

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE COMMISSIE GROTE PROJECTEN DORDRECHT D.D. 7 APRIL 2020

Vergaderkamer 5

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

Aanwezig:

Dhr. De Boer (Beter Voor Dordt)
Dhr. Van der Berg
Dhr. Gündogdu (Beter Voor Dordt)
Dhr. Van der Klaauw (Beter Voor Dordt)
Mevr. Klein-Hendriks (ChristenUnie-SGP)
Dhr. Kleinpaste (Gewoon Dordt)
Mevr. Koene (Gewoon Dordt)
Mevr. Kruger (GroenLinks)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Dhr. Van der Kruijff (CDA)
Dhr. Merx (VVD)
Dhr. Noldus (VVD)
Dhr. Van Oosterhout
Dhr. Polat (D66)
Dhr. Portier (SP)
Dhr. Schalken-den Hartog (Beter Voor Dordt)
Dhr. Soy (Beter Voor Dordt)
Dhr. Stolk (VSP)
Dhr. Veldman (ChristenUnie/SGP)
Mevr. Van Benschop
Dhr. Van Dijk
Dhr. Van Verk (PvdA)
Dhr. Wringer (Beter voor Dordt)

Portefeuillehouders: wethouder P. Sleeking, wethouder M. Burggraaf, wethouder R. van der Linden.

1. Opening, mededelingen en vaststellen agenda

De voorzitter: Vooral dat horen lijkt me heel erg belangrijk bij een vergadering. Goedenavond allemaal, dit is de commissie grote projecten van 7 april 2020. Ik open hierbij de vergadering. Even kijken. Ik moet als voorzitter de namen noemen van degenen die aan de vergadering deelnemen. Nou, dan ga ik eens even mijn deelnemerslijstje weergeven. Dat is de heer Polat, de heer Kuhlmann, de heer Van Dijk, even kijken, meneer De Boer namens de griffie, de heer Burggraaf, mevrouw Van

Benschop, de heer Van Verk, de heer Schalken, de heer Kleinpaste. Fijn trouwens dat je weer uit het ziekenhuis bent. De heer Gündogdu, mevrouw Klein Hendriks, mevrouw Van der Berg, meneer Veldman, meneer Wringer, mevrouw Kruger, de heer Van der Linden, de heer Stolk. Ook een speciaal welkom, want de vorige keer lukte het geloof ik niet. De heer Merx, de heer Soy, meneer Van Oosterhout. En even kijken, dan heb ik nog meneer Van der Rijt en meneer Noldus. Ben ik iemand vergeten die denkt genoemd te moeten worden? O, ik zie een knopje met meer. Daar zitten meneer Portier, meneer Van der Klaauw, de heer Sleeking, de heer Van der Kruijff. Volgens mij heb ik jullie nu wel allemaal gehad. Goed, dan gaan we naar het vaststellen van de agenda. Er zijn vooraf geen opmerkingen binnengekomen op de agenda of daar iets aan veranderd moet worden. Maar mocht dat wel zo zijn, dan ... Ik moet even lachen om Mark. Dan zie ik dat graag in de chat. En als ik geen opmerking zie, dan wordt de agenda hierbij vastgesteld. Ja, oké. Mededelingen. Er zijn geen mededelingen vooraf gemeld. Maar mocht er iemand toch nog iets gezelligs hebben of iets vervelends of wat dan ook, of iets wat die op dit moment kwijt wilt, dan kan je dat nu zeggen. Wie? Wim, geloof ik.

De heer Kleinpaste: Voorzitter, Gert-Jan hier.

De voorzitter: O, Gert-Jan, ik zie niks in beeld. Nu wel.

De heer Kleinpaste: Ik wou bij de mededeling gebruik maken om iedereen hartelijk te bedanken voor het mooie boeket bloemen wat ik van jullie allemaal heb mogen ontvangen.

De voorzitter: Dat is een coronavrij boeket was dat. Iedereen heeft het gehoord. En zoals ik al zei: fijn dat je er weer bent. Gaan we naar punt 2 op de agenda.

2. Vaststellen besluitenlijst adviescommissie 20 november 2019

De voorzitter: En dat is het vaststellen van de besluitenlijst van de adviescommissie van 20 november. Dat is alweer even geleden. Er zijn geen wijzigingsvoorstellen ingediend bij de griffie. Dus ik ga ervanuit dat u allen hiermee kunt instemmen. En zo niet, dan moet u nu even wat via de chat plaatsen. Zo, helemaal niks. Dat is mooi.

3. Nieuwe behandelvoorstellen

De voorzitter: Dan gaan we naar de nieuwe behandelvoorstellen, punt 3. Er staan zes stukken op. De eerste is een raadsinformatiebrief, eerste herziening stadswerven, locatie woongebied, deelgebieden 2, 4, 6 en 7. En het voorstel hiervan is ter kennisneming naar de raad. Deze raadsinformatiebrief die is al van november 2019. We hebben natuurlijk niet meer vergaderd en daarom staat die alsnog op de ingekomen stukken. En meneer Portier die wilde daar wat over zeggen.

De heer Portier: Ja, voorzitter, er is ook enige discussie over dat deelgebied 7, het aantal woningen wordt daar teruggebracht van 56 naar 6, als ik het goed heb. En er is ook een zienswijze over ingediend van bewoners die zeggen van: maak er dan maar helemaal natuurgebied van. De vorige raad gaf aan niet blij te zijn met minder dan zes.

Maar ik denk dat er veel voor is te zeggen van als je dan toch bijna geen woningen bouwt, bouw het dan ook helemaal niet. En handhaaf dit als groen gebied. Dus ik denk dat daar best wel wat over te zeggen valt.

De voorzitter: Even kijken, meneer Portier, want ik was eigenlijk nog niet uitgesproken daarnet. Maar ik denk: u heeft iets heel concreets. Dat heeft u ook natuurlijk. Maar het definitieve bestemmingsplan en de zienswijze die liggen nu bij het college. En dat komt bij de nieuwe behandelvoorstellen van 22 april. Dus wellicht dat u een haakje geeft om het dan aan de orde te stellen. Maar daar hoor ik graag nu even uw reactie op.

De heer Portier: Als het er in ieder geval maar aan de orde komt. Maar ja, ik vind dat u wel moet reageren op de vraag van: wat moet er met dit gebied gebeuren?

De voorzitter: Oké, dan komt er dus in de herkansing de volgende keer. De commissiegriffier zal het in ieder geval even opschrijven. Joost, meneer Veldman dus.

De heer Veldman: Ja, voorzitter, u attendeert mij in ieder geval er terecht op dat dit al eigenlijk een heel oud stuk is. Maar mijn vraag was eigenlijk geweest dat het college, voordat het vastgesteld wordt in het college, de zienswijze en het hele verhaal naar ons stuurt. Zodat wij onze punten mee kunnen nemen, voordat het wordt vastgesteld. Maar ik ken de agenda en de lange termijn agenda van het college verder niet. Dat moet de griffie dan maar uitzoeken. Maar ik denk dat we namelijk een versnelling kunnen bereiken als wij er over praten voordat het college het vaststelt. Dan kunnen die punten mogelijk nog worden meegenomen. Dat geldt niet alleen hier, maar denk ik breder. Tot zover.

De voorzitter: Oké, ik zie de heer De Boer knikken. Even kijken, wie is dit. Meneer Sleeking. Goedenavond, gaat uw gang.

De heer Sleeking: Ja, even reagerend op de interruptie van de heer Veldman. Het bestemmingsplan is vandaag inderdaad door het college besproken en vastgesteld, dus het komt richting de raad inclusief de zienswijze. En de raad heeft natuurlijk altijd de gelegenheid om te amenderen, als ze daar aanleiding toe zien. Alstublieft.

De voorzitter: Nou, dank u wel. Ik weet niet of meneer, o, meneer Veldman is er ook blij mee. Nou, dat is mooi. Dus dat gaat vanzelf afdalen naar ons. Dan krijgen we twee, de raadsinformatiebrief stand van zaken campus leerpark. Ook het voorstel met de kennisname te sturen. Meneer Van Verk heeft hier waarschijnlijk iets over te zeggen.

De heer Van Verk: Voorzitter, dank u wel. Wij zouden deze brief graag bespreken, maar dan in relatie tot de presentatie die wij een paar maanden geleden hebben gehad over de mogelijkheid om de campus leerpark en het gezondheidspark op een bijzondere wijze met elkaar te verbinden. Dat vonden wij, tenminste toentertijd, een mooi geheel. En wij zouden daar dus verder over willen praten in de relatie tot de ontwikkeling van dat leerpark. En daarbij zou mede de brief kunnen worden betrokken van wethouder Heijkoop met betrekking van de ontwikkeling van de Dordtse academy.

De voorzitter: Helder. Volgens mij was u al op de hoogte gebracht van het feit dat dan 22 april het al op de agenda staat. Tenminste even kijken, de bouwplannen leerpark en gezondheidspark.

De heer Van Verk: Nee, daar was ik niet van op de hoogte, anders had ik het niet gevraagd.

De voorzitter: Sorry, af en toe dan weet ik niet meer wat al wel en niet naar de commissieleden is gestuurd. Maar goed, het staat dus op de agenda voor 22 april, dus dan kan het daarbij betrokken worden. Qua inhoud dan, want officieel moet je dan natuurlijk zes fracties hebben om het officieel te agenderen. Maar goed, hij kan gewoon daar bij betrokken worden.

De heer Van Verk: Helder.

De voorzitter: Top. Oké, dan gaan we naar drie, raadsinformatiebrief ontwerp bestemmingsplan zesde herziening locatie Godenwijkstraat. Voorstel is ter kennisname naar de raad. Iemand die het daar niet mee eens is? En we krijgen niks op de chat. Dan gaan we naar vier, raadsinformatiebrief monitor bouwende stad. Ter kennisname naar de raad. En de heer Van der Kruijff heeft daarvan aangegeven in de volgende commissievergadering voor grote projecten deze te willen bespreken op 22 april. En ik wil graag eerst even de heer Van der Kruijff de mogelijkheid geven om dit kort toe te lichten. En ik wil de andere fracties graag vragen om via de chat eventueel aan te geven of ze dit steunen. Meneer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Dank u wel, voorzitter. Bij de commissie grote projecten is natuurlijk ongeveer in het leven geroepen om goed de vinger aan de pols te houden bij de voortgang van de bouwambitie. En dat is precies waar deze raadsinformatiebrief over gaat. Daarom lijkt het me ook goed om hem te bespreken. Dat in het algemeen. En als je even heel in het specifiek kijkt, dan zie je dat er instaat dat de voortgang wat vertraagt. En ik denk dat het goed is om met elkaar erover door te spreken welke interventies er eventueel mogelijk zijn om dat te doorbreken. Wat we ook zien is dat de sociale huur de afgelopen twee jaar nul realisatie heeft gekend. En laten we ook kijken hoe we dat misschien met spoed kunnen doorbreken. En als allerlaatste zijn we ook wel benieuwd naar wat meer informatie over de ontwikkeling van de midden zone. Want daar hebben we als raad nog geen informatie over ontvangen. Terwijl ik uit het jaarverslag toch wel had gelezen dat er wat gegund zou zijn. Dus dat zou ik er ook graag bij betrekken.

De voorzitter: Oké, helder. Ik zie dat het gesteund wordt in ieder geval door de heer, o, ik zie er nu genoeg geloof ik. Even kijken, de heer Van Verk, de heer Portier, mevrouw Kruger, meneer Noldus, die nog een extra politieke vraag daarbij heeft die genoteerd wordt door de griffier. De heer Polat, de heer Veldman, de heer Gündogdu. Ik kom er maar niet uit, Ayden. En volgens mij zitten we dan aan voldoende aantal, ja ik zie een duim omhoog gaan. Dus die komt op 22 april in de volgende commissie grote projecten. Dan gaan we naar 5. En dat zijn de artikel 40 vragen van de VSP over het achterblijven van de woningbouw. Het voorstel is om kennis te nemen van deze vragen in afwachting

van de beantwoording van het college. Het college heeft ze inmiddels vastgesteld en de antwoorden komen bij de behandelvoorstellen van 22 april terug. Dus dan heeft de VSP eventueel de mogelijkheid om te zeggen wat ze ermee willen. Punt 6, brief gebruikersoverleg over parkeertarieven sportboulevard na ontwikkeling midden zone op 9 maart 2020. Voorstel is voor kennisgeving aan te nemen. En waarschijnlijk komt de midden zone in juni op de openbare agenda van de commissie. En het gebruikersoverleg heeft al aangegeven dan in te willen spreken. En dat geldt ook voor het Albert Schweitzer ziekenhuis, dus dat kan wellicht nu voor kennisgeving aangenomen worden. Het komt dus automatisch terug. Is dat akkoord of niet akkoord eigenlijk? Dat is makkelijk. Nou, daar ga ik van uit dat dat wel is. Dan hebben we dat gehad. Van de behandelvoorstellen gaan we over naar punt 4, vragen aan het college.

4. Vragen aan het College

De voorzitter: Er zijn geen mondelinge vragen aangemeld, maar wie weet is er wel iemand die ineens toch iets dringends heeft. 3, 2, 1. Kans voorbij. Het kan altijd nog bij de rondvraag.

STUKKEN TER BESPREKING

5. Vaststellen Verkeersstructuurplan Spuiboulevard e.o. (2546638)

De voorzitter: Dan gaan we naar punt 5, dat is het vaststellen van het verkeersstructuurplan Spuiboulevard en omgeving. Portefeuillehouder hiervan is de heer Van der Linden. Ik zie dat de heer Bosoguy mee kan lezen, maar de videovergadering niet kan bijwonen. Wellicht dat de heer Van der Popta daar even actie op kan ondernemen. Het verkeerstructuurplan. Tijdens de commissie grote projecten van 19 juni vorig jaar zijn de contouren van dit plan gepresenteerd en vervolgens heeft er een participatietraject met de stad plaatsgevonden. En het is nu aan de commissie grote projecten om het plan inhoudelijk te behandelen en de raad te adviseren over de afhandeling van het voorstel. Even kijken, we gaan in de sprekersvolgorde van de raad. Even kijken. En als u wilt interrumperen, dan kunt u dat aangeven in de chat door even dan voorzitter of het woord of iets te tikken. En u kunt ook altijd uw camera aanzetten, nog niet het geluid, maar uw camera aanzetten dat ik zie dat u eventueel tussendoor wat wilt zeggen. Ik ga door geven meneer Kleinpaste, dat u niet in de chat kan. Dan gaan we daar ook nog even naar kijken hier. En verder wil ik dan graag voor wat betreft het verkeersplan het woord geven aan Beter voor Dordt.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. Een korte woordvoering. Beter voor Dordt kan instemmen met de plannen zoals die hier voorliggen, met een paar korte toevoegingen. Beter voor Dordt wilt het belang benadrukken om de verdere uitwerking van de deelprojecten goed mee te nemen hoe het met het gebied voor de bewoners, ondernemers en bezoekers goed bereikbaar blijft tijdens de uitvoering van de plannen. Net als de ondernemers maakt Beter voor Dordt zich zorgen over wat het effect van uitwerking van de plannen is op de optimale bereikbaarheid voor ondernemers qua parkeren, maar ook wanneer mensen even snel een boodschap op willen halen bij een winkelier. Met betrekking tot de parkeer capaciteit in de garages in het centrum zit Beter

voor Dordt liever dat die zo maximaal mogelijk wordt ingevuld, waarbij in de toekomst een deel van de capaciteit een andere functie kan krijgen als het echt zo is dat de benodigde parkeercapaciteit afneemt. Nogmaals, blijf ook tijdens deze volgende stap alle belanghebbende partijen meenemen. En hou wanneer mogelijk met de wensen zonder draagvlak bereiken we uiteindelijk niet wat we willen met onze ambities. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dat was zo snel dat ik wilde net de heer Van der Kruijff de mogelijkheid gaan geven om u te interrumperen. Gaat uw gang, meneer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Dank u wel. Ja, ik heb een vraag aan de heer Wringer. Ik begreep zijn betoog goed, u zegt: zo veel mogelijk parkeercapaciteit dichtbij de binnenstad. Tegelijkertijd staat in dit plan juist om een transferium buiten de binnenstad te creëren en dus minder parkeergelegenheid in de binnenstad. Bent u het nu eens met de gedachte om een transferium aan de rand van de stad te creëren en wat minder plaatsen in de binnenstad. Of steunt u dat niet?

