

## **VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT - DORDTSE DINSDAG D.D. 16 JANUARI 2024**

*Vergaderzaal 3*

### **3. Raadsinformatiebrief over Zonnepanelen in Beschermd Stadsgezicht**

### **4. Initiatiefvoorstel Geen dag zonder zon (technische briefing)**

Voorzitter: De heer Van der Net  
Raadsgriffier: Mevrouw Vermeulen  
Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Mevr. Boom-Vos (VVD)  
Dhr. Damen (PvdA)  
Dhr. Gorter (Op Ons Eiland)  
Dhr. Hartmeijer (SP)  
Dhr. Den Hartog (GroenLinks)  
Dhr. De Heer (CU/SGP)  
Dhr. In 't Veld (VSP)  
Mevr. Jager (Beter Voor Dordt)  
Dhr. Laban (CU/SGP)  
Dhr. Roggekamp (Gewoon Dordt)  
Dhr. Venderbos Lambinon (Partij voor de Dieren)  
Mevr. Van Vugt-Roose (CDA)  
Dhr. Wringer (Beter Voor Dordt)

Insprekers:

Dhr. Van Son (Stedenbouwkundige)  
Mevr. Meulenkamp (Vakteam Erfgoed)

Portefeuillehouder: wethouder M. Burggraaf (wethouder T. de Jonge)

De voorzitter: Goedenavond, mijn naam is Safranti, de voorzitter van vanavond. Wij zijn vanavond hier bij elkaar naar aanleiding van een initiatiefvoorstel Geen dag zonder zon, van CDA, VVD en GroenLinks. Wij hebben daar een informatiebrief over ontvangen, over Zonnepanelen in Beschermd Stadsgezicht. De initiatiefnemers hebben verzocht om een beeldvormende vergadering, zodat deze raadsinformatiebrief en actualisatie kort verder toegelicht kan worden. Mevrouw Meulenkamp, die ga ik zo even voorstellen, die gaat zo een korte presentatie houden. En mijnheer, even kijken hoor, dat moet ik, mijnheer Van Son is ook aanwezig, van de welstandsnota. Ik geef, nadat we een kort voorstelrondje hebben gedaan, het woord aan mevrouw Meulenkamp, zodat mevrouw Meulenkamp even een korte presentatie kan houden. We hebben afgesproken dat er tussendoor gewoon vragen gesteld mogen worden. Mocht mevrouw Meulenkamp het niet beantwoorden, dan is mijnheer Van Son ook hier nog aanwezig om eventueel aanvulling te geven. Ik zal aan mijn rechterkant beginnen in dit geval.

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

Mevrouw Boom-Vos: Karin Boom, Dordtse VVD.

De heer Gorter: Wouter Gorter, Op Ons Eiland.

De heer Hartmeijer: Raymond Hartmeijer, SP.

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

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

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

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

Mevrouw Jager: Ineke Jager, Beter Voor Dordt.

Mevrouw Meulenkamp: Wendy Meulenkamp, vakteam Erfgoed.

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

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

Mevrouw Van Vugt-Roose: Franciske van Vugt, CDA.

De heer De Heer: Robert de Heer, ChristenUnie/SGP.

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

De heer Van Son: Edwin van Son, stedenbouwkundige.

De heer Burggraaf: Maarten Burggraaf, wethouder.

De voorzitter: Dank u wel, allemaal. Nogmaals, mijn naam is Safranti, de voorzitter van vanavond. En ik geef nu het woord aan mevrouw Meulenkamp, alstublieft.

Mevrouw Meulenkamp: Dank u wel. Vorig jaar stond ik ook hier voor u, misschien in iets andere samenstelling.

De voorzitter: Misschien de microfoon wat dichterbij.

Mevrouw Meulenkamp: Dichterbij, ja? Iets andere samenstelling, ook andere omstandigheden, energieprijzen, vraag naar zonnepanelen. Er zijn een heleboel dingen veranderd. Maar er zijn gelukkig ook wel dingen hetzelfde gebleven. Niet veranderd, de historische binnenstad en de negentiende-eeuwse schil, waar we trots op zijn, en waar we ook trots zijn op de kwaliteiten van deze beschermde stadsgezichten. Ik heb het even kort zo samengevat. Wat we hadden beloofd, is het beter in kaart brengen en communiceren, we hebben verruiming van beleid onderzocht

en u heeft de vraag gesteld om daar juist wat uitleg over te krijgen. En handhaving, dat daar wat uitleg over kon worden gegeven. Even de grenzen van de historische binnenstad en de negentiende-eeuwse schil, en de vergunningsplicht. Alleen achterdakvlakken, niet gericht op de openbare ruimte, niet zichtbaar vanuit de toegankelijke, openbare ruimte, daar is het vergunningsvrij. En de rest is een vergunningsplicht, dat is vanuit het Rijk. Algemene regels over zonnepanelen. Ook afstand houden tot de dakrand bij platte daken, ook dat de zonnepanelen het dakvlak moeten volgen, de helling, niet op losse constructies, bovenop hellende daken. Als je niet voldoet aan deze regels, moet je ook buiten beschermd stadsgezicht en vergunning aanvragen. En dan wordt het beoordeeld door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit. Die heet sinds 1 januari zo, was voorheen welstand. We hebben verschillende welstandsniveaus. Intensief, dat is vooral voor de beschermde stadsgezichten. Er staan nog een paar vlekjes, dat zijn rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten, meer gebieden. En regulier is eigenlijk alles wat in de andere woonwijken is. We hebben die inventarisatie gedaan van de zichtbaarheid. Dat hebben we met de Cyclorama foto's van de bestaande stad gedaan. Daar zijn uitdraaien uitgekomen, computer gegenereerd. Dat platte daken, daar staat 'ja' bij, dat is niet zichtbaar vanuit de openbare ruimte, daar is ruimte voor zonnepanelen. Op hellende daken is dat de ene keer wat meer, en de andere keer wat minder. Soms moet je wat afstand houden tot de voorkant, zodat daar ook ... Maar daar is ook vaak ruimte voor zonnepanelen, alleen dan niet het volledige dakvlak vaak. De 'nee', de rode vlakjes, daar zijn eigenlijk het hele dakvlak bijna goed in het zicht. Dus dat kan zijn dat er heel veel ruimte omheen zit, dat het dak vrij laag is ten opzichte van de openbare ruimte. Of ja, zo'n monument als de Grote Kerk, dat is natuurlijk evident dat het dakvlak goed in het zicht is. Mogelijk geschikt, hebben wij gekeken, dat zijn panden waar wat bijzonderheden zijn, bijvoorbeeld de ronde dakvlakken van de boogjes. Daar is misschien wel wat mogelijk, maar niet de standaard zonnepanelen. Maar neem vooral contact op dan met het vakteam Erfgoed, dan kunnen we helpen, kijken wat er haalbaar is op zo'n plek. Daarin is uitgekomen dat ongeveer 87 procent van de panden, we hebben natuurlijk alleen maar per pand een vlakje aangegeven, we hebben niet ieder dakvlak apart in ons systeem staan, dus het is per pand, dat daar wat mogelijk is. En de ene keer wat meer en de andere keer wat minder. Dat hebben wij bij Zonedakje neergelegd, die inventarisatie. Dit is eigenlijk een reguliere wijk. In een reguliere wijk zijn er ook panden die minder geschikt zijn, of meer geschikt zijn. Dus dat beeld is niet zo heel erg afwijkend van een reguliere wijk. En soms zie je dingen waarvan je denkt, hoe kan het nou bij het ene pand wel, en het andere pand niet? Het is een indicatie van Zonedakje over de ruimte die beschikbaar is. Dus het is niet, hier is zoveel mogelijk, maar het is een indicatie van de oppervlakte. Voor beschermd stadsgesicht zag het er zo uit, was alles op oranje gezet, omdat ze voor de zekerheid zeiden, ja, misschien is er wat mogelijk, misschien ook niet. Dus niemand had daar, kon daar iets uit aflezen. Met onze indicatie erbij, onze zichtbaarheidsanalyse, is het nu ook ingevuld in dezelfde kleuren, zoals in de buitenwijken. Kan er niet een foutje in zitten? Ja, dat kan.

Sommige panden hebben zonnepanelen, dat hebben zij niet gezien in hun analyse. Maar je kunt dan altijd aangeven, hier liggen wel zonnepanelen, dan gaan ze het verwerken. Maar bij twijfel, neem altijd contact op, want we gaan kijken, wat kan er met maatwerk, wat kan er waar wel, of niet? We hebben ook wat meer gecommuniceerd, we hebben brieven gestuurd aan iedereen binnen beschermd stadsgesicht. We hebben de websites gecontroleerd, we hebben een, er is een krantenartikel verschenen, er zijn berichten op

sociale media, we hebben onze klantcontactcentrum mensen ingelicht. We proberen dat zo breed mogelijk te doen, zodat er eenduidige informatie is. En helderheid is het belangrijkste voor mensen, om een handelingsperspectief te hebben. We zijn nog bezig met die dronebeelden van voorbeelden, zodat mensen ook écht kunnen zien, kijk hier is ook wat mogelijk. En voorbeelden werken vaak het sterkste. Dus we denken ook nog aan een collectieve inkoopactie, zodat we met een gecertificeerde leverancier ook maatwerkoplossingen kunnen bieden. We houden ook in de gaten wat de RCE en de Federatie Grote Monumentengemeenten doen, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Wij zoeken daar echt contact, we zitten ook zelf in het bestuur van de FGM. In hun afwegingskader van medio vorig jaar hebben ze aangegeven, beschermd stadsgezicht is misschien niet overal even beschermenswaardig. Je kunt misschien deelgebieden aanwijzen, die minder, waar minder kwetsbaar zijn, waardoor je daar wel wat meer kan. En wij zijn ook gaan kijken naar het beschermde stadsgezicht voor de negentiende-eeuwse schil, om te zien of daar ook van dat soort gebieden zijn. Ook ontwikkeling dit jaar, is dat er ISDE-subsidie ook voor monumenten apart is, daar is de FGM ook bij betrokken, zodat, als er minder mogelijk is, dat je daar dus ook subsidie kan krijgen. Ook biobased, milieuvriendelijke materialen zijn daar belangrijk, want die zijn vaak goed verenigbaar met de historische panden. Nou, wat kan er ruimer? We hebben wel een ruimtelijke analyse gemaakt. Bij de aanwijzing van de negentiende-eeuwse schil zijn daar verschillende dingen benoemd, waardoor, waarvoor dat gebied is aangewezen, waardoor is daar waardering voor. En we hebben eigenlijk gekeken, welke plekken zitten er dan niet aan die historische structuur? Welke plekken zitten er niet aan zo'n beeldbepalende stadsstraat? Wat is niet een beeldbepalend hofje? En we kijken vooral gebiedsgericht. En daar is dit gebied eigenlijk uitgekomen, het donkere gekleurde. Even op inzoomend, daar zit vaak bebouwing veel recenter, soms zelfs tot in, van een paar jaar geleden. Het zijn geen historische structuren. Soms zijn het ook platte daken, nou, daar kon het al. Soms zijn er hier ook hellende daken. Maar hier, is ons voorstel, om hier gewoon een regulier niveau te doen. Dus we willen niet nog een extra niveau gaan toevoegen, dus duidelijke, heldere kaders. Of het is intensief, of het is regulier. En we gaan er niet nog iets tussen doen met extra regels, andere voorwaarden, waardoor het allemaal ingewikkelder wordt.

De voorzitter: Mijnheer Den Hartog.

De heer Den Hartog: Dank u wel, helemaal duidelijk. Ik had wel een vraagje. Ik begrijp het laatste wat u zegt, alleen, er zijn in dat gebied ook enkele monumenten. Vallen die dan onder, we willen dat hele gebied op een en dezelfde manier doen, of zijn er dan voor de monumenten toch een ander, ja, een ander ...

Mevrouw Meulenkamp: Regime.

De heer Den Hartog: Een regime.

Mevrouw Meulenkamp: Nou, waar er vooral naar is gekeken, dus bijvoorbeeld Wilhelminahof, die is uitgesneden, dus die valt niet onder dat. Het zijn vooral de gebieden, dus meer op de achtergrond. Dus de Hoofdweg, die bebouwing zit gewoon in het intensieve regime. En de dingen die meer daarachter liggen, niet langs die hoofdstraten, en ook ... Hier is de oudere bebouwing, hier is Kunstmin, hier is de Singel. Daar geldt het allemaal gewoon wel, intensief. Alleen de gebieden meer hierachter, hier

zitten allemaal nieuwbouwwijkjes woningen, hier zit allemaal nieuwbouw, voor ons relatief nieuwbouw, vanuit het historisch perspectief.

De voorzitter: Dank je wel. Mevrouw Boom, die had nog een vraag.

Mevrouw Boom-Vos: Nog even voor de verduidelijking, volgens mij heb ik het antwoord wel gekregen. Maar de gebieden die nu dus in die grijze stukken zitten, waar de bebouwing zit, die zijn dus regulier. Dus dat betekent, vergunningsvrij.

Mevrouw Meulenkamp: Het is niet vergunningsvrij, want dat is in beschermd stadsgezicht niet mogelijk. Maar dan is het reguliere regime, dus dan gaan we met het oordeel, er mag ook zichtbaarheid, er mogen ook panelen zichtbaar op het voordakvlak, of waar dan ook, zichtbaar toegepast worden, net als buiten beschermd stadsgezicht. Dus we gaan geen waardeoordeel nog geven aan ... Dan moeten ze in een rode kleur, of ze moeten in deze formaat of ze moeten ... Nou ja, gewoon net zoals buiten beschermd stadsgezicht, alleen je moet nog wel een vergunning aanvragen.

De voorzitter: Mevrouw Van Vugt.

Mevrouw Van Vugt-Roose: Dank u wel. Ik zit even met de vraag, dan is dat dus ook echt wel nieuw beleid. Is dat dan een uitwerking van het initiatiefvoorstel, of wordt dat dan weer een nieuw raadsvoorstel? Ik ben het dan even kwijt hoe ik dat dan zou moeten beoordelen.

Mevrouw Meulenkamp: In dit geval denk ik dat het gaat om een verruiming van het welstandsbeleid, want het is het reguliere, over het intensieve welstandsregime. En de welstandsnota zou nog worden aangepast binnenkort, ook op andere aspecten, in verband met verduurzaming. En dan kan dit gelijk worden meegenomen in die verruiming van dat welstandsbeleid.

Mevrouw Van Vugt-Roose: Ik zie het dan ook als uitvoering van het initiatiefvoorstel. Dat is natuurlijk precies wat we gevraagd hebben. Dank u wel.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Ik zie nog een vraag van mijnheer Roggekamp.

De heer Roggekamp: Dank u wel, voorzitter. Ik ben eigenlijk benieuwd, er wordt hier inderdaad gekeken naar, wat is minder zichtbaar en waar zou het dan beter kunnen? Dat begrijp ik helemaal. Ik denk ook aan het één gezicht zijn richting de burgers. Is er ook gekeken naar bijvoorbeeld de Stedin kabels? Daar hebben we de vorige keer, een jaar geleden ook erg over gehad, of die dit wel aankunnen in dit gebied? Dus dat we niet tegen hun zeggen, ja, het mag. En vervolgens komt Stedin, ja, maar over onze kabels kan het niet meer.

Mevrouw Meulenkamp: U bedoelt netcongestie?

De heer Roggekamp: Ja.

Mevrouw Meulenkamp: Op het moment dat het in zo'n gebied relatief kleine daken betreft en mensen het zelf gebruiken, heb je daar minder risico op natuurlijk. Daar hebben wij niet naar gekeken. We hebben het wel ergens als risico een keer benoemd, maar we verwachten dat dat in de historische binnenstad en met wat kleinere daken toch meer bedoeld is voor eigen gebruik, en dat mensen het zelf kunnen gebruiken. En ja, dat hoop ik, dat dat zo blijft. En ik kan daar verder niet zoveel over zeggen.

De voorzitter: Mevrouw Van Vugt, u had nog een vraag?

Mevrouw Van Vugt-Roose: Ja, is het al helemaal vrije vragenronde, want anders ben ik misschien wat voorbarig.

De voorzitter: Nou, wat ik net zei, het is vrij om vragen te stellen hoor.

Mevrouw Van Vugt-Roose: Het gaat hier ook wel ... Oké. Het is natuurlijk best wel al bekend geworden, daar zijn we echt heel blij mee. Er is ook goed gecommuniceerd. En we zijn eigenlijk wel benieuwd, zijn er nou ook al heel veel extra vergunningen aangevraagd, en zijn er ook belemmeringen in naar voren gekomen? Zo ja, welke?

Mevrouw Meulenkamp: Dus ik maak het nog even af, want ik denk dat ik daar zo wel bij kom. Nou, dus helderheid in de niveaus, niks nieuws toevoegen aan nog weer een nieuw regime. Die regels, als buiten beschermd stadsgezicht, gelden dus ook straks binnen dat beschermde stadsgezicht. Dit zijn de beelden van de straten waar dat verruimde beleid is voorgesteld, moderne bouw, geen historische kappen, dat is toch vooral het beeld en vooral gebiedsgericht. Dus misschien zit er nog eens één wat ouder pandje tussen, maar het gaat om het beeld vanuit de stad. Nou, nu we duidelijke regels hebben, duidelijk gecommuniceerd wat er wel kan, en ook gezien hebben dat er best heel veel kan, hebben we ook in beeld gekregen dat er af en toe wat panden zijn waar niks is aangevraagd, waar wel wat ligt. En waar dat te legaliseren is, is dat ook helemaal geen probleem, hebben we gevraagd, mensen, vraagt dit aan, en dan kun je het alsnog legaliseren. Daar hebben we ook heel veel aanvragen van binnengekregen. Normaal gesproken zijn het er ongeveer twee per week, en in de laatste drie weken hebben we er 40, 45 zo behandeld. Het grote deel was een aantal nieuwe, en een groot deel ook legalisaties van wat er al lag.

Maar ja, er zijn natuurlijk ook hier en daar wat uitspattingen waarvan je denkt, dit zou je ook buiten beschermd stadsgezicht, dit is echt niet de bedoeling, dit valt onder geen enkele regeling. En dan kan je niet wegkijken, en dan zeg je, nou, we hebben nu duidelijk de regels, hier moeten we gewoon wat aan doen. Dus ja, op dat soort situaties moeten we gaan handhaven. We hebben ook al een paar legalisatieverzoeken binnen gekregen van de panden. We hebben ongeveer geïnventariseerd, hoeveel gevallen zijn dat nou? We dachten een stuk of achttien panden in de twee beschermde stadsgezichten, waar we wat moeten doen. Maar voor de meeste hebben we ook wel oplossingen. Doe het op je achterdakvlak, is misschien niet zo gunstig gericht op de zon, maar het kan er wel. Het kan er soms zelfs vergunningsvrij. Doe het op je platte dak van je dakkapel, doe het op je aanbouw. Zo zijn er bij de meeste gevallen gewoon oplossingen mogelijk binnen het pand zelf. En nou, heel sporadisch zou er misschien iemand een paneel, één of twee panelen, niet meer op zijn dak kwijt kunnen. Maar ja, we geven wel de ruimte, de tijd,

eerst van mensen om zelf met de legalisatie bezig te zijn, en dan moeten we de andere toch gaan aanpakken, die echt niet kunnen volgens, die we wel geïnventariseerd hebben. Ik wilde nog eventjes de alternatieven, er blijven toch altijd alternatieven, ook geïntegreerde alternatieven op het moment dat je nieuwbouw doet, bijvoorbeeld in beschermd stadsgezicht. Als je daar niet met een gewoon dak, en dan zonnepanelen erop, maar probeer daar nou iets geïntegreerds in te maken. Dan kan dat worden meegenomen bij de aanvraag, en daar kan de adviescommissie over adviseren of het passend is bij het pand of niet. En dan zijn er misschien nog wel meer nieuwe mogelijkheden. En hier nog even een mooi plaatje van het dakenlandschap, met al best wel op veel plekken zonnepanelen. Hier staat ook, nieuwe aanvragen, heel veel nieuwe aanvragen, aanvragen voor legalisatie. We helpen de mensen daarmee. Ik snap dat mensen die al een paar zonnepanelen hebben gelegd, niet op dit moment een offerte hebben van die leverancier. Wij maken de luchtfoto erbij, die sturen we aan de mensen op, ze kunnen een aanvraag doen met onze luchtfoto erbij. En als het niet zichtbaar is, kan het gelegaliseerd worden. We doen het vaak binnen, we doen het meestal binnen vier weken. Op het moment dat het natuurlijk iets is wat niet passend is, dan kan het weleens iets langer duren, maar dan hebben de mensen wel al reactie gekregen, met eerst een verzoek om hun plan aan te passen, zodat het wél binnen de regels past. Nou, er worden geen leges geheven voor de aanvragen die puur alleen vanuit erfgoed vergunningplichtig zijn. En we hebben via onze mailbox heel veel vragen gekregen, mensen geïnformeerd, en we zien dan ook vaak dat na het beantwoorden van die vragen, een aanvraag wordt ingediend. We hebben natuurlijk wel per 1 januari een nieuwe Omgevingswet, dus dat is soms weer wat uitdagender voor het doen van aanvragen. Maar we doen ons best en we helpen mensen daar graag mee. Dat was mijn verhaal.

De voorzitter: Dat was het?

Mevrouw Meulenkamp: Ja.

De voorzitter: Dank u wel. Ik zie een vraag van mevrouw Boom.

Mevrouw Boom-Vos: Dank u wel voor de uitleg, en de complimenten voor wat er allemaal gebeurd is het laatste afgelopen half jaar. Daar zijn wij als Dordtse VVD heel erg blij mee. Wat voor mij nog een beetje onduidelijk is, en ik weet niet of dat ik de vraag bij u moet stellen of bij wethouder De Jonge, er wordt vaak verwezen, kan je geen zonnepaneel zelf aanleggen, ga dan naar Zon op andermans dak, of PostCodeRoos. Het probleem is dan vaak dat wij horen vanuit de Drechtse Energie, dat er bijna geen projecten zijn. Doet daar de gemeente, ik zie wel bijvoorbeeld, Drechtse Energie zijn bezig geweest om allerlei mogelijkheden te onderzoeken, heeft de gemeente daar ook een rol in, om daar iets te bevorderen of als smeerolie te spelen?

