

**VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT -
DORDTSE DINSDAG, D.D. 23 mei 2023**

Vergaderzaal 5

1. Initiatiefvoorstel Fijn fietsen in Dordrecht fractie CDA

Voorzitter: De heer Struijk
Griffier: De heer Verkooijen
Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Damen (PvdA)
Dhr. De Feijter (CU-SGP)
Dhr. Gündogdu (Op Ons Eiland)
Mevr. De Heer (FvD)
Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)
Mevr. Kamphuis (SP)
Dhr. Klerk (CDA)
Mevr. Kruger (GroenLinks)
Dhr. Van der Kruijff (CDA)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Dhr. Laban (CU-SGP)
Dhr. Roggekamp (Gewoon Dordt)
Dhr. Safranti (DENK)
Mevr. Stolk (VSP)
Dhr. Uysal (GroenLinks)
Dhr. Wringer (Beter Voor Dordt)

Portefeuillehouders: R. van der Linden

De voorzitter: Goed, beste mensen, het is half acht geweest, dus ik stel voor dat we gaan beginnen, want ik denk dat we onze tijd nodig hebben. Ik heet u allen hartelijk welkom, de raads- en commissieleden, wethouder Van der Linden namens het college. Voordat ik de rest van het verhaal doe ... Uiteraard ook de kijkers, die zijn welkom en de vertegenwoordigers van de pers. Voordat ik de rest van het verhaal ga doen, ga ik eventjes degenen die aan tafel zitten vragen zich voor te stellen en ik ga beginnen bij mijnheer Safranti.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter. Safranti van DENK Dordrecht.

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

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

De heer Uysal: Abdullah Uysal, GroenLinks Dordrecht.

Mevrouw Kruger: Kitty Kruger, GroenLinks Dordrecht.

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

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

Mevrouw Kamphuis: Meta Kamphuis, SP.

De heer Verkooijen: Bas Verkooijen, commissiegriffier.

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

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

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie-SGP fractie.

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

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

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

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op Ons Eiland.

Mevrouw Stolk: Margret Stolk, VSP. Ik ben mijn bordje vergeten.

De voorzitter: We kennen u, mevrouw Stolk. Ik denk dat de meeste mensen de wethouder, die eventjes weg was, ook wel kennen. Wethouder Van der Linden voor degenen die dat nog niet gehoord hadden. U wilt zich nog even voorstellen?

De heer Van der Linden: Geen bordje bij me, nee.

De voorzitter: Nou, ik heb wel een bordje. Ik ben vanavond uw voorzitter, mijn naam is Leen Struijk. Het gaat vanavond over het initiatiefvoorstel van het CDA Dordrecht 'Fijn fietsen in Dordrecht' en we doen dat direct oordeelsvormend. Bij zo'n vergadering hebben wij een quorum nodig van acht fracties. Nou, daar zitten we ruim boven, dus het voorstel mag zich in ieder geval in een goede belangstelling verheugen. Even een korte toelichting. 14 maart heeft het CDA het initiatiefvoorstel ingediend. De agendacommissie heeft besloten om het direct oordeelsvormend te agenderen, waarbij de reactie van het college kan worden betrokken. De RIB met wensen en bedenkingen, die is door het college naar de raad gestuurd en die hebben jullie bij de stukken gevonden. O, dat gaat even fout. Geeft niet, dan ga ik gewoon even hier verder. Hoe gaan we dat doen? De opzet is, omdat het college in haar wensen en bedenkingen een andere insteek kiest dan het initiatiefvoorstel, wordt aan het CDA gevraagd om zo meteen even kort een toelichting te geven hoe zij tegen de reactie van het college aankijken. Dit ook om het vertrekpunt voor ons helder te maken om de oordeelsvormde bespreking ook goed te kunnen doen, want het is oordeelsvormend, we gaan dus niet allemaal technische vragen stellen.

Via de laatste donderdagbrief is iedereen op de hoogte gesteld dat het presidium heeft besloten om de opzet van de oordeelsvormende besprekingen te wijzigen. Vanaf nu gaan we gelijk in de eerste termijn met elkaar in debat, dus er is ruimte voor woordvoering, er is ook ruimte voor interruptie. Daarna krijgen we een korte reactie van het CDA op de wensen en bedenkingen van het college. Nee, daar gaan we zo meteen beginnen. Dan krijgen we de eerste termijn, dan kunnen dus de fracties wat zeggen, met uitzondering van het CDA, want die zijn dan al geweest. Daarna krijgen we een reactie van het CDA op de eerste termijn van de fracties. Dan krijgen we een reactie van de portefeuillehouder en daarna krijgen we de tweede termijn en jullie weten, in die tweede termijn is echt de bedoeling binnen een minuut kort je standpunt weer te geven over wat er besproken is en hoe dat jou geraakt heeft, wat dat voor je standpunt betekent. Vervolgens gaan we het afronden met een conclusie: hoe gaan we hiermee verder? Dat zullen we dan denk ik tegen die tijd wel zien. We hebben anderhalf uur, ik denk dat we een half uur over moeten houden voor de reactie van het CDA en de wethouder en vervolgens de tweede termijn. Dus ik wil eigenlijk binnen een uur gewoon klaar zijn met de eerste termijn. Ik denk dat een heleboel partijen er wel iets van vinden. Laat ik eens origineel doen, meestal doe ik het op volgorde. Wie wil de aftrap verrichten? Ja, jullie nog. Natuurlijk, sorry. Voorzitter?

De voorzitter: Nee, mijnheer Safranti. Excuus, u mag zo. Maar we hadden afgesproken dat het CDA eerst nog eventjes ...

De heer Safranti: Ik wil alleen wat toelichten, vragen, want u zei: het is een oordeelsvormende commissie. Is het in dit geval dan ook toegestaan om toch technische dingen te vragen, of niet?

De voorzitter: Dat is niet de bedoeling, want dan komen we echt aan het debat niet toe. Als u nog technische vragen heeft, en ik zou het me voor kunnen stellen bij dertig adviezen, doe het dan schriftelijk.

De heer Safranti: Nee, prima. Nee, omdat we geen beeldvormend hebben, daarom.

De voorzitter: Heel duidelijk.

De heer Safranti: Dank u wel.

De voorzitter: Ik ga het woord geven aan iemand van het CDA.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, één punt van orde. Het is natuurlijk gebruikelijk dat in oordeelsvormende commissies één woordvoeder per fractie is. Omdat wij samen de indiener zijn hebben we ook met de griffie van tevoren gevraagd of het akkoord is dat wij ook samen antwoorden. Dat wil ik nog even weten of we dat gaan doen. En mijnheer Klerk, die geeft de kick-off.

De voorzitter: Ja, klopt. Dat is hetzelfde als dat inderdaad gebeurd is met het initiatiefvoorstel wat de heer De Feijter samen met de heer De Heer voorbereid had.

Toen hebben ze dat ook keurig met een een-tweetje gedaan en dat gaan deze heren dus ook doen. Ik ga het woord geven aan ik denk mijnheer Klerk als eerste.

De heer Klerk: Dank u wel, voorzitter. Fijn dat vandaag het door ons ingediende initiatiefvoorstel Fijn fietsen in Dordrecht in de commissie voorligt. Collega Van der Kruijff en ik hebben kennis genomen van de wensen en bedenkingen van het college en die laten zich samenvatten in een antwoord in drievoud: of we doen het al, of we hebben geen geld, of er wordt verwezen naar toekomstige stukken. Dat vinden wij teleurstellend. Als ons voorstel tot één ding oproept, is het wel een omslag in denken. Het college geeft als beleidswijziging aan het STOMP-principe te omarmen en daar speelt het initiatief nu juist op in. Vraag die aan de commissie voorligt is hoe zij tegen deze denkomslag aankijken. Punt één in de informatiebrief ten aanzien van de geïnventariseerde onveilige situaties merk ik op dat wij die niet hebben bedacht, maar dat die van de inwoners van Dordrecht komen. Het is niet de urgentie van twee CDA-raadsleden, maar de urgentie van de inwoner van Dordrecht. Ten opzichte van het tweede punt, dat gaat over de fietser meer ruimte geven. Dit is wel precies waar het volgens ons om gaat. We roepen het college op om een denkomslag te maken. Als Dordrecht het STOMP-principe wil omarmen, moeten er keuzes gemaakt worden. Een verwijzing naar de Fietsnota uit 2014 en aanbevelingen uit het CROW geven geen blijk van een denkomslag en nieuw beleid vanwege de nieuwe STOMP-prioriteiten. Laten we beginnen met een nieuwe visie. Vanuit die nieuwe visie kunnen we zien wat en in welk tempo aanpassingen haalbaar zijn, onder andere financieel. Een visie heeft een horizon van langer dan vier jaar. Zoals de wethouder dat ook bij de Cultuurnota opmerkte, zouden we dat ook moeten doen met betrekking tot het fietsen in Dordrecht. Kortom, wat ons betreft ligt de vraag voor hoe andere fracties tegen de genoemde denkomslag aankijken dat verkeerssituaties worden bekeken vanuit het perspectief van de fietser, dat hoofd- en snelfietsroutes herkenbaar worden, wat de kleur van het fietspad dan ook wordt. Het CDA is heel benieuwd of de andere fracties die mening delen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Klerk. Ja, dat doet hij automatisch. Goed, ik was daarnet abusievelijk vergeten dat het CDA eerst zou komen. Ik ga nu toch de vraag stellen: wie mag ik als eerste het woord geven? Wie wil reageren op de denkomslag van het CDA die zij voorstaan, of zeggen: maar ik hou het veel liever bij het oude, want enzovoort, enzovoort. De heer De Feijter.

De heer De Feijter: Als er niemand begint, dan doe ik het wel. Dank u wel, voorzitter. Net zoals het CDA heeft ook de ChristenUnie-SGP de veiligheid van fietsers hoog in het vaandel staan. Dordtenaren zouden zoveel mogelijk gestimuleerd moeten worden om de fiets te pakken, of om te lopen. De lijn die de afgelopen jaren is ingezet heeft al geleid tot een hoop verbeteringen op dit gebied en het doorzetten van die lijn kan dan ook zeker rekenen op onze steun. Ten aanzien van de twee concrete punten waarop het initiatiefvoorstel maatregelen voorstelt. Het eerste zijn er echt geïnventariseerde locaties, die vallen grotendeels samen met de knelpunten die zowel de Fietsersbond als het college bijhouden. Dat onderstreept ook dat er hier wel degelijk wat moet gebeuren. Daarom zijn we ook benieuwd naar het uitvoeringsprogramma Fiets 2023-2026 wat binnenkort naar de raad komt waarin het college ook maatregelen voorstelt.

Ten aanzien van punt twee, dat gaat over het introduceren van herkenbare bewegwijzerde hoofdfietsroute met vlotte doorstroming. De ChristenUnie-SGP staat ook voor sociaal veilige fietsverbindingen tussen wijken en de binnenstad. Daarnaast moeten fietsroutes comfortabel zijn en duidelijk als fietsroute vormgegeven. Wij lezen dat het college dezelfde ambities heeft en we vertrouwen daarom op hun uitvoering. Tot slot, voorzitter. Ook de ChristenUnie-SGP is voorstander van de omslag in denken waar het CDA het over had. We vinden het STOMP-principe een uitstekend ontwerp-principe hiervoor, waarbij prioriteit wordt gegeven aan lopen en fietsen. Want dat is dan natuurlijk de volgorde, niet fietsen op één, maar lopen op één en fietsen heeft alsnog een hele hoge prioriteit, waarvan akte. Die omslag in denken is gelukkig ook al wel gemaakt door het aannemen van de Startnotitie Mobiliteit 2040 en we wachten daarom met smart op de uitwerkingen hiervan in het Mobiliteitsplan 2040. Het lijkt ons correct om niet op de zaken vooruit te lopen en het college niet in de wielen te fietsen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer De Feijter. Helder, denk ik. Wie wil dat aanvullen, of ertegenin gaan? Ik zag eerst mevrouw Kruger en daarna geef ik de heer Kuhlmann het woord en dan zullen er vast daarna wel weer meer volgen. Mevrouw Kruger.

Mevrouw Kruger: Voorzitter, dank u wel. Laat ik ook beginnen met de complimenten aan het CDA, dat er veel tijd in heeft gestopt om tot het mooie resultaat te komen dat voor ons ligt. Complimenten, want het ziet er prachtig uit. Voor zover ik begrijp zijn Jan en alleman gesproken en heeft men kosten nog moeite gespaard om situaties ter plekke te gaan bekijken. Maar laat ik vooral ook complimenten geven aan de ambtenaren die het initiatiefvoorstel zeer serieus hebben bekeken en het op haar merites heeft beoordeeld en van commentaar voorzien. De onderzoeksresultaten kunnen wij als GroenLinks Dordrecht grotendeels onderschrijven. Voorrang aan aanpak de onveilige verkeerssituaties voor fietsers en fietsers meer de ruimte geven. Dat groene fietspad, dat is een beetje ingewikkeld. Groen zou u denken, net als CDA en GroenLinks, geweldig. Maar zoals wij groen schrijven in ons logo, rood, het sociale stukje houden we toch liever bij de originele kleur die iedereen al vanuit nature herkent. En we vragen ons een beetje af: wat is nu de meerwaarde van dit voorstel op dit moment? Want, voorzitter, na een kort onderzoekje van mijn kant kom ik tot de ontdekking dat men niet op de hoogte was van het initiatiefvoorstel van onze hand uit 2014. Wel genoemd nadat we het hebben uitgereikt, in het huidige voorstel als waarvan akte. Dan kom ik ook tot de ontdekking dat na een telefoontje met de Fietsersbond dat deze het CDA verschillende keren heeft benaderd voor een gesprek over dit voorstel, maar dat het nooit tot een gesprek is gekomen. Leert mij dat de Fietsersbond nog steeds structureel betrokken is bij het opstellen van een fietsbeleid en het bijbehorende uitvoeringsprogramma. Leert mij dat de Fietsersbond een uitgebreide zienswijze heeft gegeven op het initiatiefvoorstel, waarbij zij het CDA zeker complimenteert met de gevonden aanbevelingen, maar tegelijkertijd ook vraagtekens zet bij sommige uitvoeringsmogelijkheden, bijvoorbeeld de drempels waar fietsers overheen moeten. Ze noemen dat dan toch wel een beetje van fietsertjes pesten, dat je dan in plaats van vlot door kan rijden over die hobbels heen moet.

En het belangrijkste, dat ik inmiddels weet is dat er al jaar en dag voor enkele miljoenen aan uitvoeringsprojecten op de plank liggen die grotendeels worden ingezet bij nieuwe aanleg vanwege een herstel van oude wegen, maar dat er maar onvoldoende geld per jaar beschikbaar is om alles direct aan te pakken. Verkeersveiligheid vergroten is prioriteit voor het CDA, ook voor GroenLinks Dordrecht. We kijken dan ook zeker uit, wat de ChristenUnie-SGP ook net zei, naar het uitvoeringsprogramma waarvan we verwachten dat een goede financiële paragraaf ...

De voorzitter: Mevrouw Kruger, u heeft een interruptie van mijnheer Damen.

Mevrouw Kruger: Dat mag.

De heer Damen: Mevrouw Kruger had het net, voorzitter, over geen geld, of wel geld dat nodig is. Dan vraag ik me af: is GroenLinks nou bereid om meer geld in te zetten om allerlei plannen waar al veel langer over gedacht wordt en aan gewerkt wordt, om die ook dan snel te realiseren, of wachten tot 2040 tot het hele plan is afgehandeld?

Mevrouw Kruger: Dat wachten tot 2040 ...

De voorzitter: Mevrouw Kruger.

Mevrouw Kruger: Dank u wel, voorzitter. In antwoord op wat de heer Damen net vraagt, afwachten tot 2040, ik denk niet dat dat nodig is. We hebben in de antwoorden van het college ook gezien dat er een uitvoeringsprogramma al eigenlijk in de loop is, dus er wordt al gewerkt. Er worden nu aanvullingen gedaan. En ja, zoals de PvdA vraagt, er moeten andere keuzes gemaakt worden om meer financiën vrij te maken om de forse veranderingen die we nodig hebben voor beter fietsbeleid, om die te realiseren. Als dat mogelijk is, zullen wij ons zeker gaan inzetten om meer financiën vrij te maken hiervoor. Voorzitter, als GroenLinks zijn wij ook zeker voor het omdenken, waarbij we echt de eerste twee stappen, stappen en trappen, als prio willen zien, maar naast elkaar gezet en niet zoals in het voorstel van CDA is dat mogelijk het trottoir ingeboet gaat worden indien het fietsen veiliger en fijner maakt. Misschien hebben wij dat in deze nota verkeerd begrepen, maar dan hoor ik het nog graag van het CDA. Voorzitter, we zijn zeer blij dat het CDA de moeite heeft genomen het fietsbeleid nog eens tegen het licht te houden, waaruit onder andere blijkt dat er veel punten nog te verbeteren zijn. Ik sluit af, voorzitter. Ik herinner me een zeer uitgebreid integraal fietsplan van 2014, dat volgens mij nog steeds opgeld doet. Naar mijn idee is dat bij de huidige raad niet helemaal scherp op het netvlies. Mogelijk dat we, nadat het nieuwe uitvoeringsprogramma in onze mailboxen is beland, een agenderingsverzoek kunnen indienen voor een beeldvormende sessie, waarbij we het initiatiefvoorstel van het CDA meenemen.

Mevrouw Stolk: Voorzitter?

De voorzitter: Mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Even een verhelderende vraag aan mevrouw Kruger, want ik kan me nog herinneren dat we ooit eens ook een initiatiefvoorstel of een motie hebben gehad en dat Dordrecht bij een van, nou ja, die wilde de grootste fietsstad van Dordrecht worden. Bedoelt u dat?

De voorzitter: Mevrouw Kruger, geeft u antwoord.

Mevrouw Kruger: Dank u wel, voorzitter. Wat bedoel ik met, dat het nu weer bij ons in de mailbox komt?

Mevrouw Stolk: Nee, u geeft aan, het beleid wat in 2014 was, toen wilde Dordrecht de grootste fietsstad van Dordrecht worden.

Mevrouw Kruger: Klopt.

Mevrouw Stolk: Volgens mij was dat zelfs nog van ChristenUnie-SGP uit die tijd.

Mevrouw Kruger: Wij hebben een initiatiefvoorstel geschreven toen, een boekje, dat hebben we uitgedaan. En we hebben al die jaren inderdaad samen met ChristenUnie-SGP daarin opgetrokken. De heer Van der Linden is zelfs ambassadeur geworden van de fiets voor Dordrecht en omstreken, dus dat was allemaal prima geregeld. En ja, dat bedoel ik inderdaad. We hebben toen ook verschillende sessies gehad die aantoonde dat dat integraal beleid er is.

De voorzitter: We zien weer dat het voordeel heeft als er ook ervaren raadsleden aanwezig zijn met een goed geheugen. Mevrouw Stolk, uw vraag is beantwoord, denk ik. Mevrouw Kruger, u wil nog even wat afronden?

Mevrouw Kruger: Eén afrondende zin. Voor zover ik kan inschatten is het niet heel veel veranderd aan de ambities en de mogelijkheden, maar kan er veel aangescherpt worden, waarbij we ons zeker moeten gaan afvragen: wat hebben we over om fietsstad – komt 'ie, mevrouw Stolk – 2024/2025, weet ik veel wanneer, maar in ieder geval zo snel mogelijk te worden. Hier wil ik het even bij laten, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Kruger. Dan ga ik naar mijnheer Kuhlmann van de VVD.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. De Dordtse VVD vindt het belangrijk dat je veilig kan fietsen door onze stad en dat de wijken, buurten en straten van Dordrecht goed bereikbaar zijn per fiets. Het is goed dat het college hier al heel veel aandacht voor heeft, het is mooi ook dat het college scherp wordt gehouden met dit initiatiefvoorstel. Maar als we kijken naar de reactie van het college, dan kunnen we ons daar heel goed in vinden. Dank u wel.

De voorzitter: Dat was voor uw doen erg kort, mijnheer Kuhlmann, maar dank u wel, dat mag. Mevrouw Van Herwijnen en daarna mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Van Herwijnen: Dankjewel, voorzitter. Ik wil het kort houden. We willen onze waardering uitspreken over het initiatiefvoorstel van het CDA. We staan geheel achter het ideaal om de Dordtenaren aan te moedigen vaker de fiets te pakken. Om een aantal onveilige situaties te verbeteren worden onder andere smallere groenstroken of trottoirs genoemd en zoals mevrouw Kruger het ook al noemde, hoe ziet het CDA deze laatste oplossing in verhouding met het STOMP-principe, waar de voetganger als eerste wordt genoemd en dan pas de fiets? Dat was het voor mij.

De voorzitter: Dat was ook kort maar krachtig. Mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kamphuis: Dank u wel, voorzitter. Natuurlijk wil ik ook het CDA bedanken. Het is een mooi voorstel, want het moet inderdaad veiliger worden voor de fietser. Echter, betrek de bewoners er ook bij voordat er überhaupt een plan klaar ligt. In het voorstel staat waar mogelijk een breed, zo mogelijk vrijliggend fietspad te komen. Maar hoe zit het dan met voetgangers en rolstoelen die dan over dat voetpad moet als die smaller wordt? Tevens wat wij niet begrijpen is de kleur groen, want rood, ja, dat is bekend. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Kamphuis. Ik heb mijnheer Damen gezien, die mag zo eerst en daarna mijnheer Roggekamp en daarna mijnheer Safranti. Dan zie ik daar aan die kant er ook wel weer een paar, en mijnheer Wringer ook nog. Nou, het wordt lekker gezellig vanavond. Maar we gaan eerst mijnheer Damen.