De heer Wringer: We zijn het eens met het transferium. Maar in het onderzoek wat ze gaan doen staat over de parkeergarage op de Spuihaven 700 tot duizend parkeerplaatsen. En in dit geval gaan wij uit van duizend en dat we eventueel terug kunnen schalen, mochten er echt mensen zijn in de toekomst minder verkeer.

De heer Van der Kruijff: Maar daarmee zegt u dus eigenlijk dat u vindt dat er minder parkeerplaatsen gerealiseerd worden dan in het voorstel. Want als je de Spuihaven duizend maakt en je laat al de andere hetzelfde, dan komen er meer.

De heer Wringer: Ik weet niet hoeveel parkeerplaatsen op dit moment in de Spuihaven staat. Maar in het document zoals ik die gekregen heb staat 700 tot duizend. Dus vandaag dat we uit zijn gegaan van die 1000.

De heer Van der Kruijff: Wat u vindt is in ieder geval helder. Het antwoord nog niet helemaal, van of u nou wilt plussen of niet. Maar daar komen we dan nog wel achter in de loop van de vergadering.

De heer Wringer: Absoluut.

De voorzitter: Oké, meneer Wringer, u was klaar. Dan gaan wij over naar de VVD.

De heer Noldus: Voorzitter, dank u wel. We willen in dit gebied rondom de Spuiboulevard 800 tot duizend woningen realiseren. En dat willen we doen in een kwalitatief goed gebied met een hoge kwaliteit in de hele schil west. Deze ontwikkeling moet voor een belangrijk deel bijdragen aan de groeiambitie van de gemeente Dordrecht. De kwaliteitsimpuls van grote delen van het gebied is voor de VVD dan ook een zeer belangrijke activiteit. Maar we willen wel dat de binnenstad bereikbaar blijft voor bijvoorbeeld Dordtse gezinnen uit stadspolders die met de auto richting de binnenstad wilt gaan. Ook willen we dat de levendige en bruisende binnenstad kunnen bieden aan toeristen van zowel onze eigen regio als daarbuiten. En willen we voldoende

betaalbare en goed ontsloten parkeergelegenheid. Dit is dan ook echt een must voor de Dordtse VVD. Hoe graag we het immers ook zouden willen, niet iedereen komt met de fiets. Met de groei van 10 duizend woningen over de komende tien jaar zijn er ook aanvullende vervoersbewegingen naar de binnenstad te verwachten.

De voorzitter: Meneer Noldus, even een tel. Want ik zie hier dat mevrouw Kruger wat wilt vragen.

Mevrouw Kruger: Voorzitter, dank u wel. want ja, daar moet ik natuurlijk even op reageren, als meneer Noldus zo heel enthousiast aangeeft dat bewoners van buiten de binnenstad toch zeker met de auto naar de binnenstad moeten komen. Terwijl we het toch ook hebben over openbaar vervoer bijvoorbeeld en we juist op die gebieden bezig zijn te kijken hoe goed dat we die buitengebieden kunnen ontsluiten. Hoe staat u daar dan tegenover. Als dat allemaal goed geregeld is en het zonnetje schijnt vaak, zodat er met de fiets gereden kan worden. De fietspaden worden verbeterd, de goede aansluiting naar de binnenstad, prachtige fietsstallingen. Hoe denkt u daar dan over? Moet het dan nog steeds zo bereikbaar zijn met de auto?

De heer Noldus: Voorzitter, dank voor de vraag. Mevrouw Kruger is me net iets voor in mijn woordvoering, dus ik ga er even kort op in en ik kom er zo meteen nog iets uitgebreider op terug. Maar het bereikbaar hebben van de buitenwijken van Dordrecht is ook een minimum voorwaarde voor de VVD. Dat betekent echter niet dat we daarmee alleen maar het ov als faciliteit willen bieden om naar de binnenstad te gaan. We willen dat onze inwoners de keuze hebben, en ook de mensen van buiten de stad de keuze hebben dat ze het openbaar vervoer pakken of dat de auto de beste optie is. Veel gezinnen die snel naar de stad gaan is de auto gewoon de meest praktische route. En het weghalen van die optie zal tot minder bezoek aan onze binnenstad leiden.

Mevrouw Kruger: Dank u wel. Ik kom er in mijn woordvoering nog op terug, maar dat verwacht u denk ik wel.

De heer Noldus: Jazeker, ik hang aan uw lip.

De voorzitter: Meneer Noldus, u krijgt eerst meneer Van Verk en daarna meneer Portier. Let op.

De heer Van Verk: Dank u, voorzitter. Ik hoor de heer Noldus harde voorwaarden formuleren. Eentje ten aanzien van parkeren en eentje ten aanzien van bereikbaarheid. En dat leidt bij mij wel tot de vraag: als hij nu de plannen leest, dan lijkt het in zijn woordvoering of die van dit naar de gedachte dat dit plan daar niet aan voldoet. Klopt die bevinding van mij of zegt de heer Noldus van: nee, maar ik ben nog niet klaar met mijn betoog en ik hou het spannend tot het eind en dan zal die mijn conclusie horen dat ik dit plan omarm. Ik ben nieuwsgierig.

De heer Noldus: Nou, voorzitter, als ik het woord dan mag om daar op te reageren. Dan mag meneer Van Verk zeker even wachten tot het eind van mijn woordvoering. Maar wij zien ook zeker de positieve punten van het plan zoals dit voorligt.

De heer Van Verk: Dan wacht ik even af. Dan ben ik benieuwd wat u doet dadelijk aan het eind. Ik kom er op terug.

De heer Portier: Dan kom ik even. Ja, ik moet even denken aan de VVD uit de jaren 60 in Amsterdam die voorstel de grachten te bermen om er parkeerplaatsen van te maken. En de ondernemers aan de Kalverstraat die klaagden dat als de Kalverstraat autovrij werd, dat er geen mens meer zou komen. We weten hoe anders dat heeft uitgepakt. Denkt u niet dat een heleboel autoverkeer naar de binnenstad de stad minder aantrekkelijk zal maken dan aantrekkelijker?

De heer Noldus: Nou, voorzitter, als ik daar op mag reageren. Kijk, zeker dat grote hoeveelheden auto's bepaalde stukken minder aantrekkelijk maken. En ik kom ook zo meteen in mijn woordvoering er nog even op terug. Dat is de kwaliteitsimpuls die we ook graag voor de Dordtse schil zien. Dus dat draagt daar zeker aan bij. Tegelijkertijd gaat het wat te kort door de bocht om onze binnenstad dan maar met Amsterdam te vergelijken. Want die vergelijking gaat volgens ons nog niet op. en een deel van onze binnenstad is al autoluw, daar zijn wij ook een voorstander van om dat zo te houden. Maar veel verder vergroten is wat ons betreft nu ook nog niet aan de orde. Als er geen verdere vraag is, dan ga ik door met mijn woordvoering voorzitter.

De voorzitter: Prima.

De heer Noldus: Het stuk zoals het nu voorligt omvat vooral veel fiets en ov, zo lijkt het. En soms lijkt het wel alsof de fietsersbond heeft meegeschreven of de eindredactie heeft gehad op sommige stukken. Op zich zijn het belangrijke punten, maar het doet tekort aan de uitdaging voor het gebied waar het toch echt inzit. En dat is jammer, want meneer Van Verk, we vinden vooral ook veel goed in dit plan voor de automobilist, bewoners en andere betrokkenen.

De voorzitter: Meneer Veldman, kom er maar in.

De heer Veldman: Voorzitter, ik moest even schakelen bij de opmerking van de heer Noldus, als of dit plan volledig rond de fiets was geschreven. Want ik had juist eigenlijk een heel andere idee nadat ik het had gelezen. Ik had namelijk meer het idee: er is eerst gedacht hoe krijgen we de auto's zo snel mogelijk door het systeem geparst. En dan proberen we daarna nog fietspaden er een beetje omheen te vlechten. Dus dat zal ik zo meteen betogen, maar hoe komt de heer Noldus erop dat de fiets zoveel prioriteit krijgt? Daar ben ik wel benieuwd naar.

De heer Noldus: Voorzitter, ik denk dat dat wellicht een verschil van perceptie is. Wat ik aangaf: wij lezen vooral veel fiets en ov in het plan. Waar ik net naartoe wilde in mijn woordvoering is dat er juist voor auto's heel veel uitdaging ligt en dat we ons ook vooral herkennen in een aantal opgaven en inzet, zoals ook opgenomen op pagina 5 van het stuk. Namelijk: het centrum blijft bereikbaar voor de auto, voldoende parkeerplaatsen en een gevarieerd aanbod op slimme en bereikbare locaties. Dat zijn ook duidelijke aspecten die we daar positief in onderschrijven. En ook zien we zeker een aantal zaken terug rondom automobilititeit. Maar in onze optiek is het een vertrekpunt. Wat we voor

een groot deel teruglezen is: maak het voor de fiets aantrekkelijk en iedereen zal komen fietsen. Dat is toch ook wel een gedachtegang die we hier en daar teruglezen in dit stuk.

De voorzitter: Gaat u verder.

De heer Noldus: ik ga verder. Wij zijn verder tevreden over diversiteit en behoud van de bestaande parkeergarages en de capaciteit. De garagecapaciteit in het centrum blijft inmiddels voor een groot deel overeind, waardoor de reguliere zaterdagdrukte normaliter opgevangen kan worden. De nieuwe Spuihavengarage moet voor een belangrijk deel van deze opvulling zorgen. Verder wordt er ingezet op het verbeteren en vergroten van de rol en locatie Weeskinderdijk. De VVD heeft zich hier eerder positief over uitgelaten, maar dan moet het wel een aantrekkelijk aanbod worden in termen van geld, tijd en gemak om mensen te verleiden om hier ook gebruik van te maken. Bovendien kunnen we hiermee een belangrijke last mile oplossing bieden voor bijvoorbeeld het bevoorraden van bedrijven in de binnenstad. Voorzitter, dan ga ik afsluiten. De Dordtse VVD is eigenlijk wel positief verrast over het plan zoals het voorligt. En vooral onderschrijven wij de ambitie en uitdaging in dit gebied als mede de benoemde opgave en inzet die ik net noemde in pagina 5, om vooral het centrum bereikbaar te houden voor de auto, voldoende parkeerplaatsen te bieden en ook de kwaliteitsverbetering in het gebied en de entree van het centrum te verbeteren. We zullen vooral de vorderingen vanuit het perspectief van bereikbaarheid en parkeren zorgvuldig en kritisch blijven volgen. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, meneer Noldus. Dan gaan we nu naar de heer Van der Kruijff. Gaat uw gang.

De heer Van der Kruijff: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, laat ik maar beginnen gewoon bij de eindconclusie. Conclusie is het niet, maar een totaalbeeld. Dat we naar dit plan kijken, dat het eigenlijk een heel logisch en samenhangend opgebouwd geheel vinden wat goed onderbouwd is. Verkeer is altijd lastig, het is net als met voetbal. We denken er allemaal verstand van te hebben en hoe het zou moeten .En in dit geval vind ik het plan heel goed beargumenteerd waarom je keuzes maakt. En onder andere als je bijvoorbeeld vanuit automobiliteit kijkt heel goed vinden dat er is over nagedacht hoe je meerdere routes kent. En hoe je bijvoorbeeld een route door de binnenstad qua reistijd niet aantrekkelijker moet maken dan de route over de laan der verenigde naties, omdat het anders verkeer gaat aantrekken. Wat onder andere een reden is om geen ondertunneling voor het station te willen. Die argumentatie had ik niet eerder gehoord, maar kunnen wij ons vanuit het CDA erg in vinden. En ook als je kijkt naar de parkeergelegenheid en de vrij liggende fietspaden vanaf de Dokweg richting het centrum en langs de Spuiweg en dergelijke. Vinden we dat er juist goed nagedacht is. Dus wat dat betreft snap ik de heer Veldman, maar ook de VVD niet, vinden wij het keurig in balans van hoe je kijkt naar automobiliteit en ook hoe je kijkt qua fietsverkeer en ook hoe je kijkt naar openbaar vervoer. Ook als je naar parkeergarages kijkt zien we natuurlijk dat de parkeergarage veemarkt geen publieke functie meer krijgt, maar vooral voor huis van stad en regel gebruikt wordt, dan wel bewoners parkeren. Maar wel weer dat de garage daardoor meer capaciteit krijgt in een openbare functie. Dus dat is allemaal netjes. Eigenlijk als je naar het plan kijkt, zeg maar op het gebied waar het

over gaat is het keurig. Maar we vragen ons wel af hoe het in het grotere geheel past. Want daar lezen we wat weinig over. En daar hebben we als CDA fractie ook al eerder kritiek op gehad toen het ging over de koersnota mobiliteit. Dat de samenhang tussen heel veel maatregelen niet altijd even goed onderbouwd is. Laat ik een voorbeeld noemen, er wordt uitgegaan van een Transferium. Als CDA zien we dat als een heel verstandige denklijn. En natuurlijk moet je aantrekkelijk zijn qua openbaar vervoer qua prijs en noem het allemaal maar op. Maar er staat geen argumentatie in: waarom kiezen we nu voor een transferium aan de weeskinderen dijk? En is er bijvoorbeeld ook afgewogen om een transferium te plaatsen op een andere locatie? Je zou kunnen denken aan de oostkant van de stad, bijvoorbeeld bij het energiehuis. Je zou kunnen denken bij de Krommedijk of je zou kunnen denken bij leerpark, gezondheidspark, wat ook aan doorgaan de routes ligt. En dat grotere geheel of misschien zelfs aan twee transferia. Want we weten allemaal dat de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit de oostkant, zeg maar vanaf de Papendrechtse brug, beperkt is. En als je kijkt naar de bereikbaarheid van parkeergarages, dat vanaf de oostkant ook matig is. En allemaal om het centrum heen voor het station langs er in. Dus wij vragen ons af en wij lezen daar niets over of er ook overwogen is op andere plekken een transferium aan te leggen. En hoe vanuit verkeersstromen gedacht is hoe dat werkt vanuit de oostkant, zeg maar vanuit de kant van de Papendrechtse brug.

De voorzitter: Meneer Noldus.