Mevrouw Meulenkamp: Vanuit Erfgoed wil ik het heel graag voor de mensen die zelf niks kunnen, waar iets niet kan. Maar we hebben gekeken naar ons eigen vastgoed, en daar leken best wel wat daken beschikbaar. Maar de daken die zijn geïnventariseerd, waren allemaal zelf nodig voor eigen gebruik, dus daar konden we bij de Drechtse Stroom niets aanleveren. Ik zie hier en daar wel wat daken ook in de buurt van monumenten, waarvan ik denk, zouden we daar dat niet kunnen? Dus ik wil graag nog dat gesprek

aangaan, maar dan hebben we ook een eigenaar nodig. En ja, Drechtse Stroom moet zelf ook aangeven of het dan rendabel is voor mensen; mensen willen er toch ook weer wat aan verdienen. En dat hangt natuurlijk heel erg af van allerlei ontwikkelingen in energieprijzen en kosten van zonnepanelen. En zij zeggen, we moeten een project hebben met minimaal tweehonderd panelen, anders is het niet rendabel, dus dan heb je best een groot dak nodig. En in het beschermde stadsgezicht zijn er niet zo heel veel.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Van Vugt.

De heer Damen: Een opmerking tussendoor. Het is toch ...

De voorzitter: Mijnheer Damen.

De heer Damen: Voor dat project, op andermans dak, niet nodig dat het in de nabijheid is? Ik heb via dat ...

Mevrouw Meulenkamp: PostCodeRoos. Het moet een aansluitende postcode zijn.

De heer Damen: Want ik heb zelf panelen in Zwijndrecht liggen, en ik woon echt in Dordt.

Mevrouw Meulenkamp: Dat kan ook een andere energiecoöporatie zijn, niet zozeer de Zon op andermans dak, PostCodeRoos. Via de Drechtse Stroom?

De heer Damen: Dat zou kunnen.

Mevrouw Meulenkamp: Oké.

De voorzitter: Oké, dank je wel. We gaan nu echt naar mevrouw Van Vugt.

Mevrouw Van Vugt-Roose: Dank u wel. Ik heb eigenlijk twee heel verschillende vragen nog even. De website Zonnedakje.nl is natuurlijk echt een mooi gebruiksmiddel. We hebben van het weekend gewoon even wat adresjes zitten proberen, en er zitten wel heel veel fouten tussen. Je kan bijvoorbeeld een rapport terugkrijgen, er liggen geen zonnepanelen op uw dak, terwijl op de foto, de bijgeleverde foto, er gewoon tien staan. Dus dat is zomaar een vraag.

Mevrouw Meulenkamp: Dan zit er een knop, dan kan je melden, ze liggen er echt.

Mevrouw Van Vugt-Roose: Dat heb ik gezien.

Mevrouw Meulenkamp: Dat doe ik ook iedere keer als ik er iets zie.

Mevrouw Van Vugt-Roose: En ik vond ...

Mevrouw Meulenkamp: En ik hoop dat ze dat ...



Mevrouw Van Vugt-Roose: Sommige adviezen ook wel wat verwarrend. Dus dat wil ik wel even meegeven. Ook iedereen die dat nu hoort, verbeter het inderdaad voor je eigen woning. En verder nog even een vraag, zijn er nou nog verschillen in de regelgeving, als het gaat om die voor- en achterdaken tussen negentiende-eeuwse schil en het beschermd stadsgezicht? Of is dat nu eigenlijk vrijwel gelijk?

Mevrouw Meulenkamp: Eigenlijk zijn de regels hetzelfde, alleen, er zit natuurlijk vaak net een ander soort bebouwing. Je hebt daar vaak net een andere straatbreedte, je hebt ander soort woningen, soms met een hele rij die gewoon allemaal dezelfde achterdakvlakken hebben. En in het historische centrum heb je veel meer dwarskappen. Dus het ligt meer in een ander type dak vaak, en niet in de regels.

Mevrouw Van Vugt-Roose: En kan, mag het?

De voorzitter: Mevrouw Van Vugt.

Mevrouw Van Vugt-Roose: En kan er dan al meer gestuurd worden op uniformiteit, dat het er in een straat een beetje hetzelfde uitziet? Of lukt dat niet?

Mevrouw Meulenkamp: Als wij de standaardregel hebben, niet goed in het zicht, dan maakt hoe het eruitziet wat minder uit. Bedoel je dat? Hoe de zonnepanelen eruitzien, of bedoel je wat anders?

Mevrouw Van Vugt-Roose: Ja, ook inderdaad hoe de zonnepanelen eruitzien. En misschien had ik dit niet als vervolg op deze vraag moeten stellen, want gaat me niet zozeer om beschermd of niet beschermd. Maar wordt er gestreefd naar uniformiteit bij dezelfde huizen in dezelfde straat? Ook gewoon vanuit welstandsoogpunt, zeg maar?

Mevrouw Meulenkamp: Buiten beschermd stadsgezicht?

Mevrouw Van Vugt-Roose: (Buiten de microfoon) Ja, nou, dat is ...

Mevrouw Meulenkamp: Volgens mij is buiten beschermd stadsgezicht, komt het niet bij de welstandscommissie langs. Dus die controleren, geven geen adviezen erover. In de welstandsnota staat wel dat soort kwaliteiten over de eerste dakkapel die vergund wordt in een straat, zou het precedent moeten zijn voor de hele straat, waardoor je meer eenduidigheid hebt. Dat is natuurlijk wenselijk op een bouwblok. Maar buiten beschermd stadsgezicht worden de zonnepanelen in ieder geval niet beoordeeld. Op het moment dat het een exces is, en eigenlijk niet voldoet aan de regels, kan natuurlijk gemeld worden, voldoet dit aan de regels? En dan zal daar actie op worden ondernomen.

De voorzitter: Helder. Mijnheer Wringer.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. En dank voor de presentatie en voor de RIB. Ik had één vraag, maar naar aanleiding van mevrouw Van Vugt is daar een vraag bijgekomen. Als je zonnepanelen op je dak legt, en die zijn 99 procent zwart of blauw, donkerblauw, ik kan me voorstellen, als je een mooi pand hebt, dat je dan ook je dakpannen naar zwart wil hebben, dat je meer eenheid krijgt. Is dat toegestaan? Dat is mijn eerste vraag.

Mevrouw Meulenkamp: In beschermd stadsgezicht is alles wat zichtbaar is vanuit de openbare ruimte, dus je voordakvlak en je zijdakvlakken zijn vergunningplichtig. Dus als je daar echt iets wijzigt, dan wordt er, dan moet je daar een vergunning voor aanvragen. Dan gaat het langs de welstands- en monumentencommissie, of de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit, en die adviseren daarover. Er staat niet vooraf vastgelegd, hier moet rood, hier moet zwart. Als je een rijtje huizen hebt, een stuk of tien, en er zit er één in het midden die ineens iets heel anders gaat doen, terwijl de architectuur verder precies hetzelfde is, met dezelfde type ramen, dan wordt dat toch een vreemd beeld. Dus ik kan me daarbij voorstellen dat daar dan negatief op wordt geadviseerd.

De heer Wringer: Ik snap het. Andere kant, als je bijvoorbeeld naar Wilgenwende kijkt, zwarte daken, zwarte zonnepanelen, het ziet er allemaal wat strakker uit, zeg maar. Maar dat was niet mijn originele vraag. Elk jaar hoor je natuurlijk wel van branden onder zonnepanelen. En dat wil je natuurlijk absoluut voorkomen in onze mooie binnenstad, want dan hebben we echt een probleem. Is het mogelijk om in de vergunning op te nemen dat er goedgekeurde zonnepanelen, die in Nederland goedgekeurd zijn en door een gecertificeerd bedrijf geïnstalleerd worden? Want vaak zijn het natuurlijk branden, ontstaan door óf zelf installatie of door cowboys, of noem maar op. Is dat mogelijk? Want ja, we mogen geen vuurwerk afsteken, maar ik denk dat deze ook wel af en toe een brandje geven.

Mevrouw Meulenkamp: En het milieu is er helemaal niet mee gediend.

De heer Wringer: Precies, ook dat, dat is zo.

Mevrouw Meulenkamp: Want, dan is je milieuwinst gelijk weg. Dus ja, het is het paard achter de wagen spannen dan. Maar wij controleren er niet op, en bij de omgevingsdienst wordt ook niet op installaties gecontroleerd. Maar iedereen moet natuurlijk wel voldoen aan wet- en regelgeving vanuit het bouwbesluit. Daarmee zou je je veiligheid, zou daarmee geborgd moeten zijn. En ik denk, leveranciers, ik hoop dat die dan ook ... Het liefst, wij adviseren mensen om gecertificeerde leveranciers. Maar er zijn natuurlijk, in zo'n enorme vraagmarkt daar gebeuren natuurlijk dingen, daar liften mensen op mee, en daar gebeuren niet allemaal fraaie dingen, denk ik.

De voorzitter: Mijnheer Wringer, nog een keer?

De heer Wringer: Ja, ik denk dat het, zeker in de binnenstad en de negentiende-eeuwse schil, het toch wel heel erg belangrijk is dat het allemaal heel goed gebeurt. Dus misschien moet daar nog eens een keer over nagedacht worden, wat kan daar?

Mevrouw Meulenkamp: We hebben het onderzocht en over nagedacht, maar wij zagen geen mogelijkheid om daar, in ieder geval vanuit Erfgoed en vanuit onze kwaliteitseisen, daar iets van te zeggen. En we hebben het met de omgevingsdienst over gehad, dat wordt niet zo gecontroleerd.

De heer Wringer: Misschien kan de wethouder nog eens met de omgevingsdienst gaan praten daarover.

De voorzitter: Dank u wel voor uw bijdrage. De expert, mijnheer Gorter, zonnepaneelexpert.

De heer Gorter: Dank u wel, voorzitter. Wij zijn wel heel erg blij met dit plan. Ik weet uit ervaring, ik ben ongeveer een jaar aan het knokken geweest met de welstandscommissie, om zonnepanelen op een stadsgezicht te krijgen. Uiteindelijk lukte het wel, maar je slaapt er echt vele nachten korter door. Dus ik ben heel erg blij. Tussen opmerking, nu nog even eenzelfde soort actie voor dubbelglas voor monumentale panden en stadsgezichten. Daar ga ik het niet over hebben. Waar ik het wél over wil hebben, is de versoepeling van de gebieden die u net aangegeven heeft, veelal achter de wat grotere herenhuizen en stadsgezichten, waar vroeger, zullen we maar zeggen, de arbeiders van Dordrecht woonden, waar nu heel veel starters en mensen wonen, met een wat kleinere beurs. Die zijn natuurlijk heel aantrekkelijk om die te voorzien van zonnepanelen, maar die hebben vaak het geld niet. Nou heb ik ook begrepen dat er vanuit de gemeente leningen mogelijk zijn voor het aanschaffen van zonnepanelen. Klopt dat? Want ik denk dat de mensen die in de herenhuizen wonen het wat makkelijker kunnen betalen. Maar heel veel van die kleinere huisjes liggen daarachter. En dat is denk ik een enorme markt, om die huizen te voorzien van zonnepanelen. Alleen, de mensen hebben vaak het geld niet. Klopt het dat er een voorziening vanuit de ... En is dat, dat is mijn volgende vraag, is dat ook gecommuniceerd?

Mevrouw Meulenkamp: Nou, volgens mij is de subsidie ... Nou, dat is vanuit de opgave duurzaamheid, is er een subsidieverordening, of een subsidie opgesteld voor zonnepanelen, maar dat is volgens mij een lage rente lening.

De heer Gorter: Die bedoel ik niet hoor, want dat is natuurlijk ...

Mevrouw Meulenkamp: Is niet voor monumenten, maar ik bedoel, het is gewoon ook voor in Krispijn of voor Wielwijk, voor alle andere ... En die regeling is er.

De heer Gorter: Ik bedoel echt vanuit de gemeente. Ik kijk even misschien de wethouder met een scheef oog aan. Voorzieningen die, dus eigenlijk een lening met een lage rente, voor mensen met, goed, die het bij een bank niet krijgen, laat ik het zo maar even zeggen, om dit soort voorzieningen mogelijk te maken.

Mevrouw Meulenkamp: Volgens mij is daar de SVn bank voor, en die regeling is vanuit de opgave duurzaamheid. En volgens mij gaat dat vaak per straat of wijk, of bouwblok, hebben ze zo'n aanpak.

De voorzitter: Volgens mij weet mevrouw Boom daar iets meer over, en kan daar meer uitleg over geven.

Mevrouw Boom-Vos: Ik heb hem persoonlijk zelf ook afgesloten, omdat ik al mijn kozijnen ging veranderen. Wij hebben als gemeente een stimuleringslening, en die is voor 1,5 procent, voor maxima 25.000 euro, en die loopt via de SVn. Dat potje bestaat nog. En wethouder De Jonge heeft een tijdje geleden aangegeven, dat als hij leeg is, wat wel de verwachting is dit jaar, dat ze dan met de Voorjaarsnota terugkomt om een nieuw potje

te doen. Maar er bestaat dus een stimuleringslening die alle Dordtenaren aan kunnen vragen voor vijftien jaar, tegen 1,5 procent rente.

De heer Gorter: Dat is duidelijk.

De voorzitter: Mijnheer Gorter.

De heer Gorter: Tweede vraag, mijnheer de voorzitter. Kunnen wij dan dat ook wat beter communiceren naar onze bewoners in dit stadsgedeelte en de negentiende-eeuwse schil?

De voorzitter: Dank u wel, helder verhaal. Wie kan deze vraag beantwoorden?

De heer Burggraaf: Ik stel voor dat we deze, dat ik deze even terugneem naar mijn collega De Jonge, dat we het even na de vergadering laten weten wat we daar voor communicatie en inzet al doen. Volgens mij is er ook een landelijke regeling via het Warmtefonds, die tot een bepaalde inkomensgrens gewoon tegen 0 procent, voor verduurzaming van de woning, tegenwoordig financiering verzorgt. Maar ik zorg dat er na de vergadering nog even dat heel kort ter info naar u toekomt.

De voorzitter: Dank u wel voor deze toezegging. Mijnheer Den Hartog.

De heer Den Hartog: Dank u, voorzitter. De vraag die mevrouw Boom eerder stelde over Zon op andermans dak, die had ik ook staan. Daar heb ik nog een vervolgvraag op. Want ja, voor een aantal mensen, en misschien hebben we het nu over een andere categorie, dat mensen die wel geld hebben om te investeren, maar vanwege het pand dus geen vergunning krijgen. U heeft net gezegd wat jullie hebben gedaan voor het gemeentelijk vastgoed en dergelijke. Maar Drechtse Stroom die hanteert natuurlijk dat Zon op andermans dak, die zeggen steeds, wij hebben geen daken. Ligt dat puur daar, of kan de gemeente daar een actie ondernemen? Omdat jullie wellicht meer contacten hebben met allerlei ... Want jullie hebben het geïventariseerd, ook met grotere oppervlakken. Of moet dat puur bij Drechtse Stroom liggen?

Mevrouw Meulenkamp: Wat we hebben geïventariseerd zijn de panden binnen beschermd stadsgezicht. Daar zitten ook wat bedrijfspanden in een rand van de negentiende-eeuwse schil bij, waar je misschien wat zou kunnen. Of daar tweehonderd op kunnen, dat weet ik niet. Ik heb niet zelf de contacten nu met die eigenaren. Het zijn ook geen monumenten. Dus misschien kunnen we daar samen optrekken. Ik heb het nu nog niet kant en klaar liggen, we zouden een oproep kunnen doen. Ik denk dat Drechtse Stroom zelf ook wel inventariseert. Op het moment dat wij aanvragen binnenkrijgen bij de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit of welstandscommissie, waarbij daken niet benut worden, wordt er altijd gevraagd, benut de daken voor, ofwel groendaken, ofwel zonne-opwek, maar het is geen verplichting. Dus wij hopen dan dat mensen dat gaan doen.

De voorzitter: Mijnheer, mijnheer ...

Mevrouw Meulenkamp: Er was net nog een ander deel van de vraag over die dubbelglas, of HR++ glas wordt vaak gedacht. Voor monumenten is dat niet altijd mogelijk om dat in de bestaande sponningen van raamhout te doen, is er wel isolerend monumenten glas, tegenwoordig zelfs vacuümglas, heel dun, heel duur. Maar die valt nu ook onder de ISDE, voorheen niet. Maar je ziet dat ze dus bij de ISDE-subsidie nu ook maatwerk leveren voor zaken, isolatie aanbrengen, maar je kan de 3,5 niet halen. Maar dat is ook vaak niet mogelijk, niet gewenst, schadelijk voor je pand. Nu kan je ook met minder Rc-waarde subsidie krijgen. Dus er wordt wat gedaan, alleen je wil, je moet niet iets willen uitvoeren aan een pand waardoor daarna je balkkoppen wegrotten, of daarna je dakbeschot wegrot. Dus dat is vooral het criterium waar we naar kijken, dat het pand behouden blijft. Natuurlijk willen we niet, monumenten dat ook niet, wil je dat ook niet, maar ja, dat controleren wij niet. Dus daar is het vooral op gericht, op het behoud van het pand. En ik denk dat dat ook het is wat uiteindelijk de woningeigenaar zelf ook wil.

De voorzitter: Dank u wel. Deze aanvulling had betrekking op de vraag van mijnheer Gorter?

Mevrouw Meulenkamp: Ja.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Den Hartog, die had nog een aanvullende vraag.

De heer Den Hartog: Ja, ik had nog een klein aanvullend vraagje. De suggestie die u deed, die juich ik toe. Ik denk namelijk dat er op dit moment in de praktijk vaak een patstelling is. Dus als u inderdaad in contact kunt zijn met Drechtse Stroom, om die informatie toe te dienen, dan denk dat er een groep daarbij gediend is.

De voorzitter: Sorry, ik was even ... U bent klaar? Dan mijnheer De Heer.

De heer De Heer: Voorzitter, dank u wel. Dank voor alle informatie, een goed verhaal. Mijn vraag gaat vooral over Zonedakje.nl. Want ik denk te begrijpen dat dus het nieuwe beleid een soort van is geüpload bij Zonedakje, om daar te kunnen zien wat de actuele mogelijkheden zijn, zoals ik het denk te begrijpen.

Mevrouw Meulenkamp: Het was het bestaande beleid, alleen het is duidelijker ...

De heer De Heer: Nou.

Mevrouw Meulenkamp: Geïntegreerd in een kaart, waardoor je een indicatie kan krijgen. Het is niet dat we nu in beschermd stadsgezicht, in de historische binnenstad, een heel ander beleid hebben, het is gewoon ... Maar het idee was dat er niks kon.

De heer De Heer: Geeft in ieder geval een heel nieuw beeld, dus we zijn er heel blij mee, ook als fractie. De vraag was vooral, als er in de stad, of in de historische binnenstad, in de negentiende-eeuwse schil, dingen veranderen met bouwen, of met aanbouwen, et cetera, wordt dat dan automatisch geüpload, of komt er dan om de zoveel tijd een nieuwe versie die daar kan worden gezien? Want nu gaat het om 2023; hoe gaat dat?

Mevrouw Meulenkamp: Zonnedakje, die doet geloof ik een jaarlijkse of tweejaarlijkse update van hun kaart, dan brengen ze het weer helemaal opnieuw in kaart. En dan hoop ik dat alle zonnepanelen die nu gemist zijn, dat ze die dan wel zien, en dat daar dan een geel vlakje over het pand komt. Ik begrijp dat hun apparatuur niet altijd alles ziet, maar ik hoop dat dat ook technisch verbeterd wordt.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Van Vugt.

Mevrouw Van Vugt-Roose: Dank u wel. Gewoon nog een ... Eigenlijk gaat het gewoon verder op wat mevrouw Boom en mijnheer Den Hartog al zeiden. Er is nu een soort advies meegegeven, maar kunnen we gewoon de toezegging krijgen dat jullie aan tafel gaan met Drechtse Stromen, om gewoon eens te kijken, hoe komen we nou aan voldoende dak? Is die toezegging te doen?

Mevrouw Meulenkamp: Ik hoop dat dat vooral met de opgave duurzaamheid kan afstemmen. Ik doe m'n best. Ik heb al twee, drie keer met die mijnheer aan tafel gezeten en gezocht naar oplossingen, maar op dit moment kwam ik niet verder.

Mevrouw Van Vugt-Roose: Oké, dan doen we het daar even mee.

De voorzitter: Dank u wel. Toch nog een vraag, mijnheer Gorter?

De heer Gorter: Ja, dank u wel, voorzitter. Er schiet me in één keer een vraag naar binnen over ... Op het moment dat je zonnepanelen aanschaft en legt op je dak, heb je een terugkoppeling naar je energieleverancier, om dat verwerkt te krijgen in je teruggave. Krijgen jullie dat nou ook teruggekoppeld? Want dan heb je denk ik het cirkeltje rond. Als iemand illegaal zonnepanelen op het dak legt, dan zou dat eigenlijk via de andere kant terug moeten komen, waardoor er gelijk bij jullie een belletje gaat rinkelen. Is die terugkoppeling er?

De voorzitter: Zie je wel? Hij is toch de expert hier.

Mevrouw Meulenkamp: Ik krijg geen terugkoppeling, iemand heeft nu heel veel zonne-energie opgewekt. Nee, ik zie dat niet.

De voorzitter: Goed.

Mevrouw Meulenkamp: Ik weet niet of ik dat zou moeten willen.

De voorzitter: Zijn er nog vragen? Want anders wil ik eigenlijk naar de initiatiefnemers toe, en dat is CDA, VVD en GroenLinks, of zij voldoende informatie hebben kunnen winnen. En natuurlijk zijn we benieuwd, wat willen we hiermee? Mevrouw Van Vugt, zullen we, zal ik met u beginnen?

Mevrouw Van Vugt-Roose: Dat is goed is, terwijl ik ook nog zit na te denken over die vragen. Ik vind zeker dat we informatie hebben gekregen, ook met de stukken, de presentatie van tevoren al door te nemen. We maken ons wel wat zorgen over de handhaving, want je kunt mooie regels hebben, maar als we wel horen dat het eigenlijk niet gecontroleerd wordt, dan kun je ook afvragen, waarvoor hebben we dan regels? Dus

daar hebben we nog wel, dat we even zitten te denken, wat willen we daar nou mee? Het lijkt ons een goed idee om gewoon een periode van een jaar te kijken, hoe pakken deze regels nou uit? En om dan eens te kijken, hoe gaan we dit als raad evalueren, willen we een aanscherping of niet? Maar goed, we hebben dat nog niet met de andere initiatiefnemers overlegd, dus dat moet ik ook in alle eerlijkheid zeggen. Dit is gewoon even wat wij denken. Ja?

De voorzitter: Oké, dank je wel. Mijnheer Den Hartog, GroenLinks.

De heer Den Hartog: Dank u, voorzitter. Nou, zoals gememoreerd, hebben we het inderdaad nog niet onderling overlegd. Maar ook GroenLinks is positief over deze plannen. Dus in algemene zin kunnen wij ons aansluiten bij het CDA.

