden. We kunnen soms nog kijken op perrons die we kunnen verbreden die niet de hele spoorbundel in hun handen heeft. Dus we kunnen daar, nou ja, wat kleinschalige zaken voor doen. De tweede variant is eigenlijk de variant knoop één, dat houdt in dat we op dit station met deze perronbreedtes acht keer per uur kunnen organiseren met het Citysprinterconcept. En dit concept is ook voldoende om straks de trein vier keer per uur door te laten rijden naar Leerpark.

Hier ga je alweer wat grotere ingrepen doen en hier praat je over van, moet dan de bestaande tunnel er niet uit en een nieuwe tunnel, om die veiliger en beter bereikbaar te maken. Maar bijvoorbeeld ook om te kijken hoe we die interwijkverbinding, dus tussen deze kant versus het centrum, hoe we dat goed kunnen organiseren. Dus daar zitten al wat grotere ingrepen en op het moment dat die ingrepen wat groter zijn, dan is ook de vraag van, ga je dan gelijk de perrons en de stations niet gelijk meenemen? Nou, dat houdt in dat je dan eigenlijk een ingreep doet die eigenlijk een no regret is voor lange termijn. Dan praat je echt gelijk voor vijftig tot meer jaren dat je hier een station maakt waarvoor de reizigers die ingreep zo groot is dat ze daar veel plezier van hebben. Dus dit is ten opzichte van de eerste echt al gelijk een grootschalige ingreep. Dan hoeft je nog niet alles te doen, we kunnen bijvoorbeeld kiezen voor een, wat we nu aan het doen zijn, een tijdelijke fietsenstalling aan de kant van het Weizigtpark. Je kan ook kiezen voor een ondergrondse fietsenstalling. Nou, dat zijn allemaal afwegingen die straks op u afkomen en waar het college u ook een advies over zal geven. Nog steeds is dit als uitgangspunt om te kijken hoe we die transferknelpunten op kunnen lossen en hoe we dat samen met ProRail en NS parallel kunnen plannen in de werkzaamheden. Dan hebben we als laatste de variant twee. En dat is eigenlijk, en dat ziet u hier ook, daar zit nog een extra perron aan vast omdat we die dan nodig zouden hebben als je Leerpark in een keermogelijkheid hebt. Dus als je het Citysprinterconcept doorzet hebben we hier een extra perron nodig maar dan ziet u ook gelijk de lijn die doorgezet wordt het Weizigtpark in. Dus zo zie je dat elke variant, en we hebben in die varianten dus de verschillende bouwstenen gestopt om te laten zien. En hier hebben we bijvoorbeeld een bouwsteen erin gestopt, laten we alle fietsen maar onder het spoor doen. Laten we in deze variant maar eens kijken of we een tunnel kunnen bouwen die in de as ligt van het station en die eigenlijk onder het monumentale pand doorloopt en die aansluit hier straks op het voorplein van het station en aan de achterkant op het Weizigtpark. Dus zo hebben we eigenlijk alle onderdelen en

alle bouwstenen, die rekenen wij ook door. En kunnen we onafhankelijk in welke variant die ik hier ook heb laten zien, kunnen we die ook plaatsen en ook de kostenberekening voor maken. Nou, en dan uiteindelijk is het zo van dat we straks een voorstel doen vanuit het college die ondersteund wordt door de partners van de knopen om zodoende te zorgen hoe we dit concept later kunnen aanbieden aan alle gemeentes. Dan even de highlights uit het onderzoek tot nu toe.

Uit de eerste verkenning komt eigenlijk uit dat toen we in 2021 daar een budgetaanvraag deden, dat eigenlijk alle partijen zien dat het huidige budget zoals het nu ligt niet voldoende is om alles in de eindfase op te lossen, dus het daadwerkelijke eindresultaat. Dus de impact daarvan is, is dat wij gefaseerd bepaalde zaken uit moeten voeren. Dus sommige dingen zullen we gelijk doen die het meeste impact hebben voor de reizigers maar andere dingen zullen we nog even laten zitten zoals het is en daar zullen we later in een volgende fase wat aan moeten doen op het moment dat daar weer geld voor is. Dat is voor de eerste. De tweede is dat de impact van de Citysprinter en de nieuwe stations vraagt ook een ruimtelijke impact. Met andere woorden, soms moeten wij dus nu in de ruimtelijke ordening ruimteclaims gaan neerleggen die we nu nog niet gaan gebruiken maar die we later mogelijk nodig hebben om bijvoorbeeld een vierde perron erbij te doen. Nou, dat zou best wel eens kunnen zijn dat dat vierde perron pas een decennia later wordt aangelegd. Maar dat houdt wel in dat je vanaf een korte tijd na nu straks bij de besluitvorming moet zeggen, die ruimte gaan wij wel vrijhouden voor in de toekomst.

Nou, dat zijn wel zaken die wij nu RO-technisch, dus in de omgevingsplannen straks gaan vastleggen en die ook op u afkomen. Dat heeft ook te maken met de consequenties voor raakvlakprojecten. Wij kijken nu naar alle projecten die daar in de buurt lopen, bijvoorbeeld een provinciaal fietspad waar we nu naar aan het kijken zijn. Die loopt eigenlijk langs de hele lijn en die komt straks ook bij het hoofdstation dus die komt door het park heen. En hoe gaan we dat nou organiseren dat we nu niet een fietspad aanleggen wat we over een tijdje weer weg moeten halen. Nou, allemaal van dat soort dingen geef ik maar even aan en dat zijn echt wel, nou ja, handenvol raakvlakprojecten die we nu met elkaar moeten doen. Het tweede is wat u weet waar we druk mee bezig zijn bijvoorbeeld het traject met betrekking tot Woonbron. Nou, dat ligt ook in dat gebied. Dus ook daar zijn wij al aan het kijken om maatregelen te nemen om eigendom te worden van dat soort gronden, om ervoor te zorgen dat we die ruimte in de toekomst hebben om die flexibiliteit voor die invulling te kunnen organiseren. Nou, wat er dan als laatste eigenlijk zit, en dat is het dilemma hoe je komt tot mobiliteit en verstedelijking. Dan gaat het vooral om als je kijkt naar een integrale oplossing hebben wij die integrale stations nodig omdat onze verstedelijking daar om vraagt. Nou, en wat hier de grootste uitdaging is, is eigenlijk de planning tussen mobiliteit en verstedelijking. Verstedelijking kan je beginnen op het moment dat je je bestemmingsplan af hebt en mobiliteitsissues duren vaak tien tot twintig jaar. Dan is het juist de afweging van, hoe krijgen we nou toch die verstedelijking goed voor elkaar terwijl we niet in de knel lopen met onze mobiliteitsopgave? Met andere woorden, vroeger zeiden we altijd, eerst bewegen, dan bouwen. Nou, dat is nog steeds alleen mobiliteit bouwen duurt langer dan verstedelijking bouwen. Nou, dat is wel de afweging om ervoor te zorgen dat we misschien wel een transitiefase nodig hebben om wel de woningbouw te kunnen opstarten, maar dat je dan nog niet aan alle voorzieningen kan waarmaken omdat dat eigenlijk nog een beetje achterloopt. Dat is wel een uitdaging die we met elkaar moeten aangaan om ervoor te

zorgen dat we niet vast komen te staan. Participatie was vorige keer een vraag dus wij hebben ook een heel participatietraject hier al gedaan, dat doen we digitaal. Daar komt ook nog een rapport van maar ik heb even de hoofdpunten hier alvast er uitgehaald. Dan ziet u eigenlijk de inbreng van hoe de participatie verlopen is en waarnaar gekeken wordt.

Bijvoorbeeld, en dat is ook maar gewoon even rijp en groen door elkaar maar laten we maar met vergroenen beginnen. Laten we zeggen, een heleboel die geven toch aan van, wij willen eigenlijk vergroenen en een betere toegankelijkheid van het stationsgebied. Dus meer een open structuur, een groene structuur maar vooral ook zorgen dat die verkeersstromen zoals bus, auto, fiets, lopen, dat die eigenlijk beter gescheiden worden van elkaar zodat je laten we zeggen een veiliger situatie kan creëren. Maar dat heeft bijvoorbeeld wel impact straks op de stationslocatie aan de voorkant van het centrum. Dus daar zal straks ook in het mobiliteitsplan natuurlijk aan u wat gevraagd worden om te zorgen dat je auto wat meer weert in de binnenstad maar dat je dus meer ruimte geeft voor voetgangers en fietsen om zo doende samen met de bus het station beter te kunnen bereiken. Sommigen die roepen iets over, het oude station moet verplaatst worden, de anderen roepen iets over hoe het park eigenlijk in stand gehouden moet worden zonder iets te wijzigen. Nou ja, of één grote fietsenstalling onder het station. Als ik u vertel hoeveel dat kost om dan te kijken hoeveel dan een fietsenstalling kost.

