

**VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT -  
DORDTSE DINSDAG, D.D. 3 OKTOBER 2023**

*Vergaderzaal 3*

**2. Agenderingsverzoek college aan agendacommissie over Gebiedsontwikkeling  
Maasterras – Deel 2 (presentatie ervaringen spoorzoneproject Zwolle)**

Voorzitter: De heer Struijk

Commissiegriffier: De heer Den Boer

Verslag: NotuBiz

Aanwezigen:

Mevr. Bootsman (GroenLinks)

Dhr. Damen (PvdA)

Dhr. De Feijter (CU/SGP)

Dhr. Groenewege (Partij voor de Dieren)

Dhr. Hartmeijer (SP)

Mevr. De Heer (Forum voor Democratie)

Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)

Mevr. Jager (Beter voor Dordt)

Dhr. Kleinpaste (Gewoon Dordt)

Mevr. Koene (Gewoon Dordt)

Dhr. Kolkilic (DENK)

Dhr. Van der Kruijff (CDA)

Dhr. Kuhlmann (VVD)

Mevr. Lammens-Oostdijk (VVD)

Dhr. Van der Meer (GroenLinks)

Dhr. De Vries (VSP)

Dhr. Wringier (Beter Voor Dordt)

Overige aanwezigen:

Dhr. Buitenhek (programmadirecteur Stadsas)

Dhr. Anker (voormalig wethouder Zwolle, te gast)

Portefeuillehouder: wethouder Burggraaf

De voorzitter: Beste mensen, mag ik uw aandacht. We zijn vanmiddag bijeen in verband met een agenderingsverzoek van het college. Het gaat over de gebiedsontwikkeling Maasterras. Vanmiddag zijn een aantal mensen daar al wezen kijken en nu krijgen we een informatieve presentatie. Ik heet ieder die hier aanwezig is hartelijk welkom. Dat zijn uiteraard de raads- en commissieleden. Dat is de wethouder, de heer Burggraaf. Dat is in bijzonder de heer Ed Anker uit Zwolle, voormalig wethouder daar en daar hebben ze ook een Spoorzone. Welkom alle mensen die achter mij zitten, ongeacht de functie en de reden waarom ze hier zitten.

Kijkers thuis, ik hoop dat er een heleboel zijn, ook welkom. Voor het verslag is het altijd een goed gebruik dat we even een rondje maken en de mensen zich voorstellen. En ik ga deze keer maar eens rechtsom.

Zoals ik al zei het Maasterras staat vandaag prominent op de agenda. Drie verschillende sessies. Er is gefietst en gekeken. Nu hebben we de presentatie zo meteen van de heer Anker en vanavond is er nog een consultatie. Wij gaan proberen nu wat te leren van hoe het in Zwolle gegaan is. Daar zal een heleboel goed gegaan zijn. Misschien zijn er ook dingen fout gegaan, van fouten kun je soms meer leren dan van de dingen die goed gegaan zijn. Dus het belooft vast een nuttig uurtje te worden. Voordat de heer Anker begint met zijn presentatie, heb ik begrepen dat de wethouder eventjes een aftrap wil houden. Het woord aan de heer Burggraaf.

Wethouder Burggraaf: Dank u wel voorzitter. Goed dat we al met zo'n groot gezelschap het gebied zelf in hebben kunnen lopen, fietsen. Ik zie iemand wijzen. En goed dat we hier ook in een groot gezelschap met elkaar zitten. Ook heel fijn dat Ed bereid was om hier ons het verhaal te komen te vertellen. Om eens eigenlijk een soort tijdreis te maken. Want wij staan nu nog helemaal aan het begin van een gebiedsontwikkeling, en dan is het altijd goed om te horen, daar heeft ooit een ander ook gestaan op dat punt, maar die zijn wat stappen verder en wat heb je gaandeweg dat traject nou geleerd en wat kom je dan tegen. Enerzijds om daarvan te kunnen leren van onze aanpak, maar ook om te weten van, als er een keer wat gebeurt of je denkt, wat moet ik hier nou mee aan? Dat het ook fijn is als je van een ander hoort van, dat hoort er nou eenmaal bij. Dat moet je accepteren. Dat is onderdeel van het proces en je moet er even doorheen en dan vervolgens komt het einde van de tunnel waarin de ontwikkeling tot stand komt. Dus heel fijn dat je ons daarin wil presenteren. Misschien ook maar meteen hier nog te markeren dat wij het ook wel zien als een moment waarin we hopen dat u bereid bent om met ons hier ook heel veel tijd en energie in de komende tijd te gaan steken. Want zoals jullie hebben kunnen zien, is het een hele complexe opgave en dat vraagt ook wel verdieping. Dus ik hoop dat ook van uiteraard vaste mensen, woordvoerders zijn die zeggen, wij gaan ons even goed in de materie bijten, zodat we met elkaar ook goed het inhoudelijke gesprek kunnen voeren. En ik hoop ook dat u dan bereid zult zijn om met ons de komende tijd als het een keer nodig is, ook intensief bij elkaar te komen, want er moeten gewoon heel veel stappen genomen worden in een korte tijd. Dus dat kan dan ook vragen dat we eens een keer in een maand vaker bij elkaar moeten komen over deze gebiedsontwikkeling, in een in een tijd dat veel van ons allen vraagt. Dus ik hoop ook dat we dat na vandaag met elkaar kunnen vaststellen dat die commitment er is. Maar voor nu voorzitter, moet ik onze gastspreker vragen of doe ik dat via u als voorzitter.

De voorzitter: Doe het maar via mij. Dank u wel. Ik denk dat het even handig is dat ik het doe. Ik heb de heer Anker net ook even gesproken en hij gaat een presentatie houden en hij vindt het prima als het een beetje interactief is. Dus als u een vraag hebt schroom niet om die via de voorzitter even te stellen. Mijnheer Anker, het is aan u.

De heer Anker: Dankjewel. Ik doe dat graag lopend om het een beetje levendig te houden. En wat de interactie betreft. Ik ben al een tijdje wethouder geweest en ik ken ons soort. Ik heb ook in het rijtje gewoon gezeten als raadslid. Als er een iemand begint, dan gaan we een rondje doen. En dan gaan we gewoon vanavond door, dat kan voor mij, maar laten we...

Ik wil wel proberen het een beetje af te maken wat ik aan vertellen ben. Dus we gaan even kijken hoe dat gaat. Maar als we helemaal in de rondjes terechtkomen dan vertragen we, en ik heb minder dan een uur.

De voorzitter: U bent zich ervan bewust dat u zes uur echt klaar moet zijn. Over zes uur?

De heer Anker: Nee, zes uur. Ik zal mezelf kort voorstellen. Mijn naam is Ed Anker. Deze staat nog niet aan trouwens. Hij doet het wel? Ik ben wethouder geweest in Zwolle en daarvoor ben ik wethouder geweest in Almere en ik ben een tijdje nog Tweede Kamerlid geweest voor de ChristenUnie, voor degenen die dat zich afvroegen. En daarvoor raadslid geweest in Zaanstad. Dus ik heb best wel een redelijke reis door Nederland gemaakt. En de afgelopen acht jaar was ik dus wethouder in Zwolle en onder andere projectwethouder voor de Spoorzone. En dan gaat men direct de mist in. Ik wilde maar even vertellen... Ik heb een paar ervaringen met grote projecten. Het eerste is, gunst, grote pixels. Dit is Zaandam maar toen ik daar opgroeide, want ik kom uit de Zaanstreek, zag het er niet zo uit. Toen was dit gewoon een weg. Dat heette de Gedempte Gracht, het water is weg, Gedempte Gracht werd dan de naam. Daar ergens achter die toren, daar was het station en het was... We hadden destijds Ruud Vreeman, hij is inmiddels overleden, als burgemeester en die die had het een beetje over Grozny, hoe het eruit zag. Dat was de Tsjetsjeense oorlog in die tijd. Maar het was allemaal hapsnap, stukken oud, stukken nieuw, allemaal in bedenkelijke staat. En was uitgerekend, mensen bleef ongeveer drie kwartier in de stad dus je deed je boodschap en absoluut niet meer dan dat. Dus een kop koffie... Zo beroerd ging het in Zaandam. Toen was ik raadslid. En dit is echt een rampzalige foto van Zwolle. Maar het komt wel weer goed later. Maar de Zwolse Spoorzone is een heel groot gebied van honderd hectare. Dat gegolfde gebouw, dat gaat niemand meer zien. Het spoor komt de stad in over de IJssel. In die bocht zit echt een soort industriegebied waar dieselmotoren werden gebouwd, defensiematerieel werd gereviseerd, wat echt gebouwd is op veel kabaal maken, dus een geluidscontour van jewelste. In die geluidscontour allemaal kantoren en daarna pas de rest van het leven, waar je kon wonen. En in dat hele gebied mocht herontwikkeling gaan plaatsvinden. En dat is het Spoorzone project in Zwolle. Het lijkt dus ergens best wel een beetje op de opgave hier. Alleen dat zei ik net tegen iemand op de fiets, met name niet gegolfde hal bijvoorbeeld, die is nog helemaal niet zo oud. Dus het zijn daar niet van die dingen die je opkoopt omdat het echt niks meer waard is, dat het echt alleen nog maar de grondwaarde is, maar datgene wat erop staat is soms ook nog wel wat waard. En een grote grondeigenaar is NS vastgoed. Dus waar de gemeente hier best wel veel positie kan innemen in grond, is dat in Zwolle anders. Dus wij zijn allemaal een spel aan het spelen met tal van eigenaren, om te hopen dat we in een goede ontwikkeling terechtkomen.

Maar dit is mijn ervaring met grote projecten en het gesprek wat wij met elkaar gaan hebben mag vooral gaan over, hoe doe je dat nou? Ambtelijk bestuurlijk, politiek bestuurlijk. Dus ik ga dit... Hier stop ik ook wel een klein beetje met Zwolle, want dan ben ik ook nog niet klaar. Maar ik wilde dit een beetje de ondertitel van het gesprek maken. Raadslid in een megaproject. Doet dit iets bij u, waar ben ik nou in terechtgekomen? Of helemaal niet? Doen jullie het elke dag, gewoon een paar duizend woningen. Megaprojecten dat is gewoon...

Heeft iedereen. Doe eens een keer wat kleins. Maar het is het is gewoon groot. Dus ik vroeg me af toen ik hieraan begon, voorbereidende gesprekken, is de Stadsas nou een megaproject? Het zijn niet direct de deltawerken, dat soort dingen, maar het is wel echt een groot project. Dus het is ingewikkeld, het is duur, ongetwijfeld. Ik heb geen flauw idee, maar durf ik ook niet echt naar te vragen. Het is een grote verandering in het gebied, met een grote impact op de stad. Zijn superveel belangen bij, van individuele huiseigenaren tot autodealers. Tot nou weet ik het weer allemaal. Maar ook wel heel veel kansen en het heeft waarschijnlijk een lange looptijd. Ronald die staat echt... Ik ben nog aan het bijkomen van hoe snel die man wil, maar het maar het gaat ongetwijfeld nog wel even duren. Er zitten fases in, dat hebben we net ook al gehoord. En er zijn verschillende portefeuilles betrokken. Dus het is enerzijds een projectwethouder maar op een goed moment moet er eens een keer iets met cultuur gaan gebeuren, dan moet iets met onderwijs gaan gebeuren. Uiteindelijk wordt het toch eigenlijk wel een hele brede college verantwoordelijkheid en waarschijnlijk daarmee ook dat er veel eigenaarschap in de raad mag zitten bij zo'n groot project. Ik heb daar even puntjes neergezet, want ik vroeg me af of ik iets ben vergeten. Ik weet wel zeker dat ik iets ben vergeten, maar gewoon heel even, wat maakt dit nou nog meer een groot project voor u? Gaat heel veel geld in om. Ik had al gezegd duur, maar het is met ook met risico's. En ingewikkelde partners. De NS.

De heer Van der Kruijff: Nodige vraagstukken als het gaat over gezondheid en milieu en gevaar en spoor ernaast.

De heer Anker: Dat is ook heel erg nadrukkelijk aanwezig in het gebied.

De heer Van der Meer: En de dilemma's die erin zitten, van woningbouw, maar ook groen en leefbaarheid. Hoe weeg je dat tegen elkaar af?

De heer Anker: Dit is wat ik even met elkaar wilde doen, ook even landen. Er zitten gewoon heel veel kanten aan. Iedereen die zegt, het gaat alleen maar over drie-, vierduizend woningen, die liegt. Want daar gaat het ook over, maar het gaat over nog veel meer. Dus dit is een vraag, hoe ben ik nou in zo'n groot project een goede volksvertegenwoordiger? Voor de belangen van nu, maar ook voor de belangen van de toekomst. Ik had een collega van de VVD'er, René, die zei, alsof je een soort schroef bent in het hout. Zit je in allerlei participatie processen. En die vroeg mij altijd, Ed, wanneer komen de mensen aan het woord die er later gaan wonen? Soms is het ingewikkeld, want sommigen daarvan moeten nog geboren worden of leren praten of zo. Maar vind ik wel zo'n vraag om... Die is fijn als iemand, als je echt even helemaal vastzit, en die stem uit de toekomst.

Hoe krijg je die aan tafel? Hoeven we niet direct te beantwoorden, maar het is wel... Wat jullie aan het doen zijn, is een stadsdeel toevoegen, wat die hele stad een bepaalde signatuur weer mee gaat geven. En dit is ook eentje, als jullie het al moeilijk vinden, dan bewoners helemaal. Het gaat dus... Maarten zei net al van, eigenlijk zit hier een vraag onder, steek er wat energie en tijd in. Want enerzijds moeten jullie daarover beslissen. Maar jullie zullen het ook moeten uitleggen. Dus het is echt gewoon... Dit zijn grote dingen. Dat is wel een beetje een dramatische mentale gezondheidsfoto misschien, maar toch, ik wilde toch wel even meemaken. Dit kreeg ik voor me kiezen. Het was een raadslid van GroenLinks.

En echt, ik zat zelf natuurlijk helemaal in de inhoud, stedenbouwkundig dit en verbindingen zus en zo. En die zei, maakt mij niet uit hoe hoog het wordt als maar natuur inclusief is. Ik zei vriend, het is niet iets waar we alleen maar vogelhuisjes opgaan plakken of zo. We doen natuur inclusiviteit enorm geweld aan. Dat weet ik wel. Maar je kan wel echt zeggen, supergrote stadsontwikkeling, dit ene dingetje vind ik het allerbelangrijkste. Dan mis je wel een beetje wat. Maar het kan nog veel erger. Dit was een collega. Dit was William van Swollwacht, een machtige vent, echt kan niet anders zeggen. En ik heb dit heel erg gewaardeerd want hij kijkt op een andere manier dan ik, want ik vind het interessant om die toekomst in te kijken. En hij heeft hier dat gevoel, en als het hier ergens onrustig is, dan komt het er zo uit. Dus ik zeg, jeetje William wat wil je, een tweede Peperbus of wat? Moet alles blauw wit of wat wil je van me? Dat is dan heel erg ingewikkeld. Maar ik was ervan overtuigd dat de dingen die we in de Spoorzone aan het doen waren heel erg Zwols waren, omdat ze de kwaliteiten van de stad allemaal een stapje dichterbij brachten of groter maakten, dat dat gevoel. Maar ik had dus wel nog een extra... En het is beter dat iemand in je team dit tegen je zegt, dan dat je ineens ergens enthousiast over bent en de omgeving denkt, waar jij nou mee bezig bent. Maar we hebben wel een soort neiging bij iets wat heel erg groot is, om dan maar het heel erg op te breken in kleine stukjes. Wat mij... Ergens moet ik nog... De presentatie was al te zwaar om gewoon zomaar te mailen. Dit is een prijzientent op de kermis. Het kan zijn dat je dat project inloopt dat je denkt, zoveel, waar moet ik kiezen? Waar moet ik mijn aandacht nou aan geven? Alleen aan de historie, alleen aan de toekomst, aan het verkeer of aan het wonen? Het is gewoon een hele reële vraag. En jullie zijn allemaal amateurs. Dat zeg ik, want zo is Nederland ingericht. Dus jullie doen het allemaal met een deel van je tijd en jullie ook nog een heleboel andere verantwoordelijkheden. Er wordt gevraagd om in zo'n heel erg groot project verantwoordelijkheid te nemen als raadslid. Dat vind ik gewoon echt wel een grote opgave. En ik probeerde altijd... Je kan als wethouder af en toe ongeduldig worden, maar ik weet nog de eerste keer dat ik toen ik in Zaandam, Zaanstad sorry... Liggen jullie niet wakker van maar ik wel. Maar als ik in de gemeente Zaanstad raadslid was, ik kwam in dat Inverdan project terecht. Ik was nog redelijk jong en ik ging even een uurtje met een ambtenaar praten. Er ging een wereld voor me open, omdat ik eindelijk een beetje context kreeg om dat hele grote project een beetje te kunnen duiden voor mezelf. Was ik nog niet eens helemaal aan de oordeelsvorming toe. Maar het kan je wat overvallen. Ik heb dat nu al genoeg duidelijk gemaakt. Ach. Maar wat is wel... Dit is volgens mij... Dit heb ik altijd een belangrijke behoefte gevonden. Ik weet niet of dat voor jullie zo is, maar ik wil overzicht hebben.

Waar gaat het nou allemaal over? Welke onderwerpen spelen? En in de informatievoorziening van college en raad is dit denk ik echt een belangrijke. Eigenlijk, telkens als ik te veel vragen kreeg, dan miste hier iets. Dus tijdlintjes of... Ik heb later wat tips in de presentatie staan, die hebben jullie als het goed is al gekregen. Jullie hebben overzicht nodig. En ik heb een paar dingen, dit is ook weer niet uitputtend, maar dit helpt wel even om uit te zoomen uit zo'n project. Dus de stedelijke context, dit gebied staat niet op zich... Als nou één gebied niet op zichzelf staat, is dit het wel. Met al die infrastructuur die erdoorheen gaat, al die bedrijvigheid die erin zit zo dicht tegen het stadshart aan. Of het wordt misschien wel het nieuwe stadshart, maar daar moeten jullie maar even over nadenken. Het roept direct wat op. Maar wat... Gewoon even als je nadenkt over die hele stad.

Toen wij over Zwolle aan het nadenken waren, ik zat met stedenbouwkundige af en toe gewoon op vrijdagmiddag ook maar even een beetje te ouwehoeren met slechte koffie. Maar als je naar zo'n stad kijkt, en ik heb daar meest van geleerd van, wat zie ik nou? En wat had hij gedaan? Hij had bij allerlei stadsdeelmanagers en zo en mensen in het gebied had hij gevraagd, wat zie je nou als je naar die stad kijkt? En op een goed moment zei hij, eigenlijk is onze stad een soort eilandenrijk. Allemaal wijken, en daar echt na de oorlogstijd heftige infrastructuur doorheen gelegd. Allemaal wegen. Er zijn af en toe dingen gebeurd. Bij ons is de Willemsvaart gewoon van de centrum afgesneden. Ik heb me voorgenomen ooit een comité in te gaan richten waar ik echt me vervolgens helemaal gek mee gaan maken, die Willemsvaart moet weer open. Maar dat is gewoon de '...' waar onze stadsring doorheen gelegd, gewoon... Dus onze verbinding naar de IJssel, tussen de binnenstad en de IJssel, is weg. Doodzonde. Maar dat is niet de enige. Dat spoor kwam erin, een ring erin. Dus je hebt al die wijken, en het dat maakt het doorwaadbaarheid van een stad, het gevoel, ik ben onderdeel van het grotere geheel van een stad, moeilijker, lastiger. Dus stedelijke context, daar moet de stedenbouwkundige ook een beetje bij helpen op zo'n manier een beetje te kijken. En we moeten echt ook dan in hele normale taal praten, want ik snapte het vaak ook niet altijd direct. Belangen, heb ik net al even gehad. Kansen. Er is iets met een scholencampus, er komt daar een station bij. Ik weet niet helemaal hoe dat nou nog zit, zo ver ben ik er ook nog niet ingedoken, maar hoi, dat dat zou iets heel bijzonders kunnen zijn. Verhaallijnen van de stad. Ergens lijken Zwolle en Dordrecht een beetje op elkaar. Het zijn alle twee oude steden, alle twee steden, heel erg dicht aan het water. Ik heb veel samengewerkt met Piet Sleeking, een voorganger van Maarten. Sorry, wat zei je? Ongetwijfeld iemand die reacties oproept. Maar dat ging heel veel over water en klimaatadaptatie. En daarin lijken onze steden best wel veel op elkaar. Wij liggen in de IJssel-Vechtdelta en eigenlijk alles waar wij lastig mee hebben, hebben jullie nog erger, zou je kunnen zeggen, want het is gewoon heel kwetsbare omgeving. Maar dat doet ook wel iets met je met je stad. Ik doe kort... Daar kom ik zo wel op. Dit beweegt ook leuk, maar daar kom ik zo wel even. Ik wil heel even... Hier wil ik even bij stilstaan, want daar kwam ik nu natuurlijk op, een verhaallijn. Als je het hebt over overzicht en als je het heel veel hebt over nadenken over je stad, dan helpt het wel om aan zelfbewustzijn te werken. En toen ik in Zwolle kwam, dat is net zo'n grote stad ongeveer als Dordrecht. Je bent altijd blij als het allemaal een beetje lukt, elkaar een beetje heel houden. En het is ingewikkeld genoeg tussen de grote steden in hier, snap ik.

Bij ons, wij zijn de grootste stad in een regio die de hele tijd op je... Het is... Je bent niet altijd heel erg bezig met, waar zijn wij nou echt van? Je bent niet altijd even strategisch bezig, wil maar zeggen. Je bent heel erg in het moment bezig. Het is heel goed om als je in de politiek zit, even een stap terug te nemen van, en wat is nou die langere lijn van de geschiedenis van de stad, waar wij op dit moment mee te maken hebben? Wij gaan nu keuzes maken en die keuzes die werken ook weer door in de geschiedenis van de stad. Waar zijn wij over tien, twintig jaar trots op dat we hebben kunnen doen, wat we hebben kunnen bijdragen? Ik wil het zelf nooit een wethouder zijn die zegt, we gaan het helemaal anders doen. Even echt, verdiep je nou in het verhaal van die stad. En jullie hebben... Wij hebben traditie met Thorbecke. Dat is een jonkie vergeleken bij de gebroeders De Witt. Een achterbuurman van mij heeft een prachtig mooi boek geschreven over de gebroeders De Witt, De ware vrijheid.

Ik weet niet of het hier allemaal op de nachtkastjes ligt, maar iemand heeft het daar gezien, in ieder geval. Ik was mij ervan bewust dat we in Zwolle aan het volgende hoofdstuk van de stad aan het werk waren. En de Stadsas zou ook zo'n status kunnen hebben hoor, dat moeten jullie even bedenken. Maar het helpt wel om voordat je alleen maar focust op parkeren, afval ophalen, hoe het met dat lijntje moet, wat is nou over twintig jaar datgene wat we hebben bijgedragen aan die langere lijn van de stad. Ik kijk heel even naar Zwolle, wil ik toch wel even doen, niet te lang. Dit is een betere foto van Zwolle. Zwolle was een stad die het altijd had over zijn historische binnenstad. Dat was op zich goed, want de decennia daarvoor was die verwaarloosd. Lag hij er heel slecht bij. Zomaar ook, gek, een enorme betonkolos ingebouwd in de jaren zestig. Die wordt nu langzamerhand weer afgebroken. Voelt bijna als herstel van de stad. Kan niet helemaal hier... Hij zit net achter die achter de Peperbus, maar maakt niet uit. Dat is weer wat anders. Maakt niet uit. Sorry, ik verlies me daarin. Een stad die heel erg veel bezig was met zijn binnenstad. Dat was goed. Toen ik begon, was het dikke crisistijd en moesten we echt even gaan nadenken, en wat wordt nu de volgende stap? Dus ik ben weer met allemaal mensen gaan praten en nadenken weet ik wat allemaal, en kwam toen op deze conclusie. De ligging aan het water heeft de stad fysiek gevormd, maar ook sociaal cultureel. Ik ondertitel, ik vraag heel erg veel aandacht voor de zachte kant van een ontwikkeling. Wat dat doet met de mensen die in de stad wonen. Verklap het maar vast. Dus Zwolle werd economisch belangrijker. Dit is een kaartje van het Hanzeverbond. Dat is op een goed moment ergens deze eeuw nieuw leven ingeblazen vanuit initiatief wat in Zwolle is genomen. Worden weer Hanzedagen georganiseerd en noem het allemaal maar op. En dit is de nieuwe economie. Dit is de oplevering, inmiddels in dit gebouw verdubbeld, van distributiecentrum van Wehkamp. Dat zat ooit in de gemeente Hardenberg, is naar Zwolle gekomen. Krankzinnig groot pakhuis waar robots in rondrijden, wat zorgt dat alles morgen er is of dezelfde dag al. Maar dit... Wij... Onze ligging maakt dit. Maar wij zijn een economisch knooppunt geworden. Maar omdat we een knooppunt zijn geworden, zijn we ook een plek geworden waar mensen elkaar tegenkwamen. En met elkaar in gesprek gingen over wat er nog meer belangrijk was naast geld verdienen. Dus Thorbecke die heeft zijn roots in onze stad, Thorbeckehuis kan je nu heel mooi vergaderen. Maar SDAP, even voor de andere kant van de zaal, is ook bij ons opgericht in de Atlas. Daar kan je nu heel erg lekker biefstuk eten geloof ik. Nee niet, dat is nu anders geworden, maakt niet uit.

Rhijnvis Feith, Herman Brood. Maar ook de moderne devotie. Dus jullie hebben de Statenvertaling, ik van de ChristenUnie vind dat natuurlijk mega belangrijk. En het Dordtse Leerregels heb ik ook ooit geleerd. Ik hoor mensen reageren. Voor het eerst in mijn leven. Maar dat gebeurt op een moment dat je een plek bent wat de knooppunt is, waar mensen elkaar ontmoeten. Dat doet iets met hoe je openstaat ten opzichte van andersdenkenden. En er komt een hele open samenleving door dat water uit. En we hebben nieuwe helden, Typhoon, kan het niet laten. We gaan op zendingsreis deze week naar Amsterdam, want daar treedt hij op in Carré. Maar hij is echt voortgekomen uit de Nederlandse hiphop die in Zwolle is ontstaan. Maakt verder niet veel uit, maar ik vind het leuk om te vertellen. Maar het geeft wel even aan dat er zo'n stad waar dit soort dingen gebeuren, waar ook onderwijs heel belangrijk is, waar veel ontmoeting is, daar komen dit soort dingen uit voort. Stedelijkheid is altijd het samenspel van gebouwen en de activiteiten van mensen. En dat...

Jullie gaan straks een bestemmingsplan vaststellen, hoop ik, denk ik, dat wens ik jullie toe. En dat is supergoed om te doen, want dat is een eerste stap waarmee je duidelijkheid geeft aan allerlei partners in het gebied. Maar het echte werk gebeurt daarna. En dat is ook niet... Het is ook het ontwerpen van gebouwen, maar ook het nadenken over, hoe gaan deze mensen nou leven in die stad? Hoe gaan ze dat doen? En dit vind ik... Dat heb ik in Almere meegemaakt, heb ik in Zwolle meegemaakt, en zeker als de economische tijden een beetje ingewikkelde zijn, dan kruipt er iets in dat je denkt, de stad die we nu hebben, dat is waar we het mee moeten doen. En dat mag geen last hebben van de nieuwe ontwikkeling. Maar de koek wordt niet groter zit er dan ergens in je onderbewuste. Maar de koek wordt daadwerkelijk wel groter, want er komen wat is het iets van tienduizend mensen bij wonen of zo, of er komen meer functies bij je. Je gaat een sprongetje maken in de stedelijkheid van je stad. En dat stadsleven moet dus wel compleet kunnen zijn, wil ik maar zeggen. We zijn weer weg uit Zwolle. Belangrijke inspiratie voor mij. Ik heb geen flauw idee of jullie hier enthousiast van worden, maar ik wil het kort aanstippen. Ik ben geen stedenbouwkundige van huis uit of een ruimtelijke ordenaar, maar ik heb ooit bestuurskunde gestudeerd en ik wilde dat wel heel erg goed snappen, dus ik ging lezen. Dat doe je dan als wethouder in je vrije tijd soms. Deze mevrouw, dit is een van de meest inspirerende mensen die ik niet ken, maar die ik heb gelezen. Jane Jacobs. Zij woonde in New York en het was in een tijd dat de auto opkwam en dat daar echt zo'n grote stedenbouwkundige, stadsbouwmeester was. Die was belangrijker eigenlijk dan een burgemeester en die wilde grote snelwegen door de stad heen aanleggen. En alle wijken die in de weg zaten, die liet hij echt verkommeren en daar ontstonden laten de getto's. Daar is eigenlijk echt de hiphop geboren overigens. Maar jullie hebben een heel raar beeld van mij, maar ik ben echt van de ChristenUnie. Maar, zij heeft op goed moment gezegd ,stop, niet verder. Zij woonde in een village, als hier Friends fans zitten, dat is de wijk waar Friends is opgenomen. Dat ziet er gezellig en klein uiterlijke bij het grotere, wat we van Manhattan verder kennen. Zij zei, je bent sociale structuur aan het kapotmaken met die snelwegen, heb oog voor wat sociale structuren maken. Zij schreef over haar structuur, ze keek naar dit soort mooie plannen en zei, wat gaaf. Tien jaar later kwam ze kijken en was niemand daar echt gelukkig. Toen vroeg ze aan de architect, hoe komt dat nou? Mensen luisteren niet naar ons.



