

**VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT -  
DORDTSE DINSDAG, D.D. 26 september 2023**

*Vergaderzaal 5*

**1. Voorstel Vaststellen Uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 –  
Raadsvoorstel i.c.m. Initiatiefvoorstel – Fijn fietsen in Dordrecht en RIB over  
Wensen en bedenkingen op Initiatiefvoorstel Fijn Fietsen in Dordrecht**

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

Aanwezig:

Dhr. Damen (PvdA)  
Dhr. De Feijter (CU/SGP)  
Dhr. Gorter (Op ons Eiland)  
Dhr. Groenewege (PvdD)  
Dhr. Gündogdu (Op ons Eiland)  
Mevr. Kamphuis (SP)  
Dhr. Klerk (CDA)  
Dhr. Kolkiliç (DENK)  
Dhr. Van der Kruijff (CDA)  
Dhr. Kuhlmann (VVD)  
Dhr. Van der Meer (GroenLinks)  
Dhr. Roggekamp (Gewoon Dordt)  
Dhr. Schalken-den Hartog (BvD)  
Dhr. Stam (Fractie van Waardhuizen)  
Dhr. Stolk (VSP)

Ambtelijke ondersteuning: Mevr. Van den Ouweland  
Portefeuillehouder: wethouder R. van der Linden

De voorzitter: Vorige keer had ik een prachtige fietsbel, maar die lag nu nog bij de griffie boven. Dus ik denk: de techniek staat voor niets. Zo opgezocht en we hebben een digitale fietsbel. Welkom allemaal vanavond, bij de beeldvormende commissie, of oordeelsvormende, sorry, oordeelsvormende commissie over het raadsvoorstel vaststellen uitgangspuntennotitie mobiliteitsplan Dordrecht 2040. Op 12 september is er een uitgangsnotitie beeldvormend aan de orde geweest, waarbij twee sprekers het woord voerde. De commissie besloot vervolgens tot een oordeelsvormende bespreking met de focus op twee punten. Een: de scherp geformuleerde samenvatting van de uitgangspuntennotitie, zoals verwoord op pagina twee en drie in het raadsvoorstel. Twee: politieke vragen die fracties daar nog aan toe konden voegen. De enige vraag die is binnengekomen en die toegevoegd is, is van de VVD, van de Dordtse VVD. Die is als volgt: voorziet de uitgangspuntennotitie in de behoeften van alle weggebruikers?

Dat zijn de twee punten voor deze oordeelsvormende sessie. Daarnaast hebben we nog twee vragen liggen. De vraag van het college hoe de motie '30 in z'n drie' verder af te handelen en het initiatiefvoorstel 'Fijn fietsen in Dordrecht' en de raadsinformatiebrief wensen en bedenkingen op het initiatief voorstel, die zijn op verzoek van CDA aan deze bespreking toegevoegd. Voordat we beginnen wil ik graag iedereen even vragen zich voor te stellen voor de notulen en dan begin ik even aan mijn linkerhand.

De heer Den Boer: Marc den Boer, commissiegriffier.

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

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

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op ons Eiland.

De heer Gorter: Wouter Gorter, Op ons Eiland.

De heer Kolkiliç: Masum Kolkiliç, DENK.

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

Mevrouw Kamphuis: Meta Kamphuis, SP Dordrecht.

De heer Stam: Marco Stam, Fractie van Waardhuizen.

De heer De Vries: André de Vries, VSP.

De heer Stolk: Leo Stolk, VSP Dordrecht.

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

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

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

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

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

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

Mevrouw Van den Ouweland: Karen van den Ouweland, ambtelijke ondersteuning.

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

De voorzitter: En ik ben uw voorzitter, Kitty Kruger. Ik zie dat bijna alle partijen aanwezig zijn, per partij een woordvoerder. Als we, we hebben anderhalf uur waarin we dus een eerste termijn, een zegswijze van de wethouder, en vervolgens nog een tweede termijn zouden moeten hebben.

Als iedere partij een ellenlang verhaal houdt van een aantal minuten, dan redden we het niet. Dus probeert u allen beperkte woordvoering te doen. We hebben al een beeldvormende sessie gehad waarbij veel is uitgewisseld. Probeert u ook een beetje zelf met dingen te komen die de voorganger nog niet heeft gezegd. Zodat we niet steeds naar hetzelfde verhaal luisteren, maar dan met een andere toonsoort of misschien een andere intonatie. Wie van de partijen mag ik als eerste het woord geven? De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u voorzitter. De Dordtse VVD is voor het verbeteren van de bereikbaarheid van onze stad en onze wijken per fiets, per auto, te voet en natuurlijk met ov. Wij zijn geen fietsenhaters, wij zijn geen ov-treiteraars, geen wandelenners en natuurlijk ook geen autopesters. We zetten in op de bereikbaarheid met alle vormen van vervoer, omdat de bewoners van onze stad, onze mede Dordtenaren, zelf het beste weten welk vervoermiddel voor hen op welk moment het beste past. We zitten daarom ook niet zo dogmatisch in die prioriteitsstelling. STOMP kan wat ons betreft net zo goed TOMPS of STOPM heten, zolang elke vorm van mobiliteit maar aan bod komt. Een ding staat voor ons als een paal boven water: als je de P van privéauto weglaat, dan heb je geen STOMP-principe, maar een stom principe. Dat betekent dat we moeten investeren in goede fietspaden en in goede parkeer, voldoende parkeerplekken op straat voor de auto's van bewoners. Dat we moeten investeren in een goed station en in groene golven op de hoofdroutes voor het autoverkeer, zoals de Laan der Verenigde Naties en de provinciale weg. Dat we moeten investeren in extra parkeervoorzieningen voor deelauto's en in goed betegelde trottoirs waar je prettig kan lopen, ook met een rollator of een kinderwagen. In het mobiliteitsplan staat de ambitie voor minder parkeerplaatsen op straat, pagina 30. Daar kan de Dordtse VVD alleen mee akkoord gaan als er net zoveel garageplekken worden gecreëerd, als dat er plekken op straat verdwijnen. Bij de stukken van vandaag heeft u bijvoorbeeld ook de brief van meneer Pap kunnen zien. Ik zie dat hij hier op de tribune zit. Ik weet ook dat er veel andere binnenstadbewoners zijn, en overigens ook bewoners in andere delen van onze stad, die dit belangrijk vinden. Omdat ze gewoon die auto ook nodig hebben voor hun werk. Ik ben ook zeker niet de inspraakreactie van de heer Weeda vergeten, die hier verleden week ook belangrijke dingen over zei. Als we dat niet doen, dan wordt het gewoon een ordinaire vorm van autopesten. Daar doet de Dordtse VVD niet aan mee.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter.

De heer Van der Meer: Voorzitter.

De voorzitter: De heer Van der Kruijff hoorde ik al eerste.

De heer Van der Kruijff: U mag het zeggen, u bent de voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Van der Kruijff, gaat u dan maar.

De heer Van der Kruijff: De vraag die hierachter vandaan komt: ziet de VVD voor zich dat als je dit beleid zou uitvoeren, dat misschien een aantal binnenstadsbewoners, of ook elders in de wijk, minder gebruik van de auto of ook minder autobezit nodig hebben, omdat ze makkelijker met openbaar vervoer kunnen of met deelautovervoer, waardoor ook minder behoefte is aan parkeerplaatsen?

De heer Kuhlmann: Laat ik daar twee dingen over zeggen. Om te beginnen, natuurlijk als uw hypothesen zou kloppen, op moment dat er minder plekken nodig zijn dan heb je minder auto's. Dan heb je ook minder plekken nodig. Natuurlijk, het is leuker om naar groen te kijken dan naar geparkeerde auto. Dat is helemaal zo. Aan de andere kant is denk ik de werkelijkheid, tenminste ik denk niet alleen dat is gewoon zo, dat in de afgelopen tien jaar ieder jaar er steeds meer auto's bijkomen in onze stad. Dat die ook gewoon hard nodig zijn. Dus het is met name zit het hem in de volgorde. We vinden het heel goed als je investeert in het ov, als je investeert in de fiets. Verleden week nog een fietspad voor de poorten van de hel weggesleept in de raadsvergadering. Maar als je eerst die parkeerplekken gaat weghalen en dan zegt: u moet maar meer met de bus gaan of meer op de fiets gaan. Dat is volgens de verkeerde volgorde.

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Dankuwel voorzitter. Ik hoor de heer Kuhlmann zeggen dat het mooier is om naar groen te kijken dan naar auto's. Ik hoor hem ook zeggen dat de auto, of de volgorde in het STOM-principe eigenlijk niet ter zake doet. Ik vraag mij af hoe die twee dingen zich tot elkaar verhouden. Vindt hij het niet wenselijk dat wij uiteindelijk komen tot een andere mix van vervoersmodaliteiten? Zodanig dat we inderdaad meer groen in de stad kunnen realiseren zonder dat mensen daar ongelukkig van worden.

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Nee. Dank voor de voor de vraag natuurlijk. De vooronderstelling dat je alleen meer groen kan creëren als je parkeerplaatsen netto laat verdwijnen, dat dat is een onjuiste. Daar ben ik het ook niet mee met eens. Wat zaak is om te investeren in alternatieve plekken. Dat geldt niet voor de voor de hele stad, maar zeker op die plekken die, bijvoorbeeld de binnenstad. Daar zijn natuurlijk ook wel een plannen, of in elk geval gedachten, om op andere plekken, bijvoorbeeld bij de Grote Markt of andere locaties, om daar juist parkeerplekken voor bewoners te creëren. Als je dat doet, dan kun je vervolgens op een andere plek kun je ze schrappen. Dan hebben mensen een alternatief en dan zijn er best wel locaties te bedenken natuurlijk waarbij je zegt van: dat wordt dan, als je daar het weghaalt kun je daar iets veel mooiers van maken. Dus in die zin zitten we denk ik op dezelfde lijn. Alleen het ene is wel randvoorwaardelijk voor het voor het andere. Als je gewoon rücksichtslos gaat schrappen, dan breng je mensen gewoon die auto hard nodig hebben, echt in problemen. Dat is niet nodig en dat willen we ook niet.

De heer Van der Meer: Mag ik een kleine vervolg...

De voorzitter: Een kleine vervolgvraag, want er zijn nog meer mensen die ook ...

De heer Van der Meer: Dat begrijp ik. Ik heb de heer Kuhlmann ook horen zeggen dat het gewoon zo is dat het aantal auto's toeneemt. Als we van dat uitgangspunt uit blijven gaan, dan gaat onze stad echt dichtslibben, wordt onleefbaar, ongezond enzovoort. Kunnen we uiteindelijk ook niet meer vooruit. Dus, is hij het niet met mij eens dat toch enige prioriteitsvolgorde, om fietsen en lopen een beetje te bevorderen en het autogebruik in elk geval in de stad een beetje af te remmen, toch gewenst zou zijn?

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Het, ik ben gedeeltelijk met u eens. Waar het gaat om het aantrekkelijker maken van de fiets, betere ov-verbindingen, voetpaden die er gewoon goed netjes bijliggen. Helemaal mee eens. Dat moeten we doen. Dat is belangrijk om daarin te investeren. Alleen om, wij denken echt dat mensen zelf de beste afweging kunnen maken welk vervoermiddel op welk moment voor hen op welk moment het handigst is. Dat hoeft de overheid niet voor je te beslissen. Dat kunnen mensen prima zelf.

De voorzitter: De heer Damen.

De heer Damen: Voorzitter, dank u. Ik ben benieuwd of de heer Kuhlmann dan ook vindt dat de parkeerplaatsen beprijsd mogen worden. Op dit moment wordt een groot deel van de parkeerplaatsen in de stad, de binnenstad niet maar grootste deel van de rest van de stad wel, worden gratis door de overheid beschikbaar gesteld. Met uitzondering ook van de parkeerplaats op eigen terrein. Vroeger huldigde de VVD nog wel eens het principe: de gebruiker betaald. Dat ging met name als het ging om sociale voorzieningen. De vraag is of de VVD dat principe ook wil huldigen als het gaat om parkeervoorzieningen? Tweede vraag: er ligt nu een uitgangspuntennotitie voor. Gezien de uitspraken van de heer Kuhlmann, moet ik dan begrijpen dat hij zich niet kan verenigen met de uitgangspuntennotitie zoals die nu hier ligt? Want daar wordt wel degelijk voorgesteld om een beperking door te voeren voor het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad.

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Ik zal even beide vragen beantwoorden. In de eerste plaats: wij zijn er geen voorstander van om betaald parkeren in heel Dordrecht in te gaan voeren. Lijkt me echt een nachtmerrie. Moeten we, als u het wil doen ... Dat moeten we echt niet gaan doen. Daar is ook geen enkele noodzaak voor. Je kunt alles gaan beprijsen, ook als je je fiets of je scooter op straat zet. Lijkt me niet nodig. Dan het tweede. Nou ben ik hem heel even kwijt, om eerlijk te zijn. Kunt u hem nog ...

De heer Damen: Ja, ik ben overigens wel meteen dan benieuwd hoe u de financiering van parkeergarages in de binnenstad ziet en of dat dan volledig weggesubsidieerd moet worden? De tweede vraag was: kunt u nou instemmen met de uitgangspuntennotitie zoals die er nu ligt? Want daarin wordt wel degelijk gezegd: we willen in ieder geval, ik vind dat lang niet ver genoeg gaan, maar we willen in ieder geval het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad beperken.

De heer Kuhlmann: Goed dat u het noemt. Wij kunnen daarmee akkoord gaan als aan een belangrijke voorwaarde wordt voldaan. Namelijk dat er net zoveel garageplekken worden gecreëerd, als dat de plekken op straat verdwijnen.

De heer Damen: En hoe moeten die gefinancierd worden?

De voorzitter: Via de voorzitter, graag. We gaan geen een-tweetje houden hier in deze vergadering. Dus de heer van, ...

De heer Damen: Ik had al ... Voorzitter.

De voorzitter: Damen die vraagt aan, via de voorzitter, hoe de heer Kuhlmann dit dan denkt te gaan financieren.

De heer Kuhlmann: Gelukkig hebben we een mooi budget, ons plan voor de agenda 2030, waarin voor een heel aantal onderwerpen, van de Spoorzone tot dan ook de binnenstad, daar geld gereserveerd is om te investeren in onze stad. Een deel daarvan heeft ook een mobiliteitsbestemming. Dus op die manier.

De voorzitter: De heer Groenewege.

De heer Groenewege: Hier wil ik wel een beetje op aanhaken, want nu blijft het in de lucht hangen of de heer Kuhlmann die garages gratis wil maken of niet. Daar wil ik wel graag antwoord op.

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Als het gaat om de prijs die bewoners zouden moeten betalen wanneer ze hun auto kwijt willen, dan is het ... Kijk, het is nu zo, zeg maar, als je je auto op straat parkeert als je in de binnenstad woont dan heb je een parkeervergunning nodig. Mensen betalen daarvoor. Dan zou het onlogisch zijn om te zeggen dat in een garage dat helemaal gratis is. Ik wil nu niet meteen in alle tarieven gaan duiken maar het lijkt me dat je een beetje langs dezelfde lijn dan door gaat denken.

De voorzitter: Oké, de heer Van der Meer nog een reactie hierop? U wilt uw woordvoering doen. Heeft er niemand verder meer een interruptie voor de heer Kuhlmann? Dankuwel mijnheer Kuhlmann. De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Dankuwel voorzitter. Wij zijn heel blij met de uitgangspunten van dit plan. Het STOMP-principe, in de volgorde waarin die letters staan, wordt duidelijk omarmd. Nog steeds, zeg ik ook maar even in de richting van de heer Kuhlmann, blijven alle vervoersmodaliteiten wel degelijk mogelijk. Tegelijkertijd wordt er stevige druk gegeven om de mengverhouding daarvan te veranderen. Dat is hard nodig met het oog op milieu, leefbaarheid, verdichting in de stad en gezondheid. Ik heb een paar opmerkingen. Een is dat ter bevordering van het fietsen, we hebben net een uitvoeringsprogramma fiets vastgesteld, maar hier in deze nota wordt ook gepleit voor meer ongelijkvloerse kruisingen. Daar heb ik een vraag over, of dat nou de meest gewenste keuze is? Het is nogal duur, lijkt mij, om het op die manier te regelen.

Zou je niet veel meer kunnen doen, in lijn eigenlijk met wat in de fietsnota staat? Namelijk: voor de hand liggende, duidelijk zichtbare fietsverbindingen en ook zoveel mogelijk fietspaden waarop fietsers voorrang hebben. Ten tweede wordt er iets gezegd over deelfervoer, dat moet betaalbaar zijn. Dat onderschrijven wij van harte. Het moet ook beschikbaar zijn en dat punt zou wat ons betreft in de uitgangspunten nog wat sterker benadrukt kunnen worden. Dat de gemeente daar de voorwaarden voor creëert.

De voorzitter: De heer Schalken heeft een interruptie.

De heer Schalken-den Hartog: Dankuwel voorzitter. De heer Van der Meer noemt net het deelfervoer. Dat hangt ook een beetje samen natuurlijk met ov, wat ook genoemd wordt in dit voorstel. Daar wordt aangegeven dat het vooral betaalbaar moet zijn met mensen met een, voor mensen met een smalle beurs. Wat Beter voor Dordt betreft, gaat dat eigenlijk niet ver genoeg. Je zou eigenlijk aantrekkelijk moeten maken voor iedereen, om ervoor te zorgen dat mensen de auto laten staan of deze manier van vervoer kiezen. Hoe staat GroenLinks daarin?

De heer Van der Meer: Zeker, aantrekkelijk maken moet het zeker. Voor mensen met een brede beurs zal dat niet per, niet direct over de kosten gaan, maar wel over makkelijke beschikbaarheid daarvan. Dat is precies de reden waarom de stelling is dat naast betrouwbaarheid ook de beschikbaarheid gestimuleerd zou moeten worden in het kader van het mobiliteitsbeleid.

De voorzitter: De heer Schalken is nog niet tevreden met het antwoord.

De heer Schalken-den Hartog: Nee.

De voorzitter: Ga uw gang.

De heer Schalken-den Hartog: Nog graag een korte vervolgvraag, want inderdaad beschikbaarheid is ook een van die punten die belangrijk zijn. Wanneer ook de prijs voor iedereen gunstig is. Daarom vonden wij het vanuit Beter voor Dordt het zo jammer dat die ov-regeling verschaald is, die er vroeger voor alle 65-plussers was. Dat heeft ervoor gezorgd dat heel veel mensen nu wel weer de auto pakken. Maar vindt GroenLinks het dan niet belangrijk dat het ook een aantrekkelijk alternatief wordt, dat deelfervoer en dat ov, voor mensen die misschien wel wat meer te besteden hebben maar nu gewoon goedkoper uit zijn door de auto te pakken.

De heer Van der Meer: Ik zie dat sommetje ...

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Ik zie het sommetje, dat autogebruik goedkoper is voor de korte afstanden, graag terug moet ...

De voorzitter: Wilt u uw microfoon aanzetten?

De heer Van der Meer: Sorry. Verder met het volgende punt: in de nota staat ook, het is net even over de autoluwe binnenstad gegaan, maar er wordt ook in het algemeen in de uitgangspunten over autoluwe gebieden gesproken. Vraag aan de wethouder: aan welke gebieden zou je verder kunnen denken behalve de binnenstad? Denkt hij bijvoorbeeld ook aan woonwijken?