De heer Damen: Voorzitter, mijn fractie heeft grote verdeling voor het initiatief van het CDA. Niet omdat ze nieuwe doelen benoemen, want die sluiten nauw aan bij wat al eerder geformuleerd is, maar wel dat ze erop wijzen dat een aantal situaties in de ogen van burgers gewoon onvoldoende of ronduit slecht zijn wat betreft het fietsverkeer. Wat ik een negatief punt vind in zowel het collegebeleid als het CDA-voorstel is dat om echt de zaken op orde te krijgen er niet echt substantieel voldoende geld beschikbaar wordt gesteld. Er worden geen aparte budgetten beschikbaar gesteld voor fietspaden buiten de binnenstad en de Spoorzone. Verder wordt alleen werk met werk gemaakt hè, dus als er toevallig een riool vervangen moet worden, dan is er de mogelijkheid om wat aan fietspaden te doen en vervolgens moet dan ook nog heel erg geleund worden op subsidies van de Europese Gemeenschap, of het Rijk, of andere instellingen die voor het fietsverkeer subsidie verlenen. Als je kijkt naar het plaatje dat de ENFB heeft gemaakt van de 50-kilometerwegen, dat komt nu in beeld, dan zie je welke 50-kilometerwegen in Dordrecht voldoen aan het CROW-principe, dus vrijliggend fietspad. Dit is ietwat verouderd, want inmiddels wordt gewerkt aan de Krispijnseweg, maar voor de rest zie je dat er ontzettend veel nog rood is. Een vergelijkbaar plaatje, maar dat heb ik niet beschikbaar, kun je laten zien over de fietsroutes tussen de wijken en van de wijken naar de binnenstad die echt voldoen aan waar een goede fietsroute aan moet voldoen. Kortom, wil je de hele zaak op niveau krijgen, dan moet je uiteraard de onveilige situaties aanpakken, maar er is nog echt heel veel meer werk voordat je echt de ambities van het college of het CDA waarmaakt. Ik mis voorstellen om dat geld ter beschikking te stellen, zowel in het CDA-initiatief als in de reactie van het college.

Daarnaast vind ik dat een aantal terechte knelpunten die het CDA constateert, dat daar te makkelijk de zaak mee wordt afgedaan. De CDA-fractie gaf net zelf aan: of er is geen geld, of we doen het al, of het komt nog en het zit in de planning. Maar zo ligt er een voorstel, of het CDA wijst op de Talmaweg, waar nu vrij smalle fietsstroken liggen, terwijl er vaak veel druk verkeer is en ook ietwat gedrang. Het is maar een voorbeeld. Als je dat wil oplossen, moeten parkeerplaatsen weg. Ja, dat is niet de bedoeling. Ik weet niet hoe dat precies te verenigen is met de verschillende principes, maar aan de andere kant, van de blokken aan weerszijde van de Talmaweg is voldoende ruimte om parkeerplaatsen te maken en dus is er voldoende gelegenheid om daar vrijliggende fietspaden aan te leggen.

De voorzitter: Nu komen we een beetje erg op detailniveau, denk ik.

De heer Damen: Ja, maar dat doe ik om aan te geven hoe het college reageert op een aantal knelpunten die het CDA, of de burgers via het CDA signaleren. Ik vind dat er veel te snel de zaak wordt afgedaan. Het CDA ...

Mevrouw Kruger: Voorzitter?

De voorzitter: Mevrouw Kruger.

Mevrouw Kruger: Dank u wel, voorzitter. Als ik dit allemaal hoor van de heer Damen en juist ook die gedetailleerde beschrijving, lijkt mij dat ook des te meer een aanvulling voor zo'n beeldvormende sessie waarbij ook dit soort punten weer eens extra belicht kunnen worden. Is de heer Damen het met mij eens dat dit een goede toevoeging kan zijn, deze details om eens met elkaar te bespreken en te zien waar dan ook de financiën eventueel vandaan komen?

De voorzitter: Mijnheer Damen.

De heer Damen: Over dat laatste, daar heb ik eerlijk gezegd niet zoveel verstand van, dan moet u bij een collega van mij zijn in de fractie. Maar ik sleep dolgraag de hele commissie mee naar allerlei plekken in de stad waarvan ik denk: jongens, dat moet veel beter. Dat kan veel beter en soms kan het ook zonder dat er heel veel geld aan te pas komt, kan het beter. Als wij de ambitie waar willen maken die zowel het CDA als het college heeft, dan vind ik dat er fors geld bij moet.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Damen. Gewoon Dordt, mijnheer Roggekamp.

De heer Roggekamp: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, meer en veilig fietsen in Dordrecht, wie kan daar nou niet tegen zijn? Het voorstel geeft aan dat onveilige situaties moeten worden opgelost. Natuurlijk helemaal mee eens. Maar niet met de oplossingen die voorgesteld zijn, zoals bredere fietspaden. Dat maakt dat elektrische fietsen en scooters nog harder langs de andere fietsen gaan rijden en dat geeft weer onveilige situaties. Ook het maken van eenrichtingsverkeerstraten voor auto's, waardoor de auto's harder kunnen rijden, maakt het juist minder veilig dan veiliger voor de fietsers.

Wat het voor de fietser wel veiliger maakt is eenduidig, kloppend met de Wegenwet, een belijning en bebording van verkeerspleinen en kruispunten. Onduidelijkheden zoals hier bijvoorbeeld op de Spuiboulevard waar fietsers van rechts geen voorrang hebben, maar de voetgangers door een zebra wel, is voor het verkeer totaal onduidelijk. Dat maakt het ook niet veiliger. Voorzitter, hoofd fietsroutes zijn mooi, maar ze moeten van begin af aan aangelegd worden in een gebied en moeten ze ook van het begin af aan meegenomen worden en niet achteraf. Daarbij zijn de huidige routes momenteel gevaarlijk, omdat de meeste fietsers met meer dan twee naast elkaar fietsen. Iets waar de wegen niet voor zijn gemaakt. En wat nog erger is, waar totaal niet op gehandhaafd wordt. Net als op de veiligheid van de fietser en de brommer die vaak zonder verlichting, of met te veel geluid, of zonder bellen rondfietsen. Voorzitter, bij het aanleggen van meer 30 kilometer per uur zones werd duidelijk dat het probleem alleen echt kan worden aangepakt op het moment dat de wegen grondig vernieuwd worden. Dit valt niet te rijmen voor ons met het huidige voorstel. Het voorstel wat hier voor ons ligt zien wij als te complex en momenteel niet realistisch.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Roggekamp. Mijn volgorde die ik even aanhoud is nu mevrouw Stolk aan de beurt. Maar ik heb er nog drie staan, dus wordt niet ongeduldig als u denkt: hij vergeet mij. Wilt u mijnheer Safranti voor laten gaan?

De heer Safranti: Nee, ik was volgens mij gewoon.

De voorzitter: Ik vind prima. Ik zei al, ik weet niet of het eerlijk was. Maar gelukkig waren er niet alleen gentlemen, maar ook gentleladies.

De heer Safranti: In dat geval zal ik mevrouw Stolk wel gunnen, hoor.

De voorzitter: Maar gaan we niet over ruziën, want dan zijn we zo tien minuten verder. Mijnheer Safranti, u mag voor.

De heer Safranti: Oké, dank u wel, voorzitter. Voorzitter, ook vanuit DENK grote waardering voor de collega's van het CDA voor het indienen van het initiatiefvoorstel. Prima voorstel waar wij eigenlijk niet tegen kunnen. Waarom? Omdat wij ook fietsen enorm belangrijk vinden. Tijd verandert en is de oude fiets en fietsen niet meer van deze tijd. Als we naar de rode draad kijken van het initiatiefvoorstel, erkennen en herkennen wij een aantal punten. Wat ik net in het begin ook aangaf, we hadden natuurlijk heel veel vraagtekens, maar dat zijn meer technische vragen en die zullen wij zeker richting de wethouder ook gaan indienen en opvragen. Het ging meer over fietsinfrastructuur, de fietsroutes, mijn collega benoemde het al, die dus minimaal tweeënhalve meter moeten zijn. Hoe ze dat allemaal gaan zien? Geen paaltjes, obstakels, daar hadden we dus allemaal vragen over. Wel een vraag richting de collega's van het CDA en de wethouder. Hoe staat dit initiatiefvoorstel in verhouding tot de Fietsersbond en de Fietsnota? Die vraag wil ik graag straks horen en daar wil ik het even bij laten.

De voorzitter: Dank u wel. Ik zie dat de vraag tweevoudig genoteerd wordt, dus daar komen ze vast en zeker straks op terug. Mevrouw Stolk, dan ga ik u echt het woord geven en niet weer een ander aanwijzen.

Mevrouw Stolk: Ik wacht geduldig af, voorzitter. Voorzitter, ook grote waardering vanuit de VSP voor dit initiatiefvoorstel. Initiatiefvoorstellen zijn altijd goed, alleen al om het feit dat er heel veel werk en energie in zit. We staan dan ook positief tegenover dit voorstel. We zien het wel zo, we hebben een taart en het CDA legt er nog een kers bovenop, want er zijn al veel dingen die in het beleid staan. Natuurlijk kunnen wij ons vinden in de dertig onveilige situaties. Ook is al gezegd door collega's, de fietsstroken zijn te smal, de fiets en andere vervoersmiddelen wordt minder ruimte en de snelheid waarmee gereden wordt, wordt ook steeds harder. In het lijstje staat niet vermeld, en dat vinden we dan wel enigszins jammer, dat ook scootmobielen op het fietspad de ruimte moeten hebben. Het zijn ook volwaardige verkeersdeelnemers. Wat in het stuk is terugdringen van de auto, dat vindt de VSP net te veel van het goede. Dan kijk ik maar even mijn vrienden van de VVD aan, want ook die zijn toch ook nog wel voorbehoud van de ijzeren koe, zou ik maar zeggen. Groene fietspaden, altijd goed. Goede aansluiting en een goed doel op zich. Nog één opmerking, voorzitter, en dan rond ik ook af. Hebben wij ook regelmatig aan de bel getrokken over de gevaarlijke situaties zoals bijvoorbeeld op de Dubbelsteynlaan West, zoals de paaltjes als de T-kruising is een probleem. Regelmatig gebeuren daar ongevallen met behoorlijk letsel, dus extra aandacht daarvoor. En het voorstel wat mevrouw Kruger aangaf, laten we nou eens met elkaar een commissie beleggen en laten we dit dus met elkaar gaan bespreken, met de Fietsersbond erbij, en laten we kijken wat we adequaat op kunnen lossen. Ik ben het ook eens met de heer Damen, soms kan je dingen ook oplossen met weinig geld, dus laten we daar ook met elkaar naar kijken. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Stolk. Keurig op tijd. Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, dankjewel. Eerste reactie namens fractie Op Ons Eiland, voorzitter, in ieder geval om te beginnen onze waardering richting de collega's van het CDA, want er zit heel veel tijd en energie in dit voorstel. Ik wil niet in herhaling vallen, voorzitter, maar het belangrijkste in deze is dat dit initiatiefvoorstel is geschreven vanuit de motivatie: we willen de ruimte geven aan de fietsers en het fietsen in Dordrecht zo veilig mogelijk maken. Dat kunnen we alleen maar ondersteunen, dat vooropgesteld. Voorzitter, er is zojuist ook gevraagd door de collega's: we moeten omdenken als het gaat om het fietsen. Wij hebben het idee dat met het omarmen van de STOMP-principe door het college dat omdenken reeds in gang is gezet. Misschien dat het nog niet helemaal uit de verf komt, maar dat omdenken heeft zeker een eerste stap gezet. Wat wij zo jammer vinden is dat wij hebben ook gezocht naar de integraliteit van dit voorstel. Er zijn diverse beleidsnota's als het gaat om fietsen, als het gaat om inrichting van het openbaar gebied. We zochten naar: hoe past dit voorstel nou in al die documenten en voorstellen vanuit het college en hoe zou je dat daaronder kunnen hangen? We zouden het enorm jammer vinden – en dat wil ik toch wel even meegegeven hebben aan de initiatiefindieners – dat we eigenlijk één avond hebben gereserveerd voor zo'n belangrijk onderwerp en waar ook heel veel tijd en energie in

heeft gezeten. Wij hadden graag ook gezien, en dat is zojuist ook even geuit door mevrouw Kruger en mevrouw Stolk, om daar gewoon eens een hele avondsessie van te maken, waarbij we juist ook de technische vragen kunnen stellen, beeldvormend met elkaar van gedachten kunnen wisselen. Want dit stuk is veel te waardevol om binnen anderhalf uur af te handelen. Geef ik even mee. Een ander punt waar wij even mee zaten, voorzitter, dit kost nogal wat geld. Ik ken ook het CDA als de partij die altijd zoekt naar dekking, als je met een voorstel komt, dat er ook een gepaste dekking daarbij wordt begroot. Ik vind het heel erg jammer dat dat nu op dit moment nog niet is gebeurd, zeg ik er wel bij. Want wat betekent dit nou als we al deze voorstellen laten uitvoeren, of het college oproepen om dit te gaan doen? Want dat zouden we dan nalaten om dus niet uit te voeren en wel de financiële dekking hiervoor vrij te maken. Voor zover de eerste termijn, voorzitter. Dankjewel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Gündogdu. Dan ga ik naar mijnheer Wringer.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. Dank aan het CDA voor dit initiatiefvoorstel. Natuurlijk is Beter Voor Dordt ook een groot voorstander van meer en veilig fietsen. Hoe aantrekkelijker het wordt gemaakt, hoe eerder men geneigd is om de fiets te pakken. Goed voor mens en natuur. Wat ons betreft kunnen onveilige fietspaden en kruisingen moeten zo snel mogelijk worden aangepakt. Andere fietspaden kunnen wat ons betreft tijdens regulier onderhoud of bij herinrichting worden aangepakt. Wat betreft de kleur, dat ziet Beter Voor Dordt alleen als dit landelijk wordt ingevoerd, bijvoorbeeld als fietspad aan een minimum aantal eisen voldoen, dat je dan een andere kleur kiest. In de reactie van het college op het initiatiefvoorstel worden veel punten al benoemd. Natuurlijk kan er altijd een schepje bovenop, maar we gaan ervan uit dat het college dit initiatiefvoorstel meeneemt in de nieuwe Fietsnota en het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040. Dat zal er waarschijnlijk ook ooit voor besproken worden en dan kunnen we het dan ook weer meenemen, of een aparte avond beleggen zoals door de andere partijen ook geopperd is. Misschien kan de wethouder er iets over zeggen, de Schwung app, is die succesvol, of is het een mislukking? Daar wil ik het even bij laten, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Zijn er nog? Ja, zegt u het maar. Dan bent u de laatste, ja.

Mevrouw De Heer: Oké, ja, hij doet het. De voorgaande sprekers hebben het al gezegd en daar sluit FvD zich graag bij aan, waardering voor dit initiatief, veel werk heeft dit gekost. Ambitieuze en wij waren wel onder de indruk, niet wetende – zoals dan de oudere raadsleden onder ons – andere plannen al van jaren geleden weten. Maar het zag er mooi uit, ambitieus. Misschien ook wel iets te veel om zomaar te kunnen realiseren. Dan zullen er denk ik ook prioriteiten gesteld moeten worden en dat lijkt ons wel goed. We zijn ook heel benieuwd, het is al eerder genoemd, hoe nou het financiële plaatje gaat worden. Ik hoorde dit al eerder ook zeggen door mevrouw Stolk, die zich daar ook bij mevrouw Kruger aansloot, over nog eens daar verder over een beeldvormende sessie over te praten, dat dingen wat duidelijker worden nog. Dat was het, denk ik.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw De Heer. Dan hebben we rondje gehad. Dan gaan we denk ik naar de reactie van het CDA. Dat gaat de heer De Kruijff doen.

De heer Van der Kruijff: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, om te beginnen, laat ik nog even zeggen, want de reacties lopen natuurlijk nogal uiteen van als laatste mevrouw De Heer die zegt: het is nogal ambitieus, is niet te veel? En een ander die zegt: het gebeurt allemaal al en wat is er nou nieuw aan? Dus dat geeft wel meteen het hele spectrum aan hoe het beleefd wordt in de volle breedte en alles wat daar tussenin zit. Laten we zeggen, het is ons niet begonnen, zo is het bij ons ook niet begonnen: we hebben een STOMP-principe en hoe kunnen wij als CDA dat nou eens goed gaan invullen? Het is bij ons begonnen binnen de fractie omdat we heel veel signalen kregen vanuit inwoners van Dordt die zeiden: we willen graag meer fietsen en we hebben ook het beleid, weten we als CDA natuurlijk dat we meer willen fietsen en ook minder blik op straat willen, en hoe maak je dat nou aantrekkelijk, hoe maak je dat nou veilig? Wat de mensen dan teruggeven waar ze het niet veilig vinden en waar ze het niet aantrekkelijk vinden. Maar volgens mij zit daar geen verschil van mening tussen het college, het CDA en alle fracties die hier in de zaal zitten, want dat vinden we allemaal. Wat wij wel hebben willen doen is de geluiden die we vanuit Dordt hoorden een stem geven en verwoorden en dat hebben we in dit document gedaan. Dus het is niet een allesomvattende beleidsnotitie, dat kan het college heel goed, die hebben ze ook al aangekondigd en een vooruitblik naar gegeven in de wensen en bedenkingen. Het is gewoon een weergave van wat wij in Dordt hoorden wat mensen zeiden: maak daar nou eens werk van en maak daar nou eens haast van. Nou, dat dat snel moet, dat is best ingewikkeld. Voor wie het zich nog herinnert, wij waren ongeveer anderhalf jaar geleden begonnen al met de eerste uitingen naar Dordtenaren om situaties te melden. Dat was ergens ongeveer in december, januari anderhalf jaar geleden. En om dat te verwerken en met mensen te praten en foto's van te maken, dat heeft een enorme doorlooptijd, dus dat kost een hele tijd. En ja, nu valt het samen met ook allerlei aangekondigde notities die het college ons aangeeft. Dat is allemaal niet erg, want volgens mij bedoelen we allemaal hetzelfde, maar er komen wel een aantal vragen achter vandaan. Ook de oude nota die we hebben uit 2014 waarnaar verwezen wordt, als ik me goed herinner staat er zelfs in dat we de fietsstad van Nederland moeten worden ongeveer. Als we dat willen worden en vervolgens zeg je: ja, maar we moeten ons wel houden aan alle regels die er al zijn. Je wordt geen fietsstad van Nederland als je je gaat houden aan alle regels die er al zijn, dan zul je toch iets vernieuwends moeten doen, dan zul je een aantal dingen anders moeten gaan doen, dan zul je wat innovatieve dingen moeten gaan doen. We zijn gewoon met de Dordtenaren in gesprek gegaan: wat zou je nou graag willen dat het voor fietsers heel aantrekkelijk wordt en wat er nog niet is? Toen kwamen er een aantal dingen naar buiten: dan zou het wel heel fijn zijn als je van de ene wijk naar de andere wijk wil, of als je Dordt binnenkomt of uitgaat – we hebben hier toevallig allemaal bruggen en tunnels hè, we wonen op een eiland – of als je van de ene wijk naar de andere wijk gaat, of je gaat naar het centrum, wat is dan de snelste veilige route? Hebben jullie dat zo ingericht ...

Mevrouw Kruger: Voorzitter?

De voorzitter: Mevrouw Kruger.

Mevrouw Kruger: Voorzitter, ik zou toch graag van de heer Van der Kruijff willen weten of dat nou zo nieuw is. Want ook juist in die allereerste nota's wordt al gesproken over snelle en veilige routes van de wijken naar de binnenstad en zelfs naar recreatiegebieden en dergelijke. Het zit er allemaal in. Dus ik snap ook wel dat de inwoners, en daarom is het wel fijn dat u het nu weer toch aanhangig heeft gemaakt. Het duurt allemaal heel erg lang, dat weten we allemaal, vaak veel te lang. Maar ja, ik ben echt ook heel benieuwd of dit nu toch weer terugkomt in die uitvoeringsprogramma. En ja, ik weet niet hoe u daar tegenover staat op de kritiek wat het ... Nee, de zienswijze die het college heeft gegeven ...

De voorzitter: Wensen en bedenkingen.

Mevrouw Kruger: De wensen en bedenkingen, hoe u daar tegenover staat.

De voorzitter: Mijnheer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, ja, een gedeelte van die wensen en bedenkingen, die blikst vooruit naar nota's die wij ook nog niet kennen. Dus dan kunt u mij ook niet vragen wat ik daarvan vind, want ik heb ze nog niet gezien. We hebben met bewoners van Dordt gesproken en die willen dit graag, dat weten we wel. Voor hen is het ook nieuw, want zij kennen al die nota's niet, zal ik u bekennen. Ze zeggen: dat moet nou echt gebeuren en dat zouden we graag zien gebeuren. Dat hebben we hier willen verwoorden.

De voorzitter: Mevrouw Kruger heeft nog een vraag aan en daarna mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kruger: Voorzitter, dank u wel. Voorzitter, ik vraag me toch af waarom – want dit geluid is ook al eerder bij het CDA neergelegd dat deze nota eraan komt, dat was al voordat u het initiatiefvoorstel ook heeft ingediend – waarom daar dan niet even mee gewacht is met het initiatiefvoorstel, of ingediend en gezegd: wij hebben hier een verzameling – want ja, met alle respect, zo moet je het misschien toch wel noemen – met een verzameling aan, hoe zeg je dat, pijnpunten in het hele fietsbeleid. Wij houden dat paraat om te gebruiken, naast wat er nu allemaal uitkomt, of naast het uitvoeringsprogramma. Waarom nu dit initiatiefvoorstel zo neergelegd dat we dit in feite moeten beoordelen: gaan we ermee in zee, of niet? Terwijl, ook wij kennen die stukken nog niet en ik zou eigenlijk graag dat toch eerst willen weten.

De voorzitter: Mijnheer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Dat heeft u in uw woordvoering inderdaad al gezegd. Dat heb ik goed gehoord. Kijk, het initiatiefvoorstel bestaat eigenlijk als je kijkt grofweg in twee delen. Er zijn heel veel concrete situaties die allemaal gemeld zijn, daar hebben we recht aan willen doen. Al die mensen hebben dat ons gemeld, die hebben we op een rij willen zetten en die hebben we u en ook aan het college willen medelen. Een deel is inderdaad bekend, een deel is ook nieuw en andere, nou goed, dat kennen we allemaal. Het belangrijkste is vervolgens: maar wat ga je nou qua beleid anders doen?

Daar hebben we het inderdaad gehad over doorstroming en ik kom straks ook over de bredere routes en het groen en de trottoirs allemaal nog terug. Maar gewoon dat het makkelijker en veiliger wordt om van A naar B te komen op de fiets. Wat wij bedoelden, en dat is het antwoord op uw vraag, als ik eerst het antwoord misschien, voorzitter, op mevrouw Krugers vraag mag geven?

De voorzitter: Dat moet u zeker doen, en ik had mevrouw Kamphuis ook nog gezien, dus daarna mijnheer Kuhlmann.

De heer Van der Kruijff: Als u vraagt: waarom doet u dat nu? Wij hebben natuurlijk ook gehoord dat het college zei: wij gaan aan de slag met een nieuw beleid. Wij waren bezig als CDA-fractie met uit de stad ophalen wat mensen graag wilden en onze bedoeling is dat meegeven, zodat het ingepast kan worden, dat wij als raad dat als kader mee kunnen geven aan het college om in te passen in het nieuwe beleid.