Echt wel even de tijd dat als je geleerd was, dan bepaalde je hoe mensen gelukkig konden worden. In Nederland rekenen wij ook uit hoeveel vierkante meter mensen precies nodig hadden om gelukkig te zijn. Dat hebben we in de Bijlmer bijvoorbeeld gedaan. Hebben we heel wij hele woonwijken mee volgestempeld. Die hebben we nog... Die staan hier ongetwijfeld ook, in Zwolle ook. Zij schreef een boek, *The Death and Life of Great American Cities*. Het is een heerlijk boek, in het Nederlands ook te krijgen. Eerste hoofdstuk gaat geloof ik over het nut van een goede stoep, waarom werkt een park wel en waarom werkt een park niet. Openbare ruimte, beste mensen, staat op numero één. Alles wat ertussen komt aan programma is te gek, maar openbare ruimte, maak er alsjeblieft meer van dan een paar tegels. Want dat is de plek waar mensen elkaar gaan ontmoeten, waar het echt gaat gebeuren. Daar mogen jullie als raad echt over meepraten ook. Dit zijn quotejes van haar, zoek ze maar even op, want jullie hebben presentatie al. Want ik wil een beetje opschieten. Maar zij is echt iemand die verbindingen tussen mensen centraal stelt en daarna de gebouwen.

Dit is ook een hartstikke leuk boek, *Stadsleven in het Nederlands*, Richard Sennett, een socioloog. Lekker introductie ook in het stedenbouw... als je dat interessant vindt. Maar het verschil tussen de gebouwde stad en de geleefde stad, of het verschil, de relatie tussen de gebouwde stad en de geleefde stad. En deze man, Denemarken, Jan Gehl, heeft ook een instituut, de Gehl Instituut, een van de laatste boeken van hun is *Soft City*. Ook over, hoe maak je nou een stad aangenaam om in leven? Voor de raadsleden die nog even een spade dieper willen gaan, is dit een leesplankje. Een hele belangrijke vraag die uit al deze mensen voorkomt, is waar staat de camera? Jullie hebben een stedenbouwkundig bureau. Ik durf er niks van te vinden, want het is een van de betere van Nederland, Mecanoo, absoluut geweldig. Maar beste stedenbouwkundige, jullie hebben wel een neiging om altijd als superman naar een plan te kijken. Je vliegt eroverheen en maakt de wereld beter. En dat is natuurlijk ook wel de makkelijkste manier. En hier doen we het ook, al die kleine mensjes. Maar het is de kunst om eigenlijk, als dit een cameraatje is, om zo door zo'n gebied heen te laten lopen. Ik heb echt discussies gehad met mensen over een gebouw omdat ze er doodsbang voor waren. En dat ik vroeg aan stedenbouwkundige, wil alsjeblieft eens een tekening maken, even vanaf de straat. Want ze dachten echt, zon is weg en de inkijk. En dan ineens, als je de zichtlijnen vanaf straat ziet, dan wordt het een andere beleving. Dus als jullie veel van die plannen met een helikopter hebben, het help je gewoon echt, en trouwens dat doen de stedenbouwkundige bureaus tegenwoordig al veel meer hoor, maar het helpt je om gewoon even dat perspectief van die voetganger te nemen. Hoe beleef je hem? Drukke winkelstraat, voor mindervaliden, kan je de hond eruit laten, mag dat überhaupt, is het gezellig? Er is een hele mooie studie over ontwikkeling in Amsterdam, die zeggen er moet om de zoveel tijd iets te doen zijn, anders wil niet verder lopen. Er moet altijd een aanleiding zijn, een beetje verder te willen dwalen in een stad. Uit mijn hoofd is dat iets van... Brand ik me niet aan. Het is echt... Dit helpt je gewoon om een plan goed te begrijpen. Een paar tips. Waar ben je in het proces? Jullie doen nu bestemmingsplan. Ik heb geen flauw hoe het in de omgeving... Ik weet wel wat hoe het in de omgevingswet gaat gebeuren, maar jullie gaan ongetwijfeld nog naar een beeldkwaliteitsplan toe of zo. Of in ieder geval is het fijn als jullie als raad weten wat er allemaal nog aankomt.

En dat gaat niet einde van alles zijn, want nog steeds zit je af toe in een overleg, mag ik dit nu niet vragen? Een raadslid mag altijd alles vragen, er is actieve informatieplicht. Maar het helpt je wel dat je weet van, het verkeer komt dan, hoe het eruitziet komt dan, zo. Wat is het verhaal van Dordrecht. Zelfbewustzijn, was ik begonnen aan haakjes, maar dacht ik, mag eigenlijk niet tussen haakjes blijikbaar. Maar ik weet niet hoe dat bij jullie leeft. Ik weet dat gewoon echt niet zo goed. Maar dit heeft mij gewoon geholpen als bestuurder, om gefundeerde verhalen te vertellen waarbij je ook durft te zeggen, als het nu niet lukt, het is wel belangrijk genoeg om het vol te houden. Omdat het zo past bij het verhaal van de stad. De regio, heb ik het helemaal niet over gehad. Maar het enige wat ik erover wil zeggen je ligt heel dicht bij Rotterdam, maar wees alsjeblieft niet, de rest van Rotterdam, of de overloop van Rotterdam. Er is iets unieks in Dordrecht. Weet ik niet helemaal precies, Maar het is fijn om te kijken, wat kan relatie met de grote steden in de omgeving zijn? Wat kunnen wij bieden? En wees daar dan ook echt heel erg goed in en maak daar misschien een afspraak over met Rotterdam. Je wilt natuurlijk altijd wel alles zelf doen. Maar goed, de regio. Dit klinkt vreselijk zweverig.

Maar jullie zijn met elkaar een politieke gemeenschap en jullie worden betaald om met elkaar oneens te zijn. Maar ook om besluiten met elkaar te nemen. Jullie zijn wel de gemeenschap waarin dit gesprek goed gevoerd moet gaan worden. Dus gun elkaar daar even de ruimte voor. Maar ook even, hoe vind jij het nou? Ik heb net... Je voornaam heb ik niet, maar met u heb ik net wat... Paar historische feitjes over de A16 en zo, misschien bent u wel degene die daar het beste in is. Ik had inderdaad iemand inderdaad, Reinier, die bij elk plan zei, maar wist jullie dat daar vroeger een zwembad was? Wisten jullie dit, wisten jullie dat? Als hij het weet, weten er duizend mensen in de stad het ook. En het maakt wat uit als je dat soort historische parels hebt, dan is het heerlijk als er ook iemand in jullie midden is die daar veel van weet. Koester dat een beetje met elkaar. En het is ook heel belang dat een paar mensen zeggen superleuk die trein en die herinnering, maar moeten ook mensen kunnen wonen. Vind je ook belangrijk? Dat mag ook... Hoeft niet altijd direct formeel, maar brengen tijd met elkaar door. In Zaanstad in de gemeenteraad hadden we een hele verzuurde raad. Dat is voor jezelf niet leuk, want je gaat met echt, zo naar die raad toe. Maar... Want alles moet hufferproof zijn. Maar je komt uiteindelijk... Je bedient de stad daar ook niet goed mee. Dus investeer maar een beetje in elkaar. Ik raad het college aan om stukken verhalend te maken. Echt dat je mensen meeneemt, dus niet een batterij. Energietransitie kwam altijd bij mij af als een Excelsheet waar ik doodongelukkig van werd. Ik zeg, waar moet ik nou beginnen? Hoe kan ik eens aanhaken? Jongens, dat is wel nodig in deze tijd. En speel hier maar mee. Ga van abstract naar concreet even uitzoomen op straatniveau. Doe dat maar regelmatig en het helpt ook als je merkt dat iemand helemaal onder de stoeptegels zit, dat dan een collega is die even dit doet.

De voorzitter: Ik ga even u onderbreken. Want de heer Groenewege, die heeft een prangende vraag.

De heer Anker: Ik ben bijna klaar.

De heer Groenewege: Ik hoor graag of u vindt dat het verhalend synoniem is aan lang, want ik hoop het niet. Ik hoop dat verhalend samen kan gaan met kort.

De heer Anker: Als je het in een paar regels niet kan zeggen, kan je het niet zeggen. Maar als je een goed stuk schrijft, dan moet het eigenlijk gewoon... Maar dit is, ik weet niet hoe Maarten dat ervaart. Een ambtenaar wil alles opschrijven en niks vergeten. Want jullie moeten alles weten, daar heb je recht op. Maar daardoor wordt het. Of dan gaat... Het prozaïsche karakter wordt wat minder, dan word je niet zo meegesleept. Dus dat is echt wel even iets waar je elkaar een beetje scherp moet houden. Maar ik vind eigenlijk dat het in de eerste blokken ongeveer moet staan en dat je daarna gaat zeggen, daar kan je dit vinden, daar kan je dat vinden. Maar met de eerste twee pagina's en een grote nota moet je toch wel in ieder geval de familie en vrienden op een verjaardag enigszins tevreden kunnen stellen. Dat je de grote lijnen te pakken hebt.

De voorzitter: De heer Van der Meer wil ook iets vragen, die houdt ook van kort waarschijnlijk.

De heer Van der Meer: Korte vraag.

De heer Anker: Ik heb alleen maar lang antwoorden.

De heer Van der Meer: Van abstract van abstract naar concreet, zegt u. Maar ik hoor in het verhaal eigenlijk ook de omgekeerde beweging. Van als je met concrete dingen bezig bent of je ook het abstracte of de grote lijnen te pakken hebt. Want mijn zorg is een beetje, dat abstracte worden we snel over eens, en dan wordt het concreet en dan krijgen we de het gesteggel en dan gaat het alleen nog maar over concreet en verliezen we het grote perspectief.

De heer Anker: Dit is het, dit is praten met elkaar. Dat is gewoon ingewikkeld. Jullie hebben het hier... Ik zag die journalist net langskomen, en wordt het autoluw? En als je dat denkt... En daarom, daar kunnen jullie gewoon drie, vier jaar lang over praten. Dat kan, Maarten gaat ondertussen rustig zijn gang met alle andere dingen die in hun plannen staan. Ik heb vier... Ik heb acht jaar lang parkeerdiscussies over de Spoorzone gevoerd. En dan had ik... Ik zat met GroenLinks en een VVD in het college en wij zaten daar zo lekker tussenin met die lokale partij. En, weg met de auto. Maar er moeten wel aut... En het was een soort heerlijk riddergevecht wat er voor me gaan plaatsvinden. Veranderde niet heel erg veel. Het was heel veel... Je maakt het dan een beetje politiek voor de bühne misschien. Ik mag hier alles zeggen, want jullie kunnen mij niet wegsturen. Ik moet om zes uur al weg zijn, maar ik ga al weg. Maar dit is wel... Maar die vraag over de toekomst, en hoe past het in de langere lijn, bevraag elkaar er dan ook maar even op van, even weer uitzoomen. En soms moet er ook iemand de boel wel... Ik heb echt een collega nodig die tegen me zegt, maar Anker even, wat gebeurt er nou morgen? Neem eens een keer een besluit zei iemand wel eens tegen me. We zijn nog zo aan het nadenken. Dat is irritant, voor mijn collega was het irritant. E dit gaat even... Laatste twee sheetjes gaan over de relatie met de raad. Dit project is waarschijnlijk niet eerder in jullie politieke leven voorgekomen en misschien ook wel niet in de politieke levens van jullie voorgangers. Dus dit project gaat een paar dingen op de proef stellen. En daar weet ik natuurlijk best wel wat van. Want jullie hebben een manier van werken als raad met elkaar en de griffie dat dat een beetje bewaakt, dat het allemaal goed gaat met elkaar.

Maar als er nou een onderwerp is misschien, dan doe je al het andere tekort. Maar dit is zo'n project wat zo groot en misschien soms zo snel gaat of zo spannend is. In Zaanstad heb ik een vertrouwelijk overleg gehad met een wit weggetrokken wethouder die zei, ING heeft me vanmiddag gebeld en gezegd dat ze uit dit project stappen. Hele overspanning over het spoor, ineens iets was weg. Ik weet het niet meer. Het is heel lang geleden. Dat was nog... Het was inmiddels dualisme, denk ik. Dan gun je het wel die wethouder, dat die met dat nieuws, met die klomp op zijn maag even... De raad zegt van, ik moet het nog uitzoeken jongens, maar jullie moeten dit wel nu weten. Maak er even ruimte voor als het... In plaats van ik zeg, over drie maanden kunnen we daar direct over hebben. Maar geef even de urgentie ook af en toe zijn ruimte. Sommige dingen moeten gewoon wat professioneler, moet de organisatie ook misschien wel in groeien. Dat weet ik niet helemaal precies. Maar sommige vragen worden in dit project gewoon voor het eerst gesteld, en er zijn externe belangen. Jullie hebben... Ik hoor een Rijkswaterstaat, ik heb ProRail gehoord. Het is allemaal overheid, maar boy, wat kunnen we elkaar in de weg zitten. Dus het oei-ik-groei plaatje, af en toe denk je, voelt oncomfortabel en zo hadden we niet afgesproken.

Dat is een groeistuijp. Dat hoort even, groei mee, prachtig. En hier heb ik het lang opgeschreven. Als je dat namelijk niet doet, gaan jullie je werk minder goed doen. Als je... Dus ik was bezig met de Omgevingsvisie en dat gaat over alles. Dat hebben jullie misschien ook net gehad of krijgen nog. En als je... Als dan er één iemand in de raad zegt, we gaan niet in achterkamertjes zitten. Dat je zegt, maar jongens ik wil gewoon even met jullie kunnen sparren als wethouder, omdat ik gewoon... Ik gun jullie dat. Wethouders en raadsleden zijn allemaal mensen en sommige dingen zijn gewoon moeilijk. Dus geef elkaar een beetje ruimte en daarna moet je wel het politieke proces uitlijnen en heel erg... E waren heel vaak bijpraatsessies tussen raad en college, of sorry, van ambtenaren aan raadsleden. Zo iets als jullie vanmiddag hadden. Waar ik van tevoren de inschatting maakte, jongens, dit is best een spannend onderwerp. Als ik erbij ben, wordt het een politieke discussie vanavond, dan ben ik er niet bij. Dat je gewoon als wethouder even weg stapt bijvoorbeeld, moet je gewoon even met elkaar over hebben wat handig is. Dus probeer de werkwijze niet direct helemaal geweld aan te doen, maar ook een beetje op maat te knippen voor dit soort processen. Tips. Dit is de laatste. Een na laatste, de laatste is een uitsmijter. Commitment of je het een '...'groep noemt, I don't care, maar commitment dat je jezelf informeert en echt... Doe je best. Dat is gewoon nodig maar soms is het gewoon fijn om dat even te organiseren, maar dit is misschien wat allerbelangrijkste. Mag je gewoon ergens een vraag stellen zonder dat je collega's je direct affakken van nou. Jullie weten... Gewoon, het is moeilijk, het is gewoon moeilijk. Een wethouder vindt het ongetwijfeld ook moeilijk. Het is gewoon... Het is spannend, dit soort grote dingen. En dit heeft mij... Ik ben net vanmiddag even bij jullie wezen wandelen in de stad en ik heb dit gezien en ik ben weer... Krijg weer helemaal zin om mee te gaan doen ongeveer. Dat is wel een beetje waar ik altijd last van krijg, maar het heeft mij zo geholpen om bij andere gebiedsontwikkelingen te gaan kijken. En sommige zijn kort en sommige zijn lang. '...' Philips vertrok naar Amsterdam en DAF ging failliet. Eindhoven wordt ineens zo'n enorm groot gebied in crisistijd. Heel interessant wat ze daar hebben gedaan. Buiksloterham aan Amsterdam Noord moet het duurzaamste stadsdeel worden over iets, zo'n tekst.

Maar daar worden wel hele bijzondere gave dingen gedaan in het klein en in het groot, ook hele lelijke dingen. Maakt niet uit. Waalsprong Nijmegen, naar aanleiding van ruimte voor de rivier, zo'n stadsdeel erbij krijgen. Wat doet dat met je stad? Boeiende gebieden om gewoon even te kijken en dat is goed voor de raad. Gewoon om af en toe op pad te gaan. En een kwaliteitsteam met experts, dat hebben wij een aantal keren gehad. Enerzijds voor de ambtelijke kant. Dus gewoon een paar toppers uit stedenbouwkundig gewoon die even meekijken, klopt het allemaal nog een beetje wat we doen? Super goede stedenbouwkundigen in de stad Zwolle, steek ik mijn hand voor in het vuur. Maar ook die zagen dingen voor het eerst en was gewoon heel fijn. Wij kregen ooit, dat was een initiatief van minister Melanie Schultz, een O-team, een ontwerpteam, met echt een paar toppers. Die we als stad zelf nooit zomaar konden inhuren, die even mee gingen kijken. Brengt direct je hele plan op een hoger niveau. Dus dat kan helpen, maar het kan ook voor de raad gewoon helpen om af en toe even mee te kunnen sparren. Zijn we nog op de goede weg? Of hoe kijken jullie daartegenaan? Maak het een beetje multidisciplinair, zou ik zeggen, maar dat kan je helpen. Het hoeft niet, maar mag wel. En dit is de gevaarlijkste sheet. Ontspannen onzekerheid, want dit gaat lang duren.

Ik zeg al bij elk groot project ga je minimaal een keertje economische top en een economische dip meemaken. Laten we proberen te leren. Vorige crisis moesten we leren dat je plannen moet blijven maken. In Zwolle zijn ze nu een week aan stoppen. Maak ik me zorgen over, want op een moment dat het aanpakt, kan je niet aanslepen. Dus het is fijn om dingen op de kast te hebben liggen. Stuur op doelen. Laatst zat ik te denken, ik had het al opgeschreven, wat is nou echt de essentie die overeind moet staan van dit project om het succesvol te laten zijn? Even los van alle... Stuur op doelen. Dan kan je... Of soms is vertraging minder erg dan dat het nu half wordt gedaan. Dus dan kan je ook... Dan nemen we een jaar extra, soms helpt dat. En durf besluiten te nemen. Je kan het echt spannend vinden om er ja voor te zeggen. Maar stel eens voor wat het betekent als het de komende tien jaar echt helemaal niks gebeurt. Hoe ligt het er dan bij? Dus niet besluiten is ook echt een besluit nemen. Namelijk besluiten niet te veranderen of niet iets te doen. Dat was hem, '...'

De voorzitter: Dank u wel. Het was een inspirerend verhaal denk ik. En ik kan me haast niet voorstellen dat er geen vragen zijn. Ik zie de heer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Je zei op een gegeven moment, dit gaat over alle wethouders heen, want het gaat niet alleen over bouwen, het gaat ook over sociaal, het gaat over gezondheid, gaat over verkeer, het gaat over alles. En toch hoor ik je veel praten over ik als wethouder. Hoe krijgen we als raad dan ook die volle breed aan wethouders of college aan tafel. Het is doorgaans gebruikelijk dat je maar één of twee wethouders spreekt. Wij als raad moesten van alles zijn.

De heer Anker: Dat is ook heel gezond. Ikzelf ben daar misschien een vreselijke ijdeltuit in geweest. Ik vind het fijn om zelf in charge te zijn in het project, maar het is een groot project, dus de Spoorzone. Net zoals dit. Dus wij krijgen op goed moment... En daar heeft Guus... Dat is de connectie tussen Zwolle, heleboel mensen kennen jullie niet, maar dat is Guus tussen Zwolle en Dordrecht.

Wij hadden dus het stedenbouwkundige verhaal wel op orde en het verhaal met NS, en mobiliteit wel op orde. Maar moest ook iets economisch gebeuren en dat kwam er niet zo uit de verf. Heb ik echt op goed moment gezegd tegen mijn collega's, René we moeten... Dat is wel een hele belangrijke drager in het gebied. Dus toen heb ik hem eigenlijk bij geschakeld. Hebben we een soort ecoteam gemaakt. Economie, cultuur en onderwijs, heel verhaal. Windesheim zit daar grote Hogeschool, de Fundatie ons museum wil daar iets. Heel gaaf project wordt dat, hoop ik dat het allemaal gaat lukken. En dan haal je die collega er bewust bij. Ik had ook een collega die zei, het gaat ook heel veel over energie. Dat ik denk, overal gaat over energie, maar nu even dit, want dan krijg die Excelsheet weer. Dus het is ook hartstikke persoonlijk soms tussen collega's maar het hielp ons heel sterk op... Ik heb op een paar onderdelen de wethouder Economie erbij gehad en in de relatie met de partners heel vaak de burgemeesters in positie gebracht. Maar jullie als raad helpt het het meest als je gewoon een spreker hebt over het geheel, en af en toe eens inzoomt op cultuur met een collega op cultuur of economie op de collega op economie. Dat verhaaltje met energie, was wel een grappig verhaal met Monique.

De voorzitter: De heer Kuhlmann. Ik ben benieuwd.

De heer Kuhlmann: Ik ben benieuwd. U heeft het ongetwijfeld naar beste kunnen natuurlijk gedaan, maar stel dat u met de kennis van nu terug zou kunnen gaan in de in de tijd, zou u dan misschien dingen anders gedaan en hebben? Zijn er dingen waarvan u denkt van, daar kun je van leren in Dordrecht?

De heer Anker: Jullie doen iets wat wij niet konden, en dat is positie innemen in grond. En dat maakt zoveel uit hoe je aan tafel zit. Dus dat jullie echt al... Het gaat echt wel... Dat kost jullie ongetwijfeld iets wat en ga je ongetwijfeld ook wel weer terugverdienen. Maar ik had gewild dat we de middelen hadden om in crisistijd, toen het allemaal geen moer kostte, kon zeggen, dat gebouw nemen wij even erbij, zodat wij in die ontwikkeling bepalend kunnen zijn. Dat. Ik wil nog een laatste ding straks vertellen. Maar dat gebruik ik als laatste. Maar dat is goud dat jullie dat hebben, daardoor kunnen jullie veel sneller. Wij blij zitten altijd te onderhandelen. Wij werken met gebiedscoalities en dan nu valt er een topsegment uit de markt, valt eruit, dus al die ontwikkelaars gaan weer langzamer, je moet je weer opschakelen met corporaties voor het goedkopere deel. Dat spel moeten wij de hele tijd spelen, daardoor duurt het langer. En ik had vaker de raad, dat is nog een goede... Wat mijn collega al zei, ik wil weer eens een stuk waar ik even mijn tanden in kan zetten. Dus dat zei ik ook tegen Maarten al, van het is gewoon fijn dat je weet dat je om de zoveel tijd er hoe dan ook een keer over hebt, dat je de aandacht erbij houdt, anders moet je telkens weer het hele verhaal gaan opbouwen voor je gevoel. Dat helpt gewoon om momenten te creëren waarop jullie met elkaar in gesprek zijn.

De voorzitter: Nog iemand? De heer Hartmeijer.

De heer Hartmeijer: Ik hoorde de heer Anker net een beetje wel in het verhaal verzuchten over de NS of met ProRail. En nu ben ik toch eigenlijk wel benieuwd wat er toen speelde, tussen gemeente en de NS. Of was dat verkeerd opgevat door mij?

De heer Anker: Nee hoor, dit is echt onze favoriete vijand. Dat is te veel. Toen ik begon als wethouder was de introductie van de OV-chipkaart gaande en onze reizigerstunnel was de verbinding tussen Noord en Zuid van het station. En daar kwamen van die poortjes. Dus ik had echt de opdracht gekregen van de raad, je houdt die poortjes tegen. Mijn eigen fractievoorzitter vooraan in die strijd. Ik ruziemaken met mijn oud-collega Ineke van Gent van GroenLinks, die was regiodirecteur. Die heeft me echt een wereld beloofd aan dingen, maar die poortjes of die chipkaart kwam er gewoon. Dat is één ding. Maar NS Vastgoed is... De NS is gewoon een veelkoppig monster, dus je hebt NS Vastgoed, dat heeft dan dat bijna het hele gebied daar. En het is voor zo'n bedrijf fijner om ergens een gegarandeerd verlies op te leiden, dan een risico te nemen. En wij wilden graag een soort iets campusdingetje daar starten. Wij moesten hemel en aarde bewegen om dat dan los te weken met garantstelling. Het is een enorm succes geworden, gelukkig, dus achteraf heb je allemaal gelijk gekregen. Maar dan is het taai. En de andere kant als ze eenmaal door de bocht zijn, dan they are in it to win it. Dus nu zeggen ze, we willen het afmaken. Het is wel spannend.

De voorzitter: In Den Bosch hebben ze trouwens het wel voor elkaar gekregen met de NS, een vrije doorgang naar een nieuw gebied.

De heer Anker: Dat was destijds ook als voorbeeld, maar dat was ons reizigers... te smal voor.

De voorzitter: Mevrouw Lammens, u mag de laatste vraag stellen. En als u daar antwoord op hebt gegeven, dan kunt u dat wat u nog bewaard had, ook nog even kwijt.

Mevrouw Lammens: Dank u wel, voorzitter. Ik heb even een vraag, Zwolle is een historische stad en Dordrecht is ook een historische stad. Hoe heeft u die historie meegenomen in de Spoorzone?

De heer Anker: De Spoorzone is in de jaren negentig een enorme kantorenlocatie geworden, met die industrie erin en daarvoor was het een tuindersgebied. Dus die collega van mij, 'William', die heeft daar ooit tegen gestreden. Dat is wel bijzonder. Wat voor mij belangrijk was in het gebied, was dat de relatie tussen landschap en stad zichtbaar zou worden in het gebied. Want even verderop heb je de uiterwaarden van de IJssel, dus de plannen moesten heel... Moest heel veel groen toegevoegd worden in het gebied. En we moesten het goed doen met water, het was nu super versteend. Dus dat waren echt van die fysieke kenmerken die ik in het gebied terug wilde zien. De maakindustrie moet er op een nieuwe manier in terugkomen. Maar dat is dan echt... Dat gaat dan nu over robotica en kunst en niet meer over een NS-werkplaats van vroeger, dat soort dingen, dus op zo'n manier. Dat zijn dingen die heel erg bij de stad horen en bij dat gebied horen, dus die dan wel weer in een hele nieuwe verschijningsvormen een plek wil geven daar. En ik ben een keer echt ontroerd geweest, dat klinkt niet, toe maar... Stedenbouwkundig plan van een gebied, en het gaat wat te ver, maar er staan... Het is nu heel erg versteend, met allemaal kantoren. Eigenlijk willen we het landschap van de uiterwaarden dit gebied intrekken. Eerste droge snik. Tweede, en daarna willen we eigenlijk gaan kijken of we tussen de gebouwen een soort kassen zouden kunnen maken waar allerlei openbare functies in zouden kunnen.

Ik zei, gast weet je dat dit vroeger een tuindersgebied is geweest? En jij bent nu kassen aan het toevoegen, en dat wist hij helemaal niet. Ik heb gezegd, dat moet je wel in presentatie stoppen voor mijn collega. Maar soms zijn er van die dingen die komen er ineens van buiten weer terug en dan voel je direct dat dat ergens een aanhaking heeft met dat gebied.

Mevrouw Lammens: Dus uw advies is om de oude... Hoe het vroeger was, de historie, om dat terug te laten komen in het gebied.

De heer Anker: Maar dat was in dit gebied, dat is echt wel een beetje anders dan dit. Maar neem bijvoorbeeld dat treintje. En als je het nu al horen van, dat gaat dan iemand vooruit en weet ik het allemaal. Is het een... Ik heb geen flauw of ik Mecanoo nu helemaal gek maak. Maar dat zou een aanleiding in het gebied kunnen zijn omdat in ieder geval te laten zien, om misschien jaarlijks een feestje omheen te organiseren of... Maar ik ken het niet.

Mevrouw Lammens: Dit was vroeger de watermolenwei, dus er stonden molens.

De heer Anker: Kijk aan, maar dat kan. Nou de straatnaam is een beetje suf. Maar laat het terugkomen, dat het ook gewoon voor mensen zeggen, maar dat is toch gaaf dat ik dat toch weer terugzie. Ik heb raadsleden gehad die zich druk hebben gemaakt over een gevelsteen van een ouwe school, omdat hij vroeger op die school had gezeten. Een heleboel mensen onthouden dat soort dingen.

De voorzitter: Een slotopmerking mijnheer Anker.