De voorzitter: Momentje mijnheer Van der Meer. De heer Schalken.

De heer Schalken-den Hartog: Voorzitter, dankuwel. Ik ben wel benieuwd aan welke gebieden, u noemt nu grof woonwijken, gebieden GroenLinks nog meer noemt?

De heer Van der Meer: Ik denk inderdaad aan woonwijken. Het principe wat je bijvoorbeeld in Utrecht in een aantal wijken vormgegeven ziet worden, dat in de wijk er alleen, of bijna alleen, fietsverkeer mogelijk is en het autoverkeer rondom de wijk met parkeerplaatsen aan de rand van de wijk wordt gerealiseerd. Ik snap best dat dat niet onmiddellijk overal kan, maar als principe om over na te denken om die auto, die automobilititeit binnen de wijken, waar ook vaak heel veel over geklaagd wordt, om die wat te reguleren, lijkt het mij iets om mee te nemen.

De voorzitter: De heer Schalken.

De heer Schalken-den Hartog: Voorzitter, toch nog even een korte vervolgvraag. Want het zou inderdaad hartstikke mooi zijn wanneer je dat zou kunnen doen. Als we kijken naar hoe de wijken in Dordrecht zijn opgebouwd, is het dan niet meer eigenlijk een soort een idee, een dat een soort roze wolkachtige idee, van dat je dat voor elkaar kunt krijgen. Ik zie echt niet waar dat nu reëel toe te passen zou zijn. Dan ben ik wel echt benieuwd naar wat concretere voorbeelden.

De voorzitter: De heer Van der Meer, graag concrete voorbeelden.

De heer Van der Meer: Je zou het in elk geval als uitgangspunt kunnen hanteren bij nieuwe gebieden die in ontwikkeling worden gebracht. In bestaande gebieden kun je daar gewoon creatief over nadenken. Het hangt namelijk ook samen met hoe belangrijk wij het vinden dat je op tien, twintig, honderd of tweehonderd meter van je huis je auto kunt parkeren. Die prioriteiten kunnen ook anders formuleren. Zeker bij nieuwbouwwijken zou het een goed uitgangspunt kunnen zijn.

De voorzitter: De heer Van der Meer, de heer Kuhlmann heeft een interruptie.

De heer Kuhlmann: Ik moet zeggen, voorzitter: mijn oren flappen even nu ik dit hoor, dit plan om ... Dan ben ik toch benieuwd hoe de heer Van der Meer, GroenLinks zit zich zo voor zich ziet. Als je straks in Sterrenburg of in Stadspolders of een nieuwbouwwijk als Amstelwijk, dat kwieke zeventigers daar verwacht wordt dat ze even driehonderd meter met de weekboodschappen gaan lopen omdat ze de auto niet meer bij de deur mogen zetten.

De voorzitter: De heer Van der Meer, kwieke zeventigers. Die kent u.



De heer Van der Meer: Die ken ik. Ik heb geen auto, dus dat is geen probleem. Natuurlijk, ik heb net ook al gezegd: alle vervoersmodaliteiten blijven mogelijk en moeten mogelijk blijven. Simpelweg omdat sommige mensen die auto's nodig hebben. Ik vind het niet terecht om als tegenargumenten te gebruiken dat mensen de auto niet meer mogen gebruiken. Waar het mij om gaat, is om dat zoveel mogelijk af te remmen in gebieden die eigenlijk voor leven op straat, voor spelen op straat, voor wandelen en ontmoeten gebruikt moeten worden. Dat is het uitgangspunt waar we naar willen streven. Natuurlijk gaat het nu te veel in detail omdat voor elke wijk precies in te vullen. Waar het mij om gaat, is dat de mindset, waarmee we over het managen van verkeer en over het inrichten van wijken denken, gaat veranderen. Op iets langere termijn is dat een absolute noodzakelijkheid.

De voorzitter: Dankuwel. Eerst de heer Kolkiliç, dan de heer Roggekamp, dan de heer Damen.

De heer Kolkiliç: Dankuwel voorzitter. Ik hoorde net autoluwe nieuwbouwwijken. Wetende dat we bij de Wilgenwende al geen openbaar vervoer hebben, ook geen op basisonderwijs. Hoe wilt u dat die mensen hun kinderen naar school gaan brengen of naar werk gaan?

De heer Van der Meer: Precies.

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Dat is precies wat ik zeg. Op het moment dat we de andere kenmerken van wijken als een feitelijk gegeven beschouwen. Van: er is geen school, er is geen openbaar vervoer. Natuurlijk wordt het dan moeilijk. Dat betekent dat je daar integraal over na moet denken, hoe je dat aan wil pakken. Ik zie best dat dat niet overal even snel kan.

De heer Kolkiliç: Ik heb een korte ...

De voorzitter: Nee. De heer Kolkiliç is aan het woord en dan de heer Roggekamp en dan de heer Damen. Dan mag de heer Gündogdu.

De heer Kolkiliç: Ik heb een kort vervolgvraag voorzitter. Moeten we automobilisten ontmoedigen of juist moedigen om milieuvriendelijkere of efficiëntere vervoerskeuzes te gaan maken?

De voorzitter: De heer Van der Meer, dat is een inkoppertje.

De heer Van der Meer: Allebei, denk ik. Natuurlijk zijn duurzame keuzes, elektrische auto's, openbaar vervoer, enzovoort beter. Als we dat tegelijkertijd aantrekkelijker maken, dan zullen mensen daar ook van af zien. Kijk het gaat ons er absoluut niet om, om de keuzevrijheid in te perken. Die suggestie wordt wel gewerkt maar daar gaat het niet. Het gaat erom om het keuzepalet iets anders te maken en andere keuzes die duurzamer zijn, die leefbaarder de stad opleveren, aantrekkelijker te maken.

De voorzitter: Ik had als vervolg de heer Roggekamp aangewezen.

De heer Roggekamp: Dankuwel voorzitter. Mijn buurman heeft al voor een deel weggemaakt. Ik vroeg me ook af of mijnheer Van de Meer het er niet mee eens is, dat we beter goede alternatieven kunnen gaan bieden in plaats van pesten op minder ruimte te geven. Een tweede is: het openbaar vervoer zoals wij hem nu in Dordrecht hebben, is niet alles en zeker niet beter als we Dordrecht uit willen. Daarbij komend: een nieuwe woonwijk zal meewerken aan de twintigduizend extra woningen die moeten komen. Wil mijnheer Van der Meer daar graag allemaal werkeloze mensen in of mensen die groot, goed geld verdienen en dus ook Dordrecht uit kunnen komen, om bijvoorbeeld naar een baan te gaan?

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Uiteraard. Zoveel mogelijk mensen met een baan waar ze tenminste goed van kunnen leven. Dat zal geen verbazing wekken, dat GroenLinks daarvoor pleit. Waar het waar het om gaat is inderdaad dat mensen de stad uit kunnen en naar andere plekken kunnen. Naar hun werk, elders kunnen, enzovoort, enzovoort. De vraag is hoe we zorgen dat dat op een zo duurzame, minst overlastgevendere manier kan gebeuren. Zonder de vrijheid van keuze in te perken, maar door de beste en de duurzaamste keuzes aantrekkelijk te maken. Daar moeten we het over hebben.

De voorzitter: Dankuwel, de heer ...

De heer Van der Meer: Dat komt ook in de uitgangspunten van de mobiliteitsplan prima tot uiting, denk ik.

De voorzitter: De heer Damen.

De heer Damen: Ik vroeg net aan mijn buurman Kuhlmann of de uitgangspuntennotitie voldeed aan de ideeën van de VVD. Ik begreep dat dat het geval was. Mits parkeerplaatsen die in de binnenstad verloren gaan, vervangen worden door parkeerplaatsen in parkeergarages en er beslist geen belanghebbenden parkeren wordt ingevoerd verder. Nou heb ik dezelfde vraag aan mijn collega Van der Meer. Vindt u dat, terwijl u een heel ander verhaal vertelt dan de heer Kuhlmann, vindt u dat de uitgangspuntennotitie voldoet aan uw politieke ideeën.

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Ja, die uitgangspunten voldoen. Ik heb een paar kanttekeningen gemaakt, maar die raken eigenlijk niet de uitgangspunten als zodanig. Dus die uitgangspunten voldoen en die uitgangspunten houden ook in dat op onderdelen het parkeerbeleid een instrument is, een knop is om aan te draaien. Voor ons is het geen absolute vanzelfsprekendheid dat als ergens een parkeerplaats verdwijnt, dat die elders gecompenseerd moet worden. Het gaat ons er juist om, de behoefte aan parkeerplaatsen drastisch te verminderen.

De voorzitter: De heer Damen, nog een korte aanvullende vraag.

De heer Damen: Mijn vraag is van ... Nou blijkt dat de uitgangspuntennotitie én voldoet aan de ideeën van de VVD, die heel anders zijn als van GroenLinks, en hij voldoet ook aan de ideeën van GroenLinks. Is er dan niet sprake van, wat we tegenwoordig noemen, een waterig compromis?

De voorzitter: Mijnheer Damen, wat zegt ... Ik verstond niet wat voor compromis, hoe u het noemt.

De heer Damen: Dan heeft u de actualiteit niet gevolgd, voorzitter.

De voorzitter: Ik heb het woord niet verstaan.

De heer Damen: Een waterig compromis.

De voorzitter: Waterig. Oké. De heer Van der Meer. De heer Van der Meer. Waterig compromis.

De heer Van der Meer: Nee, dat vind ik zeker niet. Juist omdat dat STOMP-principe er heel nadrukkelijk in zit. Het zijn natuurlijk uitgangspunten. Daardoor zijn er ook kanttekeningen en is er vervolgdiscussie nodig, maar die uitgangspunten zijn prima. Ik denk, en dat is dus anders als wat de heer Kuhlmann eerder zei, dat die volgorde van die S, T enzovoort niet ter zake doet, die doet voor ons wel degelijk ter zake. Volgens mij voor de wethouder nadrukkelijk ook, maar dat kan hij zelf straks wel zeggen. Ik wilde tenslotte mijn woordvoering afronden met een enkele opmerking over ...

De voorzitter: Mijnheer Van der Meer, u had nog een interruptie van de heer Gündogdu. Maar die wuift van: het is al beantwoord. Gaat u verder.

De heer Van der Meer: Ik wilde nog iets over de 30 kilometer zeggen, voorzitter. De betreffende motie is nog niet afgehandeld. Het mobiliteitsplan, maar ook het uitvoeringsprogramma fiets, zet in op onder meer bredere fietsstroken. Dat betekent in heel veel gevallen minder ruimte voor de auto's. Dat kan heel goed gecombineerd worden in onze visie met veel meer straten die 30 kilometer maximumsnelheid hebben, zonder dat daar obstakels in de straat hoeven te worden aangebracht. Daarmee is het probleem van de hulpdiensten in elk geval in die straten opgelost. Daarnaast blijft toch heel indringend onze vraag hoe het kan dat in Dordrecht het zo zou zijn dat maar een heel beperkt aantal straten 30 kilometer kan worden, terwijl in andere grotere, drukker steden dat veel meer gerealiseerd kan worden. Ik wil toch graag oproepen om de ervaringen elders in te zamelen en daarvan te leren en tot wat meer creativiteit om Dordrecht ook in dit opzicht veiliger, leefbaarder en gezonder te maken. Dankuwel.

De voorzitter: Dank u, en mevrouw Kamphuis heeft een interruptie.

Mevrouw Kamphuis: U had het, via u voorzitter, had mijnheer het over 30 kilometer-wegen. Voor de hulpdiensten hoeft dat geen probleem te zijn, zegt u. 30 kilometer-wegen moeten wel zodanig ingedeeld worden, dat het wel een 30 kilometer-zone is. Dus naar mijn idee is dat een probleem voor de hulpdiensten. Hoe ziet hoe ziet u dat dan?

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Nee, dat hoeft niet voorzitter. In de technische sessie die we daar met de hulpdiensten over hebben gehad, kwam ook heel duidelijk naar voren dat de hulpdiensten niet op zichzelf een probleem hebben met die snelheid van 30 kilometer. Als het verkeer maar goed door kan stromen, enzovoort. Maar een probleem hebben met obstakels, waardoor zij niet door kunnen rijden. Ik zoek dus gewoon creatief, en ik hoop dat het college inderdaad daarin mee wil denken, naar oplossingen om toch veel meer die 30 kilometer te realiseren.

De voorzitter: Mevrouw Kamphuis, nog een korte aanvullende vraag.

Mevrouw Kamphuis: Naar mijn idee is de handhaving op 30 kilometer. Maar dan moeten we wel zodanig ingedeeld zijn, dat het een 30 kilometer weg is, anders kunnen ze niet handhaven. Tenminste dat heb ik toen geleerd.

De voorzitter: Ik hoor hier geen vraag uit, wel een stelling. En er zijn ...

De heer Van der Meer: Ik wil die stelling graag bestrijden. Dat dat wordt inderdaad vaak gezegd, maar dat is een beetje een mantra aan het worden. Dat als we de wegen niet zo inrichten dat je er niet harder kunt dan 30, dan handhaven we niet. Als je ze wel zou inrichten dat je niet harder kunt dan 30, dan hoeven we niet te handhaven. Dus we handhaven gewoon niet. Dat lijkt mij in een rechtsstaat niet een goed uitgangspunt.

De voorzitter: Dank u. Ik zag net nog de heer Kolkiliç, wilde die nog een interruptie?

De heer Kolkiliç: Ja, dank voorzitter. Kortgeleden, paar maanden geleden zaten hier aan tafel, in deze zaal ook, hulpdiensten, waarbij we het over de motie hadden. De hulpdiensten die gaven toen aan dat het eigenlijk niet uitvoerbaar is bij heel veel wegen. Dat het zelfs gevaarlijk kan zijn, dat het niet te handhaven is, dat zij zelfs aansprakelijk gesteld kunnen worden wanneer het misgaat. Wat vindt u daarvan? Dat u nu een tegenstrijdig idee heeft?

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Ik ben het daarmee eens, alleen dat een probleem is omdat die inrichting vaak betekent dat er obstakels op de wegen gerealiseerd moeten worden. Nogmaals, de wedervraag zou zijn, hoe kan het dat dat in andere steden wel kan?

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Ja, dank voorzitter. Ik ben toch een beetje in verwarring gebracht door wat de heer Van der Meer zojuist zei, van met die 30-wegen: voor hem zijn ze ook prima als je geen aanpassingen doet. Dat vind ik heel gek. Want we hebben, een week geleden in de raadsvergadering is er een CDA-motie aangenomen over zelfverklarende wegen, waar GroenLinks ook volgens mij van harte mee heeft ingestemd. In elk geval voorgestemd, waarbij dan het uitgangspunt is om wegen zo in te richten dat het logisch is, de snelheid en de inrichting. Dan is het toch gek om een week later te zeggen van: 30 kan ook heel goed zonder verkeersdrempels en andere maatregelen. Of kijkt u daar anders naar?

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Ik heb niet gezegd dat het zonder andere maatregelen moet. Overigens ging die motie over zelfverklarende fietspaden en niet over autowegen. Ik heb het nu gehad over wegen die smaller worden en daardoor automatisch tot een lagere snelheid aanleiding geven, door bijvoorbeeld bredere fietsstroken te maken. Misschien zijn er aanvullende maatregelen mogelijk. Bepaalde soorten drempels. Ik wil niet te veel in techniek treden. Ik wil nu alleen maar oproepen om hier alsjeblieft een beetje creatiever over te denken, want als we alleen maar zeggen van: de hulpdiensten zeggen dat het niet kan, dan kan het niet en hoeven we er verder niet over na te denken. Dat is mij voor dit onderwerp door de bocht.

De voorzitter: Dankuwel. Dan wil ik hier even, bij uw woordvoering laten. Ik heb net een handje gezien van mijnheer Groenewege, die wilde. Dan zie ik die ...

De heer Groenewege: Dankuwel voorzitter. De Partij voor de Dieren kan zich in grote lijnen vinden in de uitgangspunt van het nieuwe mobiliteitsbeleid. Toch hebben wij ook een aantal op- en aanmerkingen. Het college kiest ervoor om ruimte te maken voor voetgangers en fietsers ten koste van ruimte van, voor de auto. Van die keuze profiteert iedereen, want meer auto's betekent minder mobiliteit. Hoe meer auto's je in de stad hebt, hoe vaker het vast zal staan op de weg. Ook voor automobilisten zelf is het dus van belang dat er niet te veel auto's rondrijden in Dordrecht en dat voor andere vervoersmiddelen ruimte wordt gemaakt. Ruimte voor de voetganger en de fietser komt in deze uitgangspuntennotitie ook aan bod. Ruimte is maar een aspect. Reistijd is ook een belangrijke afweging bij het kiezen van je vervoersmiddel. Zolang de reistijd met de auto het kortst is, blijft de auto zeer aantrekkelijk. De Partij voor de Dieren mist hier scherpe keuzes van het college. Zo wil het college met een aantal maatregelen de reistijd voor automobilisten juist verkorten. Die keuze begrijpen we niet. De Partij voor de Dieren voelt er veel voor om het college de reistijd ook in te laten zetten als middel om de mobiliteitstransitie te stimuleren. Mobiliteit is niet alleen de lijnen tussen de bestemmingen, maar ook de bestemmingen zelf. Als je met een bakfiets of deelbakfiets naar de binnenstad wil gaan, kan je die dan wel kwijt? Is daar parkeerruimte voor? Nee, is helaas vaak het antwoord. Dus als je grote spullen nodig hebt, ben je alsnog op een auto aangewezen, of op een busje. Wat de Partij voor de Dieren betreft zoekt het college hier in het mobiliteitsplan oplossingen voor. Die deel bakfiets, die ik net noemde, zien we in het hele mobiliteitsplan helaas niet terug. Terwijl die een duurzame oplossing biedt voor een belangrijke reden waarom mensen voor de auto kiezen.

Namelijk dat ze er grote spullen mee kunnen vervoeren. Een gemiste kans, maar gelukkig is het nog niet te laat om dit te corrigeren. Deelmobiliteit hoeft ook niet, zoals nu in de notitie staat, beperkt te blijven tot hubs. Fijnmazig beschikbaar deelvervoer biedt een echt alternatief voor de privéauto. Daar mag van de Partij voor de Dieren in het mobiliteitsplan meer aandacht voor zijn. Wat de Partij voor de Dieren ook mist in Dordrecht is een milieuzone. Heel veel andere steden hebben die om de luchtkwaliteit in de binnenstad, die veel verkeer aantrekt, te beschermen. Al sinds ik hier ben komen wonen, vind ik het raar dat Dordrecht wat dat betreft nog in de vorige eeuw leeft. Nu horen we van alles over emissieloos transport in de binnenstad maar een milieuzone gaat natuurlijk ook over auto's, brommers, noem maar op. Kort nog een reflectie op 30 kilometer per uur. In het mobiliteitsplan staat nu de zin: snelheid van autoverkeer daar waar mogelijk verlagen. Dat vindt de Partij voor de Dieren echt te vaag. Dat doet ook, dat geeft geen richtlijnen waar we verder mee kunnen. Dat moet veel ambitieuzer en korthedshalve wil ik me bij de PvdA aansluiten over hun punt over betaalde parkeerplaatsen. Dankuwel.

De voorzitter: De heer Kuhlmann, interruptie.