Nou, weet je, dat soort vragen krijgen we straks allemaal op ons af omdat het komt omdat je toch eigenlijk op een postzegel aan het werk bent terwijl de winkel gewoon open moet blijven. Het kan niet zo zijn dat we het hele station even een paar jaar dicht doen en dan zeggen van, nou ja, dan bouwen we hem even en dan gaan we opnieuw. De verbouwing is tijdens gewoon dat alles open moet blijven. Dus daarmee is het soms ook wel eens, en dat geef ik maar gelijk mee, dat komt ook wel uit de participatie, dat alle ambitie die je hebt moet je soms wel wat beteugelen omdat je gewoon moet uitvoeren terwijl de winkel open is. Nou, dan nog even in potloodschets zoals we dat noemen als we straks gaan naar die nota kansrijke oplossingen. Zoals wij er nu naar gekeken hebben samen met de partners ProRail, NS, provincie, dan denken wij dat er voldoende bouwstenen liggen om een goede oplossing te vinden. Dat houdt in dat we dus aan de eisen kunnen voldoen waarvan we denken van oké, daarmee kunnen we een goed station organiseren. Tevens hebben we hier opgeschreven, zullen we wat ruimteclaims moeten doen om in de toekomst niet vast te zitten maar de ruimte te hebben om nog verder door te kunnen werken. En ook laten we zeggen die ontwikkeling van het station ook eigenlijk groeiend de komende jaren door te ontwikkelen maar dan zullen we wel bijvoorbeeld keuzes moeten maken. Een van de keuzes is bijvoorbeeld als je extra ruimte wil claimen aan de buitenkant van het station, dan komen we op sommige onderdelen waar nu bijvoorbeeld, ik heb maar gewoon een voorbeeld genomen, autoparkeren. Het zit nu aan de Weizigtkant maar op het moment dat je uitdijt en je gaat daar een ruimteclaim leggen, dan zal je misschien een andere oplossing voor dat autoparkeren moeten oplossen. Nou, daar zijn we nu natuurlijk mee in gesprek en dat zou heel mooi kunnen bijvoorbeeld met een goede toegankelijkheid van de Maasparkgarage. Alleen dan moeten we er wel voor zorgen dat die op tijd klaar is op het moment dat je dan zo'n station doet. Dus ook daar zie je dat er eigenlijk, ik noem nu maar gewoon één voorbeeld maar ik kan er nog wel een paar noemen, dat we dus ook de raakvlakprojecten in hetzelfde tempo moeten gaan organiseren als je hier bepaalde besluiten gaat nemen. Nou, de tweede is eigenlijk zoals

het hier in staat is dat we in de MIRT met betrekking tot 2021 de ramingen, merk je nu dat daar significante wijzigingen op de kosten zijn.

We hebben dat de afgelopen jaren natuurlijk gemerkt en daar zie je dus eigenlijk dat er extra budget bij moet dus daar zal vooral ook de uitdaging liggen hoe we dit financieerbaar krijgen. Dat kan gefaseerd maar er zal echt een creatieve oplossing ook gevonden moeten worden met een financiering lange termijn. Nou, dan hier het laatste sheetje en dat gaat eigenlijk over 2024 en 2025. Daar hebben we eigenlijk drie bestuurlijke overleggen, in juni, in oktober en in december. Dat zijn de besluitvormende gremia met betrekking tot de Oude Lijn, bestuursoverleg Oude Lijn. Daar wordt dit proces wat we nu, wat ik nu in een halfuur, drie kwartier heb uitgelegd, wordt doorlopen en worden keuzes gemaakt met betrekking tot welke varianten laten wij afvallen? Dus bijvoorbeeld de variant een station onder de grond is een van de zaken die we straks in gaan brengen namens Dordrecht dat we die af laten vallen. Nou, en daar wordt u natuurlijk in meegenomen maar daar hebben wij, daarom heb ik deze presentatie vanochtend ook in het college gehouden. En daarmee wordt straks de wethouder ook laten we zeggen aangestuurd richting deze overleggen om ervoor te zorgen dat dat soort keuzes dan voorgelegd kunnen worden. Het is best een druk jaartje met drie bestuursoverleggen erin maar er zit een heel team op die dit ook voorbereidt en die hebben onder andere ook deze presentatie voor u gemaakt. Dank u wel.

De voorzitter: Dank voor de presentatie. Ik zie al een rijtje vingers. De heer Roggekamp was de eerste, dan ga ik naar mijnheer Kuhlmann, dan ga ik naar mijnheer Bootsman.

De heer Roggekamp: Ja, dank u wel, voorzitter. Als eerste bedankt voor de presentatie. Heel duidelijk en best wel veel wat er moet gebeuren en hopelijk ook wel gaat gebeuren. Alleen als ik dan even naar onze agenda's terugkijk hebben we nog niet zo heel lang gesproken over het station en de verbinding vanuit Krispijn naar het centrum. Waar ook al oplossingen waren voor langzaam vervoer, fietsers, voetgangers, met mooie fly-overs over het station heen waar ook toegangen tot de perrons waren. En die mis ik hier helemaal terwijl ik hoor wel problemen opdoeken of hier binnenkomen die mogelijk voor een deel opgelost worden met dat plan wat er toen was. Nee, hij ging aan twee kanten langs het station met hele mooie fly-overs en dat mis ik hier dus eigenlijk. Dus ik ... Ja. Is dat niet meegenomen of ...

De voorzitter: De Mecanoovisie. Mijnheer Buitenhek, u bent voorbereid op deze vraag.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Wat wij hier gedaan hebben in deze variant is om te kijken hoe de bereikbaarheid van de passagiers speelt. Wat wij nog niet gedaan hebben, zoals in de Mecanoo, die hebben een hele mooie 3D-animatie gemaakt. Alleen, en dat zag u in het plan wat ze voor het Maasterras ook gedaan hebben, als we dat nog eens even tegen het licht aan gingen houden, dan ziet u nu dat u een heel ander ontwerpbestemmingsplan heeft voorgelegd gekregen. Ik kan u verklappen, dat krijgt u nu weer. Want het voorstel van wat Mecanoo gedaan heeft was een hele mooie 3D-animatie met betrekking tot wat zij dachten dat er kon. Maar toen we dat tegen het licht gingen houden met NS en ProRail kwamen er best wel veel dingen naar boven waarvan zij zeiden, hé, dat kan wettelijk niet of dat kan niet en zus kan niet. Dus wat wij gedaan hebben in dit onderzoek, wij hebben gekeken van hoe kun je, en dat hebben we bij

verschillende ... O, ik probeer hem even nog zo te doen. Wat wij gedaan hebben is van, hoe kan je van het park naar de centrumkant over de sporen heen?

Dus dat is eigenlijk wat wij uit de Mekanoo gehaald hebben en daar hebben we gezegd, doen we dat bijvoorbeeld op één kant of doen we dat op twee kanten? Dus wat wij nu gedaan hebben is de bereikbaarheid, dat was ons belangrijkste doel, hoe je eroverheen kan. Daar hebben we nu twee passerellen, zoals ze dat noemen. Dat kunnen we in een bepaalde vorm doen, dus we kunnen dat breed en wat smal doen. Dus daarmee kun je zeggen, oké, wij kunnen straks aan de beide kanten een onderzoek doen voor twee passerellen. Die we in het groen doen, waar je dus ook op een bankje nog kan zitten, waar je boven de sporen nog kan kijken als je toevallig de hele dag de tijd hebt om over te steken, even laten zeggen. Maar je kan hem ook gebruiken om snel van perron 2 naar perron 3 te kunnen. Nou, dus die combinatie zit hierin alleen het onderzoek van Mekanoo hebben wij even uitgekleeft en hier schematische zaken. Maar toch nog wel één ding te verklappen, zoals Mekanoo hem getekend heeft, die gaat er zeker niet komen.

De voorzitter: Het was een mooie droom. Mijnheer Kuhlmann. En Portier, ik heb u gezien, na Bootsman.

