

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT - DORDTSE DINSDAG D.D. 3 SEPTEMBER 2024

Vergaderzaal 3

3. Bereikbaarheid Wilgenwende (rondetafelgesprek)

Voorzitter: De heer Van der Spoel

Raadsgriffier: De heer Den Boer

Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Aarden (Partij voor de Dieren)

Dhr. Ayverdi (DENK)

Dhr. Bootsman (GroenLinks)

Dhr. Gündogdu (Op ons Eiland)

Dhr. Hartmeijer (SP)

Dhr. Katif (Beter voor Dordt)

Dhr. Klerk (CDA)

Mevr. Koene (Gewoon Dordt)

Dhr. Kuhlmann (VVD)

Dhr. Laban (ChristenUnie/SGP)

Dhr. Van Pelt (Forum voor Democratie)

Mevr. Schnabel (Partij van de Arbeid)

Mevr. Simon-van Waardhuizen (Fractie Van Waardhuizen)

Dhr. Stolk (VSP)

Dhr. De Vries (VSP)

Ambtelijke ondersteuning: dhr. Van Ballegooijen, dhr. Kraak mevr. Platenkamp

Insprekers: dhr. Van Iperen, dhr. Martens

De voorzitter: Een hele goedenavond allemaal. We zijn hier vanavond bijeen voor een ronde tafelgesprek over de bereikbaarheid van de Wilgenwende. En daar hebben wij een aantal gasten voor om het gesprek mee aan te gaan. Maar voordat we daarmee beginnen gaan we even een rondje maken voor de notulen. Even kort voorstellen. En dan begin ik aan mijn rechterzijde. En dan eindigen we bij de gasten, want die zijn het belangrijkste. En dan onthouden jullie die namen tenminste goed. En dan, ga je gang, Mark.

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

Ambtelijke ondersteuning: Saskia Platenkamp, ambtelijke ondersteuning.

De heer Katif: Jacques Katif, Beter voor Dordt.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, VVD

De heer Aarden: Tristan Aarden, Partij voor de Dieren.

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks.

De heer Hartmeijer: Raymond Hartmeijer, SP.

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

Mevrouw Koene: Irene Koene, Gewoon Dordt.

De heer Van Pelt: Dirk van Pelt, Forum voor Democratie.

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op ons Eiland.

Mevrouw Simon-van Waardhuizen: Claudia Simon-van Waardhuizen, Fractie van Waardhuizen.

De heer Stolk: VSP, Leo Stolk.

De heer De Vries: André de Vries, VSP.

De heer Ayverdi: Emin Ayverdi, DENK Dordrecht.

Mevrouw Schnabel: Marije Schnabel, Partij van de Arbeid.

Ambtelijke ondersteuning: Robert Kraak, ambtelijke ondersteuning.

Ambtelijke ondersteuning: Henk van Ballegooijen, ambtelijke ondersteuning.

Inspreker: Rob Martens, bewoner Wilgenwende.

Inspreker: Ferry van Iperen, ook bewoner Wilgenwende.

De voorzitter: Dank jullie wel. Mijn naam is Wouter van der Spoel en ik mag vanavond voorzitten. De avond gaat als volgt lopen, we gaan eerst onze gasten aan het woord laten. En nadat onze gasten aan het woord zijn geweest dan kunnen we het gesprek met elkaar aangaan. En ik laat het eventjes aan de gasten zelf over of er tussendoor vragen gesteld mogen worden. Dus dat mag u dan aan het begin even aangeven wat u zelf fijn vindt. Ik geef u gelijk het woord. Gaat uw gang.

Inspreker: Wat mij betreft prima om tussendoor vragen te doen, dan is het onderwerp ook nog scherp. Ja, ik ben zelf sinds 2019 bewoner van de Wilgenwende. Sinds 2018 betrokken bij de wijk omdat we toen de handtekening onder de woning, de koopakte hadden gezet. En vanaf dat moment wist ik natuurlijk ook dat er wat problematiek lag met de toegang. Destijds behoorlijk intens, omdat de aansluiting met N3 en A16 nog aangepakt moest worden. Dus daar was het dagelijks ellende. Dat heeft gelukkig een hoop verbeterd.

Wat nu blijft, is dat op het moment dat er calamiteiten zijn waardoor de toegangsweg van de wijk afgesloten is, dan kan er vanuit de wijk niemand weg die met spoed ergens heen zou moeten, zij het voor werk, zij het voor familieopstandigheden. En hulpdiensten kunnen daar niet bij. Dus daar willen we eigenlijk kijken hoe we dat kunnen oplossen als ik hem zo mag inleiden.

Inspreker: Absoluut, ja. Ik ben zelfs sinds 2014 woonachtig in de Wilgenwende en zoals de heer Van Iperen al zei, is er een stuk verbeterd met de aansluiting van de A16 op de N3. Maar we hebben ook al diverse malen gezien dat er calamiteiten zijn en de politie sluit gelijk heel de wijk af.

De voorzitter: Ik ga u heel even onderbreken. Kunt u misschien iets dichterbij de microfoon praten? Want ik zie een aantal mensen heel moeilijk kijken. Dank u wel.

Inspreker: Mijn kabeltje gaat niet verder dan dit. We hebben in de loop der tijd al een aantal malen gezien dat de enige toegangsweg, en er zijn misschien raadsleden die de Wilgenwende niet kennen, het zit in een oksel van de Wieldrechtse Zeedijk en Sterrenburg, waar vroeger wat paardenveldjes waren. Er is bewust een wijk aangelegd waar maar één toegangsweg is. Eén. Het is de enige wijk in Dordrecht waar je dat hebt, waar je maar op één plek in en uit kan. Natuurlijk als voetganger, als fietser is het wat anders, maar met de auto kun je maar één plek er in en uit. En het is al een aantal keren gebeurd dat er op de weg die je nam, langs de N3, dat er iets gebeurt. Een ongeluk, een auto in de sloot, wat er dan ook gebeurt. En dan sluit de politie de wijk af. Dat betekent dat er niemand in en uit kan, maar de hulpdiensten ook niet. Maar die komen er ook pas achter op het moment dat ze daar rijden. En dan moet men helemaal om via een hele lange route over de Wieldrechtse Zeedijk. Daar moet je niet met een brandweerwagen over willen rijden, want daar kun je met twee auto's elkaar al niet meer passeren. En dat baart de bewoners zorgen. Daarnaast moeten we ook onderkennen dat er natuurlijk een spoorlijn op ongeveer vijftwintig meter van de toegangsweg van de wijk loopt en over die spoorlijn gaan, per uur, diverse treinen met gevaarlijke stoffen. Als er ooit een trein stopt, omdat er lekkage is of wat dan ook er aan de hand zou kunnen zijn, dan kan niemand meer de wijk in of uit. En ik weet dat het bewust zo is aangelegd. Zo is het bewust bedacht, oorspronkelijk, maar ik denk dat voortschrijdend inzicht en wijsheid ons toch ook wel gebied om te zeggen, hebben we dat nou als Dordrecht goed gedaan? En ik denk als we daarnaar kijken, zeggen nou, een wijk aanleggen met maar één toegangsweg dat zouden we waarschijnlijk nooit meer doen. Het is onveilig, het geeft mensen onrust en het is nu een keer de tijd om te zeggen, laten we dat nou eens een keer een stip op de horizon zetten, zeggen we willen dit veranderen. Dat is niet volgend jaar gebeurd. Er ligt een spoorlijn, er ligt infrastructuur die aangepast moet worden, begrijpt iedereen. Maar de wil als gemeente om te zeggen, dit moeten we niet zo laten doorgaan, dat is wat we hopen te bereiken hier vanavond. Dat inzicht van, zo moeten we geen wijken aanleggen. Er komen natuurlijk nog meer wijken in Dordrecht. Uitbreiding vindt overal plaats. Inbreiding. Wijken aanleggen waar je maar één plek in en uit kan, is gewoon een slecht idee. Dus laten we wijs zijn als raadsleden en zeggen fouten uit het verleden hebben we van geleerd. Hier moeten we wat aan gaan doen.

En dat is wat wij hopen wat steun voor te vinden. Met een pleidooi hier vanuit de bewoners. Overigens, hoeveel mensen wonen daar nu?

Inspreker: Volgens mij zitten we over de zeshonderd huishoudens. Ik weet niet hoeveel gemiddeld een huis...Sorry. Ik ben kleinere vergadergemeenschappen gewend. Volgens mij zitten we nu over de zeshonderd huishoudens. Ik weet niet wat er normaal voor gemiddelde aan huishouden aantal hoofden gerekend wordt. Maar dan zou je dus verwachten dat je dus achttien, negentien, achttien- negentienhonderd, tweeduizend mensen sowieso daar...

De heer Katif: Eenentwintighonderd om precies te zijn.

Inspreker: Heb jij ze geteld?

De heer Katif: Twintigdui...Twintig, ja.

Inspreker: En het is een wijk waar geen openbaar vervoer is, waar geen faciliteiten zijn. Niet één winkel, geen brievenbus. Helemaal, helemaal niets. Dat is een andere discussie. Maar dat betekent dus ook dat er dus nogal eens beroep wordt gedaan op de auto. Om kinderen naar school te brengen, om je boodschappen te doen en wat dan ook. Dus het verkeer is intensief over die ene weg. Die dan vervolgens ook nog eens een keer een gevaarlijk fietspad kruist. Waar ongelukken op de loer liggen. Dus echt reden genoeg om hier eens met elkaar vanavond serieus naar te kijken. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. En ik zie ook gelijk een vraag van de heer Laban van de ChristenUnie/SGP. Gaat uw gang.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. Ik begrijp uw nood. Samen met de VVD hebben we samen ook gekeken natuurlijk in de wijk. En we hebben met bewoners gesproken over waar jullie tegenaan lopen. En daar is begrip voor. Maar wat ik eigenlijk hoor, is dat u zegt van, wij hebben een probleem. Wilt u het alstublieft voor ons oplossen? Ik wil u eigenlijk uitdagen, heeft u een voorstel op welke manier in uw ogen de wijk ontsloten zou kunnen worden?

Inspreker: Ik ben blij dat u dat vraagt, want we hebben dit onderwerp vijf jaar geleden uit-en-ter-na besproken in de raad. Plannen gepresenteerd aan de wethouder, suggesties gedaan. Er ligt infrastructuur die aangepast moet worden om die geschikt te maken voor autoverkeer. De infrastructuur is nu een fietsstraat waar een enkele auto overheen mag. Daar kan geen intensief verkeer door. Laan van Europa, de grote rotonde, Van der Valkhotel, dat ligt er nog geen honderd meter van de wijk af. Er is alleen één barrière, dat is het spoor. En je zou over het spoor of onder het spoor door moeten, dat is de enige keuze die er is. Technisch gezien is de oplossing niet moeilijk. Aanpassen van de bestaande infrastructuur of een nieuwe infrastructuur aanleggen. Eventueel in combinatie met een station.

Het is niet lastig, het is meer een kwestie van het willen doen, het als doel formuleren en daar dan ook zorgen dat er te zijner tijd de fondsen voor beschikbaar worden, dan dat het technisch onoplosbaar is.

De voorzitter: Ik zie nog een toevoeging, gaat uw gang.

Inspreker: Ik wil er nog een kleine aanvulling op doen. Wij begrijpen vanuit de wijk natuurlijk dat dit soort trajecten niet volgend jaar getekend gaat worden, het jaar erop de palen in de grond en het jaar daarna ligt er een wegdek en is het klaar. Ik denk ook dat we moeten kijken naar andere oplossingen. Het stuk uit 2019, wat door de heer Van der Linden opgesteld of in de opdracht van. Daar staan een aantal andere mogelijkheden ook in, met hun beperkingen en uitdagingen. Toevallig heb ik van de week met een andere wijkbewoner nog eens gekeken van, hoe zou dat nou kunnen gaan? Stel dat inderdaad de reguliere weg vaststaat. Dat betekent dat daar helemaal niks meer kan. Dat betekent dat alles een andere route gaat kiezen. Als dat is via de calamiteitenroute, waarvan je kan afvragen is de calamiteitenroute om hulpdiensten in de wijk te krijgen of om verkeer alle kanten op mogelijk te maken. Dan zou je je moeten voorstellen wat er gebeurt op de Smitsweg op het moment dat via dat ene bruggetje auto's de wijk uit proberen te komen, maar ook een ambulance of een brandweerauto of iets dergelijks die wijk in zou moeten willen. Waarvan wij ons nog hardop afgevraagd hebben, kan een brandweerauto überhaupt vanaf dat bruggetje de wijk indraaien, is daar wel eens naar gekeken? Er zijn aanrijproeven gedaan, maar is ook de alternatieve route dan geprobeerd? En dat in combinatie met een eventuele vluchtroute is dat wellicht nog een knelpunt. Dus misschien moeten we ook kijken naar die mogelijkheden wat daar kan of wat dingen kunnen combineren, dat er één route wordt gereserveerd voor hulpdiensten de wijk in en een andere route juist voor bewoners de wijk uit en dan kijken wat het meest efficiënt en haalbaar is. Dank u wel.

De voorzitter: Dan denk ik dat dit een mooi moment is om even de overgang te maken naar, wie mag ik aankijken? Gaat uw gang, mevrouw Platenkamp, sorry.

Ambtelijke ondersteuning: Oh, zal ik eerst? Ik ben wel betrokken geweest bij de ontwikkeling van de wijk. De ontwikkelaar, Wilgenwende B.V., die heeft een wijk willen ontwikkelen. Daar hebben zij ons een plan voor voorgelegd met de ontsluiting via de Laan van Nieuw Groenhove. Dat hebben ze voorgelegd aan de ambtelijke organisatie, het college, Rijkswaterstaat en ook aan de brandweer bij wijze van spreken. Daar hebben we allemaal mee ingestemd. Dus de ontwikkelaar heeft gewoon gezegd luister eens, dit is mijn plan, stemmen jullie ermee in? Nou, gedaan. Wij hebben ook aan de brandweer gevraagd is één hoofdontsluiting via de Laan van Nieuw Groenhove voldoende voor jullie? Nee, dat is niet voldoende voor ons. Als we er een noodontsluiting bij kunnen krijgen, dan zou dat voor ons voldoende zijn. Dus hebben wij een noodontsluiting gemaakt op de Smitsweg met een brug die daarvoor berekend is. Dus, in feite is de wijk aangelegd met een hoofdontsluiting voor al het verkeer van de bewoners en een noodontsluiting voor de nood- en hulpdiensten als de hoofdontsluiting niet bruikbaar zou zijn. Lopende het project hebben wij een tweede noodontsluiting aangelegd in het Zuidpark. Daar loopt ook een fietspad.

Daar hebben wij een tweede noodontsluiting gemaakt die zowel voor de nood- en hulpdiensten maar ook bij een calamiteit voor de bewoners is te gebruiken. In de laatste artikel 40-vragen van de VVD en ChristenUnie/SGP is gevraagd, voldoet ook de rijtijden van de brandweer hier aan en dergelijke, wat net ook gevraagd werd door de bewoners. De brandweer heeft gereden op de Laan van Nieuw Groenhove en heeft gezegd, dat zit ruim binnen onze aanrijtijden van dertien minuten. Zij hebben ook gereden over de Smitsweg, via de Zeedijk, via de Rijksstraatweg Ook dat voldoet binnen de aanrijtijden. Ik heb het gewoon zwart op wit van de brandweer staan. Dat hebben ze ook gereden. Zij hebben ook gereden via de Smitsweg de noodbrug op, die via de Smitsweg, via de Laan van Braets te berijden is. Ook dat gaat gewoon goed. Met een brandweerwagen. Dat hebben ze mij gewoon allemaal aangegeven. Die rit hebben ze ook gemaakt. Er stond bij wijze van spreken één paal op de Smitsweg. Daar hebben ze aan gevraagd van mij, de paal staat niet echt in de weg, maar als je hem weghaalt is het voor ons nog makkelijker. Dus ook dat is gebeurd bij wijze van spreken. Dus ook de brandweer geeft gewoon aan, de hoofdroute is goed te bereiken. De noodroute via de Smitsweg is goed te berijden. Allemaal binnen de tijden die er voor staan. Dus dat is eigenlijk het verhaal wat ik altijd met de wethouder heb gedeeld en wat de wethouder heeft gedeeld met de commissie, bij wijze van spreken. Ook is er een onderzoek geweest in 2019 na diverse tijdelijke ontsluitingen of andere ontsluitingen wat de bewoners ook zeggen. Daar heb ik ook een rapport aan gegeven aan de wethouder. Dat heeft hij ook gedeeld in de commissie. Daar staat gewoon in wat de mogelijkheden zijn. Daar staan kosten tegenover natuurlijk en dat moet allemaal wel kunnen. Dus ja, dat is een beetje het verhaal van de wijk Wilgenwende.

De voorzitter: Ik zie, u bent klaar met uw verhaal? Ja, ik zag de heer Van Pelt volgens mij als eerste. Gaat uw gang. Kom ik daarna bij u, mijnheer Hartmeijer.

De heer Van Pelt: Ik heb een vraag voor de laatste spreker. Toen het project werd aangelegd, de wijk, is er voor gekozen om één zo'n ontsluitingsweg te maken en daarna dus twee noodwegen. Wat zijn de overwegingen geweest oorspronkelijk om dan één weg te kiezen, want dat lijkt dus later wat problematisch te zijn geworden?

Ambtelijke ondersteuning: Het punt is van de bewoners van onder andere de Zeedijk, de Wioldrechtse Zeedijk, die wilde geen autoverkeer op de Smitsweg wat, laat ik maar zeggen, via de Smitsweg, Kilweg, Zeedijk over de dijken ging rijden. Dus in feite is het bestemmingsplan ook zo gemaakt voor de wijk Wilgenwende dat er één hoofdontsluiting is voor het autoverkeer op de Laan van Nieuw Groenhove en uiteindelijk alleen voor noodontsluiting de Smitsweg mag gebruikt worden.

De voorzitter: Ik denk dat de heer Van Pelt, ja, wilt u nog?

De heer Van Pelt: Ja, het klinkt alsof het allemaal wat krap was ook.

De voorzitter: Dank u wel. En ik zag de heer Hartmeijer. Gaat uw gang.

De heer Hartmeijer: Dank, voorzitter. Ja, ik hoor inderdaad van de bewoners, hoor ik we moeten de oplossingen veel meer zoeken in die Laan van Nieuw Groenhove. Ik hoor de hulpdiensten kunnen via de Smitsweg. Dus mijn vraag is, wat is dan eigenlijk het meest logische om te doen? Is het dan die Smitsweg openzetten voor iedereen? Of moeten we veel meer, wat de bewoners aangeven, veel meer de oplossing zoeken bij die Laan van Nieuw Groenhove? Met andere woorden, is een toegang op de Smitsweg, is dat een logische route? Of is dat juist helemaal niet zo? Want ik zie in de memo van de wethouder, zie ik we, aan allebei de kanten zie ik alternatieven gepresenteerd. Dus dat blijft eventjes hangen bij mij.

De voorzitter: Ja, reageert u eens daar even op?

Inspreker: De bewoners van de Wioldrechtse Zeedijk hadden bezwaar tegen toegang tot de wijk via de Wioldrechtse Zeedijk, omdat men daar dus een hoop verkeer verwachtte. En daar kan ik me iets bij voorstellen, want die dijk is heel smal. Daar kom ik zo nog op terug als het gaat om brandweer. Via de Kilweg en de Smitsweg de wijk in, dan kom je dus niet op de Wioldrechtse Zeedijk. Daar zullen de bewoners dus ook nooit last van hebben. Het enige is dat de tunnel die daar ligt nu, is een fietstunneltje. Daar kun je niet eens met twee auto's elkaar fatsoenlijk passeren. Het is een fietspad, auto te gast. Daar is niet geschikt voor veel verkeer, maar je zou dat tunneltje groter kunnen maken. Dan heb je de problemen redelijk snel opgelost, redelijk kostefficiënt ook. Dat is één. Twee, nog even terugkomend op de eerdere opmerking over de hulpdiensten. Ik heb vanaf het begin af aan die rapportage een beetje betwijfeld. Ik fiets en rijd wel eens op die Wioldrechtse zeedijk. Daar kun je met geen mogelijkheid met twee auto's elkaar passeren. Als daar een brandweerwagen overheen rijdt en er komt een tegenligger, dan staat die stil. Ik zou werkelijk niet weten hoe iemand binnen de toegestane aanrijtijd over die route in de wijk kan komen. Dat lijkt mij, met de fiets hebben ze het misschien geprobeerd of met een scooter, maar met een brandweerwagen en dan ook bruggetjes die tweeëneenhalf meter breed zijn, haaks op een weg, met een brandweerwagen nemen. Ik zou ze het wel eens willen zien doen. En ik heb er sterk mijn twijfels over of dat inderdaad zo is uitgevoerd als werd geformuleerd net. Een alternatief is over de spoorlijn een nieuwe tunnel leggen. Of een spoorwegovergang, maar daar wordt niemand meer warm van tegenwoordig. Dus een nieuwe tunnel leggen richting de Laan van Europa. Ja, dat is een keus. Hou je het fietstunneltje en leg je een nieuwe tunnel. Of maak je het fietstunneltje wat groter. Maar je hoeft dus niet de bewoners van de Wioldrechtse Zeedijk te bezwaren met extra verkeer, want die komen daar dus helemaal niet. Dank u wel.