De voorzitter: VVD.

Mevrouw Boom-Vos: Ik ben altijd eigenwijs. Nee, wij delen, wij hadden wel zover overlegd dat we allemaal een positieve grondhouding hebben met wat er gedaan is, en de verruiming en de mogelijkheden die er gedaan zijn. En als VVD zelf, maar dat moeten we dan nog even bespreken, hebben wij zoiets, nou, dat is voldoende om dit initiatiefvoorstel af te doen. En mochten er dan toch nog in de toekomst problemen, dan maken we het opnieuw ter bespreking, in plaats van aanhouden. Ik weet ook niet, en dan kijk ik de griffie eigenlijk even aan, wat is het voordeel van aanhouden van dit initiatiefvoorstel? Mevrouw Van Vugt, die weet het.

De voorzitter: Mevrouw Van Vugt, ja? Mevrouw Van Vugt.

Mevrouw Van Vugt-Roose: Nou, een mogelijk voordeel kan zijn dat je dan ook weet of we gezamenlijk de communicatie, zoals we dat in het voorstel willen, of dat echt goed op gang gekomen is, en of de inzet, of we die voldoende vinden. Ik bedoel, het moet wel voldoen aan het initiatiefvoorstel. En ik denk dat je daar gewoon een langere looptijd voor nodig hebt, om dat echt te kunnen evalueren met elkaar. En dan kunnen we misschien ook zeggen, oké, het is gewoon af. Maar dat weten we eigenlijk nu nog niet. We vinden het te vroeg.

De voorzitter: Dank u wel. De griffier even.

De heer Den Boer: Dank, voorzitter. Misschien praktisch, wat kan, is dat u nu het initiatiefvoorstel aanhoudt en dat u bijvoorbeeld afsprekt, over een jaar, of over welke periode dan ook, zetten we hem gewoon nog een keertje beeldvormend op de commissieagenda, en dan kijken we eens dan hoe het gegaan is. Dat zou wellicht een variant kunnen zijn.

De voorzitter: Dus de mogelijkheid bestaat. Mevrouw Van Vugt.

Mevrouw Van Vugt-Roose: Dat denk ik ook. Misschien dat we dan zelfs ... Dank u wel, trouwens. Misschien dat we dan ook al zeggen, dat vinden we niet eens nodig, voer maar af. Dat kan ook nog. Maar, graag zoiets.

De voorzitter: Ja, griffier?

De heer Den Boer: Ja, prima. En houden we de RIB daar even bij. De raadsinformatie brief ook even dan aanhouden, denk ik, want die hoort bij het initiatiefvoorstel natuurlijk.

De voorzitter: Dat betekent dan dat hij niet naar de raad gaat, ter kennisname? Nee, oké.

De heer Den Boer: Kunt al een periode aangeven waarvan u zegt, dan zouden we hem graag weer terug op de agenda willen hebben?

De voorzitter: Een jaar wordt nu gesuggereerd.  
Mevrouw ...: (Buiten de microfoon) Wat vindt de ...

De heer Den Boer: Een goede vraag.

De voorzitter: Ja, nee, inderdaad, daar wilde ik naartoe. Mijnheer Hartmeijer.

De heer Hartmeijer: Ik wilde dus vragen of een jaar inderdaad genoeg is om voldoende informatie, of dat een goede periode is om dat te doen. Misschien wel, dat weet ik niet. Anders zou ik daar wel voorstander van zijn.

De voorzitter: Ik ben natuurlijk niet voor niets bij de initiatiefnemers begonnen, want ik was wel benieuwd naar hun bevindingen. Maar uiteindelijk bent u de commissie natuurlijk om te bepalen waar we naartoe gaan. Mijnheer de Heer.

De heer De Heer: Voorzitter, ik snap inderdaad de opmerking van de heer Hartmeijer, dat je dat nu nog moeilijk kan inschatten. Ik kan me ook voorstellen dat je over een jaar tot de conclusie komt, het is te snel, we verleggen die datum.

De voorzitter: Nou, ik zie iedereen ook wel knikken. Ik zie ook nog een vinger; mijnheer Wringer.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. Ja, uitstekend, over een jaar evalueren. Maar ik wil toch nog wel eigenlijk toch een oproep doen aan de wethouder, om te onderzoeken of het mogelijk is om kwaliteitseisen te stellen, juist om die veiligheid te waarborgen. Ik denk dat dat heel erg belangrijk is.

De voorzitter: Die nemen we zeker mee, maar ik hoor op de achtergrond dat het al onderzocht is, maar goed. Mijnheer Van Son, wilt u daar nog? U wil daar niet op reageren? Oké. Mijnheer Gorter.

De heer Gorter: Volgens mij, als ik het goed begrepen heb, is er een certificaat in de maak voor bedrijven die zonnepanelen leveren. Dus als dat certificaat er is, dan heb je toch feitelijk wat je wil?

De voorzitter: Mijnheer Wringer.



De heer Wringer: Voorzitter. Ja, maar iedereen moet toch wel daar zich aan houden. Want er zijn te veel cowboys die zonnepanelen plaatsen zonder kennis van zaken, of goede kennis van zaken. En die wil je eruit filteren. Dus dat moet niet meer mogelijk zijn.

De heer Gorter: Voorzitter?

De voorzitter: Mijnheer Gorter.

De heer Gorter: Ik zie alleen de rol van de gemeente daar niet in. Ik denk dat dat eerder is dat een verzekeraar die voorwaarden gaat stellen.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Toch even resumerend, als ik terugkijk naar ons overleg, denk ik dat we een duidelijk standpunt hebben gehad. De initiatiefnemers die komen met het voorstel, joh, laten we over een jaar even kijken of we het weer willen bespreken, ja of nee. Het kan zijn dat het net te vroeg is, net te laat is, maar goed, we houden even een jaar aan. En dat we na een jaar gaan evalueren, hoe dan verder? Wat ik ook heb kunnen constateren is dat deze dus niet ter kennisnemen richting de raad gaat, dus we houden hem aan. En volgens mij hebben we nog één toezegging, en dat kwam vanuit deze kant, richting de wethouder. En dat ging over de stimuleringslening, volgens mij, daar zouden we één en ander op papier krijgen vanuit wethouder, mevrouw De Jonge. Klopt dat nog? Ja? Oké. Ja, die krijgen we dan nog als bijlage. Dan denk ik dat we aan het einde zijn gekomen van ons overleg van vanavond, en ik wens u een fijne avond toe, dank u wel.

## **5. Agenderingsverzoek College Programmering projecten i.r.t. bereikbaarheid van de stad (informatieve presentatie)**

Voorzitter: Mevrouw Boom-Vos  
Commissiegriffier: De heer Den Boer  
Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Gorter (Op Ons Eiland)  
Dhr. Hartmeijer (SP)  
Dhr. Roggekamp (Gewoon Dordt)  
Dhr. In 't Veld (VSP)  
Dhr. Damen (PvdA)  
Dhr. Kuhlmann (VVD)  
Dhr. Wringer (BvD)  
Mevr. De Jager (BvD)  
Dhr. Kruijff (CDA)  
Dhr. Laban (CU/SGP)  
Dhr. Van der Meer (GroenLinks)  
Dhr. Venderbos-Lambinon (Partij voor de Dieren)  
Dhr. Bootsman (GroenLinks)

Insprekers:

Dhr. Kersten  
Dhr. Santegoets

Portefeuillehouder: H. van der Linden

Mevrouw De Jager: Zo heb je de stoep weer open, want er stond nog een kastje van Evides, en dat moest daar weg, dus toen zaten we weer zonder water. En, plus dat de heleboel weer open lag, en dat is nog... En dan wordt het ook wel weer teruggelegd door diezelfde ploeg, maar dat is nog zichtbaar. Zo zonde.

De heer Santegoets: Zeker. Wat wij nog ...

Mevrouw De Jager: Maar dit is dus gewoon... Ja, zo zou het moeten.

De heer Santegoets: U vertelt de waan van alledag, dat gebeurt ook. In de Programmeertafel kijken wij jaren vooruit en we stemmen dus plannen op elkaar af, ruim voor de tijd, om te kijken of we samengaan in een project, of dat we gaan faseren. Bijvoorbeeld, wij gaan eerst de riolering vervangen, vervolgens gaat de woningstichting woningen slopen, nieuwbouw plegen en wij komen daarna terug voor de definitieve bestrating. Dat soort afspraken maken wij. Wat u noemt is natuurlijk een typische fout in dit geval, dat ze vergeten een kastje aan te sluiten, en dat moet achteraf gerepareerd worden. We zijn altijd afhankelijk van mensenwerk. Dus, wat u zegt, dit voorbeeld, het kan volgende week weer fout gaan.

Mevrouw De Jager: (Buiten de microfoon) Maar ik denk, als je alles goed '...', dan zou dat niet moeten

De heer Santegoets: Nee, dat klopt. Maar dan moeten mensen wel goed hun werk doen. Daar is .... Wij zorgen voor de goede structuur, voor de goede afspraken en voor de goede organisatie.

Mevrouw De Jager: Het is niet zaligmakend dus.

De heer Santegoets: Nee, het blijft mensenwerk.

De voorzitter: Mijnheer Santegoets, u heeft nog een vraag van de heer Roggekamp.

De heer Roggekamp: Dank u wel, voorzitter. Ik ben eigenlijk benieuwd, in de grond zit meer, hè, we hebben ook heel veel Telecom, glasvezel, kabeltelevisie. Hebben jullie daar ook zicht op? Want daar gaat natuurlijk ook nog weleens wat voor open.

De heer Santegoets: Ja, klopt. We hebben structureel overleg met Evides, Stedin en HVC, omdat dat de grote partijen zijn waarvan de kabels en leidingen ook veel impact hebben, met name HVC. In de praktijk, bij de projecten van Evides en Stedin, lift Telecom altijd mee. Dus we hoeven niet apart overleg met Telecom te plegen.

Het komt wel voor dat zij incidenteel zelf iets leggen, maar dan is de impact heel gering, omdat het in verhouding hele kleine leidingen zijn.

De liggen in het trottoir, daar gaat anderhalve tegel open, en ze zijn zo weer weg. Ik ga even door. Nou, dit is een voorbeeld van de ambities van het Team Verkeer.

Deze bruine gebieden zijn de wijken die als 30 kilometer ingericht moeten worden, dus dat is fijn dat we dat weten met projecten. We zien hier ook de doorgaande fietsroutes, die in de toekomst een belangrijke rol krijgen in het kader van duurzame mobiliteit. En we zien hier de knelpunten die bekend zijn bij het Team Verkeer. Dat betekent, dat als er ergens een project plaatsvindt, bijvoorbeeld hier, dat de projectleider al meteen weet dat hij met de verkeerskundigen af moet stemmen, omdat daar, pak 'm beet, drie, vier knelpunten liggen. En al die informatie samen, ik sla een aantal lagen over, maar uiteindelijk wordt alles samengebracht tot integrale projecten, en dan krijg je deze kaart. Dat betekent, dit is dan de totale kaart van de gemeente Dordrecht, van de integrale projecten.

Dus, met al deze projecten hebben we dus afstemming gehad met de nutsbedrijven en de woningcorporaties. Nou, uw vraag kwam eigenlijk iets te vroeg. Waar gaat de Programmeertafel wel over, waar gaat hij niet over? Wij gaan dus over planmatige projecten in de verre toekomst, wij gaan niet over kleine werken, zoals huisaansluitingen en klantvragen; kom ik direct op terug. Storingen en calamiteiten gaan altijd door. Dus werkzaamheden op de korte termijn kunnen wij in de Programmeertafel niet ondervangen. Nou, klantvragen, dat ziet er simpel uit, maar dat kan best wel wat impact hebben. Bijvoorbeeld als wij ergens een straat dichtstraten na een rioolproject, en drie weken later komt er ergens een restaurant en die hebben een zware gasaansluiting nodig, dan gaat toch het trottoir open voor die leiding. Want we kunnen de economische ontwikkelingen van de stad niet tegenhouden. We gaan in het convenant graafrust afspreken, voor vijf jaar. Maar dat betekent dat er binnen die vijf jaar niks planmatig vervangen wordt. Maar klantvragen gaan altijd door. Dus de hoofdstructuur ondervangen wij, maar niet de incidenten op de korte termijn, met de Programmeertafel. Maar gelukkig hebben wij nog het team bereikbaarheid, die ervoor zorgt dat ook de kleine, kort-cyclische zaken goed behandeld worden. Ik geef het woord aan Stephan. Ik zal even klikken.

De heer Kersten: Goedenavond, mijn naam is Stephan Kersten, ik ben, ik werk als adviseur bij het Team Bereikbaarheid. En kort gezegd, in één zin, bij bereikbaarheid staan wij voor een goede bereikbaarheid van de stad, voor bewoners, werknemers, ondernemers, mensen die de stad bezoeken. En daarbij proberen we ook de hinder echt wel tot een minimum te beperken. We doen dat vanuit vier rollen. We hebben een coördinator bereikbaarheid; de centrale functies, de taak van die rol, is het beoordelen van werkzaamheden die er aankomen en de verkeersmaatregelen die daarbij geplaatst moeten worden. Dat zijn namelijk, voornamelijk de projecten voor de wat meer middellange termijn. Daarbij sluiten we ook aan bij overleggen met derden, denk aan bijvoorbeeld overleggen met Rijkswaterstaat, overleggen met ProRail, om ervoor te zorgen dat dat soort werken, dat daarvandaan komen, dat we ook goed aan de voorkant zitten.

We hebben speciaal voor het gebied rondom de Spuiboulevard ook een coördinator, die alles wat daar, daar gaat de komende jaren heel veel gebeuren, die dat gewoon coördineert. Dan hebben we de adviseur bereikbaarheid, dat ben ik.

Ik probeer ervoor te zorgen dat alle processen die we hebben bij het team, dat we die verbeteren, dat we die borgen. En dan zijn er ook nog wat complexere werken, zaken, buiten de Spuiboulevard, daar hou ik bijvoorbeeld weer me wat meer mee bezig.

Dat zit allemaal vooral aan de voorkant. En dan hebben we ook nog een opzichter. En de opzichter die is voornamelijk buiten, die gaat kijken of dat de afspraken die wij aan de voorkant maken, of dat die in de praktijk ook daadwerkelijk buiten zo op de weg staan. En die stuurt bij, dus die spreekt ook de aannemer dan aan, als hij ziet dat daar iets staat, zoals dat niet aan de voorkant is afgesproken. Als je kijkt naar de planning; de planning, bij ons staat de planning van de langetermijnprojecten centraal. Dus daar komen de projecten vanuit de Programmeertafel richting ons. Wij zitten ook aan de tafel, om ook vanuit bereikbaarheid goed aan de voorkant al aan te geven waar wij eventueel knelpunten zien vanuit bereikbaarheid. Daarbij komen dan de MOP projecten, IPM projecten, en Werken Derden, heb ik het even genoemd, van de lange termijn.

Denk aan renovatieprojecten van Rijkswaterstaat, denk aan ProRail die aan de spoorbruggen wil werken in Dordrecht. Dat zijn ingrijpende werkzaamheden waar je ook heel goed aan de voorkant wil zitten, om ervoor te zorgen dat die ook goed ingepland worden, en de andere werken die wij in de stad hebben, niet in de weg zitten. Dat is eigenlijk als een soort trechter in het midden. Daarbij komen aan de linkerkant de werkzaamheden waarin we aan de voorkant net even wat meer invloed op uit kunnen oefenen. Eén van de belangrijkste, van hoog naar laag, dat is de evenementenkalender. Jaarlijks hebben wij tientallen evenementen, grote evenementen op de kalender staan, waar we ook willen dat de bereikbaarheid goed is geregeld en dat de werken die evenementen niet in de weg zitten, en andersom. Werken wegens derden, denk aan een Stedin die toch nog buiten een project om met iets anders komt, of glasvezel wat ergens wordt aangelegd, onderhoudswerkzaamheden. En aan de rechterkant de zaken waar we net even aan de voorkant ietsje minder grip op kunnen hebben, maar waar we wel processen op hebben. Nou, calamiteiten, storingen, incidenten. Denk aan een paar weken terug, was er een spoorwegovergang die moest afgezet worden, omdat daar een kabelbreuk was. Nou, dan zorgen wij dat daar gelijk maatregelen komen te staan, eventueel verkeersregelaars erbij. Zo nodig hebben we, met de opzichter zorgen we dat hij ook even gaat kijken, en dat het dus ook staat hoe wij vinden dat het zou moeten staan. APV komt er nog tussendoor, dat zijn, die komen voornamelijk vanuit bewoners. Die weten net even wat minder goed hoe het werkt met de aanvraag van verkeersmaatregelen. Nou, bij die aanvraag proberen wij ook wel aan te geven, zoals je met een verhuswagen komt, of je komt, je wil midden in een hele smalle straat, wil je een dakkapel op je huis laten tillen, dan moet straat afgesloten worden, zorgen dat je dat dan doet buiten de spits om bijvoorbeeld, zorg dat je het goed laat begeleiden door verkeersregelaars en dergelijke. Dat soort dingen. Die APV's, die komen heel vaak op de wat kortere termijn, proberen we dus wel ook goed op te pakken.

Als je het hebt over werken die groter zijn, dan hebben we ook een paar middelen om ervoor te kijken, om ervoor te zorgen dat de hinder die dan veroorzaakt wordt, dat dat tot een minimum eigenlijk wordt beperkt.

En we kijken ook, denk aan verkeersmodellen en dergelijke, we kijken ook, wat is nou het beste moment waarop we zo'n werk kunnen laten plaatsvinden? Het liefst doe je dat op momenten waarop er zo min mogelijk verkeer is. En we kijken ook, wat doet dat nou

met het verkeer? Waar gaat dat dan vervolgens heen? En zit er niet op een parallelstructuur, parallelweg, of is dergelijk, is daar niet ook een werk waardoor die omleiding die we dan bedenken, dat die eigenlijk daar niet langs kan, dat hij daarvoor niet aangemaakt kan worden?

En Theo heeft het net even gehad over het plannen, het slim plannen. We proberen ook zoveel mogelijk werkzaamheden samen te pakken, daar waar het kan, zodat ook weer, het voorbeeld wat u net gaf, dat proberen we. Nou, om al die verschillende soorten werken, lange termijn, korte termijn, daar hebben we verschillende processen voor, om dat ze goed mogelijk te borgen. En eenmaal, als werken zijn ingepland, dan hebben we ook verschillende procedures om te zorgen dat ook gaandeweg nog steeds dingen gaan, zoals wij aan de voorkant hebben afgesproken. We hebben regelmatig regionale afstemmingsoverleggen, dus dat is bijvoorbeeld met de waterschap en Rijkswaterstaat, provincie, mocht dat nodig zijn, over werken die niet van ons zijn, maar van hun zijn, die wel impact hebben op de stad.

We hebben tweewekelijks een bereikbaarheidsoverleg, daar zitten verschillende stakeholders bij, ik laat zo even zien welke stakeholders dat zijn, om ervoor te zorgen dat zij ook goed aan de voorkant weten wat er nou gaat gebeuren, en zij ook zelf nog input kunnen leveren op de wijze waarop dan die maatregelen zijn gepland. En vervolgens worden de maatregelen op de weg neergezet, hebben wij dagelijks toezicht door die opzichter, om ervoor te zorgen dat het dus ook nog steeds staat. De rode draad eigenlijk door het hele proces is, je mag eigenlijk niet door, je mag niet plaatsen, je mag je verkeersmaatregelen niet op de weg zetten, je mag je werk niet gaan uitvoeren, als daar aan onze kant geen akkoord voor is gegeven, of toestemming, een vergunning. En ja, hoewel we het aan de voorkant dus heel goed inregelen, heel veel gaat er goed, kan het nog steeds zijn dat er zich nog wel incidenten voordoen. Wij hebben werken die onvoorzien uitlopen. Een weg, vorige week hebben we een sinkhole gehad, daar moet je op acteren. Afsluitingen die niet gemeld zijn bij ons, dat komt nog weleens voor. En nou, door juist weer ... We zitten er kort bovenop, zodra wij horen dat er ergens iets niet goed gaat en niet gaat zoals dat is afgesproken, dan gaan we kijken en zorgen we ervoor dat dus óf het werk niet doorgaat, of je gaat het doen zoals wij willen. Hier even een paar stakeholders, partners, met wie we samenwerken. En daar bovenaan hebben we de belangrijkste gezet, de brandweer, de GHOR, Qbuzz. En die drie, dat zijn degene die ook het meest geraakt worden door werkzaamheden in de stad, het snelst. Eén van de afspraken die wij sowieso aan de voorkant maken, is dat een weg altijd bereikbaar moet blijven voor hulpdiensten. En dan laten we de brandweer ook meekijken, klopt het? Kan je nog steeds hier komen? Qbuzz, die heeft voldoende lijnen door de stad heen en die moet regelmatig dan ook omleiden.

Dan hebben we hier nog wat andere verschillende partners met wie we ook samenwerken en veel afstemmen, Dordrecht Marketing voor de evenementen, Zuid-Holland Bereikbaar voor een stukje communicatie, en dergelijke.

Hoe komt dat dan allemaal samen? Wij werken met een verkeerssysteem, MELVIN, en dat is een landelijk systeem, daar werken echt honderden gemeentes in samen. En daarin kunnen wegwerkzaamheden, evenementen, projecten en dergelijke, gemeld worden. Wij behandelen ongeveer 1200 meldingen per jaar, dat zijn ook die lange termijn meldingen die ook dan in het systeem komen te staan.

En een aannemer die, wij verplichten een aannemer altijd om ook zijn werk daadwerkelijk in dat systeem te zetten. Heb je hem niet in dat systeem gezet, kan je van ons geen akkoord krijgen, kunnen wij dus geen toestemming geven, en heb je dus sowieso aan de voorkant geen akkoord voor je werk.

Er zijn twee verschillende versies van dat systeem. Je hebt een zakelijke versie, die is echt alleen inzichtelijk voor de aannemers, bedrijven die hun werken erin zetten, gemeentes, wegbeheerders eigenlijk. En je hebt de publieke versie. Iedereen die kan naar de publieke versie van MELVIN gaan, en die kan daar zien welke werken zijn goedgekeurd. En ik ga zo even laten zien hoe dat er vervolgens uit ziet. En één van de voordelen ook van dat systeem is dat het ook configureert met de mappensystemen, zoals in Google Maps. En dat afsluitingen die in MELVIN staan, dat die ook daadwerkelijk op de plattegrond van Google Maps komen te staan, zodat, als je navigeert, dat je niet genavigeerd wordt, geleid wordt door het werkvak. Hoe werken wij dan daar vervolgens mee? Eén van de dingen die wij doen, is zorgen dat alle evenementen in het systeem komen te staan. Wij zitten aan de voorkant, wij zitten met Dordrecht Marketing om ervoor te zorgen dat die verkeersplannen worden gemaakt. Wij stemmen ze af, wij zorgen dat, wat er op dat plan staat ook in het systeem komt.