De voorzitter: Mevrouw Kruger, is het u een beetje duidelijk?

Mevrouw Kruger: Ja, het is duidelijk. Zo had ik hem ook zelf ook begrepen, maar dan ... Nou ja, goed, laat maar. Ik vind het zo goed, dank u wel.

De voorzitter: Dan mevrouw Kamphuis en na de reactie van mijnheer Van der Kruijff de heer Kuhlmann.

Mevrouw Kamphuis: Via u, voorzitter, ik hoorde de CDA zeggen: ik heb met de bewoners gesproken in wijken. Ik heb ook bewoners gesproken van de wijk Staart Oost bijvoorbeeld, daar ligt nu een heel mooi fietsplan klaar. Alleen, de gehele wijk wil het niet, op een paar handjevol mensen, omdat langs de Baanhoekweg een heel breed fietspad ligt en langs de Wantijdijk ook een heel mooi fietspad komen. De fietsers die door de Haringvlietstraat gaan, die gaan regelrecht de wijk in. Gaan jullie daar ook naar kijken?

De voorzitter: De heer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, ik zal daar antwoord op geven. Het is natuurlijk vinden wij niet uiteindelijk aan ons als raad om elke straat en elke wijk precies het hele plan te gaan tekenen. In die zin moeten wij nu kaders meegeven en het college ook de uitvoering daarvan toevertrouwen en de uitwerking. Wat we wel zien, en dat is wat u zegt, maar dat staat ook al in ons initiatiefvoorstel, is dat we vragen om af en toe eens omdenken en een andere benadering. Laat ik een voorstel geven, de Krispijnseweg is natuurlijk gaande en die wordt heringericht, dat lezen we ook in veel van de antwoorden terug. Is er ooit overwogen om daar vrijliggende fietspaden te maken, of is op voorhand al gezegd: over de hele breedte van de Krispijnseweg. Want ik weet ook wel, achter het benzinstation dat er nu een stukje ligt. Maar over de hele breedte van de Krispijnseweg, en stel dat je dat zou doen, wat zijn daar de consequenties van? Betekent dat dat je dan minder parkeerplaatsen krijgt, betekent dat dat je smallere stoepen krijgt, betekent dat dat je minder bomen of groenstroken krijgt? Wat wij zien, en dat begrijpen de Dordtenaren ook heel goed, dat er dilemma's zijn. Je kunt niet alles.

Of je hebt een breed fietspad op sommige plekken, of je hebt parkeerplaatsen, of je hebt een trottoir. Nou goed, de ruimte moet je verdelen. Ook bij eenrichtingsverkeer is niet de bedoeling, ik hoorde dat iemand zeggen, dat iedereen heel hard gaan rijden. Daar kun je ook drempels in leggen eventueel dan weer, maar goed, daar zijn we nu niet voor. De bedoeling van eenrichtingsverkeer is dat je minder breedte nodig hebt voor de auto, waardoor er meer breedte beschikbaar is voor de fiets en het trottoir. Dat is het idee van eenrichtingsverkeer. Wat wij vragen in het initiatiefvoorstel en waarvan we hopen dat de raad dat ook als denkwijze wil overnemen, dat we aan het college vragen niet op voorhand, zoals bij de Krispijnseweg: maak een tekening en dat wordt het. Maar dat we met elkaar dan de discussie kunnen voeren. Ook bijvoorbeeld de Transvaalstraat is ook zo'n plek waar we weten dat we ruimte te kort hebben en mooie bomen staan en parkeerplekken hebben en dat fietsen daar niet al te gemakkelijk en veilig is. Is eenrichtingsverkeer dan een oplossing? Dan kom ik, mevrouw Kamphuis, bij uw antwoord terug. Wat wij opschrijven is: schets in ieder geval die scenario's, geef dan ook de consequenties daarvan aan, breng het ook in de raad. Dat staat er met zoveel woorden in, zodat wij met elkaar er eens over mee kunnen denken en er ook kaders op mee kunnen geven, want het wordt pas helder als je het moet doen. En natuurlijk ook met de bewoners, misschien wel als eerste zelfs denk ik met de bewoners voordat je bij de raad komt, want de mensen die er wonen hebben vaak veel meer zicht erop dan de mensen die daar verder vandaan staan.

De voorzitter: Is dat antwoord op uw vraag, mevrouw Kamphuis, of nog een vervolgvraag?

Mevrouw Kamphuis: Ik heb nog een korte vervolgvraag. Omdenken is goed en met de bewoners in gesprek is nog veel beter. Alleen, bekijk wel het omdenken als de veiligheid in gedrang komt omdat je maar één uitgangsweg om uit de wijk te komen. Denk daar ook aan. Dank u wel.

De heer Van der Kruijff: Helemaal met u eens, voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Ik ben even benieuwd, voorzitter, naar aanleiding van wat er op papier staat, maar ook vooral wat er nu gezegd wordt, dat er met veel bewoners is gesproken, dat dit is wat bewoners willen. Hoeveel bewoners hebben eigenlijk met het CDA hierover gesproken, hoeveel mensen hebben zich gemeld naar aanleiding van uw oproep in de goed verspreide lokale kranten? Zijn dat er 50 geweest van de 120.000, of zijn het er 500 geweest, of zijn het er 5000 geweest? Over hoeveel mensen van al die 120.000 inwoners van Dordrecht hebben we het?

De voorzitter: Mijnheer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, laat ik het relateren aan het aantal wat bij een burgerberaad is genoemd. ER werd ongeveer gezegd 100 à 150. Nou, wij hebben er ongeveer tegen de dertig gehaald.

De voorzitter: Dat is een helder antwoord, mijnheer Kuhlmann. Ik zie mijnheer De Feijter, die heeft nog een vraag.

De heer De Feijter: Dank u wel, voorzitter. Ten eerste, ik had nog niet expliciet het zo genoemd in mijn woordvoering, maar uiteraard ook complimenten aan het CDA voor het initiatiefvoorstel. Ik sluit me helemaal aan bij wat andere partijen er ook over gezegd. Ik weet ook uit ervaring, het kost een hoop tijd en energie. Dus ja, complimenten daarvoor. Voorzitter, de heer Van der Kruijff zei zojuist dat dit initiatiefvoorstel meer een beetje moet worden gezien als kaderstelling en dat punten hieruit moeten worden toegepast in het uitvoeringsprogramma en daarin een uitvoering en uitwerking moet vinden. Sommige punten van het voorstel gaan in tegen het uitvoeringsprogramma zoals die nu in voorbereiding is. Dat uitvoeringsprogramma is integraal bekeken, dus niet alleen maar door burgers met misschien eventjes visie op de fiets, die wij overigens ook heel belangrijk vinden, maar volgens het hele STOMP-principe en ook volgens alle verkeersstromen in de stad. Want we willen alles ook goed bereikbaar houden en daar hoort ook bij dat de auto, hoewel we hem de laagste prioriteit geven, op sommige plekken wel eventjes wat meer prioriteit nodig heeft. Daarnaast gaat het voorstel ook in tegen bepaalde punten die de Fietsersbond in hun reactie heeft aangegeven. Is het CDA bereid om het voorstel hiermee in lijn te brengen?

De voorzitter: Mijnheer Van der Kruijff, verzoek om aanpassing dus eigenlijk.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, om met die laatste vraag te beginnen. Natuurlijk, als wij een initiatiefvoorstel opschrijven wat we hier met elkaar oordeelsvormend bespreken en we vragen ook het college om wensen en bedenkingen te uiten, dan doe je dat niet omdat je er niets mee wil doen. Dan hadden we het gewoon in stemming kunnen brengen en dan zien we wat eruit komt. Dus we luisteren vanavond goed, we lezen de reactie van het college goed, maar aan het eind komen we wel tot een conclusie. Maar ik kan wel vast daar een voorschotje op nemen, dat natuurlijk wat we vanavond allemaal horen vanuit fracties, ook qua wensen en bedenkingen en vanuit het college qua wensen en bedenkingen, dat dat ook ons nog even aan het denken zet: moeten we dat in het voorstel scherper verwoorden, of juist iets minder scherp verwoorden, of helderder verwoorden? Dus aanpassen, ja, zo nodig.

De voorzitter: Mijnheer Wringer nog.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. Een vraagje aan het CDA. Nog niet zo lang geleden is de Bankastraat heringericht, waar de autoweg smaller is gemaakt, maar de fietsers nog steeds op de autoweg rijden. Wat vindt het CDA daarvan, en hadden ze het liever anders gezien?

De voorzitter: Ons niet al te veel in de details verzanden, maar deze vraag mag u nog even beantwoorden, maar ik weet nog twintig voorbeelden.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, Bankastraat is natuurlijk het gevolg geweest van een burgerinitiatief, dus qua procedure denk ik is dat precies wat je bedoelt en dat burgers betrokken zijn.

Tegelijkertijd hebben wij ook gevraagd: geef ons als raad en ook de burgers ook alternatieven, met een vrijliggend fietspad, of een eenrichtingsverkeeroplossing en andere oplossingen. Dat heb ik bij de Bankastraat als raad in ieder geval nooit gezien dat we tussen twee of drie scenario's hadden kunnen kiezen met voors en tegens. Dus dat had met terugwerkende kracht, had ik toen natuurlijk moeten zeggen, maar met terugwerkende voor nu, had dat misschien verstandiger geweest.

De voorzitter: Mijnheer Van der Kruijff, ik denk dat u verder kan met uw verhaal.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, ik heb niet veel punten meer, maar een paar. Even kijken hier. De vraag over de Fietzersbond. Ik heb een keertje, terwijl hij hier aanwezig was, met de heer Fraterman van de Fietzersbond gesproken dat we hiermee bezig waren. Hij was zeer geïnteresseerd, hij zei: als het af is, krijg ik het graag van jullie en dan gaan we kijken hoe dat strookt met ons. Ons hebben voor de rest geen verzoeken of e-mails bereikt, zeg ik maar heel voorzichtig, dat er contact met ons gezocht is voor overleg. Dus dat is voor mij nieuw, maar dat kan ook, ja, ik weet het niet waardoor, maar ik heb het niet ontvangen. We hebben in ieder geval niet genegeerd.

De voorzitter: Mevrouw Kruger.

Mevrouw Kruger: Voorzitter, maar u heeft wel actief ... Of voorzitter, de heer Van der Kruijff ... Ik doe het ook nog steeds fout.

De voorzitter: U doet het goed, hoor.

Mevrouw Kruger: Het CDA heeft wel actief ook de Fietzersbond benaderd, behalve dan het toesturen van het voorstel?

De voorzitter: Mijnheer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, laat ik gewoon maar heel concreet en transparant zijn hoe het ging. Een keertje hier op een avond tijdens de Dordtse Dinsdag kwam ik de heer Fraterman tegen, toen heb ik hem verteld dat we hiermee bezig waren en zei ik: vindt u het interessant om daarin mee te denken en wilt u eraan meedoen? Toen zei hij op dat moment: ik ben erg benieuwd naar de uitkomst, stuur mij die maar toe. Dus zo hebben we het ook gedaan.

De voorzitter: Dat is een helder antwoord. Mijnheer Klerk.

De heer Klerk: Even ter aanvulling. Ik heb ook uitgebreider met hem gesproken toen naar aanleiding van de excursie die we toen gehad hebben met de fiets door de stad. Toen is er ook uitvoerig met hem gesproken, toen hebben we ook dezelfde afspraken gemaakt.

De voorzitter: Mijnheer Van der Kruijff, u heeft nog wat.

De heer Van der Kruijff: Ik ben bijna klaar.

De voorzitter: Prima.

De heer Van der Kruijff: Ik denk het wel, en als ik een paar punten gemist heb, dan hoor ik het vast wel van deze of gene. Er was natuurlijk veel te doen over de kleur groen, moet het nou groen worden? Ik snap de verdachtmaking wel, lekker leuk, CDA-groen overal in de stad. Nou ja, die knipoog zit er best in, laat ik maar eerlijk zijn.

De heer ...: Je vergroot je kansen niet, hoor.

De voorzitter: Via de voorzitter, graag.

De heer Van der Kruijff: Maar het was meer een toevallige bijvangst, want groen staat natuurlijk wel voor doorrijden. Een groen stoplicht rij je door. Het staat voor doorstroming, groen staat voor duurzaam, groen staat voor veilig. In tegenstelling tot rood. Rood staat voor stoppen, rood staat voor onveilig. Wij vonden groen wel een aansprekende kleur en toen ik in Wenen was en ik zag dat ze het ook op die manier hadden gedaan, ik denk: nou, dat is best een interessant idee om het nou eens anders te doen. Ik snap dat je dan niet volgens de richtlijnen zit, maar nou eens anders te doen dan anderen, want als je fietsstad wil worden, dan moet je ook dingen anders doen dan anderen, anders word je het nooit. Wat betreft scootmobiel waar mevrouw Stolk het over had, daar heeft ze inderdaad helemaal gelijk in. Ik denk, als we wat dingen moeten aanpassen, dat we ook de scootmobiel moeten opnemen in ons plan. Die hebben we dan niet in het hele rijtje opgenomen. Als laatste, voorzitter, ik hoor van een heel aantal fracties toch ook wel: het is best een complex onderwerp en er komt heel veel bij kijken. Ik hoorde ook vanuit het college natuurlijk in de wensen en bedenkingen: er komt ook nog wat op u af wat wij allemaal nog niet gelezen hebben. Daar hoort ook heel veel beeld bij om die bredere beeldvormende sessie, want we zijn hier natuurlijk in één keertje oordeelsvormend ingedoken, vanaf de inschatting dat het stuk wel helder was. Als ik de hele ronde nu in de commissie meemaak, is het nog niet iedereen op alle punten even helder en komen er ook heel veel vragen achter vandaan. Dat zo'n brede beeldvormende sessie ook met deze aspecten erbij wel eens heel verstandig zou kunnen zijn. Dan snap ik ook wel dat dat handig is als het niet al te lang duurt tenminste, want wij voelen ook wel tijdsdruk met elkaar om dingen te doen, met de nota's die het college aankondigt. Dus dan kijk ik ook maar even naar mijn buurman, wethouder Van der Linden, wanneer we die nota's dan kunnen verwachten.

De voorzitter: Mijnheer Damen heeft ook nog een vraagje voor u.

De heer Damen: Voorzitter, ik heb erop gewezen dat de ambities zowel bij het college – tenminste, in het collegeprogramma, of hoe het mag heten – en bij het CDA heel hoog zijn. Als je die ambities waar wil maken, dat betekent dat je geld moet investeren, of je moet er rekening mee houden dat het nog heel lang duurt voordat er een veilig fietspadennetwerk ligt. Ik heb de heer Van der Kruijff niets horen zeggen over die opmerking.

De voorzitter: Mijnheer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, ik zal eerlijk zijn, dat hebben we geleerd van wethouder Van der Linden toen wij hadden onlangs over de Cultuurnota en allerlei fracties zeiden: maar hoe gaan we dat dan betalen? Toen zei hij: het begint met je beleid en je visie en je ambitie met wat je wil. Als je dat opschrijft, natuurlijk zijn er in de uitvoering kom je altijd nog op de vraag: hebben we daar het geld voor en met welke scope en welk tempo kun je dat doen?

De voorzitter: Volgens mij is mijnheer Damen niet tevreden.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, dan wil tegen mijnheer Damen zeggen: dat geldt hier ook. Het begint ermee: zou je dit willen? En als je dit met zijn allen wilt, komt daarna de vraag: kun je het ook betalen?

De voorzitter: Mijnheer Damen, u bent het er niet mee eens, zo te zien. Kunt u het ook verwoorden?

De heer Damen: De heer Van der Kruijff zegt: je hebt een nieuwe ambitie. Nee, dit zijn helemaal geen nieuwe ambities. Deze ambities liggen er al dertig jaar en al dertig jaar is er onvoldoende geld beschikbaar gesteld. Dus u moet niet doen alsof er nieuwe ambities zijn in de CDA-nota. Nee, het sluit prima aan bij dingen die al dertig jaar geleden verwoord zijn. Dat betekent dat je nu al geld beschikbaar zou moeten stellen in uw redenering.

De voorzitter: Nog een poging.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, laat ik ook eerlijk zijn en het college geeft het ook aan, er is de afgelopen dertig jaar ook wel heel veel gedaan. Dus wij hebben ook niet opgeschreven dat het allemaal waardeloos is en daar niets is gedaan, maar we weten ook een hele lijst op te noemen waar het nog beter moet en anders moet. En ja, daar is geld voor nodig en naar ons oordeel is er ook heel veel geld. Of er voldoende geld is, dat is inderdaad de goede vraag, maar dan moeten we eerst al wel weten of we dit met zijn allen willen. Als ik hier een halve commissie, of meer dan een halve commissie hoor zeggen: we zijn heel tevreden hoe het college het allemaal doet. Dan komt er geen extra geld, mijnheer Damen.

De voorzitter: Mijnheer Damen, heeft u nog een vraag?

De heer Damen: Ja, de vraag is: wil het CDA dan een voorstel in die richting steunen om meer geld beschikbaar te stellen?

De voorzitter: Mijnheer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Ik snap die vraag, maar bij mij begint nooit de vraag: hier heb je geld en nu kun je leuke dingen doen. Bij mij begint het eerst met de vraag: wat wil je dan precies doen en dat we het daar met zijn allen over eens zijn, en dan komt daar de vraag voor het geld achter vandaan. En natuurlijk, als we zeggen dat we dingen willen, ga je ook proberen geld te vinden. Ja, natuurlijk.

De voorzitter: Goed, voor dit moment denk ik genoeg daarover. Bent u klaar met uw verhaal, mijnheer Van der Kruijff?

De heer Van der Kruijff: Eén opmerking, en dan stop ik echt, over de over de drempels. Ik weet niet meer wie, maar een van de commissieleden zei geloof ik dat de drempels waren om de fietsers te pesten. Drempels zijn ...

Mevrouw Kruger: Voorzitter, dat was ik.

De heer Van der Kruijff: O, het was mevrouw Kruger.

Mevrouw Kruger: Dat had ik gehaald uit de kritiek van de Fietsersbond.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, wat wij van de mensen die we gesproken hebben horen is dat ze als fietser vooral heel vervelend vinden als overal paaltjes staan met te smalle doorgangen wat ze gevaarlijk en eng vinden, zeker als je met een kind naast je fietst bijvoorbeeld om naar school te brengen of anderszins, en dat ze als fietser dan liever een glooiende drempel hebben dan al die paaltjes. Dus fietsers ervaren ... Ja, natuurlijk wel als je echt zo'n stuiterdrempel hebt, maar als je zo'n glooiende sinusdrempel – heet dat, heb ik intussen geleerd – hebt, heb je daar als fietser niet heel veel last van en daarentegen remt het de auto's meer.

De voorzitter: Iets van de twee kwaden de minst kwade kiezen. Mijnheer De Feijter nog.

De heer De Feijter: Even een korte vraag. Dienen ze niet allebei een heel ander doel? Een paaltje is toch bedoeld zodat de auto's een fietspad niet op rijden en een drempel lijkt mij bedoeld zodat de auto's niet hard rijden.

De voorzitter: Een gevolg, mijnheer Van der Kruijff. Een paaltje dient een ander doel dan een drempel. Een paaltje is meer om een auto te belemmeren het fietspad op te gaan, dus het is niet of-of.

De heer Van der Kruijff: Nee, dat klopt. Maar wij bepleiten vooral op de plekken waar het gevaarlijk is vrijliggende fietspaden, dus dan heb je die paaltjes niet nodig. De fietsers zelf geven in ieder geval aan dat ze liever geen paaltjes hebben, laat ik het met zoveel woorden geven, dat ze die paaltjes juist onveilig vinden.

De voorzitter: Dank u wel. Is de reactie van het CDA zo voldoende, wat iedereen betreft? Dan ga ik het woord geven aan de heer Van der Linden, want die popelt. Jawel, geef het maar toe.

De heer Van der Linden: Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Ik hou de tijd in de gaten.

De heer Van der Linden: Dat snap ik, dat is heel goed. Allereerst dank voor dit gesprek, want dit is natuurlijk heel goed om de uitwisseling te hebben over inderdaad: hoe zit het eigenlijk met de kwaliteit van het fietsen in Dordt?

Maar ook daarachter, wat is onze visie daarop en de middelen die we daarbij beschikbaar hebben, en wat gebeurt er eigenlijk precies? Ik ga dan niet op al uw opmerkingen in, ik pak wel even een paar opmerkingen die u heeft gemaakt wat concreter beet. Misschien eerst even, wat hebben we nou aan beleid? We hebben eigenlijk heel veel beleid. We hebben natuurlijk allemaal locatiebeleid en verkeersplannen, we hebben specifiek voor de fiets de Fietsnota 2014. Een nota gaat meestal pakweg tien jaar mee, dus volgend jaar bij de Mobiliteitsvisie die we aan het opstellen zijn willen we het onderwerp fiets meenemen. Dat doen we integraal vanwege dat STOMP-principe, dat is het funderende principe van hoe we naar mobiliteit willen kijken. In de tussentijd, tussen '14 en nu hebben we nu twee keer een fietsuitvoeringsprogramma gehad. In '14 was er een uitvoeringsprogramma bij de Fietsnota, daar zijn toen ook middelen voor georganiseerd. Voor een deel zijn die, ik zeg eventjes, verstopt in onderhoudsplannen. Voor een deel zijn die apart gezet, want voor de fiets kun je ook soms apart geld aanvragen, of apart meelopen in een nieuwe regeling. In '18 hebben we dat weer gedaan, in 2018-2019 en nu hebben we weer een fietsuitvoeringsprogramma in voorbereiding. Dat is af. Dat u het nog niet heeft, heeft te maken met het feit dat het meeloopt met de kadernota. Dat is meteen even één opmerking die ik maak en daar hoeven we het niet heel lang over te hebben. Er komt een kadernota aan waar we heel veel ambitie in hebben, want we hebben veel ambitie voor de stad. Met bomen, met sociaal domein, met cultuur, met fietsen, en nog twintig andere onderwerpen. Ik zou heel graag een kadernota willen hebben die zich richt op het onderwerp fiets en dan kan ik echt de hele begroting van de stad mee opmaken. Dat kan. Dat gaan we natuurlijk niet doen, net zoals we dat niet gaan doen voor alleen maar cultuur, of alleen sociaal domein enzovoorts. Die afweging, u maakt hem, want u stelt de begroting vast. In die afweging maken we keuzes. Daarmee ben ik begonnen aan een antwoord op de opmerkingen van de heer Damen en ik zou voor de rest graag even het kaartje willen zien wat u heeft toegelicht. Kan dat?