De heer Anker: Slotopmerking. Maak er... Het is ingewikkeld en het stelt jullie allemaal op de proef in de relatie tussen het college en de raad en de omgeving. Maar maak het ook iets wat voor de bewoners meegemaakt mag worden. Toen ik in Zaanstad met dat Inverdan project bezig was, zei een van de projectmanagers of zo, in ieder geval belangrijk iemand in het project, we hebben wel tien jaar lang een zandbak in het centrum. Dat is zo, staan altijd hekken om die zandbak heen. Maar hij zei wel van, het kan ook een tijd zijn waarin er wat meer mag dan anders. Wij hebben ook een busbrug gemaakt en ik hou heel erg van dat soort dingen, maar vaak doet ProRail dan moeilijk bij dit soort dingen. Nu ik zeg, er is één weekend dat we er nog met zijn allen op mogen en daarna rijden er een paar duizend bussen overeen elke dag. Dus hebben we één keer een festival georganiseerd en een hardlooptwedstrijd over die bruggen en die hele stad kon een keer echt losgaan op die brug. Vijftienduizend mensen zijn komen kijken, allemaal foto's maken en heel leuk. Doe dat soort dingen alsjeblieft, maakt het ook iets wat de stad mee mag maken. Het is al heftig genoeg dat ze af en toe moeten omrijden of in de rotzooi zitten, maar mag het alsjeblieft ook leuk zijn. En dat moet je zelf... Er zijn een heleboel voorbeelden van hoe je dat soort dingen goed kan doen. En als er iets bijzonders gebeurd is bij ons, moesten er een grote metalen bruggdelen over het spoor heen gereden worden. Dan ging ik allemaal stomme dingen zeggen als wethouder, daar staat de tuinstoel waar ik die nacht op zit. Ik zeg, waarom de 🚧 dit is gaaf, dit kan het journaal halen.



Geweldig mensen in het team, tribune neergezet, overdag ijsjes verkopen. Het zijn kleine dingen, maar de stad kan meemaken dat er iets bijzonders in de stad gebeurt. Dus doe dat alsjeblieft, zeker als het zolang duurt. Ik stop.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Anker. Het was denk ik een nuttig, leerzaam en inspirerend uurtje. Ik heb wat zitten pennen en ik kan het niet laten om even vier dingen eventjes te noemen die bij mij naar boven kwamen. Ik denk dat iedereen zo'n lijstje heeft en dat bij iedereen anders is. Maar wat mij bijvoorbeeld opviel, het gaat straks niet alleen over woningen, er is overzicht nodig om de juiste kaders te kunnen stellen. Aandacht voor de zachte kant. Dat vond ik ook een hele mooie en de openbare ruimte op één. Dat is mijn lijstje en ieder kan zelf een lijstje maken. Daar komen we vast en zeker in de toekomst op terug en dit wordt vervolgd. En deze keer zelfs vroeg, vanavond gaan we met volgende sessie beginnen. Nogmaals hartelijk dank.

### **3. Agenderingsverzoek college aan agendacommissie over Gebiedsontwikkeling Maasterras – Deel 3 (consultatie)**

Voorzitter: de heer Struijk  
Commissiegriffier: de heer Den Boer  
Verslag: NotuBiz

Aanwezigen:

Mevr. Bootsman (GroenLinks)  
Dhr. Damen (PvdA)  
Dhr. De Feijter (CU/SGP)  
Mevr. De Heer (Forum voor Democratie)  
Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)  
Dhr. In 't Veld (VSP)  
Mevr. Jager (Beter voor Dordt)  
Mevr. Kamphuis (SP)  
Dhr. Kleinpaste (Gewoon Dordt)  
Mevr. Koene (Gewoon Dordt)  
Dhr. Kolkiliç (DENK)  
Dhr. Van der Kruijff (CDA)  
Dhr. Kuhlmann (VVD)  
Mevr. Lammens-Oostdijk (VVD)  
Dhr. Stam (Fractie van Waardhuizen)  
Mevr. Stolk (VSP)  
Dhr. Wringer (Beter Voor Dordt)

Overige aanwezigen:

Dhr. Buitenhek (programmadiirecteur Stadsas)

Portefeuillehouders: Dhr Burggraaf, dhr. Van der Linden

De voorzitter: Beste mensen, ik denk dat het voor de ordelijkheid goed is als er een tegelijk praat. Hartelijk welkom allemaal bij de derde sessie. Zo noem ik het maar eventjes vandaag over gebiedsontwikkeling Maasterras. Bijzonder welkom aan de wethouder, de heer Burggraaf, misschien de heer Van der Linden, die er ook zou moeten zijn, kunnen zijn. Maar die komt als weleens meer iets later, dus wie weet. Verder staat op mijn lijstje dat de heer Buitenhek, programmadirecteur Stadsas Dordrecht straks wat gaat vertellen. En de inmiddels wel bekende Armand Paardekooper van Mecanoo zal een presentatie houden. Uiteraard alle raadscommissieleden hartelijk welkom. En de menigte achter mij en uiteraard de kijkers thuis. Het is een goed gebruik... En daar komt wethouder Van der Linden ook. Inderdaad, ik zei al die komt vast nog. Ook welkom. We beginnen met het gebruikelijke voorstellingsrondje. Ik ben de vorige keer van rechts naar links gegaan. Dus u raadt het al, ik ga nu van links naar rechts en ik begin met wethouder Burggraaf.

De heer Burggraaf: Maarten Burggraaf, wethouder stadsontwikkeling.

De heer Buitenhek: Ronald Buitenhek, programmadirecteur stadsas.

Mevrouw Kamphuis: Meta Kamphuis, SP Dordrecht.

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

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks.

De heer Stam: Bauke Stam, Fractie van Waardhuizen.

Mevrouw Koene: Irene Koene, Gewoon Dordt.

De heer Kleinpaste: Gert-Jan Kleinpaste, Gewoon Dordt.

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

De heer Kolkiliç: Masum Kolkiliç, DENK.

Mevrouw Stolk: Margret Stolk, VSP.

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

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

Mevrouw Jager: Ineke Jager, Beter Voor Dordt.

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

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

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

Mevrouw Lammens-Oostdijk: Jeanine Lammens, Dordtse VVD.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

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

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

De voorzitter: En mijn naam is Leen Struijk en ik mag vanavond deze club voorzitten. We gaan deze vergadering houden op verzoek van het college. Die wilde graag via een presentatie de uitwerking van de voorkeursvariant toelichten en daarop de reactie van de fracties te mogen ophalen. Op 27 juni vond er een soortgelijke sessie plaats, maar dan in beslotenheid. Twee weken geleden is er een informatiebijeenkomst geweest. Vanavond kunt u op basis hiervan, in alle openbaarheid, reflecteren op de plannen. Uw reactie kan het college meenemen bij het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan.

Ik ga zo dadelijk eerst het woord geven aan wethouder Burggraaf voor een korte aftrap. En daarna gaan Ronald Buitenhek, zoals ik al zei, programmadirecteur stadsas Dordt en Armand Paardekooper, architect bij Mecanoo, een presentatie voor ons houden. En uiteraard kunnen er vragen gesteld worden en bovenal ook kan er gereflecteerd worden want daar zit de wethouder vooral op te wachten, wethouder, aan u het woord.

De heer Burggraaf: Dank u wel voorzitter. Ik weet niet of ik ook zo kan klikken op die slides. We hebben inderdaad vanmiddag al met de meesten die hier zitten in het gebied zelf rondgelopen. We hebben een inspirerende presentatie gehad van een oud-wethouder uit Zwolle. Om eens inzicht te krijgen, wat komt er allemaal kijken bij zo'n gebiedsontwikkeling. U heeft voor de zomer al een presentatie gehad van collega Van der Linden. Omdat we in dit project natuurlijk de Stadsas Dordrecht, dat is volgende slide, als je op de kaart kijkt wel ziet hoeveel bereikbaarheid daar ook een grote rol in speelt, dus wij gezamenlijk in dit traject optrekken. Waar komt het vandaan deze gebiedsontwikkeling? Dat komt allereerst vanuit de opgave die in vorige periode al is geformuleerd om in de stad 11 duizend woningen bij te bouwen om te groeien als stad. Maar met name om de kwaliteit van de stad ook weer een stap verder te brengen. En dat is vooral via binnenstedelijke verdichting. En dat kan alleen met zulke grote aantallen, als je dan slim gebruik maakt van je mobiliteit. En dat is de Spoorzone, de stadsas, het spoor die vanaf station Centraal Dordrecht, station Zuid, en daarvoor het station Leerpark ontwikkelt. Want op die manier maak je slim gebruik van het openbaar vervoer en daarmee kan je zorgen dat je kan groeien, zonder dat je vastloopt in je mobiliteit. En tegelijkertijd kan je daarmee op het Maasterras, u heeft het zelf gezien, wat nu nog echt een enorm versteend woestenis is, kan je een heel aantrekkelijke entree maken, entree die veel passender is bij die mooie historische binnenstad die we hebben. Nou goed, u heeft ook gezien; er liggen een aantal uitdagingen nog bij, waar we onze publieke partners ook heel hard bij nodig hebben. Want we hebben de nodige subsidies inmiddels binnen via de woningbouw impuls onder andere.

Maar we moeten vervolgens ook de publieke partners kunnen vinden in het tempo die we nu maken, om daar een bestemmingsplan te maken waaruit de MER wel duidelijk maakt dat je iets hebt op te lossen, met betrekking tot het verkeer van de brug met Zwijndrecht, het rangeerterrein waar je de parkeervoorzieningen moet realiseren en de afscherming van het spoor en de spoorlijn vanaf het Havenbedrijf naar het station, die nu nog onveilige aansluiting op het station veroorzaakt. Ik vond het erg mooi om te horen vanmiddag van de presentatie vanuit Zwolle en de lessen die daar werden gegeven, die ze; eigenlijk: zorg dat je een sterk verhaal hebt. En dat je een doel en een positionering van het gebied hebt, die ook een duidelijke verbinding heeft met de mensen voor wie je het doet. En dat is een exercitie die wij helemaal voordat we begonnen met het opwerken van de keuze richting een bestemmingsplan, ook met elkaar bij stil hebben gestaan: wat is de positionering van dit gebied? En daar hebben we gezegd: het is een stuk Dordrecht die je bouwt voor volgende generaties. En dat zijn eigenlijk dan al snel drie generaties, dus dat is voor wie nu 55 is of met pensioen gaat en de kinderen uit huis zijn en een nieuwe woning zoekt. Maar ook voor wie nu 20 is, een nieuwe baan krijgt en heel graag van het ov gebruik maakt, om bij zijn werk bijvoorbeeld te kunnen komen. En voor degene voor wie nu geboren wordt en later start met de vakopleiding, die daar ook een plek vindt.

Oftewel, het draait allemaal om de mensen van de stad en het bouwen aan de volgende generaties. En dat is ook verwoord in de kernboodschap, u heeft hem gezien bij de presentatie, waarbij wij vooral als leidmotief neer willen leggen dat het een stadsas is die staat voor verbinding met elkaar, met de stad. Natuurlijk via de infrastructuur die er ligt, zodat je makkelijk overal komt, maar met name ook in verbinding met die stad. Het moet echt een nieuw stuk worden wat heel goed past ook bij de historische binnenstad en de Spuiboulevard waar we nu hard aan werken, om dat een aantrekkelijkere aansluiting op die binnenstad te laten maken. En dat moet heel goed vloeiend in elkaar overlopen en de rest van de stad ook goed met onze binnenstad verbinden. Nou dat voor wat betreft mijn introductie, dan geef ik graag het woord aan Ronald.

De heer Buitenhek: Dank u wel. Ik neem de presentatie verder met u mee, naar aanleiding van de fietstocht die we vanmiddag hebben gedaan, neem ik u mee in de planvormingsfase en het proces wat daarbij zit. Ik heb ook de maquette in het midden gelegd, dus de sheets kunt u ook volgen, live in beeld via de maquette. En anders als daar nog vraag over zijn, dan kan ik dat ook na de presentatie nog even met u delen. Wat wij tot nu toe gedaan hebben is eigenlijk vanuit de visie die u als raad heeft vastgesteld, zijn wij doorgaan bouwen om te kijken hoe we dat vast kunnen leggen in de NRO-procedure en het welbekende bestemmingsplan. Daar zijn spelbepalende richtingen voor nodig, om zodoende dat bestemmingsplan - en dat is voornemens, het college, dat ter zienswijze te leggen op 5 december dit jaar. Dus de ambtelijke organisatie is in lijn en gelid, om ervoor te zorgen dat we dat voor elkaar krijgen, zodat ook op 14 december aanstaande het ter zienswijze ingelegd kan worden. Dus voor de Kerst willen we eigenlijk dit hele project in de RO-procedure voorleggen, ter zienswijze.

Mevrouw Stolk: Voorzitter?

De voorzitter: Ja, spreekt u maar mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Nee, ik wil nu nog geen vragen stellen. Maar wanneer zijn wij wel in de gelegenheid tot het stellen van vragen?

De voorzitter: Kunt u daarop antwoorden?

Mevrouw Stolk: Dat vraag ik even aan u, voorzitter, of we gewoon tussendoor vragen mogen stellen of liever aan het einde van de presentatie?

De voorzitter: Ik vraag het aan u, wat u wilt. Het vorige uur hebben we gemerkt dat het prima ging tussendoor. Mij maakt het niet uit, maar spreker soms wel.

De heer Buitenhek: Ik ben daar flexibel in. Laat ik drie sheets doen. En laat ik per drie sheets even kijken of er vragen zijn, zodat we de onderwerpen snel kunnen behandelen naar aanleiding van de sheets.

De voorzitter: Prima voorstel gaan we doen. Uw vraag komt straks.

De heer Buitenhek: Hierbij dus even de lijn die we gemaakt hebben om van een visie te komen naar een bestemmingsplan. Wat wij aan het eind van het jaar doen is een bestemmingsplan voorleggen. We hebben een stedenbouwkundig masterplan dat we voorleggen en een kwaliteitskader met betrekking tot het Maasterras. Daar neemt het college een besluit over. Wat je daarin ziet - en dat is eigenlijk de complexe opgave die vanmiddag ook al even aan de orde is gekomen - dat heeft te maken met heel veel partijen. Zoals het vanmiddag ook uitgelegd is, niet alleen op de fiets maar ook in de andere presentatie, is dat met al deze partijen - en het zijn er nog niet eens allemaal compleet - zullen er afspraken gemaakt moeten worden over de zaken van óf hun grondgebied óf hun eigendommen óf andere zaken. Wat hier belangrijk aan is in deze sheet, is dat een veelvoud om een richting vraagt. En deze partijen vragen richting van de gemeenteraad van Dordrecht, met het vaststellen straks van het bestemmingsplan medio volgend jaar. Deze partijen vragen ook richting van het college om te zeggen: welke kant wil Dordrecht op om dit gebied te ontwikkelen? En al deze partijen die vragen aan ons: welke kant gaan we op? en welke rol kan zo'n partij spelen in het proces wat we met ze moeten lopen? U ziet aan de rechterkant de partijen. Vanmiddag kwamen ook al een paar keer verschillende partijen prominent naar voren, die staan ook bij ons in het lijst. Dan even terug naar het Maasterras. In het midden staat het plaatje met drie fases die we vanmiddag ook besproken hebben. Fase één is aan de rechterkant van de A16, M1 tot en met M5. Daar hebben we nu de eerste opdracht voor om het bestemmingsplan in december in te brengen in het college ter zienswijze. Fase twee is de volgende fase, daar zijn we ook langs gefietst? Fase drie is een fase, die zit niet in het stedenbouwkundig plan en ook niet in het bestemmingsplan. En daar hebben we de opdracht voor gekregen, om daar nu ook snel mee te gaan starten. Zodoende hebben we fase één, wordt bestemmingsplan. Fase twee wordt de zoekrichting vanuit het stedenbouwkundig raamwerk. En fase drie gaan we starten met de onderzoeken die daar nog bij nodig zijn. Dat is in het kort eigenlijk de uitgangspunten die links op de sheet staan, die we hebben gebruikt voor fase één twee en drie.

De voorzitter: Een moment. Ik denk, dit was uw verhaal over de drie sheets. Dan mag mevrouw Stolk denk ik eerst haar vraag stellen. Dan kom ik bij mevrouw Lammers en dan mevrouw Kamphuis.

Spreker 32: schiet. Ja voorzitter dank...

Mevrouw Stolk: Ja voorzitter, dank. Ik wil even onderschrijven dat wij ook adembenemend hebben zitten luisteren vanmiddag naar de mijnheer die - mijnheer Anker was dat volgens mij - die de presentatie gaf. Ik hing aan zijn lippen en volgens mij meerdere van ons. Maar wat - en ik wil hem niet politiek maken - wat ons wel een beetje zorgen baarde en die hadden we eigenlijk in het vragen halfuurtje willen stellen, is de vraag: er zijn heel veel partijen die meedoen in dit gebied. Natuurlijk, er moeten zo snel mogelijk en zoveel mogelijk woningen gebouwd worden, maar waar wij wel een beetje van schrokken, is over het autoluw maken van de Zwijndrechtse of de Dordtse brug, hoe je hem ook noemen wil.

Hoe kan het dat wij dingen ontwikkelen, terwijl Rijkswaterstaat nu heeft gezegd al en dat stond in AD De Dordtenaar, dat Rijkswaterstaat juist die brug wil gaan gebruiken om de doorstroming van auto's te bevorderen. Hoe kijkt u daar tegenaan?

De heer Buitenhek: Wethouder Burggraaf? We behandelen deze als een technische vraag, hoor ik net. Wat wij gedaan hebben in gesprekken met de Rijkswaterstaat en ook met de gemeente Zwijndrecht, om te kijken bij deze gebiedsontwikkeling wat er nodig is om verkeer goed af te kunnen wikkelen. Wat wij geconstateerd hebben in de onderzoeken die wij moeten doen voor de OER, de omgevingseffecten rapportage, geconstateerd dat zoals op de tekening staat, de rode lijn, dat is het alignment van de brug, dat met autoverkeer daarop er te veel geluid geproduceerd wordt om daar woningbouw toe te passen. Met andere woorden, op het moment dat wij de brug laten zoals die nu is, kunnen wij een fractie van de ontwikkeling laten ontwikkelen, die we hier nu van plan zijn. Dat houdt in dat wij met beide partijen, zowel Zwijndrecht als met Rijkswaterstaat in gesprek zijn, om te kijken of wij deze aanbrug, dat rode gedeelte, of we die kunnen verleggen evenwijdig aan het spoor. Met de discussie: moet hij autovrij, moet hij autoluw, of welke vorm? Wij hebben nu gekeken voor deze ontwikkeling en daar komt uit de onderzoeken, dat wij een autovrije variant voorstellen. Daar zijn we mee in gesprek, met zowel Zwijndrecht als Rijkswaterstaat. Want op moment dat je een autovrije oplossing creëert, dan is er dus autoverkeer, wat op een andere manier afgewikkeld moet worden dan over de brug. En daar zijn we met beide partijen in gesprek. Daar worden ook gezamenlijk onderzoeken voor gedaan. En wij komen daar voor de besluitvorming van het college van 5 december komen we daarop terug.

Mevrouw Stolk: Voorzitter, mag ik nog een aanvullende vraag stellen? Het is de ontwikkeling Spoorzone. We hebben na de Drechtraad gezegd: we hebben geen Drechtraad meer, maar we gaan nu optrekken met partijen, of steden waar we gezamenlijke doelen hebben. Ik kan wethouder Sleeking nog herinneren dat hij zei: we moeten met elkaar optrekken, zoals bijvoorbeeld Zwijndrecht als we gaan bouwen in de Spoorzone. En nu heb ik een beetje het idee dat Zwijndrecht hier niet in betrokken is. En is dit nu niet ook een remmende factor op het hele proces.

Want stel nou dat de raad in Zwijndrecht zegt: maar dat willen wij niet. Wat heeft dat dan voor consequenties voor de ontwikkeling van het Maasterras?

De voorzitter: Ik zie dat de wethouder daar graag wil op reageren.

De heer Burggraaf: Ja voorzitter. Allereerst snap ik deze vraag goed, ook even gegeven het krantenbericht wat u gelezen heeft. En de ontwikkelstrategie die we hier hebben, is om met onze partners transparant op te trekken. En aan te geven van nou, dit zijn uitdagingen die in het gebied liggen voor de ontwikkeling die we voor ogen hebben. Zo hebben ook met Zwijndrecht al het begin van deze bestuursperiode met elkaar gezeten, met de wethouder: we gaan hier aan beide kanten een ontwikkeling doen in die Spoorzone. Ook Zwijndrecht heeft daar zijn ontwikkeling. En daar hebben we afgesproken met elkaar, hebben ook met elkaar gedeeld dat dit dilemma delict voor de brug. En toen hij hebben we vanuit Zwijndrecht ook begrepen welke zorgen er aan die kant zijn. En toen hebben we afgesproken dat we gezamenlijk met elkaar die onderzoeken verder uitlopen.

Dat is hetgeen wat u net van Ronald gehoord heeft, van de heer Buitenhek gehoord hebt. En in die onderzoeksfase zitten we nu. Zo zitten we met elkaar aan tafel om op het moment dat die onderzoeken, die uitkomsten daarvan er zijn, om die gezamenlijk met elkaar te bespreken en te kijken wat voor invloed dat heeft aan beide kanten. En te kijken of je daarmee tot gezamenlijke conclusies kan komen, of dat je moet zeggen: hier gaat een andere ontwikkeling dan misschien met Zwijndrecht te combineren. Maar goed, dat gaan we ontdekken aan de hand van de onderzoeken. En in die fase zitten we en daar hebben we ook volgende week weer een afspraak met de wethouder van Zwijndrecht over.

Mevrouw Stolk: Mag ik nog één vraag stellen?

De voorzitter: Een heel kleintje mevrouw Stolk en dan bent u voor vanavond wel klaar.

Mevrouw Stolk: Ik denk dat we allemaal hetzelfde willen. We willen natuurlijk zo snel mogelijk bouwen en dat er woningen komen voor alle woningzoekenden die er zijn. Alleen waar onze zorg wel zit is: werkt dit nou niet belemmerend? Hadden we niet gelijk met Zwijndrecht op moeten trekken om die hele Spoorzone te ontwikkelen? Maar dat is meer een zorg die ik wil uiten.

De voorzitter: Dus daar hoeft eigenlijk niet op gereageerd te worden.

De heer Burggraaf: Omdat nu wordt gesteld dat we niet gezamenlijk optrekken en dat is dus wel het geval. Het feit dat er ook woningbouwimpuls-subsidies zijn toegekend, ook voor Zwijndrecht in het kader van de Spoorzone langs de oude lijn, dat komt omdat we met elkaar samen optrekken. Dus dit is juist een project waar het laat zien dat als je met elkaar samen optrekt in de regio Drechtsteden, niet altijd met zijn allen zeven tegelijk, maar met de gemeentes die het rechtstreeks raakt, dat je daarmee grootsere dingen kan bereiken. En Zwijndrecht heeft daarvan geprofiteerd met behulp van subsidies.

En verder doen we dat door goed overleg met elkaar te hebben in de stappen die er zijn. Ja, dan kan het soms ook wel eens een keer zijn dat de een zegt: dat had ik nog niet zien aankomen. Nou ja goed, daar hebben we gewoon goed contact met elkaar over. En zoals het gaat met samenwerken heb je af en toe een hobbel. Maar het principe van daarin samen optrekken is er vanaf het begin af aan geweest. En die voeren we ook tot op de dag van vandaag en morgen zo uit.

De voorzitter: Dat is vast ter geruststelling. Mevrouw Lammens?

Mevrouw Lammens-Oostdijk: Dank u wel voorzitter. Ik heb even een vraag nog. Wat is het tijdspad ongeveer, hoeveel jaren gaat het duren, fase één en twee?

De heer Buitenhek: In de presentatie zit een sheet met de planning tot met de zomervakantie volgend jaar. Dus daar kan ik straks nog wat nader... Maar zoals vanmiddag ook in de presentatie, is dit een gebiedsontwikkeling over langere jaren. En dan praat je echt wel over tien tot vijftien jaar aan totale ontwikkeling.

De voorzitter: Mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kamphuis: De woonwagenbewoners die daar zitten, daar wordt gezocht naar verplaatsen van de woonwagens. Als dat niet gaat gelukken, wat dan?

De voorzitter: Mijnheer Kamphuis. Sorry, Buitenhek.

De heer Buitenhek: Zoals op de sheets staat, ziet u ongeveer zeven van die groene uitdagingen. Eén daarvan is ook van de woonwagens. De afspraak is nu dat we in het plan een oplossing zoeken voor een nieuwe plek voor de woonwagens. Mocht die niet gevonden worden, dan blijft de plek zoals die is. Wordt die wel gevonden, met de goede faciliteiten die erbij horen, dan kunnen we daar invulling aan geven. Dat wordt zowel gezocht binnen het Maasterras, dat is nu even het groene vlak bij fase drie. Mocht daar geen voldoende oplossing zijn, dan is ook de opdracht om te zoeken op een andere plek binnen de Dordtse gemeente.

Mevrouw Kamphuis: De aantal wagens die er dus nu staan, die gaan dan ook op die andere plek komen?

De heer Buitenhek: Het aantal plaatsen, plus een plus daarop. Omdat het namelijk hier gaat om een groeigebied niet voor alleen maar woningen, maar ook voor alle doelgroepen die erin zitten, is de opdracht om te zoeken naar een plus op het aantal voertuigen wat er nu aanwezig is.

De voorzitter Mijnheer Van der Kruijff en daarna mijnheer Wringer. En dan zouden we misschien naar volgende dia kunnen.

De heer Van der Kruijff: Ik had eigenlijk een andere vraag, dat wou ik ook nog even vragen, aanhakend op wat mevrouw Kamphuis zegt; ik hoorde u zeggen, mijnheer Buitenhek, een zoekopdracht. Dat hebben we natuurlijk wel vaker meegemaakt.



Maar is dat een inspanningsverplichting of een resultaatverplichting? Dat schijnt nogal uit te maken, heb ik geleerd de afgelopen jaren. En een andere vraag die ik heb, daar staat een kwalitatieve hoogstedelijke invulling. Dat snap ik, kwalitatief en hoogstedelijk, maar kunnen we in die eerste fase ook al iets meekrijgen van wat dat betekent voor de leefbaarheid, hoe daar een sociale samenhang kan ontstaan, hoe de openbare ruimte eruitziet, hebben wij vanmiddag gehoord, of komt dat allemaal later?

De heer Burggraaf: Over die eerste, inspannings- of resultaatsverplichting; om even heel helder te formuleren, er zit nu een woonwagencamp, woonwageneigenaren, in het gebied. Het college heeft gezegd: die ontwikkeling die we daar kunnen maken en de ruimte die dat nu in beslag neemt daar kunnen we een betere gebiedsontwikkeling maken als we die ruimte wel kunnen gebruiken. Dus dat is de opdracht geweest: ontwerp het zo, dat we daarmee de optimale gebiedsontwikkeling kunnen maken. En zoek een plek, in eerste instantie in fase drie, waar de woonwageneigenaren naartoe kunnen verplaatsen. En waarbij ook ruimte is om, gegeven de druk die ook bij woonwageneigenaren is, om daar ook nog extra plek te creëren. En het tweede: zoek daarnaast ook of er anders elders in de stad wat te vinden is, mocht je op een gegeven moment bij fase drie onderzoek toch tegen onontkoombare orders oplopen.

En als dan zelfs ook die hele zoektocht tot niks leidt, dan kom je terug op de eindconclusie: het kan niet anders dan op de plek blijven zitten waar ze nu zitten, in die volgorde.

De voorzitter: Mijnheer Wringer.

De heer Wringer: Dank voorzitter. Er rijden natuurlijk nog steeds meer dan tachtig goederentreinen per dag door Dordrecht heen. Nu heb ik vanmiddag begrepen dat daar het Maaspark komt, met een parkeergarage van 750 auto's, plus de afhandeling van de Zwijndrechtse Brug die eroverheen gaat. Geeft het voldoende bescherming voor onze toekomstige bewoners die daar gaan wonen op dit moment? Of moet er nog iets gebeuren om nog minder goederen gif treinen uit Dordrecht te krijgen?

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek of. Vanuit de...

De heer Buitenhek: Vanuit de Omgevingseffecten rapportage onderzoeken wij dit soort onderzoeken met betrekking tot geluid, gevaar, afstand en dat soort zaken. Daaruit is gekomen dat het afschermen door middel van een parkeervoorziening, gecombineerd, je zou ook een scherm neer kunnen zetten, maar wij hebben gekozen voor een parkeervoorzieningen, dat dat afschermen voldoende is om het woningbouwprogramma wat er nu voorgesteld gaat worden door het college, om dat te rechtvaardigen.

De voorzitter: Ik zag mijnheer In 't Veld? En dan wil ik nog...

De heer Wringer: Ik had nog een tweede vraag gesteld, die is helemaal niet beantwoord.

De voorzitter: Weet u hen nog, de tweede vraag?

De heer Buitenhek: Het ging om de openbare ruimte en eigenlijk de sociale cohesie tussen hard en zacht. We hebben zo meteen in deze presentatie nog tien sheets, die door mijn opvolger eventjes gaat zeggen hoe we hard en zacht goed met elkaar combineren.

De voorzitter: U zegt 10, daar wilde ik ook even aandacht voor vragen. We zijn bij sheet 9 en er zijn er 35. Dus mijnheer In t Veld, als u nog een vraag heeft, dan kunnen we misschien daarna verder. Het is aan u hoor. vraagje. Maar Jos beter heeft...