De heer Kuhlmann: Dank, voorzitter. Ik wil beginnen met een punt van orde. Afgelopen weekend en ook vanmorgen aan het begin van de middag heb ik geprobeerd om even te kijken van, nou, zijn er wat stukken om ons voor te bereiden? Dat was er niet. Nou heb ik veel vertrouwen in de kwaliteiten van de heer Buitenhek maar ik denk niet dat die deze presentatie vijf minuten voor aanvang deze vergadering heeft gemaakt. Mijn verzoek is dan ook, wij bereiden dit soort vergaderingen voor, als die presentatie natuurlijk eerder gemaakt is, en dat is die, het zou heel prettig zijn als die gewoon in het weekend, gewoon op donderdag op het moment dat de stukken er zijn, dat die er staat. Dat maakt het voor ons een stuk makkelijker, want het is een presentatie met een hoge informatiedichtheid, om dat te kunnen lezen, ons goed voor te bereiden.

De voorzitter: Uw vraag is denk ik duidelijk.

De heer Kuhlmann: Ja. Met die beperking want ik had denk ik wat meer kunnen zeggen als ik deze wat beter had kunnen voorbereiden. Nu even aan de hand van wat er nu voorbij is gekomen. Een goede verbinding over maar ook onder dat station voor reizigers en voor mensen die van de ene kant naar de andere kant van de stad gaan, daar hechten we veel belang aan. Dat wilde ik voor nu even meegeven.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Ja, dank u wel, voorzitter. Nou, wij zullen die laatste zeker ook meenemen want dat is een van de dingen die wij in het programma van eisen ook zetten. Op het eerste deel proberen wij het echt altijd voor het weekend te doen in de conceptversie. Wij spreken meestal met de voorzitter en met ondersteuning het dan maandag nog door en dan proberen wij eigenlijk op maandag altijd de laatste versie toe te sturen. Dus wij proberen echt altijd voor het weekend de conceptversie door te sturen en dan presenteer ik hier de definitieve versie omdat ik 's ochtends, net zoals vanochtend ook, hem eerst nog in het college moet presenteren. Dus '...' ...

De voorzitter: Kleine correctie, we bespreken hem meestal dinsdag pas voor hoor.

De heer Buitenhek: Ja, oké. Maar dan hebben we hem, proberen we hem wel zo snel mogelijk te doen omdat ik eerst ook altijd nog eerst even in het college moet 's ochtends.

De voorzitter: Ja, ik snap het, ik snap het.

De heer Kuhlmann: Kijk, voor de raads- en commissieleden geldt, dit is een nevenfunctie, dit doen we natuurlijk naast onze normale activiteiten. En ja, als dat ergens in de loop van dinsdag er staat dan hebben wij niet de gelegenheid om dat voor te bereiden. Dus ik doe toch een klemmend beroep om het aan uw kant net iets anders te organiseren zodat het gewoon eerder bij ons zichtbaar is. Het is, de meesten van ons bereiden dit in het weekend voor en dat is een goed moment om het te kunnen zien.

De voorzitter: Hij is duidelijk, mijnheer. En mijnheer Buitenhek, misschien met de rest dat het dan wel duidelijk aangegeven wordt dat het een conceptpresentatie is. Want het kan zijn dat naar aanleiding van het overleg die nog aangepast wordt, denk ik dat het inderdaad voor de raads- en commissieleden wel prettig is als ze hem vooraf kunnen zien en in hun fractie kunnen bespreken. Kan dat?

De heer Buitenhek: Voorzitter, dat lijkt me een goede uitdaging.

De voorzitter: Nou, hij ... Puntje binnengehaald, mijnheer Kuhlmann. Mijnheer Bootsman.

De heer Bootsman: Ja, dank u wel, voorzitter. Ik heb twee vragen. De eerste vraag gaat over het station op het maaiveld, waarom is daarvoor gekozen? Wat zijn hier eigenlijk de voor- en de nadelen van? In Delft hebben ze natuurlijk wel gekozen voor die ondertunneling. Vraag twee, ja, heeft te maken met de bereikbaarheid van het station. Dat is natuurlijk heel belangrijk dat iedereen van het station gebruik kan maken en op dit moment kunnen heel vaak mensen geen gebruikmaken van het station omdat de liften vaak in storing zijn. Dus ik hoop ook echt dat je die verbetering c.q. vernieuwing van die rammelige rotliften meenemen in de planvorming richting dit gebeuren. Dat hoor ik graag of jullie dat ook doen?

De voorzitter: Ja, mijnheer Buitenhek, twee korte vragen.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. We hebben gekozen voor het maaiveld omdat dat namelijk de meest efficiënte oplossing is voor dit station momenteel. Zeker gezien ook de monumentale status van het gebouw wat we daarvoor gebruiken. Dus dat is een van de redenen waarom we gekozen hebben voor deze maaiveldvariant. Bereikbaarheid is topprioriteit want zonder een goede bereikbaarheid van het station. Ik moet er wel op wijzen, natuurlijk refereert u daar ook richting mij ook vaak naar. We zullen dat zeker ook doorgeven maar als gemeente zijn wij geen eigenaar van de liften. Maar ik zal zeker even op het hart drukken dat daar in de toekomst heel goed op gelet moet worden.

De voorzitter: Duidelijk. Mijnheer Portier.

De heer Portier: Ja, ik had inderdaad even een aantal aandachtspunten. Wat me een beetje verbaasde, we hebben dan heel regelmatig die sprinters die gaan rijden. Maar als ik zelf als geregelde treinreiziger ga kijken van welke verbindingen mis ik nou echt? Dan zijn het fatsoenlijke intercityverbindingen met het zuiden van het land en daar hoor ik helemaal niemand meer over. Dan even over het passeren van het station van de ene kant van de stad naar de andere kant of het bereiken van het station. Er wordt gedacht aan passerellen zeg maar over de perrons heen. Wat mijn ervaring is, is dat als je over de sporen heen gaat, als je dat vergelijkt met onder de sporen door, dat je een twee keer zo groot hoogteverschil moet overwinnen. Dus voor voetgangers maar ook zeker voor fietsers of mensen die hun fiets meenemen is het eigenlijk veel comfortabeler om onder het spoor door te gaan. Ik vraag me af of daar rekening mee gehouden wordt?

Iets anders is van wat je in veel steden ziet bij aanpassingen aan het station, bijvoorbeeld in Amsterdam, in Rotterdam, et cetera, is dat er ook een voorziening, een tunnel of wat dan ook gemaakt wordt waar je zonder de poortjes te passeren van de ene kant naar de andere kant kunt komen. Als de huidige tunnel wat te krap is en er moet toch een nieuwe tunnel komen, ja, dan zou je ook kunnen denken aan twee tunnels. Eentje die de sporen met elkaar verbindt en eentje los daarvan die zeg maar de wijken met elkaar verbindt zonder poortjes. Dus ik vroeg me af of daarnaar gekeken wordt?

De voorzitter: Dit waren uw meest urgente punten. Want ik wou als het kan tot drie beperken omdat er nog een aantal vragenstellers zijn.

De heer Portier: Dit zijn de punten die ik aan de orde. Nou, één opmerking over de liften. Eigenlijk zou je na ieder hoogteverschil eigenlijk twee liften moeten hebben dat als er één kapot is, dat je de andere kan gebruiken. Dank u wel.

De voorzitter: Dat moet u aan de NS gaan vertellen. Mijnheer Buitenhek, die andere vragen.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Nogmaals, ik zal erop extra aandacht voor geven voor de bereikbaarheid met betrekking tot de liften. Zoals u aangaf is voor de verbindingen over het spoor of onder het spoor, daar heeft u gelijk in. Als je eroverheen moet heb je een hogere hoogte nodig als dat je er dieper onderdoor gaat. Dat is helder en daarom hebben we ook deze varianten, deze drie varianten zitten dus onder andere varianten in van een tunnel, die geldt hier ook. En in de andere variant kijken we juist ook naar een passerelle er overheen. Zo doende hebben wij straks een combinatie die we kunnen doen, dus hier rekenen we uit straks wat eroverheen kost en in de andere variant rekenen we uit wat eronderdoor kost. Als u als raad straks zegt, ik wil graag twee tunnels, dan zal ik u in een vertrouwelijke situatie uitleggen hoeveel u dat dan kost als u dat heel graag wil en dat rekenen we dus allemaal voor u uit. Dus wij proberen hier in deze drie varianten eigenlijk alle bouwstenen die we kunnen verzinnen, met fietsenkelders onder de sporen tot fietsen op maaiveld of zelfs bij de bestaande fietsenstalling nog een etage erbovenop te bouwen, dat soort zaken zitten allemaal in deze berekeningen. Dus uiteindelijk komt er straks bij u langs een mooie, nou ja, laat ik zeggen een variantenstudie waarin u uit kan zoeken wat u graag wil hebben.