De voorzitter: Ja, wat mij betreft wel, als ik hem maar niet tevoorschijn hoeft te toveren. Moet je Clark weer eventjes erbij?

De heer Van der Linden: Nou goed, ik kan het ook ...

De voorzitter: Misschien kan je het zonder kaartje.

De heer Van der Linden: Nou, wat ik wilde zeggen. Kijk, wat je daar ziet is natuurlijk een wegennet wat inderdaad al heel lang ligt en zo gaandeweg wordt uitgebreid. We zagen de stukken waar je 50 mag. Als de stukken die nu groen zijn, een groot deel daarvan is de afgelopen tien, vijftien jaar groen gemaakt, bijvoorbeeld de Oranjelaan-Merwedestraat, daar is heel lang over nagedacht: hoe pak je zo'n weg nou beet als je zo verschrikkelijk veel verkeer in en uit de stad gaat? Dus daar moet je goed over nadenken: hoe doe je dat als je weet dat je hem eigenlijk helemaal bijna overnieuw moest maken? Want dat asfalt lag er al tientallen jaren, dat was echt helemaal versleten. Hoe past zo'n project in de stad en hoe past het ook in de tijd? Want je doet meestal heel veel projecten. Nou, daar is jaren over nagedacht, dat is een paar jaar terug uitgevoerd. Daar zijn ...

De voorzitter: Eén moment, mijnheer de wethouder. Clark, het kaartje willen we graag weer even zien, van mijnheer Damen.

De heer Van der Linden: Ja, heel goed. Je ziet Oranjelaan-Merwedestraat, de groene strook, daar is ik denk wel zeven of acht jaar over nagedacht hoe je dat eigenlijk moet doen, wetende dat het moest gebeuren. Hij is technisch weer aangepast, hij is daarbij ook functioneel aangepast, want doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer is gescheiden, er is veel meer ruimte gekomen voor groen en we hebben de fiets expliciet de ruimte gegeven. Dus iedereen die ik spreek – en u spreekt vast ook wel iemand anders op een verjaardag – iedereen die ik sprak in die tijd zei: nou, goed gedaan, hartstikke mooi, dit ziet er fantastisch uit. Heel groot project, daar kun je er niet tien of twintig van in een jaar of in vijf jaar doen. Een volgende die eraan gaat komen binnen een aantal jaren is de hele Spuiboulevard. U ziet, Spuiboulevard eigenlijk het hele vierkantje, Burgemeester de Raadsingel, Achterhakkers, Spuiboulevard, Johan de Witt. Dat verkeersbesluit is genomen drie jaar terug. We hebben – om ook even aan te geven, soms kan het met heel weinig geld – op Johan de Witt een maatregel genomen die 60.000 euro heeft gekost en die uit mijn hoofd zes verkeerslichten heeft weggesaneerd, namelijk groene plantjes neerleggen en voorkomen dat een singel die ontzettend ingewikkeld in de kruising lag, waar overal van hot naar her auto's heen en weer aan het rijden waren, waarvan we functioneel zeiden: dat kan anders. Dat hebben we gedaan door de kruising op te heffen en hem te blokken met groenbedekking. Ooit gaan we dat heus wel eens nog fundamenteeler aanpakken, maar het werkt wel.

De voorzitter: Mijnheer Damen.

De heer Damen: Ik ben het eens met de wethouder als hij zegt: sommige projecten zijn goed gelukt en soms ook goedkoop uitgevoerd en slim bedacht. Maar het tempo ligt zo laag. Als we op deze manier bezig blijven, zijn we in 2040 niet klaar.

De heer Van der Linden: Nou, dan heb ik een soort van toezegging voor u. Ook in 2040 zijn we niet klaar. Nee, maar ...

De voorzitter: Noteert u hem, mijnheer Damen?

De heer Van der Linden: Dat is een behoorlijk harde toezegging. Kijk, ik wil even aangeven, we hebben nou de Krispijnseweg, dat is nu nog een rode streep. Daar is ook heel lang over nagedacht. En natuurlijk, dan begin je na te denken: het moet natuurlijk vanuit het STOMP-principe, dus we willen natuurlijk een tweezijdig fietspad. In overleg met bewoners kom je er dan achter: dat is helemaal niet de beste oplossing. Participatie kost tijd, maar dat is wel fijne tijd, want daarmee kom je tot een oplossing waarvan ondernemers, bewoners en doorgaand verkeer, je kunt zien dat aan alle belangen recht is gedaan en daarmee kom je tot een goede oplossing. Dus in die zin, dat omdenken, je kan ook zeggen: we pakken een boek en een kaart, we hebben er verstand van, dit wordt het, veel succes. Maar dat gaan we niet doen.

De voorzitter: Ik ga nu onderbreken. Mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kamphuis: Misschien denk ik heel gemakkelijk, voorzitter, ...

De voorzitter: Dat is een voordeel.

Mevrouw Kamphuis: ... maar als u eerst met de bewoners in gesprek gaat voordat er een heel duur plan op tafel komt, misschien gaat het sneller dan.

De voorzitter: Mijnheer Van der Linden.

De heer Van der Linden: Kijk, we komen natuurlijk niet overal vanzelf langs, vaak is er een aanleiding. Dat is ook een beetje een reactie op de heer Damen. U zegt: eigenlijk wil ik het heel snel doen en waarom wachten we nou weer omdat er een subsidie moet komen en zo. Kijk, als je de weg toch openmaakt omdat je met kabels en leidingen aan de gang gaat, dan zeg je niet: dat fietspad, dat leggen we weer terug zoals het was. Dan zeg je: nee, dat pakken we dan meteen beter. Soms wacht een kabelexploitant even een tijdje tot we toe zijn het fietsproject. We proberen eigenlijk alles gecombineerd te doen. Dat lukt niet altijd. Ik weet nog de Oranjelaan, hij lag er helemaal strak bij en een maand later moest er alweer ergens een gat in. Dat vinden we niet leuk, maar soms kan het niet anders, want boven de grond gebeurt veel, maar onder de grond gebeurt eigenlijk nog meer. Krispijnseweg is een mooi voorbeeld. Jaren over gesproken, daar zitten ook heel veel middelen bij. Daar vlakbij ziet u de ... even kijken, welke zullen we pakken?

De voorzitter: Het laatste voorbeeld, denk ik.

Mevrouw Stolk: Ja, het laatste voorbeeld. Even kijken, hoor. Nee, dat doen we dat maar niet. Kijk, we zien ook wel, ik zie een heleboel wegen waarvan ik zeg: ja, daar zou je best, technisch is het asfalt versleten, hier kun je aan de slag. Alleen, er staan bijvoorbeeld ook bomen langs waarvan je zegt: die willen we niet kappen. Dus nu het asfalt terugleggen en twee meter extra pakken voor een fietspad is dan niet altijd de juiste oplossing. Of het asfalt is nog lang niet versleten, dat is ook allemaal aan de orde. Dus die hele mix maakt dat je een kaartje hebt die je echt wel ziet veranderen, maar tegen de tijd dat het laatste stukje groen is geworden, moet je met het eerste alweer bezig. Dat is ook de realiteit.

De voorzitter: Gaat u verder met uw betoog, u heeft nog een minuut of zeven.

Mevrouw Stolk: Zeker, dank u wel. Nou, ik denk dat ik er bijna ben. De heer Safranti vroeg: hoe staat het eigenlijk met de verhouding tussen de ambities die we hebben vastgelegd en die hierin staan beschreven? Eigenlijk heel kort gezegd, en dat is niet vervelend bedoeld, want u begon daar zelf over. De reactie is: of we doen het al, of het kan niet, of het kost heeft dat geld. Ja, dat is ook de afweging natuurlijk. Heel veel dingen die u heeft geïnventariseerd komen niet voor niks naar boven, want die zien we zelf ook. Soms zijn ze hartstikke ingewikkeld. We kunnen het oplossen, maar ja, dan heb je misschien een brug nodig, of je moet een heel stuk weg omleggen. Ja, dan heb je een project van 10, 20 miljoen te pakken. Daar kun je ook heel veel andere dingen voor doen, dus ook in die afweging stellen we prioriteiten.

Tegelijk, ik zie wel, u bent met tientallen mensen in gesprek geweest. Ik zie ook wel een paar plekken en die hebben we zelf ook wel eens, we hebben een paar jaar terug 963 reacties gehad bij het inventariseren van de top 20 onveilige plekken. Natuurlijk komen daar heel veel stippen op de kaart waarvan je zegt: ja, zie je wel, honderd meldingen, tachtig meldingen, vijftig meldingen, logisch. En ook een eenzame plek midden op een dijkje. Dan denk je: wat kan daar gebeurd zijn? Natuurlijk, daar kan iemand op een vervelende manier zijn ingehaald, of misschien is er zelfs een ongeval gebeurd. Dat kan, dat gebeurt helaas regelmatig. Dat wil niet altijd zeggen dat je dan ook een inframaatregel moet nemen om die situatie te veranderen, want een dijklichaam heeft weinig ruimte, daar staan soms bomen naast, daar kun je ook niet veel meer. Soms zeg je wel: we nemen een snelheidsmaatregel, of we leiden fietsers om. Nog één opmerking over de kosten. Soms kan inderdaad met weinig geld. In onze aanpak, niet alleen bij fiets, maar ook bij verkeersonveilige plekken zit ook de actie verfpot, waar we inderdaad – en daar hoort meer bij, het is niet alleen verven – schoolroutes opnieuw belijnen, strepen weer eens bijtrekken. En soms ook is het een kwestie van een heg snoeien, een verkeersbord plaatsen, of een metertje asfalt een klein beetje bijwerken. Dat doen we ook allemaal en dat dat helpt ook. De grote projecten, die kosten natuurlijk veel meer tijd. Ik kijk even, voorzitter, of ik nog twee minuten nodig heb. Hoeft niet. Nee, als het niet nodig is, dan hoeft het niet. Ja, toch? O ja, dat is nog eventjes, dat is uw vraag. Nou kijk, als het fietsuitvoeringsplan uw kant op komt, dan lijkt het me heel logisch dat u hierover wil praten. U mag het ook hameren, dat lijkt me een kansloze missie. Maar het lijkt me ook niet wat je moet willen, want het is een dik stuk waar heel veel onderzoek onder zit. Er worden ook voorstellen gedaan en zoals ik zei, de kadernota is niet van: we delen overal zomaar geld uit. Dus we hebben echt een beperkte focus op de middelen. Natuurlijk staat het u vrij om te zeggen: er moet meer bij, of we moeten minder doen. Dan kunnen we faseren in de plannen die natuurlijk eronder liggen.

De voorzitter: Mevrouw Kruger.

Mevrouw Stolk: Dus beeldvorming is dan natuurlijk een eerste stap.

Mevrouw Kruger: Voorzitter, ik probeer een beetje, ik weet niet of het haalbaar is, praktisch in te schieten. Ik hoor iedereen eigenlijk ook al zeggen: we willen wat meer weten. U heeft net al, nou ik denk zeker tien minuten een prachtig beeldvormende sessie stukjes geschetst, waarbij ik ook weer dingen leer die ik ook niet wist. We willen allemaal op dezelfde, ik wou zeggen vliegrouete komen, maar de fietsroute komen moet dat natuurlijk zijn. Is het mogelijk om zelfs voor de kadernota nog, dus dat we gewoon nu al gaan kijken of we regelmatig zo wat stukjes eruit te halen die beeldvormend kunnen zijn? Zodat we het beter kunnen beoordelen. Nu hoeft een ambtenaar ook niet meer een initiatiefvoorstel te beoordelen, dus hij heeft weer tijd zat. Dat kan ingezet worden om ...

De heer Van der Linden: Maar dat is ook een kwestie van hoe agendeert u. Volgens mij zitten we tot de kadernotabehandeling in juli al behoorlijk vol. Natuurlijk is dit plan, kijk, inhoudelijk is het klaar en het komt in de loop van de maand naar u toe, ik denk over één of twee weken.

Bij de kadernotadiscussie betreft u dit waarschijnlijk ook, maar het plan zelf kan ook daarvoor of daar vlak na worden vastgesteld. Dit jaar lopen we ook al met projecten natuurlijk, dus dat loopt gewoon door.

Mevrouw Stolk: Voorzitter?

De heer Van der Linden: Ik zou wel de tijd nemen om het goed te bespreken, als ik u was.

De voorzitter: Mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Voorzitter, ik hoor wat de wethouder zegt, maar volgens mij gaat het ook om beschikbaar stellen van middelen. Juist met de behandeling van de kadernota is het misschien wel verstandig dat je van tevoren weet wat dingen gaan kosten, want dat is juist de afweging die we dan bij de kadernota en bij de begroting kunnen maken.

De voorzitter: Mijnheer Van der Linden, een beetje een afrondend antwoord op deze vraag.

De heer Van der Linden: Zeker afrondend, en ik wil ook niet het gras voor de voeten van collega's wegmaaien die ook met plannen gaan komen. We stellen een fietsuitvoeringsplan voor waarin we afgewogen hebben wat de dilemma's zijn en wat de keuzes kunnen zijn. Hoe duur een project concreet wordt hangt dus soms ook af van omstandigheden. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we het fietsnetwerk versterken, daar zijn middelen voor nodig, dus we proberen daar met een voorstel te komen. Kijk, Eneco is verkocht, maar als we over twee of drie jaar opeens zeggen: we hebben weer extra middelen en die willen we besteden aan de fietsinfrastructuur. Dan hebben we natuurlijk een projectenlijst waar we prioriteiten kunnen geven en die we kunnen inpassen in het MOP, maar dan kunnen we bijschakelen of wat terugschakelen, al naar gelang de mogelijkheden. Dus eens.

De voorzitter: U bent ongeveer klaar, mijnheer Van der Linden? Dank u wel. Goed, dan gaan we richting een afronding. Als ik even heel kort samenvat wat de wethouder gezegd heeft: er zijn verkeersplannen, er is een Fietsnota 2014, er komt een mobiliteitsvisie aan waar de fiets ook uitdrukkelijk aan bod komt krachtens het STOMP-principe, er komt een kadernota aan met ambitie ook wat de fiets betreft, en ik hoor hem net nog zeggen, we moeten de fietsnetwerken gaan versterken. Nou, dat is even de ene kant van het verhaal. Aan de andere kant van het verhaal zit het CDA, waar we het natuurlijk niet gaan hebben over die dertig knelpunten en dergelijke, maar in grote lijnen – en mijnheer Van der Kruijff mag me corrigeren als ik niet gelijk heb – zij gaan er eigenlijk van uit: je moet echt vernieuwen, je moet gaan omdenken, je moet nog meer ambitie hebben, je moet een andere benadering eigenlijk kiezen, je moet kaderstelling eerst doen en dan vervolgens gaan toepassen op het uitvoeringsprogramma. Dus dat is eigenlijk een wat andere gedachtegang. Mijnheer Van der Kruijff, zeg ik het zo goed?

De heer Van der Kruijff: Ja, voorzitter, in zoverre klopt dat uiteraard, dat als je gaat uitvoeren, dat je het moet doen op basis van kaders die er zijn. Wat er nu gebruikt zijn, zijn de oude kaders, lezen we voor een heel deel, en kaders die eraan komen, maar die wij nog niet kennen. Dus in die zin lijkt het mij wel heel praktisch, voorzitter, als ik me mag doorpakken, om dan te kijken als die mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma op zo'n korte termijn komt als de wethouder aangeeft, dat we gewoon wat ons als CDA in ieder geval betreft die toetsen aan dit initiatiefvoorstel. Maar ik hoop dat u dat ook allemaal wil doen, want ja, we kunnen er niet omheen draaien, blijkbaar in de tijd valt het nu gewoon samen. Ik bedoel, we hebben allebei niet zo gepland, maar het is wel zo gebeurd.

De heer Kuhlmann: Is het niet handiger, want ik heb het idee dat iedereen inderdaad graag aan de hand van die mobiliteitsnota, het fietsuitvoeringsplan wat eraan komt, aan de hand daarvan een beeldvormende sessie te organiseren en in die breedte te pakken? Ik denk eerlijk gezegd dat er vandaag voldoende gezegd is over het initiatiefvoorstel, dat hoeft dan niet meer in de lucht te zweven, ik denk dat we dat nu prima afgehandeld kunnen beschouwen en dat we dan verder gaan aan de hand van de stukken die er vanuit het college komen.

De voorzitter: Ik enk dat er twee mensen hier aan tafel het niet helemaal met u eens zijn, want ik kan u volgen en een heleboel mensen kunnen u denk ik volgen, maar er ligt hier wel een initiatiefvoorstel wat ingediend is waar wij oordeelsvormend over aan het spreken zijn en waar we tot een finaal oordeel moeten komen. Vandaar dat ik net even een poging deed om de twee mogelijkheden te schetsen: kiezen wij voor het vervolg voor de lijn die het college voorstaat? Of kiezen we de lijn die het CDA eigenlijk schetst en die zegt: er moet toch echt het roer moet om. Dat zijn eigenlijk de twee smaken, waarbij uiteindelijk, als gekozen wordt voor het één, dat het CDA ook nog kan zeggen: nou gaan we ons programma wel aanpassen, ons voorstel, en dan komen we er een andere keer mee terug. Maar we moeten eerst een keus maken. Dus u kan vinden van tafel. Prima, maar dat vinden zij niet, dus we moet er eventjes een oordeel over uitspreken. Mevrouw Kruger.

Mevrouw Kruger: Voorzitter, ik wil gelijk even ingaan op uw voorstel. Mij lijkt het eerste voorstel dus gewoon het voorstel wat vanuit het college komt, dat we dat gaan volgen. Daar is helemaal niks mis mee nu verder met het initiatiefvoorstel, want ja, initiatiefvoorstel meestal is het een initiatief tot verandering. Volgens mij hebben we dat ook in deze commissie al gehad, staan ook zelfs in de informatiebrief aardig wat veranderingen: het omdenken, STOMP. Ik bedoel, we zijn er al heel veel langer mee bezig, tegenwoordig heet het STOMP, maar volgens mij doen we dat nu ook. Dus ik zie niet zo heel veel, met alle respect, andere zaken als wat we nu gaan doen. We gaan nu omdenken, we gaan juist weer alles beetpakken. Dus ik zou op uw vraag daarvoor willen kiezen.

De voorzitter: Helder, uw standpunt is duidelijk. Ik stel voor dat ik gewoon even het rondje ga maken. Gewoon maar op volgorde, dat lijkt me het handigste. Ik doe het andersom. Prima hoor, als u dat wil, dan ga ik naar mijnheer De Feijter. Wat is uw standpunt?

De heer De Feijter: Ik kan me volledig vinden in het voorstel van mevrouw Kruger en ook eigenlijk het voorstel van de heer Kuhlmann. Het lijkt ons goed om gewoon, even kijken, het mobiliteitsplan duurt natuurlijk nog eventjes, maar om het uitvoeringsprogramma fiets, om die zodra die er is te bespreken in eerste instantie beeldvormend gewoon, en daarna die oordeelsvormend. Natuurlijk staat het het CDA en andere partijen natuurlijk vrij om dan kaders mee te geven aan het college, want dat lijkt ons het geschikte moment, als het als het voorstel voor ons ligt.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Van Herwijnen.

Mevrouw Van Herwijnen: Dan wilde ik toch graag nog eventjes wat verduidelijking hebben over wat de heer De Kruijff had aangegeven over dat ze nu geen oordeel wilden hebben. Ik kan het mis hebben, hoor, maar geen oordeel wilden hebben over het initiatiefvoorstel nu, maar dat ze hem dadelijk weer terug oppakken wanneer de beleidsstukken er liggen. Klopt dat?

De voorzitter: Mijnheer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, het is natuurlijk nu geagendeerd oordeelsvormend, dus normaal gesproken ga je vanuit oordeelsvormend naar besluitvormend. Maar wat wij proeven hier in de commissie is dat er heel veel behoefte is aan extra informatie en beeldvorming, onder andere met de stukken van het college erbij op tafel. Dat lijkt ons zinnig om aan die wens van de commissie gehoor te geven.

De voorzitter: Mevrouw Stolk, u heeft nog een opmerking.

Mevrouw Stolk: Voorzitter, mijn voorstel vanuit de VSP was eigenlijk om dit initiatiefvoorstel, ik weet niet of dat technisch mogelijk is, om gewoon even vast te houden en het samen als alles bij elkaar is, de fietsnota bij elkaar te bespreken. Want ik vind het namelijk geen recht doen, want jullie hebben er veel energie ingestoken en dat dat vind ik altijd te waarderen als fracties dat doen en het zou zonde zijn als het nu dadelijk niet aangenomen zou worden doordat we dit niet goed afhandelen. Dat doet het onderwerp denk ik geen recht, dus dat zou het voorstel zijn.

De voorzitter: Helder. Mijnheer Safranti.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter. Ook mijn mening was dus wat mevrouw Stolk net aangaf, desnoods combineren, kijken waar eventueel de punten die in het initiatiefvoorstel staan meegenomen kunnen worden. Want de ambtenaren zitten volgens mij ook op tribune, die kunnen er ook naar kijken. Er kan altijd nog met de Fietsersbond daarover gekeken worden. Wat ik wel mee wil geven, voorzitter, want dat proefde ik hier vandaag en daar begon ik ook mijn punt ook, waarom dit nou oordeelsvormend is. Zo'n belangrijk onderwerp, waar heel veel energie en aandacht in gestopt is, oordeelsvormend. Terwijl dus heel veel toch technische dingen beeldvormende vragen bij ons opkwamen. Dus misschien is het ook voor onze agendacommissie straks dat dit soort onderwerpen ...

De voorzitter: Ik wilde net zeggen, daar zit ik niet in dus.

De heer Safranti: Nee, inderdaad, maar dat dit soort onderwerpen in de toekomst wel beter afgewogen moeten worden. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Die zal ongetwijfeld ook genoteerd zijn door de griffier.

Mevrouw Stolk: Voorzitter, als ik daar nog even op mag reageren. Ik heb dat volgens mij ook in het presidium gezegd. Ik denk dat dat voor de hele raad geldt. Als we kijken naar de agendacommissie, en sta me even toe dat ik hier gebruik van maak, als we kijken naar de agendacommissie laten wij met zijn allen – en dan zeg ik ook met zijn allen, commissie- en raadsleden – kijken hoe dingen geagendeerd worden. Op het moment dat wij vinden dat het niet goed geagendeerd wordt, dan moeten we met zijn allen aan de bel trekken, want wij bepalen namelijk de agenda. Dus dat wilde ik even gezegd hebben.