De heer In 't Veld: Voorzitter, dank u wel. Zoals u weet hebben de fracties van de VSP en fractie Van Waardhuizen een initiatiefvoorstel ingediend met betrekking tot de woonwagens. En mijn vraag is: in hoeverre wordt het hierin meegenomen?

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek of de wethouder.

De heer Burggraaf: Ik herinner mij dat het initiatiefvoorstel en het college-advies daarbij was: ga vooral met elkaar het gesprek voeren over de uitgangspunten, met elkaar, hoe u erin staat. Dus het college wacht dat gesprek af. En de conclusies die daaruit komen. En verder is het zo, met betrekking tot de gebiedsontwikkeling, zoals ik hem net uitvoerig heb toegelicht op de vraag van de heer van de heer Van der Kruijff.

De heer In 't Veld: Dan even een vervolgvraag. Volgens mij zei de wethouder dat er een college reactie, dat er vooral in stond: ga met elkaar in overleg. Ik ken geen collegereactie, eerlijk gezegd.

De heer Burggraaf: Dan moet u nog eens in uw archief duiken.

De voorzitter: Ik hoor hier van twee kanten dat het er is en dan denk ik dat het ook zo is, maar het wordt wel opgezocht, mevrouw Stolk. Prima, mijnheer Buitenhek, wat mij betreft gaat u tien, elf en twaalf doen.

De heer Buitenhek: het stedenbouwkundig masterplan en de voorkeursvariant. Daarmee geef ik het stokje nu over aan de medewerkers van Mecanoo, die voor ons het onderzoek hebben gedaan om al de randvoorwaarden en de keuzes die gemaakt worden, om dat stedenbouwkundig mooi in te passen. Armand, zal ik jou het stokje overgeven?

De heer Paardekooper: Doet hij het, met twee apparaten in mijn hand? Goedenavond allemaal en heel fijn u hier live te zien. Een aantal van u heb ik een aantal jaren geleden, alles was digitaal, dus dit was heel fijn dat we én konden fietsen én dat we elkaar hier kunnen zien. De vorige spreker vanmiddag, die had het over architecten en stedenbouwkundigen die ingewikkeld taalgebruik toepassen. Ik probeer dat te voorkomen en gewoon in gewone mensentaal toe te lichten waar wij mee bezig zijn. En ik wil heel graag het gesprek daarover, ik heb geen uur, maar tien minuten om het toe te lichten. Dus er zullen heel veel vragen zijn en laten we daar vooral de tijd voor nemen. Een aantal van de... Gaat hij ook door als ik klik? Dat werkt? Ja, dat gaat goed. Een aantal van de opmerkingen die ik nu hoor; er zijn zorgen, er zijn vragen, terecht.

We hebben denk ik twee weken geleden, hebben we de bewonersavond ook gehad. Goed om een aantal vragen en opmerking die daar waren hier ook te bespreken, voor zover die hier niet besproken zijn. Waar ik wel in eerste instantie kort wil mee wil beginnen, is dat we los van de complexiteit van de opgave, de complexiteit van geluid, van veiligheid van bereikbaarheid, dat het een enorme kans is. En dat wij ook aan iets heel moois mogen werken met elkaar. Niet alleen wij als architect, maar ook met adviseurs vanuit Antea bijvoorbeeld, want die doen heel goed werk in de complexiteit van de omgeving. De OER is al vaker genoemd. Natuurlijk ook alle mensen vanuit de gemeente, Roelf met haar team, Ronald, Mark et cetera. Er wordt keihard aan gewerkt, ook op die aspecten van veiligheid, et cetera. Uiteindelijk gaat het over iets, wat we vanmiddag ook hoorden, wat gaat deze plek ook als betekenis voor de stad en voor de bewoners, voor de ondernemers van jong tot oud, betekenen? En daar zijn we in de visie natuurlijk met elkaar, hebben we het daar ook over gehad. Hoe die stad vanuit de identiteit van Dordrecht, bijvoorbeeld weer die mooie stad aan het water kan worden. Ook als je in Krispijn woont of in de binnenstad, hoe bereik ik dat water ook weer? Hoe ga ik dat ook weer beleven? Hoe wordt het een stad waar je wellicht niet dominant die auto altijd ervaart, maar zoals de ambitie ooit door Dordrecht al jaren geleden is vaststelt, kan het niet veel meer over verblijven en over wandelen en over fietsen gaan. En kan het ook als parel in de Delta ook veel meer vergroenen en dat we die kwaliteit van de Hollandse Delta en ook veel meer daar gaan beleven.

Een andere opmerking van Het Anker daarnet, was dat stedenbouwkundigen altijd van bovenaf als een soort vogel eroverheen vliegen. Dat zien we hier letterlijk, maar we hebben ook heel bewust juist een aantal van die beelden op ooghoogte gemaakt, dat we ook echt testen met elkaar: hoe beleven we dit zo meteen als ik door dat gebied fiets, wandel of loop, als ik daar woon? Terecht de opmerking van daarnet bijvoorbeeld is: hier stonden wij vanmiddag, het rangeerterrein en de parkeerplaats. Als je daar zo rondfiets denk je: kan het dit worden? Maar dat kan absoluut. Vooral ook wat je hier al een aantal dingen die Mark ook vanmiddag vertelde, een gebied met langs het spoor inderdaad, veel aspecten van veiligheid, complexiteit, geluid. Juist het parkeren daar in en talud tegen dat spoor positioneren, maakt dat die wijk een plek wordt waar het ook fijn wordt om te zijn, waar je het geluid ook weert, waar je de veiligheid ook vergroot. Dus we hebben vanuit de complexiteit, ook in de uitwerking nu, steeds gezocht: hoe kan je het probleem ook benutten om er ook een kans van te maken? Want je had ook woningen nog dichter op het spoor kunnen maken. Maar waar we heel bewust hebben gekeken; er moet een investering voor mobiliteitshub komen, kan dat gecombineerd met die bus route langs het spoor? Zorgt het gelijk om het geluid te weren, om de veiligheid te vergroten en ontstaat er een park met een ruime afstand, dat is zo'n 200 meter, waarbij je ruimschoots in de veiligheidscontouren komt, voor zo'n nieuwe wijk. Om het nog concreter te maken; binnen 30 meter is echt een vrijwaringszone waar je niet mag bouwen voor verblijfsgebieden, als het gaat over woningen. En als er 200 meter, binnen die 200 meter van 30 tot 200, zou je al functies kunnen maken, niet woonfuncties. Maar het wonen zit allemaal ruimschoots daarbuiten.

Daarnaast is het ook gelijk een plek geworden, wat je al ziet, die onhandige trap vanaf het skatepark naar boven toe de brug, daar hebben we juist gezegd: zou dat niet een hele mooie route vanaf dat niveau naar beneden worden, dat je in het park een nog betere bereikbaarheid naar de kade, naar de binnenstad. Dus dat ook op die manier echt een verbetering gaat worden voor het fietsen. Een ander fietspad wat je hier ook in het beeld ziet, dat is de F16, die ook al vanmiddag werd genoemd. Snelfietsroute vanuit Rotterdam, helemaal tot aan Dordrecht en Amstelwijk, waar de provincie ook een belangrijke rol in heeft. Dus dat je eigenlijk heel veel verschillende functionaliteiten bij elkaar samenbrengt. En wat je hier ook ziet, dat het park juist ontworpen is als plek waar je ook het water heel mooi gaat beleven. En een plek waar je doordeweeks fijn, of dagelijks, fijn is om naartoe te gaan, maar ook waar evenementen kunnen plaatsvinden. Als ik dan even terugga naar dit beeld, dan zie je dus eigenlijk dat we de wijk zo hebben ontworpen, aangesloten op de wijk Krispijn. Maar ook met een aantal belangrijke routes die de verbinding echt gaan maken met het water, met de wijken, met de verschillende programma's. Fase één en twee werd net benoemd. Dat gaat er ook over dat dit een grootschalige gebiedsontwikkeling inderdaad is, waar heel veel jaren overheen gaan. Maar waar wij ook al hebben gezegd: waar kan je dan beginnen? En als je dan op termijn fase twee veel meer richting Van der Wees en de haven, een volgende fase gaat ontwikkelen, hebben we bewust in dit hele traject wel al met elkaar mee-ontworpen, zodat we ook die mogelijkheid ook goed kunnen maken. Dus dat je alles wat je nu ontwerpt, al goed aansluit op wat mogelijk op termijn in een veel latere fase gaat gebeuren. Een ander interessant gegeven wat je hier ziet, is dat op deze plek, hier loopt nu nog de Brugweg, de Zwijndrechtse Brug, stadsbrug. Ik heb zoveel name gehoord inmiddels. En dat dat juist ook ... Je ziet hier ook nog een deel van de constructie.

Misschien wordt dat juist ... Waar dat nu en ook in de visie nog, dus de brug was die vergroend zou worden, daar hebben wij ook een aantal keuzes gemaakt. Dat ging zo'n enorme investering kosten, het groen zou je er ook niet op kunnen plaatsen, constructief. Dus we hebben ook daar keuzes gemaakt in de uitwerking. En daar komt ook echt wel het proces met de OER en het ontwerpen, wat steeds parallel gaat, hebben we dat verder gebracht. Waarbij we keuze hebben gemaakt: laat die brug hier ophouden. Daar zit hij nog op hoog niveau, met een prachtig uitzicht over die nieuwe wijk. En waar die brug ooit liep dan - ik praat nu alvast in de toekomst - wordt dat het mooie hart en een groen park waar de woningen omheen zijn gegroepeerd. Een andere belangrijke die je ook hierin ziet, is natuurlijk dat het gebied, dit zou dat hart dan kunnen worden. Ook hier, je kan de QR-code ook scannen, of later nog, ze zijn er ook op de panelen te zien. En dan kan je er ook in 180 of 360 graden doorheen. Dus dat geeft nog meer de beleving dan het beeld. Maar in zo'n hart, daar komen verschillende functies, heel gevarieerd qua wonen. Ik weet, daar is het nog niet zo heel veel over gegaan. Maar het gaat over een divers programma met sociaal, middenhuur, betaalbare koop en dure koop. Dus echt een mix voor iedereen eigenlijk, dus voor jonge doelgroepen, ouderen en natuurlijk ook een groot deel met voorzieningen. En dit is dan een beeld, als we op de Brugweg staan. En waarbij je dus heel mooi over de nieuwe wijk kan kijken. Natuurlijk zijn dit eerste beelden, waar dat ook nog een uitwerking nodig heeft, maar daar zie je al hoe dat hart ook een hele mooie route door die wijk kan gaan worden. Dat hebben we nu de groene corridor genoemd.

Die begint dus bij het Maaspark. Dit heeft de naam Maaspark gekregen. Je ziet hier ook, hoe mooi dat eigenlijk verbonden is met die fietsroute naar het station. Waar we vanochtend hier stonden, ook keuzes gemaakt om deze rij woningen ook te laten staan. In de visie stond hier bijvoorbeeld een toren. Ook dat soort keuzes zijn nu echt goed afgewogen in de onderzoeken, waar we zeggen: dat kan eigenlijk qua veiligheid helemaal niet. Dus ook daar verder doorgewerkt en echt gezegd: wanneer kan deze wijk juist ook een hele mooie wijk worden, waar het fijn is om te wonen, om te verblijven? Een andere belangrijke die ook is blijven staan en verder is doorgewerkt, is het verkeer. Daar hebben we het nu vandaag ook wel meer over gehad, daar zijn ook veel vragen over. De bus route zie je eigenlijk heel goed in dit beeld. Die gaat aan deze zijde, dus gebundeld langs het spoor. En maakt dan de bocht, waar we hier met de fiets stonden, over de Weeskinderendijk. Komt dan eigenlijk op de Weeskinderendijk beneden. En maakt weer de verbinding met de Dokweg. Dus daar zien we het eigenlijk heel goed. Wat je hier daarom ook als gevolg ziet, is dat dit hele gebied autoluw is, dus daar komen geen auto's. Daar is het gewoon fijn om te wandelen. Daar kan je vanuit je woning, ook kinderen kunnen daar gewoon spelen. En het verkeer zit echt op twee, in de verschillende hubs. Dus één is de mobiliteitshub, hier langs het spoor. Een tweede is hier in het gebied langs de snelweg, langs de A16. En een derde zit ook nog in de Put, onder deze bebouwing. En zo krijg je eigenlijk dat die hele wijk echt autovrij wordt, voor fietsen, voor wandelen en dat we echt een verblijfsgebied hiervan gaan maken. En ook een gebied wat we maximaal kunnen gaan vergroenen, want dat is een van de andere ambities, ook in het kader van klimaat, hittestress, wateropgaves waar we mee zitten. En ook waar ik het net al over had: het karakter van deze wijk, dat we daar gewoon echt een hele mooie groene wijk van maken, die past bij het eiland van Dordrecht.

De voorzitter: Mijnheer Paardekooper?

De heer Paardekooper: Ik ga te lang door.

De voorzitter: Nee helemaal niet. Het is blijkbaar zo boeiend, dat pas nu de eerste vraag komt. En eerlijk gezegd, er waren ook wel een paar sheets, daar kon je beter even doorgaan. Maar mevrouw Kamphuis heeft een vraag.

Mevrouw Kamphuis: U zegt een autovrij gebied. Maar is er rekening mee gehouden dat mensen daar de auto nodig hebben, omdat dat hun benen zijn en ze niet ver kunnen lopen?

De heer Paardekooper: Een terechte vraag. Kijk, autoluw betekent dat het voor eigenlijk iedereen zo is, dat je auto's in die parkeerhubs, die mobiliteitshubs parkeert. En altijd voor bestemmingsverkeer, voor mensen, voor nooddiensten zal je dat gebied ook toegankelijk maken voor ambulances, voor een keer een ophaaldienst. Dus zo is het gebied wel opgebouwd en dat heeft misschien, iets waar nu tekort de tijd voor is, maar wat we in veel andere wijken ook al zo ontwerpen.

De voorzitter: Mijnheer Bootsman.

De heer Bootsman: Even ter aanvulling op wat mevrouw Kamphuis zei: ik denk dat het inderdaad belangrijk is dat we rekening houden met houders van de gehandicapten-parkeerkaarten in deze. Sowieso is dat een groep die je makkelijk kan definiëren, want dat zijn mensen die minder dan 200 meter kunnen lopen over het algemeen.

De voorzitter: Dat was een opmerking denk ik. Heel goed, terecht.

De heer Paardekooper: Als ik gelijk mag aanvullen? Het heeft ook sowieso te maken - want daar heb ik nog niet zoveel over kunnen zeggen - maar waar je welk programma ook plaatst, welke type woningen. Dus er zit een stuk zorgwoningen ook als programma in deze hele wijk. Dat zetten we ook aan de rand waar het ook goed bereikbaar is. Dus op die manier kijken we er ook naar.

De voorzitter: Mevrouw Stolk had een vraag.

Mevrouw Stolk: Het is niet helemaal een vraag maar misschien meer een opmerking. Dank ook voor deze presentatie, het ziet er echt allemaal geweldig uit hoor, ik kan niet anders zeggen. Maar nog even terugkomend op vanmiddag. Mijnheer Anker die hier vanmiddag een presentatie gaf, die zei en dat triggerde mij wel heel erg: dit moet een project worden van zowel de raad als het college. Je moet hier in gezamenlijkheid in optrekken, want anders krijg je dit gewoon niet voor elkaar. Wat ik dan nu even mee wil geven is - en ik heb het er net al over gehad - over die brug autoluw of autovrij. Wij lezen dat dan uit de krant en ikzelf hoor vandaag voor het eerst uit monde van het college, dat die brug een autovrije wordt. Hoe kunnen we nou in de toekomst voorkomen, dat dit niet meer gebeurt? Want als wij dit met elkaar moeten gaan doen, dan moeten we ook gezamenlijk optrekken.

En dan moeten we ook niet verrast worden van die brug. Want wij hebben gekozen voor een variant volgens mij, wij waren daar geen voorstander van overigens, maar dat die brug niet autoluw zou worden. Maar als we hierin gezamenlijk optrekken, dat we dan ook duidelijk een verhaal hebben. En dat we niet voor verrassingen komen te staan en.

De voorzitter: Ik denk dat uw boodschap helder is. En de wethouder wil geloof ik hier kort op reageren, of niet? Nee, het was geen vraag, dat dacht ik ook. Maar je popelde net even, zag ik. Maar dan laten we hem gewoon gaan. Het was een mededeling, hij wordt ongetwijfeld genoteerd. Ik dacht dat ik mijnheer Damen net gezien had en daarna mevrouw Jager.

De heer Damen: Als ik naar de plaatjes kijk, dan zie ik dat de Laan der Verenigde Naties gewoon tussen de nieuwbouw en de rivier doorloopt. En ik ervaar de Laan der Verenigde Naties als een formidabele room divider. Dus hoe is er nou die verbinding echt, tussen de wijken en de rivier? Dat vind ik buitengewoon problematisch. Ook in deze tekening.

De voorzitter: Mijnheer Paardekooper.

De heer Paardekooper: Ik kan dat, want zover was ik nog niet inderdaad, maar wat wij in het voorstel... Nogmaals, wat ik zei: we hebben nu echt de focus natuurlijk op ontwerpen van die eerste fase, waar we al rekening mee houden, met de mogelijkheid van een overkluizing van de A16, juist als deze wijk daar wel komt op termijn, om die ook heel goed te ontsluiten en nu al te zorgen dat daar goede verbindingen komen. En waar wij vanmiddag stonden, is dat het voorstel wat daarin zit in die verre toekomst, de Dokweg die overgaat in de Laan der Verenigde Naties, die loopt nu zo, dat die eigenlijk langs de snelweg deze kant op gaat. Dat betekent dat de overkluizing ook daaroverheen gaat. En dat je met het wandelen en met het fietsen, autovrij eigenlijk in die volgende wijk ook zou kunnen komen.

De heer Damen:*[Buiten de microfoon]*.

De heer Paardekooper: Hier deze, de Dokweg? Kijk, wat wij daar nu hebben gedaan, is zeker een aantal dingen die daar echt belangrijk zijn, is die stamlijn bijvoorbeeld. Dus de kade ook echt, dat is een complex besluit, maar wel één waar we groot voorstander zijn om die zowel uit het Maaspark als van de kade af te halen. De Dokweg is natuurlijk ook nu in aanbouw. Daar hebben we het natuurlijk ook over. We zijn er in het plan nu wel vanuit gegaan van dat hij natuurlijk op die manier wordt afgemaakt. En wat je ziet, is dat we gekeken hebben naar verbeterde verbindingen vanuit het Maaspark naar die Handelskade. Ook vanuit de wijk, ook in de aansluiting op Krispijn. En dat wij hier voor dit profiel, ons ook kunnen voorstellen dat je in plaats van twee keer tweebaansweg, dat dat ook weer compacter zou kunnen worden. Of met een aparte busbaan, of het fietsen. Dat zal je ook gaan krijgen, dat fietspaden breder moeten worden. Dus het profiel, qua ruimtereservering, zal je nodig hebben. Nu uitgaand van: dit is het profiel ook wat er nu gemaakt wordt. Dat is ook al aanbesteed, maar dat we wel kijken op termijn: hoe zou je het ook nog meer kunnen inrichten, datzelfde gebied?

De voorzitter: Dank u. Mevrouw Jager had ook een vraag.

Mevrouw Jager: We hebben in een vorige presentatie, ik meen in september, ook al wel gevraagd om het feit dat; we zagen allemaal prachtige plaatjes, maar of er dus ook rekening gehouden ging worden, binnen in de wijk, met de mobiliteit van mensen die minder mobiel zijn. Want we zagen dus overal van die prachtige splitpaden en zo, maar daar kan je dus met een rolstoel niet overheen. Dus de vraag was, u vertelt net van: er komen ook zorgwoningen en die zitten dan wat meer aan de buitenkant. De vraag is: gaat er ook voor gezorgd worden, dat mensen met scootmobiel, rolstoelen, kinderwagens ook in het binnengebied zich vrij kunnen bewegen? Want daar is het nou juist het mooiste, qua parkachtige aanleg. En daar hebben we toen geen antwoord op gekregen. Dat zou in de loop van de tijd wel duidelijk worden, maar ik heb het nu niet langs horen komen. En de vraag is: gaat dat wel gebeuren? Want is wel belangrijk.

De heer Paardekooper: Dat gaat zeker gebeuren. Dat zit ook in routes die we hier ontwerpen. Dat is geen grindpad, dat zijn gewoon goed begaanbare bestrating, eigenlijk voor iedereen.

De voorzitter: Mevrouw Kamphuis had ook nog een vraag en dan denk ik dat we verder moeten.

Mevrouw Kamphuis: Over die Zwijndrechtse brug; als je dat autovrij wil maken, dan hebben we alleen nog maar de A16 om Zwijndrecht binnen te komen. Er gebeuren best wel heel veel ongelukken bij die tunnel, of net voor die tunnel, of net na die tunnel. En dan kan je Zwijndrecht niet meer in, maar de mensen moeten... Maar ik kan niet fietsen en ik moet naar het ziekenhuis, wat dan?

De voorzitter: De wethouder wil hierop antwoorden.

De heer Burggraaf: Nou ja voorzitter, dat is wat ik net schetste in het proces, we zijn daar dus onderzoeken op aan het doen. Want uiteindelijk zijn dat herkenbare belangen en zaken die we ook willen kunnen beantwoorden, voordat je zo'n besluit kan nemen. Dus het begint met het feit dat je een gebiedsontwikkeling wil maken en dat die een kwaliteit vraagt en een aantal randvoorwaarden. Daarmee kom je uit op een uitgangspunt. En vervolgens doe je een onderzoek om te kijken; hoe kan je dat zo organiseren, dat wel de bereikbaarheid van Zwijndrecht goed blijft en de bereikbaarheid in Dordrecht goed blijft aansluiten. En dat zijn de verdiepende onderzoeken die we nu aan het doen zijn.

De voorzitter: Helder denk ik. Mijnheer Paardekooper, gaat u verder.

De heer Paardekooper: Ik wilde voor de hoofdelementen die ik net al benoemde, dat wij eigenlijk een soort dragers in het plan hebben; het water front, wat echt weer een aantrekkelijke plek wordt. De route die ik net noemde met het cultuurplein op de kop. Dit is de groene corridor. Maaspark, de verbinding. En hier dus ook voor de langere termijn, het econduct. En hier, rondom de Hugo de Groot, daar zit nu natuurlijk een school. En ook daar houden we rekening mee, als we het hebben over een divers programma. Niet alleen wonen, maar ook onderwijs, cultuur, bedrijven die daarin komen.

De opbouw heel kort; dit is eigenlijk ook wat uit de onderzoeken volgt. Dat je eigenlijk een rand moet maken, die zorgt dat voldoende het geluid ook geweerd wordt, zodat dit ook een geluidsluw gebied en aantrekkelijk woonmilieu gaat worden.

De voorzitter: Mijnheer Paardekooper, er is nog een vraag over de vorige sheet, mevrouw Van Herwijnen.

Mevrouw Van Herwijnen: Dank je wel. Je ziet daar die ecologische structuur, of hoe je hem wil noemen en die stopt eigenlijk voor het water. En ik krijg een beetje een '...' gevoel, met van die beton trappen. Dus mijn vraag is: wordt die ecologische structuur niet meegenomen in de oeververbinding?

De heer Paardekooper: Ja zeker. Dit zijn de hoofdlijnen, maar uiteindelijk is het een groen netwerk. Dus het is ook de dijk, Weeskinderendijk, die daar onderdeel van uitmaakt. Het groen en de singels van Krispijn waar je op aansluit.



We hebben ook de gesprekken over water, hier zit het gemaal en dat we hier juist een park van zouden kunnen maken, waar het water eigenlijk onderdeel wordt van de hele waterstructuur. Dus ook alle ambtenaren van Groenblauwe Stad, dat is helemaal meegenomen in de hoeveelheid water, in de hittestress, in de ecologie. En uiteindelijk, het allerbelangrijkste in het maken van een groene wijk, die ook ecologisch en qua biodiversiteit heel sterk is, is dat het een netwerk is. Dus niet een route, maar netwerk van groen. En dat zit eigenlijk door het hele plan.

Mevrouw Van Herwijnen: Als we het dan toch over groen hebben; in de sportvisie wordt gesproken over de drie-dertig-driehonderdregel, dat we die inderdaad ook bij nieuwe ontwikkelingen meegenomen willen hebben. Die wordt hierin ook meegenomen?

De heer Paardekooper: Ja, dus eigenlijk al het vigerend beleid, dus ook als het gaat over woonvisie, over sport, dat is eigenlijk Groenblauwe Stad; mobiliteit dat is eigenlijk allemaal meegenomen.

Mevrouw Van Herwijnen: Ja, maar dat het dus een onderdeel wordt, wat in de sportvisie staat, dat gaat dus over groen?

De heer Paardekooper: Ja, dat sowieso. Ik had het over geluid en de wering van het geluid, het maken van het autoluwe gebied. Dus echt wandelen en fietsen, hier zie je nog een keer wat ik net vertelde daarover.

De voorzitter: De heer de Feijter heeft ook nog een vraag voor u.

De heer De Feijter: Dank u wel voorzitter. Dat ging ook nog over twee sheets hiervoor, met een geluid afschermdende bebouwing. Moet ik dit dan zien dat de bebouwing die aan de randen staat, dat daar dan dus geen woning in zouden kunnen?

De heer Paardekooper: Ja wel, maar er zijn andere vereisten dan. Dus als je het over woningbouw hebt, wat je wel eens in huidige typologie ziet, is een gebouw met zo'n diepe beukmaat, dat je aan weerszijden woningen hebt, enkelzijdig georiënteerd bijvoorbeeld. Hier zit het zo, dat als wij hier woningen maken, dat die altijd aan weerszijden openingen hebben. Dus dat je een geluidluwe kant hebt en een kant die misschien meer geluid vangt. Het is dus wel dat er woningen komen. Mag ik door, mijnheer de voorzitter? Ik leer het wel. En daar zit ook een schaa sprong in, van routes die echt op de schaal van de stad en de wijken daarbij horen. Dus daar zal je ook een veel publieker karakter krijgen. En waar we ook rekening mee houden, dat de bebouwing zich groepeert rondom misschien een wat beslotener hof. Wat je heel erg veel ziet, is dat de schaal; wanneer gaat dit een levendige wijk worden, ook sociaal, dat je je burens kent, dat het fijn wordt om er te wonen? Dat heeft met voorzieningen te maken, maar het heeft ook heel erg te maken met de schaal van je bebouwing. Dus we proberen hier ook van publiek, naar semipubliek, naar je private omgeving. En wat je ziet uit onderzoek, is dat eigenlijk de schaal van zo'n dertig tot vijftig woningen, rondom een gezamenlijke buitenruimte bijvoorbeeld, maakt dat je je burens kent en dat je ook iets deelt met elkaar.

Dat is een van de ambities ook, dat het echt een stad wordt die ook een heel belangrijk sociale bijdrage gaat leveren en waar je een beetje lief bent voor elkaar. Voorzieningen, zeker langs het Maaspark. We zijn dit nog wel verder aan het onderzoeken. Ik denk dat ook tijdens de fietstocht hebben we het daarover gehad; je kan nu wel een richting geven van welke voorzieningen, maar dit heeft ook... Ik zou bijna als vraag ook willen stellen aan u als raad: denk daarin mee. Want het gaat echt om het maken van dit gebied, waar je in de lange termijn zowel - op de korte termijn, met tijdelijke programmering - en de lange termijn moet gaan nadenken; wat voor wijk wordt dit? Welke functies komen er, welke voorzieningen? Dat gaat niet vanzelf, daar moet je echt lang aan werken met elkaar. En ook af en toe aanpassen als je ziet dat iets niet werkt.

De voorzitter: Mijnheer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Ik vind het een hele mooie en ook terechte suggestie. Want ik denk dat deze raad niets liever doet dan dat. Maar als we nou kijken naar de tijdslijn die we hebben voorgelegd gekregen, wat is dan het moment? Moeten we dat vandaag doen? Want het is een consultatiesessie. Dan hebben we nog vijf minuten, dat lijkt me te kort.

De heer Paardekooper: Het zal in fases gebouwd worden. Dus deels zou je nu al kunnen starten met een evenement. Wij hebben ook tijdens de visie - dat vond ik heel erg interessant - de stad-labs gehad, waarbij ook mensen uit de stad zeiden: ik wil daar eigenlijk al iets gaan doen. Ik zou dat vooral proberen aan te moedigen en te stimuleren. Dat kunnen mensen zijn ook vanuit het skatepark. Dat zijn ook bewoners en ondernemers die daar misschien wel een tijdelijk evenement, in de vorm van kunst, wat ook al deels gebeurt. Maar het kan ook iets zijn wat je - we hadden het er tijdens het fietsen over - misschien wel seizoensgebonden. Dat je bijna paviljoenachtig, ik woon zelf dichtbij het strand, wat je misschien wel terug laat keren. En die ruimte die is er zeker. Het is niet dat er te weinig tijd is, want je gaat ontwikkelen.

Er zal een eerste fase ontwikkeld worden en zo ga je door. En laat het vooral, die tijdelijkheid, benut het. Gebruik het om ook verder invulling te geven aan de uiteindelijke realisatie.