De voorzitter: Ik zie de heer Klerk van het CDA. Gaat uw gang.

De heer Klerk: Dank u wel, voorzitter. Ik heb een vraag. Ik hoor enerzijds sprekers zeggen van, alles is binnen de aanrijtijden van de hulpdiensten te bereiken. Anderzijds hoor ik geluiden van de bewoners van ja, maar bij een calamiteit, bijvoorbeeld op het spoor of op een omliggende weg dan sluit de politie de wijk af. Dan is mijn vraag, betekent dat dan echt dat de wijk dicht is? Dat je er dus echt niet meer uit kan? En is dat wel eens gebeurd?

Inspreker: En stelt u die vraag aan mij?

De heer Klerk: Ik denk dat ik hem aan de ambtelijke ondersteuning moet stellen of misschien een inwoner.

De voorzitter: Gaat uw gang.

Inspreker: Dat is een aantal keer gebeurd. Ik hoor jou zeggen twee weken geleden. Twee weken geleden hadden we een ongeval ergens op het eerste deel van de afrit van de N3 naar de Laan van Nieuw Groenhove. We hebben natuurlijk eerder dit jaar het incident op het spoor gehad. Dat incident, het ongeval op de Laan van Nieuw Groenhove, afrit N3, dat was een kwartier. Dat kunnen we met zijn allen wel redelijk overleven waarschijnlijk. Dat incident op spoor is meerdere uren geweest. En dat wordt natuurlijk wel een beetje vervelend als je naar huis wilt of de wijk uit moet voor werk of andere zaken. Laat staan hoe langer iets afgesloten is en onbereikbaar is hoe langer er dus ook geen hulpdiensten bij kunnen. En dan is het wel vervelend. En dan kom je een beetje bij het voorbeeld wat jij natuurlijk al noemde over een goederentrein met een lekkende wagon die daar een noodstop maakt en daar staat totdat het is opgelost. Ja, dan wordt het ook gewoon afgesloten en is het klaar. En nu liggen dan de paaltjes bij wijze van proef eruit. Dus dan kunnen we in principe, zonder dat er iemand met een palensleutel voorbij moet komen, kunnen we via de Kilweg eruit. En dan hebben we de rest net al benoemd over hindernissen die daar nog in liggen. Maar ja, dat.

De voorzitter: Ik zag een vervolgvraag van de heer Klerk aankomen. Gaat uw gang.

De heer Klerk: Ja, ik denk dat u hem al beantwoordde met uw laatste zin. Maar op het moment dat het gebeurt, zo'n scenario dat de wijk al op slot zit, kunnen inwoners dan ook niet via zo'n calamiteitenroute de wijk uit?

De voorzitter: Gaat uw gang.

Inspreker: Momenteel kan dat, omdat die paaltjes bij de meest noordelijke brug er nu uit zijn. Daar is van gezegd, we gaan dat op proef doen. Wat er gebeurt als die proef geslaagd is of faalt, met name als die faalt zijn we heel benieuwd naar de alternatieven die er dan liggen. Ten tijde van dat incident op het spoor, kon niemand de wijk uit. En dat is de aanleiding geweest om dat paaltje eruit te halen want ja, toen was toch wel gebleken dat het niet zo heel handig was dat het allemaal dicht was en er niemand ergens heen kon.

Ambtelijke ondersteuning: Mag ik daar nog een aanvulling op doen? Hij heeft het over de Noordbrug bij wijze van spreken. De zuidelijke noodontsluiting die is ook bereikbaar. De Laan van Braets en alle toe leidende wegen naar het Zuidpark, die leiden tot het fietspad, kunnen ook weer gebruikt worden bij nood en calamiteiten door alle bewoners. Dus wat dat betreft zijn nu dan bij noodgevallen twee ontsluitingen, noodontsluitingen voor bewoners.

De voorzitter: Ik zag eerst de heer Kuhlmann en daarna mag u.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Ik heb twee vragen. Eentje richting bewoners en eentje richting ambtenaren. De eerste vraag richting bewoners. Rondom de wijk zo'n aantal uren achter elkaar afgesloten. We hebben het even gehad over de hulpdiensten die met een sirene bij kunnen komen. Hoe zit het met, stel dat je een verloskundige nodig hebt. Zijn daar ideeën of zorgen over?

De voorzitter: Gaat uw gang.

Inspreker: We hebben natuurlijk daar in de wijk in het algemeen zorgen over als je in welke vorm dan ook zorg nodig hebt en dat kan een verloskundige zijn. Omgekeerd zijn er ook, weet ik, verloskundigen in de wijk, mensen die vrijwilliger zijn bij de KNRM of in andere zin een uitdruk moeten doen, waar dan op dat moment ook wel enige uitdaging ligt. Stel dat iemand voor de KNRM oproepbaar is en die moet voor, weet ik veel, een drenkeling of een vermist persoon even met spoed naar het boothuis, dan heeft hij ook een uitdaging.

De voorzitter: Dat was één van drie. Gaat uw gang.

De heer Kuhlmann: En de andere vraag, de laatste vraag richting de ambtenaar. Ik weet niet wie het beste kan beantwoorden. Maar het kwam net even aan de orde. Oorspronkelijk bij het ontwerpen van de wijk is dat volgens regels gegaan en dat begrijp ik. Tegelijkertijd horen we natuurlijk ook de zorgen van bewoners. En ik ben even benieuwd, even in de veronderstelling, we zouden er wat aan willen doen. Er liggen verschillende scenario's. Wat zijn in uw ogen de meest voor de hand liggende scenario's? Stel dat we als raad hier wat mee willen doen. Welke twee of drie opties zegt u van, denk daar als eerst aan?

De voorzitter: Wie mag ik het woord geven? Allemaal naar Henk, alle ballen op Henk.

Ambtelijke ondersteuning: In die memo die ik voor de wethouder heb gemaakt, daar staan een aantal varianten in. We hebben het, wat de heer al zei net, je zou bij wijze van spreken onder het spoor door kunnen. Je zou de Kilweg kunnen verbreden. Een aantal varianten. Ja, wat is het beste? Kijk, we hebben weleens een keer een vingeroefening gedaan op stadskantoor, de ontsluiting op Amstelwijck, onder het spoor door. Maar dan zit je met behoorlijke hoogte verschillen. Ik denk dat je, maar dat is mijn persoonlijke mening, misschien de Kilweg tunnel zou kunnen verbreden. Dat, dat misschien een mogelijke oplossing zou kunnen zijn. Maar nogmaals, ik ben de enige die dat zegt nu hier aan deze tafel, dus...

De heer Kuhlmann: Dank dat u dat doet, want ik begrijp dat dat een risico is. Heel veel waardering dat u dat doet. Dank u.

De voorzitter: Ik zie dat u graag wat wilt toevoegen. Gaat uw gang.

Ambtelijke ondersteuning: We laten Henk natuurlijk niet in zijn eentje. Ja, precies. Dit is de oplossing onder het spoor door. Daar komt natuurlijk een flink bedrag bij kijken. Dus op het moment dat je dat gaat doen en dat is zeker niet wat u zegt, gelukkig geeft u al aan, volgend jaar paal erin en opgelost. Dit zijn trajecten die met ProRail moeten worden georganiseerd en dan trekken we sowieso minimaal vijf tot tien jaar uit. De kosten zijn ook doorberekend van dat alternatief. Ik zeg nu even uit mijn hoofd dat, dat in 2019 op vijftien miljoen uitkwam. En de laatste raming die ik van ProRail kreeg, die was van een week geleden waarin ze zeiden, ten opzichte van 2022 zijn de kosten al met 30 procent gestegen. Dus als we dan 2019 even doortellen, dan komen we zo op het dubbele bedrag uit.

De heer Kuhlmann: Ik ben maar een eenvoudig jurist, geen hele sterke rekenaar, maar ik vind het wel een hele grote sprong van een verhoging van 30 procent. Dus als je iets wat 100 euro kost, dan 130 euro kost, naar het dubbele, naar 200. Kunt u dat nog even toelichten voor deze eenvoudige man?

Ambtelijke ondersteuning: Dat komt omdat we de, ik reken nu vanuit 2019. Toen stond deze kosten die stonden op vijftien miljoen. Als je dat vertaalt naar 2024, vijf jaar extra, en vorig jaar, twee jaar geleden was het al plus 30 procent. Dus als we hem zo door gaan tellen, dan komen we rond de vijfentwintig miljoen ongeveer uit. Nou kan ik ook niet heel goed tellen. Het is volgens mij geen geld dat wij allemaal op de plank hebben liggen. En het is natuurlijk aan uw raad hoe belangrijk u dat vindt.

De voorzitter: Helder verhaal. Zoals mijn zoon zou zeggen, kapot veel geld.

Ambtelijke ondersteuning: Ik wil graag nog één ding toevoegen, want ik hoor u ook zeggen als bewoners, dit is een op zichzelf staande wijk, dit is een echt autogerichte wijk en wij zijn bezig met het mobiliteitsplan, dat zit hierna in de sessie met de commissie en daarin wordt uw wijk ook genoemd. Daarbij zeggen we ook dat er goed gekeken moet worden naar wat voor voorzieningen er bij u in de wijk zijn. Dus die boodschap en de toegang van de verloskundige, die natuurlijk op de elektrische fiets iedereen gaat verloskundigen in 2040. Even gekscherend, maar het mobiliteitsplan moet worden uitgewerkt in wijkplannen. En dan is er ook in die wijkplannen aandacht voor deze problematiek. Ook wij snappen de zorg. En afgezien van dat er opties zijn waar flinke bedragen aan hangen, zijn er ook andere soorten opties. Dat betekent ook wel iets van het gedrag van de bewoners. Want als wij naar 2040 kijken, hebben we het liefste dat u allemaal gaat fietsen of lopen. Maar dan is het wel prettig als alles een beetje binnen handbereik is. Dat zijn allemaal onderwerpen waar we nog later met u in de wijk over in gesprek gaan.

De voorzitter: Dank u wel. U wilt daar even op reageren en dan geef ik daarna het woord aan de ChristenUnie/SGP die nog een vraag heeft.

Inspreker: Ja, ik wil nog wat reageren op de getallen die er genoemd zijn. Vijftien miljoen is op de achterkant van een sigarendoosje uitgerekend. Er is geen fatsoenlijke calculatie gemaakt. En dan worden we nu nog verder afgeschrikt met dertig procent, een verdubbeling. Dat komt op mij een beetje over, mensen, het bedrag is zo groot.

Vergeet het hele plan nou maar. Ik denk dat we ons niet, in het Engels noemen ze dat zo mooi scaremongering. Dat moeten we dus niet doen. Dus als we nou echt als raad zeggen van, dit is een situatie die wij niet in orde vinden, laten we dan eens een keer een fatsoenlijke berekening maken en niet met zulke grote bedragen gaan gooien dat iedereen gelijk denkt, dat gaan we niet doen. Want dat is al eerder gebeurd vijf jaar geleden en dan moeten we niet in dezelfde valstrik trappen nu weer. Als het inderdaad, het is infrastructuur, maar een tunneltje verbreden onder een spoor kost geen dertig miljoen. Echte nonsens, mevrouw. U moet dat echt een keer goed uitrekenen en dan de werkelijke kosten een keer voorleggen bij de raad en dan kunnen we beslissen van vinden we dit het waard of niet. Maar nu maakt u mensen bang op voorhand met iets wat misschien niet nodig is. En als het wel zo is, dan heeft u volkomen gelijk, maar het is nooit echt serieus goed gecalculeerd.

De voorzitter: Uw pleidooi is helder dat u graag een volledige berekening zou willen zien als dat eventueel besproken zou worden. Mijnheer Laban, gaat uw gang.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. Even een vraag aan de ambtenaar. We hebben gezien in de brief die erbij zat van de wethouder, of tenminste de beantwoording daarvan aan onze fracties, dat er een proef wordt genomen nu met de sleutelpalen die verwijderd worden. Ik hoorde net de bewoners ook zeggen dat als er een calamiteit is en hulpdiensten en bewoners komen elkaar tegen op de wijk dan gaan we een probleem krijgen. Is er ook nagedacht over dat één punt is voor toegang hulpverlening en de andere kant voor uitgang bewoners? En is dat ook kenbaar gemaakt of iets?

De voorzitter: De vraag is helder, gaat uw gang.

Ambtelijke ondersteuning: De basis voor de nood- en hulpdiensten waarbij het plan is gemaakt is dat voor hun de brug eigenlijk de route is, dat is één. Dat in latere situatie die zuidelijke noodsluiting erbij is gekomen, dat is dan een plus voor de bewoners en daar zouden de nood- en hulpdiensten ook gebruik van kunnen maken. Is er aan de zuidelijke kant van Wilgenwende wat aan de hand, zouden ze in de zuidzijde erin kunnen rijden. En is er aan de noordelijke kant wat aan de hand, dan kunnen ze in de noordelijke zijde. Kruisen ze elkaar? Ja, dat zou ik niet weten. Dat zou kunnen, maar dat hoeft ook niet zo te zijn. Dus ja, dat kan ik ook niet zeggen.

De heer Laban: Nee, ik begrijp dat u het niet kan zeggen, maar stel dat er een grote brand ontstaat, dan kan ik me voorstellen dat veel inwoners van de wijk eigenlijk eruit willen om daar vandaan te zijn. Dan zou het heel vervelend zijn natuurlijk als inderdaad bijvoorbeeld Wioldrechtse Zeedijk of de Smitsweg de brandweer vast komt te staan, omdat de bewoners eruit willen en de brandweer er niet in kan. Dan zou het door het te reguleren, dit is de ingang voor de hulpdiensten en dat is de uitgang voor de bewoners zou slimmer zijn, denk ik.

De voorzitter: Het ligt er ook aan waar het brandje is, denk ik. Maar gaat uw gang.

Ambtelijke ondersteuning: Dat zou een mogelijkheid kunnen zijn. Dat zouden we nog eens een keer kunnen communiceren met de nood- en hulpdiensten. Kijk, de Smitsweg, die kunnen we niet breder maken dan hij nu is. Die is vier, viereenhalf meter breed. Nou, dat, dat is al een gegeven. Daar zijn geen passeerstroken mogelijk, want dan moeten we het water gaan dempen. Dat gaat gewoon niet gebeuren. Maar we zouden het mee kunnen met de nood- en hulpdiensten, om dat te communiceren. We hebben een brief gemaakt voor alle bewoners. Dit is de wijk Wilgenwinde met alle parkeer- en verkeersregels en de noodroutes. Er zou nog eens een keer in de toekomst misschien een nieuwe brief kunnen komen, als de wijk helemaal klaar is in 2025, dat we dat nog eens een keer opnieuw communiceren.

De voorzitter: Ik zie de heer Gündogdu van Op ons Eiland. Gaat uw gang.

De heer Gündogdu: Voorzitter, dank u wel. Om te beginnen wil ik de insprekers enorm bedanken dat ze dit onderwerp weer onder de aandacht van de gemeenteraad brengen, want we hebben er inderdaad veelvuldig over gesproken. Ik wil even het volgende weten, u geeft terecht aan dat u zich zorgen maakt enerzijds over de calamiteitenroute en anderzijds ook wel over de enige toegangsweg tot de wijk. Als u een keuze zou moeten maken, aanpassen of aanpakken van de calamiteitenroute of aanpassen van de verbindingsweg of een nieuwe verbindingsweg of iets dergelijks. Waar zou uw voorkeur naar uitgaan met de wetenschap dat we vanuit het verleden ook horen en ook zojuist is bevestigd dat het enorm kostbaar is om een nieuwe aanvoerweg in te richten?

De voorzitter: Heeft u de behoefte om een voorkeur uit te spreken? Gaat uw gang.

Inspreker: Daar ligt in de wijk een klein beetje de mening in het midden, als ik het zo mag zeggen. Als je kijkt naar de reguliere gang van zaken, dan kunnen we de wijk best goed in en uit. Dan is het af en toe een beetje dringen bij die linker kruising met de Kilweg, zeker rond de tijd dat de kinderen naar school gebracht worden en daar ook veel fietsverkeer is. Voor de rest is dat goed te doen. Dus ga je dan kijken, waar is het voor nodig? En als het om kosten gaat dan kan je twijfelen van, een oplossing in de bestaande infrastructuur is dan het meest haalbaar. Waarbij we net ook al aangestipt hebben dat die infrastructuur ook vrij beperkt is. De Smitsweg is vrij smal, de Wioldrechtse Zeedijk daar moet ook een brandweerauto niet een tegenliggende bewoner hebben. Dus dat heeft zeker ook gevaren. Dus als het gaat om een hele degelijke oplossing dan kom je wel bij iets nieuws of iets aanpassen ergens. Is daarmee de vraag beantwoord? Dat is ons ook nog steeds.

De voorzitter: Ik kijk even rond. Mijnheer Bootsman, gaat uw gang. GroenLinks.

De heer Bootsman: Dank, voorzitter. Ik heb nog een hele technische vraag over dat tunneltje op de Smitsweg. We hebben het nu steeds over verbreden, maar in het memo uit 2019 zie ik dat er ook een hoogtebeperking is. Dus is de hoogte dan ook niet een probleem in dat tunneltje?

De voorzitter: De vraag gaat naar?

De heer Bootsman: Ik denk dat de ambtelijke ondersteuning dit het beste weet.

De voorzitter: Gaat uw gang.

Ambtelijke ondersteuning: Ja, het is nu echt een fietstunneltje. De brandweerauto kan er ook niet doorheen. Het zijn echt personenauto's die er doorheen kunnen. Dus willen we hem gewoon helemaal maken zoals hij zou moeten zijn voor alle verkeer dan moet hij verbreed en verdiept worden. En dan kom je toch uit in die grote bedragen.

De heer Kuhlmann: Naar aanleiding van het laatste, toch nog heel even over die fietstunnel. Met alle verkeer, zoals hij natuurlijk zojuist genoemd wordt, die snap ik. Als je natuurlijk ook met een vrachtwagen er doorheen of een brandweerauto. Maar dan kijk ik ook naar de bewoners. Ik vermoed dat de meeste bewoners een gewone personenauto hebben. En dat het met alleen verbreden, dat daarmee ook al een goede slag wordt gemaakt. Zie ik dat goed of vergis ik me daarin?

De voorzitter: Gaat uw gang.

Inspreker: Dat zie jij goed. Er zijn enkele die rijden wellicht voor hun beroep een bestelbus, dan is de vraag of die erdoor past. Maar de meeste rijden met een personenauto, dus die gaat daar gewoon doorheen. Mag ik meteen een aanvullende vraag stellen? Dat gaat even over de aanrijroute van hulpdiensten. We hebben net gezegd dat de meest noordelijke brug dat die eigenlijk bedoeld is voor de hulpdiensten in basis. Als een brandweerauto niet door die tunnel kan dan zal hij te allen tijde via de Wieldrechtse Zeedijk komen, toch? Is het dan niet veel slimmer om te gaan zeggen dat via die dam die in het park ligt, dus ter hoogte van de Wieldrechtse Zeedijk, dat dat een veel betere plek is voor de hulpdiensten om dan de wijk in te komen, want die is wat ruimer te nemen en vanaf daar ben je net zo snel aan de noordzijde van de wijk als dat je via de Smitsweg bent via dat relatief krappe bruggetje, in mijn optiek.

De voorzitter: Ik geef u het woord.

Ambtelijke ondersteuning: Dat begrijp ik. Maar goed, die tweede noodontsluiting was echt een bonus ten opzichte van het plan. Dat was er eigenlijk eerst niet. Dus die dam, inderdaad, dat is een goede voor de nood- en hulpdiensten. De brug is gewoon berekend voor die loodware voertuigen en die breedte. Dus dat moet gewoon kunnen. Tuurlijk kan ik dat communiceren. Maar de basis is bij een brandje is dat te allen tijde de nood- en hulpdiensten altijd via de Laan van Nieuw Groenhove zullen komen. En alleen bij een calamiteit, als heel dat ding, de Laan van Nieuw Groenhove, vaststaat, dan zal hij via die brug komen.

De voorzitter: Gaat uw gang.

Inspreker: Ik wil graag nog wat aanvullen op een eerdere vraag over inderdaad weer de hulpdiensten.