De voorzitter: Dat is helder. Is er iemand anders die nog? Mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Ik sluit me van harte aan bij de laatste opmerking van mevrouw Stolk. Dat doen we inderdaad zelf op welke manier het op de agenda staat. Voor wat betreft het gevolg hiervan sluit ik me helemaal aan bij wat er eerder ook gezegd is, dat het goed is om dat aan de hand van de stukken van het college te doen.

De voorzitter: Dank u wel. Nog meer mensen? Mijnheer Wringer.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. Wat betreft ons kan dat ook gecombineerd worden met de fietsnota en dan beeldvormend en dan kan de wethouder ook nog de vraag over de Schwung app beantwoorden.

De voorzitter: Ik denk dat de mobiliteitsvisie bedoeld wordt, of toch niet?

De heer Van der Linden: We hebben een fietsuitvoeringsplan, dat komt binnen twee, drie weken naar jullie toe. En de mobiliteitsvisie, waar dus de fiets onderdeel van uitmaakt, die gaan we het tweede kwartaal volgend jaar vaststellen, want daar hoort een parkeerbalans bij en nog veel meer dingen.

De voorzitter: Oké, dus als ik het goed begrepen heb, het fietsuitvoeringsplan, daar gaat u misschien aan de slag met ook wel wat goede punten ...

De heer Van der Linden: Nou ja, een deel van de dingen staat er al in en dat komt dus deze maand uit.

De voorzitter: Mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kamphuis: De SP sluit zich achter de woorden van de VSP.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw De Heer.

Mevrouw De Heer: Datzelfde wilde ik ook zeggen. Ik vind dat wat mevrouw Stolk zegt, daar sluit ik me graag bij aan.

De voorzitter: Helder. Nog meer mensen die ... Ik zie dat mijnheer Damen het daar ook helemaal mee eens is. Volgens mij, ik zie allemaal mensen knikken. Mijnheer Roggekamp knikt ook. Ik hoor het, dank u wel. Goed, dan denk ik dat mijnheer Van der Kruijff nog wat wil zeggen.

De heer Van der Kruijff: Even technisch, want we zijn natuurlijk als CDA-fractie ook eigenaar van deze initiatiefnota, dus we moeten ook beslissen wat we ermee doen. Dus misschien goed dat we dat ook even beamen dat we het dan ik zeg maar even aanhouden tot die bespreking die we net hebben afgesproken. Dank, mevrouw Stolk, voor dat voorstel, dat lijkt me een heel zinnig voorstel zoals u dat gedaan heeft en velen in de commissie dat steunen. Dan kijken we na die bespreking wel of dat nog iets oplevert wat we in de lucht willen houden, of niet, en of dat nodig is. Dat is dan voor dan.

De voorzitter: En aanhouden betekent ook eventueel aanpassen, denk ik.

De heer Van der Kruijff: Precies.

De voorzitter: Goed. Nou, dan denk ik dat dus de conclusie is dat mijnheer Van der Linden met sommige puntjes uit dit onderdeel aan de slag gaat, dat een aantal dingen er al in verwerkt zijn, dat het CDA hem aanhoudt en zo nodig aanpast en dat we te zijner tijd gezamenlijk die dingen in een ik denk eerst beeldvormend en dan oordeelsvormende sessie nog een keer bespreken, met een punt van aandacht voor de agendacommissie dat het niet zo heel gelukkig is om iets gelijk oordeelsvormend te bespreken. Mijnheer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Ja, ik moet ik moet toch een beetje opkomen voor de agendacommissie. Er is ons als CDA-fractie ooit wel gevraagd: hoe moeten we dit agenderen? Toen waren er nog geen wensen en bedenkingen van het college bekend, toen hebben we gezegd: het lijkt ons wel helder wat we hebben opgeschreven, dat kan in één keer oordeelsvormend, tenzij de wensen of bedenkingen voor het college aanleiding geven voor anders. Alleen, toen dit geagendeerd werd, toen waren die hele wensen en bedenkingen er nog niet, die kwamen vorige week opeens uit het plafond vallen voor ons. En ja, die zitten er nu bij en nu is het gelopen zoals het is gelopen. Maar volgens mij hebben we het weer rechtgebreid met elkaar.

De voorzitter: Dat kwam waarschijnlijk ook omdat die ambtenaar zijn werk, zoals mevrouw Kruger al zei, zo goed gedaan had dat hij daar toch wel wat tijd voor nodig had. Maar terecht dat u opmerkt dat niet de agendacommissie de zwarte piet toegespeeld moet worden. Nee hoor. Ik dank u allen hartelijk en ik wens u nog een genoeglijke avond, of een volgende commissievergadering.

3. Raadsinformatiebrief over Voortgang aanpak verkeersonveilige locaties - Raadsinformatiebrief

Voorzitter: Mevrouw Kruger
Griffier: De heer Verkooijen
Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Bootsman (GroenLinks)
Dhr. Damen (PvdA)
Dhr. De Feijter (CU-SGP)
Mevr. De Heer (FvD)
Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)
Mevr. Kamphuis (SP)
Dhr. Kleinpaste (Gewoon Dordt)
Dhr. Klerk (CDA)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Dhr. Laban (CU-SGP)
Dhr. Van der Meer (GroenLinks)
Dhr. Roggekamp (Gewoon Dordt)
Dhr. Safranti (DENK)
Mevr. Stolk (VSP)
Dhr. Stolk (VSP)
Dhr. Tutupoly (Op Ons Eiland)
Dhr. Wringer (Beter Voor Dordt)

Portefeuillehouders: wethouder R. van der Linden

Overige aanwezigen:

Dhr. Kraak (ambtelijke ondersteuning)
Dhr. Loekemeijer (inspreker)

De voorzitter: O, hij blijft nu gaan. Oké, ik ga er niet meer aan zitten. Goedenavond allemaal. Ik ga proberen aandacht te krijgen voor deze commissie hier in deze zaal en wil vragen de mensen die in deze zaal zijn en nog aan het praten zijn op de gang hun gesprek voort te zetten. Dit geldt voor alle mensen hier achter in de zaal, graag uw gesprek op de gang voortzetten, zodat wij de commissie kunnen beginnen. De wethouder hebben we nodig hier, dus die komt straks wel naar u toe. Als we allemaal zitten, dan kan de deur ook dicht. Ja, graag, want het is nogal rumoerig op de gang. De eerste echte lentedagen zijn dus tegen de zomer aan aangebroken, dus ik denk dat iedereen een beetje de lentekriebels heeft, graag met elkaar in gesprek is en zo. Ik verzin maar wat hoor, om even de tijd te doden. De deur is dicht. Wij kunnen verder met de volgende commissievergadering naar aanleiding van een raadsinformatiebrief 'Voortgang aanpak verkeersonveilige situaties'. Deze commissie is ook oordeelsvormend.

Ik heet alle raads- en commissieleden welkom. Ik zal zo een rondje laten doen voor de notulen van alle namen en ik wens ook alle kijkers en luisteraars thuis en de mensen op de tribune van harte welkom bij deze commissie. Ik begin hier links. Als iedereen even zijn naam en waar die bij hoort aangeeft.

De heer Verkooijen: Bas Verkooijen, commissiegriffier.

Mevrouw Kamphuis: Meta Kamphuis, SP.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

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

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks Dordrecht.

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

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

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

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

De heer Safranti: Mehmet Safranti, DENK Dordrecht.

De voorzitter: Ja, u ook, mijnheer Loekemeijer.

De heer Loekemeijer: Dirk Loekemeijer, ik kom inspreken.

De heer Stolk: Leo Stolk, VSP.

Mevrouw Stolk: Margret Stolk, VSP.

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

Mevrouw De Heer: Betsie de Heer, FvD.

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

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

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie-SGP.

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

De heer Kraak: Ik ben Robert Kraak, ambtelijke ondersteuning.

De heer Tutupoly: Gersom Tutupoly, Op Ons Eiland.

De voorzitter: Ik ben Kitty Kruger, uw voorzitter van vanavond. Ik krijg altijd zo'n mooie brief mee waar wat aanwijzingen in staan en er stond: er is een vergaderquotum van minimaal acht fracties nodig, waarvan moet worden vastgesteld dat deze gehaald is. Volgens mij is dat bij deze wel gehaald. Er is veel belangstelling voor de onveilige verkeerssituaties, gelukkig. De reden van deze vergadering. De VVD heeft verzocht om een oordeelsvormende bespreking van de raadsinformatiebrief en heeft daar voldoende steun van andere fracties voor gevonden. De aangedragen politieke vragen voor de bespreking zijn: is de raad tevreden met de huidige tussenstand van de aanpak van de verkeersonveilige situaties? Zijn er andere straten die moeten worden aangepakt binnen dit project? Deze twee vragen zijn van de VVD. Dan komt er één van Beter Voor Dordt klopt de prioritering nog steeds? Van het CDA is gevraagd: zou vanwege het STOMP-principe de prioritering van de verkeersonveilige situaties moeten worden aangepakt? En Op Ons Eiland heeft nog een politieke vraag gesteld: zijn de aangepakte gevaarlijke kruispunten nu zichtbaar veiliger geworden? We starten deze avond met een inspreker, de heer Loekemeijer en u krijgt maximaal vijf minuten om uw verhaal te doen. Als dan de raads- of commissieleden nog iets verduidelijkend willen vragen aan u, dan staat hen dat vrij, maar daarna, u neemt geen deel meer aan het gesprek. Gaat uw gang.

De heer Loekemeijer: Goed. Dankjewel dat ik hier mag zijn allereerst. Ik zit hier namens buurtvereniging De Prinsenpoort, dat is een buurtvereniging in de buurt van de Prinsenstraat. Voor de mensen die die straat misschien niet meteen kennen, dat is een toegangsweg voor de binnenstad van Dordrecht. Deze straat staat er niet bij als een verkeersonveilige situatie en die zouden wij als vereniging, met inmiddels meer dan zeventig leden, toch wel graag op de agenda willen hebben, omdat het een hele drukke straat is met heel veel verkeer en waar gewoon eigenlijk consequent veel te hard gereden wordt. Dat wordt gewoon door gewone personenauto's, maar ook door zwaar verkeer wordt daar veel te hard gereden, waardoor letterlijk de kopjes van de tafels afschudden in de panden die daar aan die straat staan. Het is zo dat die straat is een tweerichtingsverkeer met een hele smalle stoep en er is nu een situatie ook ontstaan met de Lange Geldersekade, die erg breed is geworden en erg overzichtelijk, wat uitnodigt om hard te rijden. Die snelheid, die nemen mensen mee de Prinsenstraat op en dat zie je nu ook een beetje gebeuren dat dat steeds erger wordt. Door de smalle stoep kunnen mensen elkaar niet inhalen op de stoep, dus die lopen automatisch de weg op. Nou ja, daar komen dan mensen heel hard aanrijden en tel daar nog fietsers bij op die daar dan ook nog regelmatig vallen vanwege die gladde stoepen die er liggen, het is een wonder dat daar nog niet een keer iets heel ernstigs is gebeurd. Maar vooral ook het harde rijden wat daar gedaan wordt in die straat is met name de reden dat wij zeggen: dat is gewoon erg gevaarlijk. En het geeft heel veel overlast door de hoge panden aan beide kanten heb je ook nog enorme geluidsoverlast ervan. Een auto die 50 rijdt maakt nou eenmaal veel meer lawaai dan een auto die 30 rijdt. De regel is eigenlijk meer 50 dan 30 daar, heb je het idee. Ik heb toevallig vanmiddag zal ik thuis te werken heb ik zitten tellen. Tussen vier en zes heb ik vier keer meegemaakt dat daar met gillende banden werd weggereden. Dat schijnt daar normaal te zijn, want ja, dat is gewoon dagelijkse kost dat daar gewoon minimaal vier, vijf keer per dag met gillende banden wordt weggereden, vol gas. Als je mensen vraagt of ze wat rustiger aan willen doen, dan is het vaak terugschakelen en gas bij. Het loopt een beetje uit de hand inmiddels. Had ik

nog andere dingen daaraan toe te voegen? Nee. Ja, er zijn al meerdere verzoeken geweest om snelheidsbeperkende maatregelen of iets dergelijks, of versmallingen, of iets wat. Omdat het een drukke weg is met altijd tweerichtingsverkeer zou een versmalling natuurlijk al mensen forceren om af te remmen, maar ja, dat lijkt allemaal niet mogelijk. Drempels begrijp ik, want dan zou je nog meer schade aan de aanliggende panden krijgen, maar versmallingen of iets dergelijks, dat snap ik niet waarom dat niet mogelijk is. Voor zover.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Loekemeijer.

Mevrouw Stolk: Voorzitter?

De voorzitter: Mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Ik heb een vraag aan de heer Loekemeijer. Trouwens leuk om hier als inspreker in deze commissie te hebben. U zegt, we hebben diverse keren aangegeven om oplossingen. Wat zijn daar de reacties op geweest?

De heer Loekemeijer: Wat ik ervan begrijp zijn er wel gesprekken geweest met de betreffende wethouders. Wat er nu volgens mij actief ligt is dat er snelheidsmetingen gedaan worden, maar voor de rest is het eigenlijk heel passief. Ik heb verschillende Fixi-meldingen gedaan over de situatie en dan wordt dat eigenlijk meteen op afgehandeld gezet. Dan krijg ik wel een schriftelijke reactie, maar inhoudelijk gebeurt er helemaal niks. En ja, we krijgen toch wel, en dat krijg ik ook terug, want ik heb natuurlijk overleg gehad met mensen in de vereniging, steeds meer het gevoel dat we niet echt serieus genomen worden. Ik weet toevallig net dat bij de Amstelwijck nu de mooie nieuwe geluidswanden zijn gemaakt en dat er toentertijd – want daar was ik bij – heel veel stampij over is gemaakt over het geluid in Amstelwijck. Nou ja, jullie zouden voor de gein eens bij mij thuis moeten komen meten, ik denk dat het echt drie, vier keer zo hard is als wat in Amstelwijck ooit zou kunnen spelen. Dus ja, het is echt een rare situatie dat dat allemaal zomaar kan.

De voorzitter: De heer Damen.

De heer Damen: Voorzitter, mijn vraag is of de maatregelen om de hoeveelheid auto's in de Prinsenstraat terug te dringen, die zijn iets van 25 jaar geleden is er een knip gemaakt in de binnenstad om doorgaand verkeer van het Lijnbaangebied richting A16 door de binnenstad, om dat te blokkeren. Nou weet ik niet of dat nog steeds functioneert en of de klachten ook zitten in de hoeveelheid auto's die door de Prinsenstraat rijden, en of die hoeveelheid is toegenomen de laatste tijd.

De heer Loekemeijer: Onder andere is een ding, en dat is misschien weer een ander punt, maar er zit aan het begin van de Voorstraat zit een coffeeshop en je ziet gewoon dat het gros van de klanten van de coffeeshop met de auto komen. Dat is echt even, ze staan regelmatig bij mij met draaiende motor voor de deur, even snel de wiet halen en weer weg.

Ik denk dat als daarop iets geregeld kan worden dat mensen met de auto niet meer bij die coffeeshop kunnen komen of iets dergelijks, want die coffeeshop is prima, daar heb ik verder geen ... Maar die verkeersdruk die dat met zich meebrengt, dat is belachelijk. Want die mensen komen echt een soort, dit is een soort drive-in. Er zit ook nog een kort parkeren plekje vlakbij, dus mensen rammen daar die auto neer en het liefst zonder te betalen, dus dan zetten ze hem achter bij mij in de straat en bij anderen in de straat zetten ze de auto met draaiende motor stil en het liefst ook met keiharde muziek, want dat hoort erbij, denk ik, en dan even snel de wiet halen en weer weg. Ik denk, als ik een schatting moet maken, maar dat is een persoonlijke schatting, ik denk dat het tussen vier uur 's middags en acht uur 's avonds ongeveer de helft aan auto's scheelt als mensen geen wiet kwamen halen.

De voorzitter: Mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Ik wilde nog aan de heer Loekemeijer vragen, ik begrijp, hij woont natuurlijk in de Prinsenstraat en veel van zijn burens ook. Het is de voordeur ... Ja, logisch. Goed, waar ik naartoe wilde. Er zijn als ik het goed zie geen voortuintjes, de voordeur grenst meteen aan de eigenlijk vrij smalle weg. Hoe zit dat met de kinderen in de straat, durven die daar te spelen? Wat is een beetje de situatie voor als je daar woont en dat elke dag zo meemaakt?

De heer Loekemeijer: Ik heb zelf een kind, maar daar hou ik mijn hart voor vast als die zo oud is dat die naar buiten kan, die is nu nog heel jong. Maar ik hoor wel van andere mensen dat ze hun kinderen gewoon niet naar buiten laten, omdat dat levensgevaarlijk is. Wij durven de kat niet eens naar buiten te laten, omdat we dan weten, een week en dan is die doodgereden, dat kan niet anders. Dus ja, dat is een beetje de situatie. Er wordt daar gewoon echt als idioten gereden en ja, het kan ook, want er is de ruimte voor, dus mensen doen het.

De heer Kuhlmann: Helder, dank u wel.

De voorzitter: Wie nog een korte verduidelijkende vraag, of is het voor iedereen helder? De heer Loekemeijer pleit voor de Prinsenstraat ...

De heer Wringer: Voorzitter?

De voorzitter: Ik kom zo bij u terug. De Prinsenstraat op te laten nemen in de lijst van de meest gevaarlijke verkeerssituaties, omdat die er nog niet is in opgenomen, en u heeft ook uitgelegd waarom u dat zo graag zou willen. De heer Wringer heeft nog een vraag.

De heer Wringer: Dank, voorzitter, en dank voor het inspreken. Die wegrijden met die slippende banden komt natuurlijk van dat parkeerplaatsje nadat ze geshopt hebben. Volgens mij staat er halverwege de straat ook een snelheidsmeterbord. Klopt dat? Maar daar zit geen snelheidscamera's bij, denk ik.

De heer Loekemeijer: Ja, klopt, die geeft alleen de snelheid aan die je rijdt. Dat is volgens mij voor aantal lieden gewoon een reden om te kijken of je daar een zo hoog mogelijk cijfer op tevoorschijn kan toveren.

De heer Wringer: Dank u.

De heer Safranti: Voorzitter? Ik had geen vraag, maar omdat ik zelf ook in die binnenstad woon en daar regelmatig langsfiets en langsliep, het is niet alleen de coffeeshop, maar volgens mij ook het uitgaansleven daar in de buurt. Dat wil ik gewoon even meegeven.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Iemand anders nog een korte vraag? Dan laten we het hierbij. Dan wil ik de heer Loekemeijer bedanken voor zijn inspreken. Uw verhaal is denk ik zeer duidelijk. Ik wil zo meteen aan de wethouder vragen om daar als we daaraan toe zijn ... Wilt u daar nu direct al een reactie op geven? Dat zou misschien wel fijn zijn.

De heer Van der Linden: Ja, dat wil ik wel. Ik begreep vanmiddag dat er inspraak zou zijn, dus ik heb geen voorbereiding op de specifieke punt. We zijn wel in gesprek met uw vereniging, daar is ook ambtelijk contact over. Want inderdaad, dit is natuurlijk een beetje een ingewikkelde situatie, omdat je hebt toegang nodig tot een deel van de binnenstad. Ik wil best een keer het gesprek voeren over de binnenstad autovrij maken, maar dat is echt een heel ander soort sport dan een autoluwe binnenstad. Dat hoor ik ook niet door de claim om dat te doen, maar dat maakt hem ingewikkeld. Een tweede, het zijn natuurlijk kwetsbare huizen. Daarom zit u hier ook. Dat maakt dat je sommige dingen die je in andere wijken vanzelf verzint, een drempel, ja, dat kun je hier niet doen. Plantenbakken hebben we wisselende ervaringen mee. Versmalling, ik weet dat dat besproken wordt en ik weet ook dat daar opvattingen over loskomen. Wat ik in ieder geval ten aanzien van verkeersonveilige plekken wel op de lijst of niet op de lijst even wil aangeven. We hebben destijds gekozen voor verkeersslachtoffers, het aantal verkeersslachtoffers in de drie jaren voor 2018, dat bepaalt de top 20. Daarnaast hebben we tientallen plekken waar ofwel nooit iets gebeurd is, ofwel maar heel weinig gebeurd is. Bij u is nog niks gebeurd, maar het is natuurlijk geen garantie en zo. Dus ik wil best toezeggen dat als we het gesprek hebben gehad en er is overleg met de buurtvereniging geweest, wat dan nodig is. Natuurlijk, als je de hele straat gaat omleggen, dan is daar een investeringsbesluit van de raad voor nodig. Maar we hebben ook met kleinere maatregelen, plantenbakken, misschien kleine ingrepen in het wegpatroon, kun je ook veel doen. Maar die afspraak staat al dat we daar zeker toe bereid zijn, maar dan moeten we dus wel eerst even beter kunnen peilen wat handig is. En het coffeeshopbeleid ga ik niet over. Dat is makkelijk, maar soms ook wel ...

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van der Linden. Dat is ook niet het issue van vanavond. Mijnheer Loekemeijer, bent u tevreden met het antwoord van de wethouder op dit moment?

De heer Loekemeijer: Gedeeltelijk.

De voorzitter: Tot op dit moment, want u moet uw gesprek nog krijgen, hè?

De heer Loekemeijer: Ja. Dus ja, we heel zijn benieuwd wat daarvan komt. Dit speelt natuurlijk al heel lang en tot op heden is er helemaal niks gebeurd. Dus ja, dat is wel een ding.

De voorzitter: Nee, mijnheer Damen, mijnheer Van der Linden mag.

De heer Van der Linden: Dit is natuurlijk een beetje gek, want we gaan in gesprek.

De voorzitter: Nee nee nee, klopt, klopt. Maar ik wilde even recht doen aan de inspreker en dan stoppen we ermee.

De heer Van der Linden: In mijn eerste maand in 2014 ben ik bij een paar bewoners langs geweest, toen zijn er dingen opgelost. Begin dit jaar werd ik benaderd voor het eerst: er zijn issues met te hard rijden. Dus wat dat betreft hebben we meteen wel aangehaakt: oké, daar moeten we het over hebben. Maar ik wil ook graag een toezegging doen, want ik hoor de urgentie hoor, dat we daar snel mee doorgaan. Als het makkelijk op te lossen was, hadden we het al gedaan, maar we moeten wel een afweging maken.

De voorzitter: Dat is al heel mooi dat u de toezegging heeft gedaan om hier goed naar te kijken en het mee te nemen.