De heer Noldus: Ja, voorzitter, vraag aan de heer Van der Kruijff. Op zich begrijp ik uw verzoek om dat ook breder te bekijken, het transferium bijvoorbeeld bij het energiehuis. Terecht geeft u aan dat juist de bereikbaarheid vanuit de oostzijde, vanaf de Papendrechtse brug, lastig is. Hoe ziet u dat dan voor zich? We weten dat die kant juist lastiger te bereiken is, dat je al de halve stad door moet om daar te komen, om dan toch die locatie hier voor aan te dragen.

De heer Van der Kruijff: Nou ja, een overweging. Ik zeg niet meteen dat het onze eindconclusie is, maar we zien de hele afweging niet in het stuk terug. Een afweging die je zou kunnen maken is of je niet twee transferia moet hebben. Zeg maar eentje aan de westkant van de stad, en dat zou bijvoorbeeld Weeskinderdijk kunnen zijn, maar ook eentje meer aan de oostkant van de stad, die zeg maar vanaf Papendrechtse kant beter bereikbaar is. En of dat nou een energiehuis is of het leerpark, gezondheidspark is of dat het bij de Krommedijk is. Het ligt allemaal redelijk dicht aan de M3, als je vanaf de Papendrechtse kant komt. Daar zou je een tweede transferium kunnen realiseren en dan hoeft al dat verkeer niet allemaal de stad in. En daar zien wij geen antwoord op in dit stuk. En dat vinden wij een afweging die toch wel gemaakt moet worden. Dus dat over het transferium. Vervolgens zijn we nog wel benieuwd of er ook onderzocht is, we hebben het wel gelezen, er zijn natuurlijk nog parkeergarages echt in het hart van de binnenstad. Visstraat en Drie Vriendenhof, die ook nog wel wat verstopping in de binnenstad geven. We snappen dat het heel veel geld gaat kosten als je dat zou moeten afkopen. Toch zijn we wel benieuwd of dat onderzocht is en of daar wat meer over verteld kan worden en onder welke voorwaarden dat eventueel haalbaar zou zijn. En een laatste vraag, die gaat ook wel wat breder. We hebben natuurlijk ook al eens gedacht

over de ontsluiting van het Maasterras en de invulling van het Maasterras en ook eventueel het parkour van de Zwijndrechtse brug. Dat is groot denken, maar het gaat vast allemaal een keertje terugkomen als we het over de ontwikkeling van het Maasterras gaan hebben. En als we nu naar deze plannen kijken, met name rondom Weeskinderenwijk en Dokweg en die hele ontsluiting, matchen die dingen dan met elkaar? Is daar in samenhang over nagedacht of lopen we het risico als we straks het Maasterras gaan ontwikkelen dat we elkaar aankijken van: nou hebben we dat transferium misschien wel op een plek gelegd die toch niet zo handig is. Om wat voor reden dan ook ,dat kan geluid zijn, dat kan verkeer zijn, dat kan waar je bedrijven of woningen wilt hebben zijn. Maar hoe hangt dat samen? Dat als laatste opmerking.

De voorzitter: Dank u wel. Meneer Kleinpaste heeft nog een vraag aan u.

De heer Kleinpaste: Ja, even pure nieuwsgierigheid hoor. Ik snap dat u de vraag opwerpt aan die kant, ook als het gaat om het tracé vanaf de Zwijndrechtse brug. Maar op dit moment is de aanpak van de Dordtse mail volop in gang. En is die vraag die u nu stelt niet wat aan de late kant in relatie tot de ontwikkeling die daar momenteel al plaatsvindt? Hoe kijkt u daar precies naar?

De heer Van der Kruijff: Die vraag is misschien wel aan de late kant, maar ik stel hem ook niet voor het eerst. Ik stel ongeveer elke keer als het over visie op bouwen in Dordt hebben, over samenhang tussen te ontwikkelen gebieden. En of het nou over Maasterras gaat of over de 19^e eeuw schil of over de Spuiboulevard of over de Dokweg, hoe verhouden die dingen zich tot elkaar. Dat hebben we ook ooit toen we hebben gepleit voor de instelling van deze commissie grote projecten als een van de argumenten genoemd dat we hier vooral de samenhang tussen al die grote ontwikkelingen moeten bekijken over allerlei assen. Dus ik vraag aan u er weer opnieuw aandacht voor, en niet voor het eerst.

De voorzitter: Oké. Meneer Van der Kruijff, u was klaar met uw verhaal? Of heeft meneer Kleinpaste nog een aanvullende vraag?

De heer Van der Kruijff: Ik was klaar. Maar als die een vraag heeft, dan wil ik hem uiteraard graag beantwoorden.

De voorzitter: Hij verdwijnt weer. O, daar is die weer, gaat uw gang, meneer Kleinpaste.

De heer Kleinpaste: Ik ben het met de heer Van der Kruijff eens dat die samenhang en die integraliteit heel belangrijk is en dat daar inderdaad deze commissie voor is. Dus op dat vlak steun ik hem van harte. Maar ik bleef een beetje puzzelen hoe je dan precies in dit stuk plangebied wat u noemt daar nog op een verantwoorde manier, anders dan in dit plan beschreven staat, overwegingen zou kunnen maken. Dus daar ben ik wel naar op zoek, dus dan ben ik ook benieuwd van welke concrete overweging zou het CDA dan bepleiten, anders dan de ontwikkelingen die in dit stukje nu al gebeurt.

De heer Van der Kruijff: Laat ik het zo zeggen. Ik stel het nu als vraag, ik heb het in het stuk niet terug gelezen. Ik hoop dat ik straks in de reacties vanuit het college heel

geruststellende antwoorden krijg dat er heel goed is over nagedacht dat de locatie van het transferium weeskinderendijk heel goed past in die toekomstige ontwikkelingen. En dat die samenhang er wel is. Mocht dat antwoord niet komen, dan hebben we hier denk ik gezamenlijk een vraagstuk of we er toch op doorgaan en het risico nemen of dat we dan eerst toch nog beantwoord willen hebben.

De voorzitter: Oké, dank u wel meneer Van der Kruijff. Dan gaan wij over naar D66. Ik weet niet. Meneer Polat, kunt u even aangeven of het de bedoeling is dat u of uw collega de woordvoering doet. Want dan ga ik eerst naar een andere partij.

De heer Polat: Kunt u mij horen?

De voorzitter: Jawel.

De heer Polat: Mijn collega heeft helaas niet in kunnen loggen.

De voorzitter: Daar wordt nog aan gewerkt. Maar de vraag is dus of hij de woordvoering zou doen. want dan ga ik eerst over naar een andere partij namelijk .In de tussentijd blijven we dan proberen om hem te verbinden.

De heer Polat: Als dat mogelijk is laat ik het aan hem over. Anders kom ik er nog op terug.

De voorzitter: Prima, dat spreken we zo af. We gaan even kijken of het lukt en anders kan u aan het eind van de rij eventueel alsnog namens D66 de woordvoering doen. Ja?

De heer Polat: Dank u.

De voorzitter: Oké, GroenLinks.

Mevrouw Kruger: Dank u wel, voorzitter. Volgens GroenLinks is het plan in zijn totaliteit creatief en goed. Behalve dan het hele stuk over het autoverkeer zoals de VVD het nu net schetste. Want we zijn er met zijn allen op zich over eens dat de binnenstad autoluw moet zijn en ook het ernaartoe autoluw. Alleen lijkt het wel of we met een grote boog om het terugdringen van het autogebeuren in het centrum heen lopen. En volgens ons kan dat anders. Het plan geeft geen blijk van anticiperen. En we hebben toch wel in verschillende presentaties gezien dat het gedrag van het autogebruik zeker gaat veranderen. Misschien niet dit jaar, dit jaar sowieso niet, maar misschien niet volgend jaar, maar zeker binnen 10 jaar. En dan wordt er meer de fiets en het ov gebruikt en minder auto's. En we nemen aan dat dit verkeerstructuurplan voor langer dan 10 jaar gaat gelden, dat dit over een periode van 20-30 jaar uitgesmeerd wordt. Dus moeten we vooral ook naar de toekomst kijken. We zijn het daarom eens met wat ook de heer Van der Kruijff net schetste om te kijken naar ook meerdere mogelijkheden voor transferia, parkeergarages alleen aan de randen van de stad en parkeergelegenheden voor voornamelijk inwoners en mindervaliden in de stad. Er wordt ook gezegd dat het parkeren bij de Spuihaven wordt uitgebreid. Ik hoorde net al 1000 auto's die daar terecht zouden kunnen. Nou, wij vragen ons af: hoe dan. Hoe ga je in zo'n grote

parkeergarage bouwen? We willen nog even wijzen op hoe men op cijfers komt. Er zijn allerlei mobiliteitsmodellen en rekenschema's. En hierin worden alleen helaas niet de gedragsveranderingen op lange termijn meegenomen. Als we dan kijken naar Rotterdam, daar is de afgelopen jaren is het fietsverkeer verdubbeld. Men was daar nogal door verrast.

De voorzitter: Mevrouw Kruger, ik ga u even onderbreken. Meneer Noldus.

De heer Noldus: Ja, voorzitter, dank u wel. Vraag, eigenlijk twee vragen. Op zich ik begrijp wat u zegt. Ik ben wel benieuwd hoe u dan wilt beogen dat de binnenstad, zoals we die nu hebben, en de ondernemers dat die daar niet onder te lijden hebben als we nu in dit beleid parkeerplekken zouden gaan schrappen zoals u voorstelt. En ook welke flexibiliteit we nog denken te hebben als we de cijfers die u noemt, die waarschijnlijk met name gebaseerd zijn op de grotere steden in Nederland, als die uitstellen zullen zijn. En tweede vraag is: u gaat nu ook uit van de huidige omvang van de stad. Daarbij hebben we een bouwopgave van 10 duizend woningen voor de komende 10 jaar. Denkt u ook niet dat dat reëel is om mee te nemen, juist ook in deze berekeningen en deze plannen?

Mevrouw Kruger: Nou, als we uitgaan van heel veel meer woningen en ook nog eens in de binnenstad, ik weet niet waar u dan al die auto's wilt laten en waar die auto's nog moeten rijden als daar ook huizen gebouwd gaan worden. Maar ik denk dat het totaal geen probleem hoeft op te leveren dat mensen niet meer naar de stad zouden komen als ze niet de auto in de bioscoop kunnen rijden. Trouwens, dan zou je een, hoe heet zoiets ook alweer, een bioscoop waar je in kan rijden, dat heb je in Amerika nog wel, maar hier in Dordrecht niet. Dus ik denk als je gewoon goede aansluiting hebt van het openbaar vervoer, dat er regelmatig gereden kan worden, dat mensen prima nog naar de binnenstad komen. Met grote festiviteiten, waarbij de meeste straten zijn afgesloten, maar waarbij je echt niet met de auto in de binnenstad kan komen, stikt het van de mensen. Mensen blijven komen. En we hebben toch ook wel gezien dat de binnenstad voornamelijk is om te winkelen. Dus de mooie en leuke winkels te bezoeken. Waar heb je dan je auto voor nodig. Als je een wasmachine wilt kopen, dan ga je naar of een grotere winkel en het wordt thuis bezorgd en daar heb je ook je auto niet voor nodig. Dus ons inziens hoeft dat zeker geen beperking op te leveren voor het bezoek aan de binnenstad. En als u dan misschien doelt op restaurants. Tegenwoordig zijn restaurants heel bevindingrijk om dan bijvoorbeeld te werken met taxibonnen, want taxi's moeten uiteraard wel in de binnenstad kunnen komen. Ik hoop dat ik genoeg antwoord heb gegeven op uw vraag.

De heer Noldus: Voorzitter, het standpunt van GroenLinks is mij duidelijk. Het bewijs dat het anders is wat mij betreft dagelijks te aanschouwen in de gevulde parkeergarage in onze binnenstad. Die zouden namelijk wel leeg zijn als mevrouw Kruger gelijk zou hebben. Dank u wel, voorzitter.

Mevrouw Kruger: Dat is nou ook precies waar het over gaat. Want kijk, je kan natuurlijk iets willen en dan zeggen: ja, maar mensen gaan het niet doen. Je kan mensen ook een handje helpen door inderdaad dan de binnenstad niet meer toegankelijk te maken of zo

min mogelijk toegankelijk te maken voor auto's. Alleen voor degenen die echt moeten, mensen die minder valide zijn bijvoorbeeld is toch wel prettig als ze dan in een bepaald vervoersmiddel makkelijk in de binnenstad kunnen komen. En ja, nogmaals, ik heb al aangegeven: een goed openbaar vervoer moeten we misschien van vervoersbedrijf wisselen, maar dat is weer een hele andere discussie. En goede fietspaden aansluitend, goede parkeergelegenheden voor fietsen. Want dat begon ik net te zeggen, dat Rotterdam daar zich nog behoorlijk in verslikt heeft en opeens voldoende parkeergelegenheden voor fietsen moest gaan bouwen. Nou ,daar kunnen we gewoon op anticiperen en dat van tevoren regelen. Volgens mij, als ik even op mijn briefje spiek, heb ik alles wel gezegd. Want voor ons is dat toch wel het meest belangrijke in het hele verkeersplan. O ja, wat ik nog even wilde toevoegen is dat samenhang tussen de verschillende te ontwikkelen gebieden, die de heer Van der Kruijff aangaf, dat is iets was wij ook al verschillende keren hebben aangegeven. Het is inderdaad zonde dat je iedere keer achteraf moet bekijken van: hadden we dat maar anders aangepakt. En dat geldt dan zeker voor bijvoorbeeld meer transferia die mogelijk moeten kunnen zijn. Onder andere ook in de richting van Papendrecht. Dat was het voorzitter, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Kruger. Dan gaan we naar de ChristenUnie/SGP.

De heer Veldman: Voorzitter, dank. Ik heb ook een paar korte punten. In hoofdlijnen ook eens met het plan, heel omvangrijk en volledig wat ons betreft. Even terug ,waarom doen we dit. Dit doen we natuurlijk om woningbouw mogelijk te maken op de Spuiboulevard. En dat is een heel belangrijk aspect hieraan. Maar aan de andere kant maakt het plan ook duidelijk dat het eigenlijk een optelsom is van een groot aantal deelmaatregelen, waarvan het budget ook nog niet is geregeld. En dat vinden wij wel een belangrijk aandachtspunt, dus wij zouden ook graag een reflectie van de wethouder op dat punt hebben. Maar in dat kader zouden we ook graag zien dat het college aangeeft wat nou de eerste dingen zijn om te doen eigenlijk. Omdat er denk ik een heel aantal van deze maatregelen ook zonder dat er een woning gebouwd wordt op de Spuiboulevard voor de stad al heel goed zijn. Voorzitter, dan even op het punt waarop ik net ook de fractie van de VVD interrumpeerde over zeg maar de samenhang tussen auto's en fietsen en het evenwicht daarin. Ik denk dat oprecht is gezocht het evenwicht hierin te vinden. Alleen ik denk dat, en dat maak ik toch wel op uit zo'n beschrijving over het kruispunt Dokweg, Korte Parallelweg. Dat het toch primair gekeken is van: hoe kunnen we de auto's het beste faciliteren en hoe kunnen we dan de fiets daarom heen arrangeren, om het maar even zo te formuleren. Dat leidt bijvoorbeeld in ieder geval in de plaatjes nu tot een hele wonderlijke oversteek schuin bij het station voor de fiets. En ik denk dat je echt de fiets maximaal comfortabel door de stad moet laten reizen, zodat die zo snel als mogelijk van a naar b gaat. Dan kun je ook mensen verleiden de auto te laten staan. Maar als je dan van de ene naar de andere kant van het centrum moet, voor langs het station, en je moet ergens die drukke singel oversteken, dan is dat dus niet comfortabel. Dus wij vragen graag in de nadere uitwerking om daar eens even goed naar te kijken. Voorzitter, dan stip ik nog twee aspecten aan. Eerder is ook genoemd Visstraat, ik geloof ook door Van der Kruijff. Wij zijn het daar heel erg mee eens. Hoe eerder die garage gesloten kan worden, hoe beter het is wat ons betreft voor de binnenstad. Dan zou ook die rijdende of die vooral wachtende auto's daar achterom

kwijt. En dat sterkt ons ook wel in de gedachte dat je nog zo mooi na kan denken over verkeer, maar dat mensen op de een of andere manier niet allemaal even rationeel naar hun mobiliteit kijken. Laat ik het zo formuleren. Dus graag daar aandacht voor.

