

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT - DORDTSE DINSDAG D.D. 10 JUNI 2025

Vergaderzaal 5

1. Inspreker niet geagendeerd onderwerp over parkeerproblemen Loudonstraat

Voorzitter: Mevrouw Van Engelen

Raadsgriffier: De heer Boogaard

Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Aarden (Partij voor de Dieren)

Dhr. Ayverdi (DENK)

Mevr. Jager (Beter voor Dordt)

Dhr. Kuhlmann (VVD)

Dhr. Laban (ChristenUnie/SGP)

Dhr. Van der Meer (GroenLinks)

Dhr. Pauwels (Partij van de Arbeid)

Mevr. Striebeck (VSP)

Dhr. Tutupoly (Op Ons Eiland)

Mevr. Van Vugt-Roose (VDA)

Portefeuillehouder: -

Overige aanwezigen: dhr. Van den Hout

De voorzitter: Goedenavond allemaal, wij hebben vanavond een inspreker, mijnheer Van den Hout. En die komt inspreken over parkeren in en rondom de Loudonstraat. Maar voordat we naar de inspreker gaan, de commissie beginnen, moeten we een klein voorstelrondje doen voor het verslag. Of iedereen eventjes zijn naam en partij of naam en functie wil noemen, dan staat dat voor ons op de band. Begin ik aan mijn linkerzijde.

De heer Boogaard: André Boogaard, commissiegriffier.

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

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Ayverdi: Emin Ayverdi, DENK.

De heer Tutupoly: Gersom Tutupoly, Op Ons Eiland.

Mevrouw Jager: Ineke Jager, Beter voor Dordt.

Mevrouw Striebeck: Bernadette Striebeck, VSP.

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

Mevrouw Van Vugt-Roose: Franciske van Vugt, CDA.

Inspreker 1: Jan van den Hout, bewonerscommissie huurders Loudonstraat Dordrecht. Dat is veel langer als al die partijen.

De voorzitter: Maar wel helemaal correct. Dank u wel. Mijn naam is Yara van Engelen, en ik ben vanavond de voorzitter van dit inspreekmoment. De heer Van den Hout, u heeft vijf minuten voorbereid om de commissie in te lichten. En na de vijf minuten staat het de commissie helemaal vrij om u te overladen met vragen, als die er zijn. Gaat uw gang.

Inspreker 1: Geachte raadsleden, inmiddels al meer dan 15 jaar zijn er parkeerproblemen rond de grote parkeerplaats voor de woningen aan de Loudonstraat in Crabbehof. De platanen, die er bij de bouw zijn neergezet, zijn veel te groot. En er hebben zich ontelbare kraaien in de bomen genesteld. De bomen zorgen voor veel overlast door vogelpoep en de wortelopdruk. Er stonden er eerst 9, maar in 2011 zijn er een viertal weggehaald. Inmiddels zijn de overige daardoor breder gaan groeien, waardoor de overlast alleen maar groter is geworden. Er is bijna geen ruimte meer op de parkeerplaats waar men zonder schade aan de autolak de auto kan parkeren. En toch staat de ruimte te boek als parkeerplaats. Nu is het bekend dat het gemeentebestuur een anti-autobeleid voert. Echter, de meerderheid van de burgers heeft een auto. En aangezien diezelfde burgers het gemeentebestuur in het zadel heeft geholpen, mogen zij van hen verwachten dat de aangewezen parkeerplaatsen ook daadwerkelijk als zodanig gebruikt kunnen worden. Dat is momenteel niet zo. Naast de parkeerproblemen rond de bomen is er nog iets waardoor de parkeerdruk toeneemt. Dat is het gebrek aan fatsoenlijke handhaving in de wijk. Ogenschijnlijk kan de dienst Handhaving slechts in de binnenstad activiteiten ontplooiën. Voor het verbod op het Bagijnhof werd een vol blik personeel opengetrokken. Op onze grote parkeerplaats staat al een half jaar een oliebollenkraam in strijd met de APV. Maar daar waar andere burgers na 3 dagen hun aanhanger, caravan en dergelijke elders moeten parkeren, is er blijkbaar met de eigenaar van de oliebollenkraam een deal gesloten. Een vorm van vriendjespolitiek. En het wordt nog ernstiger. Tijdens het ophalen van de handtekeningen gaf iemand aan een handhaver uit de wijk gesproken te hebben. Door hem is aangegeven dat hij teruggefloten wordt door de leiding als hij handhavend wil optreden tegen die oliebollenkraam. Op zich is het al bijzonder dat er deals gesloten worden. Daarmee zet je als handhaver de belangen van andere burgers opzij. Die hebben belang bij een integere handhaving in hun stad. Verder neemt de parkeerdruk toe door het slecht handhaven van de overige regels binnen de APV. Er wordt weinig of niets gedaan aan te hoge, te lange voertuigen in de wijk. Die mogen er slechts door de doordeweeks, conform de APV, tussen 08.00 en 18.00 uur staan. Echter, meldingen via Fixi daarover worden slechts dagen later zogenaamd schriftelijk afgehandeld. Recent ben ik tussen de Loudonstraat en het NS-station Dordrecht Zuid een dertiental van dit soort voertuigen tegengekomen, en heb ze gemeld. Dat was in een weekend. Waarna een aantal dagen later de afhandeling pas kwam, met de opmerking dat specifieke situaties niet altijd aangetroffen werden. Logisch als men dagen later pas gaat handhaven.