Als de Laan van Groenhove geblokkeerd is, of de N3, de afrit, en soms gebeurt het al eerder op de Copernicusweg al, dan moeten de hulpdiensten met die grote wagens over die Wioldrechtse zeedijk, die eigenlijk helemaal niet geschikt is voor gewoon autoverkeer, laat staan voor vrachtverkeer en dat soort dingen. Dus het is wel heel belangrijk om te zorgen dat als die mensen die kant op komen, dat ze niet met tegenliggers worden geconfronteerd van mensen die de wijk uit willen, want dan staat alles vast. Dus toch wel verzoek aan de verantwoordelijke ambtenaren om met de hulpdiensten een protocol af te spreken. Dat als mensen de wijk uit willen, dat ze dan via de Kilweg de wijk uit moeten zodat de Wioldrechtse Zeedijk vrijgehouden wordt voor de hulpdiensten. Zodra er maar een paar mensen de andere kant op gaan rijden, staat gelijk alles vast en kan er ook niemand meer, kunnen de hulpdiensten de wijk ook niet meer bereiken. Ik denk dat, dat met een protocol, dan zal de politie wel moeten assisteren om mensen weg te sturen. Nee, niet rechts, jij gaat links als je de wijk uit wilt. Als we dat niet regelen, wordt het een chaos, want het zijn allemaal wegen die niet geschikt zijn voor zoveel verkeer en laat staan voor dat soort grote voertuigen. Dus verzoek in de tussentijd, zolang er geen tweede ontsluiting is, om in ieder geval te zorgen dat het ook een keer geoefend wordt. Hoe doen we dat dan? En laat er dan een paar van de bezorgde bewoners een keer zo'n rit meegaan en zeggen, laat het dan eens zien. Want dit onderwerp blijft maar terugkomen. De ambtenarij zegt, we hebben het getest en het is goed. Bewoners zeggen, we geloven het niet. En heb je al hier aan gedacht, heb je al daar aan gedacht. Wat is er nou mis mee om het dan een keer als calamiteitenoefening te doen?

De voorzitter: Ik zie een reactie van de heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Ja, ik vind dit een goed idee van de heer Martens. En ik zie toevallig dat de wethouder ook op de publieke tribune zit. Ik weet dat het misschien een klein beetje buiten de orde is, maar ik zat te denken als we misschien hier meteen een soort toezegging zouden kunnen krijgen van, zo'n crisisplan wordt naar, zoiets wordt opgesteld, want ik denk dat het een hele goede gedachte is van even een beetje met elkaar, van nou, wat zijn nou slimme routes? Wie gaat waar naartoe? Zou daar naar gekeken kunnen worden en kan dat vervolgens ook naar de raad gestuurd worden?

De voorzitter: Uw punt is duidelijk. Deze commissie is ook bedoeld om dit straks mee te nemen naar de oordeelsvormende sessie over het mobiliteitsplan 2040. En wellicht kunt u dan de wethouder ook direct hiernaar vragen, want hij heeft volgens mij goed meegeluisterd, ondanks dat hij op zijn telefoon zat. Dus ik denk dat, dat straks ter sprake kan komen. Dan kijk ik nog even rond, want ik wilde weer achterover gaan zitten, maar ik ben de voorzitter, bedenk ik mij nu ineens. Hebben wij, of althans jullie als commissie, voldoende opgehaald uit dit gesprek om dit mee te kunnen nemen naar de vergadering die hierna komt over mobiliteitsplan 2040? Mijnheer Hartmeijer.

De heer Hartmeijer: Ik heb eigenlijk nog wel behoefte aan meer informatie, technische informatie.

Als ik hier, dat moet ik even goed uitleggen, als ik hier naar het kaartje kijk, de bovenkant van de wijk naar de Smitsweg toe, die toegangsweg als je die open zou stellen voor autoverkeer en als je dan het tunneltje van de Kilweg alleen voor personenauto's zou ombouwen, wat dat kost? Is dat, want dat is nu een fietstunnel en daar moet je dan personenauto's...

De voorzitter: Mijnheer Hartmeijer, wat ik zojuist heb gehoord, althans dat denk ik gehoord te hebben, is dat het een echte daadwerkelijke berekening nog niet gemaakt is. Dat er wel een bedrag is genoemd, maar dat we dat eigenlijk niet precies weten. Dus ik denk dat, dat antwoord nu niet gaat komen.

De heer Hartmeijer: Ik bedoel ook niet dat het antwoord nu gaat komen, maar dat kunnen we misschien uitzetten, dat dat schriftelijk naar ons toe komt.

De voorzitter: Ja, ik zit even te kijken. Dat kunnen we op die manier, dan zetten we ze aan het rekenen. Dat gaan we doen. Kijk ik nogmaals rond, dan is dit nog een goede vraag geweest. Want dat komt dus terug, krijg ik net te horen. En dan kijk ik nog één keer rond of er daadwerkelijk nog vragen zijn of vanuit de sprekers die zeggen, ik wil dit echt nog eventjes gezegd hebben, want we zijn op tijd klaar. Maar misschien dat u vanavond thuis zit en denkt, had ik dit nog maar gezegd. En zo niet, dan denk ik dat we nu gaan afronden. Dan nodig ik u uit om nog eventjes te blijven straks om te kijken bij het mobiliteitsplan, want ik heb het idee dat er een aantal fracties iets over gaan zeggen over deze casus. En dan wil ik u uiteraard hartelijk danken voor uw inbreng. En wens ik u bij deze alvast een hele fijne avond. En jullie allemaal tot straks.

4. Vaststellen Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 - Raadsvoorstel

5. Plan van aanpak "Richting geven aan bereikbaarheid" - Raadsinformatiebrief

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

Aanwezig:

Dhr. Aarden (Partij voor de Dieren)
Dhr. Damen (Partij van de Arbeid)
Dhr. De Feijter (ChristenUnie/SGP)
Dhr. Gorter (Op ons Eiland)
Dhr. Hartmeijer (SP)
Mevr. Jager (Beter voor Dordt)
Dhr. Klerk (CDA)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Dhr. Laban (ChristenUnie/SGP)
Dhr. Van der Meer (GroenLinks)
Dhr. Van Pelt (Forum voor Democratie)
Dhr. Roggekamp (Gewoon Dordt)
Dhr. Safranti (DENK)

Dhr. Van der Spoel (Fractie Van der Spoel)
Dhr. Stolk (VSP)
Dhr. De Vries (VSP)
Dhr. Wringer (Beter voor Dordt)

Portefeuillehouder: Dhr. Van der Linden

Overige aanwezigen: Mevr. Platenkamp (ambtelijke ondersteuning)

De voorzitter: Goedenavond. Heren en dames. Dames, dames, ja, twee zie ik er. Achter me zitten er ook nog een aantal. Is dit, mobiliteitsplan, is dat nou nog steeds zo'n conservatief onderwerp dat alleen...Maar goed. Heb ik het stuk gelezen? Mijnheer Van der Linden, ik kan u vertellen dat ik het stuk wel gelezen heb. Dat heb ik in de eerdere fase ook gedaan. Volgens mij weet u wat mijn oordeel daarover was. Dat is verder op dit moment niet relevant. Goed. Wij zijn hier bijeen om het mobiliteitsplan 2040 te bespreken met elkaar, oordeelsvormend. En daaraan hangt tevens de raadsinformatiebrief over het plan van aanpak richting geven aan bereikbaarheid. Ik heet jullie daarbij nogmaals van harte welkom. Ik ga een rondje maken. En dan begin ik links met de heer Van der Linden, welkom. Mevrouw Platenkamp. De heer Damen van de PvdA. De heer Van der Spoel van Fractie Van der Spoel. De heer Gorter van Op ons Eiland, de heren De Vries en Stolk van de VSP. Mevrouw Jager en de heer Wringer namens Bvd. De heer Van Pelt namens FvD. Ik kan alle eigen namen uitvoerig vertellen. De heer Safranti namens DENK. Daar kwam ik nog wel uit hoor, mijnheer Roggekamp van Gewoon Dordt. De heren De Feijter en Laban van de CU/SGP. De heer Hartmeijer, SP. De heer Aarden namens de PvdD. Nou moet ik het ook consequent doen. De heer Kuhlmann namens de VVD. De heer Van der Meer heeft geen bordje. Goed, geeft niet, want ik weet dat u de heer Van der Meer bent van GL. En de heer Klerk van het CDA. En dan heb ik naast mij de heer Den Boer namens de griffie. Hoe kort ik dat nou weer af? Nou, niet. Nee. En voor degene die mij niet kent, ik ben Irene Koene. Er is een quorum, even voor de heer van de griffie. En dus kunnen wij deze vergadering ook met gerust hart gaan starten. De reden van deze vergadering, op 4 juni is het mobiliteitsplan beeldvormend besproken en de commissie heeft toen besloten om toch nog een oordeelsvormende bespreking eraan te wagen met de volgende politieke vragen. En ik ga ze echt even opnoemen, omdat dat de vragen zijn waarop u zich baseert zometeen in uw woordvoering. Eén, is dit plan de beste manier om bereikbaarheid te regelen? Welke aanpassingen zijn eventueel nodig? Twee, is in dit plan voldoende ruimte voor bewoners die afhankelijk zijn van de auto? Drie, zijn de doelstellingen rondom STOMP ambitieus genoeg? Vier, wordt er in het plan niet teveel aandacht besteed aan monitoring? Zijn de kosten hiervoor evenredig? Vijf, welke andere effecten kennen de voorgestelde maatregelen om de doelen te bereiken? Zes, biedt het STOMP-principe voldoende kaders om de problematiek in de hele stad het hoofd te bieden? En zeven, wat vindt de commissie van de recreatieve fietsroute door Natura 2000 gebied? En daar heeft u dan ook allen een concept over ontvangen van de PvdD, oftewel de Partij voor de Dieren. Wij doen het als volgt, zoals altijd in een oordeelsvormende vergadering. We krijgen eerste termijn met de woordvoeringen van de fracties. Daarna zal de wethouder reageren. Tenminste, dat hopen we dan.

En in de tweede termijn kunt u een kort standpunt innemen. Daarna gaan we weer kijken wat we dan gaan doen. Wie mag ik het woord geven? Mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u wel, voorzitter. Om met de eerste politieke vraag te beginnen, dit is in onze ogen niet het beste plan om de bereikbaarheid te regelen en er zijn aanpassingen nodig, ik zal er een aantal noemen. Het voorstel om de Krispijntunnel af te sluiten voor autoverkeer, dat is geen goed idee, dat moet wat op '...'. Hetzelfde geldt voor het voorstel om de zero-emissiezone uit te breiden. Datzelfde geldt ook voor het voorstel op het idee uitbreiding van betaald parkeer. Dat moeten we, wat ons betreft, namelijk alleen op verzoek van bewoners in een duidelijk afgebakend gebied. En we zijn er tegen om dat als beleidsdoel op te nemen in het mobiliteitsplan. We kijken ook kritisch naar het voorstel om eenrichtingsverkeer in te voeren in Reeland en het Land van Valk, het veranderen van de verkeerscirculatie. We kijken kritisch naar het voorstel om een knip in te voeren in de Zuidendijk tussen de Schenkeldijk en Stevensweg voor autoverkeer. Ik vind het heel belangrijk dat het sportpark ook goed bereikbaar blijft met de auto. We vinden ook dat er een aanpassing nodig is in het mobiliteitsplan zoals dat is voorgesteld voor wat betreft de uitbreiding van 30 kilometer wegen. Maatwerk op uitdrukkelijk verzoek van de meerderheid van bewoners in de straat. Dat is wat ons betreft prima, maar een beleidsmatige deken van 30 kilometer over de hele stad is een slecht idee. Een ander iets waar we ook wel onze vraagtekens bij hebben is het voorstel uitbreiding van de regeling OV voor minima. Is het niet zinniger om in het OV te investeren op een manier dat iedereen daarvan profiteert en niet alleen minima? Dan, even kijken, bij de andere vragen. Ik wil er ook even één positieve noemen. Het is heel goed dat er wordt gekeken naar, en er zitten er natuurlijk meer in, maar eentje aanstippen, ongelijkvloerse kruisingen op de Laan der Verenigde Naties om de doorstroming en de veiligheid te verbeteren. Dan een andere aanpassing die nodig is, iets wat er nu ontbreekt of onvoldoende in staat. Dat heeft te maken met het onderwerp van eerder vanavond, Wilgenwende. Een betere ontsluiting, een tweede ontsluitingsroute voor Wilgenwende hoort wat ons betreft ook als gewenste toekomstige ontwikkeling thuis in het mobiliteitsplan. En voorzitter, als u mij toestaat, wil ik dit even heel gebruiken om te vragen om een toezegging van de wethouder op het terrein van ook Wilgenwende. Namelijk het verzoek van bewoners, een plan om goed te kijken in het geval van calamiteit welke route voor de hulpdiensten de wijk in, welke route voor bewoners de wijk uit. Kwam bij het vorige onderwerp ter sprake, zou de wethouder willen toezeggen om dat uit te werken en dat te communiceren met bewoners? Dan ten slotte wil ik ook graag ingaan op punt zeven. Het conceptamendement van de Partij voor de Dieren, het voorstel, die wil namelijk het voorstel voor een recreatief fietspad tussen het Biesbosch centrum en de Kop van 't Land schrappen, omdat dat de natuur zou verstoren. Wij zijn niet heel enthousiast over dit amendement. Ik kan me overigens wel iets voorstellen als het gaat om wanneer je prioriteiten stelt en kijkt welk fietspad je als eerste gaat aanpakken, verbeteren, dat je dan prioriteit geeft, voorrang geeft aan urgente verbetering van fietspaden binnen de bebouwde kom, tussen wijken en daarna in tweede instantie aan de slag gaat met verbeteren van het recreatieve netwerk. Dus tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Van der Meer zag ik daarnet ook al. Gaat uw gang.

De heer Van der Meer: Dank u wel, voorzitter. Het goed regelen van mobiliteit in onze gemeente is nodig, niet alleen voor de bereikbaarheid, maar ook voor de leefbaarheid, aantrekkelijkheid, gezondheid, klimaat en natuur. Dat impliceert twee dingen in onze ogen, namelijk dat al die belangen bij elke maatregel en beslissing met betrekking tot mobiliteit worden meegewogen. Dus als je het bijvoorbeeld hebt over het creëren van parkeerplaatsen op bepaalde plekken, maak ze dan meteen half verhard, zodat het ook past in klimaatadaptatie en dat soort dingen. Tweede voorwaarde is dat het STOMP-principe voortvarend wordt doorgevoerd, inclusief de daarin vervatte prioriteiten. Dat was een van de politieke vragen. We maken ons zorgen over het, we vinden het prima zoals dat is ingestoken, maar we maken ons zorgen over het tempo waarin het gerealiseerd kan worden en denken dat daarom nog mogelijk een aantal intensiveringen van het beleid nodig zijn. We zitten hier in een...

De voorzitter: Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Ik zou GroenLinks graag een vraag willen stellen, omdat ik dat laatste niet helemaal begrijp. Wilt u dat het juist sneller gaat of, wil GroenLinks juist dat het sneller gaat? Of maakt GroenLinks zich zorgen dat het te snel gaat?

De heer Van der Meer: Ik vermoed dat u het antwoord vermoedt. Gezien het ruimtebeslag dat mobiliteit nu vergt, gezien de groei van de stad die we voor ogen hebben, gezien het feit dat als we niks doen de groei van het autoverkeer met hetzelfde percentage zal toenemen als de groei van de stad. Dat fietsverkeer ook zal groeien, maar minder, en dat het OV achteruit gaat. Dat is lijnrecht in tegenspraak met het STOMP-principe. Dus zijn allerlei maatregelen nodig om dat te versnellen, simpelweg om een leefbare stad met voldoende ruimte voor andere dingen. Want de openbare ruimte is niet alleen voor auto's, is niet alleen voor vervoer, maar is voor allerlei andere zaken.

De voorzitter: Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Dank u wel. Dan zou ik GroenLinks toch willen vragen, 2040 klinkt heel ver weg. En ik moet toegeven, als ik denk aan dertig jaar geleden, dan denk ik aan de jaren zeventig, maar we zitten inmiddels in 2024, dus dat klopt ook niet helemaal meer. 2040 is over zestien jaar. Hoe denkt GroenLinks, in hemelsnaam, hoe zouden we dit dan kunnen versnellen? Heeft GroenLinks daar concrete voorbeelden van hoe dit versneld kan worden zonder dat de stad in paniek is?

De heer Van der Meer: Daar wou ik op komen. Daar moet je natuurlijk goed over nadenken. En ik zal niet zeggen dat ik dat in één keer kan garanderen dat, dat goed gaat. Maar ten opzichte van het mobiliteitsplan of in de uitvoering van het mobiliteitsplan zijn allerlei intensiveringen mogelijk. Eén punt is verdere intensivering van het openbaar vervoer. Vrijmaziger, frequenter, betrouwbaarder en betaalbaar. Dat zijn voorwaarden om dat STOMP-principe echt goed te kunnen realiseren. Daar kun je als gemeente niet alles aan doen, maar wel wat. Je kunt daarover in overleg gaan met provincie, andere instanties, vervoersondernemingen en zo meer. Tweede is dat heel erg belangrijk is natuurlijk, de keuzes die mensen maken, dus noem het maar gedragsverandering. Dat is hartstikke hard nodig, wil je echt van STOMP iets realiseren.

Dus dat betekent dat we campagnes moeten voeren, maar dat we het ook aantrekkelijk moeten maken door de ruimtelijke inrichting om meer fietsen te gebruiken en minder de auto. Zeker in de binnenstad. Dus daar moet je ook met parkeerbeleid op inspelen. Derde is dat het, de heer Kuhlmann heeft al iets over 30 kilometer gezegd, ik zou het omgekeerde over 30 kilometer zeggen. Het is ongeloofwaardig dat in Dordrecht niet kan wat in steden als Rotterdam, Amsterdam, Parijs wel kan. Aanrijtijd en hulpdiensten, daar zijn oplossingen voor. Die worden zelfs in de nota genoemd. Meer uitrukpunten bijvoorbeeld. Daar kun je ook meer aan doen. Daarmee wordt tegelijkertijd de reistijd met andere vervoermiddelen dan de auto in de stad korter. Dus dat zijn allemaal maatregelen die je kunt nemen. De laatste die ik wil noemen is op het gebied van logistiek.

De heer Safranti: Voorzitter.

De voorzitter: Ja, de heer Van der Meer is nog aan het reageren op de heer Van der Spoel, vandaar dat u nog het woord niet had gekregen. Even een momentje.

De heer Van der Meer: Ja, oké. Ik heb daarmee overigens ook met name een groot deel van mijn woordvoering gedaan. De laatste maatregel die ik wil noemen, of laatste domein, is logistiek. Er gaat nu heel veel over de weg en over het spoor. Het water biedt interessante mogelijkheden in Dordt, zowel wat betreft het ontlasten van weg en spoor, als wat betreft het daarin investeren om dat duurzamer te maken, het vervoer over water. Daar ligt een gouden kans voor de maritieme maakregio die we zijn. Dus het zijn allemaal dingen die je verder uit kunt werken, uit moet werken. We hebben nog een beetje tijd, u heeft het over zestien jaar, nou dat is korter dan u denkt. Maar laten we het hier vooral met elkaar over hebben om die versnelling zo goed mogelijk te maken. En dat is, denk ik, voor iedereen aantrekkelijk. We komen tot een gezondere stad. We komen tot een stad die meer publieke ruimte voert, andere activiteiten dan alleen autoverkeer biedt. En we krijgen het in feite rustiger, gemakkelijker en de tijd om in de trein een boekje te lezen.

De voorzitter: Dank u wel. Ik zou bijna zeggen tot zover de zendtijd van politieke partijen. Mijnheer Safranti.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, ik wil GroenLinks toch een en ander vragen, want elke keer begrijp ik dat ze dus heel snel natuurlijk naar die 2040 gaan, dat het allemaal niet snel genoeg gaat. Alleen als je dan vraagt of ze dus alternatieven hebben, bijvoorbeeld, want de heer Van der Meer die gaf zelf ook aan van, we moeten ook naar het parkeergaragebeleid gaan kijken en alle andere problematiek rondom autoluwe binnenstad. Maar als je dan vraagt van, waar denk je dan aan? Daar hoor ik dus GroenLinks nooit iets concreets daarover vertellen. Dat is één. STOMP-principe prima, alleen wij zijn een stad natuurlijk die aan het groeien zijn en ambitie heeft om naar honderdveertigduizend te gaan. Hoe kijkt GroenLinks in dit geval richting de automobilist die dus toch de auto of auto's mee willen nemen naar de stad?

De heer Van der Meer: Ja, als ik daarop mag reageren, voorzitter, het is juist omdat we willen groeien dat is één van de redenen waarom het zo noodzakelijk is om die modal shift, zoals dat in goed Nederlands, met excuus aan de voorzitter, wordt genoemd, te realiseren. Want anders slipt de stad gewoon dicht. Nog even afgezien van alle milieu- en klimaatvraagstukken en leefbaarheidsvraagstukken, het kan gewoon niet. Dus juist als we willen groeien moeten we investeren in alternatieve vormen van vervoer en echt die shift naar openbaar vervoer, deelvervoer, fietsen en wandelen maken.

De heer Safranti: Ja, en zo ver komt u elke keer, en dan is het natuurlijk, waar denkt u dan aan? Nou, dat is de volgende vraag.

De heer Van der Meer: Ja, je kunt aan allerlei concrete dingen denken. Ik zit hier om oordeel te vormen. Ik heb het nog niet. Dit is een oordeelsvormende sessie, dus ik heb wel een aantal ideeën waar ik graag anderen over wil horen. Bijvoorbeeld betaald parkeren in de hele stad. Bijvoorbeeld zoveel mogelijk 30 kilometer. Bijvoorbeeld minder parkeren op straat. Ik noem maar een paar dingen die allemaal passen in dit patroon en die allemaal zouden kunnen helpen. Een campagne om mensen te verleiden door ze een keer gratis in het openbaar vervoer te laten of wat dan ook. Hoe aantrekkelijk dat kan zijn. Meer investeren in deelauto's, deelscooters. Staat nu weer onder druk, maar daar is een hoop kansen om daar wat mee te doen.