De heer Kuhlmann: Het moge duidelijk zijn: VVD en Partij voor de Dieren liggen, waar het gaat om mobiliteit, ver uit elkaar. Ze hoeven nu ook niet alle onderdelen nu elkaar te bevestigen. Er is een onderdeel waar ik toch even benieuwd naar ben. U zei van: ook voor automobilisten is het goed als je minder auto's in de stad hebt. Dat past dan in uw pleidooi voor betaald parkeren en minder parkeerplekken. Dan ben ik toch benieuwd. Partij voor de Dieren profileert zich volgens mij als progressieve partij en het is toch gek als het dan uiteindelijk uitmondt in dat de auto dan alleen iets wordt voor de elite. De mensen die wel een parkeerplek op hun oprit hebben. Mensen die wel torenhoge tarieven kunnen betalen voor betaald parkeren. Hoe rijmt dat met elkaar?

De voorzitter: De heer Groenewege.

De heer Groenewege: Voorzitter, de auto is nu al iets voor de elite. Nu al is er een drempel om een auto te kunnen betalen. Een auto is duurder dan een fiets. Het kan zijn dat door een parkeerheffing, dat die last wat zwaarder wordt. Tegelijkertijd pleiten we met andere maatregelen als Partij voor de Dieren voor toegankelijk openbaar vervoer, voor makkelijk beschikbare fietspaden, voetpaden, noem maar op. Ik heb een heel pleidooi gehouden voor deelmobiliteit die fijnmazig beschikbaar moet zijn. Dus volgens mij biedt de Partij voor de Dieren zeer veel alternatieven voor mensen die geen privéauto kunnen betalen. Wellicht zelfs wat meer dan de VVD biedt.

De voorzitter: De heer Gündogdu. Nee, we laten het eventjes hierbij want we komen echt in tijdnood als alle partijen nog aan de beurt. De heer Gündogdu nog even een korte interruptie.

De heer Gündogdu: Ter verduidelijking, voorzitter. Een vraag aan de Partij voor de Dieren. Mijnheer Groenewege geeft aan van: het college kiest ervoor om op bepaalde trajecten de auto juiste ruimte te geven in de vorm van bijvoorbeeld een groene golf. Dat zou wat hem betreft niet moeten gebeuren.

Juist een beetje de automobilist, in mijn eigen bewoordingen, pesten. Zodanig dat ze, zeg maar, een beetje afschrikken om bepaalde keuzes te maken voor ritten. Hoe ziet hij nou met het huidige voorstel in zijn achterhoofd dit concreet uitgewerkt voor de binnenstad?

De heer Groenewege: Ik wil even toelichten waar het om gaat. Pesten is een frame van wat ik voorstel. Het gaat, wat we in de praktijk zien in andere steden, ook als je een beetje in mobiliteitsbeleid verdiept, is dat het onvoldoende is om duurzame modaliteiten te stimuleren. Je zal ook de modaliteiten waar je minder van wil hebben, een beetje moeten afremmen. Bijvoorbeeld, in Amsterdam is er een straat afgesloten, een doorgaande straat, om mensen te stimuleren om meer voor de fiets te kiezen of te voet. Whatever. Er is heel veel gedoe over geweest, maar het werkt wel. Dat soort keuzes, dat soort dappere keuzes missen wij een beetje in deze uitgangspuntennotitie als Partij voor de Dieren. Daarom maakte ik het punt: laten we ook eens kritisch kijken, niet alleen naar de ruimte die auto's innemen., maar ook naar de reistijd die automobilisten tegemoet zien. Hoe zorgen we ervoor dat de fiets en het ov en te voet gaan echt een alternatief wordt? Een aantrekkelijk alternatief. Daar moet je ook naar de reistijd gaan kijken.

De voorzitter: De heer Gündogdu, ik had u uw woordvoering beloofd. Want ik keek niet rond en ik zag niemand meer ...

De heer Gündogdu: Voorzitter, ik ga aanvangen. Voorzitter, we zijn even zoekende geweest. Vanuit Op ons Eiland hebben we met elkaar een discussie gevormd van: waar moeten wij nou deze uitgangspuntennotitie op reflecteren? Voorzitter, wij hebben twee jaar geleden, hebben we de agenda 2030 vastgesteld. Waarbij we een aantal keuzes hebben gemaakt. Waarbij dus ook de keuze onder andere is gemaakt om als stad behoorlijk te gaan groeien. Waarbij we minimaal twintigduizend nieuwe inwoners gaan krijgen. Een hele nieuw stedelijk gebied. Met name, waarbij wij hebben aangegeven in de binnenstad vooral gaan bouwen of binnenstedelijk te gaan bouwen. Dat was voor ons de leidende principe, hoe we naar de stad kijken, ambitie op het niveau van woningbouw, aantal inwoners. Toen kwam dit uitgangspuntennotitie, waarbij we toch wel het idee hadden van: waar hangt dit nou onder? Is deze uitgangspuntennotitie tot 2040 leidend, om vervolgens de stad daaromheen te bouwen of verder aan de stad te bouwen. Of is de stedelijke ontwikkeling leidend en deze visie daar een onderdeel van? Dus wij waren echt aan het zoeken van, wat is nou de leidende principe? Terecht de opmerking van zojuist: we hebben de Wilgenwende gebouwd. Het is niet eens mogelijk om daar een fatsoenlijk busverbinding te laten rijden. Is de mobiliteit nou leidend of de stedenbouw? Daarnaast, voorzitter: wij hadden graag eigenlijk ook een tussenstap gezien. Deze uitgangspuntennotitie met concreet wat het college voorstelt met de wetenschap van nu, want dit heeft een scope naar 2040. Waarbij we dus enigszins kunnen zien van: dit voorstel betekent deze ingreep, dit voorstel betekent deze ingreep. Het gevaar bestaat, voorzitter, als we nu akkoord geven dat, op enig moment als dit plan concreet wordt uitgewerkt, zomaar het college kan zeggen van: u had de keuze toen anders moeten maken, want we hebben dat nu uitgewerkt op basis van dit uitgangspuntennotitie. Dus dat hadden wij echt willen zien.

Een tussenstap van: dit is de uitgangspuntennotitie en zo ziet dat eruit met de wetenschap dat we willen bouwen naar de toekomst.

De heer Van der Meer: Voorzitter.

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Even een vraag aan de heer Gündogdu. Hij heeft het over dat het allemaal anders uit kan pakken dan deze uitgangspunten. Kan hij een concreet fantasievoorbeeld geven van een uitgangspunt wat misschien over een tijdje niet meer aantrekkelijk is? Moet er iets in de volgorde van STOMP veranderen? Ziet hij dat voor zich, of iets anders?

De voorzitter: De heer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, nu ben ik niet iemand die veel weet over mobiliteit, maar ik kan me zo voorstellen als je de ambitie hebt om met twintigduizend bewoners te gaan groeien, dat betekent nogal. Dat betekent bijvoorbeeld iets over het aantal parkeerplaatsen, maar dat betekent ook iets over een aantal weggebruikers. Dus ook de automobilist. Dus ons insteek is: als jij deze keuze maakt met de wetenschap van nu, maar vervolgens wel in je achterhoofd hebt dat je ambitie hebt om als stad enorm te gaan groeien, dan moet je toch wel enigszins in beeld hebben waar je naartoe wilt. Met de cijfers van nu, maar juist ook met de cijfers van straks. Dat missen wij. Concreet: twintigduizend inwoners, hoeveel auto's zijn dat nou? Hoeveel parkeerplaatsen hebben we daarvoor nodig? Weten we dat?

De voorzitter: Dat is een heldere vraag.

De heer Gündogdu: Weet ik niet.

De voorzitter: Nou, heel kort mijnheer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Ik neem aan dat de wethouder daarover nagedacht heeft. Dus die heeft daar vast een antwoord op.

De voorzitter: We horen het straks.

De heer Gündogdu: Ik ben benieuwd. Voorzitter, vervolgens: we hebben het over onder andere de bereikbaarheid van de binnenstad. We hebben welgemeend een keer zero-emissie zone gelezen in dit voorstel. Een van onze vragen was concreet ook zo van: oké, dit is een beleid wat nu zijn vervolg krijgt in de uitwerking, zero-emissie zone in de binnenstad komt een keer voor, terwijl het een heel belangrijk principe is voor 2026. Wat blijkt? Dat komt dus niet als uitgangspunt in de mobiliteitsvisie, maar in een ander uitgangspunt onder een ander programma. We missen een beetje de samenhang van de diverse programma's en de uitwerking van de mobiliteitsvisie op die programma's. Een ander punt, voorzitter, is het laadpalenbeleid. Vanuit de Rijksoverheid worden wij enorm gestimuleerd om elektrisch te gaan we rijden. We hebben een laadpaalbeleid, wat inmiddels ook geactualiseerd moet worden, volgens mij.



Wat betekent dat met in ons achterhoofd dit, deze uitgangspuntennotitie? Daar zijn we graag benieuwd naar. Vervolgens, als we het hebben over parkeren. Ik kan enigszins wel ingaan in het pleidooi van de VVD. Vijfhonderd parkeerplaatsen, dat is nogal wat. We hebben namelijk ook de ambitie om onze binnenstad niet alleen voor onze huidige bewoners, maar ook de toekomstige bewoners en de bezoekers van de binnenstad wel toegankelijk te maken. Hoe krijgt dat zijn vervolg als je vijfhonderd plaatsen weghaalt? Dat betekent ook namelijk dat je parkeergarages enorm moet gaan bouwen en die ruimte is er niet. Die is schaars.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter.

De voorzitter: De heer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Ik had net ook gearzeld op de heer Kuhlmann daarop te interrumpen, maar u begint er nu ook over. Het laatste uitgangspunt is: Dordrecht gaat investeren in parkeergarages die als mobiliteitshub functioneren. Oftewel: er komen nieuwe parkeergarages, er komen nieuwe parkeerplaatsen. Het verschil is, en dat is het uitgangspunt, dat ze misschien niet allemaal midden in de stad komen, maar aan de rand met aansluitend deelvervoer of openbaar vervoer of lopen, deelfietsen, verzin het. Vindt u dat dan voldoende parkeerplaatsen, als dat zo geregeld wordt? Want dat is het uitgangspunt dat voorgesteld wordt.

De voorzitter: Mijnheer Gündogdu. Ja.

De heer Gündogdu: Als je mij concreet kunt zeggen: daar komen parkeergarages en dat is wat de kosten daarvan zijn, dan kan ik daarover nadenken. Ik heb natuurlijk gelezen dat er parkeerhubs gaan komen. Ik weet niet waar, hoeveel het gaat kosten, aantal parkeerplaatsen, weet ik niet. Ik moet wel vanavond, of straks in de raad, een oordeel vellen over deze uitgangspunten. Ik kan dat niet.

De voorzitter: De heer De Feijter.

De heer De Feijter: Dankuwel voorzitter. Is de heer Gündogdu ervan op de hoogte dat dit een uitgangspuntennotitie is en dat er nog een concreter mobiliteitsplan volgt, waarin misschien exacte aantallen worden gegeven?

De heer Gündogdu: Dat is nou precies waar ik uw aandacht op wil vestigen. Dat deze uitgangspuntennotitie, als je hiermee instemt: in hoeverre heb je straks nog de ruimte om bij de vervoluitwerking nog inspraak te hebben over die aantallen, de locatie de kosten? Dat weet ik niet. Misschien u wel, maar ik niet.

De voorzitter: Het is heel duidelijk. Ik grijp eventjes in ...

De heer Gündogdu: Ik ga nog even verder.

De voorzitter: Want we gaan in een hele uitgebreide discussie. Ik mag zo nog even verder, maar ik denk dat u weldegelijk een punt heeft gemaakt. U noemt nu punten die, en ik hoor ook anderen wel, punten meegeven die straks in een uitvoeringsprogramma komt. Daar zal de wethouder, denk ik, zo ook nog wel op reageren. De heer Kuhlmann, kort. Want u ben al heel veel aan het woord geweest.

De heer Kuhlmann: Ja, heel kort. Over de alternatieve parkeerlocaties, als je plekken schrapt. Ik ben benieuwd, ik hoop het eigenlijk, dat Op ons Eiland ook mee eens is dat je daar een onderscheid moet maken tussen bewoners van de binnenstad, van wie je denk ik niet kunt verwachten dat ze helemaal aan de randen gaan staan en dan met een pendelbusje met een boodschap naar huis gaan, of bezoekers van de binnenstad waar dat net iets anders ...

De heer Gündogdu: Zeker, de heer Kuhlmann.

De voorzitter: De heer Gündogdu

De heer Gündogdu: Natuurlijk. Ik heb nog behoorlijk wat punten voorzitter, maar ik hou het echt heel kort. Concreet: de STOMP-principe kunnen we omarmen. Dus daar is geen discussie mogelijk. Maar bij deze uitgangspuntennotitie hebben we nog behoorlijk wat vragen, zoals u heeft begrepen.

De voorzitter: Dankuwel voor uw begrip.

De heer Gündogdu: U ook bedankt.

De voorzitter: Mevrouw Kamphuis, uw woordvoering.

Mevrouw Kamphuis: Wij van SP zijn in principe voor dit mooie plan. Echter moeten we ook niet de behoeftes van de wijk niet vergeten. Dus, vertel duidelijk wat de plannen zijn voor de wijk, nog voordat de raad uitgaande plannen maakt. Neem bijvoorbeeld De Staart Oost: dubbele plannen zijn ook dubbele kosten. De basisvoorziening moet inderdaad op loop- of fietsafstand zijn. Dat is niet in elke wijk het geval. Op de gehele wijk De Staart is geen huisarts te vinden. Terwijl dat hier heel veel ouderen wonen. Daarvoor zijn wij voor echt betaalbare en betrouwbare openbaar vervoer. Het liefst gratis. Tevens zijn wij voor de 50 kilometer-zones op doorgaande wegen. Wel moeten wij de gevaarlijke situaties aanpakken, zoals bij de Jumbo op de Merwedestraat. Wij zouden daar graag een rotonde willen zien. Tenslotte voorzitter, als er een wijk autoluw maakt, zorg dan wel voor voldoende, goede parkeeralternatieven, in het bijzonder voor mindervaliden. Niet iedereen kan en wil zonder auto. Ook moet iedereen wel kunnen laden en lossen in de wijk. Dankuwel.

De voorzitter: Dankuwel mevrouw Kamphuis. De heer Roggekamp. U wilde ... Wat zegt u? Ik zie niemand die een interruptie heeft op mijnheer, of mevrouw Kamphuis. Sorry. Ik zal al bij mijnheer Roggekamp, dus dat werd ... Nou ja ... Mijnheer Roggekamp.

De heer Roggekamp: Dankuwel voorzitter. Voorzitter, in ons programma hebben we altijd al gezegd van: wij willen dat elke woning in Dordrecht bereikbaar is met een auto. Wat niet wil zeggen dat je per se voor de deur moet parkeren, maar wel dat je erbij moet kunnen komen. Als we het plan lezen en de uitgangspunten, kan dat. Het is niet duidelijk dat het gebeurt, maar het kan. Andere mobiliteit, natuurlijk is dat goed. Dan niet, zoals ook mijnheer Kuhlmann aangaf, door het pesten van bijvoorbeeld autobezitters. Het kan ook zo meteen voor andere bezitters. Maar, juist door de uitdaging om goede alternatieven aan te bieden waardoor mensen het niet willen gebruiken. Er staat een zinnetje het plan wat daarnaar refereert. Gebeurt dat dan ook? Dat is natuurlijk een grote vraag. Als we dan nu naar de alternatieven kijken: over het ov, de chaos, wil ik het maar eigenlijk niet hebben. Zelfs de fietsen: op dit moment als je in de binnenstad komt op zaterdag is een grote chaos met fietsen. Als je morgen aan het eind van de ochtend bij het station gaat kijken, is een grote chaos aan fietsen. Het promoot dus niet dat wij alternatieven willen hebben voor die auto. Die hebben wel parkeerplaatsen in die punten. Daar moet dus meer aandacht voor zijn. Als we dan ...

De voorzitter: Mijnheer Roggekamp, mevrouw Kamphuis heeft een interruptie.

Mevrouw Kamphuis: U heeft het over die fietsen, maar er is toch genoeg gelegenheid om die fietsen in de stalling te plaatsen? Hoe ziet u om dat probleem op te lossen?

De heer Roggekamp: Ik zou nog graag willen uitnodigen om, sorry voorzitter, ik zou graag willen uitnodigen om morgen bij het station te gaan kijken. Dan zal u zien dat dat niet lukt. Dan wil ik u ook uitnodigen om zaterdag in de stad te kijken rond de markt. Daar staat alles vol, omdat de parkeerstallingen vol zijn. We hebben daar niet genoeg alternatieven voor. Voorzitter, als we verder naar het plan kijken, dan zien we hele mooie uitgangspunten. Heel veel is wel gericht op de binnenstad. Het lijkt wel dat de veiligheid buiten de binnenstad, en vooral aan de rand van de gebieden, vergeten wordt. Daar willen we ook heel veel aandacht voor. Dat we voor heel Dordt aan de gang gaan en niet alleen voor de binnenstad. Wat er ook niet in staat, en wat we wel in het verleden in de voor ...

De heer Van der Kruijff: Voorzitter.

De voorzitter: De heer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Ik vind dat toch een niet helemaal terechte constatering, die u als een zo'n soort feit brengt. Dat het alleen maar op de binnenstad gericht is. Natuurlijk, parkeergarages gaan veel over de binnenstad. Dat snappen we allemaal en waar het klem loopt. Er staat echt heel veel over het aantrekkelijk maken van fietsroutes, korte looproutes. Er staat iets over gedragscampagnes. Dat gaat over alles. Dat gaat over openbaar vervoer betaalbaar maken. Gaat ook over de hele stad. Basisvoorzieningen bereikbaar, gaat ook over de hele stad. Daar staat echt heel veel in wat over de hele stad gaat.

De voorzitter: De heer Roggekamp.

De heer Roggekamp: Voorzitter. Er staat echt heel veel in wat ook over de stad gaat. We hebben het net ook al over gehad, over De Hoven waar geen openbaar komt. Ik doel nu bijvoorbeeld ook op de dijken die we in de binnenst... of in het centrum, niet het centrum, in de bebouwde kom van Dordrecht hebben. Waar een paar weken geleden ook weer een groot ongeluk is gebeurd omdat het onveilig is. Daar richten we ons niet op. Terwijl daar ook al twintig jaar is toegezegd, dat er dingen zouden gebeuren. Ik weet dat de wethouder er mee bezig is, maar ik wil wel aandacht voor deze punten. Waar ik ook aandacht voor wil, en die hebben we dus inderdaad ook al in de voorrondes besproken, is een eenduidigheid in hoe de wegen zijn. De verkeerspleinen, de kruisingen: de ene keer heeft de fietser wel voorrang, de andere keer niet. Het ene fietspad is wel gescheiden, andere niet. De ene is wel duidelijk, andere is niet. In de uitgangspositie, uitgangsnote had ik eigenlijk gewild dat ook had gestaan: we maken Dordrecht eenduidig. Dat iedereen weet waar hij aan toe is. Daarmee worden we veiliger en daarmee wil men ook die andere alternatieven gebruiken. Dan de vragen die er meegegeven zijn. Het document fijn fietsen, daar hebben we al zoveel over gezegd. Daar wil ik niet over doorgaan. Dan kom ik weer op dat groen op de weg 100 kilometer betekent, in plaats van juist langzamer fietsen. Is het plan voor iedereen? Nee. Ik zie totaal niks bedacht voor motoren. Dat vind ik dan nog prima. Maar, er wordt ook niet gekeken naar bijvoorbeeld alle e-fietsen die op dit moment, dan wel tussen de auto's dan wel wat tussen de andere fietsen rijden. Eigenlijk moeten we dit al wel in de toekomst meegaan nemen. Voorzitter, hier wilde ik het bij laten.