De voorzitter: Meneer Kleinpaste.

De heer Kleinpaste: Dank u wel, voorzitter. Ik wilde toch nog even terugkomen op het aspect wat de heer Veldman rondom de fiets noemt. Want hij schetst inderdaad het kruispunt aan de Maasterras kant bij het station als knelpunt waar de route voor de fiets dan logisch lijkt. Maar midden door het gebied ontstaat een route over de Spuiweg waar de fiets alle ruimte krijgt, een prachtige aanrijroute heeft richting dat centrum. Dus ik denk dat de balans evenwicht tussen die verkeersbewegingen per auto en per fiets binnen de lastige puzzel in deze notitie is opgelost redelijk adequaat is gemaakt. Is de heer Veldman dat met mij eens of ziet die een concrete verbetering op de punten die me nog niet helemaal geruststellen. Waardoor we elkaar daarin kunnen vinden van hoe dat er nou echt uit komt te zien.

De heer Veldman: Voorzitter, ik ben het wel eens met de heer Kleinpaste dat zeg maar de andere rode stippels, om het maar zo te zeggen, op pagina 24 er best aantrekkelijk uitzien en voor een heel groot deel ligt dat er natuurlijk ook al. Alleen in normale tijden kom ik dagelijks op dat fietspad waar ik het zojuist ook over heb. En dat is gewoon ongelooflijk druk. Dat is ook een schoolroute voor middelbare scholieren die vanuit de Zwijndrechtse kant naar onze stad komen. En dan denk ik: ja, dan moet je gewoon in mijn optiek ik denk misschien zelfs aan beiden van de Burgemeester de Raadsingel gewoon een vrij liggend fietspad hebben, zonder dat je ergens de weg over hoeft te steken. En dat is denk ik ook voor de doorstroming van het autoverkeer heel relevant, want anders moeten er ergens op die as, waar de ruimte al heel beperkt is, moeten er fietsers gaan wachten tot ze groen krijgen. Dat zie je nu bijvoorbeeld ook bij het station al, die opstalplaatsen zijn ongelooflijk klein. Als daar vier fietsen staan, dan blokkeer je de tent eigenlijk al. Dus ik heb niet direct de oplossing, maar het is wel de oproep van: kijk daar nog eens goed naar, omdat ik nu het idee heb dat de kruising Dokweg-Korte Parallelweg, dat wordt als belangrijkste knelpunt gesignaleerd. Een van de oplossingen om daarmee om te gaan is het omleggen van een fietspad, maar dat leidt wel tot een ander knelpunt volgens mij en dat is voor de fiets. Voorzitter, ik had nog een punt. Dat is gewoon een oproep dat onze binnenstad wordt vooral aantrekkelijk als je er ook prettig kan lopen en wandelen. Dus laten we vooral ook zorgen dat die assen die getekend zijn ook voorzien zijn van een prettig looptrottoir. Of in ieder geval een loopgebied. Zodat eigenlijk de modaliteit wandelen, fietsen, auto's en dan ov uiteraard ook, maar die gaat ook over de weg, dat die alle drie goed bediend zijn. Ik denk dat dat onze binnenstad echt op een hoger plan kan brengen op die manier. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we nu over naar de SP.

De heer Portier: Ja, voorzitter, ik kan het wat korter houden dan gedacht. Al een heleboel punten zijn hier door het CDA en door de ChristenUnie/SGP genoemd, sluiten erg aan bij de gedachtes die wij hebben. Zeker om te kijken naar de mogelijkheid om twee transferia te creëren, zodat je van welke kant je onze stad ook benadert, of in

ieder geval de binnenstad benadert uit de buitenwijken, je snel bij een transferium terecht kan. ook de gedachte inderdaad om de Visstraat uit te kopen, die parkeergarage daar op te heffen, dat spreekt ons erg aan. Want ik denk dat je inderdaad, we kunnen ons vinden in het algemene lijn van deze nota. Er is nog iets te veel toegevend aan: we moeten wel hetzelfde aantal auto's aankunnen dat geparkeerd wordt in de binnenstad. Ik denk dat je nog iets harder in kan zetten op: mensen, kom met het ov, kom met de fiets. Of: als je per se met een auto wilt komen, stap dan over bij zo'n transferium. Dus ik denk ook dat als mensen dichter bij willen in de parkeergarages, dat je dat duurder kan maken. Wat ons betreft ook meegenomen kan worden is het voor mensen die geen bewoner van de binnenstad zijn verbieden van parkeren op straat. Dat mensen geen rondjes gaan rijden om nog een plekje op straat te vinden. Want dat is ook iets wat heel veel hinder veroorzaakt. En daar wou ik het even bij laten.

De voorzitter: Dank u wel, meneer Portier. Dan gaan we naar de, even kijken, de VSP. Nee, meneer Kleinpaste, u bent nog niet aan de beurt. Meneer Stolk.

De heer Kleinpaste: Ik had nog een interruptie eigenlijk.

De voorzitter: O, u had nog een interruptie. Dat is wat anders. Meneer Stolk, dan moet u nog heel even wachten. Meneer Kleinpaste, zeg het maar.

De heer Kleinpaste: Ik zat even na te denken over de opmerking die de heer Portier maakte over dat je niet bewoners van de binnenstad zou moeten verbieden om op maaiveld te parkeren. En ik was op zoek naar hoe hij dat denkt te controleren of te handhaven, zonder allerlei privacy richtlijnen in de wielen te rijden.

De heer Portier: Ik zie het hele probleem niet. Want bewoners van de binnenstad die een parkeervergunning hebben, die worden al gecontroleerd, straks met camera's. En die geen vergunning heeft, die staat er dus illegaal. Simpel kan ik het niet maken.

De voorzitter: Oké, dan gaan we naar meneer Stolk.

De heer Stolk: Goedenavond, dit is de eerste keer dat ik live meepraat. En ik kan me eigenlijk heel goed vinden bij de hele uitleg van meneer Van der Kruijff van het CDA. En zeker ook om te laten kijken naar de kant van het transferium dus vanaf de kant vanaf Papendrecht, dat is ook heel erg aantrekkelijk. Autoluw laten van de binnenstad, daar ben ik toch ook wel voorstander van de VSP. Goed letten op de ouderen en de invaliden die daar ook op de autoluwe omgeving kunnen gaan. En ja, voor de rest heb ik eigenlijk niet veel. Dat was het.

De voorzitter: Oké, dan gaan we nu naar de PvdA.

De heer Van Verk: Dank u, voorzitter. Wij hebben het verkeersplan tot ons genomen en vastgesteld dat het een veelomvattend en vooral ambitieus plan is, wat ons erg aanspreekt. Voor wat betreft de inhoud kunnen wij zoals vele sprekers volgens mij ons eigenlijk goed vinden in de woorden van de heer Van der Kruijff van het CDA. Hij heeft in een kort bestek heeft die eigenlijk al het gras voor vele voeten weggemaaid, zal ik

maar zeggen. Ik wil daarbij wel benadrukken dat een tweede transferium, zoals de heer Van der Kruijff daar een onderzoek naar wilt, wat ons betreft eigenlijk wel een must is. En ik zou daar bij in herinnering willen roepen dat wij jarenlang een transferium hebben gehad bij het energiehuis, wat goed en veelvuldig gebruikt werd door de bewoners van deze stad om naar het centrum te gaan. Dat deden ze of lopend, of met buslijn 10. Maar hoe dan ook, het voorzag in een behoefte. Dus ik zou er zeker voor willen pleiten om ook aan die zijde een transferium te creëren. Wat ons betreft wordt de binnenstad eigenlijk autovrij. Dat is dus puur bij de VVD en een brug verder. Maar juist die brug geeft de gelegenheid om die auto's tegen te houden. Dus wat ons betreft zou dat een mooi streven zijn. Daar komen we vast en zeker niet deze periode ,maar het zou wel het doel uiteindelijk moeten zijn van de binnenstad, zodat je daadwerkelijk een levendige binnenstad kan hebben waar iedereen vrij kan rondwandelen. Voorzitter, voor wat betreft de VVD verbaast het mij toch dat zij enthousiast zijn over het plan, terwijl ze toch veel kritische kanttekeningen plaatsen en een aantal harde eisen formuleren, waarvan ik me afvraag of die ook daadwerkelijk worden ingevuld. Maar we gaan dat vanzelf meemaken in de komende 10-15 jaar, want dat zal wel de looptijd worden van dit plan. Daar wou ik het even bij laten, voorzitter.

De voorzitter: Meneer Van Verk, helaas, u mag nog niet ophangen. Mevrouw Kruger heeft een vraag aan u.

Mevrouw Kruger: Voorzitter, dank u wel. Ik kan helemaal de heer Van Verk volgen over het autovrij maken van de binnenstad, want dat is ook altijd onze stip op de horizon, zullen we maar zeggen. Hoe kijkt de heer Van Verk, hoe kijkt de PvdA aan tegen eventueel een milieuzone instellen? Zoals in verschillende steden in de binnensteden ook al gebeurt. Zodat we al eens kunnen beginnen met het weren van allerlei auto's die niet aan de milieunormen voldoen.

De heer Van Verk: Ik zou daar zeker nader onderzoek naar willen zien, zodat inderdaad de meest vervuilende auto's uit de toch wel hele smalle straten van de binnenstad blijven. Waardoor de fijn stoffen verminderd worden. Wat mij betreft zou het college dat kunnen gaan onderzoeken. En als dat mogelijkheden biedt, dan moeten we dat zeker niet nalaten.

De voorzitter: Dank u wel, meneer Van Verk, mevrouw Kruger. Dan gaan we over naar de heer Kleinpaste.

De heer Kleinpaste: Dank u wel, voorzitter. Er is al heel veel gezegd waar we ons gemakshalve wel bij kunnen aansluiten. Dus laat ik in ieder geval zeggen dat het pleidooi en het aangeven van de ambitie ligt zoals de VVD dat deed over de kwaliteit die we willen toevoegen, dat ondersteunen wij van harte. Veel in hetgeen het CDA heeft gezegd herkennen we ook heel erg bij de parkeergarage in de Visstraat, om dat maar als voorbeeld te noemen, staat in ons programma pleiten wij al heel lang om dat toch uiteindelijk om te zetten naar bewoners parkeren, dus daar een hele andere functie aan te geven. Ik zie niet zo veel in het autovrij maken, zoals de vorige spreker dat aangaf. Autoluw, daar kan ik mij van alles bij voorstellen, maar we hebben een gebied waar we zowel recreatie, winkelen, wonen, allerlei gemengde functies door een lopen, waar wij

ook voor bewoners de bereikbaarheid en bij huis kunnen komen om wat dan ook af te kunnen zetten, noem maar op, allemaal heel belangrijk. Blijft dus autoluw lijkt mij een goed ding. Onze grote zorg in het plan blijft, ook al verandert de mobiliteit uiteindelijk in de komende 10 jaar, of onze capaciteit voldoende zal zijn om toch het autoaanbod, wat dan misschien minder hard gaat groeien, maar nog steeds wel een stijging zal laten zien, of je dat met dit plan voldoende kunt ondervangen. Dat blijft een hele grote zorg voor ons en de vraag is dan of op termijn dan toch niet de Spuiweg en het stuk singel wat daar loopt, wat nu een 30 kilometer zone is, wegen zijn die dan uiteindelijk toch moeten worden opgewaardeerd voor autogebruik. Ik wil toch weten van hoe de wethouder naar die capaciteitsvraagstukken kijkt en hoe die daar iets verder de toekomst in naar kijkt. Op de Burgemeester de Raadsingel, wat mij daar altijd nog verbaast is dat daar vooral 's ochtends ook heel grote tractoren over heen gaan. Die mij lijken te wringen met allerlei andere verkeersdeelnemers en gebruikers. En het lijkt mij toch verstandig om daar toch eens een structureel andere oplossing voor te vinden dan dat verkeer zo dicht langs de binnenstad te laten gaan.

De voorzitter: Mevrouw Kruger, gaat u even wat vragen.

Mevrouw Kruger: Dan weet u misschien ook al wat ik ga vragen.

De heer Kleinpaste: Zou het over auto's gaan.

Mevrouw Kruger: Het gaat inderdaad ook over auto's. Ja, het verbaast mij dat ook u weer begint over dat we toch misschien zelfs wel de Spuiweg wat meer voor auto's, het is nu eigenlijk meer fiets, nou eigenlijk ook nog niet eens. Maar meer toegankelijk voor auto's zouden moeten maken. Ik had eigenlijk verwacht, zeker nu we in deze tijd zitten, waarin we heel creatief moeten zijn, anders moeten omgaan met alles waar we normaal gesproken mee bezig zijn. Dat we ook ten aanzien van het gedrag van autogebruik daar ook wat creatiever mee zouden kunnen omgaan. Want zeker in de toekomst zullen we ons anders moeten gaan gedragen. Als we alleen maar denken aan de milieunormen, en daar bent u toch ook altijd een voorstander van. En dan denk ik: ja, jongens, laten we dat nou gewoon eens goed aanpakken. En niet meer gaan kijken hoe we dan toch nog, ik noemde het al, bedrijven draaien om de brij heen, om dan toch maar te kijken hoe er mogelijkheden zijn om met die auto de binnenstad in te gaan. Hou hem gewoon erbuiten en alleen de mensen die er wonen, en ik heb ook al gezegd mindervaliden, die kunnen een plekje krijgen. Maar het verbaast mij echt, dat echt niemand daar nou iets creatiefs op wilt verzinnen.

De heer Kleinpaste: Het is ook niet helemaal creatief vind ik dan om dan maar te zeggen: het moet gewoon er uit, punt. Als het gaat over de Spuiweg sprak ik het uit als een zekere angst die ik voel dat als de capaciteit niet toereikend is, dat die straat dan uiteindelijk de functie die die nu opgelegd krijgt op termijn niet kan volhouden. Dus dat was mijn angst en mijn vraag aan de wethouder. Dus laat ik dat dan nog een keer iets helderder formuleren dan gebeurde. Verder heb ik de wethouder van mobiliteit vaak horen zeggen dat zelfs wanneer je vol inzet op fietsbeleid, of met ov beleid, je zult meemaken en zult zien dat automobilititeit toch niet heel erg sterk teruggedrongen wordt. Dus ik vind het capaciteitsvraagstuk een echt heel reëel vraagstuk. En ik vind dat een

19^e eeuw schil, waar we een heel aantrekkelijk woongebied van willen maken, sowieso dus ook enorm goed toegankelijk moet zijn voor die nieuwe bewoners die daar inderdaad met hun auto naartoe komen. En dat leidt tot helaas automobilititeit.