De heer Van der Linden: En op tempo.

De voorzitter: En op tempo, dat is nog belangrijker. Mijnheer Loekemeijer, bedankt voor uw komst en bedankt voor uw inbreng. Dan gaan we verder met de vergadering. Sommigen hebben al bij de vorige commissie gezeten en hebben daar toen ook de briefing meegekregen dat via de laatste donderdagbrief dat het presidium heeft besloten de opzet van de oordeelsvormende besprekingen te wijzigen, dat wil zeggen dat we nu vanaf de eerste termijn meer in debat gaan. De opzet voor vanavond is als volgt: de eerste termijn, de fracties reageren op de aangedragen politieke vragen die ik net gesteld heb – ik hoop dat ze nog weet of voor u heeft – te beginnen bij VVD als initiator en dan Beter Voor Dordt, het CDA en Op Ons Eiland. Vervolgens kunnen de andere partijen ook hun woordvoering doen. Interruptie is natuurlijk altijd vrij.

De heer Kleinpaste: Voorzitter?

De voorzitter: Ja, mijnheer.

De heer Kleinpaste: Ik heb de neiging om een punt van orde te maken, al weet ik niet precies hoe dat punt van orde er dan exact uitziet. Maar ik vind het heel lastig dat we hier een oordeelsvormende vergadering inplannen over een raadsinformatiebrief, die je normaal dan beeldvormend agendeert, waarbij we dan in de oordeelsvormende vergadering een inspreken hebben, wat eigenlijk ook afwijkt van dat wat we gewend zijn te doen, en een paar van de politieke vragen – het worden politieke vragen genoemd – vind ik eigenlijk ook redelijk beeldvormende vragen.

Dus mijn voorstel zou zijn om dan toch eerst aan de wethouder te vragen of er een korte toelichting mogelijk is op de raadsinformatiebrief die we hebben ontvangen, zodat ik een beetje weet waar we ons een oordeel over zouden moeten vormen überhaupt. Want ik vind de volgorde die we nu hebben gedaan en die we met een meerderheid van de raad kennelijk hebben gedaan, ik vind hem buitengewoon onhandig en ik vind hem ook afwijken van de afspraken die we hebben gemaakt met elkaar.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Kleinpaste. Ik denk niet dat dat mogelijk is, uw voorstel. Ik ga daar gewoon even op in. Deze agendering is een tijdje geleden al gedaan, hij stond op de agenda. U heeft niet, of andere raadsleden hebben niet gereageerd van tevoren: wij willen dat op een andere manier, omdat we kennelijk informatie ontbreken. We gaan nu niet de wethouder laten vertellen hoe het allemaal in elkaar zit. U heeft de raadsinformatiebrief gelezen, u heeft genoeg tijd gehad om onderzoek daarnaar te doen hoe het verder in elkaar zit en we gaan aan de hand van de gestelde politieke vragen die meegegeven zijn met de agendacommissie gaan we dit stuk bespreken. Het is niet anders.

De heer Kleinpaste: Het spijt mij dat ik niet op de hoogte was van het feit dat ik dat vooraf dan kenbaar had moeten maken. Ik zal daarmee moeten leven, maar ik vind het bijzonder vreemd, laten we dat dan vastgesteld hebben, dat we in afwijking van onze eigen regels dit zo geagendeerd hebben.

Mevrouw Stolk: Voorzitter?

De voorzitter: Waarvan akte. Volgens mij zijn dit gewoon onze eigen regels. Maar mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Ja, nee, ik ga nu toch even het opnemen voor de agendacommissie. Ook dat hebben we in het presidium besproken. Ik heb het in de vorige commissie ook aangegeven. Wij gaan met zijn allen over onze agenda en wij moeten van tevoren bij de donderdagbrief en wanneer de stukken geagendeerd worden kan je aangeven of je iets beeldvormend of oordeelsvormend wil doen. Dat zijn de regels, dat hebben we met elkaar afgesproken. Dan moeten we allemaal hand in eigen boezem steken, zo zeg ik het dan maar even, en goed opletten als dingen geagendeerd worden en op tijd aan de agendacommissie aangeven. Dat wilde ik even.

De voorzitter: Dank u wel voor uw aanvulling, mevrouw Stolk, want dat kan het alleen maar onderschrijven. Ik wil nu toch doorgaan naar de eerste termijn, want we kunnen hier nog lang en breed over hebben, maar ik denk dat dat beter op zijn plaats is of in het presidium weer, of bij de agendacommissie zelf. In ieder geval niet nu. Wie mag ik als eerste? De heer Kuhlmann, want dat had ik toegezegd. Gaat uw gang.

De heer Kuhlmann: Dank u wel, voorzitter. De Dordtse VVD wil dat we het in onze stad zo moeilijk mogelijk maken voor hardrijders en andere wegpiraten. Dat vraagt om verschillende dingen. Dat vraagt om een hoge pakkans, om innovatieve handhavingmaatregelen als lawaaiflitsers, maar natuurlijk ook om maatwerk in straten zoals drempels, bloembakken en andere wegaanpassingen.

Het is heel goed dat we een aantal jaar geleden dit programma hebben vastgesteld om de meest verkeersonveilige locaties in onze stad aan te pakken en te verbeteren. Tegelijkertijd is het belangrijk om de voortgang ...

De heer Kleinpaste: Voorzitter?

De voorzitter: De heer Kleinpaste.

De heer Kleinpaste: Even ter interruptie op de heer Kuhlmann. Het schetst een beeld, volgens mij is dat ook het beeld wat destijds in beleid is gevat en wat in deze raadsinformatiebrief wordt uiteengezet. Op welke punten is de heer Kuhlmann dan precies ontevreden over deze terugkoppeling van hoe het staand beleid vorm krijgt?

De heer Kuhlmann: Nou, als ik heel even de gelegenheid had gehad om verder te spreken, dan komt dat aan de orde. Dus met uw goedkeuring, voorzitter.

De voorzitter: Gaat u verder, mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Tegelijkertijd is het belangrijk om de voortgang te bespreken en waar nodig het programma te actualiseren. We leven immers niet meer in 2018. De straten die gebukt gaan onder veel hardrijders en verkeersonveilige situaties verdienen namelijk altijd onze aandacht. Dan denk ik bijvoorbeeld aan de Prinsenstraat, ik denk aan de Brouwersdijk en zo zijn er nog veel meer straten te noemen. Dat zal ik nu niet per se doen, want dan maai ik het gras voor anderen ook te veel weg, maar er zijn wel meer plekken en ik denk dat heel gezond is om daar goed naar te kijken, naar te luisteren. Wat dat betreft ook alle lof voor de inspreker van vanavond.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Kuhlmann. Dit zal de tweede keer, ik wil u complimenteren met uw korte woordvoering.

De heer Kleinpaste: Voorzitter?

De voorzitter: De heer Kleinpaste.

De heer Kleinpaste: Ik verwachtte nog antwoord te krijgen op mijn vraag, maar misschien heb ik dat verkeerd verstaan of niet goed begrepen, maar volgens mij heb ik geen antwoord op mijn vraag.

De voorzitter: Mijnheer Kuhlmann, weet u nog de vraag van de heer Kleinpaste? Anders is hij vast bereid deze te herhalen.

De heer Kuhlmann: Wat er anders moet aan het programma, of wat we eerder in 2018 hebben vastgesteld, als ik de vraag goed heb onthouden. Dat is aanpassen naar de stand van 2023. Dat is niet iets revolutionairs, dat is niet maar dat er nu een enorme politieke strijd is tussen enerzijds de Dordtse VVD en anderzijds het college of wat dan ook, maar dat is wel gewoon nuttig om met elkaar te bespreken. Ik ben heel blij, weliswaar niet van Gewoon Dordt, maar dat er heel veel partijen in de raad zijn die dat verzoek steunden. Zo simpel is het.

De heer Kleinpaste: Voorzitter, ik zou best blij zijn ...

De voorzitter: De heer Kleinpaste.

De heer Kleinpaste: Voorzitter, sorry. Ik zou best blij zijn om over nieuw beleid als het gaat om verkeersveiligheid met elkaar te praten, maar daar heb ik de raadsinformatiebrief over het staand beleid niet bij nodig. Want als we het over nieuw beleid willen hebben, zullen we ook met elkaar moeten spreken over nieuw geld wat we daarbij kunnen leggen om dat beleid uit te voeren. Dus in die zin blijf ik het wat lastig vinden om nou met nieuw beleid te komen omdat we een raadsinformatiebrief over staand beleid geagendeerd hebben.

De voorzitter: U mag daar zeker nog even op reageren, mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Nou goed, ik ken het standpunt Gewoon Dordt, heel dogmatisch: een raadsinformatiebrief moet je niet oordeelsvormend bespreken. Ik denk, net zo goed als in het verkeer, dat het handig is om af en toe maatwerk toe te passen en in dit geval dat het handig is om het toch even te bespreken. Maar we verschillen daarin, dat is dan zo.

De voorzitter: Dat lijkt mij ook, dus dan laten we het hier even bij. Mijnheer Kleinpaste, als u iets nieuws heeft toe te voegen graag, want we gaan hier niet ...

De heer Kleinpaste: Ik wilde reageren op het woordje dogmatisch, want dat bevalt me echt voor geen meter. Want wij doen dit niet omdat we er dogmatisch in zitten, wij doen dit omdat we vinden dat als je het over nieuw beleid wilt hebben, dat je dan nieuw beleid agendeert en dat je ook nadenkt met elkaar over wat er aan middelen bij moet.

De voorzitter: Helder, mijnheer Kleinpaste. Mijnheer Kuhlmann had zijn woordvoering klaar. Dan ga ik door naar Beter Voor Dordt, de heer Wringer.

De heer Wringer: Dank voorzitter. We hebben de RIB gelezen en daar staat in dat er projecten worden aangepakt, echte black spots hebben we niet meer in Dordrecht. Nul verkeersongelukken lijkt ons een utopie, en de effectiviteit meten van verkeersmaatregelen duurt een paar jaar. Mijn collega heeft blijkbaar gevraagd naar prioritering, die zien wij niet terug in de RIB. Ik weet niet of daar de wethouder nog iets over kan zeggen. Wat misschien wel een idee is om de top 20 weer aan te vullen tot een top 20, maar dat is misschien nieuw beleid, dus dan moeten we daar even met Gewoon Dordt over hebben. Nog wel een vraag wat er eventueel kan gedaan worden van de onwil van die grondeigenaren in de straat Aldi Lidl, want dat is toch wel heel vervelend als zij niet mee willen werken en dat is een gevaarlijk kruispunt in onze ogen. Dank u, voorzitter.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Wringer. Dan gaan we door naar het CDA, wie mag ik daar het woord geven? De heer De Klerk. Mijnheer Klerk, het is niet De Klerk. Klerk.

De heer Klerk: Klerk, zonder De. Dank u wel, voorzitter. Het is goed dat we met regelmaat over verkeersonveilige situaties spreken. Over de situaties an sich heb ik vanzelfsprekend geen vragen. Ik heb wel een vraag die wordt opgeroepen door de recente omarming van het college van het zogenaamde STOMP-principe. Uitgaande dat we dat principe hanteren, zouden de lijstjes er dan anders uitzien? Natuurlijk gaat het hier breder dan alleen voetgangers en fietsers, maar ik kan me voorstellen dat de prioritering verandert als er vanuit het perspectief van met name fietsers wordt gedacht, die immers toch een heel kwetsbare weggebruiker zijn. Dank u wel.

De voorzitter: O, dan moet ik wel mijn lampje aanzetten. Dank u wel, mijnheer Klerk. Gaan we verder met Op Ons Eiland, wie mag ik het woord geven? Nou, zit naast me. Ja, ik moet nog steeds wennen aan die andere logo's. De heer Tutupoly, alstublieft.

De heer Tutupoly: Op Ons Eiland heeft kennisgenomen van de raadsinformatiebrief. Op baas van de lijst concluderen wij dat er na bijna vier jaar slechts de helft van de kruispunten is aangepakt, een kwart naar alle waarschijnlijkheid dit jaar nog wordt aangepakt en een kwart nog niet is uitgevoerd omdat aanpassingen op dit moment niet mogelijk zijn. Vraag aan de wethouder is om hier een toelichting op te geven waarom die vijf andere straten wat moeilijker liggen. Maar tevreden over huidige tussenstand zijn we dus niet. Tegelijkertijd vragen we ons af of de kruispunten die zijn aangepakt ook daadwerkelijk veiliger zijn geworden. De raadsinformatiebrief vermeldt hier niets over. Maar wat Op Ons Eiland betreft zou het moeten gaan om een succesvolle aanpak zodat het aantal ongevallen drastisch wordt teruggedrongen. Wellicht dat de wethouder ons meer kan vertellen over hoe dit gemonitord wordt. Op Ons Eiland heeft ook meerdere malen aandacht gevraagd over de status van de aanpak en vrij recent nog de aanpak van de Provincialeweg ter hoogte van de fietsoversteekplaats aan de Hastingsweg. Deze fietsoversteekplaats is een route waar veel fietsers en scholieren gebruik van maken en waar veel ongelukken plaatsvinden. We kregen de toezegging van het college dat het kruispunt in maart zou worden aangepakt, Op Ons Eiland werd op haar wenken bediend, zo luidde het antwoord. Maart werd echter april en nu heeft de Provincialeweg de status gekregen dat hieraan gewerkt wordt. Helaas betreft het een ander kruispunt dan waar wij de toezegging op hebben gekregen en staat het kruispunt niet op de nominatie om alsnog te worden aangepakt. Er zou in het verleden al wat aan gedaan zijn, echter het is nog steeds niet veiliger op gewonden. We roepen de wethouder dan ook op de toezegging uit te voeren en ook hier te zorgen voor een veiligere oversteekplaats. Op de vraag of er nog andere straten moeten worden aangepakt, kunnen wij volmondig ja zeggen. Als de huidige lijst nu de gewenste prioriteit krijgt, dan kan ze worden aangevuld met nieuwe gevaarlijke kruispunten wat wij ook eerder hebben aangekaart. Op de vraag of de prioriteit klopt zijn wij van mening van niet. Wat Op Ons Eiland betreft ligt de lijst er te lang en het resultaat is te betreuren. Gezien de toezegging dat de Provincialeweg ter hoogte van de Hastingsweg zou worden aangepakt, wat achteraf terug wordt gedraaid, omdat het college een ander kruispunt in gedachten heeft, zegt wat Op Ons Eiland betreft ook wat over de prioriteit. Tot zover.

De heer Kleinpaste: Voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Kleinpaste.

De heer Kleinpaste: Mag ik een vraag stellen aan Op Ons Eiland?

De voorzitter: Zeker.

De heer Kleinpaste: Ik bedoel, ik kan me best voorstellen dat er enige teleurstelling is bij hoever we gekomen zijn. Maar is Op Ons Eiland ook bereid om dan bijvoorbeeld extra middelen beschikbaar te stellen? Want ik denk dat met de middelen die we hebben beschikbaar gesteld voor zoveel knelpunten misschien het geld wel gewoon ook op is en dat daardoor een aantal dingen vertraagd. Dus is Op Ons Eiland dan ook bereid om daar extra geld in te steken om te zorgen dat die dingen waarover ze teleurgesteld zijn dan toch nog kunnen worden opgelost?

De voorzitter: De heer Tutupoly.

De heer Tutupoly: Voorzitter, daar wil ik inderdaad even op reageren. Deze lijst bestaat uit 2019, er schijnen zelfs toezegging geweest te zijn uit 2018. De RIB vermeldt niets over dat er geld te kort is. Een aantal van die wegen is ook aangepakt met bijvoorbeeld wat verfstrepen. Dus als er geld te kort is, dan horen wij dat graag, maar tot nu toe is daar eigenlijk geen melding over gemaakt en we gaan ervan uit dat als er een lijst is met twintig gevaarlijke kruispunten, ook na input van de Dordtse bewoners die daaraan hebben meegewerkt en dat serieus opgepakt wordt, dan verwacht ik ook als er geld te kort is, dat daar opmerkingen over gemaakt worden.

De voorzitter: Helder, dank u wel. Wie mag ik verder? De heer ... Nou ben ik even ... Laban.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. In 2019 heeft de gemeenteraad ingestemd met het beschikbaar stellen van een bedrag van 450.000 euro per jaar voor het uitvoeren van maatregelen die onder andere voortkomen uit de top 20, inclusief aangevulde lijst. Uit de rapportages die we de afgelopen jaren hebben ontvangen blijkt dat de wethouder voortvarend aan de slag is gegaan en dat er een indrukwekkende lijst van locaties is aangepakt. Wanneer we verder inzoomen op de top 20, zien we dat er tien locaties zijn uitgevoerd, vijf zijn gepland of opgenomen in een project en dat er vijf nog niet uitgevoerd zijn. Op basis daarvan heb ik een aantal vragen aan de wethouder. Kan de wethouder een update geven van de financiële stand van zaken met beschikking tot het beschikbaar gestelde krediet? Een tweede vraag: wat gebeurt er met de middelen van de vijf locaties die binnen dit project niet mogelijk zijn, worden deze middelen gereserveerd voor aanpak in een volgende fase? En een derde vraag: kan de wethouder iets meer vertellen over de ervaringen van de politie met betrekking tot handhaving op de diverse locaties? Denk aan de woorden van de inspreker over de situatie in de Prinsenstraat en om nog maar een voorbeeld te noemen, het asociale verkeersgedrag wat vaak plaatsvindt op de Merwedestraat. Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Voorzitter, dank. Ik ben het voor een groot gedeelte eens met de woorden van de heer Kuhlmann en zeker als het betreft deze raadsinformatiebrief. Want als je kijkt naar het vragenhalfuurtje wat we de afgelopen half jaar hebben gehad gaan, nou, je kan wel zeggen acht van de tien vragen over verkeersonveilige situaties. Dus ik vind het een beetje een flauwe opmerking van de heer Kleinpaste om te zeggen: dit hebben we zo niet met elkaar afgesproken. De heer Kuhlmann noemde dat dogmatisch, maar het is juist goed om dit soort dingen op de agenda te zetten. Dat houdt ons scherp en dat geeft ook inwoners de gelegenheid, kijk naar de heer Loekemeijer die hier vanavond aan tafel zit, zo blijft de raad ook scherp. Ik weet niet wie die opmerking maakte – o, dat was mijnheer Tutupoly – als er geen budget is, dan zou ik graag een voorstel zien van de wethouder. Want het gaat altijd maar over geld, geld, geld, maar er zijn ook, en dat hebben we in de vorige commissie ook al aangegeven, het gaat ook om kleine aanpassingen die je kan doen. Dus laten we daar gewoon ook met elkaar creatief en innovatief kijken wat voor aanpassingen we kunnen doen. Wat ik wel mee wil geven nog, en het is een beetje vervelend dat – nou, niet vervelend – maar dat de bewoner er nog bij zit, ik zou het wel op prijs stellen vanuit de VSP dat als mensen met klachten komen, dat ze ook serieus genomen worden en dat dat ook gehoord wordt. Want er is niks belangrijker, we kunnen niet altijd alles voor elkaar boksen hier in deze gemeenteraad, maar een antwoord geven: iets kan niet, met een uitleg daarbij. Dat is weer een ander verhaal. Dus nogmaals dank ook aan de partijen die dit op de agenda hebben gezet om dit toch eens met elkaar te bespreken.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Stolk. Wie mag ik ... De heer Bootsman.

De heer Bootsman: Dank u wel, voorzitter. Dit is een project wat al sinds 2019 loopt en waar we nu zoals ieder jaar weer een update op krijgen. Er zijn dit jaar weer een aantal locaties uit de top 20-lijst aangepakt en het is mooi om te zien dat dit project loopt en voortgang kent. Wel vragen wij ons eigenlijk, net als het CDA zojuist als zei, af of er door een nadrukkelijke keuze die er gemaakt is om het STOMP-principe in te voeren of dat deze keuze niet moet leiden tot een verandering van prioritering. Kan de wethouder daar zijn visie op geven? Het langzaam rijden van 30 kilometer per uur maakt het verkeer veiliger. Mede daarom vragen wij ons ook af wanneer de wethouder met het beloofde agenderingsverzoek komt omtrent de motie 30 in zijn 3. Het zou ons goed lijken als wij dit binnenkort met elkaar kunnen bespreken. Dank u wel.

De voorzitter: Dit was tegelijkertijd de maidenspeech van de heer Bootsman. Mevrouw Kamphuis.

De voorzitter: Dank u wel, voorzitter. Ook dank u wel aan de inspreker. Wij van de SP vinden dat er zichtbaar veel verbeterd is in de afgelopen tijd in de stad qua verkeersveiligheid en meldingen van de inwoners, want die zijn ook aangepakt. Er zijn afremmende maatregelen geplaatst op de wegen waar te hard werd gereden, er zijn heren- en fietsstrook op de wegen toegevoegd en deze kunnen op waardering van de SP rekenen. ...weg bijvoorbeeld, dat is erg goed om te zien dat deze straat is aangepakt. Wel vragen wij extra aandacht voor de gebieden rondom de scholen, omdat wij stimuleren dat de kinderen zoveel mogelijk met de fiets naar school gaan. Je ziet bijvoorbeeld op de kruispunt Singel-Vrieseweg met twee scholen in de buurt dat daar

wel eens gevaarlijke situaties ontstaan omdat daar geen goed zicht is. Dank u wel voor mijn eerste commissiedag.

De voorzitter: Heel mooi. Wie mag ik vervolgens het woord geven? Ik hoor steeds ook nog weer nieuwe punten die erbij komen. Zijn er nog anderen die ook nog iets toe te voegen hebben? De heer Kleinpaste, u heeft dus iets voorbereid, gaat uw gang.

De heer Kleinpaste: Nou, of ik het voorbereid heb is nog een tweede. Maar ik wou me in grote lijnen aansluiten overigens bij de woordvoering vanuit de ChristenUnie, want daar herkende ik dan weer veel in. Een praktisch vraagje en die zal wel redelijk technisch zijn, maar ja, ik doe hem dan toch maar even. Het punt Oudelandstraat-Heysterbachstraat, daar schijnt een aanpassing gedaan te zijn waarover omwonenden in ieder geval in Fixi ook aangeven dat er hinder door veroorzaakt is. Die Fixi-melding staat acht maanden open, is bekend dat omwonenden daar last hebben van een aanpassing en zo ja, wat gaat daaraan gedaan worden? Want kennelijk hebben we daar dan iets net niet zo handig gedaan als dat we dat met elkaar bedacht hadden. Verder ben ik over de voortgang en over het aantal projecten wat is opgepakt en wat in de planning staat eigenlijk overwegend best tevreden, dus ik vind wel dat daar goede dingen in gebeuren. Voor het overige is het echt niet zo dat Gewoon Dordt niet over verkeersveiligheid en over maatregelen op dat vlak wil nadenken. Ook over nieuwe maatregelen willen wij best spreken, op een daartoe geëigend moment met een agendering die daarbij hoort.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Kleinpaste. We verwachten van u een agenderingsverzoek, dat kunt u altijd indienen. Ik ben even kwijt hoever van tevoren, maar dat kunt u gewoon op de juiste weg regelen. Gaat uw gang.