De voorzitter: Laatst keer, mijnheer Safranti.

De heer Safranti: Ja, inderdaad, Ik ben blij dat de heer Van der Meer eindelijk een aantal concrete dingen heeft genoemd. Daar schrok ik een beetje van trouwens. Ja, zeker. Want als burger zijnde, als ik dit hoor, wat een raadslid of een partij, hierover denkt, één ding, ik kom hier niet meer. Waarom? U beperkt in principe alles door parkeer, dus de hele stad betaald te parkeren. Andere beperkingen, minder garages, minder parkeerplaatsen. Dus ik zou als buitenstaander hier niet komen wonen.

De heer Van der Meer: Het tegendeel is het geval.

De voorzitter: Dat was een opmerking en geen vraag. Mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Ik heb nog een vraag naar aanleiding van de woordvoering van de heer Van der Meer van GroenLinks. Ik hoorde hem zeggen van ja, goed, het wordt voor iedereen aantrekkelijker. En tegelijkertijd maak ik me, denk ik van, maar hoe kijkt je dan naar, hoe kijkt de heer Van der Meer dan naar...Want hij noemde ook, er komt meer autoverkeer. Terechte constatering. Maar de heer Van der Meer heeft natuurlijk ook goed naar dit plan gekeken en ziet dan dingen, allerlei dingen erin staan zoals afsluiten van de Krispijntunnel, afsluiten van andere wegen. Daarmee komt de hele boel vast te staan. Hoe is dat te rijmen met het idee dat het voor iedereen aantrekkelijker wordt? Zo wordt het toch voor een hele groep mensen een heel stuk onaantrekkelijker. Mensen komen enorm vast te staan.

De voorzitter: Mijnheer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Is dit een vraag? Dan reageer ik daar graag op. Inderdaad, als iedereen hetzelfde gedrag blijft vertonen, dan komt het vast te staan. Niet door die maatregelen, maar gewoon doordat er veel te veel auto's in de stad komen. Het is dus nodig om dat mobiliteitsgedrag te veranderen. Als we daar niet op inzetten, als we gewoon simpelweg accepteren dat iedereen op dezelfde manier van A naar B blijft gaan, dan kom ik niet meer in de stad, want dan kan ik de straat niet meer oversteken.

De voorzitter: Aanvullend?

De heer Kuhlmann: Ik denk dat we het met elkaar eens zijn voor wat betreft dat het belangrijk is om te investeren in goede fietspaden, in goede OV-verbindingen. Maar het idee dat je problemen, omdat het druk op de weg is, gaat oplossen door allerlei straten af te sluiten, de heer Van der Meer heeft me nog niet overtuigd. Misschien wil hij nog een poging wagen, maar ik snap het werkelijk niet dat iemand zo kan denken.

De heer Van der Meer: Ik loop nog graag een keertje, want we wonen vlak bij elkaar, met de heer Kuhlmann terug om hier nog eens wat dieper over door te praten.

De voorzitter: Helemaal goed. U was klaar verder met uw woordvoering?

De heer Van der Meer: Nog één opmerking maken over de motie van, het amendement van de Partij voor de Dieren. Wij zijn wel van oordeel dat in het Natura 2000 gebied natuur absoluut voorrang moet hebben op andere activiteiten en belangen. Ik kan niet helemaal overzien hoe storend voor het natuurgebied dat fietspad zou zijn, dus daar hoor ik ook graag de inzichten van anderen over voordat wij daar een definitief oordeel over hebben.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Volgens mij heeft de heer Stolk nog wel een vraag aan u.

De heer Stolk: Ja, ik heb eigenlijk drie kleine notities gemaakt. Dat wil zeggen de 30 kilometerzone in Rotterdam. Heeft u ook een idee hoeveel straten daarvan afgesloten zijn? En u heeft het eigenlijk ook gehad over de brandweer. Daar doen we nog een brandweerpost bij. Wie gaat dat betalen en kunnen we dat wel betalen in deze situatie? En de derde opmerking en eigenlijk ook vraag is, zit er ook ruimte voor de ouderen met het mobiliteitsplan waar u het nu over heeft? Want ik ben het helemaal met de heer Kuhlmann eens dat daar helemaal geen ruimte voor is. Dus dat waren mijn vragen.

De heer Van der Meer: Ik denk dat juist om voldoende ruimte voor ouderen en mensen met een beperking te houden, het juist heel erg belangrijk is dat anderen wat minder van die auto gebruik gaan maken. Want natuurlijk moeten ouderen en anderen die dat nodig hebben voor hun werk of om überhaupt in de stad te kunnen komen van de auto gebruik blijven maken. Dat heeft niemand ooit bestreden, althans niet van de zijde van GroenLinks.

Waar het om gaat, is dat we juist voor de mensen die het echt nodig hebben die ruimte voor de auto bewaken en dat we anderen een beter leven geven, doordat ze wat minder van die auto gebruik hoeven te maken en niet in de file hoeven te staan, niet eindeloos voor de parkeergarage hoeven te wachten en al dat soort zaken meer. Wat de 30 kilometer betreft. Ja, dat is een keuze. Ik denk dat het al helpt om gewoon de regel dat in woonwijken en in de binnenstad en op allerlei andere wegen, een enkele uitzondering daar gelaten, de maximumsnelheid 30 kilometer is, ongeacht de inrichting, dat dat al helpt, want een groot deel van de mensen zal zich daar aan houden. En op een aantal punten zal daar een investering nodig zijn. Maar als je het doet zonder de inrichting al te ingrijpend te veranderen dan is er ook geen probleem voor de hulpdiensten.

De heer Stolk: Nee, voorzitter, mag ik nog heel even kort?

De voorzitter: Vooruit.

De heer Stolk: Dan 30 kilometer zones had u het over Rotterdam.

De voorzitter: Had de heer Van der Meer het over Rotterdam?

De heer Stolk: Ja. Honderdvijftien straten. Dus als u het over Rotterdam heeft, is het ook een heel klein gedeelte in Rotterdam. Dus die vergelijking gaat niet helemaal op. En over de brandweer, wat u heeft gezegd, nou, daar zetten we nieuwe posten bij om dus de mobiliteit te verbeteren. Ik vind dat nogal een dure uitspraak.

De heer Van der Meer: Dat laatste is een optie die met zoveel woorden in het mobiliteitsplan staat. En wat dat eerste betreft, natuurlijk kan het in Rotterdam en Amsterdam en in Parijs allemaal nog beter. Maar het is ongelooflijk dat het hier in Dordrecht maar heel beperkt kan.

De voorzitter: De heer Safranti had nog een interruptie.

De heer Safranti: Ja, naar aanleiding van de uitspraak van de heer Van der Meer over lange files bij de parkeergarages. Wij zijn ook een stad natuurlijk die wil gaan leven en onze binnenstad die loopt leeg. We willen juist heel veel buurtgemeenten of buurtbewoners of buurtburgers trekken naar onze binnenstad. En als u dus geen alternatief wilt bieden om meerdere eventueel parkeerplaatsen te creëren of garages te creëren, dan zijn wij deze mensen ook straks kwijt. Hoe kijkt GroenLinks daar naar?

De heer Van der Meer: Ik ken een heleboel binnensteden waarin heel weinig verkeer wordt toegelaten en die heel aantrekkelijk zijn. Misschien kunnen we daar samen eens naar gaan kijken.

De voorzitter: Lijkt me een strak plan. Mevrouw Jager.

Mevrouw Jager: Ik kan het toch niet laten. Ik hoor de heer Van der Meer zeggen van mensen een beter leven geven door ze uit die auto te halen.

Hoe denkt u dat de reactie van de gemiddelde Dordtenaar zal zijn als u tegen hem zegt van, ik ga u een beter leven geven, ik ga zorgen dat u niet meer in uw auto kan rijden. Hoe denkt u dat de reactie zal zijn?

De heer Van der Meer: Ja, ik denk dat daar inderdaad, als u het zo formuleert, is dat iets te kort door de bocht om mensen te verleiden. Maar ik denk dat het heel belangrijk is om naar manieren te zoeken om mensen de ervaring te geven om het, zeker in binnensteden, zonder auto te doen. Mensen die goed ter been zijn, heb ik het dan over. Om het zonder auto te doen en te ontdekken wat daar de aantrekkelijke kanten en hoe rustgevend dat kan zijn.

Mevrouw Jager: Vindt u het zelf, vindt de heer Van der Meer dit niet een beetje betuttelend?

De heer Van der Meer: Nee, ik denk dat als we als stad proberen om de mobiliteit en de mogelijkheden daartoe en de verleiding daartoe om bepaalde mobiliteitsvormen te gebruiken, zodanig te doen dat mensen dat plezierig vinden, vind ik niet betuttelend. Ik zeg tegen niemand, je mag niet met de auto. Ik maak het wel aantrekkelijker om het op een andere manier te doen.

De voorzitter: Oké, de heer Gorter had ook nog een interruptie voor de heer Van der Meer.

De heer Gorter: Dank u wel, voorzitter. Ik werd even getriggerd door de opmerking dat een aantal steden het wel voor elkaar hebben. Of deels voor elkaar. Maar wat hebben ze dan voor elkaar waardoor het wel lukt en waarom het hier niet lukt?

De heer Van der Meer: Doortastend beleid.

De voorzitter: Daar kunnen we een avond over filosoferen. Oké. Mag ik een volgende kandidaat voor een woordvoering? Mijnheer Klerk. Ik zit wel erg op rechts. Het is niet dat ik jullie niet zie, maar ik zie daar geen handen verder.

De heer Klerk: Dank u wel, voorzitter. Ik probeer me zoveel mogelijk rond de politieke vragen te bewegen. Ik hoop dat, dat lukt. Ja, de allereerste is, is dit plan de beste manier? Ja, de beste weet ik niet, voorzitter, maar het is wat ons betreft wel een goede manier. Het beantwoordt ook wel deels aan wat wij destijds in de tijd hebben, in de stad hebben gehoord toen wij met een initiatiefvoorstel bezig waren. En toen zagen we ook, hoorden we geluiden die we hier ook wel weer in terugzien. En dat is sowieso goed. Wel is het CDA ook kritisch op een aantal punten. Allereerst die knip in de Krispijntunnel. Er staat een citaat in de nota, als we een eind op weg zijn in onze groei rond 2030, dan zien we dat een knip voor autoverkeer in de Krispijntunnel veel goeds doet voor de autodoorstroming. Dit roept bij onze fractie wel het vraagtekens op, omdat door die knip de binnenstad toch wel een stuk ingewikkelder bereikbaar wordt voor mensen bijvoorbeeld uit Dordt west. De vraag aan de wethouder is hoe hij daarop reflecteert en hoe die doorstroming dan in zijn ogen verbeterd voor de automobilist.

En dan maak ik even een sprong naar vraag zeven, dat gaat over het fietspad door het Natura 2000 gebied en het conceptamendement wat verspreid werd vanuit de Partij voor de Dieren. Ja, in eerste instantie verbaast het ons dat er inderdaad door de Biesbosch, dwars door de Biesbosch, zomaar een recreatief fietspad wordt aangelegd, wat een stukje fietstijd scheelt richting het Biesbosch centrum, maar met puur recreatief doeleinden. En volgens mij is dat wel een, zouden we dat niet moeten willen in een Natura 2000 gebied. En de vraag die we daar ook bij hebben, en daar zit het amendement niet op, van is dit nu waar we ons geld nu aan willen besteden, met alle uitdagingen die op ons pad komen? Maar wij neigen naar, ja, om dat amendement wel te steunen. Ja, en dat heb je ervan als je dan gaat springen tussen vragen. Even kijken. Is STOMP ambitieus genoeg? Dat was de derde vraag. Daar zijn wij het wel mee eens en dat heb ik zojuist ook toegelicht. Voor ons is dat wel de logische volgorde in de stad met de uitdagingen die we hebben. Alleen zoals ik al zeg, de P van privéauto betekent niet dat hij helemaal weg, daar moeten we ook wel oog voor blijven hebben. Maar we staan natuurlijk wel voor het STOMP-principe, zoals we al in andere vergaderingen ook hebben gezegd. Is er te veel aandacht voor monitoring? Dat vind ik ook niet, en mijn fractie ook niet. We zien niet zo snel op welke punten er nu concreter zaken doorgehakt moeten worden of besloten moeten worden. Wel is het goed, denk ik, om monitoring in te zetten om bijvoorbeeld knelpunten en verkeersstromen inzichtelijk te maken via verkeerssimulaties bijvoorbeeld. In die zin is monitoring juist een heel goed punt. Zeker als je eenrichtingsverkeer en dergelijke of 30 kilometer per uur gaat overwegen, maatregelen gaat, dan is het goed om dat wel goed te monitoren en ook in te grijpen als het dan wat minder goed lijkt te gaan als dat we gehoopt hebben. Ja, ik denk dat ik er nu redelijk doorheen ben, want de vijfde vraag, de neveneffecten, dat is een vraag die ik zelf, ja, daar kan ik niet beantwoorden. Ik ben geen verkeerskundige. En ja, of het STOMP-principe voldoende kaders biedt, ja, ook daarvan zijn we wel overtuigd. Dus tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Ik heb nog een paar vragen richting het CDA. U heeft iets gezegd over welke aanpassingen er wat u betreft of wat het CDA nodig zijn. Heel goed dat u ook aandacht vraagt voor dat idee van de Krispijnse tunnel, dat dat ook bij het CDA wat vraagtekens oproept. Maar dan ben ik benieuwd, er zitten een aantal andere, wat mij betreft een aantal andere pijnpunten in. Het voorstel om die zero-emissiezone uit te breiden. Als je kijkt naar de ondernemers net buiten de binnenstad, moeten die straks ook allemaal elektrische voertuigen gaan aanschaffen, de bakker en de slager op de Reeweg? En het tweede is, in het plan staat ook het idee om betaald parkeren te gaan uitbreiden als beleidsdoel. Hoe kijkt het CDA daar tegenaan? Omdat in al de wijken of mensen er wel of niet om vragen zonder meer uit te breiden.

De heer Klerk: Allereerst die zero-emissiezone uitbreiden. Ik denk dat dat, de zero-emissiezone uitbreiden an sich dat is denk ik iets wat een goede maatregel kan zijn. De gevolgen voor ondernemers, ik denk dat het ook, dat gaat wel heel erg op de uitvoering in. Dus ik denk dat we daar ook echt...Ik kan me voorstellen dat daar een stuk maatwerk in geleverd wordt.

Ik kan daar het antwoord niet op geven. En voor het betaald parkeren als beleidsdoel, u noemt betaald parkeren in de hele stad, zonder dat mensen erom vragen. Nou ja, daar is inderdaad...Ik vraag me af of alle inwoners daar zo tegen zijn. We hebben eerder hebben we sessies gehad, ook in wijken waar het ingevoerd werd. En daar bleek dat inwoners het allemaal niet zo'n bezwaar vinden om iets te betalen voor een parkeerplek als dat oplevert dat er wel een parkeerplek is daardoor, waardoor je je auto kan parkeren. Dus in die zin sta ik daar niet negatief tegenover.

De heer Kuhlmann: Iets verduidelijken, want de sessies, voorzitter, waar de heer Klerk aan refereert, dat zijn sessies die zijn georganiseerd naar aanleiding van het verzoek van bewoners die dan vragen om betaald parkeren in hun wijk en vervolgens wordt er een enquête gehouden en als de meerderheid van de mensen die reageren voor is, dan wordt het ingevoerd. Die systematiek, die steunen in ieder geval wij als VVD en is in de tijd ook als meerderheid volgens mij ook met steun van het CDA zo ingevoerd. Hier in het mobiliteitsplan, het concept zoals dat door het college naar ons is gestuurd, daar staat iets anders. Namelijk om dat als beleidsdoel uit te breiden in allerlei andere wijken. En mijn vraag aan het CDA, daar ben ik toch wel even benieuwd, heel scherp, is het CDA ervoor om uit te breiden alleen wanneer bewoners daar in meerderheid om vragen? Of moet dat sowieso een beleidsdoel zijn, los van de vraag of bewoners daar wel of niet op zitten te wachten?

De heer Klerk: Ik denk dat de waarheid ergens in het midden ligt. Kijk, op een gegeven moment, deze mobiliteitsnota die het STOMP-principe omarmt, die heeft ook doelstellingen om het ene vervoermiddel binnen de stad te stimuleren en het andere, nou ja, minder. Wat wou ik zeggen? Dus op het moment dat je betaald parkeren invoert op basis van alleen gewenste, van wat gewenst is in de stad, voorkomt dat dat je andere doelstellingen haalt. Dus daar moet wel een balans in zitten. Als we nu, nou ja, ik noem maar even het voorbeeld de interruptie van mevrouw Jager op de heer Van der Meer. Ja, wie maak je blij als je zegt van, ik geef u een gelukkig leven, maar stap uit uw auto. Ja, dat is een vrij retorische vraag, maar uiteindelijk zul je wel een gedragsverandering moeten bewerkstelligen en daar kan het STOMP-principe, sorry, daarvoor kan betaald parkeren wel helpen.

De heer Kuhlmann: Ik begrijp het dus goed dat het CDA zegt ook als mensen er, bewoners in de straat, niet op zitten te wachten, een meerderheid tegen is, vindt het CDA het wel een goed idee om betaald parkeren in te voeren in bepaalde wijken?

De heer Klerk: Ik kan dat niet heel generiek zeggen voor alle wijken, maar ik kan me voorstellen dat, dat zo is in bepaalde wijken.

De voorzitter: Voor de volgende moet u betalen, mijnheer Kuhlmann. Mijnheer Safranti.

De heer Safranti: Ik had ook een vraag aan de heer Klerk. Zeker rondom het betaald parkeren. En met name uitbreiden naar de hele stad. Op dit moment zien we natuurlijk een olievlek. Van de ene wijk gaat het naar de andere wijk en van daar gaat het weer naar een andere. Dus je kan over een jaar of twee al vaststellen dat de hele stad natuurlijk betaald parkeren is.

Alleen, ik ben ook met de heer Kuhlmann eens, dat is puur op advies en op signaal van de burger. Is de heer Klerk met mij eens dat dit een olievlek kwestie is en dat wij dus uiteindelijk, of de burger, gedwongen wordt om juist daar naartoe te gaan? Dat is de vraag.

De heer Klerk: Ja, de vraag is of ik een olievlekwerking zie, toch? Ja, uiteindelijk zal dat als je dat stadsbreed breder gaat invoeren zou je dat kunnen definiëren als een olievlekwerking, ja.

De voorzitter: Oké. Wie wil er een woordvoering doen? Mijnheer Wringer, was net, dat vind ik bijzonder, want mevrouw Jager heeft net geïnterrupteerd. Dus dat, eigenlijk gaat dat...Ga ik even over nadenken. Ga ik eerst de heer Damen het woord geven.

De heer Damen: Mooi zo. Voorzitter, er komen wel wat problemen op ons af. De stad moet groeien. Er komen fors meer bewoners. Het plan zoals het voorligt gaat er vanuit dat niet de gebruikelijke groei van het autoverkeer die daarmee gepaard gaat dat we dat moeten toelaten, maar dat we moeten streven naar 30 procent minder groei van het autoverkeer. Dat is een zeer beperkte doelstelling. Maar wel noodzakelijk, omdat anders het verkeer in de stad vastloopt. Tenminste, het autoverkeer. Daarnaast, en daar is al door GroenLinks op gewezen, is er met veel autoverkeer sprake van een enorm ruimtebeslag waar ook uitstoot van fijnstof, iets mindere mate van CO2 naarmate er meer elektrische auto's komen, maar er blijft een forse uitstoot van fijnstof en dat is buitengewoon schadelijk voor de gezondheid van mensen. Dus terugdringen van de groei van het autoverkeer is, terugdringen van de groei, zeg ik, is gewenst. Is dit plan daar voldoende ambitieus voor? Wij vinden het STOMP-principe daar redelijk ambitieus voor. Zoals het plan voorligt, vinden wij het eigenlijk beperkt, met name omdat de grote kans om de groei van het autoverkeer af te remmen, ligt in het stimuleren van het gebruik van de fiets en de combinatie van fiets en trein. En als je dat wilt bereiken, moet je ook met geld over de brug komen. En dan praat je over een behoorlijk bedrag. Wat dat betreft ben ik blij met het standpunt van de VVD, zoals dat net verwoord is, dat prioriteit bij fietspaden moet liggen. Bij fietspaden tussen wijken en dat je daarna pas moet investeren in recreatief fietsnetwerk. Dat betekent dat een mooie wijziging van het standpunt van de VVD wat betreft de investeringen in het park XXL, neem ik aan.

De voorzitter: Mijnheer Safranti, u had een vraag.

De heer Safranti: Ja, die was ik bijna alweer vergeten, voorzitter. Want de heer Damen is al bijna klaar.