Wat verwachten we nu van de gemeente? We verwachten van dit gemeentebestuur dat zij nu eindelijk eens onze parkeerproblemen serieus gaat nemen. En dat willen we nog ruim voor de verkiezingen van volgend jaar. Voor ons hoeven de bomen niet direct weg. De gemeente kan de bomen laten kandelabereren. Iedereen die heeft daar een andere benaming weer voor. Dat is drastisch terugsnoeien als bomen te groot zijn geworden en er veel wortelopdruk is. Door dat terugsnoeien kunnen er veel minder vogels in de bomen nestelen. Er is voor hen voldoende groen in de directe omgeving om dat op te vangen. Ook verwachten we van de gemeente dat de oliebolenkraam op korte termijn verwijderd gaat worden. Desnoods wordt hij naar een gemeentedeput gesleept. Het verwijderen van de oliebolenkraam hoeft niet zo lang te duren. Tenminste als de wil aanwezig is. Verder verwachten wij van de gemeente dat er voortaan op alle momenten dat er een groot, te hoog en te lang voertuig in de wijk komt te staan dit ook gehandhaafd wordt. Ook het handhaven van artikel 5.2 lid 3 is van belang. Er is een bedrijf langs de Thorbeckeweg die regelmatig 3 werkbussen parkeert op de hoek Thorbeckeweg-Loudonstraat. Kortom, er is genoeg te doen om ons weer een fatsoenlijke parkeergelegenheid te geven, waarbij we niet om de andere dag door de wasstraat hoeven. Dat was hem.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van den Hout. Prachtig binnen de tijd. Bedankt voor het inspreken. Ondertussen is ook aangesloten bij ons de heer Pauwels, van de Partij van de Arbeid. En dan zijn we nu aangekomen bij het deel waar de commissie vragen kan stellen. Is er een commissielid dat een vraag wil stellen? De heer Van der Meer van GroenLinks, zie ik. Mevrouw Van Vugt. En de heer Kuhlmann. De heer Van der Meer, gaat uw gang.

De heer Van der Meer: Over die voertuigen heb ik een vraag. Want u zegt, als ik het goed begrijp, daar wordt niet op gehandhaafd. Maar die voertuigen, staan die er alleen in het weekend? Ook op andere dagen toch, neem ik aan?

Inspreker 1: Die voertuigen staan meestal ... Want ze mogen daar staan tussen 08.00 en 18.00 uur. Daarna moeten ze naar speciale terreinen, die de gemeente heeft aangewezen. En daar wordt niet op gehandhaafd.

De heer Van der Meer: Ook door de week niet?

Inspreker 1: Ook door de week niet, ja. Klopt.

De voorzitter: Die is helder. Dank u wel. Mevrouw Van Vugt, u heeft ook een vraag.

Mevrouw Van Vugt-Roose: Voorzitter, dank u wel. Het gaat maar even over de Fixi-melding die in de stukken is toegevoegd. Daar zie ik dan staan, bedankt voor uw melding en uw oplettendheid. En we zijn al in gesprek met de eigenaar van de oliebolenkraam. En er is blijkbaar een termijn afgesproken dat die daar weg moet zijn. Is u ook ooit duidelijk geworden wanneer die weg moet zijn?

Inspreker 1: Nee, dat hebben ze nooit medegedeeld. Die melding is van februari. We zitten enkele maanden verder. En toen deze reactie kwam van Handhaving, meldde ik hem al vanaf november ongeveer elke week, en soms dagen achter elkaar. Dan krijg je een verhaaltje van, we zijn ermee bezig. En dat is het dan eigenlijk. En wat me verder nog opvalt daarvan, want dat wil ik dan ook wel gelijk melden, is dat normaal staan die meldingen vrij. Iedereen kan die meldingen zien. Sinds enige tijd dat ik alle meldingen doe bij Handhaving wordt die melding van mij niet meer openbaar gezet. Dan komt het alleen bij Handhaving binnen. Waarschijnlijk willen ze het ook nog een beetje compact houden, mijn meldingen.

De voorzitter: Dank u wel. Dan was er ook nog een vraag van de heer Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Als u het toestaat, een vraag op twee onderwerpen. De bomen. Maar ik wil eerst even ingaan op wat ik toch eerlijk gezegd, maar misschien heb ik u verkeerd verstaan, best wel stevige beschuldigingen vindt richting handhavers. Waar toch, ik weet niet of ik het goed gehoord heb, maar corruptie of de suggestie in elk geval sterk wordt aangezet. Om het heel concreet te maken, heeft u gezien of bewijs dat er sprake is van geld? Want dat lijkt nu een beetje te ontstaan, dat beeld. Ik ken zelf onze afdeling Handhaving op een andere manier. Dat zijn volgens mij integere mensen. Maar als dat anders is, laten we het dan ook gewoon op tafel leggen.