De heer Safranti: Ik?

De voorzitter: Ja.

De heer Safranti: O, oké. Dankjewel, voorzitter. Voorzitter, ik sluit me aan bij de woorden van mevrouw Stolk. Alleen, het stukje over mijn collega, daar hou ik me buiten. Wat ik wel nog wel even aangeven, ik vind het een prima lijst trouwens. Het loopt wel vanaf 2019, alleen denk ik dat die lijst, want volgens mij is dat ook wel genoemd door mijnheer Tutupoly, ik weet het niet eens meer, maar dat misschien die lijst toch wel toe is aan een herziening. Zo'n Prinsenstraat, ik hoorde net nog een andere straat, dus die zouden daarbij toegevoegd kunnen worden. Dus we kunnen de lijst herzien, projecten die dus al uitgevoerd zijn, die kunnen eraf en straten waar dus heel veel Fixi-meldingen of andere geluiden binnenkomen, die zouden erop kunnen komen zodat dat opgepakt kan worden. Dat was mijn punt die ik nog wilde toevoegen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Safranti. Wie nog die nog niet geweest is? Ik rek even de tijd, want ik merk dat de wethouder nog even aan het overleggen is. Maar hij is nu gereed om in deze volgende ronde vragen te beantwoorden en mogelijk ook nog wat commentaar te geven op wat er gezegd is.

De heer Van der Linden: Zeker, zeker. Dank u wel. Dank ook voor de heel gevarieerde reacties, maar ik haal er toch een gemiddelde uit van waardering voor wat er bereikt is, maar is het niet tijd voor een aanvulling of een herziene lijst. Misschien even over wat we nou bereikt hebben. De focus ligt natuurlijk steeds op de top 20, dat zijn niet voor niks echte knelpunten, want daar vallen verkeersslachtoffers, doden, gewonden. Die hebben opgesteld in de drie jaren voorafgaand aan de besluitvorming en met een bepaalde formule een rangorde in aangegeven. Die zijn aangepakt. Vijf zijn niet aangepakt en dat is omdat het in het kader van dit project met dit geld niet mogelijk is. Wil niet zeggen dat er niks gebeurd is, want soms is iets verduidelijkt in de verkeerssituatie, of er is meer handhaving geweest, maar infrastructuurlijk zijn ze niet aangepakt. Dat gaat in dit project ook niet meer gebeuren. Ik pak even twee voorbeelden. Het voorbeeld van de Merwedestraat, een grote aanpassing nog niet uitgevoerd vanwege dat gestagneerde gesprek met de grondeigenaar. Er zijn natuurlijk twee goed en drukbezochte winkels met een straat die heel druk is, daar moet je sowieso dan over nadenken over een andere inrichting van dat kruispunt, wellicht met een verkeersregelinstallatie. Dat is gestagneerd, dat gesprek wordt wel weer opgepakt. Nou, ik zou u zeggen, als een andere aanpak komen met een andere waardering, dan moet je daar ook eens naar kijken. Andere, kruising 's Heer Boeijenstraat-Wijnstraat-Bootermarkt is nog niet aangepakt. Dat kunnen we wellicht doen als bijvoorbeeld de poller daar zou verdwijnen, want dan heb je weer een gebiedsproject. Zo valt bij elk groen, geel en rood lijstje iets te zeggen. Ik heb mij het hoofd gebroken over – en daarna ga ik door met de rest van de tekst – maar u refereert aan een toezegging die zou zijn gedaan, Provincialeweg-Hastingsweg. Even los van het feit wat daar gebeurd is, dat kruispunt is voor zover je de boekjes als maatgevend kan verklaren, veilig ingericht. Er is autoverkeer, er is een verkeersregelinstallatie, er is overzicht, iemand stopt en iemand rijdt door. Of, en dat gebeurt helaas veel te vaak de afgelopen tijd, veel te vaak, op heel goed ingerichte wegen waar alles duidelijk is en overzichtelijk, het weer niet slecht is, wordt gewoon te hard gereden. Gedrag. Dat vind ik heel frustrerend, los van het persoonlijke leed dat er is, dat we iedere keer worden geconfronteerd met situaties waarin je ziet dat gedrag leidt tot de meest ernstige ongevallen. Natuurlijk kan het ook altijd gebeuren dat iemand een ongeluk krijgt op een plek waar je helemaal niet verwacht dat er iets gebeurt, midden op een woonerf of zo. Dat gebeurt natuurlijk ook. Maar juist op een aantal hele belangrijke wegen in onze stad is de laatste tijd zijn er ernstige ongevallen gebeurd. Gedrag is altijd een combinatie van een aantal factoren, ik ga dus ook niet meteen zeggen: het ligt alleen maar aan de snelheid. Het kan ook met andere omstandigheden te maken hebben. Maar gedrag is wel een factor die we natuurlijk met zo'n lijst niet kunnen aanpakken. Wel met twee andere dingen en dat ... Misschien dat de heer Kuhlmann daar eerst een vraag over heeft.

De voorzitter: Mijnheer Kuhlmann, interruptie.

De heer Kuhlmann: Waar het gaat om, want ik hoor natuurlijk de wethouder zeggen, voorzitter, gedrag, dat kunnen we niet beïnvloeden. De ene weg nodigt meer uit tot hard rijden dan de andere weg.

Dan is het natuurlijk nog steeds zo, zelfs als je drempels en alles doet wat je kunt doen, dan zal daar misschien nog steeds iemand die zich verbeeldt Verstappen te zijn daar op een gekke manier rijden. Maar daar zitten natuurlijk verschillen tussen.

De heer Van der Linden: Maar dat is ook een beetje mijn punt. De afweging: hoe richt je een weg in ten opzichte van wat voor gevaar heeft dat met zich mee, hoe scheid je snel en langzaam verkeer, hoe ga je om met de volumes in het verkeer? Dat is natuurlijk altijd er een waarbij je ervan uitgaat dat ook handhaving is. Nou, daar hebben we gelukkig de laatste jaren veel meer effort op gezien en ook veel meer communicatie over gezien. Je gaat er ook vanuit dat de weggebruikers, fietsers, voetgangers, automobilisten enzovoorts zich aan de regels willen houden. Dan is het ook een afweging: wat doe je wel, wat doe je niet? Dan snappen we allemaal dat een snelweg heel anders is ingericht dan een straatje in onze binnenstad, of dan een woonerf. Op een snelweg waar je 100 mag, mocht je daar te veel ongevallen zien, dan ga je aan andere maatregelen denken. Dan ga je niet denken aan drempels, want dat past helemaal niet. Je gaat wel denken misschien aan betere verlichting, of soms denk je aan de contour van de weg, soms denk je ook aan snelheidsverlaging. Kortom, het maatregelenpakket is dan anders, dat moet ook steeds in verhouding staan. Ik kom even terug op wat kennelijk is toegezegd. De enige manier waarop ik daarover kan denken dat dat is gezegd, ik ben één keer weet ik niet bij het vraaghalfuurtje geweest en toen heeft u gevraagd: komt weer een nieuwe RIB? Dat is toen toegezegd door een collega van mij. Het zou kunnen dat u in die vraag die weg hebt meegenomen, maar verder heb ik hem voor het eerst gehoord toen u mij een maand geleden een appje stuurde.

De heer Tutupoly: Tijdens het vragenhalfuurtje hebben we hem inderdaad ...

De voorzitter: Mijnheer Tutupoly, we gaan zomaar met elkaar, maar via de voorzitter, graag.

De heer Tutupoly: Sorry, ja. Tijdens dat vragenhalfuurtje hebben we inderdaad die vraag gesteld. Sterker nog, het was ook het moment om nog eens een keer ter sprake te brengen, omdat de betreffende scholier die daar toen aangereden is ook daar kort voor overleden is. Daarbij is ook de toezegging gegaan: in maart krijgt u de RIB en in maart wordt de Provincialeweg ook aangepakt. Wij hebben daar het oversteekpunt genoemd, het is ook een oversteekpunt waar eigenlijk een verbintenis is tussen Dubbeldam en de Stadspolders en de scholen daarachter, dus veel scholieren steken daar over. U geeft net aan, de ene weg, het gaat om gedrag. Maar het is een weg die zich erg leent, zal ik maar zeggen, voor te hard rijden.

De heer Van der Linden: Ja, maar dan is dus ... Want A, ik heb die toezegging niet gedaan, dat weet ik zeker. Het zou kunnen dat dus een collega de toezegging heeft gedaan: de RIB komt eraan en dan is gezegd, dan nemen we hem mee. Dat zou kunnen, ik weet het niet. Maar ik heb die toezegging nooit gedaan.

De heer Tutupoly: Voorzitter?

De voorzitter: Ja, heel kort even.

De heer Tutupoly: Even inhakend. Ik heb altijd geleerd, het college spreekt met één mond. We hebben de vraag gesteld en bij afwezigheid is die vraag namens het college beantwoord.

De voorzitter: Ik denk dat de wethouder dit nog even nagaat voor u.

De heer Van der Linden: Ik ga dat na, want als we toezeggingen hebben gedaan moeten ze worden uitgevoerd, behalve als er een toezegging is gedaan over een situatie die niet bekend is geweest. Kijk, deze top 20 voeren we uit – of niet, hè? We zitten nu voor een afwegingspunt: wat kunnen we wel, wat kunnen we niet? Ik heb in mijn eigen omgeving een paar keer ongevallen zien gebeuren waar je niks meer kan doen. Er is een verkeersregelinstallatie, er is een goed onderhouden weg, er is een situatie waarin iedereen snapt wie voorrang heeft enzovoorts. Toch is er een verkeersdode gevallen. Die situatie ligt er nog steeds zo bij zoals destijds twaalf, dertien jaar geleden en dat had echt honderd procent te maken destijds met iemand die dacht: ik ga hier lekker 80 rijden, dat is leuk, door rood. Nou, daar kunnen wij vanuit infra niks aan doen. In deze situatie weet ik het niet, want die toedracht ken ik niet, dus daar wil ik nog wel eens naar kijken. Als je een situatie hebt waarin je een weg oversteekt waar je met veel auto's rijdt die met verkeersregelinstallaties is geregeld, veel veiliger dan dat kun je een weg niet inrichten. Behalve als je besluit om viaducten aan te leggen of tunnels te graven, wat in dit geval denk ik ook een beetje een ruimtelijk probleem zou worden, los van de financiën. Maar goed, ik wil er nog wel eens even naar kijken. Dan hebben we die eventjes gesnapt van elkaar. Dan zijn er een heleboel kleinere en grotere punten benoemd. Ik probeer die eventjes wat samen te vatten en ook een beetje te duiden. Een aantal van u geeft aan enigszins tevreden, redelijk tevreden, of behoorlijk tevreden te zijn over de top 20. De aanpak verkeersonveilige plekken is nooit alleen geweest een top 20. In het vorige blok hebben we al gezegd: we hebben iets van 960 punten opgehaald, waarbij van sommige heel duidelijk was, die worden zo vaak genoemd, daar komt zoveel verkeer, daar moet je met infra aan de gang. Maar een pot verf is echt soms een heel zinnige ingreep. De schoolzones die we af en toe weer eens bijpunten, dat is een hele zinnige ingreep. Ook hier en daar een punt waar je inderdaad een heg bijknipt, of een verkeersbord weghaalt of juist plaatst is een zinnige ingreep, heeft ook veel geholpen. Daarnaast zijn er wat kleinere infraprojecten op enkele tientallen straten geweest, die worden ook opgesomd. Dus dat we er vijf niet hebben kunnen doen wil niet zeggen dat je er slechts vijftien andere wel gedaan hebt. Er zijn al met al tweehonderd punten beetgepakt. Is het tijd voor een nieuwe of herziene aanpak? Ik denk het wel. We hebben, anders dan een paar jaar geleden, nu veel meer inzicht in hoe hard er gereden wordt op het Dordtse wegennet. Daar zijn rapportages van, die heten BLIQ Focus op veilig en vlot verkeer en daar komen dit soort plaatjes uit. Daar heeft u nu niks aan, maar daar staan de kleurtjes op die je veronderstelt bij hoe hard er gereden wordt. Daar kun je ook iets mee als je kijkt naar de categorieën van ongevallen.

De voorzitter: Mijnheer Van der Linden, u heeft een interruptie van mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kamphuis: Die pot verf, dat is een mooie even ingreep, maar het is eigenlijk een pleister plakken. Kunt u ook in het vervolg een verdere stap ondernemen dat dit gewoon voor altijd structureel verandert en dat veiliger wordt?

De heer Van der Linden: U bedoelt bij schoolzones? Ja, maar dat verschilt dus echt per plek. We hebben een aantal scholen, bijvoorbeeld een school in een woonerf, daar wordt natuurlijk minder hard gereden dan een school op een 50-weg. Terwijl we in beide scholen bijvoorbeeld wel situaties hebben dat ouders soms heel gehaast hun kind afzetten, wat soms echt gevaarlijke situaties oplevert. Daar hebben we wel eens bij sommige scholen infra-aanpassingen op gedaan. Soms volstaat ook een pot verf, dat hangt dus een beetje van de school af en ook van het gesprek met de scholen. Want sommige scholen horen we eigenlijk nooit wat over, of nooit wat van, en met andere hebben we heel geregeld gesprek. Als u een concrete situatie hebt, hoor ik hem graag en dan kunnen we daar eens van checken: horen we daar wat van? Maar in principe gaan we graag in gesprek met onder andere scholen, omdat we weten dat daar natuurlijk ongelooflijk veel haal- en brengverkeer is, soms ook wel heel druk verkeer is en omdat we weten dat jonge kinderen kwetsbare verkeersdeelnemers zijn.

De voorzitter: Nog een kleine aanvullende vraag.

Mevrouw Kamphuis: Ja, een kleine. Op de Staten heb je de '...' en dat ligt naast de 50-kilometerweg. Daar komen ook heel wat auto's bij die scholen, dus misschien dat u daarnaar kan kijken.

De heer Van der Linden: We kunnen eerst eens kijken of die bekend is enzovoort. Dus dat gaan we doen, ja.

De voorzitter: We hebben hier een toezegging van de wethouder dat er gekeken wordt naar de desbetreffende situatie. Persoonlijk ook nog eens een keer. Nou, heel mooi.

De heer Van der Linden: Dus ik denk dat we best eens kunnen nadenken, moeten nadenken over de vraag: kunnen we in een volgende fase nog eens heel goed kijken naar de plekken die uit die BLIQ-rapportage naar voren komen? Daarbij is het ook best zinvol om te kijken inderdaad naar het STOMP-principe. Je kan natuurlijk niet van elk ongevalletje, de kleinere ongevalletjes is dat niet altijd duidelijk, maar we hebben natuurlijk wel matrixen waarbij duidelijk is: is het een fiets-fietsongeval, of is het een auto-fiets, of een auto-voetganger, of een fiets-voetgangerongeval? Daar komen soms heel duidelijke aanwijzingen uit over wat je zou kunnen of moeten doen. Dus daar kunnen we wel eens naar kijken. U hoort me wel wat vaag formuleren, want ik denk dat die ook wel meekomt in de voorbereiding van de mobiliteitsvisie, daar hoort verkeersveiligheid ook wel in.

De voorzitter: Ik maak gelijk gebruik van het 'uhm'. De heer Klerk heeft een interruptie.

De heer Klerk: Die was te voorspellen, denk ik. Nee, de vraag die ik ook had gesteld, het ging ook over prioritering van die lijst. Kijk, het STOMP-principe, daar kunnen we wel een keer naar kijken. Het is een principe wat omarmd is door het college, dus ik neem ook aan dat dat ook dan gevolgen heeft voor de prioritering.

De heer Van der Linden: Ja, maar dat kan wel op twee manieren gelden. Stel, we pakken nog een van die grote projecten of een van die grote punten beet waar nu een ongevalscore op is. Dan kun je zeggen: weet je wat, het STOMP-principe, de auto gaat er dus vanaf, dan gebeuren er tenminste geen ongevallen meer. Ja, dat hangt natuurlijk helemaal af van de plek waar het gebeurt. We snappen allemaal, bijvoorbeeld een Laan der VN ga je niet autovrij maken. Dat heeft geen zin, zo'n gesprek. Het heeft natuurlijk wel zin om te praten over: zie je plekken waar ... Het STOMP-principe is dus een heel goed inrichtingscriterium. De meeste ongevallen met letsel zijn natuurlijk wel bij ongelijkwaardige situaties. Twee fietsers die tegen elkaar aan botsen levert soms hele nare gevallen op, maar een auto en een fiets levert geheel vervelende ongevallen op. Dus zo moet je er ook een beetje naar kijken, denk ik. Maar laten we afspreken dat wij ons daarop gaan beraden, want dit is een ook een beetje een oriënterende bespreking, of als we er met die blik naar kijken, of dat een aanpak of een voorstel voor een aanpak op zou leveren waar we het beeldvormend in eerste instantie maar eens over kunnen hebben. Is dat een ... Dat hoor ik graag in tweede termijn of dat akkoord is.

De voorzitter: De heer Klerk heeft nog ...

De heer Klerk: Nee, ik zei: dit is een toezegging.

De voorzitter: Ik had hem wel al opgeschreven, maar ...

De heer Van der Linden: Ja, ik wil hem graag toezeggen. Ja, ik wil hem graag toezeggen, als het past bij wat u graag wil. Want anders gaan we dingen uitzoeken en een beetje kijken of we dingen in beeld kunnen brengen en dan wil u zo meteen wat anders. Dus ik hoor graag even of het in beeld brengen van verkeersonveiligheid op basis van de datasets die we tegenwoordig hebben en daar eens een keer het beeldvormend gesprek over hebben, of dat past bij waarvan we nu zeggen: daar willen we het eens een keer beeldvormend over hebben.

De voorzitter: Ik zie verschillende commissieleden knikken, dus ik neem aan dat dit verzoek door kan.

Mevrouw Stolk: Voorzitter?

De voorzitter: Mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Dit gaat natuurlijk over onveilige situaties. Maar we horen natuurlijk ook in straten waar te hard gereden wordt, denk aan de Prinsenstraat, maar zo kan ik nog wel heel veel straten in Dordrecht opnoemen waar we dan ook eens naar moeten kijken. Daar zou ik graag ook het gesprek dan over aan willen gaan en wat we daar dan voor oplossingen kunnen bedenken. Nogmaals, dat hoeft niet altijd veel geld te kosten, maar laten we dat dan ook gelijk in beeld brengen.

De voorzitter: De heer Van der Linden.

De heer Van der Linden: Je merkt het laatste jaar, misschien heeft het met het einde van de coronaperiode te maken, ik weet het niet zo goed, maar het laatste jaar horen we daar weer meer over. Er gebeurt ook feitelijk af en toe een heel vervelend ongeval, soms met dodelijke afloop. Drukke situaties zoals in de Prinsenstraat en nog op heel veel andere plekken vereist natuurlijk, die kun je niet helemaal vergelijken met plekken waar veel ongevallen gebeurd zijn. Daar hebben we natuurlijk wel de aanpakken voor die we ook al langer hanteren, soms met bloembakken, soms met drempels, soms ook met hele andere maatregelen. Daar is, behalve als het om twintig keer per jaar gaat, dat kunnen we meestal opvangen vanuit reguliere budgetten. Daar is altijd een wijkaanpak bij nodig, want soms zegt een wijkbewoner: kijk, dit gaat helpen. Dan zeggen andere wijkbewoners: nou, dat wil ik absoluut niet. Dus daar heb je ook wel soms wat langere gesprekken voor nodig, of langere tijd. Maar dat lijkt me goed om mee te nemen. Even kijken hoor, of ik alles gehad heb.

De voorzitter: Nee, er staan nog een aantal zaken open.

De heer Van der Linden: Een paar mensen van u heeft gevraagd naar de politie. We hebben steeds gezegd, verkeersveiligheid heeft te maken met infra, met gedrag en dus ook met handhaving. We zien natuurlijk vaak dat er gehandhaafd wordt door middel van acties. Soms zijn die op basis van alcohol, maar vaak ook op basis van plekken waar meldingen over zijn. De politie heeft zich volgens mij niet uitgelaten over de resultaten die we nu hebben. We hebben zelf wel daar een soort analyse van gemaakt. In '18- '19 hebben we gezegd: als je de plekken bekijkt waar verkeersdoden en verkeersgewonden vallen, en een dode telt drie keer zo zwaar mee als een gewonde, dan kom je op een rangorde. Sommige wegen hebben een score van 27 en andere van 18. Als je diezelfde wegen nu weer bekijkt, dan zien we dat waar de top 20 in 2019 over vijf jaar een puntenscore had van 200, nu over vier jaar een puntenscore van 100. Is dat wetenschap? Nee, maar het is wel een indicatie. Deze plekken, de plekken die zijn aangepakt, zijn daarmee over een bijna vergelijkbare periode substantieel veiliger geworden.

De voorzitter: De heer Damen.

De heer Damen: De redenering van de wethouder geldt alleen als de algemene trend gelijk blijft, hè? Dus als het aantal verkeersongelukken gelijk blijft, dan is een verlaging van het aantal verkeersongelukken op specifieke wegen relevant. Als de algemene trend een halvering, is een halvering van die specifieke plekken. Dan zie je in feite geen ...

De heer Van der Linden: Daar heeft u gelijk in. We hebben ook coronaperioden meegemaakt en wat we bijvoorbeeld ook zien is dat mensen in Dordt zijn de afgelopen tien jaar veel meer gaan fietsen. Dan heb je meer kwetsbare mobilisten op de weg. Dus dit is echt geen wetenschappelijke analyse, nee, klopt.

De voorzitter: De heer Safranti.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: De heer Damen, kunt u uw lampje uit doen?

De heer Safranti: Fijn dat de wethouder net ook aangaf dat hij de lijst wil herzien. Alleen wil ik wel even een kanttekening meegeven, sowieso over verkeersonveilige verkeersplekken. Als we kijken naar het stukje Begijnhof-Vest, dat hoekje zeg maar. Ik weet niet wie dat voor elkaar hebben gekregen, maar ik vind dat altijd echt een enorm onduidelijke situatie. Er is geen zebrapad, niemand weet wie nou voorrang heeft, iedereen loopt maar. Het is voor mij enorm onduidelijk daar.