De voorzitter: Mijnheer Safranti, ik wil soms mensen even gewoon ook laten uitpraten.

De heer Safranti: Ja, nee, dat begrijp ik. Daarom bleef ik ook keurig netjes wachten.

De voorzitter: Heel goed.

De heer Safranti: Maar op den duur was de heer Damen bijna klaar. Maar goed, de vraag was over die fijnstof in de binnenstad. Dat, dat allemaal zorgelijk was. Ik kan het begrijpen, ik kan het ook volgen.

De heer Damen: Ik heb het niet over de binnenstad gehad wat betreft fijnstof.

De heer Safranti: Nou, dat heb ik dus wel gehoord en daarom...Nee, maar daarom...

De voorzitter: Dat is dan opgehelderd, denk ik. Gaat u verder. De heer Kuhlmann heeft...

De heer Kuhlmann: Als het mag, voorzitter, meteen kan ik van deze ruimte...

De voorzitter: Ik ga het bijhouden.

De heer Kuhlmann: Interruptie gebruik maken. Voor wat betreft de opmerking van de heer Damen dat hij dacht dat we niet voor fietspaden in het nieuwe stadspark XXL zijn. Dat is niet het geval. Wat dat betreft moet ik hem even uit de droom helpen. En dat is ook logisch te verklaren, want het Stadspark XXL, dat ligt natuurlijk midden in de stad. Dat is, vormt een verbinding tussen verschillende wijken en naar belangrijke voorzieningen als het sportpark. Daar hoor je natuurlijk ook goed naartoe te kunnen fietsen. Maar voor het overige ben ik blij dat we op dat onderdeelje deels elkaar vinden. Ik hoop dat de heer Damen dat ook zo ziet.

De voorzitter: Ziet de heer Damen dat ook zo?

De heer Damen: Nee. Wij hebben al eerder aangegeven dat Park XXL voor ons geen prioriteit heeft en dat de investeringen die je daar wilt plegen in vooral infrastructuur, dat je die beter kunt aanwenden voor het fietsverkeer, het faciliteren van het fietsverkeer in tussen wijken en van de wijken naar de binnenstad.

De voorzitter: Mijnheer Roggekamp.

De heer Roggekamp: De heer Damen kan eerst het antwoord van de heer Kuhlmann afmaken. Dan wil ik even doorgaan op de verzoek van mijn buurman, de heer Safranti, over de fijnstof. Is de heer Damen bekend met de landelijke plannen tot het elektrificeren van auto's dat er sowieso bijna geen fijnstof meer uit auto's komt? Dus dat daarmee toch de fijnstofproblematiek ook voor een heel groot gedeelte opgelost wordt?

De heer Damen: Mijn antwoord is, is de heer Roggekamp ervan op de hoogte dat bandenslijtsel enorm veel fijnstof produceert en ook elektrische auto's hebben nog steeds banden.

De voorzitter: Even weer met microfoon graag.

De heer Damen: Als je met fietsen, het duurt echt een hele tijd voordat je fietsbanden hebt versleten en die zijn veel kleiner dan autobanden. Ik doe gemiddeld twee jaar met een fietsband. Ja, maar die produceren dus echt honderd keer zoveel, meer dan honderd keer zoveel, fijnstof.

Wat betreft de Krispijntunnel die ter discussie is gekomen, ik verbaas me een beetje over die discussie. Als je nu bij de Krispijntunnel kijkt, zie je dat er nauwelijks sprake is van autoverkeer. Echt, bij de Krispijntunnel rijden heel weinig auto's op dit moment. Op de Krispijnseweg is het na de reconstructie buitengewoon rustig geworden. En ook op de Spuiweg is het autoverkeer niet echt intensief. Dus of je die nou afsluit of niet, dat gaat niet heel veel betekenen voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Wat betreft betaald parkeren ben ik het met de VVD eens, dat moet je alleen invoeren als wijkbewoners daar zelf voor kiezen. Je hebt simpelweg geen draagvlak om iets anders te doen en dat heb je wel nodig. De maatregelen die je neemt op dit terrein moet je op zijn minst kunnen uitleggen aan de buurtbewoners. En tegen de wil van de buurtbewoners betaald parkeren invoeren is niet verstandig. Overigens is het tegelijkertijd onvermijdelijk. De olievlekwerking voor betaald parkeren ontstaat ook doordat we met zijn allen per persoon steeds meer auto's hebben. En dat betekent dat er gewoon steeds meer auto's in de stad zijn en dat het steeds meer dringen wordt. Ik wil nog wel aandacht vragen voor één groep autogebruikers. Dat zijn mensen die een busje hebben voor hun werk. Gewoon een busje vol gereedschap waar ze naar hun werk mee moeten rijden 's ochtends vroeg. En daarvoor moet wel een oplossing gevonden worden, want die busjes die vullen ook oude stadswijken steeds meer en dat leidt tot conflicten met andere bewoners. Tenslotte, de zero-emissiezone voor de binnenstad uitbreiden. Wij hechten niet zo aan zo'n doelstelling als een zero-emissiezone. Wij vinden het veel belangrijker dat je het autoverkeer zoveel mogelijk beperkt en om daarmee de totale uitstoot van fijnstof en ook van CO₂, zolang niet iedere auto elektrisch is, te beperken. En alleen iets doen voor de binnenstad vinden we een beetje symboolpolitiek. Daarmee heb ik op een groot aantal punten wel gereageerd. Het kernpunt van ons verhaal blijft dat, wil je echt een beperking van autoverkeer realiseren, dan moet je niet alleen een mooi mobiliteitsplan hebben, maar dan moet je ook bereid zijn om een heel fors bedrag te investeren in het faciliteren van het fietsverkeer, zowel in de wijken als van de wijken naar de binnenstad en de stations.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Wringer.

De heer Wringer: Dank u wel, voorzitter. Er ligt een uitgebreid plan op hoofdlijnen voor rond met betrekking tot het beperken van de mobiliteitsgroei tot 2040. Beter voor Dordt kijkt voornamelijk uit naar de uitwerking van dit plan op detail- en wijkniveau. Wij kijken dan per plan, slash, wijk strak naar de mogelijkheden om de auto te kunnen blijven gebruiken, parkeermogelijkheden, de vergroening, de economische impact en de toegankelijkheid voor mindervaliden. Beter voor Dordt gaat ervan uit dat aan de voorkant per plan specialisten worden geraadpleegd op verschillende gebieden, zoals groenvoorziening en toegankelijkheid voor mindervaliden. We gaan ervan uit dat de POBD en de Vereniging van Eigenaren 3311 nauw worden betrokken bij de uitvoering van de plannen. We moeten de binnenstad, die een economische motor is voor Dordrecht, goed bereikbaar houden en het liefst nog veel meer bezoekers trekken naar onze mooie binnenstad. Beter voor Dordt is het met de POBD en VvE 3311 eens dat de kwaliteit van mobiliteitsoplossingen belangrijker is dan de snelheid waarmee ze worden geïmplementeerd. Beter voor Dordt is voor vergroening, zolang er eerst maar alternatieve parkeermogelijkheden zijn voor auto's.

We zijn het eens met de ingediende zienswijze van een ondernemer op het Groothoofd. Want hoe je het ook bekijkt, veel inwoners bezitten een auto die ze ook nodig hebben voor hun werk en/of bezoek aan hun vrienden en familie. Wij willen ook dat er snel een bewonersparkeergarage gebouwd wordt op de Grote Markt, dat de gemeente de parkeergarage Visstraat aankoopt en dat dit ook een bewonersparkeergarage wordt. Hierdoor kunnen veel auto's in de Dordtse binnenstad van straat verdwijnen, waardoor meer plek wordt gecreëerd voor natuur, wandelroutes, zitbankjes en andere manieren om te recreëren. Even over de parkeerkosten differentiëren. Op straat duurder en in de parkeergarages goedkoper. Dat staat in het plan. Maar nu zitten parkeergarages al heel vaak vol. Wat lange wachtrijen auto's oplevert. Bijvoorbeeld op de Q-Park parkeergarage op de Kolfstraat, waardoor een lange rij wachtende auto's staat op De Vest. Uit onderzoek is trouwens gebleken dat 50 procent van de bezoekers aan de binnenstad een betaalbaar parkeertarief een reden vindt om naar de binnenstad te komen. Dus college, prijs jezelf niet uit de markt en voorkom een lege binnenstad. We vinden het wel vreemd dat groene golven geen onderdeel uitmaken van dit plan. Juist groene golven voorkomen dat bij het optrekken, remmen stoppen, optrekken, remmen, stoppen veel uitstoot vrijkomt. Is geen groene golf niet in tegenspraak met punt acht, het borgen van een goede doorstroming van autoverkeer op de belangrijkste inprikkers? Terwijl er wel wordt gesproken over slimme verkeerslichtinstallaties, IVRI's. Ik ben er bijna, voorzitter. Een vraag aan het college, wat zijn de gevolgen voor het mislukken van deelscooters in Dordrecht? Levert dit meer autobewegingen op of juist meer fietsbewegingen? Zijn er andere effecten waarneembaar? En komt er een ander deelvervoer terug in Dordrecht? Wij horen het graag. Wat betreft de ontsluiting van de Wilgenwende sluiten we ons aan bij de VVD. En als laatste, we zijn wel bezorgd over de ambitie en de uitvoering van de plannen, aangezien het moeilijk blijft voor het college om iets simpels als een belijning op de Krispijnseweg, waar al eerder deze avond over gesproken is, eens goed en compleet aan te pakken of een fietsenstalling te openen in de Drievriendenhof. Dat duurt ook al een hele tijd en er gebeurt helemaal niks. Tot zover onze bijdrage. Dank u, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Hartmeijer.

De heer Hartmeijer: Dank, voorzitter. Het plan lezend valt één element wel op en dat is ook al eerder genoemd, dat zijn die diverse knips die voorgesteld worden. En dan lijkt er gezegd te worden, we sluiten op een bepaalde weg ergens de toegang voor auto's en kijk nou, er rijden hier ineens minder auto's. Dat is wel heel erg makkelijk natuurlijk. Dat gaat natuurlijk zorgen voor een concentratie van auto's op een andere plek. En wat doe je dan daar weer mee? Mensen zullen toch alternatieve routes gaan zoeken. Een ander punt is de relatie wonen en auto gebruik. Dat heeft de wethouder ook al wel eens eerder gezegd. We willen meer bouwen op een beperkte ruimte. Dus je moet op een andere manier met parkeren omgaan. Je kunt niet meer voor iedereen garanderen dat er ook een parkeerplek bij je nieuwe woning hoort. Dat vinden wij in principe reëel. Andersom betekent dat ook dat je meer voor andere doelgroepen moet gaan bouwen. Dus niet per se voor mensen die nu twee auto's voor de deur hebben. Want dat gaat op een gegeven moment dus gewoon niet meer passen.

Dan nog wat vragen betreft het proces. Per wijk komt er nog een uitwerking, lezen we, zodat we meer kunnen inzoomen. Worden deze dan ook per wijk afzonderlijk aan de commissie voorgelegd? Wordt er ook uitvoering gegeven aan het aangenomen amendement uit 2022, wat bij de stukken toegevoegd zit? Want dat was in kader van slijpen aan een diamant, als de binnenstad aan de orde komt. Wordt ook het lijstje van potentiële 30 kilometerwegen, de routekaart die we toen hebben gekregen, weer bij de afzonderlijke uitwerkingen per wijk betrokken? Want op zich vonden wij dat wel een goed, helder document. Het amendement van de Partij voor de Dieren heb ik nog niet bestudeerd, dus dat komt nog. En als laatste kan ik me wel aansluiten bij de heer Winger. Het rapport voelde erg als overdaad. Veel plannen en beleid zijn al vastgesteld in eerdere besluiten en visies. Die staan ook in de brief, daar hebben we het al heel lang over. Dus opnieuw een lijvig stuk was voor ons niet zo nodig. Dank.

De voorzitter: Licht technische vragen. Mijnheer Stolk. Ik zie niemand voor een interruptie, dus u mag gewoon uw woordvoering doen.

De heer Stolk: Hartstikke goed. Voorzitter, dank. Wat betreft de VSP kunnen we ons wel vinden in de mobiliteitsplannen in zijn algemeenheid tot 2040, maar de VSP heeft ook wel wensen en bedenkingen over dit plan. Het mobiliteitsplan vraagt om meer groei van het openbaar vervoer en een fijnmazig netwerk door de wijken. Wij constateren daar helemaal niets van en het wordt steeds verder afgebouwd. Dus daar de aandacht voor. De VSP staat ook voor gratis openbaar vervoer voor 65 plus en de mensen die het krap hebben. En dat lijn 5 in Dubbeldam na 1900 uur gewoon blijft rijden. College hanteert...

De voorzitter: Mijnheer De Feijter.

De heer De Feijter: Dank u, voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Stolk, zet uw...Ja. Ik had een vraag voor de VSP. Ik hoorde de heer Stolk zeggen van dat fijnmaziger netwerk en het OV, daar zien we helemaal niks van. Heeft hij het dan over de huidige situatie of over wat hij daarvan terugziet in het mobiliteitsplan 2040 wat nu voor ligt?

De heer Stolk: Als ik het goed gelezen heb vandaag, en dat heb ik, dan staat erbij we moeten het openbaar vervoer stimuleren. En stimuleren wil niet zeggen dat het ook daadwerkelijk gebeurt. Ik kan er niet een ander woord van dat stimuleren maken. Het is geen verplichting en we weten dat we natuurlijk bij de provincie moeten zijn hierover en dat die eigenlijk bepalen. Maar ik denk dat wij als burgers van Dordrecht recht hebben, als dit allemaal doorgaat, ook het STOMP-principe, dat wij dus echt een goed en fijnmazig OV willen hebben.

De voorzitter: Gaat u verder, mijnheer Stolk.

De heer Stolk: Het college hanteert het STOMP-principe en een voorkeursbehandeling voor fietsen. Maar moet er ook niet een goed plan komen voor auto's? Dus ik draai het om. We hebben het over fietsen, lopen, fietsen en dan bussen.

Maar ik zeg, we moeten ook kijken naar de auto en ik denk dat dat heel belangrijk is, want auto's kan je niet wegzetten zonder dat er ook een parkeergarage is. Dus ik denk ook, en dat is wat de heer Safranti ook zegt, moeten we niet eerst ook de mobiliteit aanpakken en zorgen dat we dus goede garages hebben voordat we in de stad iets gaan doen. En dan kijk ik ook naar de krant van vandaag over wat hier dus staat. En er zijn dus twee inwoners en ik wil er één citeren. De ene na de andere landelijke winkel sluit in Dordt. Het ondernemersklimaat is kapot. Het begon met een parkeerbeleid en de pollers. Met de horeca en de winkels als slachtoffers. Men gaat nu naar andere plekken zoals Zwijndrecht en Breda. Ik denk dat dit fantastisch onderschrijft wat ik er ook mee bedoel. En ik denk in de toekomst ook dat we heel zuinig moeten zijn voor de binnenstad. En zoals het er nu uit gaat zien, gaan de winkels vertrekken. En we kunnen schudden. En het heeft natuurlijk ook economisch dat de winkels geen bestaanszekerheid meer hebben, omdat er veel internet gedaan wordt. Maar toch is dat zo.

De voorzitter: Mijnheer Damen.

De heer Damen: Toch een vraag daarover. U noemde de winkels en de horeca. Ik kan op dit moment niet anders dan constateren dat de horeca steeds meer bloeit in het Dordtse.

De heer Stolk: Ja, als uw mening dat zo is, dan is dat zo. Ik vind dat we het niet alleen over de horeca hebben en natuurlijk ook over de horeca, want die klaagt wel op het gebied van mobiliteit, dat de mensen dus op een andere manier de stad uit moeten als dat ze dus eigenlijk zouden willen. Of we moeten zorgen dat er een goede taxi verbinding is of openbaar vervoer. En dat dat dan geregeld wordt. Net zoals in Breda bijvoorbeeld. Daar hebben we het altijd over. Nou, daar staan ze dus in het verzorgingsgebied. En dan kan je dus naar het station gaan of wat dan ook. Dus dat was mijn antwoord.

De voorzitter: Was u verder klaar met uw woordvorming, of gaat u nog...

De heer Stolk: Nee, ik ga nog door, maar ik denk...

De voorzitter: Ja, want er zijn volgens mij namelijk nog een aantal interrupties.

De heer Stolk: Oh, dat is fantastisch.

De voorzitter: Ja, goed, hè? Des te meer zendtijd heeft u. Ik zag een vinger bij de heer De Feijter en bij de heer Gorter, volgens mij. Nee? De heer De Feijter nog?

De heer De Feijter: Dank u wel, voorzitter. Als ik het goed begrijp, zou bijvoorbeeld zo'n parkeergarage, zoals aan het Maasterras, zoals in het plan staat, zou dat volgens de heer Stolk dan een goed idee zijn?

De heer Stolk: Op zichzelf wel, alleen dan hoort er ook weer bij dat er een gratis verbinding naar de stad is. En ik wil ook een citaat voorlezen. Dat wil zeggen dat ik dat vanmiddag een ambtenaar heb horen zeggen op het stadskantoor. Ik moet helemaal lopen naar de Weeskinderdijk in de regen. Shit. Ik wil graag gratis vervoer ernaartoe. Het is een ambtenaar geweest, die ik vandaag...

De voorzitter: Ik vind dat dit niet verdere toelichting behoeft.

De heer Stolk: Nee, maar ik vind het wel leuk. Voorzitter, ik ga verder. De auto moet bereikbaar blijven voor iedereen en in het bijzonder voor ouderen en mensen die het nodig hebben voor hun gezondheid en beperking. Niet alleen Spuiboulevard wordt autoluw, ook de omliggende straten, bijvoorbeeld Bagijnhof, Leerpark en de Gezondheidspark, wil de gemeente autoverkeer beperken. Waar moet de auto dan nog naartoe? Is er een plan, wel genoeg rekening gehouden met de mensen met een beperking? Bij mensen met een beperking is de behoefte groot aan meer sociaal contacten en activiteiten. Wat ik er nog bij geschreven heb is ook, hoe gaan we dit allemaal betalen? En daar staat ook een stuk in het stuk, daar staat bij, het is een open eindje. Maar ik vind als je iets presenteert, natuurlijk tot 2040, maar dat je dus wel een begroting, want alles wat er op ons afkomt, dat wil zeggen dat we het per stukje moeten gaan beoordelen en er moet geld voor komen. En je hoorde het vanavond over de tunnel van vijftien miljoen of vijf miljoen. Waar halen we dat vandaan? Zeker in deze tijd die komen gaat. Voorzitter, 2040 is ver weg, maar dat we een mobiliteitsplan hebben waar langs we kunnen lopen, is mooi en hopelijk is het niet in beton gegoten. Dat was het.

De voorzitter: Mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u wel, voorzitter. Laat ik in eerste plaats zeggen dat ik blij ben dat de VSP ook er oog voor heeft dat je inderdaad niet alleen met de fiets en met het OV, wandelend, maar ook de auto, dat dat ook belangrijk is. Goed dat u er aandacht voor vraagt. Er zitten in het plan een aantal ideeën die het voor de auto echt een stuk moeilijker maken. Het afsluiten van de Krispijntunnel, de Zuidendijk, om daar een knip in te voeren en zo nog een aantal andere dingen. Bent u daar enthousiast over, over die onderdelen?

De voorzitter: Is de heer Stolk daar enthousiast over?

De heer Stolk: Ja, enthousiast. Ja, ik kan nog maar meer opnoemen, want het is eigenlijk de Raadtsingel wordt ook versmald en de Noordendijk is nu aan het versmallen en we gaan alles dichtknippen en daardoor komen we al minder naar de stad. Dus of ik enthousiast ben? Nee, ik ben er niet enthousiast voor.

De voorzitter: Mijnheer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Ja, een vraag aan de VSP. U bent, de VSP is niet enthousiast over de beperking van het autoverkeer, maar betekent dat, dat u geen onderscheid wil maken tussen mensen die, die auto inderdaad nodig hebben, ook om in de binnenstad te kunnen komen, en mensen die een prima alternatief hebben? Op het moment dat we er niet in slagen om die laatste groep te verleiden om op andere manieren naar die binnenstad te komen, denkt u niet dat dat ten koste gaat van uw doelgroep, namelijk de mensen die het echt nodig hebben, omdat het dan gewoon te vol wordt in de binnenstad en daardoor de toegankelijkheid voor ouderen en mindervaliden juist lager wordt?

De heer Stolk: Voorzitter, daar wil ik wel antwoord op geven. Juist onze doelgroep heeft het dus nodig, dus als er een beperking is, dan is het zo. En het lijkt me ook dat daar voor die doelgroepen dus geen beperking komt. Maar het is veel belangrijker dat we dus garages aan de zijkanen van de stad krijgen en dat we dat eerst eens goed gaan bekijken voordat we de stad autoluw maken. En er wordt vanavond ook steeds gezegd, andere steden hebben dat. Ja, ik ben wezen kijken. Ik heb er denk ik wel twaalf, veertien gezien. Die hebben een hele andere intocht, of hoe noem je dat, toevoer naar de stad toe. Wij hebben maar twee kanten, de Dokweg en de Merwedestraat. En dan voor de burger is het dus de Krispijnse tunnel. En verder hebben we dus niets. En als je dus die andere tunnel, of tenminste de andere steden ziet, daar kan je van acht kanten aankomen, ga je naar een garage toe, bijvoorbeeld Eindhoven, sta je midden in de stad. Dat moeten we hebben, maar daar is Dordrecht niet voor gebouwd.