Inspreker 1: Dat is helder. Maar ik heb zelf niet gezien dat er met geld of zo onderhandeld werd. Alleen het feit al dat er in ieder geval deals zijn gesloten, vind ik persoonlijk niet integer. Ik ben zelf ook boa geweest, maar eigenlijk kan je dat als handhaver niet maken. En dan nog dat ik bij de handtekeningactie iemand sprak en die zei, maar ik heb hem ook gesproken, maar hij komt niet verder, want dan wordt hij weer teruggefloten, dat vind ik ook een signaal waarvan ik zeg, dat hoort niet bij Handhaving thuis.

De voorzitter: Dank u wel. Ik zie dat u een vervolgvraag heeft over dit onderwerp. Misschien kunt u toch beter naar de vraag over de bomen, want we hebben nog maar een paar minuten voordat de tijd erop zit. Als u even zelf de prioriteit stelt, welke vraag is het belangrijkste?

De heer Kuhlmann: Ik denk dat ook dit onderwerp wel de moeite waard is om verder in te gaan. Maar dan even met het oog op de tijd voor wat betreft de bomen. Ik kan me heel goed voorstellen dat het vervelend is als je in de buurt, je hebt niet uitgebreid de keuze uit de parkeerplekken, dat terrein is de plek waar je min of meer op aangewezen bent om te gaan parkeren. Als je auto dan dag in dag uit, om maar even plat te zeggen, wordt ondergescheten en dat daar grote plakken vogelpoep op zit. Kunt u iets meer aangeven, is dat het hele jaar door, is dat in bepaalde seizoenen en hoeveel zou het schelen wanneer die bomen een beetje, in mijn eigen woorden maar even, bijgesnoeid worden?

Inspreker 1: Als de bomen echt bijgesnoeid worden, zoals u in een van die blaadjes vindt, dan denk ik dat het probleem bijna opgelost is. En het is niet het hele jaar. Het is uiteraard als de bladeren eraan zitten in de winter, dan komen die vogels niet in die bomen zitten, want dan hebben ze geen overkapping. Het is echt in de zomerperiode. Maar je kan echt je auto niet fatsoenlijk daar neerzetten. En we zijn er al echt jaren mee aan de slag, en mensen worden het gewoon zat. Bijna elke autobezitter die in dat stukje zit, heeft zijn handtekening gewoon gezet. We zijn het echt gewoon goed zat.

De voorzitter: Die is duidelijk. Ik zag dat er nog meer vragen zijn vanuit de commissie, maar helaas zit ons kwartier er al op. Maar volgens mij staat mijnheer Van den Hout open voor contact met de raadsleden, e-mail, telefoon, straks nog eens in de gang. Ik stel voor, stel vooral verder uw vragen, nemen het mee naar uw fractie om er verder misschien nog iets mee te doen om het op te pakken. Alleen zeggen, toelichten. Mevrouw Jager.

Mevrouw Jager: Ik wilde even zeggen dat ik ruime ervaring heb in het zien kandelaberen en het erlangs rijden iedere keer, jarenlang. En je bent voor jaren onder de pannen als dat gebeurt. Je krijgt er prachtige bomen voor terug.

De voorzitter: Dat is nog eventjes een positief geluid over die methode. Ik ga me niet wagen aan de klemtoon van dit woord. Hartelijk dank voor het inspreken. Zoek elkaar vooral op. Het is 19.45 uur. Wij gaan stoppen. En een fijne vergaderavond verder.

2. Agenderingsverzoek college over Parkeerregulering Oud-Krispijn Noord

Voorzitter: Mevrouw Van Engelen
Raadsgriffier: De heer Boogaard
Verslag: NotuBiz

Aanwezig:
Dhr. Aarden (Partij voor de Dieren)
Dhr. Ayverdi (DENK)
Mevr. Jager (Beter voor Dordt)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Dhr. Laban (ChristenUnie/SGP)
Dhr. Van der Meer (GroenLinks)
Dhr. Pauwels (Partij van de Arbeid)
Mevr. Striebeck (VSP)
Dhr. Tutupoly (Op Ons Eiland)
Mevr. Van Vugt-Roose (VDA)