De voorzitter: Dan heeft u nog een interruptie van Groenewege?

De heer Groenewege: Dankuwel. Gewoon Dordt heeft het over dat de dijken onveilig zijn. Dat was alweer een paar minuten geleden. Dat er een ongeluk was gebeurd. Dat was een eenzijdig ongeval waarbij een auto van de dijk is gereden. Tegelijkertijd: als er hier partijen zijn die ervoor pleiten om bijvoorbeeld de snelheid uit de auto's te halen, dan noemt Gewoon Dordt dat autootje pesten. Dan vraag ik me wel af: hoe wil Gewoon Dordt de dijken dan veiliger maken?

De voorzitter: De heer Roggekamp.

De heer Roggekamp: Sorry voorzitter, ik heb niks over snelheden voor de rest genoemd. Ik heb bij autootje pesten over parkeerplaatsen die weggehaald worden. Snelheden terughalen is een optie. Verkeersinrichting is vaak een veel betere optie om mensen automatisch langzamer te laten rijden. Dan gaat het niet alleen over voert... over personenauto's, maar ook over landbouwvoertuigen die over alle mogelijke wegen rijden. Die eigenlijk er niet voor bedoeld zijn. Vrachtwagens die over routes rijden. Het is een totaalplaatje waar daarnaar gekeken moet worden. Dat gaat niet alleen over de hoofdwegen binnen de woonwijken.

De voorzitter: Wie mag ik het woord geven? De heer Van Der Kruijff?

De heer Van der Kruijff: Dankuwel voorzitter. Voorzitter, we hebben het inderdaad over uitgangspunten. Je merkt met elkaar dat voor je het weet zit je opeens in de details qua uitvoering. Dat gaat echt allemaal nog een keer komen.

Het is wel belangrijk dat we die uitgangspunten meegeven voor de uitvoering. Dat ben ik het echt niet met de heer Gündogdu die eens die zegt: ik wil weten wat het betekent. Als ik dit lees kan ik het grosso modo wel voor me zien. Volgens mij bij elk voorstel mogen we er nog wat van vinden in de uitvoering. Dat uitvoeringsplan komt ook nog. Net zoals het fietsuitvoeringsplan kortgeleden, zal dat ook op andere punten komen. Voorzitter, ik licht toch nog even maar de lijn, en dan zult van mij wel verwachten, met ons initiatiefvoorstel Fijn fietsen in Dordrecht. Dat is geen heel ingewikkelde lijn. Die kunnen we vrij eenvoudig houden. Daar wordt namelijk, even los van alle uitvoeringsvoorstellen, daar hebben we het vorige week over gehad, ook nog een denkomslag gevraagd die verder gaat dan we tot op heden gedaan hebben. Nu is de vraag natuurlijk: als je nou naar dit voorstel kijkt, is die denk omslag die hierin voorgesteld wordt dan groot genoeg? Dan laat ik aan de voorkant zeggen: hij is groot. We hebben nog wel een paar aanvullingen die ik mee zou willen geven. Die ook wel te maken hebben met wat in dat, in ons initiatiefvoorstel staat. Als je kijkt naar het STOMP-principe, vindt het CDA dat een goed principe. Het geeft er namelijk prioriteit aan. Dat betekent niet als je achteraan staat dat je gepest wordt. In die zin ben ik het wel met de heer Groenewege eens, dat het een frame is om te gaan praten in autootje pesten. Ik denk dat dat niemands bedoeling is, maar het gaat er wel om: wat maak je het meest aantrekkelijk? Als je dan de vraag stelt, of zoals de heer Kuhlmann dat op een gegeven moment zei, weggebruikers weten zelf wel welk vervoermiddel het best past, dan is dat natuurlijk zo. Je kunt wel beïnvloeden welke keuze die weggebruikers dan zelf maken, in hoe je de stad inricht. Daar hebben we het hier over. Dan zijn er een aantal punten, en ik constateer dat volgens mij bijna alle partijen ... Tenminste, ik heb nog geen een partij gehoord. Er staan namelijk, ik heb ze genummerd, helaas waren ze niet genummerd, maar ik heb zelf even gedaan, er staan veertien uitgangspunten genoemd in dat raadsvoorstel. Ik heb nog geen een fractie horen zeggen dat een van die veertien uitgangspunten een uitgangspunt is wat ze niet steunen. Blijkbaar is te veel steun voor deze veertien uitgangspunten, alleen vragen over de uitvoering. Dat geldt voor CDA ook wel. Het eerste cluster gaat over het langzaam verkeer, oftewel voetgangers en fietsers krijgt voorrang op de auto door het toepassen van het ontwerpprincipe STOMP. Daar staan een aantal uitvoeringen bij. Voorzitter, kan het CDA zich wel in vinden. We hebben bij een aantal van die uitgangspunten toch nog wel een opmerking. Een, er staat bij het vierde uitgangspunt: we verbeteren de doorstroming van het openbaar vervoer door de aanleg van vrije bus-infrastructuur. Natuurlijk: daar waar een knelpunt is, is dat goed. Zo staat het hier niet expliciet omschreven. Het lijkt bijna alsof je zegt, overal waar busroutes zijn, misschien is het zo niet bedoeld, gaan we vrije busbanen aanleggen. Dat vinden we te ver gaan. Doe het alleen daar waar nodig is. Niet preventief voor als het ooit nodig zou kunnen blijken te zijn. Ook over de buurthubs staat vrij weinig tekst. Wij zijn echt wel benieuwd hoe dat eruit gaat zien, hoe je dat gaat inrichten en wat de buurten daar ook van vinden. Daar lezen we nog weinig tekst over. Een uitgangspunt van ons zou ook wel zijn, als je gaat denken over buurthubs, dat je dat ook in samenspraak met wijken gaat inrichten en invullen. Tot op heden zie je het, als het over deelvervoer gaat, dat er vrij veel klachten komen uit buurten. Dat zal toch zeggen: wij vinden er ook wat van. Doe dat met buurten samen en niet preventief. Wat ons vervolgens opvalt, als je kijkt naar STOMP, staat er dus veel over S en T.

De buurthubs is wel een beetje de O en de M, maar dat staat eigenlijk heel weinig in dit, in deze uitgangspuntennotitie over openbaar vervoer en ook heel weinig over deelmobiliteit. De sprekers hebben daar wel veel aandacht voor gevraagd. Hoe zit het nou met het lijnennet van ons openbaar vervoer? Hoe zit het eventueel met aanvullend vervoer met belbusjes waar over gesproken is? Hoe zit het met de relatie met Drechthopper? Als we het hebben over deelvervoer, hoe gaat dat dan allemaal? Er is ook een spreker geweest, die heeft gezegd: hoe zit het met bereikbaarheid van het ziekenhuis? Hoe zit het met bereikbaarheid van andere belangrijke maatschappelijke voorzieningen? Dat aandachtspunt zien we nog niet in deze uitgangspunten. Hoe je dat goed wil inrichten. Dat zouden wij daar wel graag bij willen hebben. Voorzitter, het tweede cluster gaat over het terugbrengen van autovervoer op plekken waar dat noodzakelijk en wenselijk is. Dat is natuurlijk heel subjectief, waar het noodzakelijk en wenselijk is. Het CDA denkt wel dat je dat zal moeten terugbrengen, omdat het anders gewoon niet meer past in deze stad. Dan komen ook wel bij een punt dat je zegt: is te denkomslag die we hier maken dan wel groot genoeg? Want je kunt zeggen: we treffen fysieke maatregelen, maar als wij naar andere steden kijken, zien we ook wel verdergaande maatregelen. Bijvoorbeeld het instellen van eenrichtingsverkeer. Als je eenrichtingsverkeer hebt, heb je minder ruimte op de weg nodig voor de auto en creëer je heel veel ruimte voor voetpaden en fietsen. Terwijl het nog steeds voor automobilisten wel bereikbaar is. Misschien doe je er iets langer over, maar wij zouden dat geen pesten willen noemen. Zo zie je bijvoorbeeld in Utrecht, die heel veel werkt met het weren van doorgaand verkeer door de stad voor auto's om het op die manier leefbaarder te maken. Ook dat uitgangspunt zien we hier niet instaan. Hoe je het doorgaand verkeer op een aantal punten mogelijk ontmoedigd, om op die manier je principes te bereiken. Dus wat dat betreft mag de denkomslag van ons ook wel wat groter. Voorzitter, derde cluster. Ik zal sneller gaan. Gaat over het autoverkeer wordt gebundeld. Vinden wij wel prima. Dan kom ik toch wel een beetje bij de motie '30 in z'n drie'. Het CDA vindt het prima om in de stad 30 kilometer per uur in te vullen. Als het maar niet leidt tot het plaatsen overal van plantenbakken en hobbels en paaltjes en slingerwegen. Blijkbaar moet dat op het moment wel. Sommigen zeggen het is een mantra, wij denken dat het een feit is, wil er gehandhaafd worden. Zolang dat zo is, ligt volgens ons de opdracht in Den Haag om die regelgeving te veranderen en OM anders aan te sturen. Kunnen wij daar lokaal vrij weinig mee, maar dan mag het wel. Voorzitter, het laatste punt is het veertiende punt. Het gaat over de parkeergarages en ook de VVD begon daarover. Wij denken dat je inderdaad voldoende parkeergarages moet bouwen met voldoende parkeerplaatsen. Of dat nou precies evenveel zijn als dat er nu zijn, vinden wij moeilijk te voorzien. Je kunt het ook gewoon benoemen: er moeten er voldoende zijn. Oftewel: er moeten niet overal files in de stad gaan ontstaan, omdat mensen met hun auto op zoek zijn naar een parkeerplaats. Dat is dan even de subjectieve maatstaf die je daaraan kunt hangen. Dan denken wij dat je dat voor bezoekers van de binnenstad ... Dan bedoelen we niet per se de bewoners, daar kun je binnenstadparkeergarages voor maken in de binnenstad voor bewoners parkeren, maar voor bezoekers dat dat heel goed kan met parkeergarages aan de rand van de stad met goed aansluitend openbaar vervoer. Dat zien we bij punt veertien wel genoemd worden.

De heer Damen: Voorzitter.

De voorzitter: De heer Damen.

De heer Damen: Dit is een opmerkelijk punt. Op het moment dat er voldoende ruimte is in parkeergarages zal dat een aantrekkende werking hebben. Op moment daar krapte is en ook enige files ontstaan zal dat ertoe leiden dat mensen een ander vervoermiddel zoeken. Waarom mag je dan niet een zekere congestie bij parkeergarages laten ontstaan? Want als je steeds voldoet aan de vraag naar ruimte van autoverkeer, dan betekent dit dat je alleen nog maar meer verkeer, autoverkeer uitlokt.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, dat is een heel lastig dilemma. Het raakt ook wel een beetje het dilemma waar de heer Groenewege over begint. Van: moet je nog wel of geen groene golven op doorgaande wegen gaan installeren voor het autovervoer. Op het moment dat je het niet doet en die auto's die remmen af en die trekken af en die remmen af of die staan in de file voor een parkeergarage, is dat voor de luchtkwaliteit in de binnenstad of op die wegen echt niet best. Dus je wil gewoon goede doorstroming hebben en geen stilstaande, stomende auto's in je binnenstad of voor welke parkeergarage dan ook. Wat je vooral zult moeten doen, voor bezoekers van de binnenstad, is die aan de rand van de binnenstad opvangen met een goede verwijzing naar je P&R-parkeergarage en een heel aantrekkelijk tarief. Hoe je daar kunt parkeren met een kaartje inclusief vervoer naar de binnenstad. Dan denken wij echt: zo zijn de gemiddelde Nederlanders toch nog wel in elkaar gezet. Dat ze, als ze voor een paar euro kunnen parkeren aan de rand van de binnenstad met een kaartje naar de binnenstad, dat ze dat gaan doen. In plaats van dat ze vier of vijf euro, of welk tarief het ook mogen worden want het wordt duur hebben we gelezen, in de binnenstad kunnen parkeren. Dus daar geloven we echt in prijsregulering.

De heer Kuhlmann: Voorzitter, mag ik hierover een vraag stellen?

De voorzitter: De heer Kuhlmann, zeker.

De heer Kuhlmann: Eerder zei: u parkeren aan de rand van de stad. Nu hoor ik een paar keer, en het doet me deugd: parkeren aan de rand van de binnenstad. Even heel concreet, voor die bezoekers van de binnenstad: komen die wat betreft het CDA, die garages, dan Weeskinderdijk of bij, in de buurt van het Energieplein of voorbij Wilgenwende aan de rand van de stad?

De voorzitter: De heer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Wat het CDA betreft, maar dat is trouwens ook het voorstel, staat er: het Maasterras. Dat is dus de Weeskinderdijk en omgeving. Daar stemmen wij mee in. Dat vinden wij de rand van de binnenstad. Inderdaad, aan de andere kant, de plek een beetje bij Energiehuis, Oranjelaan, Merwedestraat daar. Wij denken aan die kant ook en het viel ons op dat in het stuk die locatie niet genoemd wordt. Dus wij vroegen ons af of dat per ongeluk is of expres of mogelijk dat wij gewoon niet goed gelezen en opgelet hebben. Maar dan hoor ik het ook wel. Dankuwel.

De voorzitter: U nog een interruptie?

De heer Gündogdu: Voorzitter, ik hoor een warm pleidooi van mijnheer Van der Kruijff over deze uitgangspuntennotitie. Geeft ook richting mij aan, of Op ons Eiland aan, van: dit moet je als uitgangspunten gezien, als een visie. Oké, daar zijn we het dan mee eens. Vervolgens gaat hij dus in op vragen die hij in de uitwerking terug zou willen gezien hebben, als het gaat om bijvoorbeeld de mobiliteit het ov. Dus ik begin even te twijfelen. Wat is nou uw pleidooi? Deze 14 uitgangspunten die omarmt u, maar vervolgens stelt u wel de vraag aan het college van: we hadden dat wel wat helderder willen zien. Wat is uw standpunt nou? Ik probeer dat even te weten.

De voorzitter: De heer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, er staan 14 uitgangspunten, laat ik dan even heel simpel zeggen, waar we het mee eens zijn. Ik heb er net een aantal bij genoemd, die ik er nog aan zou willen toevoegen.

De voorzitter: Dankuwel. Ik wil even een ordevoorstel doen. Welke partijen willen nog een woordvoering doen? Ik zie er een, twee, drie, vier. Want het is al tien over half vijf, tien over half negen. Vijf partijen, tien over half negen. Mijn hoofd gaat soms sneller als dat mijn mond ... Dat kan je bijna niet voorstellen, want ik lul ook aardig wat. Ik wil een voorstel doen, dat wij wel het rondje afmaken nu als eerste termijn. Als er nog tijd is, kan de wethouder daar nog op reageren. Dat we volgende week, want dan is er ook nog ruimte in de commissietijd, dit afmaken. Ik heb het een beetje laten gaan. Ik had iedereen kunnen afkappen op anderhalve minuut, twee minuten spreektijd. Gezien de vorige commissievergaderingen is er echt heel veel behoefte om, behalve het over uitgangspunten te hebben, de wethouder van alles mee te geven voor het uitvoeringsprogramma. Mijn voorstel is: dit af te maken en dan kijken of er tijd is voor reactie wethouder. Volgende week verder. Kunt u zich daarin vinden? Dankuwel. Ik zou niet anders weten hoe het anders moest, dus ik ben helemaal blij dat u dit ... Dankuwel griffier voor het voorstel. Wie kan ik dan ... De heer Damen, u wilde uw woordvoering doen?

De heer Damen: Voorzitter. De heer Kuhlmann heeft aangegeven dat de verschillende vervoersvormen, dat de keuze daarvoor vrij moet zijn voor de consument of voor de burger of voor de bewoners van de stad. Daarbij gaat hij wel een beetje voorbij aan het feit dat autoverkeer ook een stel ernstige nadelen met zich meebrengt. Bekend is natuurlijk het ruimtegebruik. Staat ook in stuk. Onveiligheid. Ongezondheid. Automobilisten bewegen minder dan fietsers. Dat zal duidelijk zijn maar er zijn nog een paar ernstige milieunadelen en gezondheidsnadelen van het autoverkeer. Dat is fijnstof en andere toevoegingen aan banden die ook vrijkomen met slijtage van de banden. Fijnstof gaat niet om een gering probleem. Vijfentwintig jaar geleden lag er een rapport over fijnstofproblemen in Wielwijk. Kinderen hadden daar 20 procent minder longcapaciteit en dat is geen kattenpis. 20 procent minder longcapaciteit als gevolg van fijnstof dat vrijkwam van de A16. Daar zat dan ook relatief veel fijnstof bij als gevolg van uitstoot uit motoren. Het was voor het grootste deel bandenslijtsel. Dat is behoorlijk ingrijpend. Als je daar niet netjes mee omgaat vind ik, eerlijk gezegd, dat je iets vergelijkbaars doet als de directie van '...'. Je zult dit gezondheidsgevaar moeten proberen te ondervangen.



Dat betekent dat je wat moet doen aan de omvang van het autoverkeer, ook als er elektrisch gereden wordt. Daarbij komt dat melanine in autobanden verwerkt wordt om de hechting tussen het plastic en het ijzeren binnenwerk van autobanden goed aan elkaar te laten hechten. Melanine heeft een fors gezondheidseffect en de drinkwaterleidingbedrijven noemen, naast PFAS en medicijnresten, die melanine als een belangrijk probleem bij het zuiveren van rivierwater. Ze zeggen daarbij: het heeft forse gezondheidseffecten en we zitten daarmee. Ik wil daarmee aangeven van: let nou op. Autogebruik is niet zonder consequenties voor gezondheid en milieu. Dat betekent dat je, vind ik, wat nadrukkelijker zou moeten inzetten op het terugbrengen van het autogebruik. Meer dan nu gebeurt. Ik vind dat je daarbij ook een prijsbeleid mag hanteren. Dat is wel een hele lastige. Is autogebruik alleen weggelegd voor mensen met een hoog inkomen? Een auto, en dat vind ik zelf, een auto is een fantastisch instrument, biedt ontzettend veel vrijheid, ontzettend veel gemak, er is ontzettend goed over nagedacht. Er is over autostoelen meer nagedacht dan over de gemiddelde kantoorstoel.

De voorzitter: U heeft een interruptie van mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kamphuis: Voor sommige mensen is de auto hun benen. Zolang de openbaar vervoer niet helemaal perfect is geregeld, kan heel veel mensen ook niet zonder de auto. Hoe ziet u dat voor zich?

De heer Damen: Ik kan ik kan dat natuurlijk niet ontkennen. Natuurlijk heeft u daarin gelijk. Probleem is alleen dat tegelijkertijd massaal autogebruik, zoals we dat nu kennen voor iedereen beschikbaar, dat dat leidt tot milieu- en gezondheidseffecten. Dat is ook waar. Het is allebei tegelijk waar. Dat betekent dat je moet gaan kijken of je voor mensen die geen andere vervoersmogelijkheden hebben door fysieke conditie, dat je daar aparte regelingen voor treft. Dat vraagt wel de bureaucratie en gedoe en speciale parkeerplaatsen en uitzonderingsregelingen. Dat moet. Ik ...