De voorzitter: Oké. Iedereen is er stil van. Mijnheer Roggekamp.

De heer Roggekamp: Ik wil een woordvoering doen, voorzitter.

De voorzitter: Nou, dat mag.

De heer Roggekamp: Nou, heel fijn. Voorzitter, we zijn in het verleden al niet heel erg positief geweest over alles wat in dit plan staat en dat is al duidelijk geweest. We hebben er niet heel veel verbetering in gezien. Als ik dan de vragen kijk die we vanavond hebben, van is dit plan de beste manier om voor de bereikbaarheid van Dordrecht? En we zien het sluiten van een Krispijnseweg tunnel. Nou, dat hebben we al meer gehoord. Nee, dat lijkt ons niet. Sterker nog, hoe kunnen we dit uitleggen als we in andere plannen, honderd meter verderop vanaf het Maasterras een nieuwe tunnel willen maken? Want dat staat daar in dat plan. De heer van der Meer had er in het begin al over, over ook het watergebruik. We zijn tenslotte een eiland en we hebben ook heel veel water open, bijvoorbeeld in de binnenstad, waar je met pleziervaart ook heel veel zou kunnen doen en wat ook een karakter aan Dordrecht kan geven. Staat niks van over in het plan. Als ik dan de punten van het STOMP-plan bekijk, hebben we altijd gezegd STOMP, leuk, maar dat te doen door promotie van het lopen en het fietsen en niet door het verbieden van andere dingen. Dus parkeer betalen buiten de A-zone zijn we geen voorstander van. Sterker nog, goede parkeergelegenheid aan de rand van die A-zone lijkt ons een must. We hebben weleens gezegd van, parkeer onder de haven, parkeer onder de Spuiboulevard. Dingen die je dus niet per se hoeft te zien, maar wel alternatieven om te kijken van, zorg dat je bereikbaar blijft.

Wat we vanavond ook verschillende keren gehoord hebben. Hoe komen de mensen anders binnen? STOMP zegt ook van het OV verbeteren. Hartstikke leuk.

De voorzitter: Mijnheer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Even een vraag aan de heer Roggekamp. Op het moment dat je zegt van, ik wil niet tegenhouden dat mensen de auto kiezen. Betekent dat dan dat je zegt, u zegt eigenlijk ik wil niet verbieden. Volgens mij pleit niemand voor het verbieden van het gebruik van de auto. Ik in elk geval niet. Waar het om gaat, is verleiden, aantrekkelijker maken van alternatieven. En daarvoor kan het wel helpen in mijn ogen, maar de vraag is hoe u daarover denkt, om op het gebied van parkeren, snelheid en dat soort dingen maatregelen te nemen om het gewoon aantrekkelijker te maken in verhouding, om op een andere manier van A naar B te gaan. Bent u het daar mee eens?

De heer Roggekamp: Het ligt er heel erg aan hoe je dat verleiden ziet. Kijk, verleiden, op het moment dat je aan de rand van de A-zone parkeergarages maakt, zou je altijd een eind moeten gaan lopen. Dus mensen die in Dordrecht wonen, verleid je daarmee toch om de fiets te pakken. Maar niet om het onmogelijk te maken om in de buurt te komen van waar je wilt zijn. Dus je kan zeker verleiden, alleen ga je al 0,3 gebruiken als een aantal auto's per huis, dan ga je mensen eigenlijk verbieden om een voertuig te hebben. Daar zijn we niet direct voor. Dan ga ik verder, voorzitter. Voorzitter, het OV verbeteren. Daar hebben we relatief weinig invloed op. Dat weten we allemaal. En we zien het alleen minder worden op dit moment in plaats van verbeteren. De bus naar Dubbeldam die niet meer gaat, minder treinen naar het zuiden toe. En Brabant heeft toch een behoorlijke grens met ons, met ons als eiland, met als Dordrecht. Dat is een beetje over het STOMP-principe. Dan waren er andere effecten van het plan. Ja, het is afgestemd met de regio. Heel erg mooi, maar de regio als de Drechtsteden. Niet de regio als bijvoorbeeld onze grote zuidelijke grens. Want met Breda zie ik helemaal niks. Sterker nog, we zagen net dat de treinen minder worden en ik zie daar geen alternatief voor, voorzitter. Dan als laatste, fietspad door het Natura 2000 gebied. Ik hoor er heel veel weerstand tegen, maar als ik aan de overkant van de rivier kijk, in hetzelfde Natura 2000 gebied, lopen daar hele mooie recreatiefietspaden die heel mooi gebruikt worden. En ik zie dus ook geen reden waarom dat aan onze kant niet ook zou kunnen. Dus dat amendement, daar zijn we geen voorstander van, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Safranti.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, ik ga puntsgewijs onze woordvoering even benoemen, want inhoudelijk hebben we daar een hele discussie over gehad. Ik heb diverse keren aangegeven en ik blijf het aangeven, zolang je niet met goede alternatieven komt voor een goede binnenstad, autoluwe binnenstad, kom je niet ver. Je kan wel honderd projecten of plannen bedenken, alleen je moet gewoon goede plan of een alternatief hebben. Dat is één. Daar hebben we een duidelijke discussie over gevoerd, ook met GroenLinks. Voldoende parkeerplaatsen en geen stadsbreed betaald parkeren. Ook die punt is uitgebreid besproken. Ik ben trouwens in grote lijnen met de VVD, maar ook zeker met de VSP eens, met de woordvoering die zij hebben gevoerd.

Ik heb net ook aangegeven over de groei of de ambitie om naar honderdveertigduizend te groeien. En dat je wel daar ook...

De voorzitter: Heel even wachten, mijnheer Safranti. Ik dacht, ik moet even gaan ingrijpen, maar het valt reuze mee. Gaat goed.

De heer Safranti: Nou, ik ga dan weer verder. De groei en de ambitie richting de honderdveertigduizend, dat blijf ik alleen maar juichen. Alleen ook daar moeten we dus met goede alternatieven komen en goede punten komen, willen wij dus kunnen groeien. Willen wij straks dus burgers naar binnen kunnen halen. Dus met dit plan heb ik het gevoel dat je dus juist mensen afstoot door de stad betaald te parkeren, door geen alternatieven te bieden. Dus mensen straf je eigenlijk en dwing je eigenlijk om hier niet naartoe te komen. En dat blijf ik maar herhalen...

De voorzitter: Mijnheer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Even een vraag aan de heer Safranti. Op het moment dat we inderdaad groeien naar honderdveertigduizend, laten we daar even van uitgaan, wat is uw beeld dan over de toename van het autoverkeer in de komende tien jaar?

De heer Safranti: Ik ben blij dat u deze vraag ook aan mij hebt gesteld, want ik heb een paar keer ook richting GroenLinks gesteld en ik krijg maar constant geen duidelijk antwoord en duidelijk beeld. Als ik hiernaar moet kijken, dan zou ik zeggen, begin eerst met een alternatief voor je eigen burgers, wil je het aantrekkelijk maken. En dat zijn we. Dat zijn we. Wij zijn niet voor niets evenementenstad drie keer geweest van het jaar. Wij zijn niet voor niets publiekstrekkingen voor heel veel evenementen, maar ook andere publiekstrekkingen. Ik denk aan zo'n kerstmarkt of wat dan ook. Dat loopt allemaal prima. Alleen nu, want met die gedachte doe je ook mensen ergens laten parkeren, gratis laten vervoeren. Dat is al een alternatief. Dat is ook een paar keer net ook aangekaart door andere partijen. Kom met alternatieven. Denk aan parkeerplaatsen ondergronds desnoods. Denk aan parkeerplaatsen buiten de binnenstad, zodat je mensen toch naar die binnenstad kan trekken.

De heer Van der Meer: Nog een vraagje, voorzitter, richting de heer Safranti. Wij kunnen dus samenwerken, als ik het goed begrijp, op het ontwikkelen van goede alternatieven voor het autovervoer. Dat verheugt ik mij op.

De voorzitter: Verheugt de heer Safranti zich daar ook op?

De heer Safranti: Zeker. Want het is in het belang van de burger natuurlijk uiteindelijk en daar gaat het om. En daarom ben ik blij dat GroenLinks dit nu ook aangeeft. Want ik vind het prima dat we naar een STOMP-principe moeten. Alleen, wat ik net aangeef, we moeten wel alternatieven kunnen bieden. We moeten ook met oplossingen kunnen komen. En als ik maar dat niet hoor, dan denk ik, ja prima plan, maar ik kan hier niks mee. Ik ga verder met de andere punten die ik dus...Even kijken, hoor. Nou ja, inderdaad, alternatieven voor een autoluwe binnenstad. Die heb ik ook net genoemd. Passend OV is een paar keer net ook genoemd.

Zeker als we kijken naar de effecten en de cijfers na de coronatijd. En die cijfers zijn natuurlijk niet uit de lucht komen vallen, want dat heeft Qbuzz ook laten weten, dat ze dus de cijfers en de reizigers nog steeds niet op orde hebben voor de coronatijd. Dus daar zit ook natuurlijk nog een winst in voor ons, willen wij daar ook iets in kunnen betekenen. Even kijken. Nou ja, Krispijnse tunnel, het sluiten daarvan. Dat is voor mij, voor onze partij ook een groot probleem straks, want ook dan geef je je alternatief straks weg of uit handen. Tot slot, voorzitter, Dordtse DENK wil werken aan een mobiliteitsplan dat zowel duurzaam als autovriendelijk is. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Het is trouwens de Krispijntunnel, dames en heren. Mijnheer Gorter.

De heer Gorter: Ik wil graag de woordvoering doen, niet reageren.

De voorzitter: Ik geef u de gelegenheid om uw woordvoering te doen.

De heer Gorter: Dank u wel, mevrouw Koene. Volgens Op ons Eiland is de discussie omtrent de bereikbaarheid 2040 die van de auto binnen het STOMP-principe. Het OV hebben we nauwelijks invloed op en het fietsplan staat op de agenda. Is de bereikbaarheid voor de inwoner en bezoeker in Dordrecht voldoende gewaarborgd in dit mobiliteitsplan? Immers, onze stad gaat groeien. Nee. De bereikbaarheid voor de auto wordt gaandeweg dit traject steeds minder. Dit college heeft het niet op het gebruik van de auto. Zonder het realiseren van voldoende parkeergelegenheden, hubs rondom het centrum en in de wijken, zal de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid niet toenemen. Datzelfde geldt voor het vestigingsklimaat. Waarom kiest dit college er voor, waarom kiest het college er niet voor om eerst de parkeerfaciliteiten op orde te hebben in plaats van maatregelen aan het einde van de keten? Het aantal bewoners die ingesproken hebben verwoordde het duidelijk. Zet de vergroeningsdrift op pauzeknop en kom met een integraal plan omtrent het verkeer in onze stad.

De voorzitter: Mijnheer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Ja, vraag aan de heer Gorter. Begrijp ik nou dat hij zegt door meer parkeergelegenheid in en om de binnenstad te creëren wordt die binnenstad aantrekkelijker?

De heer Gorter: Ja, dat heeft u goed begrepen. Ik wil graag verder gaan. Op ons Eiland ziet het somber in voor de middenstand en onze inwoners in ons prachtig historisch centrum. Mogelijk is het te onderzoeken waard dat het model, dan ga ik even in op wat de heer Van der Meer al zei over bepaalde gemeenten, bijvoorbeeld het model in Zierikzee en Delft. In deze steden is het centrum alleen voor de inwoners en voor de bedrijven om te parkeren. Rondom de stad liggen prachtige grote hubs die naadloos aansluiten naar het centrum. Weeskinderdijk komt straks te vervallen. Hier komt een parkeergarage, plan Maasplaza, voor terug. Sorry, Maasterras, voor terug, ja. Zowel voor de bewoners, let op, drie woningen, één auto, en voor de gasten, per saldo weer minder parkeerplaatsen. Is de ambitie van het STOMP-principe ambitieus genoeg? Op ons Eiland denk te ambitieus.

En gezien alle financiële donkere wolken die op ons afkomen. In het plan is veel aandacht voor monitoring. Meten is weten en dat is goed. Dan nog even de opmerking over de knip bij de Krispijnse tunnel. Op ons Eiland zou graag zien dat er nadrukkelijk wordt ingezet op verkeerssimulatieprogramma's, zoals dat eerder is gebeurd op de Oranjelaan versus de Merwedeweg. Dat geeft voor ons een beter beeld omtrent de knelpunten. Nu zijn het veelal aannames die gedaan worden. Wij moeten er maar van uitgaan dat die aannames kloppen. Biedt het STOMP-principe voldoende kaders om de problematiek in de hele stad het hoofd te bieden? Ja, als je ervan uitgaat dat onze inwoners en gasten niet kiezen voor de auto als mobiliteit naar onze stad.

De voorzitter: Mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Ik ben even benieuwd voor wat betreft de Krispijntunnel. Dank, voorzitter, voor die correctie. Ik hoor, als ik het goed heb verstaan, Op ons Eiland zeggen van ja, goed, we moeten eigenlijk meer onderzoek hebben. Kom met betere onderbouwing. Maar dan ben ik toch benieuwd, dat geldt voor ons en ook best wel wat andere partijen die eigenlijk hier zeggen van ja, het is sowieso een slecht idee om die tunnel af te sluiten. Ik ben benieuwd hoe u kijkt Op ons Eiland daar naar? Is dat niet gewoon een slecht idee? En als het een slecht idee is, dan is dat onderzoek toch ook niet nodig? Moeten we het gewoon niet doen?

De heer Gorter: Ja, wij vinden het een slecht idee, maar misschien moet dat gestaafd worden met gewoon een stukje simulatie die in het verleden gedaan is. En dan wordt het voor anderen misschien ook duidelijk dat het een slecht idee is. Het Centraal Planbureau heeft in 2020 een stukje mobiliteitsheroverweging gedaan. Het is wel verstandig om dat te lezen. En het geeft aan dat het verplaatsing motief van bewoners vooral zit in winkelen, boodschappen doen en sociaal recreatief de auto gebruiken. En in mindere mate het zakelijk gebruik van de auto. Het Centraal Planbureau verwacht een geringe verandering in het autogebruik tot 2040 voor auto delen en mobility as a service. Hoe gaan wij veranderingen van het autogebruik van onze inwoners in voorkeur en gedrag realiseren? Op ons Eiland is van mening dat het alleen mogelijk is om nadrukkelijk naar onze inwoners te luisteren en aanbevelingen van onze inwoners ook over te nemen. We weten toch onderhand wel dat de heilige koe echt heilig is en essentieel is in de mobiliteit van onze inwoners. Als het college hiervoor de ogen sluit, blijft sluiten, dan zal het mobiliteitsplan 2040 uiteindelijk uitdraaien op een fiasco voor onze inwoners. Met betrekking tot het amendement van Partij voor de Dieren, we hebben het gelezen, maar daar zijn we nog niet uit. Dank u wel.

De voorzitter: Oké. Ik had eerst al de CU/SGP gezien en ik had daarvoor nog de heer Van der Spoel gezien. En daarna gaan we dan weer naar de overkant. Gaat uw gang.

De heer Van der Spoel: Dank u wel. Dan kan ik de ChristenUnie/SGP zeggen dat ik het kort ga houden, want ik ben voor eigenlijk een heel groot deel, volledig eens met de woordvoering van mijn overbuurman van de VVD, met uitzondering voor de minima en het openbaar vervoer. En waar zit hem dat vooral voor mij in, is dat STOMP-principe.

Ik hoor het GroenLinks net zeggen, niemand is voor verbieden, maar zoals dat nu in het mobiliteitsplan staat, dan ben ik eigenlijk bang dat we die privé autobezitter vooral een beetje afstompen. Omdat we hem niet stimuleren om hem te laten staan, maar vooral dingen gaan organiseren waardoor het vervelender wordt. En ik denk niet dat, dat de manier is om mensen hun auto te laten staan. En ik vind dat er te weinig wordt ingezet op manieren, en ik hoorde het GroenLinks net ook niet vertellen ja, die campagnes, OV verbeteren. Ik heb daar weinig vertrouwen in. En zoals het nu staat omschreven, nogmaals, ik denk echt, STOMP-principe, het afstompen van automobilisten in plaats van stimuleren om de fiets te pakken. En daar zie ik te weinig van terug. En dat zou ik graag meer willen zien. Dan twee korte punten nog. De zero-emissiezone. Daar sluit ik mij deels aan bij de woordvoering van de PvdA daarover. Ik vind het deels symboolpolitiek, zeker omdat iedere gast die ik ontvang in deze stad die breng ik naar het drukste rivierenpunt van Europa. En als ik dan al die schepen voorbij zie komen, denk ik, emissiezone, zero-emissiezone, terwijl we daar het drukste rivierenpunt hebben van Europa. En tegelijkertijd begrijp ik dat het dan wel wat afneemt, maar ik vind dat nogmaals symboolpolitiek. Dan komen we, omdat ik me vooral aansluit bij de woordvoering van de VVD nog wel bij het fietspad door Natura 2000 gebied. Fantastisch idee om dat daar neer te leggen. En dat heeft er vooral mee te maken ook omdat ik die sportvisie erg belangrijk vind. En wat krijgen we er in Dordrecht toch een prachtig rondje bij als je met de racefiets gaat fietsen of lekker gaat hardlopen. Dus ik zal niet gaan pleiten voor extra verlichting, zodat we daar 's avonds ook door kunnen fietsen. Maar ik ben er ontzettend blij mee dat we daar een prachtig fietspad krijgen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, de ChristenUnie/SGP. En dan bij jullie maak ik dan dezelfde uitzondering.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. Wat ons betreft het mobiliteitsplan als horizon, tenminste het mobiliteitsplan heeft als horizon 2040. En wat dat betreft lijkt het plan ons al ambitieus genoeg om alle doelstellingen binnen die tijd te kunnen halen. Met de voorgenomen plannen zoals parkeergarage voor de binnenstadbewoners, met de voorgenomen plannen zoals parkeergarage voor de binnenstadbewoners geven we voldoende mogelijkheden voor hen en wat ons betreft biedt STOMP ook voldoende mogelijkheden om de problematiek de hoofd te bieden zoals het ervoor ligt. We zouden niet weten welke andere mogelijkheden er zijn. Natura 2000 en recreatie sluiten elkaar niet zonder meer uit. De aandacht die de Partij voor de Dieren hiervoor vraagt lijkt ons voldoende, zonder dat wij het amendement zullen steunen. En evenals de VVD zijn we van mening dat het fietspad in eerste instantie geen prioriteit heeft en niet het eerste doel is van het hele plan. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Kuhlmann heeft een vraag.

De heer Kuhlmann: Ja, ik ben benieuwd hoe enthousiast is de fractie ChristenUnie/SGP over het idee om de Krispijntunnel af te sluiten voor autoverkeer?

De heer Laban: Blij dat u het vraagt, mijnheer Kuhlmann. Ik ben er niet op ingegaan, omdat ik gezegd heb dat wat mij betreft het plan een goed en evenwichtig plan is.

En we kunnen niet, als we naar het plan kijken één of twee puntjes eruit halen waarvan we zeggen dat bevalt ons niet, omdat daarmee het hele plan als een kaartenhuis in elkaar valt. Al die zaken hebben met elkaar te maken. Als we één puntje eruit halen, dan werkt het niet meer. Dan zijn de aannames die erin aangebracht zijn, zoals vermindering van verkeersbewegingen, die gaan dan niet meer op. Dus wij zijn het eens met de voorgenomen plannen.

De heer Kuhlmann: Ik ben wat verbaasd over de wat rigide en in mijn ogen wat fatalistische kijk op het plan, maar het is goed en dank voor het antwoord.

De voorzitter: Mijnheer Van Aarden. Aarden, gewoon, sorry.

De heer Aarden: Dank, voorzitter. Het college is van plan om een fietsroute aan te leggen van de Kop van 't Land naar het Biesbosch centrum, een zogenaamde missing link in het recreatieve fietsnetwerk, aldus het college. Partij voor de Dieren is hier sterk op tegen. Dit fietspad gaat ten koste van de natuur en ten koste van de gemeentelijke financiën. De Otterpolder is op dit moment slechts moeilijk bereikbaar. Een fietsverbinding zou dit gebied ontsluiten voor intensieve recreatie. Dit kan niet de bedoeling zijn in een Natura 2000 gebied vol met bijzondere dieren, waaronder de zeearend, een diersoort die op de rode lijst staat. In een Natura 2000 gebied zou deze natuur voorop moeten staan. Bij het maken van deze fietsroute zouden er ook fietsbruggen gebouwd moeten worden over brede wateren in een uitdagende omgeving met bijbehorende onderhoudskosten. Gezien de gemeente financiën, de enorme opgave om te bezuinigen, vindt de Partij voor de Dieren dit financieel niet te verantwoorden. De Partij voor de Dieren heeft het idee dat het college dit plan achter een tekentafel heeft bedacht zonder rekening te houden met de natuur en of het plan wel realistisch en haalbaar is. Wie zit er überhaupt op dit fietspad te wachten? Nou ja, blijkbaar een Fractie Van der Spoel. Maar dan denk ik, op het moment dat je een lekker rondje wilt fietsen naar het Biesbosch centrum, dan kan je ook een stuk omfietsen. Dan ben je nog sportiever bezig. We hebben het hier over meer dan een lijntje op een kaart. Deze plannen hebben ingrijpende gevolgen voor de Dordtse natuur. Daarom dienen wij een amendement in om dit plan uit het mobiliteitsplan te schrappen.