De aannemer die meldt zijn projecten in het systeem. Die kan ook zien, omdat hij in die zakelijke versie zit, ziet hij net iets meer, die kan ook zien wat andere aannemers in dat systeem hebben gezet. Die kan dus ook gelijk zien welke conflicten hij eventueel heeft, en kan dus eigenlijk aan de voorkant ook al acteren, goed plannen, zorgen dat hij geen hinder oplevert voor andere werkzaamheden die zijn gepland. Wij checken die werken, en zodra wij akkoord geven, krijgen zij dus het akkoord om aan de slag te gaan en hun werk daadwerkelijk uit te voeren. Soms vragen we wat aanvullende info, doen we via dat systeem, en dan komen we heel vaak tot een akkoord. Communiceren. Wij hebben verschillende kanalen, zowel vanuit de gemeente, maar ook vanuit de aannemer, om ervoor te zorgen dat wat er gebeurt, dat dat ook gecommuniceerd wordt naar de bewoners, of als het net even wat groter is, ook naar bijvoorbeeld ondernemers of heel de stad. Ik heb hier wat voorbeelden genoemd. De ingrijpende werkzaamheden zetten wij op de website van werken aan de weg. Bij de grotere werkzaamheden verplichten we ook een omgevingsmanager. De aannemer die gebruikt vaak BouwApp. Bewonersbrieven worden verplicht en dergelijke. En dan tot slot, hoe ziet dat er dan vervolgens uit? Voor ons komt in MELVIN alles samen. Wat je hier met een paar kleurtjes ziet, zwart en grijs, dat zijn de afsluitingen, beperkingen die er zijn. En de kleurtjes, dat zijn de omleidingen.

En dit is een snapshot van één week, dit is de snapshot die ik afgelopen week heb genomen, tot ongeveer halverwege deze week. En dan zie je dus, ook hier op de kaart, dat er best wel veel gebeurt in de stad.

Ja, wij proberen er hier, dit geeft ons een goed overzicht, proberen wij hiermee ook ervoor te zorgen dat al die werken die er zijn, dat die goed kunnen plaatsvinden, naast elkaar, en niet te veel hinder opleveren voor de bewoner.

De voorzitter: Dank u wel voor de mooie presentatie. En ik heb al gelijk een geïnteresseerde vraag van de heer Gorter.

De heer Gorter: Voorzitter, ik zit wel even met de tijd, want over één minuut begint aan de andere kant de volgende vergadering, dus ik weet niet of we daar nu allemaal aan toe komen.

De voorzitter: Als u uw vraag wil stellen, want ik heb hier nog drie minuten, dus dat gaat er dan al vanaf.

De heer Gorter: Oké, ik ga hem toch stellen, voorzitter. Even terug naar die Programmeertafel, een prachtig verhaal. Ik ben bewoner geweest van de Singel, die heeft bijna ruim twaalf maanden opengelegen. En daar ging hij open voor gas, licht en water, alles na elkaar, niet tegelijkertijd. Dat heeft tot heel veel discussie geleid met de bewoners, handgemeen met Siers, opzichter nooit gezien, vragen gesteld, nooit antwoorden gehad. Dat was een rampproject voor de bewoners. Ik herken mij hier niet in, in heel die Programmeertafel niet.

De heer Santegoets: Nou goed, dit is natuurlijk een lastig voorbeeld. In de Programmeertafel gaat het natuurlijk, deels gaat het over projecten waar wij als gemeente initiatiefnemer zijn. Dus dan gaat het over een rioolproject en doen de kabelleidingbeheerders mee.

Dit is een voorbeeld waarin we als gemeente geen rol hadden en de leidingbeheerders zelf een opgave hadden, dat kon u ook zien. Dus is er geen gemeentelijk project, dan zijn de nutsbedrijven zelf aan bod. Wat we nu met het convenant gaan doen, wat er toen niet was, is dat we met het convenant partijen als Evides, HVC en Stedin aan elkaar gaan knopen, als zij eigenhandig projecten hebben in hetzelfde gebied, zonder dat wij als gemeente een project hebben. En ik ga u nu niet vertellen dat in de toekomst nooit meer dingen fout gaan. Maar we hebben wel, we gaan wel afspraken maken dat, als dus twee of meer partijen in hetzelfde gebied een project hebben, dat er een gezamenlijke projectmanager komt, en dat daardoor het project dus gezamenlijk geleid wordt. En het voorbeeld wat u noemt is gewoon twee jaar te vroeg. En dat klinkt natuurlijk als een afdoen ...

De heer Gorter: Nou, ik ben blij dit te horen, want dit heeft zelfs tot knokpartijen met Siers geleid.

De heer Santegoets: Oké.

De heer Gorter: Dit was echt gewoon, dit ging er hard op hard. Ik woonde daar en dat was geen pretje, dus ik ben blij met uw verhaal, dat dat nu dan ook in dit meegaat.

De heer Santegoets: Dit had nooit zo mogen verlopen, overigens. Maar goed, in de toekomst kunnen we dit wel structureel voorkomen.

De voorzitter: Nou, mooi om te zien dat wij als raadsleden ook gewoon Dordtse burgers zijn met veel passie. Ik wil wel iedereen vragen om een vraag stellen in plaats van een mening te geven. Ik zie wel een heleboel vragen nog.

Ja, nee, maar even te begeleiden richting de toekomst, ga ik toch heel even naar de tijd kijken, want ik zie hier nog vijf vragen. Een half uur is denk ik toch te weinig geweest; de presentatie was belangrijk. Heb ik het bij het rechte eind als we zeggen, we doen het nog

een keer een half uur langer? Of proberen we, nou ja, het gaat gewoon niet, het kan niet uitlopen.

Dus de vraag ... Wat kijkt u treurig, het is juist een compliment dat iedereen zo geïnteresseerd is. De wethouder wil volgens mij wat zeggen.

De heer Van der Linden: Ik denk dat er veel vragen zijn. Is het handig om die schriftelijk te inventariseren en dan te beantwoorden? En dan kunt u daarna altijd nog zeggen, we willen nog eens iets meer heen en weer gesprek.

De voorzitter: Dat vind ik een hele goede aanvulling. Gaan we het zo doen, dat we de vragen inventariseren en dan na beantwoording kijken of dat we het alsnog op de agenda zetten. Dan wil ik de heren Santegoets en Kersten heel erg bedanken voor de uitleg.

De heer Santegoets: Graag gedaan.

De voorzitter: Het is altijd informerend.

**6. Agenderingsverzoek College - Mobiliteitsplan 2040: Sessie terugkoppeling resultaat participatie, thema fijnstof en milieubelasting, beschikbaarheid parkeerplaatsen en 1<sup>e</sup> ideeën voor toekomstig verkeersnetwerk**

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

Aanwezig:

Dhr. Bootsman (GroenLinks)  
Dhr. Damen (Partij van de Arbeid)  
Dhr. Gündogdu (Op Ons Eiland)  
Dhr. Hartmeijer (SP)  
Mevr. Jager (Beter Voor Dordt)  
Dhr. Van der Kruijff (CDA)  
Dhr. Kuhlmann (Dordtse VVD)  
Dhr. Laban (CU/SGP)  
Dhr. Van der Meer (GroenLinks)  
Dhr. Roggekamp (Gewoon Dordt)  
Dhr. Safranti (DENK)  
Dhr. Venderbos Lambinon (Partij voor de Dieren)  
Dhr. Wringer (Beter Voor Dordt)

Insprekers:

Mevr. Roeleveld, adviseur Goudappel  
Dhr. De Winter, adviseur Goudappel

Portefeuillehouder: H. van der Linden



De voorzitter: Ik zei net, ik zal nog even uitleggen waarom dat we voortvarend van start gaan. Wij zullen echt proberen deze avond om elf uur uiterlijk te beëindigen, omdat we wat gasten hebben die ook nog een trein moeten halen. En gezien de huidige weersomstandigheden en dergelijke is het niet fijn wanneer je de één na laatste of laatste trein mist. Tenzij één van u natuurlijk een prachtige logeerplek heeft, waar mensen dan terecht kunnen. Oké, die houden we dan vast. Oké, ik zal eerst even vertellen, de reden waarom dat wij nu bij elkaar zijn, is dat in november de raad de uitgangspunten van het mobiliteitsplan 2040 heeft vastgesteld. En vervolgens is de ambtelijke organisatie, samen met het adviesbureau Goudappel, aan de slag gegaan met het opstellen van het mobiliteitsplan. Zo zijn diverse onderzoeken opgestart en hebben inwoners en organisaties kunnen meedenken via een enquête en een bijeenkomst. Het college heeft gevraagd u vanavond een soort tussenstand te mogen geven. En ondertussen gaat het opstellen van het mobiliteitsplan natuurlijk gewoon door. De planning is dat deze in het tweede kwartaal van dit jaar aan de raad wordt aangeboden. Dan gaan we het politieke debat over mobiliteit weer met elkaar voeren.

De vergadering van vanavond is dus niet bedoeld om het politieke debat aan te gaan, maar vooral te luisteren naar wat er gezegd wordt, wat er gepresenteerd wordt, en verduidelijkende vragen te stellen. En uiteraard, om alles waar u nu voor geïnformeerd wordt, mee te nemen naar het latere debat. Ik wil eerst even iedereen die hier aan tafel zit, vragen om, dan begin ik bij mevrouw Jager, om zich voor te stellen, voor zo meteen de notulen.

Mevrouw Jager: Ineke Jager, Beter Voor Dordt.

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

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

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

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

De heer Hartmeijer: Raymond Hartmeijer, SP.

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op Ons Eiland.

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

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

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

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

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

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

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks.

De heer Safranti: Mehmet Safranti, DENK.

De heer De Winter: Frank de Winter, adviseur bij Goudappel.

Mevrouw Roeleveld: En Rianne Roeleveld, adviseur bij Goudappel.

De voorzitter: Oké, dank u, allemaal. En iedereen welkom, ook nog, ik kan het nu op het scherm zien, de mensen op de publieke tribune en uiteraard de mensen die dit thuis volgen. En aan de knoppen, onze griffie ondersteuning, de heer Clark.

Ik kan weer niet op die achternaam komen, erg is dat toch. Ja, Beemer, ja, natuurlijk. Nee, dat weet ik toch, als ik moet mailen, weet ik het ook. Alleen, nu even niet. De heer Kuhlmann, u heeft nu al een interruptie, mijnheer Kuhlmann?

De heer Kuhlmann: Een punt van orde. Voorzitter, het is goed gebruik dat we, waar er presentaties zijn, dat die vooraf erop worden gezet, zodat we ons goed kunnen voorbereiden, ook voor de vragen die we willen stellen. En zeker bij zo'n omvangrijk stuk, een presentatie van 122 pagina's, vind ik het erg jammer dat dat vandaag slechts een paar uur voorafgaand aan de vergadering is gebeurd. Het was denk ik prettiger geweest als dat eerder het geval was geweest.

De voorzitter: Waarvan acte, dank u wel. Dan zal de heer Van der Linden nu héél duidelijk dit stuk introduceren, denk ik.

De heer Van der Linden: Ja, maar wel heel beknopt, want u heeft eigenlijk al de goede aanleiding weergegeven, en ook de inleiding gedaan. Laat ik me beperken tot in ieder geval twee opmerkingen. De mobiliteitsvisie die we aan het opstellen zijn, is heel maatgevend voor bijna alles wat we in de stad willen doen, als het gaat om ruimte, ruimtegebruik, al die woningen die we willen bouwen, maar ook leefbaarheid van de stad, die we op allerlei manieren willen vergroten. Of het nou gaat om groen, of om meer toeristen willen ontvangen, of om überhaupt een fijnere leefomgeving creëren, mobiliteit, de manier waarop je ermee omgaat, is daarbij heel erg maatgevend. Daarom hebben we ook een proces opgestart wat best lang neemt.

In maart vorig jaar een startnotitie, als het goed is in het tweede kwartaal de visie. En daarom zijn we ook erg geholpen, dat is de tweede opmerking denk ik, in ieder geval vanuit mijn perspectief bezien, door het uitgebreide commissiedebat, gevolgd door een al even uitgebreid en hier en daar herhaald raadsdebat in november, dat erg veel tijd nam.

Maar waarbij wel ook de politieke standpunten duidelijk waren, werden. De hoofdlijnen zijn ook aangevuld en deels gewijzigd met een aantal moties en amendementen. Dat geeft ons kader. En kader hebben we nodig om verder te komen. Want we kunnen eeuwig blijven rondcirkelen in een aantal overtuigingen en gedachtes, maar we moeten uiteindelijk toe naar een plan, naar een visie, die kan leiden tot plannen. Dus ik ben heel blij met de eerste helft die we nu hebben gehad, en we staan nu op een scharnierpunt voor het verdere uitwerken in een visie. Daar is deze bijeenkomst voor. Ik ben het

helemaal eens met de heer Kuhlmann, er zijn heel veel sheets, er valt ook heel veel te vertellen. Maar daar willen we ook wel de tijd voor nemen. Tot zover, dank u wel.

De voorzitter: Oké. Dan wil ik nu meteen maar het woord geven aan mevrouw Roeleveld. Vindt u het, wilt u dat er tussendoor vragen gesteld worden, of eerst even allemaal goed luisteren en de vragen noteren, zodat u later die kunt beantwoorden?

Mevrouw Roeleveld: (Buiten de microfoon) Vanuit ons is het voorstel, we hebben een presentatie, die bestaat uit twee delen. Dus dat we halverwege eventjes een momentje hebben ...

De heer Den Boer: Uw microfoontje.

Mevrouw Roeleveld: (Buiten de microfoon) Waarin we vragen kunnen stellen. En aan het einde van het tweede deel ....

De voorzitter: Nou, ik denk dat dat een heel goed voorstel is.

Mevrouw Roeleveld: (Buiten de microfoon) Prima.

De voorzitter: Dan gaan dat zo maar doen dan. U krijgt nog even een microfoon.

Mevrouw Roeleveld: Dank je wel, super. Ik moet eventjes wennen aan het geluid, om mezelf zo hard te horen. Maar allereerst, dank, dat wij hier mogen zijn en dat we jullie helemaal mogen meenemen in het proces van het mobiliteitsplan, tot en met waar we nu staan. Want dat is eigenlijk het doel waarvoor we hier bij elkaar zitten. En ik begin eigenlijk altijd gelijk eventjes, want waarom doen we een mobiliteitsplan, een beetje een technische dia, maar het vormt de basis voor verkeersoplossingen richting de toekomst. We hebben het hier niet over morgen, maar we hebben het hier over 2040. Het werd al net geschetst, we hebben kaders meegekregen vanuit de veertien uitgangspunten die al zijn vastgesteld. En het doel is om samen te werken vanuit een gedeelde visie op de mobiliteit van de toekomst, en dat gaat dus om meer dan alleen mobiliteit. We komen hier ook op de raakvlakken van mobiliteit, verstedelijking, leefbaarheid, vergroening, et cetera. Maar we doen dit wel vanuit de filosofie, wat kunnen we nou met mobiliteit daaraan bijdragen? Het is een mobiliteitsplan voor 2040, voor de langere termijn, maar het moet er wel voor zorgen dat we morgen op straat de juiste dingen gaan doen, zodat we met elkaar gaan toewerken naar een leefbaar Dordrecht. En het gaat dus zorgen voor een samenhang in de verkeersoplossingen. Maar, ik ga jullie even meenemen, waar staan we nu in het proces?

We zijn begonnen met eigenlijk de situatie in beeld te brengen, wat speelt er nu eigenlijk in Dordrecht? Waar kan mobiliteit aan gaan bijdragen? Wat moeten we in het vizier houden in het mobiliteitsplan? Daar ga ik jullie heel snel in meenemen, omdat, als het goed is, kennen jullie dit al vanuit het voorgaande traject, om te komen tot de uitgangspunten. Vervolgens gaan we naar ambities en doelen, en hebben we daarbij ook de bewoners van Dordrecht gesproken in een tweetal avonden, of een avond en een enquête. En daarna hou ik even pauze, dan kunnen we even vragen stellen. Eventjes, waar staan we, wat hebben jullie gehoord? En daar kunnen we het gesprek over voeren.

En dan begint deel twee. En dat is dat tweede deel, het opstellen van de netwerken. Daar zijn we mee gestart, daar zijn we nog niet mee klaar. Maar we vinden het waardevol om jullie mee te nemen in de gedachtegang en de koers waarop wij nu zitten, omdat we nu nog kunnen bijsturen. Dus dat is deel twee van de presentatie die wij hebben voorbereid, en daarna is dan weer even ruimte voor vragen. Ik hoop dat dat een beetje helder is. Kijk, we doen het voor Dordrecht. En wat je op de bewonersavond merkt, wat je vaak hoort, is dat de aandacht snel uitgaat naar de binnenstad. Daar zijn de mobiliteitsopgaven groot, daarvan weten we, de ruimte is beperkt. Maar Dordrecht is meer. Dordrecht is ook de wijken daaromheen, Nieuw-Krispijn, Oud-Krispijn, de Vogelbuurt. Maar ook de wijken daaromheen, Dubbeldam, Stadspolders, Sterrenburg. De bereikbaarheid van de Biesbosch, de bereikbaarheid van de industrieterreinen. Maar ook, hoe komt de regio naar ons toe? Want dat is economische potentie waarin we als mobiliteit aan bij willen gaan dragen.

Dus we doen het niet alleen voor die binnenstad, maar we doen het voor iedereen, we doen het echt voor Dordrecht. Waarom een mobiliteitsplan? Nou, eventjes de schets. We komen op een detailniveau van netwerken. We gaan het niet hebben, we gaan het dus hebben over netwerken en kwaliteitsniveaus van netwerken. Dus ik heb hier een paar plaatjes. Ik heb hier, wordt het een hoge, snelle fietsroute voor recreatief verkeer, of voor woon-werkverkeer, dan moet het bepaalde kwaliteitseisen hebben. En dat is wat we gaan opschrijven. We gaan het niet hebben over stoeptegels, boomwortels, of iets wat nu op straat toch niet zo lekker is. Nee, we hebben het echt over de langere termijn, en waar moeten we met elkaar naartoe werken? Dus ik vind het wel altijd belangrijk om aan de voorkant te schetsen, waar werken we naartoe? Maar waarom doen we dit nou eigenlijk? Dordrecht groeit, Dordrecht groeit net zoals heel Nederland, staat voor een gigantische verdichtingsopgave, voor de woningen en voor de arbeidsplaatsen aan de rechterzijde. En ze zijn op zoek naar plekken voor woningen en voor hoogbouw. Het staat in het nieuws, het leeft.

Maar dat resulteert in een toenemende druk op de netwerken. En ik heb hier even, het is een vrij technisch plaatje, maar ik begreep dat jullie dat wel ook interessant vinden, gelukkig. Dus ik neem jullie er eventjes in mee. Maar aan de linkerkant hebben we neergezet dat, als we 4000 arbeidsplaatsen en 10.000 woningen dus gaan toevoegen, wat doet dat dan met de netwerken? En dan zien jullie hier aan de rechterkant een plaatje uit het verkeersmodel. Dat gaat dus over de toekomst, als die woningen en die arbeidsplaatsen erbij zijn gekomen. Waar gaat, wat betekent dat dan? En dan zien jullie hier dat we dus een 50 procent toename van de autobewegingen hebben, en hier een 30 procent. We zien ook een paar afnames, omdat er gewoon een aantal ontwikkelingen al zijn vastgesteld, waarbij we ervan uitgaan dat dat in 2040 al is gebeurd. Nou, dus de hoofdwegen nemen sowieso toe. Maar, ook echt het verkeer in Dordrecht gaat nog verder toenemen, als er meer mensen komen wonen. Die mensen gaan bewegen. Zo simpel is het. En die moeten er gaan komen. Dat resulteert in, totaal even voor de samenvatting, 50.000 extra autobewegingen en 20.000 extra fietsbewegingen. Is een verkeersmodel, het is een beetje orde-grootte, maar dan weten we waar we het met elkaar over hebben. Per dag, per etmaal. Ja? Super, want ik snap deze verhelderende ...

De voorzitter: Maar we zouden pas, maar we zouden even wachten tot mevrouw de helft gehad heeft.

Mevrouw Roeleveld: Ga ik versnellen, dan hoop ik dat u sneller uw vraag kunt stellen. Want wat zien we? Op de rijkswegen speelt er natuurlijk ook een enorme onderhoudsopgave. En des te belangrijker, het is dat we voor de Drechtaren ook gewoon bereikbaarheid intern goed op orde houden. En de schadelijke verkeerseffecten, ja, we weten het, geluid, uitstoot, leefbaarheid. Het speelt, het speelt binnen Dordrecht. Je ziet het hier, de geluidsbelastingkaart. Verkeersveiligheid, ook wel een hele interessante. Hier aan de linkerkant hebben we even een paar standaardafbeeldingen van ons neergezet. Want wat zien we hier links? Ik neem het eventjes mee. Dan zie je dus, bij 50 kilometer per uur wegen loopt de fietser het grootste risico. Op 100 kilometer per uur wegen hebben we eigenlijk alles gescheiden. Dus daar zijn de verkeersveiligheidsrisico's toch echt significant kleiner. Op moment dat we dat dan op 30 kilometer per uur brengen, neemt dat risico af.

Wij houden nog steeds risico's op verkeersveiligheid, maar zo kunnen we ernaar kijken. En hier heb ik ook dus de betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer versus ... En dan zien we dus waar de grootste hoeveelheid incidenten gebeuren, en dat is toch vaak tussen het gemotoriseerd verkeer, de auto, het busje en de vrachtwagen. En tegelijkertijd, die fietsers en die voetgangers. Dit is niet alleen Dordrecht, even voor de duidelijkheid, dit is landelijk, deze rechter cijfers. Maar dat geeft wel een beetje een beeld, waar zit nou die verkeersveiligheid? En dat is toch die interactie tussen die voetgangers en die fietsers versus de zwaardere auto's, vrachtwagens et cetera. Waar staat Dordrecht dan gemiddeld over Nederland? We zien het hier, een bron vanuit het SWOV, 2021. Het is redelijk gemiddeld, maar we willen lager, we willen gewoon dat Dordrecht verkeersveiliger wordt.