Portefeuillehouder: wethouder R. van der Linden

Ambtelijke ondersteuning: dhr. Kraak, dhr. Coskun

De voorzitter: Goedenavond allemaal, we zijn weer terug. Wij gaan verder vanavond met een agenderingsverzoek van het college om te praten over de Parkeerregulering Oud-Krispijn Noord. Dit is eigenlijk een bewonersinitiatief uit Oud-Krispijn Noord, waarin wordt gevraagd om invoering van parkeerregulering in de wijk. Nu zijn daar een aantal beleidskaders voor, een aantal stappen, die het college eigenlijk moet doorlopen om dit door te voeren. En het is nu zo dat aan 2 stappen niet wordt voldaan. Namelijk stap 3, het vaststellen van voldoende parkeerdruk en stap 4, het verzamelen van voldoende handtekeningen. Maar het college ziet wel mogelijkheden in stap 5, het organiseren van een informatiebijeenkomst voor bewoners en stap 6, het uitvoeren van een draagvlakmeting onder bewoners, om zo toch te kijken hoeveel draagvlak er eigenlijk is in deze wijk om het door te voeren. En waarom ik dit van tevoren alvast even toelicht en niet na het namenrondje, dat gaat over de conclusie die we vanavond met elkaar trekken, want dit is namelijk geen raadsvoorstel. Er wordt wel een uitspraak gevraagd van ons als commissie, maar we gaan niet voor- of tegenstemmen. Eigenlijk moet u zich vanavond als commissielid laten horen. Dan is het weer aan het college om dat mee te nemen en op basis daarvan te handelen, want het is een college bevoegdheid. Verwacht het college wel van ons een harde ja of nee, dan zal het college zelf met een raadsvoorstel moeten komen. Dan weet u dat alvast vooraf. De heer Tutupoly, heeft u daar een vraag over? Dan mag u die nu even stellen.

De heer Tutupoly: Het gaat even om het volgende. U heeft het over stap 2 en 3. Maar als je verder in de stukken kijkt en je klikt door, dan gaat het eigenlijk over 2, 3 en 4. En dat begrijp ik niet.

De voorzitter: Zo meteen krijgen we een presentatie van de ambtenaren. Die gaan het helemaal toelichten. Daar kunt u alle vragen stellen en dan gaan we het met elkaar uitzoeken. Maar voordat we dat doen, doen we even het namenrondje voor het verslag. Graag naam, partij en/of functie. Begin ik aan mijn linkerhand.

De heer Boogaard: André Boogaard, commissiegriffier.

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

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Ayverdi: Emin Ayverdi, DENK.

De heer Tutupoly: Gersom Tutupoly, Op Ons Eiland

De heer Pauwels: Sam Pauwels, PvdA.

Mevrouw Jager: Ineke Jager, Beter voor Dordt.

Mevrouw Striebeck: Bernadette Striebeck, VSP.

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

Mevrouw Van Vugt-Roose: Franciske van Vugt, CDA.

De heer Kraak: Robert Kraak, ambtelijke ondersteuning.

De heer Coskun: Seref Coskun, ambtelijke ondersteuning.

De voorzitter: Mijn naam is Yara van Engelen, en ik ben vanavond uw voorzitter. Mijnheer Kraak gaat ons zo meteen de presentatie geven vanuit de ambtelijke organisatie, waarin alles uitgelegd zal worden rondom deze aanvraag en wat er moet gebeuren. Het is een korte presentatie. Mijn voorstel is om de presentatie even af te maken en dan daarna vragen te stellen. Mijnheer Kraak, gaat uw gang.

De heer Kraak: Dank u wel. Het is inderdaad een korte presentatie. En veel in de inleiding is al gezegd wat ook in mijn inleiding zit. Maar dat is niet erg, want dan staat iedereen mooi op scherp. En er waren al vragen over. Even de aanleiding waarom we hier vanavond zitten. Waarom er een agenderingsverzoek is ingediend. Vanuit bewoners is een verzoek ingediend voor parkeerregulering. Dit gebied valt binnen het aangewezen gebied, waardoor het inderdaad, zoals al gezegd, een bevoegdheid is van het college om eventueel daar parkeerregeling in te voeren. Daarmee hebben we met zijn allen 7 stappen afgesproken. En als je die goed doorloopt, dan mag het college dat volgens die afspraken doen. Maar we kwamen hier achter met bewoners dat we toch niet helemaal voldoen. Namelijk bij stap 2 zien we dat we niet voldoende handtekeningen ophalen. En bij stap 3 en 4 dat eigenlijk de parkeerdruk, het is maar net hoe je ernaar kijkt en ook het logisch gebied hoe je ernaar wil kijken, dat het niet helemaal 100 procent sluitend is. Maar met de verhalen die al jaren eigenlijk vanuit de wijk komen, ook de gesprekken die zijn gevoerd met de bewoners, ook samen met de wethouder, is toch gezegd, kunnen we toch niet een stap verder zetten? Maar omdat je niet helemaal voldoet, leek het iedereen wel netjes om dat gewoon hier neer te leggen en daar het open gesprek over te voeren. En dan wil ik jullie even meenemen in de cijfers, waar we het over hebben. Rechts ziet u een kaartje van een van de gebieden. U ziet de Hugo de Grootlaan aangegeven, Weeskinderdijk Boven, nog net de Krispijntunnel erop en de Vlietweg. Dat gebied is een gebied wat wij een logisch afgebakend gebied vinden. Want het eerste verzoek was eigenlijk een veel kleiner gebied. Maar daar zou je nooit goed parkeerregulering in kunnen voeren. In dit gebied, links staan wat getallen van dat gebied. Maar het belangrijkste voor ons is dat we zien dat daar de parkeerdruk die we uit heel veel metingen hebben gehaald de afgelopen jaren, dat die zo rond de 76 procent zit. En dat dat eigenlijk niet voldoet aan die 85 procent die is afgesproken. Dat is even 1 punt. Het tweede gebied, wat ook aanleiding was om naar te kijken, omdat van de randen van dit gebied het eerste verzoek is gekomen. Dit gebied is iets groter. Ook dit is een logisch afgebakend gebied. Je zou hier niet half in de straat of half in de wijk nog borden kunnen zetten. Dit gebied is logischerwijs wat groter. Grenst meteen aan het gebied waar we net naar keken. Hier liggen meer parkeerplaatsen. En hier is gek genoeg de parkeerdruk wel hoger. Hier zou het qua parkeerdruk voldoen. Alleen het aantal handtekeningen wat nodig is om in zo'n gebied verder te gaan, was ook nog niet toereikend.