De voorzitter: Mevrouw Kamphuis, korte aanvullende vraag.

Mevrouw Kamphuis: U zei: autobezitters moeten dan duurder worden belast. Mensen die die auto nodig hebben voor de benen die hebben vaak geen geld om auto duurder te laten worden

De voorzitter: De heer Damen.

De heer Damen: Ik kan zo snel geen oplossing bedenken. Maar dat, daar zul je die mensen in, als dat inkomenstechnisch noodzakelijk is, moet je daarvoor een oplossing gaan bedenken.

De voorzitter: De heer Gündogdu heeft ook nog een interruptie. Sorry dat ik een beetje kort op de kar zit, maar zelfs de eerste ronde halen we zo meteen niet.

De heer Gündogdu: Korte vraag. Mijnheer Damen, uw bevinding of uw uitspraak over auto's en automobilisten: is dat uw persoonlijke mening of de mening van de Dordtse Partij van de Arbeid of de landelijke combinatie GroenLinks/Partij van de Arbeid?

De voorzitter: De heer Gündogdu. De heer Damen, bedoel ik.

De heer Damen: Zoals u zelf had kunnen bedenken, spreek ik hier namens de PvdA Dordrecht.

De voorzitter: De heer Damen, was u klaar met uw woordvoering?

De heer Damen: Voorzitter, ik kan mij voor een deel aansluiten bij de opmerking van de heer Van der Kruijff. Ik denk dat we, wat betreft het beperken van het autoverkeer, nog wat steviger moeten zijn. Gewoon simpelweg vanwege de milieu- en gezondheidseffecten die het autogebruik met zich meebrengt.

De voorzitter: Dankuwel. Wie mag ik dan ... De heer De Feijter? Dan kom ik nog bij de heer Den Hartog. Schalken.

De heer De Feijter: Dankuwel voorzitter. Voorzitter, alle wegen leiden naar Dordrecht. We mogen dan ook steeds meer Dordtenaren verwelkomen. Voor hen en voor onze eigen Dordtenaren bouwen we meer woningen, vergroenen we de stad en zijn we druk bezig te verduurzamen. Dat is een fikse opgave. We onderstrepen de ambities op die gebieden van vergroenen, woningbouw en duurzaamheid, maar beseffen dat het ook een andere aanpak van, en visie op, mobiliteit met zich meebrengt. Wat soms gepaard gaat met scherpe keuzes. We zijn daarom ook verheugd dat het college die scherpe keuzes, zoals het voorrang geven aan langzaam verkeer, ook durft te nemen. Het verbeteren van onder andere de infrastructuur voor deze groepen, voetgangers en fietsers, is een wens die breed leeft in de Dordtse samenleving. Wat het ov betreft, lezen we dat het college openbaar vervoer en deelmobiliteit betaalbaarder wil maken voor mensen met een kleine beurs. We kijken natuurlijk volop uit naar die plannen. Als we mogen dromen, dan is wat ons betreft het ov voor iedereen een betaalbare optie ten opzichte van de privéauto. Voorzitter, mobiliteit draait om hoe Dordtenaren de weg naar hun bestemming vinden. Dordtenaren die op weg zijn naar hun werk, de kerk, de voetbalclub of een verjaardag. Naar plekken die belangrijk voor ze zijn. Om vervolgens weer veilig thuis te komen. Voorzitter, mobiliteit draait dan ook om mensen die minder mobiel zijn: de oudere stadsgenoot die het drukke fietspad spannend vindt, de rolstoelgebruiker, mensen met een kindwagen. Wat ons betreft zou toegankelijkheid voor alle Dordtenaren ook een uitgangspunt op zichzelf moeten zijn. Tot slot, voorzitter: We worden eigenlijk vooral heel enthousiast van deze uitgangspuntennotitie en we denken dat alle ingrediënten erin zitten om tot een gedegen en breedgedragen mobiliteitsplan te komen. We kijken daarnaar uit, dankuwel.

De voorzitter: De heer Groenewege, korte interruptie.

De heer Groenewege: De ChristenUnie/SGP heeft het over de scherpe keuzes die haar eigen wethouder durft te maken in dit beleid. Nou hebben we andere partijen, waaronder de Partij voor de Dieren en de PvdA en nog wat meer, eerder in dit debat gehoord over dat scherpe keuzes op het gebied van het beperken van autoverkeer juist ontbreken in dit voorstel. Dat het allemaal wel wat scherper mag.

Dus het betoog van de ChristenUnie/SGP klinkt een beetje toonloos. Hoe kijkt de ChristenUnie/SGP daartegenaan?

De voorzitter: De heer De Feijter.

De heer De Feijter: Dankuwel voorzitter.

De voorzitter: Overigens zijn de wethouders van ons allemaal, is het niet van een iemand.

De heer De Feijter: Zeker, helemaal. De scherpe keuzes waar de heer Groenewege het over heeft: daar denk dat we dan toch echt van mening verschillen. Ik zou zeker zeggen dat dingen altijd scherper kunnen en we kunnen natuurlijk helemaal een fietsstad ervan maken. Ik denk dat, dat dat praktisch gewoon op dit moment niet gaat. Dan heb ik ook toevallig uit betrouwbare bron begrepen dat veel grote steden, zoals Den Haag, niet die scherpe keuzes durft te maken en nog meer gaan voor auto's en het meer auto-centraal laten zijn. Wat dat betreft denk ik dat dit een hele goede stap de goede richting op is. Dat we op dit moment ook ... Wij zien op dit moment nog geen wereld voor ons zonder auto en daarom is wat ons betreft ook echt een stom principe. Ik zal de woordgrap niet nog een keer overdoen.

De voorzitter: Nee mijnheer Groenewege, het spijt me. We hebben nog tien minuten en ik geloof dat we nog drie partijen moeten, dus ik probeer het eventjes zo te redden. De heer Schalken.

De heer Schalken-den Hartog: Voorzitter, dankuwel. Ik zal me proberen zoveel mogelijk te beperken tot die uitgangspunten waar we een opmerking bij hebben. Waarbij we ook wel kunnen aansluiten met wat hier eerder werd gezegd over het feit dat de maatregelen die we gaan nemen wat ons betreft nooit ten koste gaan van bijvoorbeeld de auto of bijvoorbeeld ov. Ik heb eerder alle opmerking gemaakt met betrekking tot beschikbaarheid van ov, de betaalbaarheid van ov. De uitgangspunten, er staat in: inzet op zoveel mogelijk doorgaande fietsroutes bij, en ongelijkvloerse kruisingen worden genoemd. Waarbij wij dat wel hartstikke mooi en menselijk vinden. Je kunt het in een notitie opschrijven maar of dat echt betaalbaar is. Volgens mij was de heer Van der Meer die dat aangaf, dat je ook moet kijken naar andere oplossingen. Een even kijken. Het verbeteren en verbreden van loop- en fietsroutes waar het kan. Wat Beter voor Dordt betreft ook prima, maar wat ons betreft ook niet ten koste van de ruimte voor de auto. Natuurlijk, er wordt ook ergens aangegeven

De heer Van der Meer: Voorzitter

De heer Schalken-den Hartog: Mag ik mijn zin nog even afmaken?

De voorzitter: U mag zeker uw zin afmaken.

De heer Schalken-den Hartog: Dat wel wordt aangegeven dat het zo zou kunnen zijn dat de auto dan soms langer stil moet kunnen staan. Dat vinden we prima, maar het kan niet, wat ons betreft, ten koste gaan van de auto.

De voorzitter: De heer Van der Meer. Korte interruptie graag want we komen echt in tijdnoed.

De heer Van der Meer: De heer Schalken had het over de ruimte van de auto mag niet kleiner worden. Ten koste waarvan wil hij de fietspaden dan verbreden?

De heer Schalken-den Hartog: Voorzitter. Dank voor de vraag. Dat is ook wat verderop in de notitie ook aan de orde komt van, dat we graag willen dat er zo'n vijfhonderd parkeerplekken in het centrum verdwijnen, waardoor je dus kunt vergroenen. Wat ons betreft kun je best wel vergroenen, maar dan moeten wel een goed alternatief zijn voor de mensen die dan wellicht dan in het centrum hun tweede auto bijvoorbeeld willen parkeren. Dat is wat ons betreft dan wel een voorwaarde. Dan kun je zeker wel wat meer ruimte creëren. Dan gaat het niet ten koste van. Het verbeteren van de doorstroming en de beschikbaarheid ook van het openbaar vervoer. Ik gaf het net al aan. Er werd hier net gezegd over vrije busbanen. Dat zien we wel echt als een soort roze wolk om te denken dat je dat overal kunt doen. Dat is denk ik maar, wat ons betreft, beperkt mogelijk. De betaalbaarheid van het openbaar vervoer: wat Beter voor Dordt betreft kan het niet zo zijn dat we alleen maar gaan kijken dat we het betaalbaarder maken en houden voor mensen met een kleine beurs. We moeten zorgen dat het openbaar vervoer goed beschikbaar is en ook betaalbaar is voor iedereen, zodat het een goed alternatief is voor de auto. Want dan, inderdaad, dan verleid je mensen om een andere keuze te maken. Dan wordt er niks opgedrongen. Eens even kijken. Ik ga een aantal dingen overslaan. Er staat ook ergens, en we hebben het zeker niet alleen over het centrum, want er staat goed de bereikbaarheid van de industrie en de bedrijventerreinen. Dat vinden wij vanuit Beter voor Dordt zeker ook heel erg belangrijk. Dat zou dan prima zijn. Er werd net ook al gerefereerd aan die groene golven, om ervoor te zorgen dat mensen wanneer ze daar moeten zijn, dat ze daar ook goed kunnen komen en niet onnodig stilstaan. Daar werd ook genoemd, de ongelijkvloerse kruisingen. Dat is hartstikke mooi, maar hoe kunnen wij dat hier ooit betalen en bekostigen? Dan kom ik weer terug bij wat de heer Van der Meer zei: kijk ook naar andere mogelijkheden dan ongelijkvloerse oplossingen, als die er zouden zijn. Eens even zien hoor. Er staat bij sterk ... Wij zijn als Beter voor Dordt zeker niet tegen sterker sturend parkeerbeleid en we steunen ook de inzet op het minder blik op straat. Wat nu voorligt gaat wat ons eigenlijk betreft toch te ver. Wij zetten meer in op het verleiden tot het maken van de mensen, tot het maken van andere keuzes voor mensen en niet meer het ontmoedigen. Dit zijn volgens mij de belangrijkste punten. Daar hou ik het even bij.

De voorzitter: Dankuwel. Nu toch even ook weer een puntje van orde. We hebben nog vijf minuten. Ik geloof dat er nog twee, drie partijen zijn: DENK, Fractie Waardenburg en de VSP. Ik wil ook jullie allemaal recht toedoen om een woordvoering te kunnen houden. Dat gaan we niet redden in vijf minuten en zeker niet als ik nog langer blijf kletsen. Ik wil eigenlijk voorstellen om het nu af te ronden.

Zodat u drieën - tenzij u zegt: ik heb in een, twee regels het gezegd - om daar dan volgende week mee te beginnen. We gaan kijken of we een beetje samenvatting kunnen maken of een samenvatting kunnen maken van wat er nu gezegd is, zodat u allen ook weer in kunt steken en dat we dan snel de draad weer op kunnen pakken.

De heer Stolk: Voorzitter, ik kan het kort. Dus met andere woorden, ik wil me graag aansluiten bij Gündogdu, die het heeft over de honderdveertigduizend mensen en de auto's die daarmee ook vermeerderd worden. Dat is een. Het tweede, wil ik veel aandacht besteden aan het openbaar vervoer. Het liefst gratis openbaar vervoer, anders toch zo goedkoop mogelijk. Daardoor zal er minder auto's naar de stad gaan en als het openbaar vervoer is, de mobiliteit goed is, dan gaat het verbeteren.

De voorzitter: Hartelijk dank. Hoe staat het bij de heren van DENK en Fractie van Waardenburg.

De heer Stam: Nou, het is fractie van Waardhuizen. Volgens mij kunnen we het ook vrij kort. Dan sluit ik aan bij de heer Stolk. Ook wij kunnen ons gewoon grotendeels vinden in die uitgangspunten. Dus, dan sluit ik eigenlijk grotendeels aan bij de woordvoering van CDA en van de VVD. Wij zijn wel van mening dat je de huidige bewoners met autobezit op een goede manier moet faciliteren, dus extra parkeergarages. Dat je daar een groeimodel in kiest, dat je in de loop der jaren dat gaat afbouwen, begrijpen we helemaal. Wij hebben wel grote vraagtekens bij het openbaar vervoer, want de concessies die lopen via de provincie en die zijn niet van ons. Ik ben wel benieuwd hoe we dan in de toekomst voor een goed openbaar vervoer gaan zorgen. Om het plat te zeggen: dat is in Dordrecht nada, maar ook aansluitend landelijk. Dus als je mensen wil de auto uitlokken, zou je daarin iets moeten betekenen. Daar zien we wel grote zorg in. Dus: plan wat ons betreft prima. Alleen de zorg zit op de uitvoerbaarheid en de vervolgstappen.

De voorzitter: De heer Kolkiliç.

De heer Kolkiliç: Voorzitter, ik wil liever volgende week verder gaan. Ter afsluiting wil ik toch wel een zin benoemen vandaag, dan heb ik ook wat gezegd. Dordtse Denk ...

De voorzitter: U heeft ook interrupties gepleegd.

De heer Kolkiliç: De Dordtse Denk die wil werken aan een mobiliteitsplan dat zowel duurzaam als automobilistvriendelijk is.

De voorzitter: Dankuwel, en zeker dank voor de drie partijen die nu toch zichzelf heel hebben moeten, heel erg hebben moeten beperken. Volgende week is er een mogelijkheid tussen half tien, half elf en elf uur in zaal drie. Dan beginnen we met ... U heeft aardig wat te doen, denk ik zo, maar u heeft alle tijd, een hele week, om dat voor te bereiden. Dat kunt u knop, beknopt en krachtig kunt u dat gaan weergeven. Zodat we dan in vijf minuten of zo, en dan nog een half uur hebben om een tweede reactie te geven. Ik dank u allen voor uw lenigheid, zou de heer Brok hebben gezegd. Op naar de volgende commissie.

De heer Gorter: Welke tijd?

De heer **...?**: Half elf.

De heer Gündogdu: Half elf?

## **2. Agenderingsverzoek college aan Agendacommissie over Lawaaiflitsers**

Voorzitter: De heer Safranti  
Raadsgriffier: De heer Den Boer  
Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Bootsman (GroenLinks)  
Dhr. Gorter (Op ons Eiland)  
Dhr. Groenewege (PvdD)  
Dhr. Gündogdu (Op ons Eiland)  
Dhr. In 't Veld (VSP)  
Mevr. Kamphuis (SP)  
Dhr. Klerk (CDA)  
Dhr. Kuhlmann (VVD)  
Dhr. Laban (CU/SGP)  
Mevr. Lammens-Oostdijk (VVD)  
Dhr. Roggekamp (Gewoon Dordt)  
Dhr. Schalken-den Hartog (BvD)  
Dhr. Stam (Fractie van Waardhuizen)  
Dhr. Venderbos-Lambinon (PvdD)

Ambtelijke ondersteuning: Dhr. Kraak  
Portefeuillehouder: wethouder R. van der Linden, wethouder M. Merx

De voorzitter: Goedenavond allemaal. Welkom op tribune, mensen thuis. Voordat ik ga beginnen met waarom wij hier zitten, wil ik even jullie vragen om even je laten kennismaken. Ik begin aan de linkerkant.

De heer Den Boer: Marc den Boer, commissiegriffier.

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op ons Eiland.

De heer Gorter: Wouter Gorter, Op ons Eiland.

De heer Venderbos-Lambinon: Cees Venderbos, Partij van de Dieren.

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

Mevrouw Kamphuis: Meta Kamphuis, SP Dordrecht.

De heer Stam: Marco Stam, Fractie van Waardhuizen.

De heer Kraak: Robert Kraak, ambtelijke ondersteuning.

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks.

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

Mevrouw Lammens-Oostdijk: Jeannine Lammens, Dordtse VVD.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

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

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

De heer Merx: Marc Merx, wethouder.

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

De voorzitter: Dankuwel. Mijn naam Safranti, voorzitter voor vanavond. Geef zo het woord van wethouder Van der Linden. Mijnheer Kraak die gaat straks een presentatie houden. Om de aanleiding van waarvoor we hier zitten, wil ik even het woord nogmaals aan mijnheer Van der Linden geven.

De heer Van der Linden: Dank voorzitter. Er wordt even wat met bordjes heen en weer gewerkt. Ik heb nog een leuk wethoudersbordje voor je. Wil je dat ook? Je hebt ... We zitten hier bij elkaar, de directe de aanleiding is een agenderingsverzoek van mijn kant omdat we natuurlijk zien dat in diverse steden gewerkt wordt met een vorm van lawaaiflitsen: een apparaat dat goed kan meten waar geluid vandaan komt, oftewel wie de veroorzaker daarvan is. Ook goed kan meten hoeveel lawaai het dan is. We hebben het een aantal malen afgelopen, denk ik, twee jaar gehad over: kun je hier nou ook echt mee handhaven? We hebben heel vaak gewisseld. Dat kan nog niet want de juridische mogelijkheden zijn er niet voor. De techniek is wel steeds verder en ik heb al eerder gezegd, mede op aangeven van een aantal vragen onder andere van de heer Kuhlmann, maar ook van de heer Groenewege en ook nog wel andere mensen in de zijlijn: als we het kunnen, dan zou het heel fijn zijn om het te doen. Het is wel een investering, dus we willen even de mogelijkheden goed neerzetten die er nu zijn. Dan wil ik even het geluid voelen van: heeft het zin om met een raadsvoorstelletje te komen. Het is ook weer geen wereldschokkende investering, maar het is wel geld. Tegelijkertijd heeft ook u artikel 40-vragen beantwoord zien worden, die meer over de handhavingskant gaan. Daarom is collega Merx ook aangeschoven. Daar hou ik het even bij.

De voorzitter: Oké, dankuwel. Ik resumeer even de woordvoering van mijnheer Van der Linden. De motie van 2021 over lawaaiflitsers, twee petitie's die ingediend zijn, de artikel 40-vragen die eerder gesteld zijn door VVD zeker. Dat is het zo'n beetje.

Dan ook kijken of er genoeg middelen zijn en of er animo is om dit hier in Dordrecht verder toe te passen. Elders in het land speelt het al, dus het is misschien handig dat we de presentatie van mijnheer Kraak even afwachten. Ik heb met mijnheer Kraak afgesproken dat de vragen na de presentatie komen. Oké? Mijnheer Kraak, u het woord.