De voorzitter: De heer Van der Linden, u heeft deze situatie voor ogen?

De heer Van der Linden: Zeker, ik kom daar elke dag een keer of twee.

De voorzitter: Ook al. U bent druk op pad.

De heer Van der Linden: Ik ben voortdurend op pad. Ik zie ook wel eens rond etenstijd bijvoorbeeld dat het daar hartstikke druk is, ja. Ik weet niet of het zin heeft om daar nu lang het gesprek over te voeren.

De voorzitter: Nee, het lijkt me niet. Het is een mooie, de heer Safranti heeft het nu als voorbeeld gegeven. Ik heb er in ieder geval een aantekening van gemaakt, dus dat komt dan op een andere manier. Er staan nog een paar vragen voor u open, mijnheer Van der Linden.

De heer Van der Linden: Eentje over geld.

De voorzitter: Eentje over het geld inderdaad, doet u die maar eerst dan.

De heer Van der Linden: We hebben bij de vaststelling van het programma in totaal 1,8 miljoen, dat zat toen in het politieke akkoord, beschikbaar gemaakt voor extra inzet op verkeersveiligheid. Dat is niet het enige wat je doet, want ook bijvoorbeeld we pakken nu de Krispijnseweg beet, daar zitten een paar punten in die wel echt op het lijst staan, maar natuurlijk zo'n hele weg wordt er ook – beoog je – veiliger door. Geldt ook voor de Dokweg waar we mee bezig gaan. Maar dit was extra geld en daar zijn dus deze activiteiten van gedaan. Na dit jaar is dat geld op. We hebben van die 1,8 miljoen ook nog meer geld gemaakt, want we hebben heel handig, dat helpt altijd als je een apart potje hebt, op het moment dat het Rijk extra middelen ter beschikking stelde of de provincie, konden we daar meer geld bijvoegen. Er zijn dus ook meer dingen gebeurd. Dat is na dit jaar klaar, in antwoord op uw vraag. Wat staat er nu nog open?

De voorzitter: Ik heb nog van de heer Kleinpaste over de acht maanden openstaande Fixi. Oké, wacht, wacht. Goed, die houden we even vast, die Fixi.

De heer Van der Linden: De Fixi houden we even vast.

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Ik hoorde de wethouder spreken over het budget en hij zei toen, volgens mij citeer ik hem dan: dat is na dit jaar klaar. Dat is iets anders dan dat het geld op is. Terwijl er natuurlijk nog wel het een en ander te doen is. Zou u dat even kunnen duiden?

De heer Van der Linden: Wat ik heb willen beweren en volgens mij ook heb gezegd is dat na dit jaar het toegekende budget van 1,8 miljoen, waar we dus nog wat bij hebben geplust door de combinatie-effecten van subsidieverlening, dat dat budget na dit jaar uitgeput is. Dat is uitgeput. Er zal vast her en der nog in programma's een paarduzend hier en een paarduzend daar zitten, maar echt nieuwe dingen kun je daar niet meer van doen dan.

De voorzitter: De heer Tutupoly.

De heer Tutupoly: Dank u, voorzitter. Houdt dat in dat u binnenkomt met een voorstel komt? Want ik neem aan dat die lijst ook afgewerkt gaat worden, dus als er geld te kort is, dat u dan om meer budget gaat vragen.

De heer Van der Linden: Nou nee, dat is een hele goede vraag, dat meen ik serieus. Kijk, verkeersveiligheid is belangrijk en we beogen ook het Dordtse wegennet veilig te hebben. Dat is het in principe ook. Alleen, we hebben vijf jaar terug gezegd, vier jaar terug: we gaan nog eens even scherp kijken, waar gebeuren de meeste ongevallen, daar gaan we extra inzet op plegen. Overal in de stad kun je ook een ongeval meemaken terwijl de weg veilig is ingericht. En op plekken die misschien ietsje minder veilig zijn ingericht gebeurt misschien nooit wat. Dus dat is niet als je niks doet, of als je wel wat doet, dat dat per definitie een effect heeft. We zitten nu wel op het punt dat we dit hebben kunnen doen en dat de vijf punten die hier genoemd zijn om meerdere redenen niet uitgevoerd kunnen worden. Overleg nodig, dat kan één jaar duren, twee jaar, het kan sneller gaan. Er is twee punten ook een hele grote aanpassing aan de infra nodig, ja, dat is nu niet meegenomen. Of het wordt pas over een paar jaar in het meerjarenuitvoeringsonderhoudsplan opgenomen, dat zijn ritmes, die hebben te maken met slijtage van asfalt, terwijl er veel geld voor nodig is. Dus als we het hierbij houden, dan stel ik mij voor dat we begin volgend jaar nog één keer een soortgelijke RIB hebben, want dan is alles gebeurd. En dan is het programma afgelopen en het budget op en dan zijn er heel veel plekken gebeurd, er zijn ook nieuwe plekken, maar de vijf die hier staan, die zijn dan nog niet uitgevoerd. Dus als u zegt: wij willen dat wel uitgevoerd hebben, breng maar een voorstel uit. Nou, daar heb ik graag een raadsuitspraak over, want dat zijn los van alle programma's die we hebben, het meeste infrageld zit in meerjarenprogramma's. Altijd te weinig, maar wel heel veel per jaar. In dertig jaar tijd ga je door heel je stad heen, met je riolering en met je verlichting en met je asfalt. Dat combineer je, want het heeft geen zin om nu de riolering aan te passen en over twee jaar te zeggen: we gaan opnieuw het asfalt openbreken. Willen we niet, dus dan zou er extra geld nodig zijn.

De voorzitter: Helder. Oké, ja, we moeten even wat meer gaan inkrimpen in tijd. De heer Laban.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. Een vraag aan de wethouder. Die vijf locaties die dus nog niet uitgevoerd zijn, die wel opgenomen waren in het budget.

De heer Van der Linden: Nee, in de top 20.

De heer Laban: In de top 20, maar ook meegenomen waren in het geld wat beschikbaar was gesteld, dat zou er dan voor gedaan worden, zo heb ik het begrepen. Zijn daar dan andere zaken voor gebeurd waardoor nu het budget op is?

De heer Van der Linden: Nee kijk, we hebben toen een optelsom gemaakt. We hebben gewoon gekeken: wat is die top 20? Uiteindelijk was er ooit een top 29 en er zijn infrastructureel wel honderd plekken beetgepakt, los van de potten verf. We hebben steeds gekeken: volgend jaar gaan we daar onderhoud plegen, dan is een klein beetje extra nodig en dan wordt het toch al gedaan. Daar willen we heel graag wat doen, want het is onveilig, de komende tien jaar komen we er niet langs met geen enkel programma. Dan is daar heel veel extra geld nodig. Zo is ernaar gekeken. In die afweging hebben we geprobeerd zuinig te zijn, hebben we ook geprobeerd extra middelen te organiseren. We hebben nooit gezegd: voor die 1,8 miljoen gaan wij deze helemaal afronden. Dat hebben we nooit gezegd, nee. Dus dit is wat je krijgt voor 1,8 miljoen, plus wat meer, dan zijn dit resultaten.

De voorzitter: De heer Damen.

De heer Damen: Twee vragen aan de wethouder. Enerzijds zegt hij: dadelijk moeten we nog beoordelen of we verder gaan. Dan zou er ook een evaluatie moeten liggen, of in ieder geval een indicatie: heeft het nou gewerkt wat we gedaan hebben? Tweede is, en daar wees de inspreker al een beetje op, er zijn een aantal plekken waar het duidelijk zo gevaarlijk is dat mensen zich zeer voorzichtig gedragen. In de Prinsenstraat wordt nog geen kat doodgereden, simpelweg omdat niemand zijn kat op straat laat lopen. Ja, maar dat is tegelijkertijd wel een probleem, want dan zou je toch iets moeten ondernemen. Maar dan gaat het om subjectieve onveiligheid, dat zit niet in de ongevallencijfers, omdat iedereen verschrikkelijk oppast, maar dat leidt wel tot ongerief voor burgers.

De heer Van der Linden: Dit is meer een opvatting dan een vraag, maar ik ga er wel even op in. Aan de grondslag van de top 20 zoals die is opgesteld heeft de vraag gelegen, die door bijna duizend Dordtenaren is ingevuld: benoem onveilige plekken. Dat is het ene, dat is al een gevoel. Ik voel me onveilig op een plekje waar nooit een auto is, maar ik ben er ooit een keer aangereden door een hond, bij wijze van spreken. Dat gebeurt ook hè, dat je zo'n plekje weet. Nou, sterker nog, mijn moeder is ooit van haar fiets geschopt door een paard, in Drenthe weliswaar, maar goed. Maar dat is gevoel wat soms helemaal geen feitelijke basis heeft. Daarnaast hebben we de feiten gelegd: waar zijn in 2015 tot 2018 ongevallen gebeurd? Heel grotendeels, met dat natuurlijk. We weten allemaal een aantal plekken te benoemen waar inderdaad vaak iets gebeurt, waar ook heel veel verkeer komt, bijvoorbeeld een paar rotondes, Merwedestraat. Dus dan is het niet zo moeilijk om gevoel te koppelen aan feiten.

De inspreker net en ik ken nog een aantal van die straten waar het druk is, waar het onoverzichtelijk is soms, waar het lastig is om eventjes zo te zeggen, daar moet natuurlijk een drempel in, want de huizen zijn niet onderheid, of ze zijn oud. Is het niet altijd makkelijk om met iets te komen en laten we ons ook een beetje leiden door meldingen die we krijgen. Dus daarom hebben we ook wel het gesprek nu met de Prinsenstraat: een aantal jaren is het niet gemeld, nu melden jullie, begin dit jaar hebben we daar een paar meldingen van gehad, in maart-april is er een gesprek geweest. We zijn aan het kijken: wat kunnen we daar dan precies? In de meeste gevallen lopen zulke aanpakken mee met het reguliere werk wat we toch doen, want een paar bloembakken of drempels, dat kan vanuit de verkeersbegroting.

De voorzitter: Dan is het een mooie drempel nu naar de meldingen.

De heer Van der Linden: De Fixi-meldingen?

De voorzitter: De Fixi-meldingen.

De heer Van der Linden: Die gaan we uitzoeken, want acht maanden, dat is veel te lang.

De voorzitter: Die wordt uitgezocht, oké. Dan hebben we nog openstaan van de heer Kuhlmann, de lawaaiflitsers.

De heer Tutupoly: Voorzitter, mag ik nog even één verhelderende vraag even stellen hierover?

De voorzitter: Eén hele kleine.

De heer Tutupoly: Want u noemde net even het budget en om die lijst af te werken. U begon ermee dat die lijst ook samengesteld is enerzijds door bijna duizend bewoners, anderzijds ook geprioriteerd wordt de hand van ongevallen en doden en dergelijke. Komt u nou wel of niet met een voorstel voor een budget? Want dan weet denk ik ook de raad waar we het over hebben.

De heer Van der Linden: Ik heb nu niet het plan om met een voorstel te komen. Als de raad zich uitspreekt: wij willen op deze vijf punten een aanpak. Ja, nee, maar eventjes, hè. We hebben tientallen miljoenen zitten in het MOP, in de riolering enzovoort en dan komen we door al die plekken van de stad. Kijk, Merwedestraat, hoek van de winkels, dan kun je wel verzinnen wat je ongeveer nodig zou hebben. Je zou een verkeersregelinstallatie kunnen installeren, dat kost een paar ton. Ja, die hebben we niet liggen. Het hangt echt af van het gesprek wat we krijgen, en is het nog nodig, en hoe is de situatie nu enzovoorts? Als dan over een half jaar, of een jaar, of twee jaar gezegd wordt: nou oké, we kunnen het doen. Dan komt er een budgetvoorstel uw kant op. Ik ga niet morgen zeggen: weet je wat, ik ga vast een voorstel indienen bij de raad, ik wil graag vast laten we zeggen vier, vijf ton voor een verkeersregelinstallatie. Dan heb ik het vast en als ik over twee, drie, vier, vijf jaar wel daar kan ingrijpen, dan heb ik het vast. Misschien is zo'n regeling dan duurder geworden, of verzinnen we een andere maatregel.

Dus ik ga nu niet u een voorstel doen voor: doe mij een paar miljoen – zal het dan moeten zijn, denk ik – dan heb ik het vast en dan kijk ik wel wanneer ik het uit ga geven. Dat lijkt me niet hoe we moeten werken. Het lijkt me wel goed om te beseffen, dit zijn vijf plekken in de stad waar je eigenlijk anders zou willen inrichten dan hoe het nu ingericht is. Dat wil niet zeggen dat je elke dag opnieuw superveel extra kans loopt om daar een ongeval mee te maken. De ongevallen die we de afgelopen vier jaar hebben gehad zijn voor een deel op plekken die we net goed hadden ingericht. Waar iedereen zich elke dag ook het recht heeft om zich veilig te voelen. Ook daar kun je situaties mee krijgen. Dus het antwoord is nee. Dat is even het duidelijke antwoord, want het hangt af van het moment waarop we iets kunnen doen dat ik geld nodig heb. Ja, dat is het antwoord. Ja?

De voorzitter: Helder.

De heer Tutupoly: Dus met andere woorden: op het moment dat het zich voordoet, dan komt u wel met een voorstel?

De heer Van der Linden: Ja. Want kijk, deze vijf punten gaan we niet diep in een la wegstoppen. Wij voelen ons vanuit verkeer, waar ze natuurlijk tientallen rapporten hebben en monitoringgegevens enzovoort weet je een aantal plekken in de stad wil je ingrijpen. Bijvoorbeeld in de binnenstad hebben we daar de Lange Gelderse kade beetgepakt. Die is eindelijk af, hoera, hoera, hoera, hij is af. We hebben ook een aantal andere dingen gedaan. We hebben een paar aan parkeerplekken opgeheven, we hebben de kade versterkt, we hebben andere bomen neergezet. Sommige kansen liggen er al heel lang, maar er moet een aanleiding zijn om ze beet te kunnen pakken. Deze vijf punten blijven natuurlijk op het netvlies staan en als je ooit aanleiding hebt om te zeggen: nu kunnen we het wel doen. Dan komt er een afweging en die moet u maken, want dat zal dan met wat we nu weten meestal een kostbare afweging zijn. Daar bent u van, dus dat is helemaal geen probleem, maar dan moeten we die keuze dan maken.

De voorzitter: Helder. Ik zie die de heer Laban naar het knopje gaan, want ik wil wel even. Het is kwart over tien, we hebben nog een krappe tien minuten, waarvan nog twee kleine vragen – of twee kleine – in ieder geval nog twee vragen open staan. Dus een korte vraag nog, graag.

De heer Laban: Ja, een korte vraag. Eigenlijk een vraag, opmerking, voorstel. Kijk, aan het einde van het jaar is deze aanpak voorbij, dan is er geen nieuw geld, dit programma is voorbij. Ik zou er eigenlijk wel voorstander zijn namens de fractie van de ChristenUnie en SGP om eigenlijk een volgende periode weer zo'n aanpak te doen, omdat verkeersveiligheid denk ik wel een heel belangrijk thema is binnen de raad.

De voorzitter: De heer Van der Linden.

De heer Van der Linden: Dat ben ik in beginsel met u eens en ik heb ook aangegeven, in beginsel doe je vanuit verkeer en al die onderhoudsprojecten doe je altijd aan verkeersveiligheid. Maar ik zeg dus toe om in ieder geval eens in beeld te brengen: wat kunnen wij nou uit die data halen?

Komen daar dan plekken uit waarvan je zegt: o ja, daar heb je toch weer een aparte aanpak op nodig, los van wat je natuurlijk sowieso doet. Dat kunnen we denk ik beeldvormend doen.

De voorzitter: De heer Kuhlmann, want ik wil echt, er zijn nog twee vragen en die moeten nu zo gesteld gaan worden.

De heer Kuhlmann: Ik hoor de wethouder spreken en ik denk, misschien kan hij dan inderdaad met wat hij voorstelt, ook als u inzichtelijk maakt met wat met het bestaande geld, de riolering en al die andere dingen, wat de actielijst is voor de komende periode, want daar gaat het een en ander gebeuren. En misschien daarnaast een kort overzicht met de knelpunten die er dan nog blijven liggen. Waarbij we daar dan geen ... Tenminste, niet, maar gewoon even dat we een inventarisatie hebben: dit gaan we sowieso doen en dit zijn dingen die zinnig zijn om aan te pakken, maar nu liggen omdat er geen geld voor is.

De voorzitter: Ik zie dat er gekrabbeld wordt en dat ...

De heer Van der Linden: Er wordt gekrabbeld.

De voorzitter: Nou ja, dat er aantekening wordt gemaakt. Dus misschien wordt u wel op uw ...

De heer Van der Linden: Dit lijkt me goed om mee te nemen bij zo'n beeldvormend overleg. Dan kun je iets meer zeggen.

De voorzitter: Oké. Dan hadden we nog de vraag staan, 30 in zijn 3.

De heer Van der Linden: Jazeker. U heeft een besluit genomen als raad waarmee het dus heel onmogelijk is om de motie van anderhalf jaar geleden, nog langer geleden, af te wikkelen. En ja, de enige manier om die weer in gesprek te brengen is een agenderingsverzoek van mij. Dat is ergens achter de verwarming gevallen, ben ik bang, dus ja, ik durf eigenlijk geen toezegging te doen, maar we moeten gewoon afspreken dat we dat de volgende agendacommissie op de agenda hebben.

De voorzitter: Ik hoor toch duidelijk een toezegging, mijnheer Van der Linden. En de verwarmingen zijn uit, dus u kunt makkelijk daarachter graaien nu zonder uw handen te verbranden. Ik hoor de toezegging. Volgens mij, maar ik kan me vergissen, ik heb nog heel klein staan over lawaai-filters en dan zijn we volgens mij door alle vragen heen.

De heer Van der Linden: Daar hebben we het in de vorige periode, want niet iedereen weet dat, af en toe over gehad. De lawaai-filter, dus niet handhaven op basis van snelheid die met een camera meet, maar op basis van lawaai. Er zijn technieken om daar iets mee te doen, alleen er is geen wetgeving op basis waarvan dat mag, want de foutenmarge is nog te hoog en de techniek is nog kwetsbaar. Er zijn wel manieren om het te doen. Rotterdam heeft daar onderzoek naar gedaan, heeft ook mee gelawaai-fitst, alleen niet mee gehandhaafd, want dat kan niet.

Daar heb je een wet voor nodig, dat kan niet. Maar ik heb eerder besproken, onder andere met de heer Kuhlmann, op het moment dat het kan, willen we dat ook, want het is een hele mooie methode en we irriteren ons allemaal aan lawaai in de stad, zeker in de zomerperiode. Dus ja, die toezegging staat. We volgen dat ook, maar het leek ons, omdat we nu in een andere periode zitten, wel een goed idee om ook hier een keer het beeldvormend te hebben over de lawaaiplitser. We zijn anderhalf jaar verder. Technisch is er niet zo heel veel meer mogelijk en wettelijk is er ook nog niet heel veel extra mogelijk, maar het is wel goed om even weer het besef te hebben: waar staan we nu, waar staan de paar steden die hiermee bezig zijn, en wat kun je daarmee doen? Dus dat zou ook een agenderingsverzoek kunnen opleveren, zonder urgentie, want die wet wijzigt niet zo gauw.

De voorzitter: Zeker.

De heer Van der Linden: Ik neem aan dat dat een toezegging is waar u blij mee bent.

De voorzitter: Oké, ook nog een ... Ik hoor de heer Kuhlmann, die gaat een agenderingsverzoek formuleren. Ik heb ook heel veel aantekeningen liggen, of u gaat dat doen samen, maakt mij niet uit. Ik heb hier aardig wat aantekeningen gemaakt, dus we gaan straks kijken of alles opgeschreven en genotuleerd is. De reactie van de wethouder is geweest. Nu kunnen wij nog een tweede termijn ingaan, maar daar hebben heel kort tijd voor. Dus ik vraag echt aan u allen een beetje discipline of u nog een tweede termijn nodig heeft. Kort standpunt innemen van wat er nu is gezegd en wat gaan we verder met het stuk doen? De heer Bootsman.

De heer Bootsman: Voorzitter, dank u wel. Even heel kort een tweede termijn. Wij zijn blij met die beeldvormende vergadering over verkeersonveilige situaties die wij met elkaar kunnen gaan hebben. En wij wilden even gezegd hebben dat we daar dan wel inderdaad ook goed naar het STOMP-principe kijken en kijken wat dat betekent voor de verkeersonveilige situaties. Dank u wel.

De voorzitter: Anderen nog? De heer Damen.

De heer Damen: Voorzitter, als er een beeldvormende vergadering over verkeersonveilige situaties komt, dan liefst op basis van data. Dan zou ik daar ook graag bij zien dat meegenomen wordt dat er niet alleen naar ongevallen gekeken wordt, maar net zoals bij het begin van het beleid dat we nu aan het afronden zijn, dat er ook gekeken wordt naar onveiligheidsgevoelens van Dordtenaren.

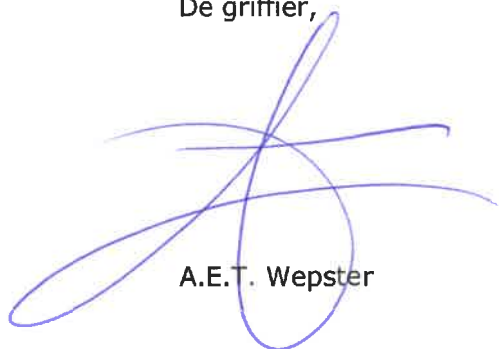
De voorzitter: Oké, anderen nog? De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Ik denk dat het inderdaad heel goed is dat we dit gesprek vervolgen, daar kijken we naar uit, en dat we voor nu deze RIB gewoon kunnen vaststellen, raadsinformatiebrief.

De voorzitter: Oké, dat was mijn volgende vraag, kunnen we deze ter kennisgeving naar de raad toesturen? Ik zie iedereen, bijna iedereen knikken en degene die niet knikken, daar hoor ik niks van. Ik dank u allen hartelijk voor deelname aan deze commissie. Nog een fijne laatste twee uurtjes van de avond. Welterusten en morgen weer gezond op.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 20 juni 2023.

De griffier,



A.E.T. Wepster

De voorzitter,



A.W. Kolff