En we hebben samen met bewoners ook gekeken van, hoe kunnen we dit aanvliegen en hoe willen we het met zijn allen bekijken? En we hebben ook gezegd, stel dat we het als totaalgebied bekijken, dan is die parkeerdruk eigenlijk al hoger, maar nog steeds onder die 85 procent. We hebben toen wat zitten spelen met, wat als je bepaalde gebieden wel of niet meeneemt? Dat was puur om een beetje gevoel erbij te krijgen. Nog niet om te kijken of we dat ook zo zouden kunnen doen. Maar we hebben wel hier even links omcirkeld het gebied links van de Erasmuslaan. Stel dat je dat niet meeneemt in de tellingen, dan kom je wel uit in ieder geval op voldoende parkeerdruk. Daarmee zou je kunnen voldoen. Alleen hebben we ook gezegd, moet je dat wel doen? Want als je natuurlijk in het rechtergebied parkeerregulering invoert, weet je meteen hoe het links gaat zijn. Je moet toch blijven bij dat afgebakende gebied. Waar we het over willen hebben of waar jullie het eigenlijk over kunnen gaan hebben, kunnen wij verder met de informatiebijeenkomst voor bewoners? Wat de volgende stap zou zijn. En de stap daarna namelijk ... Want dan is er ook iedereen geïnformeerd. Nu zijn wel handtekeningen opgehaald, maar wij weten niet welk verhaal verteld is aan de deur. Daarom zeggen we, als gemeente doen we altijd eerst een bewonersavond. Dan is iedereen van dezelfde informatie voorzien. En daarna kan je een draagvlakmeting doen, een officiële enquête, waarbij ook duidelijk is dat er dan echt een meerderheid moet zijn. En zoals ik het altijd begreep, zonder voldoende draagvlak uit die enquête wordt het gewoon sowieso moeilijk om dat aanwasbesluit parkeren in te voeren. Het laatste punt wat ik nog wil zeggen, als dat niet zo zou zijn, dus onvoldoende draagvlak, is dat er in het kader van het Maasterras, ook met de Parkeervisie die vorige week volgens mij in de raad is vastgesteld, dan zou dit gebied wel parkeerregulering krijgen. Wanneer dat exact gaat gebeuren, is natuurlijk nog niet helemaal duidelijk. Dat is afhankelijk van wanneer Maasterras gaat starten en wanneer de woningen worden opgeleverd. Dat is uiteindelijk dan een stap die je volgens mij niet volgens de 7 stappen doet, maar op een andere manier. En dit is eigenlijk de inleiding die ik wilde geven, om iedereen even van alle informatie te voorzien om daar het gesprek over te kunnen hebben. Dank u wel.

De voorzitter: De informatie is helder. En ook met welke intentie de vervolgstappen toch gezet willen worden. We gaan even kijken naar de commissie of er vragen of geluiden zijn. Ik ga even het rondje af. En dan begin ik bij mevrouw Jager, Beter voor Dordt. Gaat uw gang.

Mevrouw Jager: Dank u wel. Geruime tijd geleden heeft iemand daar een motie over ingediend. En toen tussen de raad en de gemeente of het college afgesproken dat er een plan ontwikkeld zou worden. En dat is het zevenstappenplan geworden, aan de hand waarvan we met goede invulling konden gaan bepalen of ergens betaald parkeren moest komen of niet. Mijn vraag is, wat is de motivatie om in dit geval zo'n haast te hebben dat daarvan afgestapt moet worden?

De voorzitter: Mijnheer Kraak, misschien een toelichting op waarom?

De heer Kraak: En ik zit te kijken, want de wethouder is ook ... Dat is eigenlijk een vraag die het college, denk ik, moet beantwoorden.

De voorzitter: Je kan hem inderdaad ... Want eigenlijk vraagt u inderdaad, wat is de motivatie van het college? Dat is de mening.

De heer Kraak: Precies.

De voorzitter: Maar ik hoor net eigenlijk ook in uw verhaal dat als je stap 5 en 6 doorloopt, dan vang je eigenlijk ook de bewoners op die niet mee hebben gedaan met de handtekeningenactie. Dat is het technische antwoord daarop.