In Arnhem en in Leiden zijn de opgaves nog iets groter, maar laten we nou vast streven om naar het niveau van Haarlem te gaan, en misschien nog wel lager, met z'n allen. Gewoon een veilig en gezond Dordrecht met elkaar te gaan maken. We staan nog voor de opgave van de klimaatverandering, hittestress, wateroverlast, groen, voor jullie wel bekend, denk ik. En ja, de vergrijzingsopgave, inclusiviteit, betaalbaarheid van mobiliteit, vinden we belangrijke om ook aandacht voor te hebben in het mobiliteitsplan. En dan vind ik deze altijd leuk verwarrend, want hier staat grijs, grijzer, grijst. En dan zou je denken, staat hij op de goede dia? Maar in dit krantenartikel staat dat Dordrecht in de top tien van de meest versteende steden van Dordrecht staat, van Nederland. Dus grijs, grijzer, grijs gaat niet over die vorige dia, we zitten in een vergrijzing, maar dit gaat over de hoeveelheid steen dat we in Dordrecht hebben. En dat hangt samen met de klimaatopgave en de waterberging, leefbaarheid, et cetera.

Nou, zo komen wij vanuit het mobiliteitsplan tot de samenvattende opgaves die we naar voren hebben gehaald. Sorry, ik loop af en toe een beetje voor u langs. Maar wat zien we? We staan voor een enorme verdichtingsopgave. De druk op de netwerken nemen toe, dat hebben we met elkaar gezien. De schadelijke verkeerseffecten hangen daarmee samen, dus die gaan ook toenemen als er niks gebeurt. Verkeersveiligheid komt verder onder druk te staan. Hitte en wateroverlast is daarmee een opgave. De bereikbaarheidsongelijkheid gaat daarmee toenemen én de leefkwaliteit komt onder druk. Nou, dat is nogal een mondvol. En dit hebben we besproken met bewoners, want

daar gaat het uiteindelijk om. Het mobiliteitsplan moet antwoord gaan geven op, bij gaan dragen aan die leefbaarheid van die bewoners. En het is belangrijk dat we dus die opgaves goed in beeld hebben. En Frank neemt jullie daarin mee. Alsjeblieft, wil je deze?

De heer De Winter: Die wil ik ook, dank. Wat vinden de inwoners van mobiliteit in Dordrecht? Heel veel opgaven die Rianne zojuist aan jullie heeft toegelicht, die worden ook echt wel onderschreven en herkend door inwoners en andere stakeholders in de stad. We hebben namelijk in de afgelopen periode eigenlijk twee enquêtes uitgezet, ongeveer met dezelfde inhoud. Waarom, dat leg ik jullie zo dadelijk uit. En we hebben een bewonersavond gehad, waarin we heel veel informatie hebben opgehaald over hoe de inwoners nu aankijken tegen Dordrecht. En we hebben ons uiterste best gedaan om daarin ook eigenlijk de volle breedte van de samenleving een stem te geven, iedereen de kans te geven ook, om daarin inbreng te hebben. En we vinden het ook belangrijk dat dat plan uiteindelijk ook aansluit bij al die verschillende doelgroepen. En daar willen we ons ook echt hard voor maken in dit plan.

Ik ga jullie meenemen door eigenlijk de resultaten van onder andere de enquête, maar ook een samenvatting geven van alles wat op de bewonersavond is verteld. En allereerst wil ik jullie even toelichten waarom we eigenlijk gekozen hebben voor twee type enquêtes die we hebben uitgezet. Dat is een Swipocratie geweest en een enquête. De Swipocratie, dat klinkt allemaal heel erg hip, dat is het ook wel een beetje, want het is eigenlijk een soort Tinder-achtige manier om mensen te laten reageren op stellingen, door gewoon naar links en naar rechts te swipen. En daardoor een hele toegankelijke manier om eigenlijk meningen op te halen.

En ja, is dus ook onder jongeren een heel mooi middel. En we hebben ook een hele, eigenlijk de klassieke enquête uitgezet. En die is ook door, ruim door 700 mensen, of bijna 700 mensen ingevuld. Dus we hebben in totaal zo'n 1500 reacties gehad op mobiliteit in Dordrecht. Wat kwam daar zoal uit? Even een overzichtje. Hier zie je eigenlijk in het linker plaatje, de Swipocratie is grotendeels door mensen ingevuld, die jonger zijn dan 45. En eigenlijk de enquête, de klassieke enquête, zie je eigenlijk dat juist de andere helft van de leeftijdscategorieën in Dordrecht hun stem hebben laten horen. Dus alles bij elkaar zijn we eigenlijk heel erg blij dat het gelukt is om een best wel representatief beeld van Dordrecht te krijgen. Even een voorbeeld van een vraag die bijvoorbeeld in die Swipocratie naar voren is gekomen. Ik moet er natuurlijk niet voor staan. We hebben gevraagd, hoopt u over vijftien jaar nog in Dordrecht te wonen? En nou, we zijn blij dat drie, ruim driekwart ook aangeeft, een jaar, dat doe ik graag, over vijftien jaar hoop ik er nog te wonen.

Dus voor die mensen maken we dit plan ook, en we proberen natuurlijk die andere kwart daar ook nog bij te krijgen, door dit plan goed vorm te geven. We hebben heel veel verschillende vragen gesteld. Een deel van de vragen ging over het huidige reisgedrag. Hoe reist u naar verschillende bestemmingen in de stad? We hebben hier het weergegeven in eigenlijk verschillende leeftijdscategorieën, dus eigenlijk de jonge groep van jonger dan 45 jaar, en een groep van ouder dan 45 jaar. En nou, bevraagd, hoe reist u naar verschillende bestemmingen, werk of school bijvoorbeeld? Wat je hier heel duidelijk ziet, is dat de fiets en de auto belangrijke, of in ieder geval veel gebruikte modaliteiten zijn om naar werk of school te gaan. Het is ook vaak op wat langere afstand. En wat opvalt is dat vooral de jongeren categorie ook het openbaar vervoer

zeker weet te vinden. Nou, ook logisch, omdat een deel daarvan mogelijk ook nog helemaal geen rijbewijs heeft, en het openbaar vervoer ook standaard gebruikt om bijvoorbeeld naar school te gaan. Sport, hobby, familie of vrienden, zie je eigenlijk een beetje eenzelfde patroon. Dat zijn ook bestemmingen die soms nog op wat langere afstand kunnen liggen. Auto en de fiets worden daar veel gebruikt, zie je eigenlijk weinig verschillen tussen de leeftijden. Kijken we naar bestemmingen die iets dichterbij liggen, bijvoorbeeld de binnenstad en de dagelijkse boodschappen, dan zien we eigenlijk dat dat beeld van de modal split, zoals we dat noemen, dus de verdeling van de verschillende modaliteiten, dat hij verandert. En dat de binnenstad, ja, dat is eigenlijk echt een fietsbestemming. Ouder dan 45 jaar is bijna, de helft van de respondenten geeft aan de binnenstad te bereiken met de fiets. Voor de dagelijkse boodschappen is dat eigenlijk een heel erg evenredig verdeelde uitkomst, zowel de auto, als de fiets, als de voetganger, worden daarvoor gebruikt. En daarvoor is het heel interessant om te kijken, verschilt het dan ook nog per locatie in de stad? Want het maakt nog wel uit of je op een plek woont waar veel voorzieningen zijn, waar de supermarkt om de hoek is, of dat je daar toch een langere afstand voor moet afleggen. En dat hebben we ook gedaan. Op deze sheet, en er komen straks mee balken bij, dus heel veel informatie, maar ik ga jullie proberen om jullie in ieder geval de hoofdlijn daarvan over te brengen. We hebben de stad ingedeeld in drie gebieden. Eigenlijk de binnenstad, de schil daaromheen, met Oud-Krispijn, Nieuw-Krispijn, de Vogelbuurt. En de buitenwijken, om het zo maar even te zeggen, met Stadspolders, Dubbeldam, Sterrenburg. En wat we eigenlijk zien ... We zagen trouwens in de enquête, heb ik net niet benoemd, dat eigenlijk al die verschillende gebieden goed vertegenwoordigd zijn in de resultaten. En als we die gebieden dus samen nemen, dan kunnen we ook heel erg duidelijk zien wat eigenlijk de verschillen zijn in het verplaatsingsgedrag van de mensen die daar wonen. En dan zien we dat, die binnenstad is echt een plek waar de voetganger heel veel, of in ieder geval om je boodschappen te doen, kan in de binnenstad heel makkelijk te voet. De fiets wordt veel gebruikt om boodschappen te doen. En de auto, zie je eigenlijk in de binnenstad, wordt hij heel weinig gebruikt om boodschappen te doen. Maar naarmate je verder van die binnenstad afkomt, is het iets vanzelfsprekender dat men daarvoor de auto gebruikt. En dan het reizen naar de binnenstad. Wat daar vooral opvalt is dat, als je naar de schil kijkt en naar het buitengebied kijkt, dat die fiets heel sterk naar voren komt als een middel om naar de binnenstad te gaan. Naar sport, hobby, familie en vrienden, dat is vaak ook wel weer die bestemmingen voor die iets langere afstand. Daar valt eigenlijk op dat er weinig verschil zit tussen de verschillende gebieden in de stad. En dat ook de auto hier eigenlijk best wel een grote rol speelt, of in ieder geval veel mensen die de auto daarvoor gebruiken, ook soms dus vanuit de binnenstad. Dan tot slot, het reizen naar werk en school. Daar zie je eigenlijk voor het eerst dat het openbaar vervoer ook een rol speelt. En naarmate je, als je uit de binnenstad komt of uit de schil komt, dan is dat station ook dichterbij en is het ook vanzelfsprekender om dat te gebruiken om naar school te gaan, of naar je werk te gaan.

De voorzitter: Ik zit even, ik vind het ...

De heer Kuhlmann: Ik hoor u spreken ...

De voorzitter: Sorry hoor.

De heer Kuhlmann: Over de schil, terwijl ik zie ... Volgens mij bedoelt u iets anders dan waar we het normaal gesproken over de schil hebben. Begrijp ik dat u niet gewoon de schil zoals we die kennen bedoelen, maar de wijken Krispijn en Reeland? Ja?

De heer De Winter: Een goede vraag. Ik weet niet helemaal zeker wat jullie natuurlijk nu onder de, normaliter onder de schil verstaan. Maar dat gaat inderdaad om het bruine gedeelte, de middelste, en daar zit, de Reeland valt daaronder, de Vogelbuurt, Nieuw-Krispijn, Oud-Krispijn, Wielwijk, Crabbehof. Dat zijn vooral de wijken die daaronder vallen.

De voorzitter: Ik wil toch even, om niet oneerlijk te zijn, de heer De Kruijff mag ook even zijn vraag stellen.

De heer Van der Kruijff: Ja, voorzitter, maar die gaat nu wel een beetje buiten de orde van waar we waren, dus laat maar zitten. Ik stel hem wel aan het eind.

De voorzitter: Oké. Ik denk, ik wil gewoon even aardig zijn. Ja toch? Gaat u verder.

De heer De Winter: Dank. Een vraag die hier een beetje verband mee houdt, die we in de Swipocratie bijvoorbeeld hebben gesteld, vooral dus door jongeren op gereageerd, wat als we de fietsvoorzieningen, de fietsverbindingen richting het centrum van Dordrecht nu zouden verbeteren, zou dat dan een reden zijn om vaker de fiets te pakken? En daaruit blijkt dat eigenlijk meer dan de helft daar wel positief tegenover staat. En dat stemt ons wel, stemt ons eigenlijk wel positief, want dat betekent ook dat we, met dat wat we in de stad doen, we ook iets kunnen doen aan het mobiliteitsgedrag, de keuze om voor een bepaalde modaliteit te kiezen. Op deze sheets staan ook nog heel veel grafieken. We hebben heel veel verschillende thema's ook bevraagd, verkeersveiligheid, de kwaliteit van de openbare ruimte, parkeren, voor lopen en fiets en hoe de netwerken zijn georganiseerd. En we hebben eigenlijk voor elk thema gevraagd, hoe belangrijk vindt u dit thema, en hoe beoordeelt u dit thema? Hoe is de kwaliteit? Beoordeelt u die goed, of is daar eigenlijk winst op te behalen? En wat we eigenlijk zien is dat eigenlijk alle thema's gewoon heel erg belangrijk worden gevonden.

Maar het wordt pas interessant als we kijken naar hoe ze beoordeeld worden, en daar zien we dan duidelijk verschillen optreden. En de verschillen zijn eigenlijk het grootst bij de bovenste vijf thema's. We zien dat de netwerken eigenlijk over het algemeen best wel goed scoren, daar zit het belang en hoe het beoordeeld wordt best wel dicht bij elkaar. Maar juist de plekken waar het belang en hoe het beoordeeld wordt ver uit elkaar liggen, die zijn interessant, en daar moeten we zeker wat mee in het mobiliteitsplan. En dat zijn eigenlijk vijf thema's, verkeersveiligheid, de kwaliteit van de openbare ruimte, toegankelijkheid, fiets parkeren en auto parkeren. En wat daarin eigenlijk opvalt zijn een aantal zaken. Verkeersveiligheid speelt in elk gebied van Dordrecht, maar is wel iets meer geconcentreerd, of komt iets duidelijker naar voren in de schil, de wijken in de schil. De kwaliteit van de openbare ruimte zien we vooral heel erg duidelijk als een aandachtspunt in de binnenstad en de schil. Voor toegankelijkheid en eigenlijk de inclusiviteit van mobiliteit, zien we eigenlijk hetzelfde terugkomen. Fiets parkeren zien we eigenlijk veel minder in de buitenwijken, dat gebeurt daar ook grotendeels natuurlijk op eigen terrein. Iedereen heeft daar ook ruimte om zijn fiets op eigen terrein te stallen. Maar dat is niet zo vanzelfsprekend in de binnenstad en in de schil. En tot slot, het parkeren. Dat is ook wel interessant, die zien we eigenlijk in elk gebied ook duidelijk



terugkomen als een opgave. Maar in gesprekken met de bewoners kwamen we er ook wel achter, die opgave is niet overal gelijk, die verschillen van elkaar. Daarom hebben we dus ook eigenlijk een bewonersavond gehouden, want die cijfers die zeggen een hoop, maar juist om iets meer verdieping te hebben, hebben we op 13 december met bewoners gesproken. Daar waren zo'n 100 mensen aanwezig. Daar waren ook de mensen die de enquête hadden ingevuld, en daarin hadden aangegeven, ik wil graag betrokken blijven en mee blijven denken. Dus we waren heel blij dat die mensen er waren, om juist ook gewoon wat meer grip te krijgen en wat meer interpretatie te kunnen geven aan de enquêteresultaten. Iedereen had ruim de gelegenheid om met post-its en stickers, en met teksten en schrijven op kaarten, aan te geven en lokaal eigenlijk aan te geven, dit zijn punten waar ik graag verbetering zou zien, of die ik juist misschien wel heel erg goed zou vinden. En dan zie je eigenlijk dat er heel veel van die punten in de binnenstad ook zijn geplakt. De binnenstad was ook ruim vertegenwoordigd, er waren heel veel mensen aanwezig die betrokken waren op wat er allemaal in de binnenstad gebeurde.

Dus je ziet daarom ook een concentratie, er waren misschien wel vier tafels van. Maar ook de andere wijken hebben gelukkig alle tijd gehad, en er waren ook mensen van aanwezig om na te denken over hoe mobiliteit is georganiseerd in hun eigen wijk. Ik neem even een slok water. Eén van de ... Ik zal even een korte samenvatting geven van dat wat er is besproken aan de verschillende tafels, en dan ga ik eigenlijk weer die gebieden langs, dus de binnenstad, de schil. En dan sluit ik af met hoe, ja, wat er besproken is in de wijken daar weer omheen. De binnenstad, vond ik wel mooi, dat werd een beetje getypeerd als een dorp in de stad. Dus eigenlijk een plek waar je alle voorzieningen in de buurt hebt, waar ook best wel veel interactie is tussen inwoners. En de mensen wonen daar ook echt omdat ze een beetje verliefd zijn op het historische karakter van de stad. Nou, dit soort historische straten, daar worden ze heel erg gelukkig van. Dus ze zijn ook in de regel best wel positief gestemd over autoluwe, autovrije straten, juist omdat die aanblik hen heel veel brengt.

Wat gaven ze inhoudelijk aan, wat zijn nou opgaven die daar spelen, volgens hen? We zien dat de ruimte in de binnenstad best wel beperkt is, heeft ook zijn redenen, daar zal Rianne het zo nog wel even over hebben. We zien dat geluid en trillingen, juist omdat vrachtwagens natuurlijk al snel langs de gevel rijden en huizen op staal zijn gebouwd, nou, dat zijn punten die veel zijn genoemd. Weinig groen, pleinen zijn ook best wel versteend. We zien verkeersveiligheid, we zien eigenlijk een concentratie van verkeer. Er zijn heel veel autoluwe en autovrije delen in de stad, maar dat betekent ook dat er bepaalde toegangswegen zijn waar dat verkeer juist wordt geconcentreerd. En de bewoners die daaraan wonen, of daar in de buurt moeten zijn, die merken dat dat best wel voor wat overlast en conflicten kan zorgen, juist tussen autoverkeer en fietsers, tussen fietsers en voetgangers, omdat veel verkeer eigenlijk samenkomt in een beperkte ruimte. Ook hinder zorgt, hinder van verkeerd geparkeerde auto's en fietsen zorgt ook voor eigenlijk belemmeringen in de toegankelijkheid, ook voor mensen die bijvoorbeeld afhankelijk zijn van een rolstoel. Wat we ook zien, of wat we gehoord hebben, moet ik eigenlijk zeggen, is dat parkeren, volgens bewoners, vooral een aandachtspunt is ten aanzien van de vindbaarheid. Dus fiets parkeercapaciteit en auto parkeercapaciteit is niet altijd vanzelfsprekend te vinden in de stad, dus dat is een aandachtspunt. En ja, bewoners geven ook aan, het liefst zouden we alleen bewoners-parkeren zien in de stad. Nou, dat is niet verwonderlijk, want er zijn ook, we hebben vooral met bewoners

gesproken, dus die kanttekening moeten we ook plaatsen. En we willen ook juist ondernemers en andere stakeholders nog de kans geven om ook hun visie ten aanzien van het parkeren hier nog aan toe te voegen. Dus wees ervan bewust, dit is een beetje een eenzijdig beeld ten aanzien van parkeren in de binnenstad. Dan de wijk eromheen, of de schil, zoals ik het benoemd heb. En daar werd vooral benoemd, we zijn, dat het een hele sociale wijk is eigenlijk, waar mensen heel fijn met elkaar wonen, en mensen vaak ook al jong komen te wonen en vervolgens ook niet meer weggaan. Ze verhuizen wel, maar verhuizen vaak binnen de wijk zelf, omdat ze daar fijn op hun plek zitten.

Wat zijn de aandachtspunten die zijn genoemd? Ook een krappe ruimte, dus er is gebrek aan groen, gebrek aan plekken om te spelen voor jongeren, om op een leuke manier bij elkaar te komen op straat. Sociale veiligheid is een aandachtspunt. Het kan soms best wel donker zijn op plekken, of zichtlijnen die niet altijd goed zijn. Kruisend en conflicterend verkeer.

Er zijn best wel wat straten die krap zijn gedimensioneerd, waardoor dus auto's en fietsers en voetgangers soms elkaar best wel in de weg zitten. De Vogelbuurt is daar, daar zijn verschillende plekken voor aangewezen waar dat plaatsvindt. En de parkeerdruk werd daar ook benoemd, als dat er sprake is van een waterbedeffect. In de binnenstad wordt er natuurlijk gereguleerd, en daar merken zij de gevolgen van, door een hoge parkeerdruk in hun wijk. We hebben het er ook al over gehad, wat zou dan een oplossing kunnen zijn, moet dat dan meer gereguleerd worden? Nou, daar was niet iedereen het over eens. Sommige mensen konden daar wel, zagen daar wel heil in, andere mensen waren daarin wat meer terughoudend. Dan tot slot, de wijken dáár weer omheen, dus dan hebben we het over Dubbeldam, over Sterrenburg, over Stadspolders. Dat zijn eigenlijk veel ruimer opgezette wijken, dus mensen wonen daar omdat het ook, het is er veilig, ruim opgezet, kindvriendelijke wijken. En zij benoemen eigenlijk, die speelplekken, daar zou ruimte voor zijn, maar die ontbreken nog een beetje. Er zijn wat delen wat meer verouderd, dus daar zouden we graag wat onderhoud zien aan de weg. Ook daar is verkeersveiligheid een issue, maar die is wel wat, ja, dat werkt iets anders. Excuus, gaat het goed? En, nou ja, daar is vooral de snelheid een issue. Er is veel ruimte, dus verkeersstromen zijn daar ook wat vaker van elkaar gescheiden, vrijliggende fietspaden, vrijliggende autostructuren. Daar is ook iets meer de ruimte voor in die wijken. Maar juist de plekken waar die kruisen, waar oversteekbewegingen moeten plaatsvinden, die vormen een aandachtspunt, en die zijn niet altijd duidelijk herkenbaar, waardoor mensen zich onveilig voelen op die plekken. En parkeren is daar ook een issue, maar dat is weer anders. Dat gaat vaak niet zo over parkeerdruk, maar over mensen die toch heel graag voor hun deur willen staan, zonder dat daar eigenlijk geschikte ruimte voor is. Dus gaat het vooral om, wie parkeert waar? En parkeeroverlast bij het ziekenhuis is ook genoemd. Samenvattend ... Vat jij het samen?

Mevrouw Roeleveld: Ja hoor, is goed.

De heer De Winter: Dan pak jij hem gewoon weer over.

Mevrouw Roeleveld: Ja, dat is goed.

De heer De Winter: Het was een lang verhaal.

Mevrouw Roeleveld: Jazeker, dan kun jij even wat water drinken. Samenvattend merken we dus, en dat hebben we ook getoetst bij de bewoners, ik ga er even wat sneller doorheen, dat we met elkaar toch werken aan een gezond, aantrekkelijk, bereikbaar en een klimaatneutraal Dordrecht. Dit is niet nieuw, dit is op bestaand, deze pijlers voelen we, en is ook een drager in het politiek akkoord, omgevingsvisie, maar ook zeker de uitgangspuntennotitie waar jullie het al uitgebreid over hebben gehad. En ik ga de volgende dia wat sneller doen, want dat is eigenlijk de vertaling van die opgaves die we net hadden. Zijn we eigenlijk, hebben we vertaald naar doelen. En die doelen die zijn dus ook erkend door de bewoners. Dat hebben we besproken, dat hebben we gepresenteerd, en daarvan zeggen ze, ja, die herkennen we. En die hebben we dus aangescherpt met, hoe gaan we daar in het mobiliteitsplan mee om? En nu was er ruimte voor vragen.

De voorzitter: Heel mooi. Dan wil ik toch de heer Van der Kruijff als eerste de mogelijkheid geven.