De voorzitter: Mevrouw van Herwijnen wil wat vragen, maar vooraf even: mijnheer Van der Kruijff, we hebben nog 35 minuten hoor, dus het valt mee.

Mevrouw Van Herwijnen: Ik weet niet of ik die vraag helemaal aan u moet richten, maar die andere functies, die hebben natuurlijk ook invloed op het bestemmingsplan en wat je daar wel en niet toelaat. Die procedure die gaat natuurlijk ook gewoon door, dus hoe zit daar dan de inbreng van de raad in?

De heer Buitenhok: In de procedure die nu loopt tot het bestemmingsplan, is dat op 5 december richting het college. En voor de zomervakantie voornemens om in de raad voor te leggen. Dus in die periode praten wil het college graag de raad bijpraten over de mogelijkheden van wat er in de zienswijze komt en de ideeën die uiteraard nog naar voren komen, voor de zomervakantie.

We zijn voornemens in de planning, kom straks daar nog even op terug, om dan de raad voor te laten stellen om het bestemmingsplan vast te stellen. Het bestemmingsplan, is een bestemmingsplan wat vrij veel ruimte biedt, om deze dingen die we nu vanavond hebben besproken, langjarig te faciliteren. Dus u hoeft zich geen zorgen te maken, dat als je per ongeluk een keertje een week op vakantie bent en de besluitvorming is er, dat u de komende tien jaar, of vijftien jaar, niet nog een keer kan zeggen: dit willen we. Dus de vraag is vooral een bestuurlijk kader vaststellen voor de zomervakantie. En juist gezamenlijk op de komende tien tot vijftien jaar die ontwikkeling mee te maken.

De voorzitter: Mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Voorzitter, ik hoor wat - ik ben even uw naam kwijt - ik hoor wat mijnheer Buitenhek zegt. Maar ik wil toch nog heel eventjes terugkomen op het initiatiefvoorstel van VSP en fractie Van Waardhuizen. Want ik hoor nu zeggen: we moeten voor de zomer een besluit nemen, ons initiatiefvoorstel - we hebben in juni van dit jaar, hebben we een uitstel bericht gekregen van het college - en voor de rest hebben wij geen beantwoording gehad. Dus kan de wethouder daar ons toezeggen dat we dat zo spoedig mogelijk kunnen krijgen?

De heer Burggraaf: Voorzitter, dat ga ik uitzoeken, want wij hebben het gewoon in het college besproken. Dus ik zoek even waar het is en zorg dat u die zo snel mogelijk krijgt.

De voorzitter: De griffier is aan het zoeken.

De heer Burggraaf: Nog even een ander ding, misschien toch ook nog wel even in de context mee te geven; de normale procesgang is ook zo, dat het college een bestemmingsplan uitwerkt, die vervolgens ter zienswijze wordt voorgelegd. En dan vervolgens op basis van de zienswijze gaat het bestemmingsplan naar u als raad en gaat u daar een besluit over nemen.

En kan je daarop dus ook als je zegt: dit is een zienswijze waarvan ik denk, dat snijdt hout en u vindt de meerderheid, dan kunt u ook een bestemmingsplan amenderen voordat je hem vaststelt. Om maar even het beeld te schetsen dat we inderdaad veel te doen hebben, richting 5 december. Maar dat de raad, zoals gebruikelijk bij een bestemmingsplan, ook weer aan zet is op het moment dat die vervolgens ter zienswijze neergelegd en dan weer bij u voor komt te liggen.

De voorzitter: Mijnheer Stam.

De heer Stam: Voorzitter, toch nog even in vervolg op het antwoord van de wethouder; 5 december is natuurlijk heel dichtbij. Als je dan kijkt naar ons initiatiefvoorstel, samen met de VSP, dat is heel erg kort dag. En we hebben natuurlijk al vaker gehoord; op het moment dat er een bestemmingsplan is vastgesteld en je komt daarna nog met input, dat dan het antwoord vanuit het college is: dat had u bij het bestemmingsplan moeten doen.

Dus de vraag is eigenlijk: welke ruimte biedt dan het bestemmingsplan om later nog wijzigingen alsnog te kunnen toevoegen, in plaats van dat we nu al helemaal dichttimmeren? En als je dat niet helemaal dichttimmert, dan heb je eigenlijk geen vastgesteld bestemmingsplan. Dus ik ben nog even zoekende hoe we dan op basis van al die vragen en die min of meer, die dingen die gezegd worden: u kan meedenken, u moet nog wat dingen input leveren, we gaan naar woonwagens kijken. Ja, dan denk ik, 5 december. Er valt nog een vakantie tussenuit, dus reken maar uit, dat gaat dus niet lukken.

De voorzitter: Wil iemand daarop reageren? De heer Buitenhek?

De heer Buitenhek: Dank u wel. Ik kom straks nog even met een scheet met de planning, waar beide partijen goed naar kunnen kijken. Er is een planning richting het college, die ligt op 5 december. Dus het college moet al zijn huiswerk op tijd afhebben op 5 december, om een besluit te kunnen nemen, om het bestemmingsplan ter inzage te leggen op 14 december. U als raad heeft langer de tijd. En dat is de tijd tot ongeveer voor de zomervakantie. En dan is het voorstel van het college, om hem voor de zomervakantie in te brengen. Maar zoals u weet, bent u als raad zelf agenda plichtig. En als u zegt: ik doe er een week langer over, of ik doe het na de zomervakantie, dan is dat het recht van de raad. Dus het is niet zo, dat u voor 5 december al uw wensen, uw zaken in hoeft te brengen. Het college is nu aan zet, naar aanleiding van de visie die u vastgesteld heeft, om die visie te vertalen naar een voorstel zoals het vanavond aan u gepresenteerd is. Daar neemt het college als eerste op 5 december beslissing over.

De voorzitter: Dank u. De heer Kleinpaste heeft nog een vraag en daarna zou ik het fijn vinden, want ik ga een klein beetje naar de klok kijken. Er zijn nog vijf dia's ongeveer van de heer Paardekooper en daarna wil de heer Buitenhek nog. De wethouder wil ook nog iets zeggen dus een klein beetje vaart nu mijnheer Kleinpaste.

De heer Kleinpaste: Voorzitter, ik weet niet eens of het precies een vraag is, of een bespiegeling.

Maar ik ben een beetje zoekende hoe we nou ook, indachtig het verhaal wat we van mijnheer Anker hebben gehoord vandaag, zouden kunnen werken met elkaar, gemeenteraad en college, aan een structuur die wat minder uitgaat van de oude vastgestelde lijnen, waarlangs je met een bestemmingsplan bezig kunt zijn, naar een situatie waarin we echt elkaar bij de hand nemen en gaan meedenken met elkaar. Ik mis dat nog een beetje. En ik voel me in deze consultatie daar ook niet toe uitgenodigd, zal ik bekennen. Dus ik ben een beetje op zoek en dat is een bespiegeling, of we daar met elkaar verbetering in zouden kunnen aanbrengen om in zo'n majeur project echt goed met elkaar op pad te gaan.

De voorzitter: Een bespiegeling behoeft geen antwoord, maar de wethouder die gaat er toch even op reageren volgens mij.

De heer Burggraaf: Nou ja, in die zin; de bespiegeling dat dat precies is zoals wij elke bijeenkomst nu met u hebben georganiseerd. Om dat met elkaar op te starten, zodat we in gezamenlijkheid daarnaartoe kunnen werken. Als u daar suggesties vervolgens nog heeft, dan hoor ik die ook graag hierna. Als u zegt: we hebben nog behoefte aan een keer een verdiepende sessie, of wat dan ook, nogmaals, we hebben u voor de zomer in een beslotenheid willen informeren. We hadden daar ook initieel meer tijd voor gevraagd, maar die is toen van de agendacommissie niet, die tijd was er toen niet. Nou ben ik blij dat we dat vandaag met elkaar zo hebben kunnen doen. En dat is ook om met elkaar dus, in ieder geval concludeer ik hieruit, dat we met elkaar inzien dat het een grote gebiedsontwikkeling is, waar we een gezamenlijke verantwoordelijkheid in hebben. Waarin ook natuurlijk u verschillende rollen heeft, in de zin van; u geeft een visie, vervolgens voor de uitwerking daarvan, aan ons de opdracht om die puzzel te gaan leggen en te kijken tot welke keuzes kom je dan? In welke richting kom je dan? Nou, dan krijg je het formele traject, zoals de heer Buitenhok net schetste na 14 december. Maar als u zegt: voordat uw college op 5 december dat besluit neemt, dan hebben wij behoefte om nog met elkaar, wat dan ook. Denkt er even over na, maak dat kenbaar bij ons en dan kijken hoe we dat nog kunnen gaan organiseren.

De voorzitter: Ik stel voor dat mijnheer Paardekooper zijn verhaal nu eventjes afmaakt. En dan kijken we of daar nog wat dringende vragen voor zijn. En dan kan de heer Buitenhok daarna verder.

De heer Paardekooper: Ik denk dat het aanhaakt op wat er nu is gezegd. Input is zeker de bedoeling, ook naar aanleiding van wat we vandaag hebben gezien en besproken en gepresenteerd. We nemen dat ook sowieso mee. Ik denk dat het enerzijds proces en besluitvorming en input is. Anderzijds misschien ook een stuk uitleg, dat er behoorlijk wat ruimte zit, ook in het bestemmingsplan zoals het nu is opgezet in het programma. En daar is nog heel veel wat niet is vastgelegd, waar we juist met elkaar de beslissingen ook in nemen. Om een voorbeeld te geven: wij weten nu nog niet concreet van alles wat daar aan voorzieningen komen, waar dat precies komt, welke voorzieningen dat zijn. Dus laten we het daar vooral over hebben. We weten dat het een range is nu, in de variant die we nu hebben getekend, van ongeveer - zeg ik uit mijn hoofd - 50.000 vierkante meter aan niet-wonen. Maar er zit ruimte in het bestemmingsplannen ook, om naar 70.000 te gaan bijvoorbeeld. Dus het is iets wat we ook echt...

Misschien ook nog de toelichting; er zit heel veel ruimte in het plan. Om het nog concreter te maken; dit is ongeveer wat het bestemmingsplan zegt, waar kan er gebouwd worden? Eigenlijk in dit hele gebied, zijn er wel de kaders qua geluid en contouren, wat ik net heb benoemd. Maar qua hoogte en waar je je bebouwing gaat maken, met welke typologie, is eigenlijk iets wat je zo meteen ook met, hoe je de procedures met marktpartijen gaat doen, echt nog met elkaar verder gaat brengen. Dus er zit behoorlijk wat ruimte en vrijheid in, om het met elkaar verder te brengen. Belangrijk ook dat hier vooral de hoofdlijnen in zo'n bestemmingsplan worden vastgelegd, wat je echt vooral wil en wat ook moet vanuit de contouren die uit de OER naar voren zijn gekomen. Dat heeft voor nu tot dit model geleid. En ik wil heel kort nog even in de laatste sheet toelichten hoe we daartoe zijn gekomen.

Er zijn vanuit die OER, hoe werkt dat, zijn verschillende bouwstenen met bijvoorbeeld geluid, veiligheid, Groenblauwe Stad zit daar ook in, daar maak je keuzes in: welke onderdelen wil je wel, welke werken niet? Er zit ook bijvoorbeeld die gevaarlijke stoffen, of noem maar op. En bij elk thema eigenlijk, elk onderwerp, zit daar ook een ambitie van de kwaliteit die je met elkaar wil behalen. Dat heeft geleid eigenlijk in hoe zo'n OER ook werkt; dat je hem doorrekent in een behoudende variant een hoogstedelijke en een groene en gezonde. Dus één gaat veel meer uit van nog veel meer verdichting, nog veel meer wonen. Welke effecten en welke maatregelen; wat betekent dat dan in alle contouren qua omgevingseffecten. Als je veel meer inzet op groen en gezond, dan zie je het al: veel meer buitenruimte, veel meer die ecologische hoofdstructuur veel minder woningen dan. Welke voor- en nadelen zien we daar dan nou? En zo zijn er afwegingen gemaakt, wat heeft geleid tot het model wat we hier nu voor ons zien in de maquette, maar ook in wat ik vandaag presenteer. En dat is eigenlijk een de best of all, zou ik maar even willen zeggen. Dus dat is hoe zo'n proces doorlopen is en waar we met elkaar keuzes maken, tot een voorkeursvariant zoals we die nu noemen. Dat neemt niet weg dat ik eigenlijk, daar wil ik eigenlijk vooral even naartoe: de input en de inbreng, de ruimte die er dus is, dat die hele range, dat we het daar nog met elkaar ook over kunnen hebben. Hoe ga je nou voor de 3500 woningen, waar we het nu over hebben? Of misschien wel 4000? Dat is eigenlijk iets wat ook in het bestemmingsplan de ruimte laat. Ik denk dat ik het daarbij ga laten, want anders komen we niet aan de laatste sheets. En dan geef ik denk het woord aan Ronald, dat jij het laatste stuk proces nog?

De voorzitter: Even voor alle zekerheid, mevrouw Kamphuis, had u nog een vraag voor de heer Paardekooper? Dan mag u die vraag nog eventjes stellen. En houdt u de microfoon beet, om te kijken of die voor u is of niet.

Mevrouw Kamphuis: Ik was eigenlijk benieuwd; is het al bekend hoeveel sociale huurwoningen er daar komen te staan?

De voorzitter: Ja, probeer maar antwoord te geven.

De heer Paardekooper: Het percentage wat er nu is, is 20 procent voor dit gebied. En dat dat zeg ik goed uit mijn hoofd? Ja, zo ongeveer 18 tot 20 procent.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek, gaat u verder met uw verhaal.

De heer Buitenhek: Dank u wel. De laatste paar sheets gaan vooral even, zoals het er ook staat, over het proces waar net al wat vragen over gesteld werden. Wanneer moet ik even opletten en wanneer komen de dingen op ons af? Hier nog even terug de fasering links en rechts. Goed om toch nog een keer tot u te nemen wat de uitgangspunten geweest zijn voor fase één. Fase één dat is dit gebied, dus aan die kant. Daar zijn een viertal uitdagingen die daarin zitten, die staan hier verwoord bij fase één. Fase twee is dit gebied met het ecoduct met de uitdagingen die we hier hebben. En hier nog een keer de fasering hoe wij de komende jaren fase één, twee en drie gaan organiseren.

En dan ziet u, als u snel kan lezen maar ik zal het verklappen; als je op fase één een bestemmingsplan gaat vaststellen en je neemt bijvoorbeeld het uitgangspunt zoals er nu ligt, dat de woonwagens een goede plek moeten vinden, dan ben je wel verplicht om met drie daar wel een oplossing voor te vinden. En daarmee zie je de samenhang tussen één, twee en drie, dat wat je in één doet, consequenties kan hebben voor twee en drie. En die moet je dus gelijk op laten lopen. En daarom zie je, voor ons is dat ook een flinke uitdaging, om eigenlijk drie plannen tegelijkertijd met elkaar in afstemming te brengen. Terwijl het juist heel complex is, omdat je nog niet met alle partijen nu al op dit moment overeenstemming hebt. En dat is even de manier hoe we dat nu oppakken. Daarom gaat het ook echt hand in hand in goede samenwerking. We moeten met alle partners tot een goede afspraak komen, die ook kan landen in het bestemmingsplan. Als u dat vaststelt.

De voorzitter: Mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Dus eigenlijk als ik goed begrijp zegt u: als we fase één gaan vaststellen heeft dat ten alle tijden consequenties voor fase twee en drie?

De heer Buitenhek: Ja dat klopt. Want op het moment dat je in fase één gaat aangeven, bijvoorbeeld over de woonwagens, dat daar het weg bestemmen is opgenomen, dan moet je een oplossing hebben voor dat onderwerp. En daar hebben we gezegd: dat zit in fase drie. Daar moet u later ook een besluit over nemen. Maar er wordt eerst natuurlijk een voorbesluit genomen op één. En daar moet een zekerstelling gedaan worden, want dan moet ook een zekerstelling met Rijkswaterstaat over de brug, met ProRail, over het rangeerterrein, over de stamlijn. Dus er zitten een X-aantal contractafspraken die in fase één geregeld moeten worden, die zijn niet binnen een week klaar, maar die moeten wel klaar zijn op moment dat het proces van besluitvorming aan de orde is.

Mevrouw Stolk: Mag ik nog een vervolgvraag stellen? Dus eigenlijk als we fase één beslissen en het bestemmingsplan vaststellen, dan leg je eigenlijk het hele gebied vast? Dat dat hoor ik u eigenlijk zeggen.

De voorzitter: De heer Buitenhek gaat dit ontkennen.

De heer Buitenhek: Je legt niet het hele gebied vast. Je legt de afspraken vast die nodig zijn, om voor één instemming te krijgen. Dus een voorbeeld hierbij is: op het moment dat u het bestemmingsplan wil vaststellen, dan moet er een afspraak liggen met Zwijndrecht over het uitfaseren en het verwijderen van de Brugweg en met Rijkswaterstaat.

Mevrouw Stolk: Ja, heel kort. Dat is dus 5 december, want dan gaat het college...

De heer Buitenhek: Nee, dat is niet 5 december. Dat is op het moment dat de raad het bestemmingsplan vaststelt. Dat is in de eerste helft en daar verwachten voor, dat dat voor de zomervakantie volgend jaar is.

De heer Damen: Ik vind het onbevredigend, hoe de relatie gelegd wordt tussen de rivier en de nieuwbouw. Het doet me erg denken aan De Boompjes in Rotterdam. Daar wilde men ook een verbinding tussen het water en de strook kade langs de rivier en de wijk die daarachter werd gebouwd. Dat is nogal mislukt.

De voorzitter: Dat is een mening, mijnheer Damen. Heeft u ook een vraag?

De heer Damen: Dat wordt in den lande wel zo gezien. Het is niet het levendige gebied dat men daar wenste. En ik zie het hier eigenlijk niet beter gaan. Dus ik vind wat hier geschetst wordt, buitengewoon onbevredigend.

De voorzitter: Gelukkig hebben we dan nog wat inspraak. Mijnheer Buitenhek, wilt u erop reageren? Anders dan ga ik naar mijnheer Kolkiliç niet want die heeft ook een vraag.

De heer Kolkiliç: Dank u wel voorzitter. Ja eigenlijk een vraag in vervolg van wat mevrouw Kamphuis net vroeg over sociale huurwoningen. Want ik hoorde 20 procent. En ik moet er eigenlijk wel op reageren, want volgens het politieke akkoord zouden wij 30 procent van de nieuwe woningen bouwen in sociaal huursegment. Wat is het verschil, of hoe is het verschil van 10 procent ontstaan?

De voorzitter: Daar gaat de wethouder antwoord op geven.

De heer Burggraaf: Voorzitter, u refereert aan een politiek akkoord. En zoals die daar staat wordt gesproken over het realiseren van 4000 woningen in deze periode en daarvan 1200 woningen in het sociaal segment. En verder heeft u bij de Bouw- en Woonbrief een programma vastgesteld. En daar is in vastgesteld, dat we nog van het programma wat nu aan sociaal geprogrammeerd is, op zoek gaan naar 100 extra te programmeren sociale woningen en 150 woningen extra, die nu nog worden gerealiseerd door andere partijen dan corporaties, wel door corporaties te laten programmeren of te laten bouwen. En we werken aan een nadere uitwerking daarvan. Die zal denk ik, volgende maand zal dat stuk uw kant op komen.

De voorzitter: Mijnheer Stam.

De heer Stam: Eén kleine tekstuele opmerking, als ik naar dat uitgangspuntenlijstje kijk van fase één; dan snap ik allemaal die punten wel van uitfaseren en verwijderen. Maar dan vraag me alleen af: moet je dan bij die woonwagens juist niet zetten 'verplaatsen'. Want nu staat het er zo. En over drie jaar of over vier jaar, als er een volgende raad is, zeggen ze: nee hoor u heeft in de presentatie akkoord gegeven op verwijderen. Maar volgens mij moet daar echt verplaatsen staan.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek, reageert u?



De heer Buitenhek: Daar kan ik wel even op... Voor fase één, daar hebben we het over, daar gaat het er echt over dat nu het voorstel is van het college, dat woonwagens daar niet meer plaatsnemen. En wat we voor fase drie aangeven, is dat we daar dus de zoeklocatie voor hebben opgenomen in de opdracht die daar zit.

De heer Stam: Ja, voorzitter, maar dat zie ik toch niet terug in die presentatie? Ik zie alleen maar in fase én verwijderen, maar ik zie in fase twee en drie niet terugkomen dat die daarnaartoe geschoven worden. Dat zal misschien wel op de letter zijn, maar...

De heer Buitenhek: Misschien heb ik dat dan niet helemaal duidelijk gemaakt, maar ik heb geprobeerd daarnet in de presentatie, voorafgaand daaraan, om aan te geven dat het college een opdracht heeft gegeven om op de plek waar nu de woonwagenbewoners gehuisvest worden, dat die een zoeklocatie krijgen in fase drie.

De voorzitter: U heeft dit toen duidelijk genoemd. Mijnheer Noldus die heeft ook nog een vraag en dan zou ik graag zien dat u gaat proberen het af te ronden.

De heer Noldus: Voorzitter, ook wel een vraag die gaat ook over het masterplan, ook in relatie tot de voorkeursvariant die we ook net nou globaal te zien kregen; is het masterplan dan ook het product waarbij we als raad de instrumenten en de knoppen krijgen om nog te zien wat er dan mogelijk is, wat het effect is van, bij wijze van spreken nog 500 extra woningen, of 500 minder. Of meer nadruk op het één of nadruk op het ander. Omdat ze wel allemaal effect hebben op de zowel de financiële onderbouwing en business case, als ook de technische- en risicohaalbaarheid die daaronder ligt. Dus wat is in de fases, in de tijd, het moment dat we daar als raad over nou die die knoppen aangereikt krijgen.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Mijn advies daarbij zou zijn, om even in de woorden van de wethouder te spreken, om daar juist met elkaar over in gesprek te zijn. Wat u aan mij vraagt is; hoe zou die afweging tussen meer woningen en Grexen en hoe u dat zou doen, dat zou ik wel adviseren om in dat vertrouwelijk te doen, omdat dat namelijk erg marktgevoelige informatie is. Dus mijn advies daarin zou zijn richting de raad; laten we juist die bijeenkomsten die net ook al hier even gevraagd zijn om die te nemen, ook in een vertrouwelijke sessie over dit soort onderwerpen, maar zeker ook in een openbare sessie, om juist te zoeken naar het optimale wat binnen dit programma past. En niet alleen het programma wat we nu als uitgangspunt genomen hebben, maar vooral de keuze van de raad die zegt: dit programma willen wij eigenlijk binnen het bestemmingsplan passend gemaakt krijgen.

De heer Noldus: Nog een hele korte vervolgvraag als dat mag. Zit dat dan in de in de tijd voor het vaststellen van het bestemmingsplan door het college? Valt het tussen het ter inzage leggen van het bestemmingsplan door het college in december? Of in de besluitvorming eerste helft volgend jaar door de raad?

De voorzitter: De heer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Het advies daarbij is dus meestal vanaf januari tot en met de zomervakantie, omdat het college nu eerst de procedure in gang zet op 5 december en op 14 december. En daarna heb je vanaf januari tot en met de zomervakantie die mogelijkheid. Maar ik zou niet te lang wachten om dan ieder geval aan het begin eerste kwartaal volgend jaar, om er juist voor te zorgen dat deze vraagstukken goed belegd worden, zodat wij ze voor kunnen bereiden, uit kunnen voeren en weer met u terug kunnen leggen.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek, kunt u tot een afronding komen?

De heer Buitenhek: Ja, dat ga ik doen. En dit is de laatste sheet en daar zaten heel veel vragen nog in, die ik geprobeerd heb mondeling te doen. Maar in de presentatie staat die eigenlijk helemaal uitgewerkt voor u, waarin we op drie oktober vandaag hebben. Dan hebben we een X-aantal raadscommissies, maar ook raadsbesluiten over de WVG. Daar hebben we vanmiddag ook uitgebreid bij stilgestaan, over welke woningen dat gaat en de nadruk daarop ligt, dat we die procedure ook besluitvormend positief moeten afronden. Dan in oktober wordt er een collegebesluit genomen over de startnotitie voor fase drie. Dus daarin staat de opdracht om ervoor te zorgen dat onder andere de woonwagens een goede locatie krijgen met een zoekopdracht. En dat is dan een resultaatsverplichting, want die was eventjes hier in de startnotitie. Dan ziet u 5 december, een mooie datum, om het college het bestemmingsplan vast te laten stellen. Zienswijze vanaf 14 december. Eerste helft 2024, dan het raadsbesluit. En wij verwachten dat dat ongeveer daarna een jaar tot anderhalf jaar duurt, mochten er Raad van State procedures aan vastzitten. En dan moet u ervan uitgaan dat u vanaf de zomervakantie tot en met eind 2025 een vastgesteld bestemmingsplan heeft, zodat de gemeente samen met marktpartijen tot ontwikkelingen kunnen komen.

De voorzitter: Mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Nog één keer hoor. Ik hoor de heer - ik vergeet uw naam iedere keer -

De heer Buitenhek: Mijn naam is Buitenhek.

Mevrouw Stolk: Buitenhek. U zegt: het college gaat het bestemmingsplan vaststellen op 5 december.

De heer Buitenhek: Dan gaan we ze ter inzage leggen.

Mevrouw Stolk: Ter inzage, dan is het oké.

De heer Buitenhek: Dus het college neemt een besluit om het ter inzage te leggen. Uiteindelijk neemt de raad een besluit. En wij schatten in voor de zomervakantie, maar mocht u iets langer nodig hebben, dan zal het er misschien iets na zijn.

De voorzitter: Mijnheer Noldus, graag heel kort.

De heer Noldus: Ja een hele korte vraag voorzitter, dank u wel. De datum van 5 december over de besluitvorming in het college over het bestemmingsplan, hoe fataal is die datum in relatie tot ook de inwerkingtreding van de omgevingswet op 1 januari?

De heer Buitenhek: Ongeveer een week of drie.

De voorzitter: Mevrouw van Herwijnen, kunt u het net zo kort?

De heer Buitenhek: Sorry voorzitter, misschien was dat iets te kort. Maar 5 december is gekozen, omdat we dan onder de Crisis- en herstelwet het bestemmingsplan kunnen doen. En daarmee hebben we nodig, om het op 14 december ter inzage te leggen. En vandaar de keuze voor 5 december.

De voorzitter: Mevrouw van Herwijnen, kunt u het ook zo heel kort?

Mevrouw Van Herwijnen: Ja voorzitter, ik heb een hele korte vraag. Dit stedenbouwkundige masterplan, maakt dat onderdeel uit van het ontwerp bestemmingsplan? Of komt hij daarna pas?

De heer Buitenhek: Dat zijn drie producten die tegelijkertijd aangeboden worden aan het college op 5 december. Dus dat is de OER, het bestemmingsplan en het stedenbouwkundig raamwerk.

De voorzitter Goed, we hebben in ieder geval vanavond een paar dingen geleerd. De maquette zoals die daar staat, hij is prachtig, maar het betekent niet dat het exact zo gaat worden. Er zijn nog wat hobbels te nemen. Ik denk aan de brug, ik denk aan de woonwagens. We worstelen nog een beetje met de rol van de raad. Ik denk aan die mijnheer die net op gaat staan, de heer Kleinpaste. En mijnheer Noldus had het al over; aan elke knoppen kunnen we precies draaien? Vijf december, dat is om meerdere redenen een heel belangrijke datum. En ik wil afsluiten met de wethouder te vragen of hij nog wat zinnigs overgehouden heeft aan wat hier naar voren gebracht is?

De heer Burggraaf: Dank voorzitter. Ik vond het een zeer waardevolle sessie vandaag, omdat ik echt oprecht de overtuiging heb gevoeld en ervaren, dat we met elkaar de eerste stap hebben gezet om hier een gezamenlijke gebiedsontwikkeling, die heel belangrijk is voor de stad, te gaan starten en met elkaar gezamenlijk te gaan opwerken naar een moment waarin u in staat wordt gesteld om heel goed alle verschillende belangen tegen elkaar af te kunnen wegen en daarin de kaders voor vast te stellen. En ik zou de open vraag willen terugleggen, mocht u zoals de heer Kleinpaste begon, ik voel nog ergens behoefte om iets te doen, misschien zegt u: een verdiepingssessie rondom bij wijze van spreken tien verschillende onderwerpen, waar we vooraf alvast wat verdiepingsvragen kunnen stellen, waarop we nog wat organiseren, of wat het ook is. Die open uitnodiging wil ik nog even aan u terugleggen. Als u zegt op een gegeven moment: zo zouden we het willen doen, kom dan met het verzoek bij ons en dan gaan we dat ook nog organiseren.

De voorzitter: Mijnheer de Feijter.