De voorzitter: Mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Ja, even, ik hoorde Partij voor de Dieren, de heer Aarden, zeggen van, goed, het is beter om om te fietsen tussen de Kop van 't Land en het Biesbosch centrum. Vindt de Partij voor de Dieren het dan eigenlijk een beter idee, want dat betekent natuurlijk dat mensen sneller de auto's willen pakken, dat mensen eerder met de auto dit mooie gebied gaan bezoeken in plaats van met de fiets?

De heer Aarden: Bedankt voor de vraag. Maar we hebben het hier vooral over recreatieve fietsroutes. En op het moment dat je een recreatieve fietsroute wilt gaan volgen dan lijkt het me niet het idee om met de auto te gaan, maar juist om een lekker stukje te gaan fietsen. Dus wij zien daar geen problemen mee.

De voorzitter: Mijnheer Safranti.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, ik heb keurig gewacht totdat de heer van Partij voor Dieren klaar was. We hebben heel veel dingen gehoord over dieren en over natuur. Alleen ben ik nu natuurlijk benieuwd hoe Partij voor de Dieren over de burgers denkt. We hebben de hele avond over wegen gehad, over alternatieven gehad, over parkeergarages gehad. Maar hoe denkt Partij voor de Dieren daarover?

De heer Aarden: Als in het plan in het grotere geheel?

De heer Safranti: Als u, en dat heeft u zeker gedaan, geluisterd hebt naar de partijen die aan het woord zijn geweest, die zitten ongeveer op hetzelfde niveau of op hetzelfde idee qua alternatieven bieden, fietsen of alle punten die we dus al vanavond besproken zijn. Maar daar heb ik dus Partij voor de Dieren nog niet over gehoord. Dus niet over het directe plan, maar ook over de meningen die vanavond zijn gedeeld.

De heer Aarden: De Partij voor de Dieren vindt, is sowieso voorstander van het STOMP-principe. Wat ons betreft zou het op sommige punten misschien zelfs nog wat ambitieuzer mogen. Maar wij vinden wel dat daarbij ook de toegankelijkheid van de burgers dat daar ook aandacht voor moet zijn. Wij zijn groot voorstander van een autoluwe binnenstad. Zelfs sommige autovrije straten. Maar opnieuw, daarbij moeten we ook denken aan de toegankelijkheid. We zijn voor verbetering van het fietsnetwerk. Wij zijn voor uitbreiding van het OV. En voor de mensen voor wie het dan echt nodig is zouden wij dan voor de auto nog steeds een rol zien. Maar wij zijn vooral voorstander van zo min mogelijk auto's in de binnenstad. Dus wat betreft de parkeergarages aan de rand van de stad, daar zijn we het ook wel mee.

De voorzitter: Oké, mijnheer Aarden, was u al klaar met uw woordvoering? Oké, dan krijgen we de heer Van Pelt. Nee, mijnheer Van der Linden, u mag nog niet.

De heer Van Pelt: Dank u wel. Ik wil graag even aansluiten bij de woordvoerder van DENK als het gaat over het punt van de uitbreiding van onze stad, want dat is naar wat ik begrijp eigenlijk de oorzaak van het probleem waarvoor wij hier vanavond over een oplossing moeten nadenken. Namelijk een verkeersinfarct als gevolg van elfduizend nieuwe woningen erbij. En het is dat die uitbreiding kennelijk heilig is, maar anders zou je toch die uitbreiding op zichzelf ook moeten heroverwegen wellicht. Wat mij betreft is ook de strekking, vooral van de bespreking die wij hiervoor hadden over de Wilgenwende, is dat we eigenlijk geen ruimte hadden voor die wijk. We zijn aan het proppen geslagen en ik denk dat we in hetzelfde scenario belanden. Wat ik verder een bedenking vind, is dat...

De heer De Feijter: Voorzitter.

De voorzitter: Sorry, ik was afgeleid door het rondzingen van die microfoon en ik zat eigenlijk te kijken hoe we dat konden oplossen. De heer De Feijter heeft daar een antwoord op.

De heer De Feijter: Niet daarop, voorzitter, vrees ik, maar ik heb wel een vraag voor de heer Van Pelt.

De voorzitter: Het blijft een bijzondere constructie zo, maar daar gaan we het nog wel een keer over hebben.

De heer De Feijter: Mijn vraag was als volgt, als ik het goed begrijp ziet Forum voor Democratie dan op dit moment geen mogelijkheden meer voor woningbouw en voor verdere uitbreiding wat dat betreft?

De heer Van Pelt: Nou ja, het probleem...

De voorzitter: Misschien even de microfoon van de heer Wringer gebruiken, alstublieft.

De heer Van Pelt: Het feit dat we in ieder geval in dit verband tegen dit probleem aanlopen, dat wijst wat mij betreft in de richting dat we misschien gewoon redelijk vol zijn als stad.

De voorzitter: Was u klaar of nog niet, toch?

De heer Van Pelt: Nee, ik heb nog twee korte punten, want ik vind...Het gaat over een mobiliteitstransitie en ik heb ook een beetje de indruk dat dat toch eigenlijk wat een eufemisme is voor het ontmoedigen van mobiliteit. Niet zozeer alleen maar van automobilititeit, maar eigenlijk van mobiliteit an sich, als zodanig. Omdat op het moment dat je het autogebruik gaat terugdringen, dan moet je dus op alternatieve vorm van vervoer overstappen en ik denk dat het onvermijdelijk is dat je dus meer tijd gaat kwijt zijn als je je door de stad wilt bewegen. Auto is denk ik gewoon het snelst. Dus dat lijkt mij toch een hele ongewenste inperking van de vrijheid. In het document kwam ook de 10 minuten-stad nog langs. Ja, dan vind ik het echt een beetje eng worden, voorzitter Het idee is kennelijk dat je je wijk bijna niet meer uit hoeft, dat we allemaal voorzieningen in de wijk gaan maken. We gaan toch niet naar een stad toe die is opgedeeld in een aantal reservaten, die je nauwelijks of niet meer kunt verlaten. Lijkt me heel erg ongewenst. En dat laatste punt is dat wij ook huiverig zijn voor de effecten van dit plan als het gaat over de sturing en de drang die richting de burger wordt uitgeoefend om zijn gedrag te gaan veranderen als het gaat over iets wat juist toch een hele fundamentele vrijheid is, je bewegingsvrijheid. Wij vinden dat je daar heel terughoudend in zou moeten zijn om dat top-down op die manier te willen gaan veranderen. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u. Ik hoor u goed en het pleidooi voor vrijheid, dat kan ik altijd toejuichen. Maar gelet op belang wat u noemt, dat je tussen wijken je kan bewegen, dat je mensen niet dwingt iets te gaan doen waar ze misschien geen zin in hebben. Versta ik daarin goed dat u daar ook, dat Forum ook niet zo'n warm voorstander is van het afsluiten van de Krispijntunnel?

De heer Van Pelt: Ja, dat is een aangelegen punt, begrijp ik, voor de VVD, maar daar zijn we inderdaad geen voorstander van.

De voorzitter: Oké, niemand meer een interruptie? Dan, tromgeroffel, krijgen we nu de heer Van der Linden. En hij heeft beloofd dat hij dit heel compact en concreet gaat beantwoorden.

De heer Van der Linden: Voorzitter, ik heb nu een paar minuten over vrijheid horen praten. Ik ga over mijn eigen woordvoering. Dat denk ik echt.

De voorzitter: Ja, maar ik ben de voorzitter, dus ik kan u wel dat woord ontnemen.

De heer Van der Linden: Goed, dank. Dank. We hebben nu anderhalf uur een aantal opvattingen gehoord over het voorstel dat er ligt. Goed dat we dat op deze manier hebben kunnen doen. Ik heb een aantal dingen gehoord die me wat verrassen. Een aantal dingen ook waar ik het hardgrondig mee eens ben. En daarom ga ik het vanavond een beetje anders doen. Ik baseer mijn woordvoering nu op het uitgangspunt, dit is een autoplan. Want dat is het. De komende zestien jaar hebben we één zekerheid. Autoverkeer in deze stad gaat waanzinnig groeien. Ongelooflijk groeien. En het klopt, één van de oorzaken daarvan, naast een aantal algemeen maatschappelijke oorzaken, is dat we hebben besloten met zijn allen, we willen heel veel meer huizen bouwen. En misschien hadden we dat niet moeten doen, die keus maken, maar dan hadden we een heleboel andere keuzes ons opgedrongen zien worden. Namelijk het weglopen van voorzieningen, dat niemand meer een woning kan vinden, enzovoort. Dus we gaan ervan uit, dat was een goed besluit. Een aantal duizenden huizen bouwen. En we kunnen niet precies voorspellen hoeveel, niet precies hoe duur ze worden, niet precies waar ze wel of niet komen te staan maar het moeten er heel veel worden binnen de context van de bestaande stad. Dat is voor ons, vanuit mobiliteit bezien, als autorijder ook het uitgangspunt geweest. We gaan groeien, dat willen we, dat hebben we ook nodig. Dat kunnen we weer tot discussie stellen, maar dat gaan we hier niet doen. Dat is nodig. Als autorijder ben ik dan blij dat er nagedacht wordt over hoe maken we dat nou mogelijk. Want een auto kost, naast dat hij een heleboel andere dingen heeft, ook heel veel ruimte. Nu al zijn een heleboel plekken in de stad moeilijk bereikbaar met de auto. Dat is een beetje afgebogen dankzij al tien, vijftien jaar inzetten op wat minder auto in de binnenstad. Let er op dat niet overal de auto de prioriteit krijgt, want autoluwheid is niet een nieuw begrip. Dat doen we eigenlijk al tien, vijftien jaar. Maar als de stad nog veel meer gaat groeien dan is daar meer inzet op nodig, anders kan ik niet blijven autorijden. Daarom is het STOMP-principe bedoeld om die groei af te buigen zodat je, als je die auto nodig hebt, ook zeker weet ik heb meer kans op doorrijden, meer kans op op mijn plek komen, meer kans op een parkeerplaats en ook meer kans dat ik kan doen wat ik wil. Omdat ik misschien bijvoorbeeld iets heel zwaars te vervoeren heb of vier kinderen op een achterbank of minder mobiel ben op een andere manier. Dus die auto blijft nodig om de stad te laten ademen. Sterker nog, die auto gaat veel meer positie krijgen de komende 16 jaar om de stad te laten ademen. Om dat mogelijk te maken, moeten we natuurlijk ook een aantal keuzes maken. We moeten de keus maken op die andere letters van STOMP. Die samenhang moet op een andere manier worden georganiseerd dan nu. Op die andere ga ik zo in, maar eerst op die auto. Op dit moment hebben we 1895 autoparkeerplaatsen in garages. Dat is best veel. En of dat genoeg zijn, hangt van de dag af.

Hangt ook een beetje van de plek af. En hangt er ook vanaf hoe succesvol je bent in het volproppen van die ruimte. En het, want dat willen we ook, ietsje leger maken van de plekken in de openbare ruimte. Dus 1895 is niet één getal voor 24 uur. Sommige plekken worden wel vijf keer gebruikt per 24 uur. En nog steeds zijn er honderden plekken op heel veel momenten in de dag totaal niet gebruikt. Daar kunnen we veel meer mee doen. Over zes jaar hebben wij geen 1895. Nee, we zetten in op die auto, dan hebben wij meer dan 3000 plekken in garages. 3320 of 50 plekken. Hang me niet op aan het getal, het zouden er iets meer kunnen worden, iets minder. Maar een van de ambities is veel meer, heel veel meer, gruwelijk veel meer autoparkeerplekken in garages. Waarom doen we dat? Omdat die auto belangrijk blijft. Omdat we veel meer huizen en inwoners en bezoekers krijgen. Omdat we de binnenstad bereikbaar willen houden voor het, binnenstad voor toerisme, maar ook voor de winkels. Kortom, dat is ongelooflijk nodig. Die gaan we wel anders verdelen, die garages. Want natuurlijk, we hebben een hele gekke binnenstad. Dat heeft de heer Stolk ook al gezegd. Veel binnensteden hebben een perfecte rondweg. Dat kun je op allerlei manieren inprikken. Wij hebben maar op twee plekken een goede inprikkers. Meer dan de helft van de binnenstad wordt omringd door water. Dat gaan we niet veranderen en daar hebben we ook veel profijt van. We moeten het op een andere manier doen. Rond de binnenstad gaan wij heel veel parkeerplekken organiseren. En op ietsje grotere afstand ook. En daar hoort natuurlijk goed pendelvervoer bij. En dat is voor het grootste deel gratis. Dat is nu al. En dat gaan we natuurlijk nog veel meer stimuleren. Daar ben ik als autorijder heel blij mee. En dat garandeert ook dat die bereikbaarheid overeind blijft.

De voorzitter: Mijnheer Roggekamp.

De heer Roggekamp: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, ik ben even benieuwd, want de wethouder noemt dat we dus van 1.800 naar 3.000 of 3.300, wat was het, plaatsen in parkeergarages gaan. Maar ik lees ook op punten dat er juist meer van straat afgaat. Dus hoeveel plaatsen verdwijnen dan op straat en wat houden we dan dus effectief als meer over?

De heer Van der Linden: Dat is natuurlijk een hele goede vraag. En uw buurman, de heer Safranti, heeft ook gevraagd om alternatieven. Gelukkig, voor die auto komen er alternatieven. Want die auto, dat vergt een investeringsprogramma waar je natuurlijk veel meer tijd voor nodig hebt dan voor sommige fietspaden of andere maatregelen. Autogarages bouwen is heel duur, is ook veel lastiger te organiseren, vergt een logische besluitvorming. De halve binnenstad moet je verbouwen. Dus dat moeten we serieel doen, opeenvolgend doen. Dus dit najaar komt er een voorstel of in ieder geval een overzicht en ook een voorstel hoe we omgaan met de parkeerbalans in deze stad en ook hoe wij inderdaad inzetten op meer auto's in die garages plaatsen en ook langzamerhand, u weet dat we dat langzaam doen, de tweede parkeervergunning eruit halen. Langzaam de binnenstad leger maken en ook de ring rond de binnenstad leger maken. Ik kan dat niet precies met een thermometer doen of met een heel precies tabelletje, maar we weten dat dat de komende jaren spanning gaat geven, want de Spuihavengarage gaat overnieuw gebouwd worden.

We gaan Maasterrasgarage bouwen. Dus er zit een hele serie van ontwikkelingen aan te komen die best spannend is de komende jaren, maar aan het eind van de rit hebben we veel, heel veel meer parkeergarageplekken in de stad. Dus daar ben ik als autorijder heel blij mee. Dat is ook hard nodig, maar daar ben ik blij mee. Nog steeds zal het dan wel zo zijn dat je op piekmomenten natuurlijk moet zoeken. Nog steeds zal het wel zo zijn dat je her en der natuurlijk ook wel de parkeerfiles hebt. Ik maak even mijn zin af, ja? En we weten ook dat veel mensen die elke zaterdag om kwart over twee bijvoorbeeld in de parkeerfiles staan, dat die dat, dat het voor hen geen reden is om te zeggen, weet je wat ik ga in plaats van kwart over twee eens om tien uur. Nee. Mensen zeggen vaak, op die piekmomentjes is er inderdaad een beetje file, maar die is voorspelbaar ik doe het elke week, het is even vervelend, maar dan ben ik er. Je kan niet alles organiseren op de piek. Maar ik wil wel de garantie kunnen geven aan de automobilisten die we allemaal op enig moment zijn, dat we het goed organiseren zodat we plek hebben en dat we ook weten waar we aan toe zijn. De heer Roggekamp had een vraag.

De voorzitter: Ja, de heer Roggekamp had een vraag. Daarna de heer Stolk nog.

De heer Roggekamp: Sorry, voorzitter, want ik vroeg dus van hoeveel verdwijnen er dan op straat? Want de wethouder geeft aan, er komen er zoveel bij. Maar volgens mij verdwijnen die op straat, dus komt er effectief niks bij.

De heer Van der Linden: Ja, we hebben afgesproken dat er vijfhonderd verdwijnen in het huidige betaald parkeren gebied. En daar gaan we jaren over doen. En dat zal ook wel eens een jaartje bijna niks zijn. U weet dat we met heel weinig inzet, er is wel hard aan gewerkt, maar gewoon met enige aandacht enkele tientallen plekken al ingeleverd hebben zien worden rond de Wolwevershaven waar nu ook die ruimte wordt teruggeplaatst in de vorm van bomen enzovoort. Dus die stad kan daardoor ademen. Dus netto komen er meer plekken bij maar, net zo belangrijk, die plekken die er zijn worden ook beter benut. Want nu, op dit moment, staan er honderden plekken in de garages leeg. En dat is een enkele keer in het jaar bijna niet zo. We weten allemaal de kerstperiode. Dan is er echt bijna geen plekje meer op zaterdagmiddag in de garages rond de binnenstad. Dus dan hebben we meer plek nodig. Maar, dat snapt u ook wel, parkeerinfra is hartstikke duur. En je kan niet bouwen voor die paar piekmomenten in het jaar. Dus dan moet je andere dingen ook verzinnen. Andere pendelbusjes erbij, parkeren ietsje verder weg. Nou, dat levert geen problemen op in de zin van, natuurlijk levert het problemen op, maar dan is je hele binnenstad ook echt vol. Want wat we ook weten is dat de functie van binnensteden verandert. Ik hoor de heer Stolk een aantal voorbeelden geven van dingen die inderdaad, zaken die bij ons weggaan. En dan noemt hij een aantal steden. Maar die steden hebben ook, net als wij, ingezet op autoluwheid. Sterker nog, een autovrije binnenstad. We weten uit decennia van onderzoek dat het voor de bestedingen van mensen in binnensteden, het maakt wel uit, maar het verschilt een beetje. Maar fietsers besteden substantieel vaak meer in binnensteden dan automobilisten. Ik heb daar geen oordeel over verder, maar het is niet zo dat er een is gelijk teken staat tussen auto's weg is binnenstad onderuit. Dat weten we uit onderzoek.

En nogmaals, als automobilist kan ik nog steeds naar die binnenstad en dat wil ik ook, want ik wil blijven autorijden.

De voorzitter: Mijnheer Stolk.

De heer Stolk: Voorzitter, dank u wel. U had het net over de Spuihaven, dat die dadelijk ook een tijdje dicht gaat en dat er een spanningsveld komt. Maar ik vraag mij dus af van hoe lang blijft dat spanningsveld? En daar maken de VSP zich zorgen eigenlijk over. Als dat te lang gaat duren, dat dus de mensen van buiten de stad de stad gaan mijden. En of je dat dan nog weer terug kan krijgen, we hebben het net over de openbaar vervoer gehad dat het nog steeds niet op het oude teruggekomen is, dan ben ik daar bang voor dat dat een negatief effect heeft.

De heer Van der Linden: Nou, ik zal één keer het woord gebruiken en dan niet meer vanavond. Ik kom, zoals sommige mensen van u wel weten, uit Groningen. En de laatste twintig jaar, als ik daar kom, ligt die hele ringweg overhoop. En dat is niet best. Maar nu is hij mooi aangelegd. Er komt een enorm mooi park bij. Er worden zes wijken met elkaar verbonden. Iedereen is blij en gelukkig. Dat zijn Groningers niet altijd automatisch, kan ik u melden. Maar nu wel. En de stad heeft er niet onder geleden. Hij is alleen maar doorontwikkeld, alleen maar gegroeid, alleen maar aantrekkelijker geworden, vrolijker, hipper. En het heeft minder geregend. Dat is heel bijzonder. Het was een geweldige tijd. Natuurlijk is zo'n verbouwing verschrikkelijk. En het heeft veel meer geld gekost dan begroot. Maar die stad wordt er stukken beter van. Wij hebben nu hele andere plannen, maar we zijn wel met soortgelijke ontwikkelingen bezig. Die gaan echt veel jaren nemen. Als automobilist ben ik wel blij dat we die ingrepen doen. Anders kunnen we nergens komen. Als we niks doen, als we wel zeggen we gaan die elfduizend huizen bouwen, maar we gaan niks doen en we denken allemaal la la la, la la la dan staan we over vijf jaar allemaal knettervast. Allemaal, in elke auto. En dan fietsen we ook heus wel een beetje meer en dan gaan we ook met de bus, maar we moeten die groei wel een beetje afbuigen, anders kun je niet blijven doorrijden. Dus het alternatief waar de heer Safranti om vraagt, dat is eigenlijk de eerste inzet. Veel meer parkeergelegenheid. Anders omgaan, ik maak mijn zin af en dan zal ik stoppen. Anders omgaan met die verdeling op straat. En daar hoort ook natuurlijk een parkeertariefontwikkeling bij die het stimuleert om in garages te zitten, te gaan staan enzovoorts. Maar alleen dan kun je met de rest van start.