De heer Kraak: Kijk, die doet het. Hoe krijg ik hem op het scherm, of gaat hij starten als ik ... Kijk, inderdaad, dankjewel Clark. Dankuwel ook voorzitter, dat ik even een korte inleiding mag doen op vanavond. Jullie gaan straks het hebben over lawaaifliters. Ik probeer met deze presentatie, wat eigenlijk de wethouder net al in het kort al heeft gedaan, even alle neuzen dezelfde kant op te zetten. Dat iedereen weet waar we het over hebben. Nog even de aanleiding: een motie van eind 2021. We hebben daarin aangegeven, wat ook gevraagd was, dat we nauwgezet ontwikkelingen volgen, zoals in Rotterdam aan de hand is. Artikel 40-vragen zijn gesteld, meerdere in die tussenliggende periode. Rondom deze zomerperiode was er veel berichtgeving over allerlei ontwikkelingen wat ook weer allerlei vragen oproept. Er is ondertussen ook wel meer mogelijk van: hoe kun je nou zo'n apparaat toch inzetten? Dus dat ga ik even toelichten. De ontwikkelingen van geluidfliters die spelen vooral in de grote gemeentes momenteel. Gemeentes Rotterdam, Amsterdam, Den Haag en Utrecht zijn flink aan het testen. Het meest actueel wat ik heb te weten gekomen, is dat vooral Amsterdam momenteel bezig is met de lawaai, niet de lawaaiflitser maar met de display. Dus die vooral waarschuwt. Zij doen een proef. Die loopt eind oktober af. Ik heb begrepen dat ze het misschien al verlengen, dus we willen natuurlijk heel graag weten wat daar uitkomt. Om dat ook hier in Dordrecht eventueel toe te passen. Er is al veel in de pers over geschreven. Wat ik al zei: deze zomer nog. Nog eigenlijk helaas met beperkte resultaten op het apparaat lawaaiflitser zelf. Hier even ... U kent misschien de berichten ook, maar er zijn er veel meer te vinden. Even in een notendop hoe actueel het eigenlijk allemaal is. Wat zijn nou de mogelijkheden en de onmogelijkheden van die lawaaifliters? Ik is het heel simpel: automatisch handhaven met een lawaaiflitser kan nog niet. Dat heeft te maken met wetgeving. De apparatuur is ondertussen redelijk op orde dat het zou kunnen, maar de wetgeving staat het nog niet toe. We hebben samen met zeventig andere gemeentes eind september, dus nu ongeveer een jaar geleden, een petitie ondertekend met de vraag aan Den Haag om die wetgeving op te starten. Ik heb daar niet verder van gehoord, wat daar de stand van zaken is. Dat is jammer, want dat zou echt een grote sprong zijn. Wat ik ook wel eens hoor, dat mensen zeggen van: maar kan je dan niet dat apparaat neerzetten? Niet die flitser, maar zet daar gewoon die agent of die boa naast. Dat zou in theorie kunnen maar dat is eigenlijk gewoon niet realistisch. Zeker niet omdat handhaving, onze gemeentelijke handhavers, niet mogen handhaven op rijdend verkeer. Dus iemand komt langs met lawaai. Ze mogen gewoon geen stopteken geven, achtervolgen. Mag helaas allemaal niet. Combinatie politie handhaving is wel iets wat iets gaat zijn, maar daar kom ik straks nog even op terug. Wat wel kan is, met die geluidsmeters, is het inventariseren van de overlastmomenten. Als je hem ergens ophangt, kun je erachter komen: altijd zaterdagmiddag drie uur of juist vrijdagmiddag of noem het maar op, dan is het raak. Dus als je dan iets gaat doen met politie en handhaving, doe het dan op dat moment. Dan wordt het al wat realistischer om met een apparaat en handhaving toch de straat op te gaan.



Lawaai meten met een display, zoals ze dus nu in Amsterdam aan het doen zijn, is ook al mogelijk. Lawaai meten noemen we het dan eventjes, want lawaaiflitsers dat bestaat dus nog niet. Flitsen gaat niet, meten wel. Dat kan momenteel op twee manieren. Je kan detecteren, dus dat is eigenlijk alleen de losse meetunit linksonder op het scherm. Zijn vier microfoons die dus ook kunnen zien uit welke richting dat geluid komt, want anders zou je nooit kunnen weten welke auto dat nou veroorzaakt of welke motor dat doet. Dus dat is een optie. Dan kun je dus heel veel data vergaren. Maar dan gebeurt er natuurlijk op straat nog niks. Wat ook kan, is demotiveren, zoals de ontwikkelaars van deze apparaten ook zeggen. Dan heb je eigenlijk het rechtse plaatje. Dus hetzelfde apparaat en kort daarop hangt een display waar je een smiley op kan zetten of tekst. Dat dat kun je zelf invullen. Dat is een geval waar nu de technologie toe in staat is. We hebben bij een leverancier wat kosten opgevraagd om u een beeld te geven als jullie het er straks over gaan hebben. Van: maar waar moeten we dan aan denken? Als je een half jaar lang vier meetunits is inzet en een display dan kost ons dat vijftienduizend euro, omme nabij. De prijzen die wisselen wat. Ik heb ook gezien, met een paar maanden geleden, dat het al wat aan stijgen. Logisch, alle prijzen stijgen. Denk aan ongeveer dat bedrag. Wat ook zou kunnen voor datzelfde bedrag is niet vier meters en een display, maar bijvoorbeeld twee displays. Dan heb je dus minder data, maar wel meer terugkoppeling aan de weggebruiker. Dus dat is even ter overweging of ter consultatie, want zo heet deze sessie vanavond. Als ik er als ambtenaar naar kijk, kunnen wij twee dingen doen. Je zou kunnen zeggen: we houden ons even bij de inhoud van de motie. We volgen de ontwikkelingen, we wachten tot de doorontwikkeld en als het kan dan gaan we hem gewoon op straat zetten en flitsen. We weten niet, momenteel, hoelang dat nog gaat duren. Dat is iets, aan u om daarover te praten zo meteen. Wat wel in de tussentijd zou kunnen, is dat je zegt: we wachten niet op die doorontwikkeling. We gaan zelf al die lawaaimeter neerzetten. Op de vorige sheet stond het ook al even. Dit is nog even herhaling van hetzelfde. Een half jaar, vijftienduizend euro. Vier meetunits of twee met een display. De vraag eventjes, wil ik erbij zeggen: wat een display eventueel doet? Ik kan me voorstellen als iemand heel bewust een harde uitlaat onder zijn auto of onder zijn voertuig, laat hij zich dan beïnvloeden door zijn scherm? Ik weet het niet. Die invloed, die mate van invloed is nog onbekend. Amsterdam is daar dus nu mee aan het testen. Ik zit echt te wachten op die resultaten. Als we die hebben en het blijkt dat het iets doet, dan zou het voor mij heel logisch zijn om dat in te zetten. Wat sowieso wel ook kan, is het inventariseren van die overlastmomenten. Ik heb het net ook al even genoemd. Als we daarover, of jullie eigenlijk, gaan spreken straks is het slim om ook vast te kijken van: wat voor meetperiodes wil je dan? Wil je dat nu gaan doen of wil je wachten op het volgend terrasseizoen? Welke locaties hebben we dan in beeld? Er zijn inderdaad, wat net ook al gezegd is, petitie ingediend door bewoners. Zuidelijk is een locatie, Noordelijk is een locatie. Maar in de artikel 40-vragen blijkt natuurlijk ook vooral juist die volle terrassen. Dat zou ook mogelijk plekken kunnen zijn. Dus het vervolg, ben ik erg benieuwd naar. Maar daar gaan jullie straks over spreken. Ik ga heel aandachtig luisteren straks, want ik ben benieuwd welke kant het opgaat. Dus, het verder vervolg is ook echt afhankelijk van deze consultatie. Eventueel kan er, zoals wethouder Van der Linde ook net al heeft aangegeven: als er iets wordt gekozen of iets wordt besloten, kan natuurlijk ook input zijn om de motie af te doen. Daar gaan jullie het over hebben als het goed is.

De voorzitter: Dankuwel. Dankuwel voor de presentatie. Ik zie al een vinger. Mevrouw Kamphuis, toch?

Mevrouw Kamphuis: Kamphuis.

De voorzitter: Ik zie de naambordjes niet, dus vandaar.

Mevrouw Kamphuis: Dankuwel voorzitter.

De voorzitter: Mevrouw Kamphuis, u het woord.

Mevrouw Kamphuis: Ik hoorde u zeggen over de handhaver mag geen stopteken geven. Als boa mag u toch wel een stopteken geven? Of is dat veranderd?

De heer Kraak: Nee, dat is ... Nou, over het aanspreken op geluid: dat is de afgelopen jaren wel veranderd, inderdaad. De ene keer mocht het wel, de andere keer niet. Op het moment dat een auto stilstaat en onnodig gas geeft gewoon op een parkeerplaats of een cabrio met muziek hard, dat mag. Rijdend verkeer niet. Dat is eigenlijk een soort regel. Rijdend verkeer kan niet. Komen wel steeds meer bevoegdheden bij, bij de boa's. Dat is ook iets wat landelijk natuurlijk bepaald wordt. Op het moment dat er meer bevoegdheden komen, kan er ook meer. Maar momenteel niet.

De voorzitter: Dankuwel. Vervolg vraag? Ja. Mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kamphuis: Ja graag, een kleine. Tig jaar geleden was ik ook boa en toen hadden wij die bevoegdheden wel. Waarom is dat er afgegaan of weet u dat niet?

De heer Kraak: Nee, dat weet ik niet. Is mij niet bekend. Mij is verteld, van de week nog is dat bevestigd, door een boa waar ik mee sprak. Die zei ook van: eerst mocht het wel en nu niet meer. Zij weten ook niet waarom dat is veranderd. Ik zou verwachten dat die bevoegdheden steeds verder gaan. Dat het terug is gedraaid: geen idee.

De voorzitter: Oké, dankuwel. Mijnheer Gorter.

De heer Gorter: Ik ben wel aangehouden met een motor die te veel lawaai maakte door de politie.

De heer Kraak: Politie kan wel.

De heer Gorter: Dat bedoel ik. Volgens mij kan het wel en kan het ook heel makkelijk, aanhoudingen doen. Tweede vraag, wat ik niet helemaal begrijp. Wij zijn heel makkelijk in staat om bij festivals het aantal decibels te meten. Om een ondernemer er heel snel erop te wijzen van: dit mag niet, moet lager als krijgt een boete. Waarom werken dat soort simpele apparaten niet langs de weg? Waarom moet er zo'n enorm bedrag tegenover? Terwijl een dB-meter kost misschien een paar duizend euro. Twee-, drieduizend euro. Daar wordt elke ondernemer die in festival organiseert op afgerekend. Waarom kan dat niet hier?

De heer Kraak: Deze vraag gaat heel erg in op techniek. Ik ben niet de ontwikkelaar van die apparaten. Ik ben ambtenaar bij de gemeente Dordrecht. Heb ik trouwens net niet verteld, dus is goed om dat nu eventjes te doen. Wat ik me ook voor kan stellen: bij een evenement kun je natuurlijk gewoon meten overdag wat het geluid is. Als het evenement er is en het gaat, het rijst pan uit dan weet je: dat komt door het evenement. Het gaat hier om rijdend verkeer. Op heel veel wegen kunnen ook twee, drie auto's soms naast elkaar rijden. Welke maakt er dan het lawaai? Hoe meet je dat dan? Wanneer is die decibels? Daar zit gewoon heel veel aan en dat is precies wel de reden, de reden ... Nee, hoe moet ik het zeggen? Juist omdat dat moeilijk is, is de reden dat die juridische kant nog op zich laat wachten. Omdat dat zo moeilijk is. Hoe dat precies zit, met de techniek en de juridische kant, daar ben ik niet de expert in.

De voorzitter: Mijnheer Roggekamp.

De heer Roggekamp: Dankuwel voorzitter. Ik had begrepen dat, altijd dat in de typegoedkeuring van een voertuig, dat daar bepaald wordt wat het geluidsniveau van dat voertuig mag zijn. Dus ik vraag me dan eigenlijk af: hoe je generiek kan zeggen als een voertuig voorbijkomt - zonder dus na te checken wat voor voertuig is het en wat zou die mogen volgens een typekeuring? - van hoeveel geluid die mag maken? Kijk het is wel: als het veel hoger, dan is het bijna zeker dat er een verkeerde uitlaat onder zit en dat hij daarmee niet meer aan zijn typegoedkeuring voldoet. Dat is iets dat is denk ik nog wel te handhaven. Het geluidsniveau zelf dat is volgens mij, juridisch gezien, toch best wel lastig. Ik weet niet of jullie daar ook naar gekeken hebben?

De heer Kraak: Nee, dat klopt. Ik heb dat gezien want ik heb me wel wat in verdiept. Ik ben nog niet de expert, maar ik weet er wel wat van. Het klopt dat inderdaad op een typegoedkeuring, of op het plaatje van de motor staat wat voor geluid je mag hebben, bij bepaald aantal toeren. Een politie kan ook heel goed, op een rollerbank, dat meten. Dus dat gaat, dat kan. De apparatuur die we net op beeld hebben gezien, die kun je instellen vanaf welk moment die registreert. Stel je pak dacht tachtig decibel, dan heb je inderdaad ook voertuigen die dat misschien legaal mogen maken. Dat is dus ook weer zo'n manco, waarom ook de wetgever zegt: dan kan je dus niet zomaar flitsen, want dat gaat niet goed. Dat maakt het dus zo moeilijk. Ik had net die tweede bullet, van handhaven met die boa's of die agenten naast, is niet realistisch. Dat heeft met dit soort onderdelen te maken.

De voorzitter: Oké, dankuwel. Zijn er nog meer vragen? VVD, ik kijk jullie kant uit.

De heer Kuhlmann: Als het mag. Er werd gevraagd hoe we daar tegenaan kijken, als ik de aftrap mag geven. Ik weet, wij weten dat er heel veel mensen in de stad zijn die hier last van hebben. Er stond toevallig vandaag nog stukje in de krant. Op Facebook werd er natuurlijk veel op gereageerd. Ik heb contact met, wij hebben contact met bewoners op de Noordendijk, mensen bij de Krispijntunnel. Dat werkt af en toe echt een beetje als een badkamer met extra echo en geluid. Een mevrouw in Sterrenburg, mevrouw Snel, die vandaag ook nog stuurde, dat ze zich helemaal ergert, dat geldt voor meer mensen, aan weggebruikers die, ik citeer nu even: die het nodig vinden om meerdere uitlaten erop te zetten, andere zaken om maar meer geluid te creëren.

Brommertjes, auto, motoren, auto's waar aan gesleuteld wordt. Het komt steeds vaker voor. Dat is iets ... Wij vinden het gewoon extreem frustrerend dat nu eigenlijk geen strobreed mensen in de weg wordt gelegd. Als je te hard rijdt, dan maak je ... Het is geen pakkans van honderd procent, maar je weet je kunt een boete krijgen. Waar het gaat omdat harde geluid: eigenlijk is de pakkans nu nul, Nihil. Daar moeten we wat aan doen. Waar andere steden bezig zijn met die met die lawaaiflitsers, vinden wij dat dan een goed idee? Ja, juist omdat er zoveel plekken zijn in de stad waar dit speelt zou ik dan ook denken eerder van ... Uit de menukaart eerder vier die meten dan twee met een display erbij. Zeker ook omdat ik daar ... Ik weet niet precies hoe het werkt en als uit de resultaten uit Amsterdam blijkt dat je, dat dat anders ligt dan moeten we dat zeker, moeten we daarop aanpassen. Ik kan me voorstellen dat er misschien een deel van de herriemakers, want mensen doen dat natuurlijk niet zo snel per ongeluk die extra uitlaat, zo'n auto tunen of een motor. Dat doe je niet per ongeluk. Dat doe je expres. Dan is het dus om te doen dat je lawaai maakt. Als je dan met zo'n display, dat is misschien dan juist wel een beetje stoer van: kijk eens, wat voor mooie score ik heb gehaald. Dan zie ik uit die opties denk ik eerder vier zonder display, die we dan op zoveel mogelijk plekken in de stad kunnen neerzetten. Ik hoop ook, daar ben ik wel even benieuwd naar, of u ze ook, de mobiele variant is. Of u ze een beetje een tournee kunt laten maken door verschillende plekken in de stad waar dit speelt. Wat ons betreft is het niet alleen die flitsers, die meters, die zijn goed. Ook nog wel verder kijken. Ik zou het ook wel goed vinden om, als dat, ik weet niet of van vandaag kan maar ik doe maar even een aftrap, te kijken van ... Er is bijvoorbeeld een bepaald type voertuig, die quads. denk dat iedereen wel een beetje gevoel heeft waar ik nu naartoe ga. Die, ik heb ze nog nooit zonder heel veel herrie zien rondrijden. Ik vraag me eerlijk gezegd ook af: kijk, als je natuurlijk echt in het buitengebied en zo, dan hebben die dingen echt een functie. Binnen de bebouwde kom, of dat laat ik het iets scherper zeggen, binnen de, in in de binnenstad of de schil van Dordrecht, vraag me af: wat hebben die dingen hier te zoeken? Zeker op plekken waar, die bekend staan als waar veel geluidsoverlast is, kunnen we niet gewoon de APV aanpassen? Op een andere manier de regelingen aanpassen, dat we zeggen van: die, de weg is afgesloten voor die quads. Zo, een beetje zoeken naar: wat zijn mogelijkheden? Bijvoorbeeld ook, waar het gaat om die flitsers, kunnen we, we kunnen nog geen boetes meesturen. Dat is, hopelijk is wet snel veranderd. Misschien kunnen ze wel gebruiken om, op dezelfde manier zodat we ook een waarschuwing sturen als iemand door het poldergebied rijdt de eerste keer, om mensen een waarschuwing te sturen. Dan zul je denken van: dat is misschien voor diegenen die uitlaten erop monteren een trofee. Daar zitten misschien ook wel wat mensen bij die niet alleen wonen, die ouders hebben of een partner die, en die vragen gaat stellen. Van: wacht eens even, je hebt zo'n brief gekregen van de gemeente dat je veel te veel lawaai maakt, dat mensen daar last van hebben. Wat vind je daarvan? Dat kan ook. Het misschien geen wondermiddel maar toch even zodat we ons wat ... Dat is eigenlijk het pleidooi. Laten we de menukaart zo uitgebreid mogelijk maken. Op natuurlijk op een manier dat we er als stad niet aan failliet gaan. Als ik het zo hoor, zijn daar binnen het redelijke best wel wat opties. Laten we die inzetten. Laten we daar vol voor gaan want het is een serieus probleem waar veel mensen last van hebben.

De voorzitter: Dankuwel mijnheer Kuhlmann. Ik heb mijnheer Kuhlmann natuurlijk bewust woord gegeven om zoveel mogelijk input te geven, want daar kunnen de wethouders straks natuurlijk wel wat mee. Dat is ook trouwens de bedoeling ook van deze consultatie natuurlijk. Dat we zoveel mogelijk input geven en dat er achteraf overweegt kan worden, van: is het wel of niet de bedoeling? Of het idee om dus daar wel of niet iets mee te gaan doen. Mijnheer Stam was als eerste.