De heer De Feijter: Ik zou hier heel kort op aan willen haken en dat is denk ik ook een vraag meer richting de commissie, om gewoon over na te denken. De heer Anker heeft vanmiddag ook genoemd, die vond het zelf in ieder geval essentieel voor de informatiepositie van de raad, om een volggroep of een commissie ook in te stellen speciaal daarvoor. Misschien is dat iets wat we ook zouden kunnen besluiten om te doen. Ik zat een beetje te denken aan de Omgevingswet, waar we ook een specifieke raads werkgroep voor hebben natuurlijk. En ik denk, misschien dat dat ook een rol daarin kan spelen.

De voorzitter: Volgens mij is de wethouder enthousiast.

De heer Burggraaf: Ik zou het zeer aanmoedigen. Ik zou het een zeer fijne werkvorm vinden, maar dat is aan u.

De voorzitter: Mijnheer Van der Kruijf en dan gaat de griffier afsluiten.

De heer Van der Kruijf: Voorzitter, deze laatste anderhalf uur stond natuurlijk ook bij ons aangekondigd als consultatiesessie. Ik vond hem ook heel nuttig, maar wel als informatiesessie, want geconsulteerd voel ik me nog minder. Want we hebben nog geen meningen gegeven. Ik denk, om dat pas te gaan doen nadat alles ter inzage heeft gelegen met een zienswijze, ik zie toch ook wel graag een bestemmingsplan de stad ingaan, waar wij als raad ook onze input op gehad hebben en niet pas helemaal aan het eind. En ik zou toch wel graag die consultatiesessie echt willen hebben. Ik vind er nogal iets over, of daar ook niet in de eerste fase een school moet komen, of er misschien sportvoorzieningen, of daar ruimte voor nodig is. En zo heb ik nog wat vragen.

De voorzitter: Ik denk een heel terechte opmerking, die wordt meegenomen en daar komen we later op terug. Mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Even aansluitend op de heer Van der Kruijf, ik wil daar wel bij aansluiten. En ik voel zeker wel iets - ook wat de heer De Feijter nu aankaart, wat ook de heer Anker vanmiddag heeft aangegeven - om een soort werkgroep te maken, zodat het inderdaad iets wordt van de gehele raad, en waar we zowel als raad als college, want we staan voor grote uitdagingen en dat gaat een hoop geld kosten en het is ook best eng.

De voorzitter: Dat wordt vanuit de griffie, hoor ik net, opgepakt. Zowel wat de heer Van der Kruijf, als wat u in combinatie met de heer De Feijter net opperde.

De heer Burggraaf: Voorzitter, ik zou ik gewoon één praktisch voorstel willen doen. En dat is dat wij met de griffie even schakelen, om te kijken hoe we al hetgeen u hier aan behoeftes neerlegt, hoe we daar vorm aan kunnen geven. En dat we dan met een voorstel terugkomen. Want ik hoor hier allemaal verzoeken waar we wat ons betreft prima in kunnen faciliteren. Dus dat zullen wij even met de griffie tot een voorstelletje uitwerken.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder. De heren Buitenhek en Paardekooper, bijzonder dank voor de presentatie en de collega's voor hun constructieve bijdrage. Ik sluit de verandering.

#### **4. Vaststellen Adviesrecht Omgevingswet - Raadsvoorstel**

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

Aanwezig:  
Dhr. Damen (PvdA)  
Mevr. Van Engelen (GroenLinks)  
Dhr. De Feijter (CU/SGP)  
Mevr. De Heer (FvD)  
Mevr. Van Herwijnen (PvdD)  
Mevr. Kamphuis (SP)  
Dhr. Van der Kruijff (CDA)  
Dhr. Noldus (VVD)  
Dhr. Safranti (DENK)  
Dhr. Stolk (VSP)

Portefeuillehouders: Dhr. Burggraaf

Overige aanwezigen:

Dhr. Van de Rijdt (Planjurist gemeente Dordrecht)  
Mevr. Van Middendorp (Planjurist gemeente Dordrecht)

De voorzitter: Er zit weinig zuurstof in, dus misschien dat iedereen zo meteen rustig blijft. We hebben inderdaad een sprankelend onderwerp, van negen tot halftien, tot halfelf, sorry. Ik heb hier een hele tijd al gezeten, dus mijn hersenen zijn al verdampt. Goedenavond allemaal, wij gaan hier in de commissie een oordeelsvormende commissie houden, over het raadsvoorstel vaststellen adviesrecht op Omgevingswet. Het raadsvoorstel is op 27 september vorig jaar beeldvormend voorbesproken. En de commissie besloot toen het oordeelsvormen te agenderen met de volgende politieke vragen, luistert u allen goed. Eén: heeft de raad voldoende mogelijkheden om het omgevingsbeleid te beïnvloeden met het voorgestelde scenario? En twee, welk model doet het meest recht aan een goede en efficiënte besluitvorming bij vergunningaanvragen, waarbij de rechtszekerheid voor inwoners in acht genomen wordt? Er zijn ook technische vragen, die tijdens de beeldvormende bespreking zijn gesteld, beantwoord en in de raadswerkgroep Omgevingswet doorgenomen. Die zijn aan de stukken toegevoegd. Ik wil allereerst even een rondje maken voor de geschiedschrijving, zodat u allemaal even uw naam en van welke partij of vanuit welke functie u deelneemt. Dan begin ik hier aan mijn linkerzijde.

De heer Van de Rijdt: Dirk van de Rijdt, ik ben planjurist bij de gemeente.

Mevrouw Van Middendorp: Yvette van Middendorp, ik ben ook planjurist bij de gemeente.

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

Mevrouw Kamphuis: Meta Kamphuis, SP Dordrecht.

De heer Stolk: De heer Stolk, VSP Dordrecht.

De heer Safranti: Mehmet Safranti, DENK Dordrecht.

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

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

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

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

Mevrouw Van Engelen: Yara van Engelen, GroenLinks Dordrecht.

De heer Noldus: Robin Noldus, Dordtse VVD. En voorzitter, ik zou rond 10 uur afgelost worden door collega, dan ga ik naar een andere commissie toe.

De voorzitter: Met permissie.

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissie griffier.

De voorzitter: En als het goed is, jawel, daar komt onze wethouder, de heer Burggraaf, met een drankje. Heerlijk, dat kan wel gebruiken een beetje kinine erbij, heerlijk. Welke partijen willen er allemaal een woordvoering doen? Volgens mij zie ik niet alle partijen. Oké, vijf. Ik wil wel vragen... Ja de heer De Feijter?

De heer De Feijter: Voorzitter, ik heb eigenlijk even direct een wat meer, vraag van technische aard. Ik had begrepen in de raads werkgroep over ditzelfde onderwerp, dat er nog een korte notitie zou worden toegevoegd, waarin onder andere, ik geloof ook zou worden ingegaan op een soort versnelde vergunningaanvraag, die in Zwolle werd gebruikt, of een systeem wat daarop leek. Herinner ik me dat verkeerd? Ik heb er niks over voor de rest meer kunnen lezen.

De voorzitter: Ik zie allerlei mensen bedenkelijk kijken.

De heer Van de Rijdt: Daarvoor is bij de beantwoording van de vragen, bij vraag 2, de tweede of derde alinea is daarover opgenomen.

De voorzitter: Misschien kunt u het zo nog even vinden. Ik wil u wel allen erop wijzen; we hebben anderhalf uur. Maar mijn ervaring met dit soort onderwerpen ook is dat we heel langdradig zijn in onze woordvoering. En langdradig bedoel ik niet echt vervelend, maar wel dat er een grote aanloop wordt genomen, alvorens duidelijk is hoe men erover denkt. Willen we ook nog een repliek krijgen van de wethouder en nog een tweede termijn, houd u aan korte krachtige woordvoering. En als uw voorganger al iets gezegd heeft en u bent daarmee eens, sluit u gewoon daarbij aan en kom alleen met de punten die u zelf nog toe te voegen heeft. Wie zit te springen om de eerste woordvoering te houden? Ik wou net zeggen dan zijn we zo klaar. Mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kamphuis: Dank u wel, voorzitter. Wat centraal staat in het voorstel, is in welke mate wij als volksvertegenwoordiger invloed hebben op de omgeving. En gezien het gegeven dat per jaar ongeveer 180 gevallen zich voordoen van wijzigen op het bestemmingsplan, is een goed kader wel nodig. Want met zo'n aantal zouden we hier een dagtaak aan hebben en dat is niet werkbaar. Toch zit er een groot verschil tussen het plaatsen van een hek of een muur ergens en het bouwen van een hele woonwijk van ongeveer 200 woningen. Dus we zijn op zoek naar een uitzondering op de uitzonderingen. En een ander voorbeeld; u sprak over de bouw van 11 of 12 woningen. Daarbij kun je je ook wel afvragen; wanneer dit misschien net afwijkt van het bestemmingsplan of het nu wel echt langs de raad moet. Volgens ons moet het vooral gaan over de grote projecten waar we echt iets van kunnen vinden. En volgens mij kunnen we echt wel op een redelijke wijs formuleren, wat een groot project is. Scenario drie spreekt vooral over doelgericht, maar wij denken aan de contreienlijst van gevallen, wat toch behulpzamer is. Onder andere wordt genoemd de grote evenementen, zoals afgelopen weekend het festival in de Biesboschhal, wat qua opzet een mooi evenement was, maar er waren ook klachten van geluidsoverlast. Dus zijn er vaak meerdere overwegingen te bedenken bij zo'n groot project. Tevens, als het college zich gewoon laat leiden door de democratisch vastgestelde Omgevingsvisie, is het ook niet nodig om regelmatig terug naar de raad te komen, om afwijkingen van het plan goedkeuren. Wat helemaal niet wenselijk is, zoals scenario drie, dat het college gewoon zijn gang kan gaan, door simpelweg te verklaren dat de afwijking wel voldoet aan de bedoelingen van Omgevingsvisie. En daarom spreekt scenario twee ons meer aan.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer, mevrouw Kamphuis. Wie mag ik... De heer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Dank u wel, voorzitter. Het college stelt voor scenario drie, met de prioritaire doelen zoals die dan uit de Omgevingsvisie zijn af te leiden. Maar wij denken als je dat zou voorstellen en je denkt daar gewoon logisch, analytisch over na, dat het best een verstandig voorstel is. Want net zoals mevrouw Kamphuis zegt: je wil je ook niet met elk hek en dakkapel en afwijking gaan bezighouden, alleen op de hoofdzaak. Maar we zitten wel een beetje met een dilemma erbij, want de huidige Omgevingsvisie is natuurlijk wel door de raad vastgesteld, maar is destijds toch wel een soort technische vertaalslag geweest van wat we ooit allemaal aan bestemmingsplannen en wat al niet meer, hadden, en structuurplannen en ik weet niet mee eens precies hoe het technisch zat, maar zoiets was het, structuurvisie, dank u wel.

En als u mij nou gaat vragen; wat zijn nou precies de prioritaire doelen in onze huidige Omgevingsvisie, dan denk ik dat menigeen hier in de commissie toch wel weer moeite heeft, om ze weer voor zich te halen en waar we dus nu mee gaan instemmen. Dus mochten we dit gaan doen, dan vergt dat denk ik voor ons als raad ook nog wel even een bezinning op de huidige prioritaire doelen in de Omgevingsvisie. Het was ooit een technische vertaalslag. Er was destijds ook wel weer een beleidsrijkere Omgevingsvisie aangekondigd, kan ik me nog herinneren. En wellicht dat we er dan ook goed bij stil moeten gaan staan, wat we dan opschrijven als prioritaire doelen, waar het college bij afwijking dus altijd de raad heeft te consulteren met het adviesrecht. Dus het leeft nog niet zo. Dus op papier, theoretisch, denken wij: een prima voorstel. Als je nou vraagt: hoe pakt het in de praktijk uit en hebben wij onze prioritaire doelen wel goed opgeschreven, dat is een vraag aan onszelf als raadsleden overigens, dan ben ik daar niet helemaal gerust op en heeft dat misschien nog wel een keer een actie nodig. Of misschien ook een update van de Omgevingsvisie, dat we daar nog eens goed bij stilstaan en dat die daar goed verwoord staan. Dat zou ook kunnen, als dat nog op tijd plaatsvindt. Dan hebben we nog een vraag - en die sluit wel een beetje aan ook wat mevrouw Kamphuis ook zei - misschien gebeurt er wel eens wat in de stad waar we als raad denken: maar daar willen wij toch echt op geconsulteerd worden. Wat misschien aan geen enkel scenario voldoet, behalve aan dat je overal geconsulteerd wordt, maar toch willen we het. Bestaat er dan de mogelijkheid, heb je dan als raad een instrument dat je zegt: maar die en die ontwikkeling voldoet misschien aan geen enkele veroordeling, maar wij willen gewoon geconsulteerd worden. En kunnen we dat dan aan het college kenbaar maken, dat het college dat vervolgens ook doet? Dan heb je altijd een escape op gebeurtenissen om toch geconsulteerd te worden. Het is maar een gedachte en ik weet niet of het technisch juridisch kan. Dat voor nu.

De voorzitter: Dank u wel. Wie mag ik vervolgens het woord geven? De heer Noldus?

De heer Noldus: Voorzitter, dank u wel. Ook vanuit ons, het voorgestelde scenario drie is iets waar wij ons op zich in kunnen vinden. Bij de start van de Omgevingswet en dat is voor ons een uitgangspunt geweest is, is versimpeling en deregulering voor ons altijd een belangrijk uitgangspunt geweest. Tegelijkertijd denken we dat je voor buitenplanse activiteiten ook niet - volgens mij is dat scenario vijf - direct zou moeten willen doen. Dat wordt ook onderbouwd. Dat is ook eigenlijk voor het begin te complex en ingewikkeld. Scenario twee, waar een soort van uitputtende lijst is met allerlei gevallen, dat lijkt ons ook onwenselijk omdat; zo'n lijst voorziet lang niet in alle gevallen. En dat doelgerichte scenario lijkt ons dan daar veel beter bij passend. Nog wel een vraag die we daarbij hebben, want een aantal van die doelen die zijn volgens mij pertinent tegenstrijdig in de Omgevingsvisie. Namelijk, je hebt een doel op meer woningen en een doel op meer groen, om er eens even twee te noemen. En die kunnen natuurlijk bij heel veel ontwikkelingen tegenstrijdig zijn. Hoe voorkomen we nou dat alsnog iedere buitenplanse ontwikkeling naar de raad gaat? Omdat er altijd die doelen ergens tegenstrijdig zijn. Hoe zorgen we dat we het instrument doelmatig inzetten en niet in ons eigen web verstrikt raken? Dat zal nog wel een praktische vraag zijn, die daar wat ons betreft bij hoort. En dan spring ik even terug naar de politieke vragen, want die heeft men volgens mij wel beantwoord.



Dus daar wou ik het even bij laten, voorzitter.

De voorzitter: Dank mijnheer Noldus. Wie volgt? De heer De Feijter.

De heer De Feijter: Ja dank u wel voorzitter. Ik ga het redelijk kort houden. Ik sluit ook aan bij de vorige twee sprekers, de heren Van der Kruijff en Noldus. Wij denken ook dat scenario drie een doelgerichte en passende oplossing is, ook voor de rol van de raad. Juist ook omdat de raad natuurlijk kaderstellend en op hoofdlijnen bezig is, lijkt ons ook het toetsen, of afwijken van die prioritaire kaders, echt een raadsaangelegenheid is. Daarnaast lijkt het ons ook praktisch, omdat de agenda niet meer wordt overspoeld en we toch nog steeds belangrijke dingen ons plasje over kunnen doen. En tot slot denken we ook dat het duidelijk controleerbaar is, omdat de beoordeling ook gepubliceerd wordt. En dan ook nog daarbij direct de oproep, om dat dan ook te doen op een plek die makkelijk vindbaar is voor eigenlijk alle Dordtenaren, ook de raad.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw de Jager.

Mevrouw De Jager: Ik wil me alleen maar even helemaal aansluiten bij de heer de Kruijff.

De voorzitter: Dat mag allemaal. Ik had het ook niet zo héél kort bedoeld hoor. U mag ook nog ... En interrupties mogen ook nog. Wie volgt? Mevrouw Van Herwijnen.

Mevrouw Van Herwijnen: Ik wil me eigenlijk voornamelijk aansluiten bij de heer De Feijter, maar dan ook wel met die opmerking van de heer Van der Kruijff over die Omgevingsvisie. Die is natuurlijk al, ik dacht, in 2021 vastgesteld. Daar zou nog een 2.0 nadere uitwerking komen, dus die verdiepingsslag moet ook nog komen. Ik denk dat we in ieder geval wel graag dit stuk nog, op korte termijn, naar de raad willen zien komen.

De voorzitter: Helder.

Mevrouw Van Herwijnen: Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Ja, ik zit nog te schrijven, in mijn hoofd. Mevrouw van Engelen...

Mevrouw Van Engelen: Omwille van de tijd zal ik me niet helemaal aansluiten. Wij zijn ook voor scenario drie, maar nog twee puntjes eventjes erbij. Over scenario vier, waarbij voor verschillende delen van de stad, verschillende criteria voor het adviesrecht gelden, dat lijkt ons verwarrend. Bovendien kunnen er ontwikkelingen zijn die niet in de lijst voorkomen, maar toch de doelen aantasten. Wel kunnen we ons voorstellen dat er voor de binnenstad, of andere gebieden, additioneel een lijst wordt gemaakt waarbij altijd advies aan de raad moet worden gevraagd. En ten slotte; er kan natuurlijk verschil van mening tussen college en de raad ontstaan, over de vraag of een ontwikkeling wel of niet binnen het omgevingsplan blijkt. Of over de vraag of de doelstellingen van de Omgevingsvisie wel of niet in het geding zijn. De informatievoorziening moet dus zodanig zijn, dat de raad in dergelijke gevallen op tijd aan de bel kan trekken. Kan de wethouder dit toezeggen, dat dat een mogelijkheid is? Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Wie volgt? De heer Stolk?

De heer Stolk: De VSP sluit zich ook aan bij het CDA.

Dank u wel. Mijnheer Van der Kruijff, voortaan echt van die hele duidelijke, dan kan iedereen zich erbij aansluiten.

De voorzitter: Er rust wel een behoorlijke verantwoording op uw schouders. U wilt nog een woordvoering?

De heer Safranti: Volgens mij was ik de eerste die al van te voren al had aangegeven, dat ik me bij het CDA zou aansluiten.

De voorzitter: Nog voordat u het gehoord had? Het wordt steeds mooier hier.

De heer Safranti: Ik had het al lang gehoord, dus ik gaf al aan dat ik bij het CDA zou aansluiten, dus dat doe ik nu nog steeds.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Mevrouw De Heer.

Mevrouw De Heer: Daar wil ik me ook graag bij aansluiten.

De voorzitter: Wie heb ik nog niet gehoord? Volgens mij zijn we allemaal aangesloten, gaat iedereen voor scenario drie met aardig wat, toch nog wel wat bedenkingen en opmerkingen. En ik vermoed zomaar dat de heer Burggraaf daar nu antwoord op gaat geven.

De heer Burggraaf: Voorzitter, ik denk te kunnen concluderen dat het feit dat we een raads werkgroep hebben, waarin u met de ambtelijke ondersteuning ook het goede, inhoudelijk gesprek over heeft, dat dat dat bijdraagt aan het feit dat het zo kort is en dat het goed werkt. En een compliment zou ik daarmee willen geven aan, de heer en de dame links van mij, voor het goed – dan vergeet ik trouwens nog een collega die er nu niet bij zit - maar voor de manier waarop we daarin met elkaar samenwerken en optrekken. En dat zal zeker op het moment dat de Omgevingswet ingevoerd wordt, ook nog wel zeer nuttig blijken, die werkwijze. Want ja, dat is natuurlijk voor alle gemeentes nieuw en we zullen vast ook dingen tegenkomen die van tevoren niet voorzien hadden. Nou ja, ik denk dat ik me maar vooral ... Nee, laat ik het zo zeggen: ik hoor eigenlijk breed zeggen, op een enkeling na, dat scenario drie een zeer werkbare route is. Ik hoor daar wel de vraag nog van het CDA, waar velen zich bij aansloten, doorleven wij als raad die Omgevingsvisie wel voldoende en hoe zit het met die Omgevingsvisie 2.0? Daar zit nu een projectleider sinds kort op, om die Omgevingsvisie 2.0 verder uit te werken. En daar hebben we ook al op verschillende onderdelen, verschillende gebieden daarbinnen, al een beetje vooruitgelopen, aparte gebiedsvisies op aan het maken. Dus daar zullen we in de loop van volgend jaar zeker aan kunnen voldoen, om met een Omgevingsvisie 2.0-versie naar u toe te komen. En dan met elkaar het gesprek te voeren over, welke prioriteiten er worden gesteld et cetera. Dus daar wordt in voorzien. En er was de andere vraag: wat nou als je een discussie ...

Nee, de andere vraag was: stel dat we als raad zouden willen dat we ergens die, misschien niet volgens die criteria, er één is die aan de raad voorgelegd moet worden, maar waarvan de raad wel in meerderheid zegt: maar dit vinden we gewoon om andere redenen een hele belangrijke ontwikkeling waar we het gesprek met het college over willen hebben en onze zienswijze ook mee willen geven, dan kunt u dat altijd bij ons aankarten en dan kunnen we dat gesprek daarover hebben.

De voorzitter: De heer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Dan had ik nog een vraagje. Vergt dat dan nog een aanpassing van de regelgeving die we nu gaan vaststellen hierover, op een of andere manier? Al is het maar helder, het instrumenten, hoe we dat doen. Stuur een mailtje naar de wethouder kan ook, maar vergt dat een proces?

De heer Burggraaf: Nou ja, de alertheid van uzelf om tijdig dat aan te kaarten. En dan, voorzien de termijnen, is er voldoende ruimte binnen om dat dan te faciliteren.

De voorzitter: De heer Damen.

De heer Damen: Dat faciliteren is voor mij niet helemaal duidelijk. Als wij iets aankarten, meerdere fracties willen over een bepaald onderwerp spreken, wat in de ogen van het college niet naar de raad hoeft te worden gebracht. Wat gebeurt er dan, komt het dan terug in de commissie?

De heer Burggraaf: Ik kan me voorstellen dat u bijvoorbeeld schriftelijke vragen stelt en dat we die beantwoorden. En aan de hand daarvan met elkaar nog een bespreking in de commissie hebben. Dus dat zijn gewoon de reguliere instrumenten die u heeft als raad. Alleen moet je even goed in de gaten houden, - volgens mij is dat eerder dan een artikel 39 vragen, denk ik, want daar zit een versnelde ... Dan moet je binnen een kortere tijd antwoorden, dan bij artikel 40, herinner ik mij. Dus maak gewoon gebruik van uw bestaande instrumenten, om dat dan vervolgens bij het college kenbaar te maken. Dan kan er altijd het gesprek over plaatsvinden. En dan was vanuit GroenLinks nog de vraag: wat nou als bepaalde ... Als er twijfel is over of bepaalde elementen nou wel of niet binnen de prioritaire doelen van een Omgevingsvisie vallen. Ja, dan zal het zo zijn; op het moment dat het college twijfelt daarover of dat zo is, dan zullen wij het agenderen bij de raad. En misschien dat het een keertje is, dat wij een inschatting maken die anders is, dat sluit ik ook niet uit. En dat u een keer zegt: nee, maar wacht, dit hadden wij anders gezien. Dan kunt u altijd aan de hand daarvan, terugkijkend, ook natuurlijk weer het gesprek aangaan. En kunnen we dan weer met elkaar verkennen; is het kompas goed genoeg ingericht vanuit het college om op deze manier te werken.

De voorzitter: Mevrouw Van Engelen.

Mevrouw Van Engelen: Dank u wel voorzitter. Dank u wel, wethouder, voor de beantwoording, want deels klopt het inderdaad wel. Maar de vraag was vooral, niet zozeer dat als het college twijfelt dat jullie dan naar de raad komen, want dan daar vertrouwt het college op, maar vooral als er bij de raad twijfel ontstaat, kunnen wij dan op tijd aan de bel trekken, hebben wij daar genoeg zicht op?

De heer Burggraaf: Dat is eigenlijk wat ik zei in antwoord op de heer Van der Kruijff en het feit dat het dus openbaar wordt gepubliceerd. Dus op basis daarvan kunt u vragen stellen, maar zoals u als volksvertegenwoordiging opereert, zult u vast ook vaak dat soort dingen, denk ik, eerder dan een keer van iemand te horen krijgen die zegt: ik ben zelf initiatiefnemer, of het raakt mij, kunt u daar eens even navraag op doen? Dus ik denk eerder dat dat eigenlijk meestal dan de weg zal zijn. Nou ja goed, en nogmaals, u kunt me ook altijd mailen. En dan kunnen we dat eerst nog eens even voor u uitzoeken, voordat je vaststelt of het echt iets is wat je in de commissie moet behandelen. Ook die kanalen staan natuurlijk gewoon altijd open.

De voorzitter: De heer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, dan toch nog even een hele formele vraag, want het gaat hier in deze stukken over bindend adviesrecht. Dus dat impliceert volgens mij; als de raad zegt: nee, dan kan het college het niet doen. Dat is toch bindend adviesrecht? Als ik het anders zie, dan moet u het maar zeggen, want advies klinkt ook weer een beetje vrijblijvend. En dat is toch weer anders als dat we artikel 40 vragen stellen en een antwoord krijgen, en dat kunnen bespreken. En al of niet een motie kunnen indienen, want de motie, zo ver ben ik wel opgevoed, dat is geen bindend advies. Dat kunt u naast zich neerleggen. Terwijl, dit suggereert anders. Dus ik probeer toch het verschil te begrijpen.

De heer Burggraaf: Voor deze gevallen is het bindend advies. Voor het geval dat u benoemde, wat daar niet onder valt, is het dus geen bindend advies. Maar als u als raad besluit dat u zo'n geval zo belangrijk vindt, dat u daar wat over wil zeggen, dan zullen we vanzelf in dat debat van mij horen, of van het college horen, of wij dat dan vervolgens overnemen. En als wij zwaarwegende redenen hebben om toch te vinden dat; u wil een andere, maar wij willen toch de andere weg, dan zullen we dat ook op dat moment open en transparant aan u meegeven. In die hypothetische situatie kunt u vervolgens bedenken of u daarmee kan leven, of dat u de zwaardere middelen wil inzetten om het college te overtuigen om dat vooral toch wel te gaan doen. Maar u begrijpt wat ik bedoel; in dat soort gevallen, als het zo zwaarwegend is voor de raad, dan neem je dat natuurlijk te harte als college, tenzij je vindt dat het in de uitvoering en dergelijke, zulke zwaarwegende argumenten, er niet is. Maar dan ben ik er ook van overtuigd, dat wij in staat zijn om daar als raad u dan vervolgens in die discussie ook van te overtuigen.

De voorzitter: Dan staat er volgens mij nog een vraag van de heer Noldus open. Heeft u die voor zich, of moet de heer Noldus ... Kan ik vragen aan de heer Noldus of hij die nog een keer wil herhalen? Doet u het maar.

De heer Noldus: De vraag, voorzitter, ging vooral over de tegenstrijdigheid van het doel. Hoe zorgen we nou dat niet iedere buitenplanse activiteit, ergens wel een keer een tegenstrijdigheid in die doelen in zich heeft en we het alsnog over iedere buitenplanse activiteit hier gaan hebben.

De heer Burggraaf: Dat is dus de analyse geweest dat de praktijk uitwijst dat dat in de meeste ... Dat dat in niet zoveel gevallen is, dat het botst. Dat is in heel veel gevallen. Maar dat het uw zorg is, dat dat je op een gegeven moment bij elk buitenplans voorstel, het botst met de belangen, onze ervaring is dat dat in het merendeel van de gevallen niet zo is. Dus daarmee hoeft u geen zorgen te hebben, dat u overspoeld zult worden met allerlei aanvragen.

De heer Noldus: Toch nog even voor de schepte, voorzitter, dan sluit ik me wel een beetje aan bij de vraag de heer Van der Kruijf; die doelen die hebben we natuurlijk gesteld, daar gaan we het nog een keer over hebben. Maar zoals ik ze voor me heb, zitten er wel een soort van impliciete tegenstrijdigheden in een aantal van die doelen. Dus als je volledige invulling geeft aan het ene doel, doe je iets teniet aan het andere doel. Dat is de integrale afweging die je dan maakt en die voor een bepaald type ontwikkeling is, dat het de ene keer acceptabel is, de andere keer niet. Maar ergens ligt er een grens. Hoe kunnen we daarmee omgaan, hoe kunnen we dat inzichtelijk krijgen?

De heer Burggraaf: Nu begrijp ik vraag beter. In de Omgevingsvisie staan zeven prioritaire doelen. En die botsen in het geval dat je zegt: groen vinden we heel belangrijk, dat botst natuurlijk snel op het moment dat je op een bedrijventerrein zit, zoals bij wijze van spreken groen en stil is, waar je juist naar de aard van de omgeving het zo is, dat je gewoon meer geluid hebt, et cetera. En in die rangorde is ook in Omgevingsvisie, bij de verschillende gebieden, die prioritaire doelen geformuleerd. Dus u heeft zeven prioritaire doelen en daar staat dan gewoon; bij bedrijventerreinen betekent dat, dat stil en groen - ik noem maar even een voorbeeld - dat dat daar op plek zes staat. En als je gaat naar een park, dat dat op nummer één staat. Dus daarmee maakt het dat je dus inderdaad vaak niet bij die buitenplanse, zo vaak botsend belang hebt, omdat je al in die Omgevingsvisie naar de aard van de omgeving een rangorde hebt aangebracht, in de mate waarin je aan die prioritaire doelen kan voldoen.