En dan hangt er een prijskaartje achter van wat er wel in de MIRT betaald kan worden en wat er niet in de MIRT betaald kan.

De voorzitter: En is een tunnel zonder poortjes duurder als met?

De heer Buitenhek: Nou, het gaat er even om wat we merkten met ProRail en NS die zeggen van, wij willen eigenlijk een station hebben waar altijd poortjes zitten. Dus het is niet zo dat je kan zeggen, ik ga het perron op zonder dat er een poortjes ding is, toegang is dus een, nou ja, gecontroleerde toegang. Laat ik het maar even zo zeggen. Wat je daarnaast ziet is een tunnel die de bereikbaarheid tussen de ene wijk en de andere wijk wil doen, daar wil je eigenlijk geen kaartje voor nodig hebben. Dus wat zal nou de combinatie mogelijk kunnen zijn?

Dat je bij wijze van spreken wel bovenlangs kan onder een kaartjesregime en onderlangs zonder kaartjesregime want dan hoeft je namelijk niet met je fiets te sjouwen als je eroverheen gaat. Nou, dat soort zaken, die zitten allemaal in deze studie. Daarin kijken we straks dat het misschien wel beter is om een tunnel te hebben waar je met de fiets doorheen kan zonder kaartje en dat je over de passerelle met een goede lift en een goede roltrapverbinding wel met een kaartje kan. Dat soort onderzoeken zitten in deze verschillende varianten.

De voorzitter: Intercity, kunt u daar ook nog wat over zeggen?

De heer Buitenhek: Nou, de Intercity zit natuurlijk even in het totaalpakket. Daar zit al een aansluiting in voor de Intercity's. Wat wij nu in deze MIRT doen is niet dat wij ook nog een studie doen of we extra Intercity-aansluitingen krijgen. Dus het wordt straks een combinatie hier op het spoor wat we aan het kijken zijn voor de Citysprinter, die zit erin, de Intercity van wat er is en wat er komt in de toekomst en goederen. Maar er zit hier niet een opdracht in om bij wijze van spreken meer Intercity's naar Dordrecht te halen.

De voorzitter: Goed, dank u wel. Ik heb nog minstens drie vragenstellers. Ik ga wel vragen of ze het bondig willen doen want de klok die houdt geen rekening met uitvoerige woordvoering. Mijnheer Laban.

De heer Laban: Ja, dank, voorzitter. Twee vragen. Er gaat onderzocht worden of in een van de plannen staat mogelijk fietsparkeren onder het station. Dan zag ik in een van de leidende zaken dat ook autoparkeren een punt is. Kan er ook onderzocht worden of er ook autoparkeren onder het station kan worden meegenomen in combinatie met het Maasterras of op welke wijze dan ook? De tweede vraag die ik heb, in dia veertien liet u zien een aantal bestuurlijke overleggen. U gaf aan dat Dordrecht in een van die overleggen aangeeft dat zij de overkapping van het station achterwege willen laten, dat willen laten vallen. Hoe gaan andere steden om met het laten vallen van punten? Want als wij als Dordrecht als enige concessies doen en anderen niet, dan komen wij bekaaid af.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek, begin maar met dat laatste want dat is het makkelijkste denk ik.

De heer Buitenhek: Nou, de laatste zoals ik hem hier aangeef aan u, wij rekenen hem wel gewoon door dus hij valt niet af in de studie. Maar de heer Roggekamp gaf dat net aan, om even maar de ambitie te beteugelen wordt die wel meegenomen maar de uitvoerbaarheid van dat soort onderwerpen die is echt heel erg groot en die heeft echt

grote consequenties. Dus vandaar dat ik even zei van, afvallen was misschien niet het goede woord maar het niet kunnen uitvoeren is ongeveer hetzelfde. Dan even fietsparkeren versus onder het station of autoparkeren onder het station. Als je kijkt naar de kosten en de ruimte die je nodig hebt voor autoparkeren hebben wij nu eigenlijk gekozen dat je de combinatie met de Maasterrasparkeergarage eigenlijk moet kiezen.

Met een goede verbinding want daar komt straks in de eindfase een bus overheen met een directe aansluiting op het station, met een direct snelfietspad van de parkeergarage naar het station en een goede loopverbinding. Dus wij verwachten eigenlijk dat we daar die oplossing mee kunnen faciliteren. Maar de verdere uitwerking moeten we natuurlijk nog met NS doen want die is eigenaar van die gronden van dat parkeren maar we moeten daar wel een oplossing voor zien te vinden.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Wringer en daarna nog mijnheer Van Dam.

De heer Wringer: Ja, dank, voorzitter. Dank voor de presentatie. Als er bij variant knoop twee een extra perron komt had u het erover dat er ergens een extra fly-over moest komen van honderden miljoenen. Ik zie dat niet voor me maar volgens mij kan je natuurlijk met wissels gewoon voor de Zwijndrechtse rug op het juiste spoor zitten. Dus misschien kunt u dat extra duiden? En ten tweede, misschien met een goede extra fiets-, voetgangerstunnel kan de gevaarlijke fietstunnel bij Dubbeldamseweg-zuid worden opgeheven want daar gebeuren natuurlijk heel veel ongelukken en dat is een heel irritant tunneltje.

De voorzitter: Ja, dat is helder denk ik. Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel. Ik zal met het laatste beginnen. We kijken juist ook naar deze oplossingen om te kijken hoe we het best kunnen optimaliseren. Dan ging het volgens mij over het tunneltje wat hier ergens aan die kant zit. Op het moment dat we hier een goede sociaal veilige en een goed bereikbare tunnel die ook gelijk aansluit op de verschillende fietspaden in de structuur, dan zou het kunnen zijn dat we zeggen om sociaaleconomische redenen maar vooral sociale, die kunnen we sluiten en hiermee kunnen we de hoofdas eigenlijk goed laten aansluiten op het centrum. Dus daar kijken we gelijk naar. En het tweede is eigenlijk zo, de intensivering van het spoor van die Citysprinterconcept, die kan lopen tot voor de brug tot twaalf keer per uur per richting. Dus dat houdt in om de vijf minuten een extra Citysprinter, die vraagt om dat eigenlijk het spoor dan vol zit. Dus dat houdt in als je dan wil gaan wisselen van de ene kant van het spoor naar de andere kant, dan moet dat ongelijkvloers zijn in combinatie met de IC's en met het goederenvervoer. Dus vandaar dat er is uitgerekend vanuit Citysprinterconcept onderzoeken dat daar dan een vrije kruising moet komen.

De voorzitter: Dank u. Dan mijnheer Van Dam.

De heer Van Dam Timmers: Ja, dank. Van Dam Timmers maar dat terzijde. Ik had eigenlijk twee vragen. Allereerst een beetje aansluitend bij wat eerdere vragen. Die geven ook aan van, ja, de voorkeurtunnel versus fly-over. Dan vroeg ik me af, wordt er dan in deze studie ook rekening gehouden dat sowieso liften en dergelijke eigenlijk voor mensen met kinderwagens maar ook rolstoelen en dergelijke, dat je veel liever een helling hebt zoals bijvoorbeeld op Rotterdam Centraal dan dat je aan de gang gaat met

liften, roltrappen, et cetera? Dat is eigenlijk vraag één. Mijn tweede vraag is, u zei net van, ja, ik kan in een besloten sessie wel aangeven wat die kosten zijn maar ik was eigenlijk wel benieuwd van, is er nou globaal iets te zeggen over de kosten van tunnels versus fly-overs?

En op het gebied van, ja, we hebben het steeds ook over haalbaarheid, kosten waar je op uitkomt? Want uiteindelijk wil je natuurlijk dat een ontwikkeling als dit, dat die plaats gaat vinden. Ja, dan moet je soms ook concessies doen die je misschien ook niet leuk vindt.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek, kunt u de vragen van de heer Van Dam Timmers beantwoorden?