De voorzitter: Mevrouw Kruger.

Mevrouw Kruger: Voorzitter, ik wil toch nog even dan daar op in gaan. Want de heer Kleinplaste noemt wel dat de wethouder blijft aangeven van dat het mogelijk toe zal nemen de komende tijd. Dat hoor ik hem ook steeds zeggen, terwijl dat vooral gezien wordt in wat grotere steden. En wij gaan natuurlijk ontzettend groeien wel, naar 144.000 inwoners, nou ja, moge het zo zijn, maar wij zullen altijd nog ons niet kunnen meten met grote steden. Daarnaast hebben wij gewoon een hele andere stad. Wij hebben geen stad waar een rondweg is, wij hebben een langgerekte stad langs de rivier, we hebben kleine straten. Daar past geen automobilititeit, geen autoverkeer in, zoals we dat nu hebben. Dus u kunt '...' ontoereikbaar is, ja, inderdaad, als we ons blijven gedragen en als we blijven stimuleren hoe er nu gebruik van gemaakt kan worden of nog meer. We kunnen het ook ontmoedigen en dan de creativiteit die de heer Veldman net aangaf over hoe gaan we dan toch zorgen voor verbeterde fietspaden et cetera, dan zal dat zeker een oplossing zijn. Dan hoeft je niet het geschikter te maken voor auto's.

De heer Kleinpaste: Ja, dat zijn we dan even niet met elkaar eens. Ik denk dat het en/en is en ik zou ook hier de stelling eigenlijk durven te verdedigen dat hoe groter de stad is, hoe makkelijker de omslag naar veel beter ov te maken is dan juist in de middelgrote steden. Dus daar ligt gewoon een serieus knelpunt. En ik ben met u eens dat fietsbeleid is belangrijk, dat vind ik ook een goed punt in deze nota, enthousiasmeren voor ov-gebruik is belangrijk, heb je beter ov en betere voorzieningen voor nodig dan dat Dordrecht nu heeft. En ja, ik heb dan inderdaad, stel ik hoe groter de stad, hoe beter dat lukt. Dat was het, voorzitter.

De voorzitter: Ja, u krijgt nog een vraag van mijnheer Van Verk, geloof ik.

De heer Van Verk: Ah, ik hoorde je niet, voorzitter, mijn excuus. Ik hoor net de term creativiteit vallen, creatieve oplossingen om de auto te weren uit de stad. Zouden mijn collega's en ook de leden van het college eens willen reflecteren op de volgende gedachte: de stad Londen, een hele grote stad, ben ik met iedereen eens, heeft zijn binnenstad redelijk ... het autoverkeer in zijn stad teruggedrongen door tolpoorten te installeren. Dordrecht heeft een binnenstad die zich daarvoor zou lenen. Hoe zou die creatieve oplossing landen bij mijn collega's?

De voorzitter: Nou, mijnheer Kleinpaste, u bent de eerste die mag reageren.

De heer Kleinpaste: Ja, kijk, je kent al betaald parkeren. En als je betaald parkeren vervangt door tol, zou dat best een onderzoek waard zijn om te kijken: hoe ga je daarmee om? Het lijkt me niet dat je een stapeling van kosten zou moeten maken om langs die weg zeg maar via de portemonnee het autogebruik terug te dringen. Dan dring je namelijk het autogebruik terug van bepaalde groepen. Het lijkt me niet dat de PvdA daar voorstander van zou kunnen zijn. Het is een vraagstuk, het is creatief, ik ben best

bereid daarover mee te denken en te kijken van hoe kun je onderzoeken of daar een mouw aan te passen valt. Dat brengt me nog even bij een stukje dat ik vergeten was. Ik ben heel blij met dat transferium aan de Weeskinderendijk, maar laten we nou de resultaten en het effect daarvan eerst eens afwachten, voordat je nu al heel hard roept van er komt een tweede transferium. Ik bedoel, laten we dan leren van het eerste en dan kijken: hé, is dat goed, dan voeg je er nog eens één aan toe.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Mijnheer Van Verk.

De heer Van Verk: Voorzitter, een interruptie als reactie op hetgeen de heer Kleinpaste zegt ten aanzien van het transferium. Wat moeten we nu nog leren als we al weten dat het transferium aan het Energiehuis in ieder geval, dus aan de oostzijde is dat, van de stad, jarenlang heeft voorzien in een behoefte waar veel mensen parkeerden en naar de binnenstad gingen, en op het moment dat dat transferium verdween, was ook de gedachte om een ander transferium te openen, om juist omdat het in een behoefte voorzorg. Dus wat we dan nog moeten leren, dat moet de heer Kleinpaste mij eens uitleggen, want volgens mij weten we de antwoorden al.

De heer Kleinpaste: Ja, voorzitter, nou ja, ik weet dat nog niet zo heel precies als mijnheer Van Verk waarschijnlijk, maar als het transferium daar bij het Energiehuis zo'n enorme behoefte voorzorg, dan zou de parkeergarage naast Kinopolis bommetje vol staan en van daaruit hordes mensen naar de stad toe trekken, en ik zie dat niet. Dus ik zou toch willen leren van hoe kun je, en de Weeskinderen doet dat, met een goed aanbod naar de stad toe, hoe kun je dat zo aantrekkelijk mogelijk maken en hoe kun je dan, als dat lekker loopt, doen om ook aan de oostkant daar weer wat mee te gaan doen?

De voorzitter: Mevrouw Kruger.

Mevrouw Kruger: Ja, voorzitter, het is waarschijnlijk voor de tijd geweest dat de heer Kleinpaste in Dordrecht woonde, want het ging niet alleen om transferium voor auto's in '...', bijvoorbeeld vrachtauto's die vracht kwamen brengen voor de binnenstad. En ja, er is een andere situatie ontstaan, het is niet meer zo makkelijk toegankelijk, er wordt niet meer zo gemakkelijk toegeleid naar die parkeergarage en dat was voorheen wel. Dus ik denk dat ook dat weer dan beter geregeld moet worden, waardoor zo'n transferium, want nu is het alleen maar een parkeergarage, dat dat beter bereikbaar is. En dan zal u zeker zien dat dat vol loopt. En ook nog even terugkomend op de '...' iets was van de heer Van der Kruijff, ten aanzien van de eenheid die we moeten krijgen in verschillende plekken die we nu gaan ontwikkelen, en niet dat we eerst het ene doen en dan het andere en vervolgens moet het weer opgebroken worden. Gewoon alles bekijken en uitvoeren en niet afwachten tot, want dan kom je later voor nog hogere kosten te zitten, wat niet nodig is.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Kruger. Mijnheer Van der Kruijff wil daarop aanhaken.

De heer Van der Kruijff: Ja, voorzitter, ook reagerend op wat mijnheer Kleinpaste zei, laten we eerst eens beginnen met de Weeskinderendijk en dan zien we daarna wel of we nog een tweede nodig hebben. Ik kan me niet zo vinden in die gedachte, a, omdat je dan al het verkeer wat vanuit de oostkant komt allemaal door de stad laat rijden, of misschien wel om de stad heen als we mazzel hebben, over de Laan der Verenigde Naties, naar dat transferium toe, of ze rijden allemaal de stad in naar een parkeergarage, wat je eigenlijk niet voor al die mensen wil. Ik ben het met vorige spreker eens dat het verleden het wel bewezen heeft dat het goed functioneert. En als u zegt: waarom doen de mensen het nu dan niet? Dat is omdat je nu aan de Weeskinderendijk 24 uur gratis kunt staan en aan het Energiehuis moet je een redelijk bedrag per uur betalen. En voor dat hele kleine verschil gaan de mensen dan ook wel gewoon aan de Spuiboulevard op de Veemarkt staan. Dus als je de prijsstelling denk ik vergelijkbaar maakt met hoe die was, of in ieder geval heel laag zoals die nu bij de Weeskinderendijk is, dan pas heb je een vergelijkbare situatie, maar niet met de huidige tariefstelling, dat kun je niet vergelijken.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Van der Kruijff. Wilt u daar nog op reageren, mijnheer Kleinpaste? Want ik wil langzaam af gaan ronden.

De heer Kleinpaste: Ik hoop toch dat mensen inderdaad de N3 blijven volgen en niet door de binnenstad crossen om naar dat andere transferium te komen, dat is één. Als het gaat om de bereikbaarheid van die Energiehuiszijde, roep ik dan toch even in herinnering dat wij als politiek met elkaar die bereikbaarheid zeker niet hebben verbeterd met de aanpassing met onze potten verf die we hebben gedaan tussen de N3 en het Energiehuis, dus dan hadden we daar die bereikbaarheid en de toegankelijkheid ook groter moeten houden dan dat we nu gemaakt hebben. Dus dat wil ik daar ook nog wel even over gezegd hebben.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Ik stel voor dat we voordat we de wethouder het ... Even, ik hoor de griffier niet. O, ik ben mijnheer Polat helemaal vergeten.

De heer Polat: Ja, ja.

De voorzitter: Ja, nee, ja, dat is heel goed. Ja, stom van me. Mijnheer Polat, gaat u dan even namens D66. En dan stel ik alvast bij dezen voor, dan kan iedereen daarover nadenken, om daarna even kort te pauzeren en daarna pas de wethouder aan het woord te laten, want we zijn al vrij lang bezig. Maar eerst mijnheer Polat, gaat uw gang.

De heer Polat: Dank u wel. Mijnheer Bosuguy is het niet gelukt om in te loggen, dus dan ga ik mijn woordvoering doen. Nou, ik ben het eens met de vorige sprekers op heel veel vlakken. Met mijnheer Van der Kruijff over die transferiums op verschillende plekken in de stad, dat vinden wij wel een goed plan. Wij zien in het plan ook een goed beeld wat de uitdagingen zijn in de toekomst. Met slimme ingrepen wordt getracht de doorstroming te optimaliseren. Of de slimme ingrepen ook toekomstvast zullen zijn, die integraliteit, dat moet nog blijken. Want stel dat de ingrepen niet het gewenste effect hebben, welke andere opties zijn er dan? Dat zou ik wel van de wethouder willen horen. We zijn wel te spreken over de aandacht voor het openbaar vervoer, de fiets en de

voetgangers. En hoewel de transformatie van Stationsweg, Johan de Wittstraat voor de voetgangers en de fiets, heb je daarbij een hele leuke manier van doen. Ook Weeskinderendijk te gebruiken als hub zien we voordelen, die niet alleen omwonenden, maar ook de bezoekers van onze stad kunnen daar hun auto kwijt en met het openbaar vervoer de stad in gaan. En als laatste, we zien in de plannen dan ook een goed begin om ze uit te werken. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel, dat was lekker kort en krachtig. Het is nu 21:27 bij mij op mijn MacBook. 21:35 strak gaan wij verder. Tot zo.

De voorzitter: Zo, dames en heren, daar ben ik weer. Ik had gezegd voordat we even gingen pauzeren dat ik daarna de wethouder het woord zou geven. En ik weet zeker, die heeft de hele pauze met volle spanning in de starthouding gezeten, dus mijnheer Van der Linden, gaat uw gang.

De heer Van der Linden: Dank u wel, voorzitter. Ik had precies genoeg tijd om een vers kopje thee te zetten, dank u wel. En dat heb ik hier bij me. Ik ga mijn geluid iets harder zetten. Ik heb de discussie gevolgd. Allereerst dank voor de, nou, soms heel duidelijke en soms impliciete waardering voor het stuk, voor wat er nu ligt en ook voor wat we het afgelopen jaar hebben kunnen wisselen met elkaar. Velen van u, Wim van der Kruijff als eerste, gaf aan van nou, er zit een goede balans in, er is goed over nagedacht, van alles wat hè, zowel de auto als het ov, fiets. Er zijn een aantal vragen gesteld, daar ga ik kort op in. Ik probeer het zo kort mogelijk te houden en ik begin bij de eerste expliciete vraag vanuit Beter voor Dordt. Nemen we alle belangen mee? Ja, die nemen mee bij de uitwerking en ook bij elk volgend voorstel wat u krijgt zal recht worden gedaan aan alle belangen, want de binnenstad en het schilgebied is een deel van de stad waar heel veel belangen samenkomen. Bewoners, bezoekers, ondernemers, ook toekomstige bewoners, die moeten allemaal ervaren: dit is de binnenstad, het schilgebied waar wij een plek hebben en ook moeten kunnen werken, of wonen, of recreëren. Even kijken, dan zijn er een aantal vragen gesteld over het transferium. Allereerst Weeskinderendijk. Nou, dat is inderdaad een hele mooie plek en daar is ook eigenlijk meteen vanaf het begin al van gedacht: dat is een plek waar je het zou moeten kunnen organiseren. Het is een plek vlakbij de uitvalsweg naar de A16, een plek die nu eigenlijk ook al als parkeerterrein gebruikt wordt, waar je ook in de toekomst niet van denkt: daar gaan we nou eens iets anders doen. En ook een plek die dicht genoeg ligt bij de binnenstad. Dus je kunt het daar ook organiseren en dat kan ook als je het afzet tegen de kosten per parkeerplek op een goedkopere manier dan pal in de binnenstad. En dat is natuurlijk ook iets wat je in ogenschouw wil nemen als je bedenkt dat je de komende tientallen jaren met zo'n plek wil doen. Wat er nog niet is, en wat er wel bij hoort op termijn, dat weet u, dat staat ook in het stuk, is betere faciliteiten en betere ov-ontsluiting. Want een transferium werkt alleen als je het goed ontsluit. En als het ook prijstechnisch interessant is om te zeggen nee, ik ga niet richting een dure parkeergarage in het centrum, ik blijf aan de kant staan, of aan de rand van de stad parkeren, zodat ik een lagere prijs betaal en ook zeker waar ik snel heen en weer kan. Tweede vraag was dan: hé, een transferium aan de oostzijde, zou dat niet kunnen? Onder andere de heer Van Verk en nog een paar anderen hadden het ook over het vroegere transferium, nou ja, eigenlijk waar nu de

Energiehuisgarage staat. U weet allemaal, daar hebben we, nou, tien jaar geleden grote investeringen gedaan en grote gebiedsontwikkelingen op gang gebracht. Toch zou je kunnen zeggen dat het Energiehuis, of de Energiehuisgarage, wel elementen in zich heeft van een transferium. Het is een plek waar je natuurlijk graag wil zijn, als je naar het Energiehuis gaat, of waar nu nog regiokantoor zit, of de bioscoop. We zien ook wel dat het gebruik van de garage, wat natuurlijk een ander soort garage is dan in het schilgebied, ook wel wat toeneemt. Naar mate je er meer op kan organiseren, en dat is wel de ambitie, ook ten aanzien van lijn 10, die zou echt vaker mogen stoppen daar en ook langer in de avond mogen doorrijden, dat is ook wel iets wat we hopen te bereiken op termijn, dan kan het die kwaliteit van een transferium ook krijgen. Ik herinner me ook, een aantal jaren geleden is nog wel de discussie gevoerd over zijn de parkeergebieden in de stad goed verdeeld hè, is er niet teveel in het westen, of te weinig in het oosten? Nou, daar is toen goed over doorgepraat. Een hele concrete vraag was: de garage Visstraat, zou je die kunnen afkopen? Voor zover ik weet, is dat tien jaar terug bijna aan de orde geweest, maar was het toen prijstechnisch niet mogelijk. Ja, daarna is het volgens mij nooit meer bekeken of bestudeerd. We weten één ding zeker: als je een garage op zo'n plek, nou, wil verwerven, dan betaal je daar de hoofdprijs voor.