De voorzitter: Dan zijn volgens mij nu alle vragen beantwoord, opmerkingen gemaakt. Is er iemand die een tweede termijn nog iets wil zeggen, of kan ik met een afronding komen? De heer Stolk.

De heer Stolk: Ik heb eigenlijk alleen maar nog een vraag: zijn we er voor 01-01-2024 klaar voor? En dat was aan de wethouder.

De voorzitter: De heer Burggraaf.

De heer Burggraaf: Zeker. Wij zijn voorbereid op de invoering van de Omgevingswet, zo goed voorbereid als dat je kan zijn. Met het verhaal wat ik net ook al zei; dat het wel allemaal nieuw is. En daar zitten alle gemeentes in, daar zitten we met heel Nederland in. Dus dat we vervolgens in de praktijk met iets gaan werken, wat zich eerst moet

uitkristalliseren. Ik zal een voorbeeld geven, ik weet niet in hoeverre u dat heeft meegekregen, maar er was denk ik twee jaar geleden een Didam-arrest die zei: als u iets verkoopt dan kan je niet één op één doen, maar moet je het via een transparant proces doen. Op een gegeven moment leek alsof je nooit meer dingen één op één kon verkopen. Vervolgens heeft een jaar lang allerlei jurisprudentie et cetera het aangescherpt, tot het punt van; het is wel degelijk nog zo, maar in de praktijk moet je daar en daar rekening mee houden. Zo'n fase verwacht ik rondom de Omgevingswet ook. Daar gaat in het begin natuurlijk ook, ga je dingen toepassen zoals dat je denkt dat de wet bedoelt. En dat gaat in zeker in de eerste fase nog geregeld getoetst worden en verder verfijnd worden, voordat je daar een beetje staande praktijk op hebt ontwikkeld. Wat we nu natuurlijk in het huidige ruimtelijk stelsel er al veel meer is, omdat we daar al zo lang mee werken.

De voorzitter: Oké. Dan komen we tot een afronding en dan de grote vraag: hoe gaat dit stuk door naar de raad? Wat wilt u ermee? Hameren? Oké prima. Dan gaat dit stuk als hamerstuk naar de raad. Daarnaast zijn er natuurlijk een aantal toezeggingen gedaan. En ik begreep ook, dat er een werkgroep hier vooraf is gegaan. En zoals de heer Burggraaf ook al zei - en ik denk dat we dat ook konden merken in de bespreking van deze commissie - heeft hij heel goed voorwerk gedaan en zijn er goede sessies geweest. En misschien is het ook, om de zaken die nog moeten ontwikkeld worden, we krijgen nog een Omgevingsvisie 2.0, de botsende belangen van prioritaire doelen en dergelijke, die gaan we nog wat beter uitkristalliseren. Is het misschien een idee om dan die werkgroep, in dezelfde samenstelling of andere samenstelling, wat langer te laten voortduren, zodat daar ook even vinger aan de pols gehouden kan worden? En mogelijk dingen al voor besproken, voorgekookt kunnen worden, zodat dat iedere keer net zo soepel verloopt als vanavond? Ik dank u allen voor uw medewerking en wij hebben pauze.

## **5. Vaststellen Uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan Dordrecht 2040**

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

Aanwezig:  
Dhr. Bootsman (GroenLinks)  
Dhr. Damen (PvdA)  
Dhr. De Feijter (CU/SGP)  
Dhr. Gorter (Op Ons Eiland)  
Dhr. Groenewege (PvdD)  
Dhr. Gündogdu (Op Ons Eiland)  
Mevr. De Heer (FvD)  
Mevr. Van Herwijnen (PvdD)  
Mevr. Kamphuis (SP)  
Dhr. Klerk (CDA)  
Dhr. Van der Kruijff (CDA)

Dhr. Kuhlmann (VVD)  
Dhr. Van der Meer (GroenLinks)  
Mevr. Pichel (FvD)  
Dhr. Safranti (DENK)  
Dhr. Schalken-den Hartog (Beter voor Dordt)  
Dhr. Stam (Fractie Van Waardhuizen)  
Dhr. Stolk (VSP)

Overige aanwezigen:  
Dhr. Van den Ouweland (Ambtelijke ondersteuning)

Portefeuillehouders: Wethouder Van der Linden

De voorzitter: Goedenavond allemaal. In een half uur tijd proberen we de uitgelopen sessie van vorige week rond te breien. Er waren nog drie fracties die geen echte woordvoering hebben gedaan, die wil ik zo als eerste even het woord geven, met wel het verzoek toch om het zo kort mogelijk te houden. Daarna zal de wethouder op alle vragen en opmerkingen die gedaan zijn, ook zo kort mogelijk reageren. Dat gaat om vast lukken. En daarna kunnen we nog naar een korte tweede termijn. En dan gaan we met elkaar besluiten wat we met het stuk gaan doen. Toch even voor de geschiedschrijving even een rondje, heel kort en snel, wie en in welke hoedanigheid aan tafel zit.

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

De heer Van den Ouweland: Karel van den Ouweland, ambtelijke ondersteuning.

De heer Gorter: Wouter Gorter, Op Ons Eiland.

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op Ons Eiland

Mevrouw Kamphuis: Meta Kamphuis, SP Dordrecht.

De heer Stolk: Leo Stolk, VSP Dordrecht.

De heer Safranti: Mehmet Safranti, DENK Dordrecht.

De heer Stam: Marco Stam, Fractie Van Waardhuizen Dordrecht.

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

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

Mevrouw van Herwijnen:

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

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

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

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

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

Mevrouw Pichel: Ruby Pichel, Forum voor Democratie.

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

De heer Bootsman: Nick bootsman, GroenLinks.

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

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissie griffier.

De voorzitter: En ik ben uw voorzitter, Kitty Kruger. Welkom, ook aan de mensen op de tribune en voor degenen die nog laat op zijn en de stream volgen, ook welkom. Dit wordt een spannend halfuurtje. Wie van de drie mag ik als eerste het woord geven? De heer Stolk.

De heer Stolk: Voorzitter, dank. Wat betreft de VSP kunnen wij ons wel vinden in de startnotitie Mobiliteitsplan Dordrecht 2040. Maar de VSP heeft wel wat wensen en bedenkingen over dit plan. Wij zijn geen voorstander van de groei naar 140 duizend inwoners, wat het college wil. De VSP gaat uit van een natuurlijke groei, dus geen doel op zich. En huizen worden bijna niet gebouwd, keer terug naar de realiteit van deze tijd. Overigens vraag ik ook meer groei van het openbaar vervoer en een fijnmazig netwerk door de wijken. De VSP staat nog steeds voor gratis vervoer voor de 65 plussers en de mensen die het krap hebben. Het college hanteert STOMP-principe en de voorkeursbehandeling voor de fietsen, maar moet er ook niet een goed plan komen voor wandelaars en auto's? De VSP is gedeeltelijk voor het STOMP-principe, maar niet ten koste van alles. De auto moet in STOMP een duidelijke plaats krijgen en niet als een lastig aanhangsel gezien worden. De auto moet bereikbaar kunnen blijven voor iedereen en in het bijzonder voor de ouderen en mensen die de auto nodig hebben voor hun gezondheid en hun beperkingen. Afgelopen zaterdag was er een presentatie over de Dokweg en de Burgemeester de Raadsingel. Ook daar zie je dat de auto steeds minder ruimte krijgt. Als iemand af moet slaan bij het Onderwijsmuseum, moeten de auto's wachten tot de auto afgeslagen is. Volgens ons is dit een hoofdroute. Het wordt de komende jaren steeds moeilijker om met de auto in de Dordtse binnenstad te komen. Niet alleen de Spuiboulevard wordt autoluw, maar ook de omliggende straten bij de Burgemeester de Raadsingel, wil de gemeente het autoverkeer beperken. Waar moet de auto dan nog naartoe? De VSP vraagt zich ernstig af of de winkeliers er wel blij mee zijn. Zouden de inwoners niet naar andere steden gaan? Zwijndrecht heeft bijvoorbeeld bij Walburg gratis parkeren. Voorzitter dank, de VSP maakt zich zorgen of alles wel ten goede komt aan de inwoners van Dordrecht en bezoekers. Laten we nu eerst eens een garage bouwen, die gebruikt kan worden voor we alles smaller en autoluw maken.



De VSP zou zeggen: zet de nieuwe parkeergarage neer aan de Spuihaven en dan verder met de infrastructuur. We hebben toch eerst een geluidswal neergezet bij Amstelwijk en daarna pas de woningen. En dat gaat nu ook gebeuren bij het gezondheidspark naast de N3. Voorzitter, 2040 is ver weg, maar een startnotitie hebben waarlangs we kunnen lopen is mooi en hopelijk is het niet in beton gegoten. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. Ik wil eerst even de drie heren nog even de mogelijkheid geven. Kijk, we kunnen weer over en weer gaan interrumperen, dan zijn we over een half uur nog niet aan de wethouder toegekomen, sorry. De heer Safranti.

De heer Safranti: Dank u wel voorzitter. Want voorzitter, mijn commissielid is vorig keer niet aan zijn woordvoering toegekomen, dus vandaar dat ik maar even voorlees wat hij vorige keer heeft samengesteld. Voorzitter, volgens de cijfers van het CBS zijn er per huishouden gemiddeld 1,1 auto's in de stad. Het college heeft groeiambities richting 140 duizend inwoners. Dat betekent dat wij als stad meer automobilisten gaan krijgen. Daarom kunnen wij instemmen met het voorstel, waarbij wel de kanttekening om in het plan zelf waar het college mee gaat komen, duidelijk rekening te houden met automobilisten. Een plan dat niet alleen streeft naar duurzame en inclusieve mobiliteit, maar ook rekening houdt met belangen van de automobilisten. Mobiliteit is een gedeelde verantwoordelijkheid en we geloven dat een goed mobiliteitsplan een balans moet vinden tussen diverse vervoerswijzen. Het mobiliteitsplan hoort dan volgens de Dordtse DENK gebaseerd te zijn op enkele principes; duurzaamheid is daar één van. We weten dat veel van onze inwoners afhankelijk zijn van auto's, voor hun dagelijks reizen. Daarom is het essentieel, dat we streven naar niet minder auto's, maar schonere en zuinigere auto's. Tweede punt, milieubewust; we moedigen automobilisten aan om milieuvriendelijke keuzes te maken. Dit omvat het promoten van carpooling, het gebruik van elektrische voertuigen en het gebruik van een goed werkend en aantrekkelijk ov. Volgens mijn fractie horen wij automobilisten niet te ontmoedigen, maar juist hen aanmoedigen om milieuvriendelijkere en efficiëntere vervoerskeuzes te maken, wanneer dat mogelijk is. We geloven dat niet alleen de kwaliteit van leven in onze stad zal verbeteren, maar ook de mobiliteit van de automobilisten zelf. Voorzitter, een afronding. De Dordtse DENK wil werken aan een mobiliteitsplan dat zowel duurzaam als automobilist-vriendelijk is. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. En dan de heer Stam. We krijgen zo toch weer een mooie opwarmer en even herhalen waar we vorige keer gebleven zijn. Mijnheer Stam, Fractie Waardenburg.

De heer Stam: Dank u wel voorzitter. Daar ontkom je niet aan als je de laatste bent, maar ik zal proberen het kort te houden. De Fractie Van Waardhuizen is positief over het mobiliteitsplan en de daarin genoemde veertien punten. In grote lijnen volgen wij de woordvoering van het CDA en de VVD. Fractie Van Waardhuizen is van mening dat er ergens een begin moet komen om een omslag te maken van de auto naar andere mobiliteit. En ook het beginnen in en rondom onze binnenstad, lijkt ons logisch en verstandig. Later kan eventuele verdere uitwerking naar de rest van de stad worden beoordeeld en of dit in sommige wijken echt noodzakelijk is.

We hebben ook alle input gehoord van de overige partijen en begrijpen die ook. We zijn echter wel van mening dat dit voorstel een startnotitie is, die verder uitgewerkt moet worden en in deelplannen opnieuw aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd. Deze toezegging is voor Fractie Van Waardhuizen noodzakelijk, omdat we de laatste tijd regelmatig worden geconfronteerd met besluitvorming, waarbij toekomstige activiteiten al worden ingebouwd in de basis besluitvorming. Echter, ondanks onze positieve insteek heeft Fractie Van Waardhuizen ook zorgen. Om veranderende mobiliteit goed vorm te kunnen geven, is een goed functionerend openbaar vervoer noodzakelijk. Lokaal en landelijk kunnen we echter stellen dat dit de nodige problemen kent. Dus onze vraag aan het college is: hoe gaat u dit oppakken? De provincie is verantwoordelijk voor de concessies en dus voor ons openbaar vervoer. Op welke wijze kan de gemeente dan hun ov-doelen bereiken en organiseren? Is het een overweging om dit zelfstandig te gaan oppakken? Is dit juridisch mogelijk en welke middelen zijn daar eventueel voor nodig? Ook met betrekking tot het huidige autobezit, maakt Fractie Van Waardhuizen zich zorgen. Wij willen niet spreken van pesten van autobezitter, maar we vragen wel aan het college om de huidige bewoners te faciliteren in hun parkeerbehoefte, met name in het havengebied. En dan gaat het wat betreft Fractie Van Waardhuizen om de uitvoeringsstappen die genomen moet worden. We zien dit natuurlijk ook terug in de veertien punten in het voorstel, maar we zouden daar eerst oplossingen voorgelegd voor willen krijgen. Wellicht dat er dan een regeling kan worden getroffen, om tot verdere afbouw te komen. Bijvoorbeeld dat nieuwe bewoners op basis van de nieuwe regelgeving zich bewust zijn van eventueel autobezit in de binnenstad. Hoe kijkt het college hiernaar en ziet zij hierdoor juridische mogelijkheden?

De voorzitter: Dank u wel. We krijgen zelfs Siri nog, die wat advies geeft. Ja, zo gaat dat met Siri. Dank u wel, mijnheer Stam. Dan wil ik nu het woord geven aan de wethouder.

De heer Van der Linden: Voorzitter, dank u wel. Ik heb nu acht keer gehoord dat het kort moet houden, dus ik ga mijn best doen. En ik ga niet op elke zienswijze in, want dan gaan we het half uur niet halen. En dat is ook niet nodig, want we hebben in maart jongstleden een startnotitie vastgesteld, daarin staan kaders. Volgend jaar, het tweede kwartaal, komt er een mobiliteitsplan, daar staat alles in. Het is eigenlijk voor ons ook even de toets; zijn we nou goed begonnen met al die onderzoeken en keuzemogelijkheden in beeld brengen en al die vragen die we zelf ook al hebben. En eigenlijk, wat ik bij u hoor is veel ondersteuning voor de lijn. En natuurlijk een aantal vragen en opmerkingen, daar ga ik wel op in. De wat meer algemene zienswijzen, daar moet u zelf ook over een half jaartje van checken, is dat eigenlijk wel goed verwerkt? Alles wordt meegenomen en we snappen elke opmerking, maar we kunnen niet, denk ik, op elk detail nu ingaan. In ieder geval is dit voor ons een stimulans om te zeggen: oké dit is de route, die hebben we ingezet. En langs deze lijnen gaan we verder. Daar heb ik een aantal vragen bij gehoord, daar ga ik nu even op in. Allereerst eerst even ook op een paar vragen die vanuit heel veel partijen kwamen eigenlijk; het moet eventjes heel in ineens in, het moet geen autootje pesten worden. Nou, dat is het ook niet. Want eigenlijk mijn eerste opmerking, toen de heer Kuhlmann vorig jaar, of vorige week nog maar was het, zo'n werk duurt heel lang, maar was blijkt pas gisteren.

Het STOMP moet geen STOM worden. En het is ook niet, want als je de P weghaalt is het niet volwaardig, dan heb je echt geen compleet mobiliteitsbeleid. Die auto blijft nodig, die blijft ook gewoon enorm aanwezig in een stad die aan het groeien is. Alleen, willen we die auto ruimte geven - en dat willen wel, want natuurlijk; de auto is nodig, blijft nodig in deze stad - dan moeten we ook zorgen dat als de auto geen ruimte kan claimen omdat er ook andere opties zijn, moeten we die andere opties aantrekkelijk maken. En dan heeft de auto ook een volwaardige positie en kan ook met plezier gebruikt worden. Want bijna niemand hier zegt: ik ga nooit van mijn leven meer autorijden. Natuurlijk niet, want je hebt soms veel spullen mee te nemen, of je wil snel ergens zijn waar je niet met de fiets komt enzovoorts. Dus om die P volwaardig te kunnen blijven hanteren in een groeiende stad, waarin we ook heel andere ruimteclaims hebben dan dertig, veertig jaar geleden, moet je ook werken aan die andere vier modaliteiten. Dan breng je ze in balans. Dat betekent ook, dat staat ook in de notitie, dat inderdaad bij de binnenstad heel andere antwoorden worden gegeven, ook veel sneller al die dilemma's opduiken, dan in sommige buitenwijken. Is niet erg, want 2040 duurt lang, gaf de heer Stolk aan. Ik vind het helemaal niet lang, het is maar 16 jaar. En we hebben een enorme opgave als het gaat om bouwen. We hebben ook nog heel veel andere opgaves, waar we hard aan werken. En willen we die mobiliteitsomslag maken, dan moeten we echt niet denken: het is nog 16 jaar, dat duurt nog zo lang. Planologie kost veel tijd. Er komen nog twee crisissen aan en twee periodes dat het goed gaat. De arbeidsmarkt is lastig, we moeten echt aan de slag. Ook op een gefaseerde manier. Dan even een paar wat concretere punten. Het is jammer dat ik zo slecht leesbaar schrijf, ja dat is wel jammer hoor. Nee hoor, dat is zeker niet nodig. Ik pak er even een paar uit. Onder andere de VVD en ook al een aantal anderen vroegen aandacht voor; komen er wel net zoveel plekken terug, als die gaat weghalen? Parkeerplekken dan. We proberen dat natuurlijk, vooral in de binnenstad, voor het eerst in de binnenstad, plekken weg te halen. Dat doen we eigenlijk al een paar jaar natuurlijk bij kleinere projecten, maar we proberen dat gericht te doen. En er is niet een soort nieuwe situatie dat; elke plek die we weghalen, komt er ook eentje in de garage bij. De situatie is namelijk, dat heel vaak als het op straat vol staat, er nog honderden plekken in garages beschikbaar zijn. Dus we houden die parkeerbalans wel heel goed in de gaten. We weten dat er volgend jaar niet minder auto's in Dordt zullen zijn. Die moeten zich anders verdelen, maar we zorgen voor een parkeerbalans waarin we zien hoe de vraag zich door de week heen ontwikkelt. Het weekend is vaak voller dan door de week, rond de kerstdagen heb je nog meer piek enzovoorts. Ik maak even mijn zin af en dan zal ik even stoppen. En dat betekent dat je ook goed in beeld moet houden hoe die auto's kunnen worden verdeeld over de stad. Dat doen we al. Daar komt meer parkeercapaciteit in de garages bij. Maar we constateren ook nu al, we hebben eigenlijk nog steeds over. Ondanks dat we de Veemarkt-garage weg hebben gehaald. Ik zet even een puntje, want ik zag een vinger.

De voorzitter: Fijn. De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Ja, dank u voorzitter. Ik heb een vraag aan de wethouder voor wat betreft plekken in parkeergarage. U zei: als het op straat vol is, is daar nog ruimte. Voor bezoekers moet het natuurlijk duidelijk zijn, dat is sowieso aantrekkelijk qua prijs om in die parkeergarage te parkeren.

Maar voor bewoners ligt dat natuurlijk anders, want die 120 euro voor de bewonersvergunning die je per jaar betaalt, ik ken de tarieven voor een jaar, een plek huren in de garage niet, maar ik denk dat die hoger zijn, en in sommige gevallen zelfs heel veel hoger.

De heer Van der Linden: Dat klopt, die zijn een stuk hoger, dat kunt u ook gewoon nagaan natuurlijk. Maar de eerste vergunning kost nu 120 euro en een jaarabonnement in de parkeergarage kost tussen de 800 en 12 à 1300 euro. We hebben het nu natuurlijk over het weghalen van plekken voor tweede vergunningen. Daar is het uitsterfbeleid op gericht. Die plekken halen we stap voor stap weg. En we doen ook al een aantal jaren bij kleinere ingrepen in de ruimte, dat al sinds 2010 of zo, hebben we ook al plekken weggehaald. Tot nu toe merken we dat dat goed loopt, dat het ook geen problemen oplevert. Natuurlijk is de binnenstad behoorlijk vol, voller dan sommige buitenwijken. Maar tot nu toe regelt het zich. Maar we vinden wel dat het tijd is voor die volgende stap en voor de tweede vergunning.

De voorzitter: Een hele korte vervolgvraag, want anders blijven we alleen bij het parkeren hangen.

De heer Kuhlmann: Dat is een belangrijk onderdeel. De wethouder koppelt het nu aan de tweede parkeervergunning. Maar het tempo waarin het aantal tweede parkeervergunningen afneemt, namelijk wanneer er nieuwe bewoners komen, dat is natuurlijk een heel ander tempo dan de ambitie die er nu ligt. Dus als die twee zaken met elkaar worden gematcht, dan komt er natuurlijk een enorm knelpunt.

De voorzitter: Heeft de heer Schalken eenzelfde soort vraag?

De heer Schalken-den Hartog: Hij is aanvullend, dus die kan ik nu gelijk stellen. Ik zie nog zo weinig terug - en dit is nog maar een notitie - in het verleiden van mensen, om inderdaad hun tweede auto op een andere plek te zetten dan op straat.

De heer Van der Linden: Dat is een vraag die over meer gaat dan die tweede auto. Want we weten ook dat er heel veel mensen zijn die hebben drie auto's op de woonerven staan. Als je nooit iets gaat doen aan het - eventjes vervelend gezegd - het creëren van schaarste, komt ook geen druk om te zeggen: we moeten met iets minder auto's toe, of we moeten ze voor een deel op wat verdere afstand zetten. En we hebben wel ervoor gekozen dat we een binnenstadagenda hebben, waar ontzettend veel met die binnenstad gebeurt. We willen heel erg veel dingen doen met die binnenstad. Dat kan onder andere alleen als je let op de ruimte die nodig is voor parkeerplekken. En ik zie eigenlijk dat het, als het gaat over parkeer vragen, dat we in de buitenwijken een veel ingewikkelder discussie hebben, dan in de binnenstad. Ik merk eigenlijk dat heel veel mensen in de binnenstad het heel logisch vinden. Die zeggen: ja natuurlijk kan ik niet mijn auto voor de deur zetten. Dat is nogal logisch, want ik wil ook een leuk uitzicht en we hebben elke week markt enzovoort. Natuurlijk gaat het wel in balans. En dat doen we eigenlijk al tien jaar. Alleen, het is tijd voor een aantal volgende stappen. Volgend jaar bij de mobiliteitsvisie, ligt er ook een parkeerbalans.

En dan kunt u zien hoe het gaat, met de vraag naar parkeren, met de capaciteit van parkeren, waarin we dus ook zien dat er achter private slagbomen nog plekken zijn, die niet worden gebruikt, nauwelijks worden gebruikt, zeker niet op drukke tijden, waardoor we heel goed kunnen zien waar iedereen een plekje kan vinden. Dus dat komt in de uitwerking. En dan kunt u ook die parkeerbalans bekijken om te zeggen: heb ik hier vertrouwen in, of zie ik toch een aantal plekken waar – of momenten vooral eigenlijk, door de week heen - waar het ingewikkeld wordt? Dan ga ik even door. Nog een opmerking over de mix tussen de verschillende modaliteiten. Is het niet vervelend om een binnenstad te hebben die steeds minder toegankelijk is voor autoverkeer? Eigenlijk wijst elk onderzoek wat je leest uit, dat minder autoverkeer in een binnenstad heel goed is voor de middenstand. Want fietsers blijken meer uit te geven dan automobilisten. Dat is een hele algemene opmerking natuurlijk, want soms gaan automobilisten juist heel doelgericht naar de binnenstad om heel veel geld uit te geven en fietsers die doen dan niks. Maar er is heel erg veel onderzoek verricht bij al die steden waar dit ook al gaande is, wat aantoont dat het in ieder geval niet je binnenstad in een crisis brengt. Maar juist eigenlijk als je het goed doet; parkeren op afstand, goede pendelmogelijkheden, voldoende ruimte ook inderdaad voor lopen, dat het heel erg kan bijdragen aan een goed verblijfsklimaat, maar ook aan een goed commercieel klimaat in de stad. Even kijken hoor. Heel veel zijswijze teksten.

De voorzitter: Misschien iets over fietsen of wandelen?

De heer Van der Linden: Iets over fietsen of wandelen? In de mobiliteitsvisie komt u straks heel veel tegen over hoe we die mix, die STOMP-mix willen gaan hanteren in de binnenstad. Een andere mix is dat, dan in sommige buitenwijken. Een aantal van u vroegen ook: wat doen we eigenlijk in de wijken? We gaan als vervolg op de mobiliteitsvisie ook wijkverkeersplannen maken. Dat is geen nieuwe uitvindingen, dat hebben we vroeger ook wel eens gedaan, waarin we ook wat beter op detail willen beschrijven wat we dan in zo'n wijk precies aan mobiliteitsmix zouden willen stimuleren. En daar heb je dus soms ook heel andere vragen. Want ja, in Dubbeldam heb je natuurlijk sowieso veel meer ruimte. De woningdichtheid is er anders. Dan ga je op een andere manier aan het werk dan bijvoorbeeld in de binnenstad. Even kijken hoor. Laadpalen is ook gevraagd. We hebben laadpalenbeleid en daar gaan we begin volgend jaar een actualisatie op plegen. We hebben beschreven dat er in een sneller tempo meer laadpaalcapaciteit moet komen. In ons model zit dan dat exploitanten die moeten neerzetten en dat willen ze ook graag, maar we zien natuurlijk ook wel dat de markt voor elektrische auto's zich ontwikkelt. En het gaat het ene jaar sneller dan het andere jaar, dit jaar is het weer wat anders dan vorig jaar, dus daar willen we op anticiperen. Dat hebben we ook afgesproken toen we anderhalf jaar geleden, twee jaar al, het laadpalenbeleid vaststelden. Dus begin volgend jaar komt daar een update van. Even kijken, een aantal van u geeft aan: er is wel echt die O van openbaar vervoer, is ook nodig. Dat is misschien wel het meest ingewikkeld, want die P regelt zich wel. Mensen hebben een auto, willen die gebruiken, zien ook hoe dat kan en ook waar het beperkt wordt. Prima, daar gaan ze mee om. Iedereen heeft wel een fiets en de meeste mensen lopen ook graag. Maar de ov-markt, of de ov-ontwikkeling in dit land, is echt wel de laatste jaren gestagneerd. Dat heeft allerlei oorzaken.

De belangrijkste daarvan is dat eigenlijk een deel van de klanten nog niet terug is sinds corona. U heeft twee weken geleden in de Tweede Kamer denk ik wel gemerkt, dat een aantal partijen hier aandacht voor gevraagd heeft, ook met moties. Er is gezegd: die beschikbaarheidsvergoeding die vanuit het Rijk via de provincies aan al die ov-maatschappijen is toegekend, die moet eigenlijk blijven. Als we dat niet doen, zakken de omzetten verder in en ga je hoe dan ook zien dat - en het zal natuurlijk vooral in wat rustiger gebieden zijn van het land - dat de dienstverlening verder onder druk komt te staan. Dat moeten we echt niet hebben eigenlijk. Alle steden, wij dus ook, zijn echt ook afhankelijk van goede ov-ontwikkeling. Ov is niet altijd hetzelfde als; ook andere busjes kunnen rijden. Dan kom ik ook een beetje terug op de vraag van heer Stam. Zelf een ov-concessie neerleggen als Dordt mag niet, maar we hebben natuurlijk wel een aantal vormen van collectief vervoer ook zelf geregeld. Bijvoorbeeld het pendelbusje dat we laten opereren tussen Weeskinderendijk en hier Spuiboulevard, dat is ons busje, wij betalen daarvoor. Zulke oplossingen heb je natuurlijk wel. Dat is geen openbaar vervoer, het is wel collectief vervoer. Daarnaast vind ik zelf dat de ov-maatschappijen - en daar zijn ze ook mee bezig - we zien allemaal de druk op wat we altijd 'de dikke lijnen' noemen. Zondagavond na zes uur wordt het soms lastig in sommige buitenwijken, omdat er één chauffeur en één passagier in zit. Ja, daar kun je het niet voor doen. Maar de deur-halte-vervoer, of andere vormen van kleinschalig vervoer, vraag gestuurd, dat is denk ik wel voor veel plekken in dit land, ook in Dordt, de toekomst. Daar heb je natuurlijk hele goede data voor nodig, hele goede klantsystemen en goede ketens enzovoort. En dan is het nog steeds wel puzzelen, maar daar zit wel veel toekomst. En daar verwacht ik, zeker als die beschikbaarheidsvergoedingen onder druk blijven staan, wel meer ontwikkeling op. Een aantal van u heeft ook gezegd ...