De heer Kraak: En er is ook niet zozeer sprake van haast, maar als we zien hoe de bewoners in dit verzoek zitten en ook de goede contacten die we hebben en hoe serieus zij het ophalen van handtekeningen hebben opgepakt en ook, ondanks dat ze eerst een beetje schrokken van, wat is dat logisch afgebakend gebied zo groot, zijn ze daar heel erg goed mee aan de slag gegaan, vinden wij. En we vonden het dan ook wel netjes om te kijken of die volgende stap genomen kon worden.

De voorzitter: Het is een consultatie. Wethouder Van der Linden mag gewoon aansluiten en iets toelichten. Gaat uw gang.

De heer Van der Linden: Juist omdat we die zeven stappen destijds, een jaar of vijf, zes terug, met alle zorgvuldigheid hebben vastgesteld. En strikt genomen voldoen deze inwoners. Want wij hebben geen opvatting over het invoeren van betaald parkeren. Van ons hoeft het niet, tenzij we andere gebiedsontwikkelingen op gang brengen. Maar van ons hoeft het niet. Maar als inwoners zeggen, regel het, want het kan hier niet meer, dan vinden we het wel zo netjes om daar goed naar te luisteren. En dit is heel goed onderbouwd. Alleen het voldoet niet helemaal aan stap één en twee. Vandaar dat het ons passend leek om te zeggen, we willen eigenlijk helemaal conform de rest van het stappenplan aan de gang gaan. En als op basis van inwonerp participatie de meerderheid van de buurt zegt, absoluut niet, dan gaat het niet door. Maar als de meerderheid zou zeggen, ondanks dat je niet helemaal voldoet aan die eerste stappen, als de meerderheid zegt, maar dit lijkt ons een hele fijne oplossing, dan vinden wij het gerechtvaardigd om dat te doen. En vandaar deze consultatie.

De voorzitter: Is uw vraag zo beantwoord, mevrouw Jager?

Mevrouw Jager: Niet helemaal. Want dan hebben we een stappenplan, maar als het idee van u, van de ambtelijke organisatie, van iedereen die erbij betrokken is, de bewoners voldoen aan de vraag, als dat duidelijk is, dan kunnen we van het stappenplan afstappen? Moeten we het dan niet gewoon veranderen?

De voorzitter: Wethouder Van der Linden.

De heer Van der Linden: Ik denk dat je het moet omdraaien. Kijk, de inwoners die ons hebben benaderd, hebben heel goed onderzocht hoeveel mensen bereid zijn om betaald parkeren in te voeren, op basis van de aantallen. En ik was net even naar buiten naar mijnheer Van den Hout. Maar misschien kun je ze nog even voorlezen, Robert, in hoeverre de inwoners wel of niet voldoen aan die eerste 2 of 3 stappen.

Dat staat in het schema. Eigenlijk de parkeerdruk is net te laag. En je hebt minimaal 222 handtekeningen nodig in het Jacob Catsstraat gebied. En in de gebieden samen is de parkeerdruk 82.4, net te laag. En je hebt minimaal 417 handtekeningen nodig. Ze voldoen net niet. Maar de parkeerdruk is overdag, vooral overdag natuurlijk, wel heel erg hoog. Want we zien natuurlijk ook wel dat veel mensen die in de binnenstad willen zijn net achter de tunnel parkeren, of mensen die met de trein gaan ook net hier gaan staan. Vandaar deze vraag aan u. En als u zegt, dat lijkt ons helemaal geen goed idee, dan doen we het niet. Maar wij willen recht doen aan de vraag van de inwoners.

De voorzitter: Die is helder.

De heer Kuhlmann: Voorzitter, punt van orde. Ik zie in het schema staan, en ik had dat eigenlijk ook een beetje verwacht, insprekers bij dit onderdeel. Komen die nog? Want het zijn natuurlijk mensen die hier iets van vinden. Die had ik eigenlijk een beetje verwacht.

De voorzitter: Dat snap ik. Dat heb ik inderdaad niet meer toegelicht. Er hebben zich geen insprekers gemeld op dit onderwerp. Ik heb wel met de griffie van tevoren het er even over gehad. In september is er contact geweest.

De heer Boogaard: Het stond oorspronkelijk in september gepland. En omdat er een gat ontstond in de kalender vanavond, hebben we dit naar voren gehaald. Waar de bewoners erg blij mee waren, want die zitten te springen. Maar daarom was het even de vraag of er insprekers bij zouden zijn. Maar die vraag is wel gesteld.

De voorzitter: Het was voor veel insprekers te kort dag. Even, zijn er nog vragen dan echt specifiek hierover, want anders ga ik weer het rijtje aflopen. De heer Tutupoly.