De voorzitter: Mijnheer Van der Linden.

De heer Van der Linden: Ja.

De voorzitter: Kijk eens, mijnheer Van der Kruijff zit klaar voor u.

De heer Van der Linden: Dat is fijn.

De heer Van der Kruijff: Ja, ik had een vraag. U gaf net antwoord over het Energiehuis en u zegt: eigenlijk is dat al een soort transferium en dat is best een gedachte. Maar bent u het dan ook bereid in dit plan in te schrijven, als het ware, mee te nemen? En niet alleen qua locatie, maar betekent het ook dingen, zoals u over de Weeskinderdijk zei, voor prijsstelling, wil je het aantrekkelijk maken.

De heer Van der Linden: Even een verhelderingsvraag: hoe ziet u de betekenis van garage Energiehuis in relatie tot de ontwikkeling van het Spuiboulevardgebied? Want we weten dat één van de redenen dat het Energiehuis niet heel veel gebruikt wordt, het wordt wel gebruikt, vooral op piekmomenten in het weekend, maar niet heel veel, is dat het best ver lopen is van ... verder lopen is van de binnenstad. Dus je zou wel heel veel aantrekkelijkheid willen organiseren, wil je dan het Spuihavengebied ook als doellocatie voor parkeerders in het Energiehuis willen zien.

De heer Van der Kruijff: Laat ik daar antwoord op geven. Ik zie daar hetzelfde beeld bij als wat u zelf in de nota schrijft bij Weeskinderdijk, namelijk dat het goed ontsloten moet zijn, dat het qua prijsstelling aantrekkelijk moet zijn. Eigenlijk zo, als je de Papendrechtse Brug over komt en je weet dat je daar voor een aantrekkelijk tarief kunt staan en makkelijk met een busje de stad in kan via de Noordendijk bijvoorbeeld, dat je

denkt: nou, daar ga ik staan. En hoe ik het in relatie zie, is dat je dan dat verkeer weghoudt richting Spuiboulevardgebied.

De heer Van der Linden: Ja, ik denk dat het voor heel veel mensen die nu de stad in gaan en dan in Spuihavengarage staan of ... eerder logisch is om bij Weeskinderdijk te gaan staan dan bij Energiehuis. Maar ik wil best toezeggen dat bij de uitwerking, want we gaan dingen uitwerken, dat heeft u gezien in het voorstel, dat we ons dan, dat we dan de reflectie geven op de keuzes die je kan maken ten aanzien van de bereikbaarheid en zeker de bereikbaarheid richting Spuiboulevardgebied vanuit Energiehuis. En dat zal dan vooral neerkomen ook op betere ov-bereikbaarheid. En we weten dat lijn 10, gaat nu natuurlijk helemaal door het centrum heen, dat is ook niet voor niks, want die hebben we daarvoor, dus dat wordt geen heel makkelijk verhaal denk ik, maar we kunnen daar best een reflectie op geven. Dat vind ik een goede gedachte. Dat over de transferia, even kort. Ja, dan was één van de lijnen in dit commissiegesprek, ging over is dit niet teveel auto versus is het niet teveel fiets? Nou, en ja, wat dat betreft gaf een aantal van u ook aan van die balans zit er goed in. Maar een aantal gaf ook aan: iets teveel het een of het ander. Kijk, we kunnen er niet omheen, de meeste mensen hebben een auto en de meeste mensen die in onze stad zullen gaan wonen, zullen ook een auto hebben. Dat betekent ook dat we echt wel, nu valt er iets uit bij mij, dat we echt wel auto-ontsluiting van de stad, en zeker van de binnenstad, want zoals mevrouw Kruger zei, we hebben een andere binnenstad dan steden met een echte rondweg, de auto blijft belangrijk. We sturen wel op de auto. U heeft gezien dat we het vergunningparkeren in de binnenstad, dat we daar prijsdifferentiatie op hebben, eerste en tweede vergunning. We hebben ook vorig jaar nieuwe parkeernormen vastgesteld, waarbij we eigenlijk al constateren: heel veel plekken in de binnenstad is het autobezit naar 0.4, 0.5, 0.6 per huishouden, dat is ongelofelijk veel minder dan vier kilometer verderop, in Stadspolders.

De voorzitter: Mijnheer Portier.

De heer Portier: Voorzitter, de heer Van der Linden zei van de meeste mensen hebben een auto. Ik denk dat hij bedoelde: de meeste gezinnen hebben een auto, wat toch iets wezenlijk anders is. Maar dat betekent niet per se dat je die auto altijd moet gebruiken tot in de binnenstad. Als ik vroeger, toen ik nog een auto had, naar Utrecht ging, ja, dan zette ik hem daar bij het transferium neer, omdat ik dan met vijf euro en voor de hele dag parkeren had betaald en voor het openbaar vervoer, dat je in twintig minuten naar het centrum bracht. Waarom niet op die weg inslaan, dat mensen misschien wel een auto hebben, maar die gewoon niet meer willen gebruiken om naar de binnenstad te gaan, omdat andere mogelijkheden veel aantrekkelijker zijn?

De heer Van der Linden: Ja, goed punt. Ik maak even mijn zin af. U weet dat de binnenstad onaantrekkelijker is voor auto's dan veel buitenwijken. In sommige buitenwijken ga je er als bewoner, als woningeigenaar vanuit dat je uiteraard een eigen parkeerplek hebt en uiteraard je eigen twee of soms zelfs drie of vier auto's natuurlijk in de nabijheid van je huis kan parkeren. Nou, dat is een logica die in de binnenstad absoluut niet opgeld doet. We zien ook dat, en dat hebben we ook vorig jaar vastgesteld, dat je op de parkeernormen kan reduceren vanwege ov-bereikbaarheid, vanwege nabijheid van uitvalswegen en een station, en, en daar zijn we niet de eerste,

maar wel één van de eerste steden in, we hebben een fietsparkeernorm gehanteerd. Dus op sommige plekken in de binnenstad hanteren we nu als parkeernorm nul. Daar kun je het gewoon vergeten dat je je auto daar kwijt kan. Dat kan op sommige plekken, niet overal, maar als je dat in de tijd zet, dan is dat echt wel een ontwikkeling die vaart gaat krijgen. Tegelijkertijd ben ik ervan overtuigd dat in een stad als Dordt veel mensen de beschikking willen hebben over een auto. En in dit plan hebben we ervoor gekozen om de Spuiboulevard autoluw te maken. Autovrij in de Dordtse binnenstad, nou, dat is ... een aantal van u gaf dat aan, van denk daar eens over na. Ik denk dat dat niet gaat werken, maar de autoluwheid kunnen we wel stimuleren.

De voorzitter: Mevrouw Kruger.

Mevrouw Kruger: Ja, voorzitter, dank u wel. Ja, mijnheer Van der Linden, u geeft aan dat juist de ontwikkeling mogelijk gaat zijn dat inderdaad er nul parkeermogelijkheden zouden zijn in de binnenstad. En als we die ontwikkelingen dus gewoon volgen, moeten we er juist toch voor zorgen dat de toestroom van auto's naar de binnenstad gewoon, nou ja, uiteindelijk stopt in ieder geval door bezoekers naar de binnenstad? We moeten nog wel kijken hoe het bereikbaar is voor inwoners en zeker ook voor mindervaliden, maar niet voor de bezoekers van buitenaf. En u gaf zelf ook al aan: ja, dan moeten we gewoon goed zorgen voor openbaar vervoer, lijn 10. Nou ja, breek me de bek, wou ik bijna zeggen, niet open over lijn 10 op het ogenblik. Dus we moeten gewoon inderdaad zorgen voor goed openbaar vervoer. En dan ja, als u zegt: de ontwikkelingen zijn ernaar, dan pleit dat inderdaad voor het uitfaseren van auto's in de binnenstad.

De heer Van der Linden: Ja, nou ja, u heeft net al het commissiedebat gehad hierover natuurlijk. Wij hebben gekozen voor een gebalanceerde aanpak. We zien dat een stad er beter van wordt als je er minder blik in zet, hè. Als je foto's van zestig jaar geleden ziet, vijftig jaar geleden, dan zie je een binnenstad die geteisterd wordt door auto's, op elk plekje wat je kan verzinnen. Nou, dat zouden we nu echt niet meer zien als vooruitgang. Dat was toen wel vooruitgang, want allemaal een auto natuurlijk voor je deur, ook als je binnenin de binnenstad woonde. Dat was in elke binnenstad zo toen. Als je nu kijkt, autoluwheid staat synoniem voor gebiedskwaliteit, staat synoniem voor prettig leven, ook kinderen kunnen laten opgroeien in de stad, spelen buiten, groen, enzovoorts. Die ontwikkeling zien we ook in Dordt. We kiezen er wel voor om het in balans te doen. Andere kant op geldt het ook, want sommigen zeggen: ja, het is wel heel erg veel autootje pesten, dat is net niet gezegd, maar het is wel erg veel ov en fiets. Ja, wij denken dat als je, en daar kiezen wij voor hè, voor binnenstedelijk verdichten, dat kan alleen als je niet alle reizen, ook de kleine reizen, met de auto gaat maken, maar dan moet je een aantrekkelijke stad zijn om ov te gebruiken, om de fiets te gebruiken en, en daar gaf de heer Veldman, als enige benoemde hij dat, maar dat gaat echt belangrijk worden de komende jaren, lopen in de stad. Inmiddels zijn bij het ministerie, zijn mensen bezig met loopagenda's. Ik ben ervan overtuigd dat lopen een veel belangrijker element van het mobiliteitsbeleid gaat worden, of veel concreter, dan het de afgelopen jaren is geweest. Kortom, wij hebben gekozen voor een balans. En als u zegt van nou, dat is goed, dat hoor ik van de meesten. Enkelen gaven aan van nou, het mag ietsje meer zus of zo, maar dat hoor ik dan wel bij de besluitvorming. Even kijken hoor. Ja, ja,

ja, lopen, fiets. Ik heb de vragen beantwoord volgens mij. Ja, er was nog een hele concrete vraag over trekkers. Trekkers weren is moeilijk. Trekkers mogen natuurlijk niet op autowegen en zo, zeker als er honderd wordt gereden. Dus als je hem voor landbouwgebruik nodig hebt, dan kan het soms zijn dat je door de stad heen moet. We kunnen wel in onze aanbestedingen en dat doen we ook, van aannemers eisen dat ze geen trekkers gebruiken, want aannemers gebruiken ook vaak trekkers. En nou, daar letten we wel op, dus dat gebeurt. Het woord milieuzone viel nog even. Nou, u weet dat, of misschien weet u dat niet, maar in het klimaatakkoord wordt heel erg veel nadruk gelegd op zero emissie zones. Nou, dat is de facto een milieuzone. Zero emissie is natuurlijk de toekomst hè, dat er in 2030 volgens de plannen geen fossiel aangedreven auto's meer worden verkocht. Om dat te stimuleren zijn er drie deals in voorbereiding om zero emissie te gaan rijden. Dat sluit ook aan bij het beleid van de minister om, hè, want er is nu een beetje een wildgroei aan milieuzones geweest. Eigenlijk heeft elke stad tot nu toe, er zijn wel vier, vijf, zes verschillende soorten milieuzones en met je auto mag je in de ene stad wel, de andere stad niet in. Dat helpt niet, dus er komt een soort uniformering voor. En wij zijn aan het kijken wat wij kunnen doen in onze eigen binnenstad, zeker nu we ook camera's gaan invoeren in een klein stukje van de stad weliswaar, maar met camera's kun je op allerlei manieren handhaven, kun je ook bepaalde categorieën van voertuigen de toegang tot je stad ontzeggen, voor een deel van de tijd of permanent. Dus daar zijn we naar aan het kijken, wat we daarmee kunnen doen. Daar komen we dus op terug.

De voorzitter: Even een moment, mijnheer Van der Linden, want er zitten allemaal mensen te dringen om wat te vragen, of te interrumpen. Van de heer Noldus, dat gaat over een ander onderwerp. Dus de eerste in de rij die ik dan zie, dat is de heer Kleinpaste. Maar ik wil wel vragen aan jullie of het allemaal even wat korter en compacter kan, want we lopen aardig in de tijd en er zijn nog andere onderwerpen. Mijnheer Kleinpaste.

De heer Van der Linden: Ik was klaar trouwens.

De voorzitter: Oké, u was klaar. Mijnheer Kleinpaste heeft een vraag. Gaat uw gang.

De heer Kleinpaste: Voorzitter, ik wou toch nog heel even kort reageren op die trekkers. Ik bedoel, ik snap dat je ze niet kunt weren, dat ligt dan kennelijk anders dan met bepaalde voertuigen rondom een milieuzone, maar je zou wel een aantrekkelijker alternatief kunnen bieden om ze wat meer uit die negentiende-eeuwse schil te krijgen.

De heer Van der Linden: Voor zover ik weet rijden de meeste trekkers die u in de binnenstad ... of de binnenstad passeren, of de stad passeren, over de Burgemeester de Raadsingel en dan zo richting nou ja, of Dubbeldam zeg maar, of soms ook via de Oranjelaan, Merwedestraat over de brug. Dat is dacht ik het meeste gebruik. En dan gaat het dus om enkele landbouwers die aan beide zijden van het eiland grond hebben. En daar heb je trekkers voor nodig. Maar daar kunnen we het misschien nog op een ander moment eens over hebben, wat we nog meer kunnen doen.

De voorzitter: Lijkt me een goed plan. Mijnheer Veldman.

De heer Veldman: Ja, voorzitter, even kort. Kijk, de wethouder zegt: ik zie uw specifieke punten bij de besluitvorming wel tegemoet. Kijk, ik zou het fijn vinden als de wethouder gewoon hier in de commissie toezegt dat hij bij de uitwerking van de concrete plannen nog eens even heel goed kijkt en dan de schetsmatige tekeningen zoals we die nu voor ons hebben, dat die niet klakkeloos zeg maar in een asfaltmachine gaan, om het maar even zo kort en bondig te schetsen. En dan is dus mijn oproep van kijk nou nog eens even heel goed of je het voor die fiets echt maximaal comfortabel kan houden, want dan bereik je al die andere punten ook.

De heer Van der Linden: Ja, zo kort en bondig mogelijk. Wat u hier gezegd heeft over parkeren aan de westkant of de oostkant, wat u gezegd heeft over de parkeernorm en ook wat u gezegd heeft over het stimuleren van ov en fiets, dat zal in de besluiten die worden voorgelegd ten aanzien van in ieder geval, nou, in feite alle drie de voorstellen, zult u dat terugvinden. Dus het is niet van we zetten nu de asfalteermachine aan, het wordt een afgewogen voorstel.

De voorzitter: Oké. Mijnheer Noldus als laatste en dan wil ik gaan afronden.