De heer Stolk: Voorzitter, nog een hele korte opmerking eigenlijk. Ik vind la la la, la la la, la la la wel heel erg leuk.

De voorzitter: Maar goed, we gaan over naar de heer Kuhlmann, die heeft wel een vraag.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Ik werd even opmerkzaam door de opmerking van de wethouder over het bestedingspatroon van fietsers ten opzichte van automobilisten. Ik lees hier een recent onderzoek waarin juist het tegenovergestelde wordt geschreven.

Bezoekers per auto besteden twee of drie keer zoveel als bezoekers die lopend of per fiets komen. Dus op dat onderdeel denk ik dat er een aantal andere inzichten bestaan.

De heer Van der Linden: Maar het kan wel. Maar hier wordt natuurlijk al heel lang onderzoek naar gedaan. Hoe houd je een binnenstad aantrekkelijk? Wat moet je daarvoor doen? Wat moet je ervoor laten? Hoe stimuleer je het? Enzovoorts. Daar kunnen we het nog best eens in een ander verband over hebben. Ik zie geen is gelijk teken tussen heel veel jaren veel werkzaamheden en een binnenstad die niet meer functioneert. We hebben andere portefeuillehouder, andere commissie, maar ontzettend veel tijd besteed aan de discussies over de diamant die we zijn met zijn allen en dat het groener wil, dat we het groener willen en dat we meer ruimte willen voor toerisme en voor beleving enzovoort. Daar hoort ander ruimtegebruik bij. Ik heb nu tien minuten besteed, nee, een kwartier aan praten over de auto. Gelukkig is er om dat mogelijk te maken, het autorijden, blijf het mogelijk te maken ook als we dezelfde ruimte besteden aan veel meer huizen en die auto mogelijk een plek moet kunnen vinden. Gelukkig hebben we daar een paar alternatieven extra. Naast dat we die parkeerorganisatie anders doen en de parkeerplekken anders organiseren en de tarieven ontwikkelen hebben we ook die andere vier letters en daar zetten we ook op in. En dat doen we niet in een soort betonnen constructie.

De voorzitter: De heer Gorter eerst en dan de heer Hartmeijer.

De heer Gorter: Dank u wel, voorzitter. Ik ben wel heel erg benieuwd naar het parkeerplan waar al die parkeerplaatsen dan komen. Zoals ik het nu zie is het alleen maar minder, gaat er voorlopig af. Ik zou willen vragen aan de wethouder of hij de wens van onze inwoners in het centrum van de stad zou willen, daar iets mee zou willen doen, druk op dit moment nou eens op die pauzeknop en haal nou niet parkeerplaatsen, nog meer parkeerplaatsen weg. En maak eerst dat plan duidelijk dat er ook vertrouwen is naar onze inwoners in het centrum dat er straks voldoende parkeerplekken zijn om die auto kwijt te kunnen.

De voorzitter: Oké. Mijnheer Hartmeijer.

De heer Hartmeijer: Dank, voorzitter. Ja, de wethouder die zei van, we hebben die autofiles naar die parkeergarages. Nou ja, mensen nemen dat blijkbaar dan voor lief. Die staan dan eventjes vast. Maar je moet toch ook rekenschap geven aan de mensen die in de stad lopen, die niet in die auto zitten, maar zich wel ergeren aan die files. En niet alleen ergeren, maar er ontstaan ook vaak gewoon gevaarlijke situaties. Dus daar moet je toch ook rekening mee houden.

De heer Van der Linden: Jazeker. Ik vind het zelf ook niet een heel aardige binnenkomer als je de binnenstad in rijdt, per auto of per fiets als je eerst die file moet passeren. We proberen ook wel, en dat voorstel komt dus dit najaar, in het voorstel hoe we die parkeerruimte anders gaan verdelen meer bewoners vlakbij en de bezoekers ook in de schil daaromheen, proberen we ook nog iets meer scheiding aan te brengen. Maar we gaan niet zover dat we zeggen, je mag hier niet komen. Want dit is geen plan dat belemmeringen opwerpt.

Natuurlijk geleid je wel, maar je probeert belemmeringen te voorkomen. En dat past mij ook heel goed als automobilist. Vergeet ik nou een vraag of heb ik...Volgens mij heb ik...Oh ja, oh ja. Kijk, wat we bewust hebben afgesproken toen we met die vijfhonderd plekken minder bezig gingen is, we gaan dat niet zomaar doen. We gaan het alleen doen als het kan. En ik meen dat de heer Kuhlmann daar een motie of een amendement zelfs over heeft opgesteld wat ook vrij brede steun heeft gekregen. Dus daar houden we ons gewoon aan. Er gaat niet een plek weg als dat niet kan. En dat wil niet zeggen dat er niet eens een keer extra file kan komen, want er hebben ook rioolprojecten. Soms zijn er evenementen. Er zijn ook soms bouwprojecten die tijdelijk tijd of plek wegvreten. Maar we gaan zorgvuldig om met de toezeggingen die we hebben gedaan en die ook zijn bevestigd door uw raad over die vijfhonderd plekken, die halen we weg, alleen als dat kan. En als u een pauzeknop wilt, dat is dan niet zozeer over mobiliteit sec, maar meer over het groen enzovoort. Het groen waar we allemaal erg aan hechten, waar ook brede steun voor is geweest in de raad. Dan is het meer een onderwerp wat u bij behandeling van een stuk over groen of binnenstad zou moeten indienen. Wij houden ons aan de afspraken die we met de raad hebben gemaakt.

De voorzitter: We hebben nog tien minuten.

De heer Van der Linden: Dan zou ik nu op die andere letters willen ingaan.

De voorzitter: Graag.

De heer Van der Linden: Ja, en op een aantal dingen waarvan gezegd wordt dat ze worden voorgesteld. Bijvoorbeeld alsof we een voorstel hebben om overal zero-emissiezones in te voeren. Dat voorstel is het niet. Er is wel afgesproken dat we in '26 een zero-emissiezone invoeren. En uit mijn hoofd, ik zie de heer Kuhlmann bladeren, maar uit mijn hoofd staat er dat we in '28 gaan overwegen of dit voldoende is. En zo zijn er heel veel dingen. Bijvoorbeeld, er is een overweging zullen we in 2030, constaterend dat het wel, dat we een heleboel dingen hebben gedaan, maar dat het nog steeds extra druk wordt om die automobilist wel op gang te houden is het denkbaar, en daar gaat de raad die er dan zit over en de portefeuillehouder die er dan zit ook. Is het dan denkbaar dat het verstandig is om automobilisten die de binnenstad in willen rijden dat niet te laten doen via de Krispijnseweg. Het is geen voorstel om het nu te doen. Het is een overweging en die is gebaseerd op cijfers en die cijfers komen voort uit simulaties. En als je die simulaties ziet, dan zie je dat het heel erg veel drukker wordt. En dan is het niet genoeg om alleen te zeggen, zie maar. Dan moet je ook gaan nadenken over hoe richt je die wegen in en hoe stuur je op die wegen. Dus inderdaad, die simulaties zijn er en je kunt natuurlijk op allerlei schuifjes drukken maar het wordt drukker in de binnenstad. Dus daar moeten we maatregelen op nemen. En de raad die hier over zes jaar zit, die kan beslissen, dit gaan we nooit doen, we verzinnen wel wat anders of we doen toch een beetje la la la, dat kan ook. En dat kunnen we ook accepteren hoor, dat is geen grap. We kunnen ook accepteren dat het ietsje drukker wordt als je in de auto zit, maar dat wil ik eigenlijk liever niet. Ik wil stimuleren dat mensen heel goed nadenken, ga ik met de auto, want dat moet mogelijk blijven of ga ik dat niet doen? En naarmate meer mensen die andere keus maken kunnen de autorijders beter doorrijden.

In dat kader is het nodig om na te denken over een andere wegenstructuur en sommige punten niet of niet meer te gebruiken. Gaan we dan beslissen. Nog een voorbeeld...

De voorzitter: De heer Safranti heeft een vraag, maar ik wil wel vragen daarna of mensen nou eerst even de wethouder willen laten uitpraten.

De heer Safranti: Ik heb de wethouder zoveel mogelijk laten uitpraten, want ik begin ook met zijn eerste zin. En dat vond ik een hele bijzondere zin, dat het juist een autoplan was. En wat ik dus, misschien komt de wethouder er nog op terug hoor, maar wat ik nog wel mist is dat ik dit ook aan het CDA heb gevraagd, en de heer Kuhlmann heeft dat ook gevraagd volgens mij, ging over het waterbedeffect rondom het betaald parkeren stadsbreed. Hoe denkt en kijkt, weet de wethouder daar iets over?

De heer Van der Linden: Ja, zeker. Ik heb twee voorbeelden genoemd van dingen die ik iets te grotesk vind terugkomen in uw woordvoeringen. We hebben nu geen voorstel om een zero-emissiezones in te voeren over de hele stad. We hebben ook niet het voorstel dat we nu gaan doen om bijvoorbeeld Krispijntunnel af te sluiten. Ik denk wel dat we tegen die tijd die discussie gaan voeren, want we zien dan, nu op basis van simulaties en dan op basis van cijfers, dat het vastloopt. Laatste opmerking gaat over parkeren. We gaan nu niet voorstellen, we gaan heel de stad betaald parkeren invoeren. Dat doen we niet. We zien wel dat overal waar het op basis van wensen uit de wijk gebeurt en vaak zien we daar heel duidelijke uitslagen in, zie je natuurlijk een waterbedeffect. Dat zie je. En dat vinden we allemaal wel vervelend, want dan komt de druk in een naastgelegen wijk. Maar het is ook de consequentie van in een binnenstad of in een naastgelegen gebied wonen. Tot nu toe vind ik dat het proces wat we hebben afgesproken een paar jaar terug om op basis van wensen uit de wijk met die discussie te beginnen, vind ik goed functioneren. Er is wel een voorbeeld waarbij we andere keuzes zouden moeten maken als wij gaan organiseren dat het Maasterras heel veel wordt gebouwd. En daar horen inderdaad andere parkeernomen bij dan bijvoorbeeld in de wijk waar ik woon. Maar goed, daar gaan we het nog over hebben. Dan organiseer je wel automatische overdruk. Dus dan zou je moeten praten over de vraag, kunnen we dit gewoon laten gebeuren en laten we dan Krispijn vanzelf een keer bellen van, er staan opeens wel heel veel auto's in de wijk. Of moet je dan een ander gesprek voeren en zeggen, we organiseren voor een zeer betaalbaar tarief dat eigenaren hier kunnen parkeren, omdat het letterlijk honderd meter verderop dat we daar een hele andere wijk bouwen. Dat is een besluit wat je dan neemt, niet nu, maar dan wel. Omwille van de tijd hou ik het hier even bij. Dank u wel. Niet helemaal, want mij zijn ook twee concrete vragen gesteld. De eerste vraag was van de heer Kuhlmann. Misschien drie zelfs. Kijk, we gaan dus wijkplannen maken. En ik kan me voorstellen dat we in het wijkplan waar Wilgenwende in wordt benoemd, ons verhouden tot de vraag, hoe gaat het met calamiteitenroutes? Calamiteitenroutes zelf worden natuurlijk gepland en ontwikkeld door de Veiligheidsregio. En elke calamiteit vereist weer een andere aanrijroute soms. Hoe staat de wind? Wat is er gebeurd? Maar dat we daarop terugkomen in het wijkplan, dat kan ik wel toezeggen. Ik kan niet toezeggen dat er een calamiteitenplan komt specifiek voor Wilgenwende en omgeving. Maar we komen in het wijkplan terug op hoe ga je om met calamiteiten. En een andere vraag die mij gesteld werd, is onleesbaar.

Dus dat is jammer. De suggestie van Op ons Eiland was, kunnen we eens iets doen met simulaties? Die hebben we natuurlijk. Die hebben we om, dat is de basis van dit plan, want dit is namelijk een vak. Dat doe je niet op basis van alleen maar een beetje achter je bureau zitten. Dat doe je op basis van aannames over ontwikkelingen en die stop je in een model en er komt wat uit. En er komen gruwelijke cijfers uit als we niks doen. Maar gelukkig, op deze manier lukt het wel. Dit is hem, dank u.

De voorzitter: Dan gaan we eerst naar de heer Hartmeijer.

De heer Hartmeijer: Misschien was dat een van de onleesbare vragen, maar ik had nog gevraagd van het lijstje van de 30 kilometerwegen. Komt dat terug? En het amendement over het in kaart brengen welke straten er eventueel autoluw gemaakt kunnen worden in de binnenstad.

De heer Van der Linden: Dank, duidelijk. Ja, in de plannen per wijk komen die mogelijke dertig kilometerwegen terug. En we hebben een van de permanente debatten van de afgelopen vier jaar is praten over 30. We hebben, als je kijkt naar waar wij al 30 rijden, dat is vergelijkbaar met heel veel andere grote steden. Het is niet zo dat wij nu heel veel achterlopen. Het is ook niet zo dat alle andere steden die zeggen, oh, wij doen alles op 30, dat die alles op 30 doen. Dat is niet zo. Natuurlijk, je blijft die 50 wegen houden voor nood- en hulpverkeer. Je blijft, als je uitgaat van die inprikkers, wat ook een van de basiselementen van dit plan is, zodat je op een aantal wegen keurig met 50 kan en nog in kan prikken. Dat zorgt er ook voor dat je op heel veel plekken niet harder hoeft dan 30. Er is een beperkt aantal straten in Dordt waar het echt nog wel mogelijk is. Daar hebben we eerder het gesprek over gehad en de afhandeling van die motie is niet aangenomen. Daarmee is die motie niet weg. Daar moeten we wat mee. Dat wil ik eigenlijk doen via dit plan. Maar het toenmalige voorstel is ook niet aangenomen, dus dan moeten we het op deze manier organiseren. Als je een weg van 50 naar 30 doet, dan hoort daar een verkeersbesluit bij. Dus in de wijkplannen ziet u wat er gaat gebeuren en daar kunt u dan t.z.t. iets van vinden. Het is niet zo dat we, als we dit plan aannemen, overal 30 gaan rijden een week later. Is dat concreet genoeg?

De voorzitter: Mijnheer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Ja, een van de mogelijkheden die genoemd is van de andere letters is het openbaar vervoer. Kan de wethouder daar nog iets over zeggen of er inmiddels nieuwe ideeën zijn om daar een impuls aan te geven, want dat is hard nodig.

De heer Van der Linden: Ja, er zijn wel wat nieuwe ideeën. De problemen die we sinds corona hebben zijn niet verminderd. Ik snap elke vraag om langer te rijden met een dikke bus door bijvoorbeeld Dubbeldam of in andere wijken, maar de essentie van het huidige OV is natuurlijk nog steeds een bus heeft een chauffeur en er zitten heel veel stoeltjes in en als die stoeltjes niet gevuld worden, kan het niet uit om ermee te rijden. Daarom ben ik blij met de dikke lijnen die ook goed gevuld worden en dat zijn de meeste. Maar we hebben ook nodig dat we meer samenwerking krijgen tussen publiek en privaat.

Doelgroepenvervoer, de busjes die we hebben rijden voor leerlingenvervoer en voor jeugdvervoer, voor participatie enzovoorts. En er zijn plannen in de maak, in de rest van het land, maar zeker ook in onze regio, om daar meer mee te doen. En daar is ook overleg over met de provincie. Dan ga je ook zitten met verschillende, niet alleen verschillende exploitanten, maar ook verschillende financieringsstromen. Want vanuit het sociaal domein stoppen we een paar miljoen in allerlei vormen van doelgroepenvervoer. Die busjes zijn er en de mensen die erin rijden zijn er ook. Kun je dat combineren met de lijnen van Qbuzz? Nou, dat is een simpele vraag. Het antwoord is best complex, want je moet ook regelen dat het gebeurt. Je maakt het ook een hybride model, want sommige bussen blijven gewoon op basis van een dienstregeling rijden. Andere busjes gaan veel meer vraag gestuurd rijden. Het moet wel overzichtelijk blijven. Kortom, dat doe je niet even in een paar maanden, maar daar komen voorstellen over.

De voorzitter: Mijnheer Klerk. Mijnheer Stolk als laatste.

De heer Stolk: Ja, ik wilde vragen aan de wethouder of hij ook de 80-20-regel kent vanuit de winkels. U heeft het over Dubbeldam. Daar heb ik het ook over gehad. Als u Dubbeldam weghaalt, dan krijg je dadelijk weer de 80-20 regel. En als bedrijf, als Qbuzz, zal dat steeds hanteren. En ik denk dat je die 20 procent die niet rendabel is, toch in stand moet houden. En dat gaat nu niet gebeuren. Dus het is een afbouwend systeem.

De heer Van der Linden: Ik ken de 80-20 regel, die kun je op heel veel situaties in het leven toepassen. Zo is het in deze vergadering voor 80 procent gegaan over de auto. Dat is heel goed. En dat is ook voor 80 procent de oplossing, namelijk minder, om iets minder auto te organiseren heb je daar heel veel op nodig. We gaan nu niet praten, denk ik, over waar welke bussen rijden en hoe Qbuzz dat doet. Dat Qbuzz zoekt naar een goede manier om binnen het programma van eisen zijn dienstregeling uit te voeren, dat is helder, denk ik. En daar voeren we wel jaartjes het gesprek over.

De voorzitter: Oké, dames en heren, ik wil graag deze commissie afronden. Ik heb ook het idee dat alles wel zo'n beetje gewisseld is. We hebben vragen genoeg kunnen stellen aan elkaar en er zijn zelfs een heleboel antwoorden op gegeven. Maar heb ik nog een vraag aan u allen. Wat gaan we met dit stuk doen? Gaan we dit hameren? Lijkt me leuk, maar er is een amendement van de Partij voor de Dieren en ik denk niet dat de heer Aarden zegt nu van, oh nee, dat gaan we alsnog niet doen. Nee, dus het wordt sowieso wordt het dan een bespreekpunt in de raad. Ja. Ik zie jou nee knikken, maar dat is ja. En dan is er gewoon al als er een amendement wordt ingediend, is sowieso al een bespreekstuk. Dus dan hoeven we ook niet een heleboel fracties dat te steunen, maar ik neem aan dat u dat wel sowieso doet. En dan bespreken we dit aan de hand van het amendement. Als iemand daar nog een tegenbod op heeft of iets heel anders wil. De heer Damen, bijvoorbeeld.

De heer Damen: Voorzitter, ik heb in mijn betoog aangegeven dat de fiets een heel belangrijk element is om die transitie te realiseren. Dat je dus ook fors moet investeren in fietspaden en fietsvoorzieningen. Wij overwegen om een motie of amendement in te dienen om daar nu ook meer zicht te geven of te krijgen op de investering.

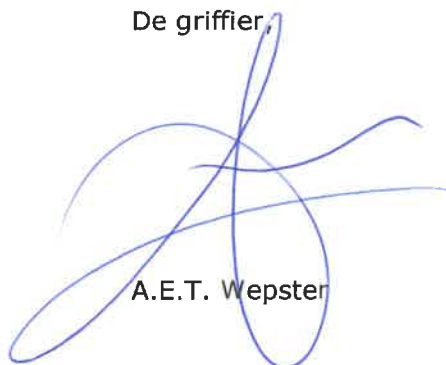
De voorzitter: Oké, ik heb het idee...Ik zie de heer Kuhlmann, ik zie de heer Van der Meer zie ik knikken. Ik heb het idee dat er nog wel meer partijen zullen zijn die een motie of een amendement overwegen. Zullen we met elkaar afspreken dat we dan wel proberen om dat een aantal dagen van tevoren uiterlijk te delen, zodat we in ieder geval op dat moment in de raad allemaal een beetje in stelling gebracht zijn om daarop te kunnen reageren en dat we het aan de hand daarvan bespreken. Mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Ik denk inderdaad dat het een goede inschatting is dat er, gelet op de moeite met het voorstel zoals het er nu ligt bij veel partijen, dat er wat amendementen kunnen komen en/of moties. En mijn vraag is of er met het indelen van de spreektijd daar ook rekening mee kan worden gehouden. Want als het gaat om één, twee amendementen, dan kan ik me die twee minuten goed voorstellen. Als het er wat meer zijn, dan is het misschien voor een goede behandeling prettig als we iets meer spreektijd hebben.

De voorzitter: Ik wou al voorstellen aan u om er vijf minuten van te maken. En dat is ook gelijk het matje wat we hebben, dus dat is een goede discipline dan die we ons allemaal op moeten leggen. Vijf minuten aan de hand van moties en amendementen, volgens mij hebben we dan een deal. Toch? 24 september. Dus een paar dagen ervoor een beetje proberen elkaar op de hoogte te brengen van waar u iets over gaat indienen. Ik wens jullie allemaal nog een prettige avond.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 24 september 2024.

De griffier,



A.E.T. Wepster

De voorzitter,



P.A.C.M. van der Velden