De heer Stam: Dankuwel voorzitter. Natuurlijk een stevig pleidooi van de heer Kuhlmann. Allereerst: als ik ga kijken naar die brieven die thuishkomen, wij hebben ook volwassen kinderen en we hebben daar de afspraak mee dat we wij niet hun post openmaken. Op het moment dat die brieven eventueel bij ons binnen zouden komen dan weten we nog niks. Dat is gewoon even los hoor, gewoon. Serieuzer: wij hebben vandaag ook een filmpje binnengekregen. Dan schrik je je ook de pletter wat je dan hoort. Dan denk ik: je zou hier wonen. Is het nou niet een beetje kat en muisspel. Lawaai-flitsers neerzetten en dan zie je hetzelfde als we wat we hebben gezien met overlastgevendende mensen. Dat gaat zich continu verplaatsen omdat men in no time weet van: die lawaai-flitsers die staan nu op de Troelstraweg, die staan nu in Sterrenburg. Dus dan ga je een beetje het probleem verschuiven. Ik vind wel dat we het probleem moeten aanpakken, want je je zou er maar wonen. Aan de andere kant probeer ik even naar de andere kant te kijken. Ik ben helemaal niet technisch aangelegd. Op moment dat je zo'n extra uitlaat koopt, dan is dat een uitlaat die niet voldoet aan de wettelijke normen. Denk ik dan. Dan denk ik bij mezelf: is het nou niet veel meer mogelijk, ook vanuit het Rijk die problemen steeds meer zien, om dat soort bedrijven wat meer aan te pakken en een verbod neer te leggen op het verkopen van die spullen? Het zijn volgens mij nogmaals toch zaken die niet helemaal passen in het standaardbeeld wat u net ook schetste, of wat net werd gezegd van: een bepaalde auto mag maar een bepaald aantal decibels maken. Dus die uitlaten, die kan je wel kopen. Wij kijken nu continu naar de kant van boetes en handhaven. Volgens mij, handhavers die worden helemaal gek wat tegenwoordig hadden moeten handhaven. Hoe kijkt u dan aan tegen het vraagstuk van: zou je eens niet kunnen kijken of hij iets kan doen aan de verkoop van die spullen?

De voorzitter: Is een vraag naar, aan de heer Kuhlmann?

De heer Stam: Mijnheer Kuhlmann kennende heeft hij overal een visie op, dus die heeft hier waarschijnlijk ook een visie op.

De voorzitter: Mijnheer Kuhlmann, wilt u daarop reageren?

De heer Kuhlmann: Ik kan wel kort zeggen: het is heel goed om ook naar die kant te kijken. Daar ben ik ... Aan de aanbodkant. Aan de andere kant, ik zou er niet voor pleiten om te zeggen van: dat doen we alleen en de rest dat doen we niet of nog niet. Omdat er natuurlijk, er zijn ook natuurlijk mensen die in heel veel gevallen op een hele leuke manier zonder dat ze heel veel herrie ermee maken, er zijn gewoon mensen die het leuk vinden om thuis aan een auto of aan een motor te sleutelen. Dus als je zegt: we reguleren heel goed de garages, dan heb je het probleem denk ik nog niet opgelost.

De heer Stam: Nee, voorzitter, ik snap heel goed dat dat natuurlijk niet lokaal moet gebeuren. Daarom heb ik net ook aangegeven: dan zou je landelijk moet kijken. Of je graag of niet sleutelt aan je auto, je weet dan, wat u zelf ook aangeeft, dondersgoed dat je iets doet wat eigenlijk niet past

De voorzitter: Duidelijk verhaal. Mijnheer Venderbos.

De heer Venderbos-Lambinon: Dankuwel voorzitter. We kunnen het lawaai maken niet los zien van snelheidsovertredingen. Als ik dus ... Ik woon zelf in het binnenstad en tot voor twee jaar meen ik kon iedere motorrijder, iedere quadrijder de stad inrijden. Er stonden pollers waar ze netjes omheen reden. Het ongeluk twee jaar geleden wat vlak, wat op de Groenmarkt gebeurd is, staat nog vers in het geheugen. Ook van de politieagenten die erbij betrokken waren. Een zwangere vrouw die dus door een veel te hard rijdende man aangereden werd. Dat kan je niet los van elkaar zien. In de binnenstad zijn, op een gegeven moment, de pollers vervangen door camera's. De overlast die wij dus op de Groenmarkt en Wijnstraat hadden, is verplaatst naar bijvoorbeeld de Bagijnhof. Waar je nu ziet dat dezelfde, ik weet niet of het dezelfde mensen zijn, maar wel weer mensen zijn op motoren, op quads, op auto's die dwars door het verkeer heen rijden. Waar het nog drukker op de Wijnstraat. Ik denk dat dat je niet alleen het lawaai moet gaan bepalen maar ook, op een gegeven moment, moet gaan kijken naar de snelheid. Daar kan op dit moment wel wat aan gedaan worden. Mijn verzoek eigenlijk hierbij is om zeker de snelheid erbij te nemen en daar in ieder geval alvast op proberen te handhaven. Want die 30 kilometer-zone, ze rijden geen 30.

De voorzitter: Dank voor uw inbreng. De heer Kuhlmann wil daar op reageren?

De heer Kuhlmann: Sorry, niet te veel interrupties, maar ik ben toch even benieuwd ... Volgens mij vinden we elkaar op dit onderwerp heel goed. U ziet, hoop ik, toch ook wel dat er, behalve inderdaad mensen die heel hard rijden en daarmee veel snelheid maken, dat er ook nog een ander type is. Eigenlijk een beetje wat ik dan noem: showverkeer. Mensen die helemaal niet per se heel hard rijden, maar juist om te doen zijn dat ze heel veel lawaai maken. Veel aandacht trekken. Die pak je natuurlijk niet als je alleen naar de snelheid kijkt. Terwijl ze heel veel overlast veroorzaken.

De heer Venderbos-Lambinon: Ik ben helemaal met de heer Kuhlmann eens. Want inderdaad, ook bij het Scheffersplein in die tijd waren dus motoren die rustig aan kwamen rijden, op het moment dat ze bij Scheffersplein waren, wat dus nu eigenlijk in de Johan de Wittstraat gebeurt bij Post en bij Buddingh, daar draaien ze even de gaskranen open. Inderdaad, daar is, die rijden niet hard dus die pakken je niet. Er waren ook behoorlijk wat mensen die dus ook daar te hard reden, met heel veel lawaai.

De voorzitter: Fijn dat jullie elkaar kunnen ...

De heer Venderbos-Lambinon: Ik weet wel dat, uit de wereld daar, dat je niet een uitlaat hoeft te kopen die veel lawaai maakt. Je kunt die ook maken. Je kan, de verkoop kan je verbieden. Een beetje handige sleutelaar, die maakt veel lawaai. Dan kan het nog zo zijn, dat weet ik uit mijn verleden toen ik nog jong was, dat op moment dat je

aangehouden werd, maakte die geen lawaai. Ik denk dat ze tegenwoordig veel handiger zijn als wij toen met die Puchjes en zo.

De voorzitter: Oké, ik zie een aantal vingers alleen mijnheer Stam was eerst.

De heer Stam: Dankuwel voorzitter. Nog een vraagje. Ik kreeg ook een berichtje door. Als je nou kijkt naar dat strafbare feit plegen, als ik dan kijk naar artikel 4.31 van Wetboek van Strafrecht titel twee, overtredingen betreffende de openbare orde. Met geldboete van de eerste categorie wordt gestraft, hij die rumoer of burengerucht verwekt waardoor de nachtrust kan worden verstoord. Hoe moet ik dat dan technisch zien in relatie tot die lawaaigevende mensen. Misschien is dat, dat is denk ik wel een vraag die ik graag mee wil geven aan het college. Van: hoe kan ik deze inhoudelijk nou toepassen op dit onderwerp?

De voorzitter: Ik weet niet of de wethouders vandaag willen reageren? Toch wel? Oké. Ik ging er gewoon vanuit dat er wat input meegegeven werd, zodat er voldoende informatie verzameld kon worden. Maar kijk: als jullie willen reageren, prima. Ik zie wel een vinger maar willen jullie ... Mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kamphuis: We begrijpen heel goed dat de bewoners de lawaai erg vervelend vinden. Een bewoner Remco uit wijk Crabbehof heeft mij een filmpje opgestuurd, zelfde filmpje als hij, gok ik, over een auto met onnodig hard geluid. Dat er wat aan gebeuren moet, is duidelijk. We vragen ons wel af waarom we financiële middelen voor zo'n lawaaiflitser in moeten zetten, terwijl dat je het zelf kan handhaven? Die lawaaiflitser is niet in de wet opgenomen. Op artikel R 522 van wetboek verkeersregels en verkeerstekens 1990: deze wet houdt in een boete voor feitenonderzoek. Is een boete voor onnodig geluid veroorzaken met bijvoorbeeld je auto of bromfiets. Een boete kost dan, 1 maart 2022, tweehonderdvijftig euro. Dus kunnen we geen fuik inzetten met handhaving slash politie erbij. Zodat ze in zo'n fuik rijden en dan kunnen ze het meten.

De voorzitter: Duidelijk punt. Ik zag de wethouder al knikken, want die wet, of de artikel is al bekend. Denk ik? Inderdaad, sorry. Mijnheer Bootsma.

De heer Bootsma: Ik wilde nog even reageren op wat de heer Venderbos net aandroeg, dat herriemakers ook vaak hard rijden. Dat is inderdaad met die quads en indruk maken op terrasjes niet altijd zo. Maar zeker ... Ik woon zelf in de Indische Buurt en als er dan herrie is wordt er ook gesjeesd over bijvoorbeeld de Oranjelaan. Ik woon op de Bankastraat en ik hoor het sjezen op de Oranjelaan, hoor ik vanuit mijn bed. Dus dat is toch eigenlijk ook weer een combinatie van te hard rijden en heel veel lawaai maken.

De voorzitter: Mijnheer Bootsma, wat is sjezen? Voor de mensen thuis.

De heer Bootsma: Sjezen is heel erg hard rijden. Dankuwel.

De voorzitter: Racen, in de Nederlandse taal. Mijnheer Gorter.

De heer Gorter: Volgens mij kan de kan de politie, dan ga ik toch met ...

De voorzitter: Mevrouw Kamphuis, wilt u uw microfoon even af ... Ja?

Mevrouw Kamphuis. Sorry.

De voorzitter: Dankuwel.

De heer Gorter: Roggekamp mee. De politie kan op basis van typekeuring van de auto heel makkelijk vaststellen waar de auto aan moet voldoen. Er worden regelmatig, ik weet of niet dat hier gebeurt, controles uitgevoerd waarbij automobilisten een boete krijgen en een of twee dagen daarna bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer moeten laten zien dat ze bijvoorbeeld de folie van de ruiten hebben gehaald, een uitlaat weer teruggebracht hebben naar het origineel. Dan mogen ze verder met die auto. Doen ze dat niet, dan wordt gewoon die auto verbeurd verklaard. Dus voor mij ligt de crux gewoon heel simpel bij de politie. Als de politie controleert, de auto aanhoudt, kijkt naar het typekenteken. Als dat aangeeft van: die auto voldoet niet aan waar hij voor door de Rijksdienst voor het Wegverkeer goedgekeurd is, heel simpel: twee dagen erna laten zien dat die origineel is. Doen ze met brommers ook. Zo niet mag je niet verder rijden.

De voorzitter: Dankuwel. Hierop? Oké. De heer Kuhlmann. Ik vind het een hele goede inderdaad. Ik denk ook dat het met zijn allen eens zijn, dat het goed zou zijn als de politie hier meer werk van maakt. Dan toch even de gewetensvraag aan de heer Gorter of aan de fractie van Op ons Eiland: stel nou, dat lukt niet. We hebben beperkte invloed op wat de politie doet en het lukt ons niet om ze hiervoor echt een beetje in te zetten. Wat eigenlijk tot nu toe het geval is, want ze doen het niet in onze stad. Is Op ons Eiland dan bereid om toch richting de bewoners die hier last van hebben onze mede-Dordtenaren een stap te zetten zonder natuurlijk de geldkraan radicaal open te draaien? Dat er iets gedaan kan worden tegen dit probleem. Of is de enige oplossing de politie?

De heer Gorter: Ik denk dat ...

De voorzitter: Wilt u daarop reageren?

De heer Gorter: Ja.

De voorzitter: Mijnheer Gorter.

De heer Gorter: Ik denk dat de enige oplossing de politie is. Op dit moment worden de veel snelheidsmetingen gedaan op de Burgemeester de Raadtlaan, Burgemeester de Raadtsingel. De afgelopen week gewoon twee keer per week. Vorige week ook twee keer. Ik ben gewoon naar die agenten toegelopen en heb ook gevraagd van: waar controleren jullie nu op? Snelheid. Ik zeg: wat doen jullie aan auto's die eigenlijk niet voldoen aan de typekeuring? Niks. Naar mijn idee ligt het bij de opdracht die zij krijgen voor die controle. Als in die opdracht voor die controle ligt dat zij ook auto's moeten controleren die, en dat weten ze donders goed hoor want ze zijn echt niet gek, die niet voldoen aan waar de RDW het plaatje voor afgegeven heeft, lijkt mij de oplossing heel simpel. Ze weten wie het is. Kom over drie dagen bij het RDW langs. Laat zien dat die auto origineel is. Zo niet, mag je er niet mee verder rijden.



De voorzitter: Duidelijk punt. Mijnheer Laman.

De heer Laman: Dankuwel voorzitter. Ik denk dat er heel veel goede suggestie gegeven worden in deze commissie, maar ook heel veel zaken waar wij eigenlijk niet zoveel over te vertellen hebben. Dat is bijvoorbeeld politie-inzet. Waar we voor zitten deze avond voor de concentratie is, of dat we willen verder gaan met die lawaaimeters. Ja of nee. We hebben daar een budget voor uittrekken om dat te doen. Ik kan heel ver meegaan met wat, waar mijnheer Kuhlmann mee begon. Dat het allerbelangrijkst is dat wij inzicht krijgen in: waar hebben wij last van dat lawaai en hoe vaak vindt dat plaats? Ik had eerder in een van de stukken gelezen dat de wethouders ons aangaven dat Dordrecht eigenlijk helemaal niet hoog scoort waar het om lawaai gaat. We ervaren het allemaal wel als overlast en ik denk dat dat het belangrijkste is. Waar het gaat over het inzetten van lawaaimeters met of zonder display. Dat begrijp ik heel goed, wat mijnheer Kuhlmann zei, die displays, dat kan ook uitdagen om juist die herrie te maken. Ik ben, tenminste mijn fractie, is echt voorstander van het plaatsen van die lawaaimeters. Voornamelijk voor het krijgen van inzicht. Op welke plekken vindt er nu veel overlast plaats en waar zouden we, op het moment dat het kan, juist ook kunnen gaan handhaven? Dat we inzicht hebben op welke locaties gebeurt het zodat, als die handhaving kan gaan plaatsvinden, dat we weten waar we dat moeten gaan doen. Om de overlast terug te dringen. Dus wat mij betreft, als het gaat over die meetunits, ik denk dat voor ons het allerbelangrijkste is: wat kunnen we doen? Het liefst met alleen meten. Dat hoeft dan ook niet bekend te worden via Twitter, van waar staan ze allemaal? Daar gaan we dus even niet rijden. Wat ik zag op de presentatie, zijn het heel onopvallende dingetjes die kunnen aan een lantaarnpaal, of weet ik veel waar opgehangen worden, en dat valt niet op. Ik zou ervoor pleiten om inderdaad lawaaimeters aan te schaffen en daar verder weinig ruchtbaarheid aan te geven om juist informatie te verzamelen.

De voorzitter: Oké, dank u voor uw bijdrage. Ik ga zo naar u toe maar ik zag een vinger van mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kamphuis: Dankuwel voorzitter. Ik had een vraag. U wil die flitsers aanschaffen om te kijken, om te meten hoeveel de last er is. Is het niet goedkoper om een enquête houden onder bewoners van de wijken om naar hun te luisteren, want hun leven er dagelijks in.

De heer Laban: Ik denk dat u daarin ...

De voorzitter: Mijnheer Laban.

De heer Laban: Het een sluit het ander niet uit, alleen we weten allemaal dat: lawaai is subjectief. Wat ik als overlast kan ervaren, kan iemand anders zeggen: waar heb je het over. Wanneer we gaan meten met een decibelmeter, dan is het ook aantoonbaar, wetenschappelijk aangetoond: wat is het geluid wat gemeten wordt en wat ervaren we met elkaar als overlast?

De voorzitter: Nog even een aanvulling, mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kamphuis: Dat klopt, alleen dan pak je specifiek ...

De voorzitter: Sorry. Mijnheer, wilt u misschien ... We zijn hier serieus in overleg. Ik maan u om tot rust ... Mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kamphuis: Dan heb je specifiek die straat waar je die meters hebt geplaatst maar dan heb je niet de straat in de wijk zelf. Want dan pak je de hoofdwegen, en een straat verder hebben ze last er van. Die meet je dan niet.

De heer Laban: Dat is natuurlijk helemaal afhankelijk van waar de lawaaimeters geplaatst worden. Dat hoeft natuurlijk niet alleen op hoofdwegen. Het kan ook op binnenwegen of op andere plaatsen. Dat doet me eraan denken dat nog wel ik een vraag heb. In hoeverre zijn die lawaaimeters ook makkelijk en snel te verplaatsen? Of hangen ze langere tijd op een locatie omdat ze een half jaar of een jaar gebruikt worden, terwijl je eigenlijk op een aantal plekken in de stad wil gaan wil gaan meten.

De voorzitter: Dankuwel. Mijnheer Klerk.

De heer Klerk: Dankuwel voorzitter. Ik vroeg me even af: ik kon mij heel erg vinden in, dat is al wel even geleden, in de woordvoering van de heer Kuhlmann van de VVD dat we naar een breed palet aan oplossing moeten zoeken. Waar ik me wel even aan twijfel, en dat is, dat werd net ook wel denk ik verwoord door mevrouw Kamphuis van de SP in de vraag op, over die lawaaimeters. Kijk, een lawaaimeter meet geen overlast, maar meet geluid. Hoe overlast ervaren wordt, dat is niet altijd in decibel uit te drukken. Dat is gewoon hoe mensen ervaren dat er herrie door de straat komt, laat ik het maar even zeggen, die zij als herrie ervaren. Dus in die zin aarzel ik van: moeten we die investering nou doen en gaat dat helpen? Kijk en op moment dat ... Ook als die, nou ben ik het woord, lawaaflitser mocht ik niet meer zeggen, lawaaimeter er langere tijd hangt zal ook dan als ze niet gehandhaafd kan worden, want daar gaat het om, de overlastgevers niet ertoe bewegen om een andere route te kiezen. Die meter die hangt daar, leuk en aardig, maar dat heeft toch geen consequentie. Dus i vraag me heel erg af van: wat is de effectiviteit van het middel en is het nou nodig om daar nu zomaar die extra financiële middelen tegen aan te gooien? Ik aarzel daar erg. Het is een consulterende sessie, het is het is geen standpunt of zo. Ik zit daar zelf gewoon ook echt naar te zoeken.

De voorzitter: Fijn hoor, dat is ook de bedoeling trouwens. Mijnheer Kuhlmann, die wil daarop reageren.

De heer Kuhlmann: Ja. Ik wil graag, want ik ben het, kan me best een beetje wat voorstellen bij de woorden van de heer Klerk van CDA en zijn zoektocht. Ik dacht: laat ik een poging wagen om een klein beetje te helpen. In de eerste plaats: het een hoeft het ander natuurlijk niet uit te sluiten. Het is denk ik heel nuttig om ook, zoals mevrouw Kamphuis al zei, dat we ook de input van onze inwoners gebruiken. Dat ... Je hebt natuurlijk fictie maar, of dat fictie is of andere manier, maar dat we mensen echt nadrukkelijk oproepen, uitnodigen: als je hier last van hebt laat het ons weten. Want we willen graag die informatie verzamelen.