De heer Noldus: Ja, voorzitter, dank u wel. Eigenlijk over iets waar de heer Van der Linden het eerder over had. Het gaat over de extra verkeersbewegingen die te verwachten zijn door het toevoegen van de hoeveelheid woningen in het gebied. En mijn vraag is in hoeverre daarbij ook rekening is gehouden met het verdwijnen van bedrijvigheid in datzelfde gebied, in hoeverre dat tegen elkaar wegstreept. Dat kwamen wij niet helemaal tegen in de stukken zoals die voorliggen.

De heer Van der Linden: U bedoelt de bedrijvigheid die nu in het Spuiboulevardgebied zit? Dus de kantoor meters?

De heer Noldus: Jazeker.

De heer Van der Linden: Oké, ja, volgens mij, je kan een indicatie loslaten op het aantal auto's per zoveel huizen die je bouwt. En daar hoort meestal ook een indicatie bij van het aantal auto's per kantoorgebouw. Voor zover ik weet, is dat met elkaar verrekend. Maar dat kan ik nog even technisch aangeven, als dat uw vraag is.

De heer Noldus: Ja, zeker.

De heer Van der Linden: En natuurlijk hè, het rapport wat erbij zit, dat is bijlage 2 meen ik, daar wordt het een en ander gezegd over de redeneerlijnen richting het aantal voertuigen dat je over een aantal jaren verwacht. Maar die beschouw ik even als technische vraag, kom ik op terug, ja?

De heer Noldus: Dank.

De voorzitter: Oké, dames en heren, ik wil u eigenlijk vragen of u voldoende antwoord heeft gekregen en of dit stuk als hamerstuk naar de raad kan. Eventueel heeft u de mogelijkheid, want hij staat gepland, hebben we gisteravond afgesproken, voor eind

mei. Dus er is in de tussentijd eventueel nog de gelegenheid om nog aanvullende vragen te stellen waar antwoord op kan komen. En mijnheer Veldman die vindt daar wat van, geloof ik. Gaat uw gang.

De heer Veldman: Nou, voorzitter, ik ben het op zich wel eens met uw conclusie, alleen het punt over het budget en de fasering, daar heeft de wethouder volgens mij niks over gezegd en dat is natuurlijk in de verdere uitwerking wel degelijk relevant, want zonder budget gaat er helemaal niks van dit plan in uitvoering.

De voorzitter: Dat kunnen wij gewoon aan de wethouder vragen. Gaat uw gang, mijnheer Van der Linden.

De heer Van der Linden: Dank u wel. U heeft gezien dat in het voorstel wat er nu ligt gevraagd wordt om 460.000 euro voor de verdere uitwerking. Kijk, u krijgt nog een voorstel voor Huis van Stad en Regio, dat zit hier niet in benoemd. U krijgt als gevolg van de vaststelling van het structuurplan, krijgt u een uitwerking van de inframaatregelen, het voorstel voor de parkeergarage Spuihaven, wat dus een afgewogen voorstel is van een aantal te realiseren woningen, iets meer, iets minder, in relatie tot de vraag: gaan we de parkeergarage die er nu staat, herontwikkelen, of gaan we die slopen en dan herontwikkelen? En de ontwikkelstrategie ten aanzien van P&R Weeskinderendijk. Er zijn allerlei variabelen denkbaar waardoor het veel meer of veel minder gaat kosten. Dat maakt deel uit van de uitwerking.

De voorzitter: Dus als ik het goed begrijp, mijnheer Van der Linden, dan is die 460.000 euro om het allemaal uit te werken, en aan de hand daarvan valt dan de definitieve klap zeg maar?

De heer Van der Linden: Voor 460.000 euro krijgt u de drie aangekondigde vervolgvorstellen, nou, met een doorlooptijd van acht, negen maanden zo'n beetje, inclusief alle onderbouwing daarbij. En per voorstel zitten er natuurlijk een aantal dingen, een aantal variabelen in. Hè, als we bij Spuihaven op iets meer huizen uitkomen, betekent dat ook iets voor het aantal parkeerplaatsen, maar dat kan ook weer betekenen dat je op een andere manier met het ov omgaat, enzovoorts.

De voorzitter: Oké. Mag ik dan de commissie voorstellen om dit stuk in principe als hamerstuk op te nemen voor de agenda van eind mei? En als u vragen heeft, om die binnen nu en twee weken zeg maar zo'n beetje te stellen, zodat die nog ruim op tijd, voordat het geagendeerd wordt op de agenda, dat u daar de antwoorden van krijgt. En dan kan het eventueel altijd nog als bespreekpunt opgevoerd worden, mocht daar aanleiding toe zijn. Ik zie akkoord en prima, hamerstuk met stemverklaring, akkoord, prima. Nou, dan zijn we er al. Mijnheer Kleinpaste, u wilde nog aandacht?

De heer Van der Linden: Ja, dat wil hij wel hè?

De voorzitter: Ik hoor je niet.

De heer Kleinpaste: Mijn kater liep over mijn toetsenbord.

De voorzitter: Oké, dat is de charme van thuis vergaderen. Oké, dames en heren, dan gaat dit als bespreekstuk naar de raad van eind mei. Hamerstuk, sorry, ja, hamerstuk. Ik had het al twee keer goed gezegd hè, mijnheer De Boer. Dank, mijnheer Van der Linden.

6. Stand van zaken bestemmingsplan Amstelwijck

De voorzitter: Dan gaan wij over naar punt 6, u mag blijven luisteren hoor, gaan we over naar punt 6, de stand van zaken van het bestemmingsplan Amstelwijck. En ik heb met de heer Burggraaf afgesproken dat hij een korte introductie geeft. De presentatie waar de heer Dirk van de Rijdt zo meteen, nou ja, voor online komt, die zat al bij de stukken van deze vergadering, dus die heeft u allemaal al kunnen zien. Dus ik zou zeggen: mijnheer Burggraaf eerst, dan de presentatie van de heer Van de Rijdt en daarna pas eventuele reacties. Want dan kunnen we nu even een beetje doorstomen. Mijnheer Burggraaf, gaat uw gang.

De heer Burggraaf: Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, goed denk ik om even een update te hebben van het bestemmingsplantraject van Amstelwijck, die we wat intensiever dan gebruikelijk met de commissie en de raad doorlopen, omdat het het eerste traject is waar we volledig met de werkwijze van de Omgevingswet werken. Dus zo moet u deze presentatie, die inderdaad al was toegezonden, ook zien hè, even een tussenstand van waar staan we nu? We hebben inmiddels een inspraak gehad, die komt nog via het gebruikelijke proces, hè, alle reacties plus hoe dat verwerkt is in het bestemmingsplan, uw kant op. Maar we willen u toch alvast meenemen in de belangrijkste observaties ook gecombineerd met de raadsvergaderingsbijeenkomst die we apart hebben gehad, om eens te oefenen met oké, hoe ga je de thema's dan hè, binnen die Omgevingswet, vertalen in de wat algemenere doelstellingen, hoe ga je er dan op toetsen binnen het bestemmingsplan? Nou goed, daar gaat Dirk van de Rijdt nu even een toelichting op geven, zodat we daarna in beslotenheid alvast een heel concreet traject kunnen doorlopen, namelijk die van ABB, die als eerste op Refaja-terrein ook de eerste ontwikkeling gaat doen waar zij laten zien hoe dat eruit ziet en waar zij tegenaan lopen. Dus ik geef nu het woord aan Dirk.

De heer Van de Rijdt: Ja, dank u wel, voorzitter en wethouder. Gezien de tijd zal ik er even snel doorheen lopen. De presentatie is toegezonden, dus ik ga er vanuit als er vragen zijn, dat die deze kant nog wel opkomen. Als ik de volgende dia mag, want ik neem aan dat het centraal geregeld wordt, ja, even kort, waar staan we nu? Nou, de wethouder heeft al toegelicht dat het een bijzonder bestemmingsplan is, even kort de resultaten van de inspraak, de uitwerking van de thema's en hoe we dat nu per thema vertaald hebben of gaan vertalen in het bestemmingsplan en ten slotte het vervolg. Dit is een bekende dia, die heeft u eerder gezien. De blauwe lijn geeft aan wat we al gehad hebben, dus we zijn al een heel eind. En als het goed zijn we over een half jaar bij de vaststelling, dan wordt het bestemmingsplan aan u voorgelegd. Vandaag is het even de rode balk, de terugkoppeling. De inspraak is vorige zomer gestart, na de zomer, begin september. Drukbezochte inloopavond, zeventig belangstellenden, heel veel reacties binnengekomen. Daar hebben we ook echt geprobeerd het plan wat beter van te maken. Ik zal gezien de tijd niet ingaan op alle reacties, maar ik kom daar zo bij de thema's nog

even op terug. Dan de volgende dia graag. Zoals gezegd, ja, hebben we toen in uw commissie van 25 september, is de wens uitgesproken om een aantal thema's nog wat verder uit te diepen, met name omdat het zo'n globaal bestemmingsplan is waar, ja, nog moeilijk te lezen is hoe de bestemmingsplannen straks qua woonwijk eruit komt te zien. Nou, dat heeft toen een raads werkgroep opgeleverd op 6 november en daar zijn de thema's wonen, mobiliteit, groen, gezondheid en sociaal vitaal uitgewerkt. En in aansluiting ook op de inspraakreacties die ook veel op die thema's ingekomen zijn, hebben we geprobeerd om aan de hand van die thema's aan te geven van nou, hoe kunnen we die nou wat SMART'er maken? De term SMART komt ook uit inspraken, die is verschillende keren door insprekers aangegeven, van maak eens wat duidelijker dat die wijk inderdaad zo mooi wordt als we beloofd hebben. Dan kom ik bij het eerste thema, volgende dia. Ja, Amstelwijck moet een bijzondere woonwijk worden, een groenblauw woonmilieu. Nou, daar is heel veel over te zeggen, maar we hebben eigenlijk goed gekeken naar wat is nou een groenblauw woonmilieu? En als we dan naar de wijk Dordtse Hout kijken, dan hebben we eigenlijk die wijk als uitgangspunt gepakt en de eisen die we aan die wijk stellen, zijn ook vertaald in het bestemmingsplan. En dat gaat over dichtheden, over bouwhoogtes, over architectuur, over inrichting openbaar gebied. Dat is allemaal geland in de regels en in het bestemmingsplan en die verplichten ook de ontwikkelaars om op die manier te bouwen. Daarnaast wordt er heel veel aandacht aan behoud van bestaand groen besteed, zodat ook een wens van heel veel bewoners om de Oostkil als een soort buffer te handhaven, in het plan uitwerking krijgt. Volgende dia, thema, is het thema verkeer. Daar zijn ook heel veel reacties op binnengekomen. Reacties van omwonenden die bang zijn voor teveel verkeer op omliggende wegen, maar ook bijvoorbeeld van de Fietsersbond en Milieudefensie die vrezen dat er op stadsniveau ook problemen gaan ontstaan. Nou, dat is een reden geweest om onderzoek te laten doen door Goudappel Coffeng. Dat onderzoek is een heel eind, dat hebben we nog niet helemaal gereed, maar wel duidelijk is dat het fors drukker gaat worden. Dat komt niet alleen door Amstelwijck, dat heeft ook te maken met de bouwopgave in de hele regio en in Nederland, dus we krijgen te maken met heel veel verkeer. Dus we zullen daar ook met bewoners nog eens goed moeten kijken: wat betekent dat voor de bestaande wegen, kunnen we daar nog maatregelen nemen? Daarnaast hebben we het bestemmingsplan ook zo flexibel en adaptief gemaakt dat er nog keuzes gemaakt worden die eventueel vooruitlopen op discussies die stadsbreed gevoerd worden van hoe gaan we nu met die automobilititeit om? En dan met name in het deelgebied Spoorzone bestaat nog de mogelijkheid om bijvoorbeeld hoog in te zetten op een treinhalte, om fietsverbindingen zwaarder in te zetten, maar ook om bijvoorbeeld voorzieningen een plek te geven als blijkt dat bewoners geneigd zijn dan de auto te laten staan en te winkelen in nabijgelegen voorzieningen. Ik hou het even hier kort bij, er is heel veel over te zeggen, en ik ga even door naar het volgende thema wat daar ook mee te maken heeft. Een aantal insprekers geeft aan van ja, gaat er niet een soort slaapwijk ontstaan als er alleen woningen komen en niet voorzieningen? Nou, toch is dat een bewuste keuze geweest om met name ook de voorzieningen in Wielwijk, die gemiddeld toch wat weinig draagkracht hebben, om daar ook wat meer draagkracht aan te geven door Amstelwijck te laten winkelen in het winkelcentrum van onder andere Wielwijk. Dat betekent dat we moeten inzetten op fietsverbindingen, want de loopafstand is te groot. En als dat lukt, dan krijg je ook hele levendige verbindingen waardoor, ja, Amstelwijck

toch een levendige wijk kan worden. Blijkt dat nou halverwege niet te lukken, dan kunnen we ook binnen het bestemmingsplan omschakelen en is er ruimte om alsnog die voorzieningen, bijvoorbeeld in de Spoorzone, te realiseren. Dan ga ik naar het volgende thema, klimaat, groen en blauw. Nou, een heel belangrijk kenmerk van de wijk, het moet een groene wijk worden, dat hebben we ook vastgelegd. Veertig procent van de wijk wordt groen. Dat gaat ook lukken, dat hebben we ook met de eerste ontwikkelaars en de aanbestedingen gezien. Ik denk dat we kunnen stellen dat Amstelwijck gaat voldoen aan het convenant wat de gemeente heeft afgesloten om Amstelwijck een klimaatbestendige wijk te maken. Het laatste thema is gezondheid. Daar hebben we ook nog met de GGD overleg gehad. Die hebben een aantal kernwaardes geformuleerd, wat is nou een gezonde woonwijk? Nou, die punten ziet u hieronder. Ik denk dat we met Amstelwijck een heel eind komen door op alle punten zeker voldoende en soms wel goed te scoren, dus de conclusie is denk ik dat Amstelwijck toch ondanks alle belemmeringen gezien kan worden als een wijk waar het gezond is wonen. Dan nog even naar de juridische methodiek. Dit is een wat ingewikkeld schema, hebben we de vorige keer ook al laten zien. Omdat we te maken hebben met de Omgevingswet, heb je een bestemmingsplan. Daar staan de hoofdregels in en daaronder hangen allerlei beleidsregels die het college flexibiliteit geven om bijvoorbeeld om te gaan met de invulling van parkeernormen, maar ook hoe je nou bijvoorbeeld met duurzaamheid of klimaat omgaat. Uit inspraakreacties leiden we ook af, dat is een moeilijk te volgen methodiek, die ook qua rechtszekerheid niet ideaal is. Dus de volgende dia laat zien wat we aan aanpassingen gaan doorvoeren in het bestemmingsplan. Die rode balk, die al die beleidsregels, die gaan we eigenlijk binnen het bestemmingsplan brengen. Dat wordt een blok beoordelingsregels. En we willen eigenlijk de raad vragen om het college de mogelijkheid te geven die beoordelingsregels aan te passen als de omstandigheden op het gebied van mobiliteit of voorzieningen daartoe aanleiding geven. Dus dat is een soort delegatiemogelijkheid die aan de raad gevraagd wordt. Dat betekent dat die beleidsregels in het plan komen, en dus voor iedereen kenbaar en rechtszeker zijn, maar wel zijn flexibiliteit houden in de zin van dat het college daar naar kan handelen als dat nodig is. Dan een belangrijk nieuw instrument, monitoring. Als het bestemmingsplan is vastgesteld, houdt het in principe niet op voor de raad. U heeft dan nog diverse mogelijkheden om het college te verplichten om op een aantal belangrijke thema's informatie te geven, zodat u op basis van die informatie kunt beslissen of er wel of niet bijgestuurd moet worden. En dat kan weer via die flexibele beoordelingsregels. Dan kom ik bij de laatste dia en dat is de planning voor het vervolg. Ja, we zitten nu nog volop in de afronding. Er is een MER uitgevoerd in verband met stikstof, geluidsonderzoeken lopen nog, de verkeersonderzoeken lopen nog. We proberen dat deze maand af te ronden. Zoals gezegd vindt er overleg plaats met de bewoners over de verkeersaantrekkende werking van Amstelwijck en de autonome ontwikkeling. Dat betekent, als alles mee zit, dat we begin mei het ontwerpbestemmingsplan kunnen afronden en ter inzage leggen. En dan zou net na de zomer, als alles meezit, het plan ter vaststelling aan uw raad kunnen worden voorgelegd. Daarna hebben we nog één beroepsprocedure en dan zou er als het goed is in '21 gebouwd kunnen worden. En tot slot houdt u dan het instrument monitoring om, ja, in de gaten te houden of die wijk inderdaad die wijk wordt zoals we met zijn allen in het ontwikkelperspectief hebben vastgelegd. Dat was even, voorzitter, heel in het kort de presentatie.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Wie heeft er echt een vraag die niet kan wachten? Mijnheer Noldus. O nee, ho, ho, ho, ho, mijnheer Veldman is eerder. Gaat uw gang.