De heer Tutupoly: Het gaat even om wat er net eigenlijk gezegd werd van, stap drie en vier wordt niet gehaald. En net niet, zoals de wethouder eigenlijk aangeeft. Zodat eigenlijk gezegd wordt, laten we het dan wel doen. Alleen het gaat in dit geval eigenlijk niet over stap drie en vier, maar het gaat om stap twee, drie, vier en eigenlijk ook vijf. Want bij vijf staat er eigenlijk ook, op het moment dat er voldaan wordt aan de vereisten en er voldoende handtekeningen zijn, dan wordt pas naar stap vijf gegaan. Dat is een onderdeel van stap vijf. Het lijkt erop, als we het nu over zeven stappen hebben, dat er wel heel erg veel stappen niet aan voldaan wordt. En als ik even naar de discussie ga, zoals die destijds geweest is, want hier wordt nu eigenlijk net gezegd, het wordt net niet gehaald, was de discussie eigenlijk ook met name dat het was ter bescherming ook van bepaalde bewoners. Want er werd eigenlijk altijd gezegd, als je kijkt naar de bewoners die tegen iets zijn, die zijn over het algemeen beter georganiseerd. En daardoor is uiteindelijk, met de vragen die gesteld zijn, dit stappenplan tot stand gekomen. En als je dan eigenlijk zegt, ze voldoen net niet, en je wil het op grond daarvan wel gaan doen, dan doe je eigenlijk tekort aan al die bewoners die niet georganiseerd zijn. Dan zou ik haast zeggen, als je uiteindelijk zegt, we halen net niet of het is niet goed georganiseerd geweest, dan zou ik zeggen tegen de bewoners, ga dan terug, want je voldoet hier niet aan. Alles staat eigenlijk op de site weergegeven. En er wordt niet aan voldaan.

En de personen die eigenlijk onwetend zijn dat dit nu speelt, die komen ook normaal gesproken niet naar dit soort bijeenkomsten, want die weten daar niet van. Die denken, het zal wel ver van mijn bed zijn. Die kennen heel de voorgeschiedenis niet.

De voorzitter: U zegt eigenlijk, we hebben deze beleidskaders vastgesteld met een reden, en laten we ook in dit geval ons daaraan houden?

De heer Tutupoly: Ja.

De voorzitter: Dat is het beste? Oké. Dan ga ik even naar de overkant. De heer Van der Meer. Ik ga het rijtje afmaken hoor.

De heer Van der Meer: Ik heb een technische vraag. Namelijk hoe de bewoners die met die handtekeningen zijn gekomen dat precies hebben aangepakt? Zijn die inderdaad in het hele gebied of in beide gebieden waar het over gaat rond geweest? Ze geven in elk geval zelf aan dat ze lang niet iedereen hebben kunnen treffen. Het zou denkbaar zijn dat je een andere uitkomst zou krijgen als ze wel iedereen hadden kunnen bereiken. Dat is mijn technische vraag, hoe dat gelopen is. Inhoudelijk wil ik dit meegeven. Kijk, er is denk ik niet voor niks een regeling gemaakt om een kapstok te hebben. Tegelijkertijd is er grote behoefte aan een overheid die responsief reageert op problemen en verzoeken die uit de samenleving komen. Er wordt hier niet op grond van een minderheid besloten. Het is alleen maar, gaan we verder in gesprek met die wijk of niet? Dat is in feite de vraag. En wat ons betreft zou die ruimte er gewoon moeten zijn, om dat nader te verkennen wat de mogelijkheid is. Ook met in het achterhoofd dat op termijn in onze ogen parkeerregulering er toch van gaat komen in dat gebied. Dank u wel.

De voorzitter: Uw opvatting staat genoteerd. En dan de beantwoording van de technische vraag over de bewoners '...'.

De heer Kraak: De initiële handtekeningenlijst, die bedoeld is om überhaupt te gaan praten over parkeerregulering, daar zijn ze niet de hele wijk in geweest. Dat was aan de randen waar ook de parkeerdruk het hoogst is. Waar ook de meeste vraag is om parkeerregulering. En toen wij dat zagen, hebben wij gezegd, dat zien wij niet als een logisch afgebakend gebied. Toen hebben wij die kaartjes meegegeven aan de bewoners, in goed overleg. En toen zijn ze in dat hele gebied gaan polsen, langs de deuren. Mijn collega, die helaas niet meer bij ons werkt, heeft dit voorbereid toen. Die omschreef toen, dit is professioneel aangepakt. Ik heb zelf niet gezien hoe het eruit zag, maar het zag er goed georganiseerd uit in ieder geval.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Van Vugt, CDA.

Mevrouw Van Vugt-Roose: Dank u wel. We hebben ons ook wel even gebogen over, wat is hier aan de hand? Want die parkeerdruk is denk ik ook voor iedereen herkenbaar. Zo rond die Krispijntunnel is het gewoon overdag hartstikke druk. Maar als je dan ziet waar de handtekeningen zijn opgehaald, is dat echt maar 3, 4 straten rondom die tunnel, en verder niet. Want ze hebben dat roze gemarkeerd, in een van die bijlagen. En het zal best professioneel zijn opgezet, maar ze zijn maar 108 woningen langsgegaan.