De heer Van der Kruijff: Dank u wel, voorzitter. Nou, misschien herinnert u het zich nog, in het begin had u het over, gezien al onze doelstellingen, dat het aantal autobewegingen met 50.000 zou stijgen, en de fietsbewegingen met 20.000. Ik vroeg me af waaraan we dat moeten relateren. Heeft u enig idee hoeveel autobewegingen en fietsbewegingen we nu hebben? Oftewel, met hoeveel procent gaat het stijgen? Is daar beeld bij? Want anders zegt dat getal me niet zo ... Ik heb het gedeeld door het aantal dagen en uren in een jaar, en dan kom je op zes per uur uit. Maar ik weet niet, dat zal wel te simpel zijn.

De heer ...: Het was per etmaal, het was per etmaal.

De heer Van der Kruijff: Op een dag ook, trouwens.

De heer De Winter: Ik wil daar wel even kort op reageren. Het is natuurlijk heel moeilijk te zeggen waar je het aan relateert, omdat de verdeling natuurlijk op het netwerk ook best wel wisselend is. En daarom hebben we ook juist bewust dat plaatje aan de rechterkant toegevoegd, waarin je juist ziet dat sommige wegen, en vooral de hoofdstructuren, die krijgen relatief gezien een hoop extra verkeer op hun, voor hun kiezen, om het zomaar te zeggen.

De heer Van der Kruijff: Nog één vraag, voorzitter. Ligt het nog in de rede dat er een keer tellingen gedaan kan worden? Want ik vind altijd, probeer altijd te relateren, wat hebben we nu en wat gaat het dan worden?

Mevrouw Roeleveld: Ik weet niet of er nu meteen tellingen nodig zijn, maar laten we gewoon beloven dat de volgende keer, als we het bij u teruggeven, dat we iets concreter maken wat 50.000 motorvoertuigen per etmaal zijn. Dat we er iets meer een body bij geven. Is dat een goed voorstel, dat we het uit een praktijkvoorbeeld kunnen relateren? Super. Zorgen wij voor, schrijven we op. Ja, ik zie dat er veel goed wordt opgeschreven.

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Ik ben even benieuwd, in de afweging van wat u presenteert, waarom u toch wel een wat eenzijdige keuze heeft voor de feiten en ontwikkelingen die in de presentatie aan bod komen?

Wat bijvoorbeeld opvalt is dat u het wel heeft over de schadelijke verkeerseffecten, en dan bedoelt u natuurlijk ook, van het gemotoriseerde verkeer, maar niet de grote populariteit van bijvoorbeeld de auto in Dordrecht. Dat is natuurlijk zo terug te vinden, als je kijkt naar het CBS en andere cijfers, de afgelopen jaren is steeds meer dan 1000 auto's erbij in Dordrecht, mensen die ervoor kiezen om die auto te nemen. En een ander element waar ik ook dacht, hè, waarom zit dat er niet in? Zoiets als de ontwikkeling van de elektrische auto, die natuurlijk een heel ander beeld geeft op luchtvervuiling. Dat worden er steeds meer, en ook natuurlijk met wetgeving die eraan komt, zit er ook een hele ontwikkeling. Dus vanwaar die toch wat eenzijdige belichting van de ontwikkelingen en de feiten?

Mevrouw Roeleveld: Ik hoorde u twee specifieke aandachtspunten meegeven in deze aanleiding, en dat is de elektrificatie van de auto, dat is wel degelijk iets wat we gaan meenemen in het plan. Maar het aandeel autoverkeer heeft nog steeds impact op uitstoot, geluid, onafhankelijk of het elektrisch verkeer is. Dus we gaan dat zeker een plek geven. En u zegt eigenlijk dat er nu de tendens gaande is, dat mensen bewust kiezen voor meer auto's. En dat is volgens mij ook zeker iets wat we mee kunnen nemen in de aanleiding en in de positionering van het mobiliteitsplan.

De voorzitter: De heer Safranti.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, ik wil de beide personen even bedanken voor de presentatie. Daarbij wil ik toch wel even aangeven dat ik benieuwd ben naar de afspiegeling wie aanwezig was tijdens jullie bijeenkomst, want ik heb gezien of gelezen en gehoord dat er ongeveer 100 man zo'n beetje was. Ik vind het heel fijn hoor dat er van alles is besproken, alleen, ik was eigenlijk toch wel benieuwd naar de afspiegeling, geboorte, achtergrond, dat soort dingen.

Mevrouw Roeleveld: Dat is een hele goede. Ik kan er eigenlijk gelijk op reageren. Mag dat?

De voorzitter: Zeker, graag.

Mevrouw Roeleveld: Uitstekend. Dat is een hele goede, wij zijn er ook op het vizier. Wij waren enorm blij met de grote opkomst van meer dan 100 mensen. We hebben wel aandacht voor dus nog een aantal verdiepende sessies, met name met jongeren, of een specifieke achtergrond, en de ondernemers die staan bij ons op het vizier. Dus dat nemen we mee in de aanscherping van de opgaves voor waar we nu staan. Dus goed punt, onderdeel van een lopend proces, staat op de agenda.

De heer Safranti: Ouderen ook graag.

Mevrouw Roeleveld: Uitstekend.

De voorzitter: Dat werd net gezegd. De heer Bootsman.

De heer Bootsman: Ik had een klein vraagje over wat er net gezegd is van het parkeren van fietsen op de stoep ten behoeve van toegankelijkheid. Dat is inderdaad een groot en bekend probleem. Maar net wordt er aangegeven dat het over verkeerd geparkeerde fietsen gaat, en de ervaring leert dat dat toch niet altijd zo is. Dus wordt er hierbij ook gekeken naar de plaatsing van bijvoorbeeld fietsnietjes? Want ik ken meerdere plekken waar die dingen leuk staan, waar je dus je fiets mag parkeren, maar wat voor gigantische ontoegankelijkheid zorgt, want je kan er no way meer langs.

Mevrouw Roeleveld: Dat is een goed punt. Dat is precies wel de zoektocht op het snijvlak waar we mee zitten met het mobiliteitsplan, wat versus nu op straat, versus waar we naartoe willen. Fiets parkeren is wel degelijk onderdeel, gaan we zo meteen ook, laat ik nog eventjes zien, hoe of op welk detail we ernaar kijken. En volgens mij moeten er zeker uitgangspunten zijn dat die twee met elkaar in balans komen.

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Dank u wel, voorzitter. Ik heb twee vragen. Eén gaat over die verwachting over de toenemende mobiliteit van auto's en fietsen, dat hangt natuurlijk van de verkeersmodellen af die je gebruikt. Mijn ervaring is, ik heb ooit eens onderzoek in Rotterdam gedaan naar verkeersmodellen die men daar hanteerde, en dat bleek een aantal jaren later héél anders uit te pakken.

Dus hoe hou je, is mijn vraag, rekening met de verandering van mobiliteitsgedrag die optreedt? Mijn tweede vraag is, gaat eigenlijk over die bewonersavond. Want wat mij heel erg interesseert, naast wat mensen individueel aan meningen hebben, is tot wat voor oplossingen ze komen, als ze met elkaar in discussie zijn. Want de ruimte is beperkt, dat wordt, komt duidelijk naar voren, en dan moeten er dus keuzes gemaakt worden. En de één wil meer groen, de ander wil meer parkeerplaatsen, en de derde wilde meer ruimte voor de fiets hebben.

De voorzitter: Helder.

De heer Van der Meer: Hoe gebeurde dat op die bewonersavond, dat men met elkaar als het ware gedragen oplossingen wist te vinden?

Mevrouw Roeleveld: Zal ik hem beantwoorden? Nou, ik begin even met de tweede vraag, zeker, dat was het hele doel van de tafels, en mensen uit een eenzelfde gebied met elkaar in gesprek laten gaan, dus die gesprekken zijn zeker gefaciliteerd. En daar hoorde je bijvoorbeeld het voorbeeld over regulering. Zei de één, ja, alsjeblieft, want dan krijgen we grip op wat er hier gebeurt. En een ander zei, nou, daar moet ik nog even over nadenken wat dat voor mij betekent. Precies dat soort gesprekken kwamen naar voren. En op uw eerste vraag, een verkeersmodel is inderdaad een prognose en doet een schatting voor de toekomst. Maar met beleid en met maatregelen proberen we daarop te gaan sturen. Het geeft ons grip op wat het zou kunnen gaan doen, maar het is geen werkelijkheid. We kunnen daar niet 100 procent op vertrouwen dat dat gaat plaatsvinden. En zeker in Rotterdam herken ik uw voorbeeld.

De voorzitter: De heer Laban.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. Ik geniet van de presentatie, ik vind het prachtig wat er allemaal te zien is, en hoe dingen onderzocht zijn. Maar jullie gaven één voorbeeldje van die Swipocratie, zoals je dat noemt, als er betere fietsverbindingen zouden zijn naar het centrum, zou ik vaker de fiets pakken. Dus nou, ruim 50 procent zegt, dat zou ik doen.

Dan zou je denken, oké, dus dan moeten we heel veel energie gaan steken in, van de buitenwijken naar het centrum goede verbindingen aanleggen, want dan pakt iedereen de fiets, ontlast het centrum, en dat gaat ons helpen. Maar er zijn maar twee mogelijkheden, links of rechts, ja of nee. Dan krijg je eigenlijk dezelfde vraag als wanneer je zo'n soort vraag stelt aan mensen, zou je biologisch willen eten? Dan zegt 60 procent, ja, ik wil wel biologisch eten. Maar op het moment dat ze voor het schap staan, pakken ze toch weer de kiloknaller, om het zo maar te zeggen. Op welke manier kunnen jullie waarborgen dat de antwoorden die hier gegeven zijn, ook recht doen aan de keuzes die we moeten gaan maken voor de langere termijn?

De heer De Winter: Ik vind dat een hele leuke vraag, dan hebben we het over gedragsbeïnvloeding natuurlijk van mobiliteit. Dat is ons vak, dat is ook het moeilijkste van ons vak, dat is echt het moeilijkste van ons vak. Want, nou ja, het voorbeeld wat je al noemt, dat is heel herkenbaar en dat geldt ook zeker voor mobiliteit.

Ons beeld is, is dat die fietsverbindingen echt niet het enige moet zijn waar we het dan op moeten gaan inzetten, omdat mensen daarop gereageerd hebben. Daarom willen we het juist als een heel pakket van maatregelen gaan opstellen, zodat eigenlijk al die maatregelen, die verandering in het mobiliteitsgedrag aanmoedigen. Dus ja, eigenlijk van zoveel mogelijk kanten daar eigenlijk op sturen.

De heer Laban: Dat was eigenlijk niet de vraag. De vraag was, hoe betrouwbaar, hoe betrouwbaar is het antwoord op de vraag. Jullie hebben een aantal van die vragen gesteld in de enquête, met het swipen links, rechts, wat vooral door jongeren gedaan werd. Maar je hebt maar twee keuzes, hè, daarmee noemde ik ook, biologisch eten, ja of nee. Ja, natuurlijk wil ik dat wel, maar op het moment dat je dat ziet. En als er zoveel vragen gesteld zijn, dan krijg ik daar reacties op, maar wat is de betrouwbaarheid daarvan?

De heer De Winter: Het gaat, we hebben eigenlijk de intentie natuurlijk bevestigd, en dat is waar mensen op kunnen reageren. Dus ja, deze kanttekening die moeten we daarbij plaatsen, dat is helemaal terecht.

De voorzitter: De heer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, dank u wel. In ieder geval bedankt voor deze presentatie. Eigenlijk in het verlengde wat mijn collega's aan mijn overkant ook hebben proberen te achterhalen, heb ik het volgende. Hebben jullie ook in deze sessies, die praatsessies, ook kunnen achterhalen of de deelnemers zich ervan bewust zijn, wat zij aangeven, of ze zich ervan bewust zijn dat zij daar de veroorzakers van zijn? En om het te verduidelijken, men klaagt over verkeerstoename, of althans de druk is enorm. Nou, wie zijn de gebruikers? Dat zijn de mensen zelf die aan tafel zitten. En ten tweede is, ik heb ook gezien over aantal parkeerplaatsen, dat er te weinig parkeerplaatsen zouden zijn,

eigenlijk over de hele stad. Dat zij zich ook moeten realiseren dat er soms woningen zijn, of gezinnen met twee of drie auto's. Is men zich daar wel van bewust dat datgene wat zij inbrengen, dat zij daar debet aan zijn? En of zij daar ook nog iets aan willen doen? Ik weet niet of die vraag is gesteld, expliciet.

Mevrouw Roeleveld: We hebben wél het gesprek gevoerd over eventuele oplossingen, en dus de effecten daarvan. Het gesprek hebben we wel geprobeerd te starten, maar dat zou denk ik nóg scherper kunnen. Dus deels denk ik, ja, maar ik kan geen 100 procent ja zeggen. Is dat een eerlijk antwoord?

De voorzitter: Ik vind het wel een hele mooie vraag, trouwens.

Mevrouw Roeleveld: Ik ook. Het zou een mooie toetsvraag zijn.

De voorzitter: Om dat te bedenken. De heer Damen.

De heer Damen: Op de vraag van de heer Laban gaf u aan dat je naar meer oplossingen moet kijken. Betekent dat ook dat jullie conclusies dadelijk ook betrekking hebben op ruimtelijke ordening, waar zouden sommige functies in de stad moet komen? Zodat, als je het fietsverkeer wil bevorderen, dat je daar ook logische routes voor maakt.

Mevrouw Roeleveld: Wil jij hem beantwoorden?

De heer De Winter: Het antwoord daarop is eigenlijk, nee. Dit plan gaat echt over mobiliteit, maar daar hoort wel een grote 'maar' bij. Dit plan stellen we, stelt Goudappel niet alleen op, dat doen we met heel veel ambtenaren. Nou, een deel zitten hier ook achterin, en hebben we heel veel contact mee. En dat zijn niet alleen mensen die op beleidsterrein verkeer en mobiliteit inzet plegen. Maar we hebben, bij elke tussenstap spreken we uitgebreid ook met mensen van andere beleidsterreinen. En ruimtelijke ordening die zijn er altijd rijk vertegenwoordigd, omdat dat juist dus heel erg verband houdt met, waar word je verkeer gegenereerd en waar zijn je bestemmingen en welk type verkeer genereert dat? Dus daar wordt zeker over nagedacht, en ook bij nieuwe ontwikkelingen hoort mobiliteit daar zeker bij. Maar dit plan zet daar eigenlijk niet de kaders voor, en richt zich echt op mobiliteit.

De voorzitter: De heer Venderbos nog één vraag, en dan gaan we over naar het tweede deel.

De heer Venderbos Lambinon: Dank u wel. Dank u, voor de presentatie. De beoordelingen zijn eigenlijk allemaal in het belang van de eigen wijk. Maar als binnenstadbewoner wil ik heel graag alleen maar parkeerplekken en garages voor de binnenstadbewoners. Maar we hebben vaak gezien dat bijvoorbeeld op zaterdagen de binnenstad volloopt met bewoners uit de andere wijken. Is dat ook meegenomen? Want wij kunnen wel als binnenstadbewoners zeggen, weinig parkeerplaatsen, maar de buitenwijk bewoners die willen allemaal met de auto de binnenstad in.

De heer Venderbos Lambinon: Nou, bijna allemaal.

Mevrouw Roeleveld: Mag ik er op reageren?

De voorzitter: Zeker, graag.

Mevrouw Roeleveld: Ik zou hem graag even willen vasthouden tot we zo meteen, want we gaan zo meteen nog eventjes met de netwerken en de strategie aan de slag, en dan hoop ik daar meer antwoord op te geven. Maar het is, u kunt erop vertrouwen dat wij als adviesbureau niet alleen maar vanuit het belang van de bewoner ... De bedoeling is dat we alle belangen bij elkaar gaan brengen en te komen tot een geheel wat werkt voor een heel Dordrecht, en regio.

De voorzitter: Een hele korte aller-allerlaatste vraag.

De heer Gündogdu: Mijn eerste vraag is, werkt u ook met verkeerskundige modellen, en heeft u in die praatsessies ook die modellen voorgelegd? De consequenties van een aantal variabelen in verkeerskundige modellen, en de uitwerking daarvan in een bepaald wijk.

De heer De Winter: Dat hebben we niet gedaan. We hebben jullie wel een beeld van het verkeersmodel en de toename van het verkeer op stadsniveau laten zien. Die hebben we ook gedeeld met bewoners op wijkniveau. En de verdere details hebben we ook, hebben we hen eigenlijk bespaard, omdat we juist dit als doel hadden om veel informatie op te halen die avond.

De voorzitter: Oké, helder. Ik wil toch even twee minuutjes, even pauze nemen om de deuren open te zetten, omdat ik merk dat het zuurstofgehalte hier weer aardig zakt. En als we nu zo nóg een presentatie krijgen, houden we het niet vol. Dus even twee minuutjes, sharp. Ik had twee minuten sharp gezegd en die ga ik dus nu ook gewoon handhaven, ga ik eindelijk ook eens handhaven. Dat ik dat woord zou gebruiken en ook nog uit zou voeren. Dus ik wil vragen of het tweede deel van de presentatie kan beginnen.

Mevrouw Roeleveld: Yes, let's go.

De voorzitter: Dank u.

Mevrouw Roeleveld: Wij hebben weer helemaal frisse lucht. Jullie ook hopelijk? Ik zie hier koekjes, suikers, dus sharp. Opnieuw, als er terminologie vragen zijn, zal ik ze wel even verhelderen, maar de rest van de vragen doen we weer aan het eind, zodat we er in één keer doorheen kunnen.

De voorzitter: Daar wil ik nog even een aanvulling ook geven, want de meesten van ons zijn nogal gewend aan een heel uitvoerig betoog voor tot de vraag te komen. Stel gewoon uw vraag; even aan degenen die aan tafel zitten.

Mevrouw Roeleveld: Super. Ik ga gewoon eens eventjes aan de slag. Deel twee, want we gaan namelijk nu echt aan de slag met het mobiliteitsplan. Waar we net zaten met de situatieschets, het luisteren naar wat er speelt in Dordrecht, zo gaan we aan de slag met het bouwen van het mobiliteitsplan. En daarbij wil ik duidelijk maken, we zijn aan de slag met het bouwen van de kaartbeelden.



Wat hier staat is nog in concept, we zijn echt nog work in progress. We hebben één sessie met ambtenaren gehad, en hebben er een vertaalslag op gemaakt, en daar zijn we mee bezig. Dit is ook nog niet teruggelegd bij bewoners, dit is nog niet teruggelegd bij de ambtenaren. Dus ik wil gewoon die nuance wel even van de voorkant maken. Waarom presenteren we het dan wel? Omdat we het toch belangrijk vinden om jullie mee te nemen in de filosofie en het product waar we naartoe werken. Nou, dat eventjes als eerste. Ik begin even kort met de geschiedenis. Ik hoorde net, to the point, dus dat ga ik ook proberen te doen.

Maar toch een klein geschiedenislesje, want dat geeft ons altijd een beetje feeling bij, wat is Dordrecht, wie is Dordrecht en waar staan we voor? Want Frank schetste het al heel erg, we hebben hier die binnenstad, die is ontwikkeld, die ontwikkelde zich rond 1830, gericht op het water. Economie vanuit water stond daarin centraal. En hier rechts onderin, we hadden daar eigenlijk alleen maar de voetgangers, we hadden nog geen fiets, we waren alleen maar aan het lopen. En daar is ook die bebouwing en die openbare ruimte op ingericht, lopen richting het water. Vervolgens ontwikkelde Dordrecht zich verder. Hier ontstond een spoorlijn, een station, en je merkt dus dat, naarmate dat verder ging, dus openbaar vervoer werd hier de drager. De tram, karren, en nou, je kent het wel. Je ziet hier, als we dan nog eentje doorklikken, zie je dus dat Dordrecht zich over dat station heen klapt. Dus de bedrijvigheid en die arbeiders, woningen, die zien we daar dus ook in terug. En we hebben hier eigenlijk twee modaliteiten die toen centraal stonden, de beweging, de bewegingen, de mobiliteit van de Dordrechtenaren, dat is dus openbaar vervoer en die fiets. En hier zien jullie dat dus ook, er was nog geen auto. Dat was de ruimte tussen de woningen, tussen de voorgevels die wij ontwikkelden in de buitenruimte. Nou, nog één stap verder, kijk, hier komt die auto in. Tot hiervoor was de auto alleen voor de rijke, er stond een auto, maar niet een hele straat voor auto's. De auto komt hier steeds meer in het leven van de mensen, en je ziet dus ook hier dat dit meer die uitleg wijken worden die veel ruimer opgezet zijn. En ja, die auto wordt de drager van het leven, de drager van de mobiliteit, van de verplaatsingen. Dit is nog wel voor de tijd van de oliecrisis en Stop de Kindermoord. Dus we vonden, we dachten, de auto is alles, de auto, dat gaat gewoon nooit meer weg. En dat ontwikkelt zich verder. Wat zei, wie zei er iets?

Mevrouw Roeleveld: Ik snap het, ik snap het, want we zien hier, hier al die wijken, heeft zich ontwikkeld. En je ziet hier, het inwonersaantal gaat door, die auto blijft de drager. We nemen ook wat meer ruimte tussen die voorgevels, zodat de mobiliteit daar kan staan, we hebben groen, we kunnen alles wel inpassen. Maar we zien hier een probleem ontstaan, Dordrecht zit vol. We kunnen, er zit gewoon geen inwonersgroei meer in Dordrecht. En nu staan we voor deze opgave. We willen wel gaan verdichten, maar we zitten vol, dus we gaan op zoek naar locaties om toch in te breiden. Maar we hebben het er al over, ook die netwerken, die druk neemt maar toe, neemt maar toe. En dat is de opgave waar we met elkaar nu voor staan. Gegeven deze geschiedenis, dus ik heb het kort gehouden, want ik kan hier echt eindeloos over uitbreiden, mijn achtergrond zit er een beetje in. Gegeven deze geschiedenis komen we dus op die drie types die Frank ook al even aanhaalde. De schil, de term, kunnen we het over hebben, maar die binnenstad, die bebouwingsdichtheid is heel hoog en de openbare ruimte is heel laag. Dat kwam dus omdat iedereen vroeger liep, toen die woningen zich ontwikkelden. Hoge voetgangersdichtheden is dus dan ook logisch, en we hebben weinig ruimte voor groen.

Even de samenvatting van alle opgaves die we in beeld gebracht hebben. Dan hebben we die ruimte daaromheen, de schil, wij noemen dat ook wel het B-gebied. Maar om uit de termen te blijven, hier zie je het, er is iets meer ruimte tussen de gevels, maar dat is uit de tijd dat de auto alleen voor de rijken was.