De voorzitter: Dit was even een punt. De heer Stam.

De heer Stam: Voorzitter, een klein vraagje toch. Maar zien we dan wel mogelijkheden als gemeente, om te sturen richting provincie op die concessies? Want elke keer als er een wijziging is in het openbaar vervoer is het het eerste jaar gewoon complete chaos. En juist als je oorzaak en gevolg met elkaar wil combineren en je wil mensen uit de auto hebben, zou moeten zorgen dat je dat goed kan organiseren. Hebben we daar invloed op?

De heer Van der Linden: Wij zijn daarin niet uniek. Wij zijn dezelfde stad als elke andere stad, die ook tegen zijn provincie zegt: we hebben echt veel meer ov nodig. En elke provincie, de onze, maar al die andere provincies ook, die hebben dezelfde lobby boodschap bij het Rijk. Die zeggen: we hebben echt een betere beschikbaarheidsvergoeding nodig, een paar honderd miljoen. We lobbyen daar heel duidelijk op. En stedelijke gebieden hebben het wat dat betreft - ik wil niet zeggen makkelijker - maar daar is de business case vaak wel eenvoudiger uit te leggen. Hoogwaardig organiseren betekent veel meer bewoning organiseren rond ov-knooppunten. Knooppunten zijn belangrijk, want first-last mile, overstappen, overall heen kunnen. Dat ov ontwikkelt zich makkelijker, want er is veel meer vraag dan 20 kilometer verderop aan het uiteinde van een lijn, in een gebied waar wat minder mensen wonen.

Waar natuurlijk wel een maatschappelijke verantwoordelijkheid ligt om daar ook ov bereikbaar te blijven, maar steden hebben het wat dat betreft iets makkelijker. Dat is onze invloed. Zeggen: we willen dit land vooruithelpen, we hebben een miljoen huizen nodig. Hoogwaardige ov-knoppunten moet je ontwikkelen, dus richt je daarop. Maar ook de provincies hebben geen liggende gelden waar ze de ov-bedrijven nog langer zomaar mee kunnen ondersteunen.

De heer Stam: Voorzitter, een kleine opmerking zou heel fijn zijn als je acht jaar lang dezelfde routes kan rijden. Want elke vier jaar worden die gigantisch overhoop gegooid. Dus als daar wel een stukje invloed zou kunnen zitten; houd in ieder geval even die ritten vast. Dan snap ik best wel de problematiek die u schetst met betrekking tot de provincie, maar voor inwoners is dat wel een mooi houvast.

De heer Van der Linden: Ja, maar tegelijk als je acht jaar dezelfde routes rijdt, is het ook iets mis met je stad. Het kan niet zo zijn dat er acht jaar niks gebeurt en je dus ook geen noodzaak hebt om je routes aan te passen. Natuurlijk moet je ook routes aanpassen. En ik snap heel goed, we hebben natuurlijk onder andere wel eens wat lijnen moeten bundelen en zo. Voor sommige mensen is het helemaal niet fijn, anderen wonen er dan weer dichterbij. Maar een routeplan van een ov-bedrijf ontwikkelt zich natuurlijk wel. Elk jaar heb je wel een nieuwe dienstregeling.

De voorzitter: Ik denk, als ik heel eventjes mag inbreken, want ik denk dat de heer Stam ook bedoelt: het is nu zo iedere keer hapsnap gegaan. En dat werkt ook niet mee om mensen naar het openbaar vervoer te krijgen, want ze weten niet waar ze op moeten stappen of wat er weer uitgevallen is. Ik denk dat hij dat bedoelt, even om een lang verhaal kort te maken. Gaat u verder.

De heer Van der Linden: Daar ben ik het helemaal mee eens. Een aantal van u gaf ook aan: hoe zit het dan met bijvoorbeeld met vrijliggende ov-banen? Hoe zit het met ongelijkvloerse kruisingen voor met name fietsverkeer? Ja, dat vloeit natuurlijk allemaal voort uit de mobiliteitsvisie die we bij u neerleggen. Daar hoort ook een investeringsplan bij, dat we de komende twintig jaar uitvoeren. En natuurlijk, ik heb niet de illusie dat we alle knelpunten die we in onze fysieke infrastructuur hebben, zo maar even in tien jaar kunnen oplossen. Je moet keuzes maken. We hebben het drie weken geleden gedaan met het fietsplan, met het in ieder geval goed vastklikken van de lange lijnen door de stad heen. Waarbij ik ook weet dat er echt heel veel plekjes zijn in de stad, waarvan je zegt: oh daar mag ook wel wat gebeuren. Maar we hebben ook de keus gemaakt: maak het netwerk nou eens af. Ook gevoed door opmerkingen vanuit de advieskant, ook uit de stad; maakt dat netwerk nou eens af. Want dat geeft in ieder geval duidelijkheid. Nou, dat gaan we doen. Er blijven een aantal wensen over; die ongelijkvloerse kruisingen over de route waar de auto bijvoorbeeld wel voorrang krijgt. Want dat is ook van belang. Dat zijn grote investeringen.

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Hierbij aansluitend, ik heb vorige week het een en ander gevraagd over de 30 kilometer strategie en twee vragen in concrete daarover gesteld. Ik begrijp wel dat allerlei uitwerkingen later moeten komen, maar ik vind dit wel belangrijk om enig perspectief te hebben, wat de wethouder daarmee gaat doen. Het ging om de suggestie om in andere steden op te halen waarom het daar wel grootschalig kan en of we daar iets van kunnen leren. En of er niet wat meer mogelijkheden zijn dan vaak gesuggereerd, om bijvoorbeeld door rijweg versmalling en met bredere fietspaden, zonder obstakels, 30 kilometer te introduceren. Gaat u daarmee aan de slag?

De heer Van der Linden: Dat tweede zijn we al heel lang mee aan de slag. U weet misschien, in 2014 hebben de Singel natuurlijk van 50 naar 30 gebracht. De eerste twee jaar was dat spannend, want hij lag er nog bij alsof je er makkelijk 60 kon rijden, dat gebeurde ook veel. En we zijn stap voor stap met een aantal drempels, met wegversmallingen en ook met de afkorten, het anders leggen van de bochten, hebben we de automobilist gedwongen om zachter te rijden. Dat is ook gelukt. Dat kun je niet in een weekend doen. Dus die investeringen, dat zijn vaak niet eens zulke hele grote investeringen, maar het is wel best veel werk, want je moet ook afstemmen: waar mogen die drempels? Wat is nou eigenlijk handig qua versmallingen enzovoorts? En daar vindt een buurt - en wij vaak ook - wat van. En die geven we altijd volledig de ruimte, om dat ook te vinden en te formuleren met elkaar. Daar gaat tijd mee heen. Dus dat is best een uitdaging. Als ik kijk naar hoeveel 30 kilometer we nu al hebben in de stad, ik heb er geen percentage op zitten, maar we hebben echt een heel groot deel van het netwerk, rijden we al 30. En juist die stukken waar het nog niet kan, of echt niet kan, daar weet u van - dat is een andere discussie - over de aanrijdtijden. Ik denk dat we niet heel veel extra's kunnen leren van andere steden, anders dan dat sommige steden natuurlijk een heel ander stratenpatroon hebben, bijvoorbeeld omdat je wel helemaal een rondweg kan hebben. Nou, dat heeft voordelen, want dan kun je gauw op die rondweg en overal weer inprikken. Dat is bij ons een beetje ingewikkelder, gezien onze structuur.

De voorzitter: Mag ik even een poging doen om die 30 kilometer, want dat kunnen we ook nog als separaat stuk, de motie afhandelen. Want anders gaan we hier nu heel ...

De heer Van der Linden: Ik heb twee keer en één separaat stuk aan u raad gestuurd en u kwam er niet uit. Dus ik hoor het ... U niet persoonlijk, want u komt er altijd wel uit. Maar de vergadering vond het best ingewikkeld om daar iets van te vinden. Het laatste voorstel was afgewezen, prima. Maar de motie ligt er nog, dus we moeten er wel wat mee. Dus we komen er wel op terug, we komen er op terug in de mobiliteitsvisie, maar ook dan moet u daar wel iets van vinden. En als er meer informatie nodig is, heel veel andere informatie dan wat we u hebben geboden, is er nu eigenlijk niet, denk ik.

De voorzitter: Eerst mevrouw Kamphuis en dan de heer Gorter.

De heer Gorter: Ja, dank u wel voorzitter. Toch nog even terugkomend ...

De voorzitter: Ik zei: eerst mevrouw Kamphuis en dan de heer Gorter.



Mevrouw Kamphuis: Dank u wel voorzitter. Vanmiddag hadden we een vergadering op de staat over de wijk. En toen kwam mijn vraag van verleden week naar voren: kunnen we een rotonde krijgen bij de Jumbo? Dat is vanwege de veiligheid.

De heer Van der Linden: Dat is wel een detail, want we hebben het hier over de mobiliteitsvisie tot 2040. Maar bij de Jumbo is een, op die plek willen we graag iets anders doen dan wat er nu ligt. Ik denk dat gezien ruimte dan een verkeerslicht installatie, meer voor de hand ligt dan een rotonde. Een rotonde vergt namelijk heel veel ruimte, zeker als die op een weg is waar je 50 mag. Daar is geen plek voor, denk ik. Maar dat vergt iets anders dan wat we nu bespreken denken.

De voorzitter: Ja, dat is inderdaad wat verder gevorderd detail.

Mevrouw Kamphuis: [*Buiten de microfoon*]

De voorzitter: Nou nee, een kleintje dan.

Mevrouw Kamphuis: Dus ik krijg toezegging dat u er wat mee gaat doen?

De heer Van der Linden: Nee. Kijk, wij vinden die plek ... Ik vind het allereerst absurd dat er mensen zijn, ook nu, die zitten in een huisje en denken: ik ga morgen 110 rijden op een plek waar je 50 mag, tof idee. Absurd. Die mensen blijven, ik vind dat zulke mensen niet op de openbare weg moeten in een auto. Maar goed, daar ga ik niet over. We hebben die weg goed ingericht en hij is veilig. Alleen op zulke plekken kun je wel, die enkeling die het doet, moet je eigenlijk tegen zichzelf in bescherming nemen en zeker tegen de samenleving. En we hebben gezien dat daar eigenlijk wel een plek is, waar je een verkeerslicht zou willen aanbrengen. Maar dat gaat niet zomaar. Daar hebben we ook het overleg nodig met de grondeigenaar en de plek is sowieso wat ingewikkeld. Dus ik zeg niet toe dat we het gaan regelen. Maar dit is wel iets wat we wat we graag zouden willen doen.

De voorzitter: De heer Gorter, u mag.

De heer Gorter: Ik durf bijna niet meer. Even het twaalfde puntje nog even, over die afschaffing uiteindelijk, die sterfhuisconstructie van die tweede vergunning. Het is op dit moment wel zo, dat als je toch een tweede auto hebt en je moet hem kwijt in een parkeervergunning, dan kan dat alleen maar van maandag tot met vrijdag. Niet van zaterdag op zondag. Dus een jaarabonnement om een auto te parkeren dat is leuk, dat kan van maandag tot en met vrijdag. Maar voor zaterdag en zondag moet je een andere oplossing verzinnen dus ik zou wel graag meegeven daar iets mee te doen, want anders wordt het lastig.

De heer Van der Linden: Dat snap ik. Ik zie hem als technische, nou nee, ik zie hem eigenlijk als wens. En daar gaan we even naar kijken. Ik kijk nu even naar rechts, maar er wordt heel goed op telefoontjes gekeken nu. Dus dat pikken we mee.

De voorzitter: Twee-twee, dat is iets anders. Laten wij verder gaan.

De heer Van der Linden: We hadden nog een paar vragen ook over; de ruimte in de binnenstad is beperkt. En er is heel veel behoefte aan extra fietsparkeren. U heeft in het fietsplan gezien dat daar wel ruimte voor wordt gemaakt, ook financieel. Ik denk niet dat we dan klaar zijn. Dus ja, ook dit moet een plek krijgen, ook in de mobiliteitsvisie. Eigenlijk is dat ook wel een wens die al voortvloeit uit de binnenstadsvisie, die begin vorig jaar is vastgesteld. Dus dat heeft de aandacht. We hebben een plek waar we ieder geval een nieuwe stalling gaan inrichten, maar dan zijn we nog niet klaar. Maar dit heeft de aandacht. Ik denk dat ik hier even stop.

De voorzitter: De heer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, er werd vorige week ook nog de suggestie gedaan, de vraag gesteld, maar daar heb ik nog niks over gehoord; of het zou helpen om de doorstroming voor zowel auto's, maar ook de ruimte voor fietsers en voetgangers te bevorderen, door het instellen van eenrichtingsverkeer of lus richting de binnenstad, of andere moeilijk toegankelijke wijken, zoals het bijvoorbeeld ook in Utrecht gedaan wordt. En wij zouden het best een aardig idee vinden, ook voor Dordt, maar we zien het hier niet in terug. Hoe kijkt u daar tegenaan?

De heer Van der Linden: U ziet het hier niet in terug. We nemen deze gedachte wel mee in de uitwerking, in de ontwikkeling van de mobiliteitsvisie. Zoals ik zei: we zijn wel net een tikje andere stad qua ligging, dan al die steden met een rondweg. Dus dat maakt het soms wat lastig, omdat je als je alles eenrichtingsverkeer maakt, dan moet je wel heel ver omrijden wil je weer terugkeren naar je beginpunt. Maar ik snap de wens, dus we nemen hem mee bij de ontwikkeling van het plan.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, dan zou ik het wel fijn vinden, anders moet ik weer amendementen erover indienen, als dat als toezegging genoteerd kan worden formeel.

De heer Van der Linden: Ik krijg in mijn linkeroor, dat is mijn slechtste oor trouwens, toegefluisterd dat het in de visie staat. Dus het staat ergens in de tekst, dus dat is de toezegging. We nemen hem mee bij de uitwerking van het mobiliteitsplan.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, ik heb echt gezocht op het woord eenrichting. Dat komt er één keer in voor. Dat gaat over kleine straatjes waar de auto te gast is. En dat is wat anders als dat je er op de doorgaande routes ... Ja, zo staat het er. Ik heb het net nog even nagekeken. Dus het staat echt anders in de visie dan u nu zegt.

De heer Van der Linden: Mag ik een verhelderingsvraag stellen, want dan hebben we hem eventjes scherp. Kijk, we hebben natuurlijk een aantal hele grote routes in en uit de stad. Bijvoorbeeld Laan der VN, Merwedestraat, Oranjelaan. Daar kan ik me niet van voorstellen dat u zegt: die moeten helemaal eenrichtingsverkeer worden. Kunt u aangeven aan wat voor soort routes dan denkt?

De heer Van der Kruijff: Ik zeg niet dat het daar moet. Maar een voorbeeld wat je zou kunnen geven, is bijvoorbeeld: we weten allemaal dat we ruimte hebben - gevaarlijk onderwerp - op de Bankastraat. We weten allemaal dat de Crayensteynstraat ingewikkeld is, we weten allemaal dat de Krommedijk druk is. Daar zou je gewoon een rondje van kunnen maken, om maar eens even het denken aan te geven. En misschien dat het op andere plaatsen ook kan.

De heer Van der Linden: Oké ik zeg even duidelijk toe dat we deze gedachten meenemen. En als u hem niet terugvindt over een half jaar, dan weet ik ook wat er dan gevraagd gaat worden.

De voorzitter: Oké. Ik denk zomaar dat er nog heel veel vragen zijn, heel veel opmerkingen zijn. Ik voel mezelf ook heel ongemakkelijk nu om te zeggen: dit is het dan. Dus we zitten even van, wat gaan we nu met dit stuk doen? Ik zal eerst even twee andere punten noemen die wat makkelijker zijn. We hebben het net gehad over de motie dertig in zijn drie. Daarvan is gezegd; die komt terug in de mobiliteitsvisie. En ik zie de heer Van der Meer knikken, dus dat is goed. Daarnaast hebben we nog even de vraag aan het CDA, of het initiatiefvoorstel Fijn Fietsen in Dordrecht ook ter besluitvorming op de raadsagenda moet komen, of dat het CDA zegt: we vinden toch voldoende punten terug in de uitgangspuntennotitie mobiliteitsplan 2040.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, we hebben afgesproken dat zowel het fietsplan als dit plan natuurlijk, even kijken of dat A: door de raad wordt aangenomen, al dan niet geamendeerd. En pas daarna kunnen we beoordelen of het voldoende is afgedekt. Het ziet er een heel eind naar uit overigens, maar we willen wel even apart beoordelen. Dus niet op dit moment nog.

De voorzitter: Oké, dan is dat ook. En dan komen we nu dus even bij het raadsvoorstel. Kan dit zo doorgestuurd worden naar de raad als een hamerstuk? Ik denk het niet. Ja? Als hamerstuk? Nog meer bieders? De heer Groenewege.

De heer Groenewege: Wij hebben wel wat ideetjes als Partij voor de Dieren, dus graag niet als hamerstuk.

De voorzitter: Dus dat wordt een bespreekstuk komende dinsdag. Dan wil ik voorstellen dat u met moties en amendementen komt. Zelden wordt u uitgenodigd om met zoveel mogelijk moties en amendementen te komen. Misschien is het een idee om het ook met elkaar - waar bemoei ik me mee - af te stemmen, zodat dezelfde amendementen, of dingen misschien in elkaar geschoven kunnen worden. Ja, laten we het zo maar doen. De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u voorzitter. Als het als stuk op de agenda komt, zijn er natuurlijk twee smaken. Of gewoon als bespreekpunt, waarbij we alles wat we hier hebben gezegd, bij wijze spreken opnieuw kunnen doen. Of alleen aan de hand van ingediende moties en amendementen. Mijn voorkeur, of onze voorkeur, zou de laatste variant hebben. En dan is natuurlijk ook de vraag: hoeveel tijd, spreektijd is er dan nodig?

Ik zou denken dat bijvoorbeeld twee minuten goed zou kunnen, het hangt misschien een beetje af van het aantal moties en amendementen. En als er niets komt, dan hoeven we het er ook niet over te hebben.

De voorzitter: Nee, zo is het. Ik wil het voorstel overnemen om inderdaad met moties en amendementen te komen. Spreektijd van twee minuten moet denk ik voldoende zijn, als u zich allen beperkt tot even een korte weergave van wat u vindt over een motie of amendement, zonder in details te vervallen van allerlei klinische lessen over hoe dingen ook in elkaar kunnen zitten. Ja, ik noem het maar even. Ik heb echt deze commissie ook wel weer veel geleerd hoor, op een heleboel punten. Maar, ja willen we toch werkbaar houden en de wethouder heeft ook al gezegd: er komt nog een mobiliteitsvisie, waarin onder andere parkeerbalans aan de orde komt. Ik weet, dit stuk wat voorligt, is best wel complex. Het is niet alleen een uitgangspuntennotitie, er zit veel meer aan vast, dus het is allemaal plus, plus, plus. En als we hier ja tegen zeggen, dan is die plus, plus, plus, geldt dus ook waar heel veel vragen en bedenkingen nog over zijn. Dus ik wil voorstellen voor de komende raadsvergadering amendementen en moties. En alleen naar aanleiding van die moties en amendementen bespreking, dus niet een verhandeling eromheen.

De heer Damen: Voorzitter, ik begrijp dat niet. Er zijn hier drie partijen, of drie fracties die aangeven dat ze dit niet als hamerstuk willen behandelen. Daarmee staat het stuk ter discussie in de raad ongeacht of je over moties of amendementen praat.

De voorzitter: Mijnheer Damen, het is gewoon ook om te zeggen: we gaan niet de commissies helemaal overdoen. U kunt met...

De heer Damen: Dat is niet aan u.

De voorzitter: Mijnheer Damen, ik mag wel even uitspreken. U kunt amendementen indienen op het stuk, u kunt moties indienen. En aan de hand van die stukken, gaan we het stuk bespreken. En dat is hoe we het...

De heer Damen: Ik vind dat principiële onjuist.

De voorzitter: Dat mag u vinden, zeker. De heer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Ik heb wel een praktisch punt hierbij. We hebben namelijk op advies van de griffie, wat overigens een heel een goed advies was, deze commissievergadering gedaan aan de hand van de uitgangspunten. Dat zijn er veertien en daar hebben we ons allemaal op gefocust. Nu staat dat stuk natuurlijk vol veel meer tekst dan die veertien uitgangspunten. Dus daar doen we natuurlijk met zijn allen niet heel veel recht aan als we zeggen: dat moeten we nu vast gaan stellen, zonder dat we het hier hebben besproken, omdat we eerst gefocust hebben op die veertien uitgangspunten. Nou kan ik daar wel in de motie of amendement wel weer een mouw aan passen hoor, maar ik vind dat toch nog wel een ingewikkeld onderwerp.

De voorzitter: Ik denk dat de heer Damen daar ook min of meer op doelt. Ik zie hem knikken, dus gelukkig klopt dat. Hoe daarmee om te gaan? Ik gaf het net ook al aan, het uitgangspunten met plus, plu, plus heel veel eromheen.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, mag ik een vraag dan daarover aan het college wat de bedoeling is? Zou het erg zijn als wij zeggen: we stellen de veertien uitgangspunten vast, punt. Zonder al die plussen. Natuurlijk hebben we gelezen, als er hele gekke dingen in staan, dan zeggen we er wat van. Maar zonder dat je er straks mee om je oren wordt geslagen; je hebt ermee ingestemd.

De heer Van der Linden: Ik denk dat het ons heel erg helpt, als je die veertien uitgangspunten - en eventueel amendeert u er één of voegt er een aan toe, dat kan allemaal, want dat is zo kernachtig mogelijk langs welke lijn we het ontwikkelen - dat helpt denk ik enorm als u die vaststelt. En als daar de bespreking met name op gericht is, op moties, amendementen of ideetjes, zoals de heer Groenewege zegt, rond die veertien punten, dan hebben we een goed richtsnoer om ons verder het komende halfjaar op die mobiliteitsvisie te richten. En natuurlijk, heel veel van wat in het achterliggende stuk staat, gaat u op een of andere wijze ook terugzien. Maar die veertien punten zijn voor ons heel belangrijk.

De voorzitter: Ik krijg net iets heel goeds ingefluisterd. Dan zal het raadsvoorstel zoals het nu voorligt, hoe erover besloten moet worden, zal de besluitvorming aangepast moeten worden. En daar gaan we dan nog voor zorgen, zodat we echt puur over die uitgangspunten een beslissing nemen en niet wat er verder achterligt. En daar zorgt de griffie voor? Daar gaan we naar kijken, wordt gezegd.

De heer ...: Dank u wel, dat helpt enorm.

De voorzitter: Wordt dat gesteund door iedereen om dat op deze manier te doen. Mijnheer Kuhlmann?

De heer Kuhlmann: Een vraag. Want in mijn beeld zou dat dan betekenen dat het mobiliteitsplan Dordrecht 2040 door het college wordt ingetrokken. En dat we het dan alleen over die veertien uitgangspunten hebben. Een tussenin variant lijkt me heel ingewikkeld, als we hem dan wel vaststellen.

De voorzitter: Heel goed dat u dat opmerkt, die verduidelijking. Want ik denk dat er meer mensen misschien daarmee worstelen. De heer Van der Linden geeft daar een antwoord op.

De heer Van der Linden: U heeft in maart een startnotitie vastgesteld, met hele grote meerderheid zelfs, u heeft ons de opdracht gegeven: maak een mobiliteitsvisie. Omdat we weten: er zit een jaar tussen, leek het ons handig om even - en dat doen we nu - het goede gespekt te hebben; we hebben eigenlijk wel ietsje meer guidance nodig langs welke lijnen moeten we gaan schrijven en onderzoeken. Dat zijn die veertien punten. Als we die veertien punten hebben, als we die vast kunnen stellen, dan weten we; het moet echt langs deze lijnen gebeuren.

Wat erachter ligt, die veertig pagina's waar heel veel inzit, wat natuurlijk letterlijk of figuurlijk of min of meer uitgewerkt terug gaat komen in de mobiliteitsvisie, stelt u pas vast als u de mobiliteitsvisie heeft, volgend jaar in het tweede kwartaal. Die veertien punten zijn van belang, denk ik, om door de raad vast te stellen, zodat wij verder kunnen.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, omdat we allemaal dezelfde verwachting hebben, stel ik voor dat we gewoon het amenderen en dat we dan het mobiliteitsplan voor kennisgeving aannemen. Want zo heet dat dan formeel.

De heer Van der Linden: Mag ik nog even, want ik maak mij een beetje zorgen. Het mobiliteitsplan neemt u niet voor kennisgeving aan; er ligt geen mobiliteitsplan. Er liggen veertien punten met een notitie eronder. En een mobiliteitsplan komt volgend jaar tweede kwartaal.

De voorzitter: Nog één poging van de heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Het voorgestelde besluit is Uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan 2040 vast te stellen. Als je daar nou van maakt: die uitgangspuntennotitie als voor kennisgeving aan te nemen. En de uitgangspunten, die veertien punten die daarin geformuleerd zijn, vast te stellen?

De voorzitter: Ik zie mee eens, mee eens, niet mee eens. De heer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, ik wil juist over die veertien uitgangspunten praten en ook ter discussie stellen.

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dan ben ik toch nog even benieuwd, excuses dat ik op de procedure nog even doorga, maar op het moment dat we de ... Het zou natuurlijk heel goed kunnen zijn, dat aan de hand van amendementen, de uitgangspunten anders worden dan zoals ze hier staan. Op dat moment is zou er een mismatch kunnen zijn tussen de uitgangspunten zoals door de raad vastgesteld en de uitgangspuntennotitie, die we dan op hetzelfde moment voor kennisgeving aannemen. Dus eigenlijk vind ik het onhandig om die in hetzelfde besluit te koppelen, dan krijg je een hele gekke constructie. Ik denk dat het slimmer is, om ze op te knippen zodat je eerst de uitgangspunten hebt. Als we daar dan de bespreking toe beperken en vervolgens kijken; als het niet gewijzigd is, dan is die uitgangspuntennotitie nog helemaal passend. Als er wel dingen in veranderen, moet natuurlijk ook die uitgangspuntennotitie aangepast worden, anders past het niet bij elkaar.

De voorzitter: Volgens mij, als je een uitgangspunt amendeert, dan wordt dat het uitgangspunt. En dat is waar we met zijn allen naar kijken. En uiteindelijk liggen daar veertien uitgangspunten geamendeerd of niet geamendeerd. En dat is het totale pakket, lijkt mij. U wilt nog één poging doen, want we gaan nu heel...

De heer Van der Linden: Maar dit zou de beslissing kunnen helpen volgende week. Ik snap wel wat de heer Kuhlmann zegt: stel dat die veertien worden er vijftien of elf. Er wordt iets gewijzigd. Dan ga je stukken tekst die erachter liggen, misschien wel of niet nodig hebben. Ik ga even veertig seconden checken hoe erg dat is.

De voorzitter: De heer Gündogdu heeft ook nog een vraag.

De heer Gündogdu: Voorzitter, even echt voor de zekerheid; ik kan dus ook het voorstel zoals het er nu ligt amenderen? Mooi.

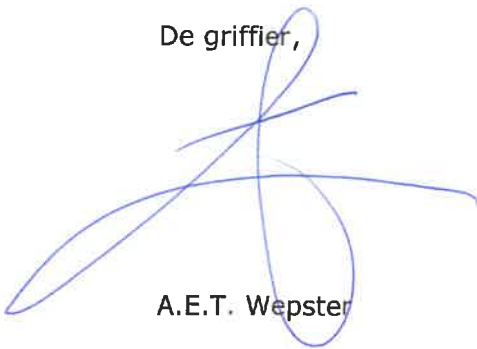
De voorzitter: De uitkomst.

De heer Van der Linden: Wij kunnen heel goed verder werken als de, laat ik zeggen, de veertig achterliggende pagina's waar Uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan 2040 op staat, gewoon beschouwen als bijlage. Als u behoefte heeft, collectief, om een technisch amendement vanuit de griffie voor te bereiden, dan zou ik zeggen: haal die uit de besluittekst, die notitie. En stel alleen de veertien punten in het raadsvoorstel vast, of doe daar moties op of amendementen op. Dus technisch amendement, waarbij de Uitgangspuntennotitie Mobiliteitsvisie 2040 als bijlage beschouwd, die stellen we niet vast. Die wordt gewoon meegenomen natuurlijk en zit in de hoofden en de harten. Maar de veertien punten die stellen we vast, al dan niet geamendeerd of aangevuld.

De voorzitter: Ik krijg van de griffie een: ja, daar wordt voor gezorgd. Ik zie iedereen blij knikken. Ik vind het knap. Het is kwart over elf, tien voor half twaalf. Dank u allen voor uw uithoudingsvermogen, welterusten voor straks en gezond weer op.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 7 november 2023.

De griffier,



A.E.T. Wepster

De voorzitter,



A.W. Kolff