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. De vraag tussen liften versus hellingbanen, die zullen wij zeker meenemen. Alleen hellingbanen vragen meer ruimte. En ja, dat is het nadeel wat we hier in Dordrecht hebben, dat we eigenlijk niet zoveel ruimte hebben. Je ziet nu even als voorbeeld van de passerelle die al over het spoor heen is. Als je kijkt, ik heb toevallig vandaag ben ik nog even geweest, als u ziet wat een hellingbaan we daar nodig hebben qua ruimte om die hoogte te overbruggen. Ja, maar dat is wel waar we ... Ja, dus we kijken daar echt naar om hem zo binnen de mogelijkheden van de randvoorwaarden die daarin zitten, dus hellingshoek en dat soort dingen, kijken we naar de maximale oplossing. En het voordeel is, als je een lift weg kan halen, dan zal de eerste ontwerper als eerste zeggen, joh, haal ik hem weg als de bereikbaarheid, zoals de heer Bootsman aangeeft, wel gegarandeerd kan worden. Dus daar kijken we zeker naar want dat heeft ook te maken met beheer- en onderhoudskosten in de lange termijn wat erin zit. Dus de optie om te zeggen, we doen bij elke opgang twee liften, als er één kapot is, dat is best wel een uitdaging. De tweede is, de kosten tussen en tunnels en fly-overs, dat is straks wat we in het totaalpakket u straks aan gaan bieden. En dat we ook gaan zeggen in die vertrouwelijk sessie van, een tunnel kost ongeveer zoveel, een fly-over kost ongeveer zoveel en wat is daar de verhouding van? Ik kan hier nu wel wat roepen maar dat lijkt me nu niet de gewenste ... Ik denk, laten we dat, als u dat ook wilt, in een vertrouwelijke sessie doen, dan kunnen wij u dat ook gewoon laten zien.

De voorzitter: Goed, dank u wel. Ik denk dat er voldoende gelegenheid geweest is voor vragen stellen. Mijn vraag aan de commissie is nu, voelt u zich voldoende geïnformeerd door deze presentatie en de beantwoording van de vragen? Dus bent u weer helemaal bijgepraat? Ik zie uitsluitend geknik. Nou, dan dank ik de heer Buitenhek voor zijn dus heldere uitleg. Heb ik nog een laatste vraag aan degenen die niet blijven zitten.

Wilt u zo vriendelijk zijn uw bordje en uw flesje of wat er ook allemaal voor u staat mee te nemen? En dan dank ik ieder voor zijn dan wel haar inbreng en ga ik waarschijnlijk met de meesten zo meteen gewoon weer vrolijk verder maar u mag even vertreden.

5. Stadsas: Ontwerpbestemmingsplan Maasterras - Thema Financiën, planning en control (technische sessie)

Voorzitter: De heer Struijk

Raadsgriffier: De heer Den Boer

Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Ayverdi (DENK)
Mevr. Boom-Vos (VVD)
Dhr. Bootsman (GroenLinks)
Dhr. Van Dam Timmers (CDA)
Dhr. Den Hartog (GroenLinks)
Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)
Dhr. In 't Veld (VSP)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Dhr. Laban (ChristenUnie/SGP)
Dhr. Portier (SP)
Dhr. Roggekamp (Gewoon Dordt)
Dhr. Wringer (Beter Voor Dordt)
Dhr. Buitenhek
Dhr. Kramer

Portefeuillehouders: wethouder M. Burggraaf

De voorzitter: Beste mensen, het is halftien, we hebben tot elf uur maar ik denk dat niemand het erg vindt als we iets eerder klaar zijn maar dan kunnen we ook beter op tijd beginnen. Dus als iedereen naar mij wil luisteren, dan ga ik mijn verhaaltje weer even afsteken. Dit wordt de tweede bijeenkomst vanavond over het ontwerpbestemmingsplan Maasterras en deze keer is het thema financiën en planning en wederom een beeldvormende technische sessie. Evengoed als daarnet heet ik u ook deze keer weer hartelijk welkom en dat betreft de raads- en commissieleden, de bekende gasten, de heer, nou ga ik even, Kramer en Buitenhek, ja, dan maak ik mezelf zenuwachtig, en wethouder Burggraaf. Welkom de mensen die heel trouw achter me zitten en zelfs gingen rennen om toch weer op tijd binnen te zijn, geweldig. En ook uiteraard welkom de kijkers en luisteraars. Ook nu gaan we toch weer even een heel snel voorstelrondje doen en in tegenstelling tot daarnet kan de heer Van Dam Timmers zich nu wel voorstellen. Ik ga rechtsom en begin met de griffier.

De heer Den Boer: Mark Den Boer, commissiegriffier.

De heer Portier: Ronald Portier, SP.

De heer Van Dam Timmers: Jan Van Dam Timmers, CDA Dordrecht.

Mevrouw Boom-Vos: Karin Boom, Dordtse VVD.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Roggekamp: Erik-Jan Roggekamp, Gewoon Dordt.

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

De heer Den Hartog: Paul Den Hartog, GroenLinks Dordrecht.

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks Dordrecht.

De heer Wringer: Jan-Willen Wringer, Beter Voor Dordt.

De heer Ayverdi: Emil Ayverdi, DENK Dordrecht.

De heer In 't Veld: Richard In 't Veld, VSP.

Mevrouw Van Herwijnen: Irma Van Herwijnen, Partij voor de Dieren.

De heer Burggraaf: Maarten Burggraaf, wethouder stadsontwikkeling.

De heer Buitenhek: Ronald Buitenhek, programmamanager Stadsas.

De heer Kramer: Peter Kramer, gebiedsprojectmanager Maasterras.

De voorzitter: En mijn naam is Leen Struijk en ik mag ook deze zitting voorzitten. Beste mensen, we hebben de afgelopen maanden al diverse technische sessies gehad om de behandeling van het bestemmingsplan Maasterras fase 1 goed voor te bereiden. Vanavond staat het thema financiële strategie en planning centraal en het is deze keer een openbare sessie. Na de zomer zullen we met elkaar in een besloten sessie nog een keer dieper in de cijfers duiken. Dat beslotenheid daarbij vereist is dat heeft u daarnet ook al een klein beetje kunnen horen. Ik ga het woord geven eerst denk ik aan mijnheer Buitenhek of mag het direct al naar mijnheer Kramer die de presentatie zal gaan houden. Hij zit er al helemaal klaar voor. Mijnheer Kramer, aan u het woord.

De heer Kramer: Ja, dank u wel, voorzitter. Vanavond over de financiële strategie van het Maasterras. Wij willen jullie eigenlijk meenemen in de stappen die we willen doornemen om te komen tot een businesscase voor het Maasterras, welke bouwstenen we daarvoor hebben, ook even uitgezet in de planning. Zoals al aangekondigd ook dan wat ons betreft na de zomer dan ook een besloten sessie waar je meer de diepte in kan gaan over de getallen die daarbij horen. Voor het Maasterras staan we voor een aantal uitdagingen. Geconstateerd eigenlijk dat de traditionele gronduitgiftemethodiek niet passend is bij de omvang en de ingewikkeldheid van de gebiedsontwikkeling waar we voor staan in het Maasterras. Die complexiteit vraagt ook om op een gezamenlijke aanpak.

We hebben eerder ook in avonden hier genoemd de PPS'en, zowel publieke samenwerking die we zoeken maar ook private samenwerking met de marktpartijen, ook om dit op een gegeven moment in balans te krijgen. Ook omdat wij meerdere fases in het Maasterras hebben en niet alleen fase 1 waar nu het bestemmingsplan ter inzage voor heeft gelegen maar wij natuurlijk ook nog een fase 2 en een fase 3 in het plan hebben. En hoe we dat met elkaar verrekenen moeten we ook goed naar kijken met zijn allen. Nou, die procesaanpak en de zogenoemde vier werkstromen die wij hanteren. De vier werkstromen omvatten twee PPS'en, publiek-publiek, publiek-private. Publiek-publiek samenwerking is met BZK/InW met ons onder leiding van een onafhankelijke adviseur om te kijken naar de publieke uitdaging waar we voor staan, ook ten aanzien van de financiële component. Daarnaast de publiek-private samenwerking, zal ik zo nog wat verder toelichten.