We zien hier wel ook een opgave in mensen die daar wonen, dus mensen blijven er heel lang wonen, maar het is ook een gemengd gebied waar mensen wonen, met allemaal verschillende types inkomens. En wat zien we? Is dat de grote infrastructuur erdoorheen lopen. Dus we hebben hier hoge kruispunt belastingen en veel verkeersstromen. Dat blijkt ook uit die gesprekken met die bewoners. Want echt uit deze, uit deze tafel kwam verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, kwam echt naar voren, jongens, daar moeten we iets mee. En omgekeerd zien we hier dus ook, als we toch eventjes naar de uitstoot NO<sub>2</sub> kijken hier, dat zit hier toch ook in die A en die B, of in die binnenstad en die schil eromheen, ligt daar die focus. En dan hebben we die buitenwijken. Nou, jullie kennen het al, hier een foto van Dubbeldam, een wat hoger autobezit dan gemiddeld in Dordrecht. Vinden we denk ik ook niet zo gek. En we hebben daar wat meer woonkernen, dus stadsharten noemen we dat. Dus we hebben hier die binnenstad, heel veel voetgangers. Maar die wijk typeert zich ook door hun eigen kerntjes, waar mensen weer toch heel veel lopen. En de nabijheid van groen en de aanwezigheid van groen vinden wij heel typerend voor deze wijken. Dan hebben we nog de bedrijventerreinen. Nou, opgaves met hele hoge snelheden zien we daaruit naar voren, lopen ook de gevaarlijke stoffen routes omheen. En nou, waarschijnlijk logisch, weinig voetgangers. Toch even leuk om in beeld te brengen. En de bovenregionale bestemmingen, die moeten we echt niet vergeten, want dat zijn plekken, die zijn voor Dordrecht belangrijk, voor de regio belangrijk, en die moeten dus echt multimodaal aandacht krijgen. En wat zien we daar? Dat ze op plekken liggen met een hoge bebouwingsdichtheid, of hier aan de spoorlijnen, Biesbosch natuurlijk, in de buurt van het groen. Dus hier kom ik zo meteen nog eventjes op terug. Maar dit zijn de gebieden die wij centraal stellen in het opstellen van het mobiliteitsplan. Dus we maken niet een mobiliteitsplan dat we knip en plak, hop op heel Dordrecht. Nee, het moet voor Dordrecht op maat zijn. En voor Dordrecht op maat betekent, passend bij de ruimte die we hebben, de mensen die er wonen. En daar moeten we maatregelen voor gaan bedenken. En waarom vertel ik jullie dit? Want we staan hier, dit is het aandeel korte ritten dat nu nog met deze modaliteiten gemaakt wordt. En we zien dat er nog een groot aandeel binnen Dordrecht, met oorsprong of bestemming in Dordrecht, met de auto wordt gemaakt. En hier moeten we aandacht voor hebben.

Ze mogen wel als ze noodzakelijk zijn, maar er liggen hier wel kansen om ruimte te creëren. Die auto die neemt gewoon meer ruimte in dan een fiets, dan een voetganger, dat weten we met z'n allen, dus hier liggen kansen. Maar opnieuw, de Dordrechtenaar moet wel gewoon mobiliteit hebben dat voor iedereen toegankelijk, betaalbaar, inclusief, et cetera is. Dus laat dat even voorop staan, auto's mogen blijven, iedereen heeft een mate van auto toegankelijkheid, maar misschien zijn er alternatieven. En dit zijn er voor de wat grotere ritten, die meer openbaar vervoer kansrijk is. Want waar hebben we het nou eigenlijk over? Een heel ander plaatje. Wat we eigenlijk zien is dat de korte ritten, naar de basisschool, naar het park, naar de winkel, of dat nou in de binnenstad is of in Sterrenburg, die kunnen met de voet en de fiets misschien wel gemaakt gaan worden in de toekomst, op moment dat de gelegenheid daartoe is en de

vraag daarbij past. Dan hebben we de middellange ritten, naar het station, de middelbare school, openbaar vervoer, de fiets, maar soms ook de auto misschien. En zeker voor de langere ritten kom je meer richting openbaar vervoer en de auto terecht.

Namelijk, in welk gebied willen we, waar willen we de openbare ruimte aan besteden, de beschikbare openbare ruimte? Daar gaat dit plaatje om. Ik kan me voorstellen dat hij een beetje technisch is, maar hier, we hebben weinig beschikbare ruimte, we hebben veel mobiliteitsbewegingen. En waar willen we dat dan aan gaan besteden? En dat is hier toch iets meer vierkante meters voor de voetganger, terwijl we eigenlijk zeggen, hier mogen ook nog best wel wat vierkante meters aan de auto, het openbaar vervoer, de fiets, besteed worden. Ik ga jullie even meenemen in de aanzet voor netwerken, en dan hoop ik dat het iets meer landt. Mijn technische verhaal wat ik tot nu toe, dat filosofische verhaal van Dordrecht, of ik jullie daar een beetje verder in mee kan nemen. Wat ik al zei, kaartbeelden zijn in concept, moeten nog bij de ambtenaren teruggelegd worden. Maar het gaat om de filosofie, waarbij centraal staat, de STOMP matrix, voor iedereen bekend denk ik, want hij is opgenomen in de uitgangspunten. Maar stappen, trappen, openbaar vervoer, Maas en parkeren. En de netwerken zijn opgebouwd ... Sorry, wat zegt u? Sorry. Personenauto, excuses. Nou moet ik even schakelen. De netwerken zijn opgebouwd aan de hand van een aantal vertrekpunten. En de belangrijkste daarvan is de veertien punten uit de uitgangspuntennotitie. Daar zijn we mee begonnen. Punt twee zijn bestaande beleidsdocumenten. We gaan het wiel niet opnieuw vaststellen of uitvinden, het is een vertrekpunt. En dat toetsen we of dat op maat is bij de gebieden van Dordrecht, passend bij de ruimte die we hebben. Dat is de filosofie waar we met elkaar mee bezig zijn. Dus we vinden, we gaan niet helemaal vanaf scratch beginnen, maar jullie zullen zo meteen heel veel beleidsdocumenten ook langs zien komen. Ik begin gewoon even conform STOMP-principe, bij de voetganger. Nu ga ik snel klikken, jongens, dus let op, want het is bijna een stripje. Kennen jullie dat boekje van vroeger dat je, als je zo heel snel doorbladerde, dat het hondje er zo overheen liep? Dat hoop ik dat jullie dat nu ook een beetje hebben. Op deze dia's staan de richtinggevende uitgangspunten die voor jullie bekend zijn, als het goed is. Ik pak ze hier eventjes voor de voetganger. We maken belangrijke looproutes korter door doorsteken te realiseren. Maar wat zijn dan die belangrijke looproutes? Dat is waar het mobiliteitsplan hopelijk nu invulling aan gaat geven, en we verbeteren loop- en fietsroutes waar dat kan.

Dat geldt ook voor een aantal fysieke maatregelen met betrekking tot auto en basisvoorzieningen. We zeiden het net al, we moeten goed te voet bereikbaar zijn. En hieronder zien jullie een aantal documenten, bestaande beleidsdocumenten, die we daarvoor als vertrekpunt hebben genomen. Wat zien we? De loopafstand tot deze voorzieningen moet in elk geval centraal komen te staan. De binnenstad, logisch, maar ook die harten die ik net noemde in de wijken Dubbeldam, Sterrenburg, Stadspolders, maar ook hieronder.

Maar ook in het B-milieu zijn iets minder die kernen zichtbaar bij ons nog, maar ook daar moet de voetganger en die bereikbaarheid naar die voorzieningen centraal komen te staan. Dan hebben we hier bijvoorbeeld een stukje uit de zero-emissie logistiek, waarbij al aandacht is besteed aan autoluw en de voetgangerszones. Dat gaat dus ook landen in het mobiliteitsplan. De loopafstand tot stations is enorm belangrijk, voor en na transport naar openbaar vervoer, moeten op orde zijn. Opnieuw eventjes een studie er tussendoor uit het Verkeersstructuurplan, waar daar al over nagedacht is, en wat gaat landen. En de

samenvattende dia zie ik even niet. Maar dat was de voetganger. Zal ik hem even terug klikken. De samenvatting is dus, te voet de bereikbaarheid van de harten van de voorzieningen waar we dat willen, en lopen naar stations en openbaar vervoer is enorm belangrijk. Ga ik nu even snel door naar de fiets. Ook hier hebben we de richtinggevende uitgangspunten, inclusief de stallingsruimte voor de bakfiets, krijgt ook een plek, even voor de beeldvorming, is opgenomen. Langzaam verkeer opnieuw, doorgaande fietsroutes en we verbeteren de loop- en fietsroutes. Ik ga ze niet allemaal oplezen, want daar hebben we eigenlijk de tijd niet voor, jullie kennen ze. En hoe werkt dat dan? Een fietsnetwerk van Dordrecht in de toekomst moet invulling geven aan sterke radialen. Die bereikbaarheid, wat toch die bewoners zeiden, vanuit deze wijken naar die binnenstad, maar ook omgekeerd. Mensen uit de binnenstad, die toch echt wat minder groen binnen hun bereik hebben, willen ook naar de buitengebieden kunnen fietsen. Dus het gaat niet alleen om die bereikbaarheid van die binnenstad, het gaat hier om de bereikbaarheid van Dordrecht, alle kanten op. En dan kom ik gelijk bij nummer twee. Kijk, dit is een beetje dat stripverhaaltje. Dat betekent dus dat we een netwerk moeten gaan maken, want ook dat is niet allemaal richting Dordrecht, maar we willen ook tussen wijken kunnen fietsen. Dus dat moet gewoon, dat netwerk moet een drager gaan worden binnen Dordrecht. Hé, die Buitenpoorten, ik noemde ze al. Dus we willen eigenlijk verder, we willen niet in de buitenwijken komen, of in de Sterrenburg en zo, maar we willen daar doorheen, om ook lekker te kunnen recreëren, hardlopen, wielrennen, ik bedenk het maar. Maar misschien ook lekker met de kinderen of met de hond wandelen. En daaronder moet gewoon een fijnmazig basisnetwerk zitten, waarbij we, als we niet aan de hoofdfietsroute wonen, dat we wel lekker op de hoofdfietsroute kunnen komen. En een recreatief netwerk is daar ook gewoon een onderdeel van. We willen werken aan een gezond Dordrecht, dus daar draagt dit enorm aan bij. Dan zien we wel een paar barrières, dat zal jullie vast niet verbazen. Maar we hebben hier de Laan der VN, die loopt daar doorheen, terwijl we daar wel ook een paar sterke radialen hebben getekend. We hebben hier het stationsgebied, de Krispijntunnel, en ook hier aan de zijkanen zie je dus dat het spoor een flinke barrière, en de N3. Daar kom ik zo meteen nog eventjes op terug. Maar dit zijn de puzzels waar we in het mobiliteitsplan mee worstelen. Een aantal stukken die we voor fietsen hebben gebruikt, die hebben we nu even achteraan gezet.

Verkeersstructuurplan opnieuw, hebben ze ook gekeken naar de fietsstructuren nabij de Spuiboulevard. Interwijkverbinding onder het station, zijn we ons bewust van, gaat landen, gaan we mee aan de slag. En de Krispijntunnel, ik noemde hem al eventjes, één van de barrières. Wat gaat daar gebeuren? Kom ik nog op terug. Want er zit natuurlijk een enorme autoverbindingen nu, dat is gewoon ook met een reden. Openbaar vervoer. Ik ga in een sneltreinvaart, zijn jullie nog mee? Oké, even checken of de zuurstof heeft gewerkt. Opnieuw even de uitgangspunten, voor jullie bekend. Er is hier een Uitvoerings- en investeringsprogramma voor de doorstroom van het openbaar vervoer, dat gaat hier landen. En opnieuw de uitgangspunten. Wat zegt u? Ja, ik ben ook helemaal buiten adem, ik ga zo meteen even wat water nemen. Wat ik wel leuk vond om jullie even mee te nemen is, in het dashboard van de OV-Klantenbarometer, wat vinden ze nou van het openbaar vervoer in Dordrecht? Kennen jullie dit? Heeft iemand hier ooit naar gekeken? Kijk, gelukkig, gelukkig. Nou, ik vind het zelf altijd wel fijn, want wat vinden, wat wordt er nou, hoe wordt het openbaar vervoer?

Dit gaat wel over de hele Drechtsteden, dus niet alleen over Dordrecht, dat wil ik nuanceren, dus ook de regionale lijnen zitten hierin. Maar wat ik wel mooi vind is, waar we hier in 2018 en '19 eigenlijk daalden, contra op de landelijke trend, zitten we er nu weer gewoon op. Dat vind ik wel fijn, dus dat is wel lekker, wel dus heel de ... Wat ons ook opvalt is dat veel mensen dus voor onderwijs en voor woon-werk, en vaker het openbaar vervoer gebruiken. Dus we hebben niet zoveel sporadische ov-gebruikers. We hebben veel hoogfrequente ov-gebruikers die het echt in hun dagelijks systeem hebben zitten. En wat zijn de verbeterpunten? Het aantal ritten. Dat is altijd eigenlijk wel een onderwerp van gesprek. Niets. Dat is wel mooi, dus mensen hebben aangegeven 'niets'; jullie hoeven niks te verbeteren. En de stiptheid. Dus punten van aandacht. Nou, nemen we mee. En wat zien we nu eigenlijk in het openbaar vervoer netwerk van Dordrecht? We zien een aantal hele sterke radialen, en die zagen we eigenlijk bij dat fietsnetwerk ook al langskomen. Dus het gaat om het verbinden van Dordrecht met elkaar, maar dan met het openbaar vervoer én de ontsluitende lijnen die daar eigenlijk onder liggen. En dat is de puzzel die gelegd moet gaan worden. Hoe willen we dat verbeteren, hoe willen we dat gaan versterken en welke rol hebben wij daarin, als Dordrecht? Maar behouden is wel echt een must in de plannen die we hebben. Het is belangrijk dat we Dordrecht verbinden met de regio, daar hebben we dus nu al een aantal sterke lijnen voor hier, richting het noorden en het westen. En vervoer over water zit erin, hebben we aandacht voor. Hubs, die hebben wij naar gekeken. Het is een aanzet opnieuw, nog niet teruggelegd bij de ambtenaren, maar toch voelden wij de behoefte om daarnaar te kijken. Want dit zijn plekken waar veel lijnen bij elkaar komen en waar we ook hoge aantallen in- en uitstappers zien, en waar we dus eigenlijk potentie zien voor voor- en natransport, maar ook wel belangrijke verbindingen in de wijk. Dus zoals je hier ziet, kan heel Krispijn et cetera hier op meeliften. Dus ook op die manier gaan we kijken of deelmobiliteit, openbaar vervoer, bij elkaar kan gaan komen in het plan. En vraaggericht OV is echt een punt van aandacht, waar we naar kijken. In ieder geval, waar OV niet meer toegankelijk is, moet daar aandacht voor zijn, zeker gegeven de vergrijzing. En dan heb ik het nu over niet de grijs, grijzer, grijst, maar over de vergrijzing, dat er meer ouderen komen, vraaggericht vervoer, maar ook de bereikbaarheid van industriegebieden. Als je dat niet met regulier openbaar vervoer, hoe gaan we dan wel zorgen voor die bereikbaarheid naast andere mogelijkheden? En dan hebben we nog de recreatieve verbindingen die wij toch ook hier weer op de kaart hebben gezet. Een oude verbinding, hij heeft gereden, nu niet, heb ik begrepen.

Openbaar vervoer, gaan we door, de auto. Sorry, ik klikte heel snel, dat was niet de bedoeling. De auto, namelijk niet minder belangrijk. Opnieuw de uitgangspunten, ik ga ze niet helemaal voorlezen. Maar hieronder weer de belangrijkste documenten die we daar sowieso voor meenemen. Slijpen aan een diamant, motie '30 in z'n drie', het Maasterras, Dordtse Spoorzone en het Verkeersstructuurplan, voor jullie bekend, het hoofdnetwerk. En ik moet zeggen als adviseur, het is iets wat veel druk op Dordrecht geeft, maar het heeft ook kansen. Want we hebben gewoon al heel veel toegangspoorten naar die hoofdstructuur. Dus als we kijken, dan zien we gewoon al best wel wat inprikkers vanaf die hoofdstructuur die wijken in. Aandacht voor het Maasterras, daar zijn ze druk bezig met die aantakking op die hoofdstructuur, om die beknopter te maken. Ik heb hier even een screenshot vanuit Google Maps toegevoegd.

Het is nu een vrij langgerekt knooppunt, wat heel veel ruimte inneemt. Ze zijn enorm aan het puzzelen om te kijken of we dat wat compacter kunnen maken. Dus hier ligt een puzzel, vandaar dat kader eromheen. Maar je ziet eigenlijk dat vanaf die knooppunten bijna alle wijken al direct te bereiken zijn. Bovenregionaal bestemmingsverkeer, daar speelt de auto gewoon een enorm belangrijke rol. Dus bovenregionale bestemmingen moeten zeker ook per auto bereikbaar zijn, maar zeker ook multimodaal. Dus we hebben daar aandacht voor, bereikbaarheid per fiets, per OV en per auto. Daarom lichten we ze net al eventjes uit, maar we hebben het hier over Gezondheidspark, Leerpark, binnenstad. Maar ook de Biesbosch en de natuurgebieden aan deze zijde spelen daarin een hele belangrijke rol, en de bereikbaarheid van de industrieterreinen, of de werkgelegenheid. Dan hebben we nog het bestemmingsverkeer in woonwijken. Eigenlijk is de opgave, en ik heb hem hier wel een beetje stellig neergezet zoals wij ertegenaan kijken, namelijk dat in de verblijfsgebieden, die woonwijken, dus echt binnen zo'n gebiedje, is de wens om wat meer ruimte te genereren voor langzaam verkeer. En dan moeten we dus gaan kijken hoe dat, of er doorgaand verkeer, of dat erop zit, en of we dat kunnen gaan verminderen, zodat het auto-infrastructuur die er is, besteedt wordt aan de mensen die er moeten zijn en die er gebruik van móeten maken. Dus dat het gericht wordt ingezet en doorgaand verkeer dus daarvoor, de daarvoor gebruikte hoofdstructuren gebruikt, en niet dwars door de wijk heen. Hier zien we opnieuw de Laan der VN en de Krispijntunnel. Dat zijn opgaves die we net eigenlijk ook al vanuit de fiets weer, die gaan dus bij elkaar komen. Dat zijn ambities die elkaar gaan, die in balans gebracht moeten gaan worden. En doorgaand verkeer in Dubbeldam, die kwam dus echt uit de bewonersavond, uit een hele actieve tafel. Die zeiden, er zit heel veel doorgaand verkeer in Dubbeldam. Hebben we aandacht voor, gaan we eens eventjes bekijken, beschouwen. En de Laan der VN en de Krispijntunnel zeiden we net al. En we willen gaan kijken wat de mogelijkheden zijn om de snelheden te verlagen naar 30 kilometer per uur binnen woon... En ik zeg, wat de mogelijkheden zijn.

Want jullie kennen allemaal Amsterdam, dat begin december in één keer, hop, klap, alles 30 kilometer per uur. Maar we hebben ook de Utrechtse school, zoals wij dat noemen. En de Utrechtse school die doet eerst de infrastructuur aanpassen en dan pas het bordje plaatsen. En wij als Goudappel, en ook het CROW en de SWOV, dat zijn verkeersinstellingen, zijn iets meer fan van de Utrechtse school. Nu moet de Amsterdamse school zichzelf nog gaan bewijzen, maar daarmee zeg ik wel, waar het mogelijk is om de snelheid te gaan verlagen.

Dus ik wil niet zomaar zeggen dat het onze intentie is om de Amsterdamse school toe te gaan passen. En hier is bijvoorbeeld de motie 'in z'n drie' ook een belangrijk document in wat wij daarvoor meenemen. Geluid speelt hier een hele belangrijke rol, daarom licht ik hem wel echt eventjes toe, uit. Want wat ik zie, wat jullie denk ik ook zien, is hier op die hoofdinfrastructuren, daar wonen niet zoveel mensen heel dicht aan. Dus de geluidsbelasting daarvan is er wel, maar je ziet met name die rode gebieden, die zitten midden in de wijken, en dat heeft te maken met dat die mensen dus heel dicht op die weginfrastructuur wonen. En dat is waar we met elkaar dus aandacht voor moeten hebben. We hebben de puzzel nog niet gelegd, maar dat is wel waar we naar kijken, daar werken we met elkaar aan. En dat geldt ook voor fijnstof en voor die stikstof. Dus ik zei het net al eventjes, hier in die binnenstad en in die schil eromheen, speelt een grote stikstofopgave. Fijnstof zit hier juist weer wat meer omheen.

En ik moet wel eerlijk toegeven, 30 kilometer per uur is niet per definitie een verbetering van de fijnstofuitstoot, ik weet niet of iedereen dat wist. Maar de motoren die wat minder efficiënt draaien, we hebben het ook nog over de elektrificatie, dus dat is de puzzel die we met elkaar moeten gaan leggen. Maar als 30 kilometer per uur er voor zorgt dat mensen toch kiezen voor de fiets, en die hele auto niet gebruikt wordt, dan kan het misschien wél weer bijdragen aan die fijnstof vermindering. Dus dat is de balans, de puzzel waarmee wij dus aan het zoeken zijn in het mobiliteitsplan, en waar we er dus nog niet zijn. En dat wil ik wel even nuanceren voor vandaag. Ander belangrijk thema, parkeren en hubs. Hele tekst over geschreven, ga ik niet voorlezen, er is ook nog een Agenda Deelmobiliteit. Maar ik geloof erin dat je regulering kan toepassen om grip te krijgen als gemeente op de auto. Dat betekent niet dat het duur hoeft te zijn, of geld hoeft te kosten überhaupt. Het betekent ook niet dat mensen geen auto meer hoeven hebben. Maar regulering betekent, grip krijgen en kunnen sturen. Nee, wacht, twee seconden, ik ga nog even door, we zijn er bijna doorheen, dan is er ruimte voor vragen. Wat zien we nu? Het huidig betaald gebied en gereguleerd gebied hier, met de betreffende parkeerverzorgingen. De ontwikkelingen die gaande zijn, waarin Maasterras een belangrijke rol speelt, met een hele lage parkeernorm en bijbehorende parkeervoorzorgingen, voor jullie bekend, een parkeernorm van 0,3. En wat zijn nou sturingsprincipes waar we over na kunnen denken? Ik zeg nog niet dat we er zijn, maar je hebt allemaal verschillende niveau, namelijk vraagvolgend, waarbij we zeggen, we gaan sturen op locatie. Iedereen mag een auto houden, maar we willen wel graag dat je dan op de hoek van de straat parkeert, inpandig, zodat we weer wat ruimte in de straten krijgen, versus sturen op aantal, en dat is heel hard. Dan zeg je dus, nou, jullie krijgen, de parkeernorm is gewoon heel laag, dan krijg je fysiek minder auto's. En hier hebben we eigenlijk eventjes die filosofie, nogmaals, in concept, is nog getoetst.