Dan, aan de andere kant, dat helpt misschien ook om vervolgens te kijken waar je die meters kunt neerzetten. Als dat het sluitstuk zou zijn, dan snap ik uw dilemma. Van: dan zet je ze neer en vervolgens blijft het voor de daders zonder consequentie. Maar goed, dan kijk ik ook weer naar de heer Gorter. We hebben natuurlijk wel politie in onze stad en als we die nou zo effectief mogelijk kunnen inzetten op die plekken waarvan we weten: A, er zijn een hoop mensen die daar die last van hebben, er komen klachten binnen. B, als je daar gaat staan dan kun je ook bekeuringen gaan uitdelen, want dat het zit boven dat niveau. Dat hebben we dan gemerkt met die meters. En C, dan weten we ook nog eens op welk moment we er een beetje moeten staan. Dus ik, mijn gevoel, maar goed ik snap uw zoektocht wel, is dat het allemaal nuttig is om te doen. Dat we op die manier echt, het is natuurlijk geen oplossing, het is geen gouden oplossing, maar dat we in elk geval beter dan nu, namelijk niets, wat kunnen doen voor de mensen die hier met dit probleem zitten.

De voorzitter: Dankuwel. Mijnheer Roggekamp wil hierop reageren.

De heer Roggekamp: Dank u voorzitter, want ik ... Natuurlijk op moment dat wij wat kunnen doen, wil ik ook zeker dat we wat doen. Ik hoor mijnheer Kuhlmann ook zeggen van: dan kunnen we een boete laten geven. Ik denk dat daar meteen het probleem zit. Hoe kan er gehandhaafd worden? Wat kan er gehandhaafd worden? Wat wil de politie doen? Wat kan de politie doen. Wat kunnen andere entiteiten doen? Ik ben bang ... Nee, ik ben ervoor om te inventariseren waar de problemen zijn. We weten dat er problemen zijn, dus de vraag of er problemen zijn die is er niet. Het is mogelijk alleen waar, want we weten dat de problemen zijn. Maar om nu meters te investeren van: kijk eens wat we allemaal doen en voorzeggen, maar we kunnen er niks mee. Dat vind ik heel slecht voor de Bühne. Dus ik zou willen weten van de politie, van de handhavers van: oké, als we die dingen hebben en we zien van daar gebeurt het, wat gebeurt er dan? Want dan lossen we wat op. Anders wordt het niet opgelost. Ik wil een oplossing hebben, voorzitter. Dus misschien weet mijnheer Kuhlmann wel hoe hij dat ziet. Dus hoe het vervolgtraject wordt op het moment dat we weten, wat we overigens weten dat er al lawaai problemen zijn, hoe daar meer verder gegaan kan worden.

De voorzitter: Mijnheer Kuhlmann, wilt u daar op reageren?

De heer Kuhlmann: Ik zal het heel snel doen. Twee gedachten daarbij. Een: we hebben natuurlijk wel gelukkig politie in onze stad rondlopen. Die zijn ook aan het controleren. Ik denk dat we ook, als we dat heel nadrukkelijk doen, dat we hier, daar, op dit onderwerp ook dingen voor elkaar kunnen krijgen. Ik zie dat misschien iets minder pessimistisch dan u, maar ik hoor graag natuurlijk straks het college daarover. Het tweede is, dat moet we denk ik ook niet vergeten: het enkele feit dat er ergens iets hangt ... Misschien een beetje flauw voorbeeld maar we hebben natuurlijk ook een probleem met bijplaatsingen naast ondergrondse afvalcontainers. Er zijn mensen die zetten een nepcamera op hun schuur en wat zie je: ook dat heeft effect. Klinkt misschien flauw, maar zodra mensen het idee hebben dat ze in de gaten worden ... Hetzelfde, de heer Venderbos die zei het net ook: de, hoe heet het, bij de pollers, daar hangen nu ook camera's. Ook daar heeft het een effect. Die met natuurlijk helemaal geen geluid en toch heeft het effect op de motoren die er zijn.

De voorzitter: Oké, dankuwel. Gezien de tijd wil ik mijnheer Gorter nog even het woord geven en daarna de beide wethouders nog even de gelegenheid geven om te reageren.

De heer Gorter: Dankuwel voorzitter. Ik woon in de binnenstad. Er zijn ook heel veel veelplegers. Ik kan, echt waar, op een hand een x aantal auto's gewoon aanwijzen die elke avond komen en die elke avond gewoon een bak met klereherrie maken. Dus misschien dat daar een oplossing in zit, om die veelplegers te noteren. Is niet zo moeilijk, kenteken. Die op te zoeken. Op een nette manier dan. Want het zijn echt, er zitten gewoon heel veel veelplegers tussen. Die auto's die kan je zo uithalen. Ga een avondje staan. Je ziet ze zo voorbijkomen. Vier, vijf keer. Rijden gewoon rondjes. Misschien dat daar een oplossing inzit.

De voorzitter: Dankuwel. Wie van de wethouders wil als eerst? Mijnheer Van der Linden?

De heer Van der Linden: Ik denk dat het de volgende niet heel veel uitmaakt. Ik denk dat wat we gehoord hebben van een aantal partijen was: we geloven wel dat dit iets zou kunnen helpen, met name als het gaat om dataverzameling. Dus als je dat, als je het daarvoor wil inzetten, dan is het sowieso goed om voordat we een voorstel gaan doen, even een check te doen bij de politie. Van: als we dit gaan doen, helpt dat jullie nou? Want politiecapaciteit is schaars. Daar gaan we ook niet helemaal zelf over. Helpt het jullie nou om dan gericht te handhaven? Want dat dit een vraag is in de stad, dat hebben we nu al een aantal malen wel mogen constateren. Inderdaad, niet iedereen voelt zich ermee geconfronteerd. We weten allemaal ook, als je in de zomer vooral, in de binnenstad rondloopt, hoor je het wel veel. Dan draagt het geluid ook ver. Dat lijkt me een goede. U heeft ook een paar opmerkingen gemaakt over handhaving. Boa's gaan we wel zelf over, politie niet. Gelukkig zit collega Merx ook aan tafel. Voor wat betreft de agenderingsvraag die ik heb gesteld: ik heb nu twee fracties gehoord die zeiden van, wij geloven er wel in. De rest heeft veel vragen gesteld maar zich nog niet uitgesproken. Dat zou ik nog graag wel even willen merken in de loop van de, het resterende tien minuten.

De voorzitter: Oké, dankuwel mijnheer Van der Linden. Mijnheer Merx, wilt u ook nog even reageren.

De heer Merx: Nou, graag zelfs. Dankuwel voorzitter. Er is en hele hoop gezegd en een hele hoop suggesties zijn gedaan om dit probleem aan te pakken. Want het is natuurlijk gewoon een probleem. Je bent, je moet wel heel erg doof zijn, ziende blind, wil je niet in de gaten hebben dat er echt wel wat figuren zijn die ongelooflijk veel herrie veroorzaken door de hele stad heen. Ook hier op de Spuiboulevard bijvoorbeeld. Ik zag er vandaag en hoorde er vandaag weer eentje voorbijrijden op zijn motor. Levensgevaarlijk. Ik heb gisteravond een meneer gesproken aan de telefoon die hier woont en die meneer is ongeveer ten einde raad over de herrie die gehoord wordt. Hij is niet alleen. Er zijn er veel meer in deze stad. Ik ben met de heer Gorter, zou ik het misschien best eens kunnen zijn, maar dat zouden we moeten onderzoeken. Dat het er niet zo heel veel zijn die dit doen. Wat kunnen we? Ik ga zo vertellen ook wat we gaan doen. In ieder geval, mevrouw Kamphuis zei het al: feitcode R522, artikel 37, Regelement verkeerstekens en verkeersregels. Onnodig geluid veroorzaken is gewoon strafbaar.

Of je nou wel of niet een opgevoerde auto hebt, een originele of geen originele uitlaat. Als je met zeventuizend toeren voor het verkeerslicht gaat staan, is het gewoon onnodig geluid veroorzaken. Mag niet. Kan je aanpakken. Wie kan het aanpakken? Dat kan handhaving en politie doen. Alleen rijdende auto's, als zojuist is verteld, kan handhaving niet staande houden. Aanhouden is nog wat anders maar staande houden ook niet en ook geen stopteken geven. Rijden zonder rijbewijs is duidelijk, dat is voor politie. Bestuurder onder invloed alcohol of drugs, wie weet wat er allemaal inzit als ze met zoveel herrie voorbijkomen, is ook voor de politie. Snelheidsovertredingen natuurlijk ook. Het voertuig voldoet niet aan de technische voorschriften, is ook al een paar keer genoemd, is ook voor de politie. Ik ben gelijk het lijstje aan doen want er was nog een vraag. De toezegging die ik had gedaan. Wat er mag en niet mag. Wat kan de politie dan wel en wat kunnen de handhavers? Dat heb ik zojuist gezegd. De politie kan een voertuig in beslag nemen als deze niet voldoet aan de technische eisen. Als men lekker heeft zitten sleutelen, heel de auto ongeveer verbouwd en het voldoet niet meer aan de typegoedkeuring van Rijksdienst voor het Wegverkeer, dat kan die in beslag genomen worden. Kan het kenteken opgestuurd worden en dan kan degene een poos later, nadat hij zijn auto in originele staat heeft hersteld, de auto weer tegen behoorlijke kosten opnieuw ter keuring aanbieden. Al die tijd mag die niet rijden in de auto. Kenteken innemen en optie RDW, heb ik dus gezegd. Ook, meestal, wat ik vandaag ook weer zag, gaat dat niet alleen gepaard met heel veel geluid maar met levensgevaarlijk rijgedrag en de snelheidsovertreding. Die combinatie. Waarbij het niet per se noodzaak hoeft te zijn dat deze motor, wan het ging over motor, een andere uitlaat erop hoeft te hebben. Zou kunnen. Een demper eruit halen is door iemand die een sleutelsetje heeft is zo gebeurd. Dan kun je ook gaan twijfelen of iemand nog wel vaardig is in het rijden. Of z'n gedrag past bij het gedrag wat wij vragen aan onze weggebruikers. De politie kan dan de bestuurder aanmelden voor een educatieve maatregel alcohol of gedrag. Dat kost behoorlijk wat geld. Dan mag hij ook zelf betalen. Om te leren hoe die zich in het, of zij, misschien is het ook soms wel een zij, in het verkeer hoort te gedragen. Sorry? Geluidsmetingen zijn mogelijk, maar originele voertuigen mogen maximaal tussen de 91 en de 106 decibel maken. Geloof mij: dat is heel veel lawaai. Dan zijn ze gewoon nog origineel. Maar als je 106 decibel voor niks veroorzaakt, stilstaand voor een verkeerslicht, is het weer onnodig geluid veroorzaken. Wat gaan we doen? We kunnen, we hebben met de politie gesproken. We hebben nul fictie meldingen. Nul fictie meldingen. Misschien een, die ergens tussendoor geglipt is, maar echt, hou ik maar even op nul. Ook via deze weg roep ik iedereen op om te kijken en te melden van: hier rijdt iemand op die in die tijdstippen hard voorbij. Als er een kenteken bekend is, mijnheer Gorter, meld het alsjeblieft.

De heer Gorter: Mag ik even iets vragen? Fictie is leuk, maar je moet een foto toevoegen. Ik krijg niet zo snel mijn telefoon uit mijn uit mijn broekzak getrokken om die foto te nemen.

De heer Merx: Je hoeft niet per se een foto toe te voegen. Het gaat erom ...

De heer Gorter: Als ik een fictiemelding doe ...

De heer Merx: Misschien mag ik even uitspreken? Voorzitter.

De voorzitter: Even de wethouder.

De heer Merx: Het gaat erom, en dat is ook een aantal keer genoemd, dat we informatie nodig hebben. Want we gaan handhaven. We gaan alleen niet elke dag handhaven, want daar hebben gewoon simpelweg de capaciteit niet voor. We moeten weten waar en wanneer de grootste kans is dat wij die figuren kunnen pakken. Want vaak zijn het, mijnheer Gorter, voorzitter sorry, zijn het vaak ... Wij denken allemaal dat het vaak dezelfde zijn. Zou best zo eens kunnen zijn. Als je er een paar te pakken hebt gehad die of het in het rijbewijs ingevorderd, omdat hij op een idiote snelheid ... Dat is van de week nog gebeurd. Twee rijbewijzen ingevorderd op de Oranjelaan, met waanzinnige snelheden. Dat gebeurt ook gewoon. De politie handhaaft op dat vlak steeds vaker en steeds meer gelukkig. Dan hebben we de hoop dat het in dat groepje, want dat zal ook misschien wel mensen zijn die met elkaar in contact staan, rondgaat zingen: Nou moet je echt op gaan passen, want je bent je auto kwijt, je bent je rijbewijs kwijt en je kan ook nog een educatieve maatregel gaan doen. Dat doet echt meer pijn dan die boete van tweehonderd euro. Dus dat is waar wij op in gaan zetten. We hebben alleen informatie nodig. We hebben informatie nodig, waar de grootste pakkans is dat wij deze mensen kunnen pakken. We kunnen niet op elke straathoek, acht uur per dag handhaven. Dat is gewoon niet mogelijk. Maar we gaan met de politie, volgend jaar, samen dit doen. Misschien helpen geluidsmeters wel om, als je die inderdaad kan verplaatsen door de stad heen, om ons te helpen met het bepalen waar precies de grootste pakkansen zijn. Daarvoor is ook nodig dat we informatie hebben. We gaan ook de ondernemers in de binnenstad, want daar krijgen we heel veel geluiden, benaderen en vragen: hou alsjeblieft bij wanneer het vaak gebeurt. Dan kunnen we misschien daar weer gericht die geluidsmeters op gaan zetten. Dat het nog preciezer zijn. Dus dit is wat we gaan doen. Uiteraard is de politie ook weer gebonden allerlei beleidsregels van het Openbaar Ministerie. Daar zullen ze zich ook aan moeten houden. Maar de politie is bereid, en heeft ook capaciteit vrijgemaakt, om volgend jaar dit probleem met onze handhavers aan te gaan pakken.

De voorzitter: Beide wethouders, hartelijk dank. Zeker omdat dit probleem ook erkent, maar ook herkend wordt en dat jullie er al hiermee bezig zijn. We hebben nog een aantal minuten. Ik heb twee vingers gezien en daarna ga ik echt tot een einde. Mijnheer Roggekamp was eerst.

De heer Roggekamp: Dankuwel voorzitter. Ik heb een vraag aan de wethouder, want die heeft dus gesproken met politie. Is daar ook ter sprake gekomen van het ophangen van deze geluidsmeters en ziet de politie daar meerwaarde in voor de handhaving?

De voorzitter: Wethouder, heel kort. Nogmaals, gezien de tijd.

De heer Merx: Ik weet niet of daar met ... Ik heb zelf niet met de politie gesproken. Dat heeft onze hoofd van handhaving gedaan. Maar het zal zeker helpen. Elke vorm van informatie die bijdraagt aan het detecteren waar, wanneer, wat gebeurt helpt.

De voorzitter: Dankuwel. Mevrouw Kamphuis. Tot slot.

Mevrouw Kamphuis: Dankuwel, ik heb nog een vraag aan de wethouder. Ik heb een berichtje gekregen van een bewoner. Hij heeft geen fictie melding gedaan omdat de boa's er te weinig aan kunnen doen, maar daar liggen wel melden bij de politie Rijnmond, Zuid-Holland-Zuid. Blijkt.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Merx: Dat zou zomaar kunnen maar die krijgen wij niet. Maar goed, we gaan inventariseren wat we hebben. Wij kunnen alleen in fictie kijken. Meld alsjeblieft terug aan deze mensen: meld het wel. Meld het alsjeblieft wel, want het is voor ons een ongelooflijk belangrijke bron van informatie. We moeten alleen niet de illusie wekken dat na elke melding direct, terstond, keihard opgetreden wordt. Het is voor ons een hele belangrijke bron van informatie. Sommige dingen moeten we gelijk oppakken, andere dingen zeggen we dat: die informatie is erg relevant om een beeld te krijgen.

De voorzitter: Dankuwel. Nou, mooie tijd.

De heer Van der Linden: Mooie tijd voor ... Mag ik nog even?

De voorzitter: Ik wilde eigenlijk afsluiten.

De heer Merx: Hij wil nog weten of hij dingen moet aanschaffen of niet.

De heer Van der Linden: We hebben een consultatie. Kijk, ik ga geen raadsvoorstel maken als u daarna zegt: ja, we doen het lekker niet. Ik snap heus dat er nog debatjes overheen moeten misschien of misschien wordt het een hamerstuk. Het handhavingsseizoen is natuurlijk vooral interessant vanaf april weer. Dus er zit wat levertijd op. Ik zou graag een indicatie krijgen, zonder dat je nu zegt: ik ben voor of tegen. Een indicatie of het zin heeft om deze vijftienduizend, of iets meer of iets minder, euro te besteden aan een setje. Dat kan bij wijze van spreken met handopsteken. We hebben een boel dingetjes ...

De voorzitter: Misschien is handig dat we inderdaad even met handopsteken ... Ja.

De heer Van der Linden: Nou, ik zie ...

De heer Roggekamp: Voorzitter, ik wil er wel aan toevoegen: op het moment dat de handhavers, dus de politie waarschijnlijk zegt, dit heeft meerwaarde. Die quote wil ik er wel bij hebben.

De heer Bootsman: Eens.

De heer Van der Linden: Dat vind ik een zeer ... Dat vind ik ook het nut van praten over verkeer en handhaving tegelijkertijd. Voordat ik wel of niet een, voordat ik ... Kijk, ik zie voldoende draagvlak voor een raadsvoorstel. Voordat we dat gaan maken, gaan we even checken bij de politie of, als we het op die manier gaan doen, dat ze ook zeggen: dat heeft toegevoegd waarde. Want dan kunnen we veel gericht op die plekken gaan staan. Zo is het.

De heer Gorter: Heel kort.

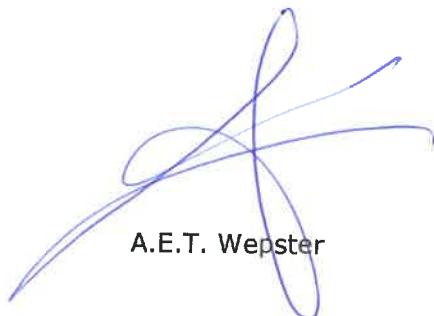
De voorzitter: Een zinnetje dan.

De heer Gorter: Misschien een kleine suggestie aan de wet... Ik weet niet wie erover gaat, om het even op de site of huis-aan-huis te plaatsen. Dat lawaaioverlast van auto's en brommers ook gewoon via fictiemelding gedaan kan worden. Ik denk dat heel veel mensen dat niet in de gaten hebben. Wel voor andere doeleinden, maar niet hiervoor. Misschien dat dat een idee is.

De voorzitter: Dankuwel. Dankuwel. Even resumerend geachte collega's, ook richting de wethouders: ik denk dat er voldoende draagvlak is en voldoende input is gegeven vanavond, richting de beide wethouders. Wat ik net ook probeerde of gehoord heb, is dat beide wethouders ook hier ook werk van gaat maken. Ik wens jullie een fijn...

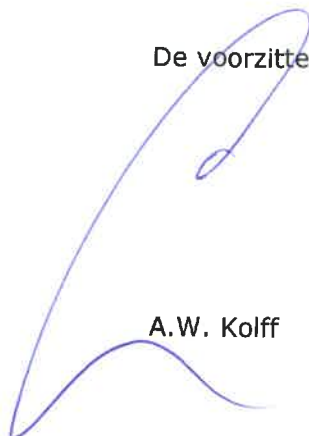
Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 7 november 2023.

De griffier,



A.E.T. Wepster

De voorzitter,



A.W. Kolff