Maar daarvoor hebben wij de marktconsultatie gestart met als doel enerzijds om het plan te toetsen en te testen maar ook om te kijken waar de optimalisatie zitten en ook te toetsen of er een private samenwerking mogelijk is en welke procedure je daarvoor moet inrichten. Tenslotte het bestemmingsplan en de daarbij behorende kaders. Zoals eerder gememoreerd ook, al die vier werkstromen lopen parallel en zijn onderling afhankelijk van elkaar. Nou, ten aanzien van de financiële strategie hanteren we eigenlijk de volgende procesaanpak om tot een haalbare businesscase te komen. Enerzijds moeten wij komen tot afspraken met de publieke samenwerking. Daarvoor is het van belang dat je over de uitgangspunten die je hanteert met elkaar en de procesaanpak, daar afspraken over maakt om zo uiteindelijk ook te komen tot de resultaten waarbij een passende fasering en financiën zijn. Daarnaast, als wij die publiek-publieke samenwerking een afspraak over hebben gehad kan je ook met de markt afspraken maken. Ook uit die marktconsultatie die eerder is gehouden in 2021 en wat nu ook weer terugkwam is dat marktpartijen ook aangeven dat het met name ook van belang is van, hoe komen die publieke afspraken eruit te zien en is daar overeenstemming over te bereiken met de publieke partners? Denk aan het emplacement, denk aan de stamlijn, denk aan het parkeerterrein wat erin zit. Nou, welke uitgangspunten worden daarvoor gehanteerd? Nou, dat heeft natuurlijk ook weer directe relatie tot de financiën. Tenslotte, als we afspraken hebben gemaakt over de eerdergenoemde punten, dus publiek-privaat en publiek-publiek, dan is ook het moment dat we het bestemmingsplan kunnen vaststellen. Belangrijk daarbij weer is dat je tot een economisch of financieel haalbaar plan komt en die haalbaarheid die moeten we ook aantonen in het bestemmingsplan. Nou, daarvoor zitten er een aantal deelelementen in die we met elkaar moeten organiseren. We willen tot een publieke businesscase komen. Zoals we eerder al hebben gezegd zijn er een aantal uitdagingen in het gebied ten aanzien van de stamlijn, ten aanzien van het emplacement, ten aanzien van de afslagen van de A16. Hoe kom je daar tot afspraken toe en wat betekent dat voor de businesscase, wie draagt welke kosten en in welke mate? Vervolgens ook afspraken maken met de marktpartijen in het gebied. Enerzijds zitten er nu al partijen, er zitten zelfrealisatoren, mensen die positie hebben daarin. Daarvan zou je moeten kijken of je daar overeenstemming tot kan bereiken en anderzijds zou je dan eventueel over kunnen gaan tot een exploitatieplan, dus een publiek middel om toch eventuele kosten te kunnen verhalen.

Daarnaast moet uiteraard de financiële haalbaarheid in dit spoor ook worden aangetoond. Met de publiek-private partijen hebben we nadrukkelijk ook in die marktconsultatie gekeken van, hoe kunnen we dat langertermijncommitment ophalen? Voor het Maasterras, de opgave waar we voor staan en de complexiteit ervan zoeken we juist die samenwerking met die marktpartijen om die kennis en kunde daarvan gebruik te kunnen maken. Om dat, om een langer termijn te organiseren zit je ook te kijken van, hoe moet je die procedure om tot een partner te komen van die marktpartijen, hoe richt je dat in? En daarvoor wil je ook ervoor zorgen, zoals we net al constateerden in die fase 1 en fase 2, kan je ook kijken met elkaar of je dat aan elkaar kan verbinden. Nou, dat commitment wil je ophalen. Commitment willen we niet alleen voor de lange termijn maar voordat we die commitment ophalen wil je er ook voor zorgen dus dat je met de partijen overeenstemming hebt over een exploitatieopzet en de uitgangspunten van het bestemmingsplan.

We willen voorkomen is dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, we afspraken hebben gemaakt met marktpartijen en achteraf zeggen, ja, maar op basis van dit bestemmingsplan kunnen we het plan niet uitvoeren of de uitgangspunten die daar worden gehanteerd. Nou, dat wil je in die parallelle stromen doen en ervoor zorgen ook dat je daar dat commitment ophaalt. Nou, om dat te doen gaan wij die partnerselectie op een bepaalde manier inrichten. Dat doen we zo is dat wij in de eerste fase, als wij tot een uiteindelijke gunning komen, wil je ook de haalbaarheidsfase met elkaar doorlopen. In die haalbaarheidsfase, daar ga je echt de diepte in met die marktpartij en dan ga je ook ervoor zorgen dat je tot een haalbare businesscase komt. Een haalbare businesscase passend bij het bestemmingsplan wat er ligt. Dus dan ga je echt de diepte in, de boeken open en de getallen met elkaar delen om te kijken van of we daar overeenstemming met elkaar kan bereiken. Nou, uiteindelijk moet dat leiden tot realisatie van het plan met het uiteindelijk geselecteerde consortium dan wel marktpartijen. Vervolgens kom je bij het bestemmingsplan, daarvoor zal je de economische en financiële uitvoerbaarheid moeten aantonen. Daarvoor heb je dat commitment nodig. We hebben in die marktconsultatie niet voor niets ook bij de marktpartijen al uitgevraagd van, nou, welke optimalisaties zien jullie in dit plan? Dat zal je dan in die latere fase ook verder met elkaar kunnen aanscherpen, om die overeenstemming met elkaar te krijgen. Nou, vorige keer hebben we ook al iets toegelicht hoe we dat gaan doen, dat is aan de hand van die partnerselectie. Daarvan speelt ook een rol dus dat er al partijen in het gebied zitten. Daar hebben we ook in een marktconsultatie uitgevraagd van, hoe zie je je rol zelf als marktpartij en welke rol moeten wij als gemeente spelen? Dit allemaal met de volgende planning. We willen eigenlijk voor de zomer nog naar het college toegaan en dan willen we vragen op commitment op de inhoud van de nota zienswijze en de nota van wijzigingen. Dus we hebben een aantal zienswijzen binnengekregen, dat heeft een beantwoording gekregen. Nou, op inhoud willen we het college vragen of dit de lijn is die wij kunnen hanteren? Om vervolgens dan na de zomer de daadwerkelijke stukken ook in de besluitvorming te krijgen via het college naar uiteindelijk de raad toe. Eerst voor de zomer dus het commitment op de inhoud. Dat is dus exclusief die businesscase want we gaan na de zomer met elkaar nog de diepte in over de getallen. Alvorens de stukken aan te brengen zullen we dus ook inzicht aan de raad kunnen geven over de businesscase.

Nou, dat allemaal in die parallelle stromen, die zie ik terugkomen aan de andere kant van de sheet. Dat is de partnerselectie zoals we die vorige keer ook hebben toegelicht. Dat begint zo meteen met een aanbesteding, daar zal een raadsvoorstel hier naar de raad ook toe voor komen hoe we dat gaan inrichten. Als we die goedkeuring daarvoor hebben kunnen we de selectiefase beginnen. Die selectiefase doen we aan de hand van een aantal criteria die wij ook bij jullie voorleggen. Die criteria daar kunnen we aan toetsen om te kijken of wij tot een drie- tot vijftal partners kunnen komen. Dan ga je die selectiefase in. Heb je die selectiefase gedaan en dan vervolgens ga je de dialoofase in. De dialoofase is echt een paar maanden dat je met een drietal partijen denken wij de dialoog aangaat. Daarmee ga je standpunten uitwisselen, kijken naar het bestemmingsplan, dat verder uitdiepen. Om vervolgens tot één partij te komen met een gunning en dan die twee fasen aanpak bij die gunning van eerst de haalbaarheid en dan pas tot realisatie.

Nou, staat ook weer tussen haakjes eronder in ieder geval niet voor vaststelling van het bestemmingsplan. Dus daar ook die verwijzing naar de vorige motie die toendertijd is ingediend. Dat even ten aanzien van de financiële strategie.

De voorzitter: Mijnheer Kramer, dank u wel voor de presentatie. Ik heb in ieder geval vast twee vingers gezien dus we kunnen beginnen. De heer Van Dam Timmers was de eerste en daarna mevrouw Van Herwijnen.

De heer Van Dam Timmers: Hartelijk dank, voorzitter. Dank ook voor deze presentatie. Een aantal vragen. Het gaat vooral over partners en wat ik niet tegenkwam, we hebben natuurlijk ook grote behoefte aan betaalbare woningen in onze stad. Ik kwam met de woningbouwcorporaties of coöperaties of Knarrenhof of ja, al dat soort initiatieven, kwam ik hier eigenlijk niet in tegen als partner. En ik vraag me af, waar vallen die hierin en worden die wel ook aan de voorkant betrokken? Omdat we juist in andere projecten heel vaak de kritiek hebben teruggekregen van, ja, leuk dat u ons nog vraagt maar dit is eigenlijk een beetje te laat om nog ook juist onze maatschappelijke bijdrage te kunnen leveren. Dat is vraag één. De tweede vraag is eigenlijk, we hebben het nu natuurlijk niet sec over financiën maar de indruk uit alle stukken is natuurlijk wel dat er vele miljoenen natuurlijk nodig zijn om al deze projecten te kunnen realiseren, die we ook deels nog tekortkomen. Wat is nou de strategie om daar wel eigenlijk toe te komen, om wel dat bij elkaar te verzamelen? De derde vraag is, wanneer trekt de eerste inwoner in dit gebied in zijn of haar huis?