We weten dat er parallel ook heel veel aandacht wordt besteed aan een businesscase Parkeren, waar ze nog bij jullie terugkomen binnenkort. Maar waarbij we eventjes de gebieden die we eerder hebben gezien, en dan dus mogelijke sturingsprincipes, hoe zouden we er nou tegen kunnen kijken, als we naar die binnenstad kijken, dan willen we het parkeren toch zoveel mogelijk uit het straatbeeld, dat betekent dat we gaan sturen op locatie. Bezoekers parkeren op afstand in het Energiehuis, en dat is ook locatie sturen.

We kunnen ook nog sturen met prijs, doordat we zeggen, straat parkeren is duurder dan in de garages. En als we op aantal gaan sturen, dan is de tweede vergunning, komt te vervallen door middel van het uitsterfbeleid. Nou, dit is voor jullie bekend, als het goed is, deze die ik hier eventjes in het A-gebied, in die binnenstad heb neergezet. En daarbij gaan we ook aandacht hebben voor het fiets parkeren en het bakfiets parkeren.

Dus daar hebben we dan even de stip op de horizon. We zijn er nog niet over uit, maar daar zijn we mee bezig. Ik zei net al eventjes, er speelt een hele hoop rondom parkeren, dat speelt parallel aan het mobiliteitsplan plaats. Zij komen binnenkort bij jullie terug, maar wij komen bij elkaar. Dus we communiceren en we werken daarin samen, waarbij ze hier kijken, wat speelt er nou in die gebiedsontwikkelingen? Maar ook, welke kwaliteitsverbeteringen willen we nou bijvoorbeeld gaan doen met parkeergarages? En dat hebben we hier even samengevat op een kaartje. Dus mochten jullie het nog een keer zien, dan is dat dit, waarbij nog gekeken wordt naar de uitwisseling of de rol van verschillende parkeergarages, de één of de ander, of allebei, precies.

En dit is een dia waar ik heel erg fan van ben, omdat ik erin geloof dat iedereen een mate van autoafhankelijkheid heeft en een autobereikbaarheid moet houden. En daar hebben we ook echt aandacht voor in het mobiliteitsplan. Dit is bijvoorbeeld een beveiliging die in afwijkende tijden ergens moet gaan werken, misschien wel op de industrieterreinen. En die moet om drie uur 's nachts terug, ja, er is geen openbaar vervoer. En misschien is de fiets wel helemaal geen mogelijkheid. Daar moeten we aandacht voor hebben. Diegene moet dan wel 's ochtends in de file, of 's avonds tijdens files daarnaartoe, maar het zijn keuzes. Maar ook die schilder, of de aannemer die afhankelijk is van zijn eigen busje, daar ligt al zijn materiaal in. We kunnen wel kijken of we met sturen op locatie misschien kunnen zeggen, beste aannemer, we hebben hier een veilige plek voor u, niet voor uw deur, maar u moet wel even 400 meter lopen, waardoor we een wat fijnere leefomgeving hebben, maar iedereen wel z'n werk kan blijven uitvoeren. Ik weet het nog niet, we zijn de puzzel nog aan het leggen. Ook hier, ikzelf heb af en toe een auto nodig als ik naar de IKEA ga en grote spullen moet halen. Thuisbezorgen kan ook inderdaad. Maar sportwedstrijden, soms zijn sportverenigingen niet te bereiken. Voor mijn eigen handbalwedstrijden bijvoorbeeld moet ik ergens in de middle of niks zijn. Dan is het toch lekker om toegang te hebben tot een auto. Nou, voor mij zou een deelauto daarin een oplossing kunnen bieden voor de ritten waar het openbaar vervoer dat niet biedt. Of voor woon-werk, door middel van een hub, dus dat mensen uit de regio met de auto naar een hub gaan en dan het laatste stukje met de fiets, openbaar vervoer of lopen. Nou, wat ik hiermee wil duiden is dat, iedereen heeft een autoafhankelijkheid, dat is zo, dat zit in ons DNA, dat zit in ons systeem. Niet alles is te bereiken met de fiets en het openbaar vervoer. Daar hebben we aandacht voor, en dat is de puzzel die we aan het leggen zijn, of dat ook allemaal met eigen bezit moet, of met 'deel', en waar dan die auto in de stad moet gaan komen. Welke strategie gaat op welke plek? Daar komen we nog bij jullie terug. Dan hebben we nog hubs en deelmobiliteit, maar dit is echt in concept. Dat is namelijk eigenlijk een kaartje, met de OV hubs erop en een aantal deelmobiliteit hubs die al in de stukken naar voren zijn gekomen. Maar hier moeten we echt nog met de ambtenaren verder in overleg, om dit verder te gaan aanscherpen.

En dit waren eigenlijk, dit is de stip op de horizon, de teaser. Want ja, jullie horen het, veel nuanceringen aan alle kanten. Maar om jullie mee te nemen in de filosofie, waar werken we nou met het mobiliteitsplan naartoe, en om jullie vragen zo nog te beantwoorden, maak ik een kleine vooruitblik nog en dan ben ik klaar. Dus dan weten jullie dat. Wat wij merken is dat, het fiets- en het busnetwerk kruisen de hoofdautostructuren en de belangrijke spoorbundels. En dan denkt iedereen, natuurlijk. Maar dat is wel de puzzel die we met elkaar moeten leggen, waar we nu mee bezig zijn.

Wij zijn aan het zoeken naar, wat is nou dat samenspel tussen die hoofdwegennet van onder andere dus de Laan der VN, de routes door de wijken en die kruisende fiets en die OV stromen? En dan kunnen we het bijvoorbeeld hebben ... Ik heb vernomen dat er weleens gesproken wordt over het doortrekken van die Admiraal de Ruyterweg, zodat de Krispijnseweg niet de toegangspoort voor die wijken is, maar dat mensen via die Admiraal de ... Wij als Goudappel dachten wel gelijk, oef, trekt dat niet ook doorgaand verkeer? Dat mensen een afslag eerder nemen om vervolgens via ...



Dat is de balans die we moeten gaan zoeken, weet je. Dus het klinkt heel interessant, maar dat is de balans waar wij nu met elkaar bezig zijn. Het autoluwer maken van de binnenstad, eventuele Stationsstraat, wat doet dat met de druk op de Laan der VN? De rol van de Laan der VN, het is een auto, het is een auto-infrastructuur en wij zijn ook niet van mening dat dat weg moet. Want het is ingebed in het stedelijk weefsel, het is ervoor ingericht. Maar welke auto's moeten nou gebruik gaan maken van die Laan der VN? En zeker in relatie tot die fietsstructuren die daar moeten gaan kruisen. Dus misschien moet de auto af en toe op een verkeerslicht toch een keer de fietser voorrang geven. Of kunnen we dat helemaal niet aan, verkeerstechnisch, en krijgen we daardoor heel veel sluipverkeer? Ik wil dat even nuanceren, want dit is de balans die we aan het zoeken zijn. Als dat niet het gewenste effect heeft, dan moeten we gaan nadenken over ongelijkvloers kruisen. Maar is dat gewenst? En dat is het samenspel en de balans die wij nu gaan zoeken. Dus dan weten jullie op welk detailniveau we alles aan het afwegen zijn. Mis ik nog een voorbeeld, Frank? Ja, hè? We hebben het nog over de Krispijntunnel, ook daar, we zien dat het een belangrijke drager is voor het fietsverkeer, ook gegeven dus het station. Dan ga ik toch een beetje vooruitblikken, maar dat is morgen niet af. Dus ook straks in die Uitvoeringsagenda, hoe gaat dat bij elkaar komen? Die rol van die Krispijntunnel is ook het onderzoeken waard, is dat voor fietsen, lopen, auto? We zijn aan het zoeken. En specifiek uit die bewonersavonden hebben we twee aandachtspunten echt meegekregen, de Vogelbuurt en Dubbeldam verkeersveiliger, of verkeerscirculatie, of doorgaand verkeer. Dus dat zijn specifiek even twee wijken waar we iets meer in circulatie niveau toch willen kijken, wat doet dat nou eigenlijk op het héle verkeersnetwerk? Gaat het dan ook om fiets, openbaar vervoer, kruisen? En dit was mijn verhaal en ik hoop dat mijn doel bereikt is. En dat was namelijk, een stip op de horizon, feeling geven bij, wat is het mobiliteitsplan? Het is nog work in progress, maar we staan open voor alle vragen, en daar wil ik jullie graag voor uitnodigen.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Roeleveld. Ik denk dat u heel uitgebreid en zorgvuldig bent geweest, ook al wat open deuren heeft ingetrapt, zeggen we dan. Maar heel fijn. Want ik denk dat er nog maar heel weinig vragen op dit moment zijn; helaas, helaas. Korte vragen want het is echt al tien over half elf. De heer Damen was net al als eerste.

De heer Damen: Wat ik vreemd vond, was dat voor de harten in de B- en C-wijken gekeken werd naar wandelroutes. Want die harten dat zijn die winkelcentra waar je boodschappen doet; een boodschappentas is zwaar. Mij lijkt het logisch om daar naar fietsen te kijken. Wat ik gemist heb is hoe het lokaal openbaar vervoer aantrekkelijker kan worden voor nu niet openbaar vervoer gebruikers.

Dat komt er niet zo tot uitdrukking in, er werd alleen maar gezegd wat de reactie was op het openbaar vervoer van mensen die daar wel gebruik van maken, als ik het goed begreep. En de derde is, daar kwam u op het laatst op uit, er zijn veel conflicten tussen de knopen in het hoofdnetwerk auto en het hoofdnetwerk fiets. Want die knopen, of die fietsroutes lopen vaak door de knopen van het hoofdnetwerk auto. Dus je zou eigenlijk de kruisingen tussen het hoofdnetwerk auto en het fietsnetwerk moeten leggen op plaatsen waar geen knopen van het autoroutenetwerk liggen.

De voorzitter: Ik heb geen vraag gehoord, wel een aantal aandachtspunten die volgens mij, ik zag geknik, meegenomen gaan worden.

Mevrouw Roeleveld: Met betrekking tot de fietsen en de harten, nemen we mee. De bereikbaarheid van de harten per fiets is zeker iets wat wij op het vizier hebben, maar niet duidelijk genoeg. Nemen we mee.

De heer De Winter: En ik wil ook heel kort even reageren op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, wat u noemde. Dat is ook, dat houdt sterk verband natuurlijk inderdaad met de plekken waarop die radialen het autonetwerk bijvoorbeeld kruisen. Dus daar willen we in dit plan vooral de focus op leggen, zodat het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt doordat eigenlijk die radialen ook sneller worden. Dus dat is ook een manier om het openbaar vervoer een impuls te geven.

De voorzitter: De heer Bootsman.

De heer Bootsman: Dank u wel, voorzitter. Ik had een vraagje over het OV gebruik. En ja, het OV wordt natuurlijk in principe door de provincie bepaald, zij zijn de concessiehouder. Hebben wij daar wel enigszins invloed op hoe dat we de bereikbaarheid per OV kunnen verbeteren? Of moeten we daarvoor echt bij de provincie aankloppen?

Mevrouw Roeleveld: Nou, op de concessie moet u inderdaad bij de provincie aankloppen. Maar wij, onze ervaring is dat het mobiliteitsplan, met een duidelijke visie daarin wat de drager zou moeten zijn, bijdraagt aan het voeren van de juiste gesprekken met de provincie. Dus inderdaad. En wij willen in het mobiliteitsplan aandacht hebben voor welke rol wij als gemeente wél kunnen nemen. En dat zouden ook bijvoorbeeld bereikbaarheid naar haltes, bereikbaarheid of comfort op haltes, kunnen zijn. En infrastructurele wijzigingen in de stad, waardoor de dienstregeling aantrekkelijker wordt. En dat is het punt dat Frank aan ... Heb ik daarmee antwoord gegeven op je vraag?

De heer Bootsman: (Buiten de microfoon) Zeker.

Mevrouw Roeleveld: Super.

De voorzitter: De heer Roggeveen.

Mevrouw Roeleveld: Roggekamp.

De voorzitter: Kamp, sorry.

De heer Roggekamp: Dank u wel, voorzitter. Het is laat, zullen we maar zeggen. In jullie plannen hebben jullie wel wat over kosten van parkeren en dat soort dingen meegenomen. Maar ik zit dan ook naar andere kosten te kijken. En ik weet, OV gaan we niet over, maar toch, als je mensen uit de auto in het OV wil krijgen ... Ik ga zelf elke dag naar Den Haag, dat doe ik met OV, als sardientje in een blik. En het is voor mij goedkoper om met mijn eigen vervoer daarnaartoe te gaan. Daarbij sluiten de bussen en

de treinen niet op elkaar aan. Dus als je mensen meer erin wil krijgen, zal daar een behoorlijke verbeterslag op veel gronden moeten komen. Het tweede is, fietsen naar de binnenstad, nou, ik durf het alleen met mijn stationsfiets te doen, want het is daar in de weekenden ook gewoon een chaos met parkeren. Willen we daar nóg meer naartoe hebben, dan vraag ik jullie wel daar ook aandacht voor te hebben, en waar kunnen ze dan allemaal staan?

Mevrouw Roeleveld: Wil jij daarop reageren?

De voorzitter: Dat zijn twee mooie opmerkingen.

Mevrouw Roeleveld: Goede; nemen we mee.

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u voorzitter. Let goed op, want ik ga in bliksemvaart drie vragen stellen over uw presentatie. Het eerste is, ik vroeg me af, bent u, waarom zoveel aandacht aan die motie uit 2020, '30 in z'n drie'. Is u niet door de organisatie verteld dat in 2021, het jaar daarna, het plan is weggestemd en dat er vervolgens ook verkiezingen zijn geweest en dat in deze Raad daar helemaal geen meerderheid voor is? Dan het tweede punt.

De heer ...: Een onjuiste voorstelling van zaken.

De voorzitter: Nee, nee, we gaan nu niet in discussie, geen politieke discussie. Er wordt gewoon een feit neergelegd, of die juist is of onjuist.

De heer De Winter: (Buiten de microfoon) Het is een mening.

De heer Kuhlmann: Dank. Nou ja, nee, is gewoon de stemuitslag. Het tweede is .. Het staat ook niet in de uitgangspunten. Wat wél in de uitgangspunten staat is, uitgangspunt 11, meer doorstroming op de doorgaande wegen voor de auto, bijvoorbeeld op de Laan der Verenigde Naties, een groene golf. Ik zag in de presentatie een hele hoop actiepunten, maar díe zag ik niet als actiepunt terugkomen. Dat was de tweede. En de derde, een hele praktische, u noemde ook de loopafstand naar stations, en in dat verband ook met die hubs. Neemt u ook mee dat we natuurlijk, dat er stations bij gaan komen? Het station Leerpark heel concreet, en station Amstelwijck natuurlijk als een ambitie die we met z'n allen hebben en waar de wethouder natuurlijk hard aan werkt. Dat zijn ze, de drie.

De voorzitter: Super, mijnheer Kuhlmann.

Mevrouw Roeleveld: Dank u wel voor deze to the point vragen, kan ik erg waarderen. We gaan van achter naar voren. Leerpark is uitgangspunt in deze Mobiliteitsvisie, daar gaan we vanuit. De andere die u noemde vinden we nog iets te tricky, maar gaan we wel iets over opschrijven dat, indien dit wel gaat plaatsvinden, wat we dan mee moeten nemen. Maar die durven we niet als heel zeker op te nemen. Is dat conform verwachting?

De heer Kuhlmann: Ja, het lijkt me goed om vooruit te denken. We hebben die ambitie, dus dat we daar ook een beetje in het mobiliteitsplan, wat voor een lange tijd geldt, rekening mee houden.

Mevrouw Roeleveld: Dus daar gaan we aandacht voor hebben, dat ga ik dan bij deze toezeggen. Vraag twee was, Laan der VN, of was dat één?

De heer Kuhlmann: (Buiten de microfoon) Nee, twee is doorstroming.

Mevrouw Roeleveld: Doorstroming.

De heer Kuhlmann: (Buiten de microfoon) Doorstroming, uitgangspunt 11, wat we kortgeleden hebben vastgesteld. Wat natuurlijk onderdeel is, waar u óns mobiliteitsplan op baseert, mede uitgangspunt 11, natuurlijk.

Mevrouw Roeleveld: Zeker, zeker baseren we die op. Ik moet wel toegeven dus dat het gaat om de balans van al die uitgangspunten met elkaar. Maar doorstroming, zeker, hebben wij op ons vizier, voor zeker voor de hoofdlijnen, hoofdstructuren. En onze visie daarop is wel dat doorgaand verkeer daar weleens wat minder moet, zodat er meer ruimte is voor de mensen die er echt gebruik van moeten gaan maken. En hoe gaan we dat doen? Daar zijn we nog mee aan het puzzelen. Is dat ook daarmee beantwoord? Maar we hebben nog wat op het vizier; uitgangspunt 11. En wat was de eerste?

De heer Kuhlmann: (Buiten de microfoon) De eerste ...

Mevrouw Roeleveld: Is achterstevoren, sorry.

De heer Kuhlmann: (Buiten de microfoon) De eerste is '30 in z'n drie', waar zoveel nadruk aan wordt ... Terwijl dat helemaal niet meer relevant is.

Mevrouw Roeleveld: En daar zou ik ook op willen reageren. Ik snap dat het misschien voor u minder relevant wordt gevonden, maar wij als Goudappel, voor ons is dit wel bijna de nieuwe norm. Het is iets wat niet alleen in Dordrecht speelt, het is een landelijke, slash, zelfs Europese filosofie aan het worden, dus we kunnen het niet negeren. Daarom gaat het er ook om, naar wat er mogelijk is. Dat is nu het uitgangspunt en daar gaan we naar kijken. Maar wij als adviesbureau kunnen dat niet negeren. Dus ik snap wel uw punt, en dus eigenlijk gaat het misschien om de positie van het stuk. Maar het feit dat we kijken naar 30 kilometer per uur binnen wijken, kunnen we niet negeren.

De voorzitter: Dank u wel. En daar gaan we nu niet op reageren. De heer Gündogdu.

De heer Kuhlmann: (Buiten de microfoon) Het is de raad die erover gaat.

Mevrouw Roeleveld: Daar heeft u wel gelijk in.

De voorzitter: Ik heb even aangegeven dat we daar niet op gaan reageren. De heer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, dank u wel. Zonder inleiding, korte vragen. Dit onderzoek biedt heel veel perspectief. En ik wil het dan ook heel kort even benoemd hebben. Dit, wat u nu aan het doen bent, betekent dat bijvoorbeeld, op basis van hetgeen wat u nu in beeld heeft gebracht, dat bijvoorbeeld een parkeergarage onder de Grote Markt ter discussie zou kunnen staan? Dat we bijvoorbeeld, als het gaat om het OV, een status aparte bij de provincie kunnen opvragen? Ik ben even benieuwd, zeg maar, hoe ferm uw uitspraken zullen zijn straks, op basis van datgene wat het nu heeft opgeleverd.

Mevrouw Roeleveld: Hoe ferm mijn uitspraken zullen gaan straks.

De heer De Winter: (Buiten de microfoon) Het zijn moeilijke vragen.

De voorzitter: Het is inderdaad wel een beetje diepzinnige vragen; is politiek.

Mevrouw Roeleveld: Ik zit namelijk even na te denken. Want het specifieke parkeervoorbeeld, dat wordt nu dus uitgediept in die businesscase, dus daar zitten wij dicht op elkaar. En op moment hebben we het over speciale statussen bij de provincie. Daar moet ik het antwoord, om eerlijk te zijn, even schuldig blijven. Het is een heel eerlijk antwoord.

De voorzitter: Nog een heel klein aanvullend vraagje?

De heer Gündogdu: Ja, aanvullend. Kijk, u schetst een beeld op basis van uw presentatie over parkeren, en we verspreiden de druk. Het kan zomaar zijn dat u straks een uitspraak doet dat die parkeergarage dan helemaal niet nodig is. Zou kunnen.

Mevrouw Roeleveld: Dat zou kunnen, zover zijn we nog niet.

De heer Gündogdu: Maar dat zouden we kunnen verwachten van u?

Mevrouw Roeleveld: Nee, niet op dat detailniveau. Daarvoor moeten we dus samenkomen met de businesscase Parkeren, waarin zij daar gericht onderzoek naar doen. Dus ik zou eerder zo'n uitspraak uit de businesscase Parkeren verwachten, op dat concrete detailniveau.

De heer Gündogdu: Maar u doet wel uitspraken over parkeren en bereikbaarheid, ook onder andere van de binnenstad, op basis van de gesprekken die u heeft gevoerd ...

Mevrouw Roeleveld: Correct.

De heer Gündogdu: Met de bewoners.

Mevrouw Roeleveld: Op sturingsprincipes niveau. Mee eens?

De voorzitter: Oké, eenmaal, andermaal. Ik zie, als ik heel snel kijk, niemand meer een vraag hebben. Ik wil u allen ...

Mevrouw Roeleveld: Rustig, rustig.

De voorzitter: Maar ik vind echt, ik wil u ...

De heer De Winter: Anders had u bezoek straks.

De voorzitter: Ik wil u hartelijk bedanken voor deze twee uur, want het was echt toch een behoorlijke zit en een behoorlijke presentatie. En u heeft wel de aandacht weten te houden, ook op de manier hoe gepresenteerd is. Ik vind u heel sterk in details, wat u allemaal weet van Dordrecht, terwijl u daar niet vandaan komt. Ik hoorde net van de heer Van der Linden dat u al wat jaartjes meedraait, maar dan nog vind ik het toch ontzettend knap. Want ik denk niet dat iedereen precies weet waar alles ligt, maar u wel. Dus hartelijk dank u beiden voor deze presentatie.

Mevrouw Roeleveld: Dank jullie wel voor jullie aandacht ...

De voorzitter: En wel thuis.

Mevrouw Roeleveld: Twee uur lang.

De voorzitter: Ik moet nog één ... Heeft iedereen nu voldoende, in ieder geval aardig wat informatie om weer verder te kunnen? Ja, hè, ja, oké. Dat moest ik nog even, dat stond nog even in mijn witte brief. Dank u wel, en breng zo meteen iedereen z'n eigen kopje, flesje en dergelijke naar de counter.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van ..... 2024.

De griffier,

De voorzitter,

A.E.T. Wepster

A.W. Kolff