De heer Veldman: Nou ja, voorzitter, het criterium niet kan wachten dat is door heel de corona, wordt dat natuurlijk, ja, wel een heel zwaar criterium. Nee, één vraag. Nu wordt er geschetst, dank overigens voor de heldere en kortbondige presentatie, dat De Hoven een soort referentiepunt van de wijk zou zijn, terwijl eerder, meen ik, ook de wijk achter het Wantijpark daarvoor werd genoemd. En ik heb zelf de indruk, maar ik heb die cijfers niet paraat, dat de opzet van die laatste wijk ruimer is, met meer openbaar groen en minder woningen per hectare dan De Hoven. Misschien is daar nog iets over te zeggen.

De heer Van de Rijdt: Nou, ik ben geen stedenbouwkundige en de reden om de vergelijking met de Dordtse Hout te maken is vooral ook ingegeven door de inspraakavond, waarin bewoners moeilijk een voorstelling konden maken, wat betekent die dichtheid van twintig woningen per hectare nu? En daarom heb ik nu even die vergelijking gemaakt met Dordtse Hout. Maar dat wil niet zeggen dat het een kopie van Dordtse Hout wordt. Maar misschien kunnen we daar via de stedenbouwkundige nog wat nader op terugkomen bij een volgende gelegenheid.

De heer Burggraaf: Ja, voorzitter, ja, ik herinner mij dat wij wel, u kunt het kaartje ook zien waarbij we op meerdere plekken die vergelijking hebben gemaakt. Volgens mij zat daar ook Wantijpark bij. En zoals Dirk al zegt, was het vooral bedoeld, deze vergelijking, omdat inderdaad in die inspraak heel veel bewoners zeiden van nou, we vinden Dordtse Hout een prettige buurt om te wonen en wat er dan komt, ja, moet een beetje vergelijkbaar zijn, is dat nog steeds zo? En dat is de reden dat dat zo vergeleken is. Ik kan nog wel even uitzoeken hoe dat nou ... In mijn herinnering waren die twee aardig vergelijkbaar met elkaar, als je gewoon het aantal woningen per hectare bekijkt. Maar daar komen we nog wel even op terug.

De voorzitter: Oké, is goed. Dan ga ik naar de heer Noldus.

De heer Noldus: Ja, voorzitter, dank u wel. Allereerst ook dank voor de presentatie. Ik heb een drietal vragen, die eigenlijk allemaal betrekking hebben op de belangrijkste slide, wat ons betreft in ieder geval, het thema verkeer. Op dit moment is het uitgangspunt: tweede auto verplicht op afstand, noemt u, staat ook in de presentatie. Ik ben toch benieuwd waar we dan aan moeten denken, of dat we daarmee niet nieuwe problemen zoals wij ook in Oudelandshoek kennen, aan het creëren zijn. Daarnaast geeft u aan, het station Amstelwijck waarover gesproken wordt, in het kader van hoogfrequent openbaar vervoer, of daar op dit moment voldoende aandacht en focus op is in dit bestemmingsplan? En de derde vraag die heeft betrekking op het onderzoek wat u noemt, over de drukte op de verschillende wegen in samenhang met elkaar. Is het niet een idee om het een soort van verkeersstructuurplan voor Dordrecht Zuid te maken, zoals we dat net bijvoorbeeld voor Spuiboulevard en Schil-West hebben besproken? Tot zover.

De heer Van de Rijdt: Ik weet niet of de wethouder de vraag wil beantwoorden, of dat aan mij is? Ik ga maar even uit, de auto op afstand. Ja, dat is een concept wat

verkeerskundig en stedenbouwkundig goed doordacht is. Niet alleen om die automobilititeit als maatregel aan te pakken, maar ook juist om de wijk die groene kwaliteit te geven. Dus dat is ook het beeld wat in het ontwikkelperspectief staat. Als je straks in Amstelveen rondloopt, dan zie je niet de auto's, maar zie je vooral een wijk waar het groen is en waar kinderen veilig kunnen spelen. De gedachte is dat woningen één plek voor de deur krijgen, in ieder geval de vrijstaande woningen en dat er dan op centrale plekken die in eigendom blijven van de gemeente, hoven komen waar centraal geparkeerd kan worden, maar waar je dan wel even moet lopen voor je bij je auto bent. Ja, de gedachte is dat daar een hoge kwaliteit van de wijk mee te bereiken is. Ten aanzien van de HOV-verbinding en het treinstation, dat is natuurlijk onzeker, maar het bestemmingsplan wordt wel zo ingericht dat de stedenbouwkundige uitwerking van de Spoorzone, waar het over gaat, nog niet bepaald is en dat daar nog alle gelegenheid is om na te denken van hoe zou daar het hoogwaardig openbaar vervoer kunnen landen? In de vorm van een treinstation, maar dat zou ook, al dan niet tijdelijk, in het kader met een HOV-busverbinding kunnen gebeuren. Derde vraag was het verkeersstructuurplan. Ja, in het kader van dit bestemmingsplan kunnen we daar denk ik niet op wachten, maar het plan is wel zo flexibel dat als er een verkeersstructuurplan komt, dat we daar op kunnen inspelen en dat de wijk daarin mee kan bewegen.

De heer Burggraaf: Ja, voorzitter, ik denk dat wat al gezegd werd, het stuk over het verkeersonderzoek dat nog niet helemaal af is, ik denk dat dat onderdeel we beter als dat eenmaal helemaal af is, zeg maar, gereed is, we ook met de commissie kunnen delen en dan in dat kader beter met elkaar kunnen bespreken.

De voorzitter: Oké, akkoord.

De heer Noldus: Voorzitter, mag ik nog één eerste reactie?

De voorzitter: Kort.

De heer Noldus: En dan gaan we het hebben over de tweede auto op afstand, niet nu de setting voor om daar hierover het debat te voeren, denk ik, maar het verbaast ons wel enigszins dat dat nou ja, één of twee auto's op een oprit in onze optiek niet zo heel veel verschil zou moeten maken. In het geval van twee auto's op een oprit blijft er volgens mij in een simpele rekensom meer ruimte vrij op openbaar terrein, waardoor een hogere kwaliteit in de openbare ruimte te realiseren zou zijn. Dus dat is wellicht nog iets waar we later in het politieke onderdeel op terugkomen in ieder geval.

De voorzitter: Oké. Mevrouw Van Benschop en dan wil ik eigenlijk afronden.

De heer Soy: Voorzitter, voordat u gaat afronden, wij hebben ook nog vragen.

De voorzitter: Ik heb niet gezien in de chat dat u een vraag heeft.

De heer Soy: Ja, het lukt me even niet om de chat te openen, ik krijg dan een chat van iemand anders, dus dat lukt even niet. Vandaar even zo.

De voorzitter: Oké, mevrouw Van Benschop eerst en dan de heer Soy en dan daarna afronden, want we hebben nog een onderwerp.

Mevrouw Van Benschop: Ja, dank u wel, voorzitter. Ik heb een vraag ten aanzien van de slide sociaal vitaal voorzieningen. Daar staat: minimaal vijf procent van de wijk wordt groen, met speel- en beweegplekken en ruimte voor ontmoetingen. En als ik dan vervolgens kijk naar de volgende slide, klimaat en groenblauw, dan staat er: veertig procent van de wijk wordt groen ingericht. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar?

De heer Van de Rijdt: Allebei klopt. Veertig procent wordt groen ingericht, dat gaan we ook echt halen, dus veertig procent van het nieuwe woongebied wordt groen. En daarvan is vijf procent minimaal, wordt ingericht voor spelen en bewegen.

Mevrouw Van Benschop: Oké, helder. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Soy.

De heer Soy: Dank u wel, voorzitter. Ook namens Beter voor Dorcht bedankt voor de heldere presentatie. We hebben daar twee vragen over. Allereerst, we hebben eerder een motie ingediend waarmee we het college hebben gevraagd om een onderzoek te doen naar de type woningen. Althans, we hebben gevraagd om te kijken of het mogelijk is om daar ook wat goedkopere woningen te realiseren en wat het effect daarvan zal zijn. We hebben daar helaas tot op heden nog geen antwoord op gekregen. Kunt u daar misschien uw licht op schijnen, dat we daar misschien toch nog wat informatie over kunnen krijgen? En de tweede is, gaat over de voorzieningen. Er wordt bijvoorbeeld een school genoemd en die zou er pas komen als de behoefte daarvoor, nou ja, duidelijk naar voren komt. Maar wanneer is dat? Wanneer gaan we peilen wanneer er behoefte is aan een school en hoe gaan we dat dan inpassen als er al bepaalde plannen zijn gemaakt? Nu wordt als reservelocatie genoemd in de Spoorzone, maar ik kan me ook voorstellen dat je dan met bepaalde veiligheidsmaatregelen zit en beperkingen, dat je niet te dicht op het spoor een schoolgebouw kunt plaatsen. Hoe gaan we daarmee om?

De voorzitter: De wethouder.

De heer Burggraaf: Ja, die met betrekking tot de voorzieningen en de plek, die zou ik zo graag even aan Dirk willen geven, die kan daar wat meer in detail over vertellen. Voor wat betreft hè, de motie met betrekking tot de tien procent, was de vraag van nou, zouden we nog voor tien procent in de wijk sociaal dan wel onder de norm van die drieënhalve ton die nu in het ontwikkelperspectief is opgenomen? Ja, heel concreet kunnen we daar wat van zeggen op het moment dat de grex voor het geheel, ja, bij u voorligt. En daar zijn we nu nog niet, maar zo meteen hebben we wel ABB die ook in zal gaan op wat het voor hun plan hè, waar we ook zo meteen zullen zien hoe dat is ingetekend en welke typologie woningen er in het gebied zitten, wat dat zou betekenen als je daar die, nou ja, daarvan zou eisen dat je afwijkt van het ontwikkelperspectief die u heeft vastgesteld met woningen boven die drieënhalve ton, wat dat zou betekenen voor dat plan als je daar, nou ja, in die tien procent ruimte gaat zoeken. Dus ik denk dat we daar het beste zo meteen even met elkaar verder over kunnen hebben.

De voorzitter: Oké, prima, en dan de heer Van de Rijdt als laatste.

De heer Van de Rijdt: Ja, ik denk een hele terechte vraag, van nou ja, hoe waarborgen we nou dat die voorzieningen als die nodig zijn, ook gerealiseerd worden? Daar hebben we ook lang over nagedacht. In principe is in het bestemmingsplan nu een regel opgenomen dat voor de Spoorzone ontwikkeld wordt, ook onderzocht wordt of die behoefte er is. En dan ligt voor de hand de plek om in de Spoorzone een school te bouwen. Maar dat is inderdaad in de zone waar het qua externe veiligheid niet zondermeer mogelijk is om die school te bouwen, dus daar gaan we ook een studie naar doen, in hoeverre dat wel eventueel mogelijk is, eventueel met afscherpende bebouwing. En anders moet er creatief gekeken worden naar andere ruimtes, bijvoorbeeld die parkeerruimtes die in eigendom van de gemeente blijven, om op die manier een soort uitwisseling te krijgen, dan wel dat we nog met omliggende gebiedsontwikkeling een koppeling zoeken. Maar ja, de vraag is terecht en die zal nog in de vervolgfase serieus opgepakt moeten worden.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Ik zie in de chat nog ... Nou, mijnheer Soy, heeft u nog iets?

De heer Soy: Nee, ik heb ... bedankt voor de beantwoording.

De voorzitter: Oké, vast graag gedaan. Ik zie hier een opmerking van de heer Van Oosterhout, wellicht goed om te melden dat waar er hier Spoorzone wordt genoemd, het deelplan Spoorzone van Amstelveen wordt bedoeld en niet de hele spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht. Waarvan akte. Het staat in de chat, dus jullie kunnen het allemaal nog lezen. Is dit voldoende zo aan de orde geweest op dit moment? Want we gaan zo meteen dan even schakelen naar een ander gedeelte. Want dan wil ik dat graag afronden en overgaan naar het volgende vergaderpunt. Is dat akkoord? Ja, genoeg zo, helemaal fijn, dank u wel.

7. Concept-agenda commissie Grote Projecten van 22 april 2020

De voorzitter: Dan gaan we naar punt 7 op de agenda, dat is de concept-agenda van de commissie Grote Projecten voor 22 april. Daar verandert dus weer het een en ander in. Ik kan hem alleen helaas niet downloaden, want hij geeft bij mij een fout, maar ik heb begrepen eerder op de avond dat de bouwmonitor erbij komt en om te voorkomen dat het te vol wordt, schuiven we dan het Gezondheidspark en de Overkampweg, plus dat van de heer Van Verk door naar juni. Is dat akkoord? Als dat niet akkoord is, graag even nu in de chat. Nou, wie zwijgt, stemt toe. Niet akkoord? Want? Daar ben ik wel even nieuwsgierig naar. Mijnheer Van Oosterhout, kunt u dat technisch toelichten? Gezondheidspark graag wel op 22 april. Dan wordt daar even naar gekeken. Zullen we dan afspreken dat de griffier daar van de week even op terugkomt via de mail? Want die kan dan even goed in kaart brengen wat dan wel en niet gedaan zou kunnen worden. Want er zijn ook sommige dingen die in combinatie met elkaar gaan. Wordt vervolgd dus. Dan die agenda, daar gaan we dan van de week ... Graag gedaan, mijnheer Van Oosterhout.

8. Rondvraag

De voorzitter: Gaan we naar de rondvraag, punt 8. Iemand? Nee, oké.

9. Sluiting

De voorzitter: Dan sluit ik hierbij de vergadering. Wij gaan er vijf minuten uit, zodat we zo meteen in besloten setting verder kunnen. Tot zo.

CONCEPT