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Dam Timmers. Nou, mijn voorstel zou zijn, begin met de laatste vraag.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Ten aanzien van eerst de planning ten aanzien van de bouw, wij verwachten dat dat niet voor 2026 is dat daar de eerste woningen opgeleverd kunnen worden in het kader van de gebiedsontwikkeling van het Maasterras. Dat heeft te maken enerzijds met de vaststelling maar ook met procedures die je nog hebt te doorlopen. Dus daar houden wij nu rekening mee in de planning. Ten aanzien van de corporaties, daar hebben wij in de marktconsultatie daar ook een navraag naar gedaan bij de marktpartijen.

We hebben ook gezegd dat wij, of in ieder geval de marktpartijen ondervraagd van, nou, hoe wil je daarmee omgaan? Er zijn natuurlijk een aantal partijen die wij hebben, twee partijen in het Dordtse die als corporatie aangesloten zijn. Los van dat wij daar al gesprekken mee hebben gevoerd over de gebiedsontwikkeling en de ideeën die wij daarbij hebben, hebben we dus ook bij de markt neergelegd dat als wij tot een samenwerkingsconstruct komen, dan willen we even kijken hoe we dat kunnen vormgeven. Dan kan je aan verschillende wijzen denken. Je kan of afspraken maken over turn-key opleveren en daar bepaalde afspraken over maken. Maar je kan ook zeggen dat de corporaties mee moeten bijvoorbeeld in het consortium wat je met elkaar gaat afsluiten. Dus maar dat die terug moeten komen in de samenwerking, dat is een gegeven. Dus dat is sowieso geborgd maar de vorm moeten we met elkaar even kijken. Daarvan hebben we ook bijvoorbeeld in de consultatie nog even gekeken, zijn er bijvoorbeeld ook gelegenheidssamenwerkingen mogelijk? Daarbij moet je juist denken aan vormen zoals bijvoorbeeld een Knarrenhof maar ook vormen ten aanzien van duurzaamheid.

Wil je dat soort gelegenheidsentiteiten, wil je daar ook ruimte voor geven. Wij denken dat dat nodig is dus daar is ook ruimte voor in die samenwerking. Ten aanzien van de strategie is het misschien goed dat jij iets zegt.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Met betrekking tot, hoe komen we aan voldoende geld? Dat was even de vertaalslag om te doen. Wat we gedaan hebben is eigenlijk die twee richtingen, de financiële afspraak publiek-publiek, dus dat is met vooral de overheden waar we afspraken mee moeten maken en publiek-privaat. Dus uiteindelijk moeten die twee bij elkaar plus de bijdrage van de gemeente moet leiden tot een sluitende businesscase voor dit programma. Daar zie je echt een uitgangspunt is nu even geweest om te zorgen dat juist die drie goed in beeld worden gebracht om zodoende inzicht te kunnen krijgen of je je businesscase sluitend kan krijgen. Dus dat zal de uitgangspositie zijn, een sluitende businesscase als alle drie de partijen dat goed voor elkaar kunnen krijgen. Want anders dan loop je in een bestemmingsplan tegen het volgende aan, dat die niet economisch uitvoerbaar is. En dan kun je dat nog wel zeggen dat je wel een bestemmingsplan vast kan stellen, ook daar hebben we naar gekeken, maar dan moet je hem namelijk wel economisch uitvoerbaar hebben op het moment dat je je vergunning daarna gaat aanvragen. Dus dat kan nog net even de speling zijn als er nog wat publieke partijen een weekje of wat extra nodig hebben. Maar dit is wel, op het moment dat je met je vergunningstraject aan de slag gaat, dan moet er een keer een moment zijn dat je economische uitvoerbaarheid gegarandeerd wordt. Dus wij zullen er alles aan doen om dat al zo snel mogelijk te stroomlijnen en ook met elkaar garantieafspraken. Want dat is wat de heer Kramer eigenlijk geeft, je wil eigenlijk van tevoren bepaalde garantieafspraken maken zodat de raad ook een goed gevoel heeft bij het vaststellen van dit bestemmingsplan.

De voorzitter: Een vervolgvraag van mijnheer Van Dam Timmers.

De heer Van Dam Timmers: Ja, heel kort aanvullend. Niet op die laatste vraag want dat lijkt me een heel helder antwoord maar meer even over marktpartijen en ook woningbouwcorporaties.

Is het ook denkbaar dat een deel van het bestemmingsplangebied verkocht wordt bijvoorbeeld aan een woningcorporatie die dat zelf dan gaat ontwikkelen binnen de eisen die we daaraan stellen?

De voorzitter: De heer Buitenhek zo te zien.

De heer Buitenhek: Dank u wel. Waar we nu naar kijken is omdat het, zoals we eigenlijk al aangaven, een groot en complex gebiedsontwikkeling is willen wij nu eigenlijk met een grote partij, een consortium afspraken maken waar we eigenlijk aangeven dat de uitgangspunten van de woningbouwcorporaties gerespecteerd moeten worden. Dus waar we nu de eerste gesprekken in hebben is dat de woningbouwcorporaties aangeven wat voor type woningen ze nodig hebben en welke randvoorwaarden eraan zitten en dat de marktpartij die opdracht overneemt van ze. We hebben nu nog niet gedacht, want dan kom je meer naar een traditioneel iets, dat we weer gronden uit gaan geven aan of een zelfrealisator of een woningbouwcorporatie, daar hebben we dan er nu twee van. Dus dan zou het kunnen zijn dat we alweer een opsplitsing maken met vier partijen die straks met zijn allen op diezelfde postzegel weer aan het klussen zijn.

Dus ons voorstel is om dat allemaal integraal te doen bij één partij maar die krijgt wel bepaalde uitgangspunten mee onder welke condities hij dan moet bouwen.

De voorzitter: Nog een allerlaatste dan.

De heer Van Dam Timmers: Ja, dank, voorzitter. Dan is mijn vraag natuurlijk, wanneer beslissen ze dat hè? Want je hoort ook wel eens, dat was bij een andere ontwikkeling dan eerder dat zo'n corporatie dan zegt, ja, maar dan moet ik tekenen bij het kruisje voor een bepaalde prijs die ik niet kan realiseren. Dus ja, ik heb daar gewoon mijn zorgen over dus ik wil graag dat die worden weggenomen eigenlijk.

De voorzitter: Doe uw best, mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank je wel, voorzitter. Sorry, ik kreeg net even, er werd netjes even ingefluisterd. Nee, wat dan de bedoeling is, is dat de woningen gebouwd worden volgens het programma van eisen van de woningbouw en daarna turn-key overgedragen worden naar de woningbouwcorporatie en die neemt ze dan af. Om te voorkomen dat een van de partijen met die woningen blijft zitten die niet goed zijn hebben we nu aan de voorkant willen we afspraken dat wat er gemaakt wordt, wordt volgens het programma van eisen van de woningbouw gemaakt en daarmee hebben we een garantie dat ze ook afgenomen worden.

De voorzitter: Dan gaan we naar mevrouw Van Herwijnen.

Mevrouw Van Herwijnen: Ja, dank u wel. Die eerste uitdaging op sheet numero één, die vraag over die traditionele uitgifte, dat dat niet de voorkeur heeft, die vraagt van mij wat meer uitleg. Ook omdat ik, en dan zal ik wel een verkeerde conclusie trekken, maar als je de grondexploitatie in eigen handen zou houden, heb je dan niet wat meer invloed op de betaalbaarheid van de woningbouw?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Nou, het heeft ook te maken met de complexiteit waar we eigenlijk voorstaan in dit gebied, de opgave die er ook is. Dus waarbij je bij traditioneel uitgaat dat wij eerst alle gronden opkopen en dan vervolgens elke grond de uitgifte gaan doen, willen we juist hier meer dat integraal en in één keer bij één consortium of meerdere marktpartijen afzetten verenigd in een consortium. En op die manier daar ook in de beginfase afspraken met ze over maken.

De voorzitter: Mevrouw Van Herwijnen, duidelijk?

Mevrouw Van Herwijnen: Ja, nog wel eventjes dan een vraag.

De voorzitter: Ja, mag hoor.

Mevrouw Van Herwijnen: Want ik dacht namelijk dat wij een groot gedeelte van de gronden al in eigendom hadden. Dus dan heb je toch al een hele grote grondpositie in de huidige situatie?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Ja, dank u wel, voorzitter. Nee, dat is zeker zo. Ongeveer in fase 1 om en nabij 60 procent van de gronden zijn in bezit inderdaad dus dat is zeker zo. Maar het feit dat we die gronden in bezit hebben geeft ons inderdaad een sterke positie ook naar de marktpartij toe om daar afspraken mee over te maken. Maar dat zegt niks over de wijze van hoe we dan tot de ontwikkeling komen. Waar wij voorheen dus, en daar slaat dit punt op hè, die traditionele gronduitgifte, wij kopen alles op in het gebied en vervolgens gaan we kavelgewijs of plotgewijs elke keer gronden uitgeven en afspraken maken met specifieke ontwikkelaars, willen we juist in het Maasterras voor een andere strategie kiezen. En zeggen van, nou, de gronden die we hebben, daar willen we afspraken maken over met een marktpartij en de gronden die nog niet in bezit zijn of wat dan ook, die willen we juist ook dat de marktpartijen daar een rol in spelen en dat we daarover in gesprek gaan. Dus niet meer kavelgewijs uitgeven maar eigenlijk één afspraak maken over het hele gebied. Enerzijds vanwege de opgave en de complexiteit maar ook om vanuit ons het risico te beperken voor het Maasterras.

De voorzitter: Ja, u mag nog één keer.

Mevrouw Van Herwijnen: Ja, toch nog één verduidelijkende vraag. Als je dan zou gaan kiezen voor bijvoorbeeld een cv-constructie, dat betekent wel dat wij als gemeente daar wel dus een partij in blijven?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Nou, dat is een van de vragen die wij ook hebben uitgezet bij de consultatie. Zoals we ook de partnerselectie willen inrichten inderdaad is dus de vraag van, moeten wij een entiteit oprichten, of dat een cv is of een bv inderdaad.

Nou, en daarvan zou je dan ook kunnen kijken van, brengen wij die gronden in en maken we dan afspraken over de prijs? Of nou, die vorm, daar moeten we verdere uitwerking aan geven.

De voorzitter: Dank u wel. Ik ga naar de overkant, de heer Laban.

De heer Laban: Ja, voorzitter, de heer Kramer, de heer Buitenhek die hebben ondertussen een reputatie opgebouwd van zeer duidelijke en heldere presentaties en vanavond ben ik eerlijk gezegd een beetje teleurgesteld. Het gaat over de financiële strategie van het Maasterras maar ik heb, als ik heel eerlijk ben, eigenlijk niks nieuws gehoord. Wat had u ons vanavond willen vertellen?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Ja, dank u wel, voorzitter. Nou, wat wij eigenlijk wilden vertellen vanavond is het meenemen in het verhaal van hoe wij uiteindelijk tot een businesscase komen en welke bouwstenen we daarvoor nodig hebben. Daarvan hebben we wat proberen te vertellen in ieder geval of duidelijk willen maken dat daar een aantal onzekerheden in zitten.

Dat is het publieke verhaal en het publiek-private verhaal en daarbij ook de afhankelijkheden wat wanneer we gaan doen en waar die deelelementen uit bestaan. Dus dat hebben wij proberen uit te lichten als voorloper eigenlijk op de denk ik uitgebreide recessie die we na de zomer met elkaar gaan doen.

De voorzitter: Bent u iets wijzer geworden, mijnheer Laban?

De heer Laban: Nee, ik ben niet veel wijzer geworden. Het is, ja, al die punten die u zegt hé, die uitdagingen, die zijn in eerdere sessies ook al voorbijgekomen. Dus in welke zin is er dan een en ander veranderd?

De voorzitter: Is er iets veranderd en in welke zin? Nou, mijnheer Buitenhek gaat het proberen.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Nee, kijk, dit is eigenlijk wel een herhaling van bepaalde items die we al doorlopen hebben met elkaar. Maar nogmaals, we hebben natuurlijk, ik geloof dat wij elkaar nu voor de achtste keer zien en daar zitten allemaal dingen in die soms ook raakvlak hebben met andere. Wat wij hier geprobeerd hebben, en dat is een verzameling van meerdere presentaties die u al gehad heeft, hebben wij gezegd van, nou, dit is de laatste in de reeks naar laten we zeggen de vraagstelling die u gedaan heeft in het begin. Wij zullen na de zomervakantie echt in de vertrouwelijkheid wat dieper met u daarop in moeten gaan omdat u dan keuzes moet maken. Net als dat ik net even aangaf in de MIRT-presentatie, u kunt straks keuzes maken en daar willen we het graag met u in vertrouwelijkheid over hebben. Maar wij zijn nu eigenlijk wel gebonden aan dat ik u niet meer kan vertellen als dat ik u nu kan doen omdat de vertrouwelijkheid er niet op zit.

De voorzitter: Daar zult u het mee moeten doen, mijnheer Laban. Is er iemand anders die nog een vraag heeft of heeft de rest ook voldoende informatie gehad zo? Ik zie heel veel geknikt. Ja, dan ga ik niet nog vier keer vragen van, is er echt niks. Dan ga ik u nog één vraag stellen, heeft u nu een goed beeld gekregen bij de financiële strategie en planning? Een voldoende goed beeld, laat ik het zo formuleren. Ja, dat zit nog niet helemaal snor. Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Voorzitter, dank je wel. Ik denk, ik zal het toch even proberen. Kijk, wat wij geprobeerd hebben is denk ik in de andere kant, want ik deel daar toch, ik vind die uitdaging durf ik wel aan. Om vooral even te kijken, we hebben natuurlijk deze data hebben we nu genoemd om u vooral mee te nemen om te kijken van hoe wij straks in de strategie die dialooffase moeten doen en die selectiefase met die marktpartijen, dat is de ene kant. De andere kant is het belangrijk dat wij ook aangegeven hebben is dat als je een bestemmingsplan moet organiseren, dan hebben we ook afspraken publiek-publiek nodig. Dus ook dat proces, dit is een openbare sessie dus ik ga ervan uit dat er veel mensen meekijken. We weten nu exact dat we nu voor eind 2024 een complete strategie moeten hebben om ervoor te zorgen dat die businessclass sluitend is. Dus het is niet alleen voor u maar dit is ook een goed bekeken kanaal om voor alle partijen duidelijk te maken dat dit onze planning is. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Nou, ga ik toch een keer vragen van, is het iets beter geworden? Ik zie ja, twee vingers, het helpt wel een beetje want ik krijg in ieder geval wat vragen. Mijnheer Portier.

De heer Portier: Nee, inderdaad, de opmerking had ik al een beetje het gevoel van de heer Laban. Maar ik denk dat oorspronkelijk dit waarschijnlijk als de vertrouwelijke sessie bedoeld was en dat die misschien beter geschrapt had kunnen worden. Maar in ieder geval deze data, dat is nieuw dat we die gehoord hebben.

De voorzitter: Nou, kijk, hebt u toch wat geleerd nog voordat u naar Hilversum vertrekt. Mijnheer Bootsman.

De heer Bootsman: Ja, nee, dank u wel, voorzitter. Op dit moment heb ik zeker nog geen duidelijk beeld maar ik heb er alle vertrouwen in dat dat in de vertrouwelijke sessie wel gaat komen. En inderdaad, die data zijn nieuw en daar heb ik vorige week naar gevraagd toen we het ook deels over dit onderwerp hadden dus dat is fijn dat we dat nu wel weten. Dank u wel.

De voorzitter: Nou, dat is in ieder geval beter dan niks. Voldoende duidelijk, laat ik het zo formuleren. Nou, dan kan ik u in ieder geval nadat ik u bedankt heb voor uw inbreng en ook uiteraard de heren voor de presentatie meedelen dat u tot 2 juli eventjes rust krijgt voor wat betreft dit onderwerp. Dat betekent dus dat u op 2 juli wel weer verwacht wordt, dan krijgen we een update en dan gaan we vooruitblikken naar wat er het tweede halfjaar op de raad afkomt wat betreft het Maasterras. En dan zullen er ongetwijfeld, mijnheer Bootsman zal daar heel blij mee zijn, weer wat nieuwe data komen. Dus we krijgen nog genoeg te doen maar voor dit moment is het eventjes voldoende.

Nou, dan tot slot de bekende logistieke vraag of u uw bordje, flesje en eventueel glas en wat er nog meer is mee wil nemen zodat Clark dat niet hoeft op te ruimen. Ik dank u voor uw inbreng en nou, ik hoop dat u droog thuiskomt.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 2024.

De griffier,

De voorzitter,

A.E.T. Wepster

A.W. Kolff