Dat vind ik niet echt representatief voor die hele wijk. 50 hebben een handtekening gezet, 44 waren niet thuis en 14 waren tegen. Dat beeld wordt natuurlijk anders naarmate je verder van die tunnel afkomt, de parkeerdruk minder is. Wij hechten er toch wel aan om de stappen gewoon door te nemen. En dat betekent niet dat je niet responsief zou zijn als gemeente, maar dat je ze gewoon wijst op wat de mogelijkheden zijn. En dat ze gewoon voldoende handtekeningen gaan ophalen. En dat je dan pas, dat wil ik toch meegeven, die bewonersavond doet. Omdat je nu mensen eigenlijk toch wel min of meer voor het blok zet als die bewonersavond al georganiseerd wordt, zonder dat deze actie goed uitgezet is. Volgens mij vraag je dan om ongelukken. Dat mensen later weer gaan protesteren dat het niet conform de regels is gegaan, terwijl het geen officiële regels zijn. Die snap ik ook. Maar ze hebben wel iets om zich op te beroepen. Dat wilde ik graag meegeven.

De voorzitter: Dat is helder. Eerst de bewoners zelf de stap volledig laten uitvoeren en inderdaad de hele wijk meenemen met de handtekeningen voordat we verder gaan. De heer Kraak, heeft u daar nog een toelichting op? Want ik zag u uw hand opsteken.

De heer Kraak: Ja, dat klopt. Want ze hebben, inderdaad even voor de goede orde, 2 keer handtekeningen opgehaald. De eerste is waar u net naar verwees, om überhaupt te gaan praten over parkeerregulering. Dat zijn die 50, die ook in stap 1 genoemd staan. En toen bleek, het is geen logisch afgebakend gebied. Zijn ze opnieuw de wijk in gegaan, met die kaartjes die wij voor ze gemaakt hebben. En die handtekening zit inderdaad niet bij de stukken. Ik snap de verwarring. Die heb ik zelf ook niet nu voor handen. Ik geloof dat ze nu op 217 zaten. Ik heb het vandaag nog nagevraagd. 217 handtekening. Precies. Klopt.

De voorzitter: Voor de commissie, er zijn 217 handtekeningen opgehaald. Dat is de informatie waar we nu op verder kunnen.

De heer Kraak: Dat gaat over beide gebieden. En ik heb ze ook gevraagd hoe de verdeling was over die 2 gebieden, maar dat konden ze me nu nog niet geven, maar dat kunnen we nog navragen bij ze.

De voorzitter: En even om het zuiver te houden, 217 handtekeningen is ook het getal waar de presentatie op gebaseerd is. Daar stonden de percentages bij.

De heer Kraak: Die percentages is parkeerdruk. Maar als we de uitspraak doen, te weinig handtekeningen, gaat het over die 217 ten opzichte van het aantal wat je nodig hebt. Ze hebben iets meer dan de helft opgehaald.

De voorzitter: Er zijn 217 handtekeningen opgehaald. Er zijn 417 handtekeningen nodig. Dat is helder. Kleine toevoeging nog?

De heer Coskun: Ja, misschien nog een toevoeging dat de Weeskinderdijk is nu gratis en die wordt per 1 juli ook natuurlijk betaald, zoals vastgesteld. En dit gebied is aangrenzend aan de Weeskinderdijk. Wij verwachten ook dat dat invloed gaat hebben op het gebied.

De voorzitter: Ik wilde eigenlijk even verder met het rondje. Er is genoeg tijd. U kunt dat zo meteen in uw vragen stellen. De heer Aarden, uw vraag is al beantwoord. De heer Laban, ChristenUnie/SGP.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. U gaf net al aan dat parkeeroverlast komt van parkeren in gebieden waar het wel betaald is. De vraag is even, waar moet je stoppen natuurlijk met betaald parkeren, zodat er geen overlast meer is? Op een gegeven moment is het toch te ver lopen. In hoeverre is er tijdsdruk op om de besluitvorming, tenminste om verder te gaan met dat wat nu voorligt, door te wachten dat er toch een stap afgevinkt is dat het juiste aantal handtekeningen binnen is. Want u gaf net aan, het loopt nog steeds door. We zitten nu op 217. Dat is dan net iets meer dan de helft minimaal nodig. Ik vind dat persoonlijk eigenlijk net wel een beetje heel erg weinig als je zegt, we gaan wat stappen overslaan. Ook al omdat, hoe ga je dan om met volgende gebieden die er ook komen waar je zegt, daar heb je ook geen stap overgeslagen? Hoe nu verder? Dat zijn eigenlijk 2 vragen. Loopt het nog door na het handtekening inzamelen en wat zijn de gevolgen voor eventueel andere gebieden die het zouden willen?

De heer Kraak: Ik begrijp hoor dat u deze conclusie trekt aan hoe ik net antwoord gaf van, ze zitten nu op 217. Maar ze hebben 217 opgehaald. Dat is al afgerond. Dat is geen lopend proces. En de tweede vraag is lastig te beantwoorden, want dat welbekende waterbedeffect is nog niet te voorspellen. Dat is ook afhankelijk van het autobezit in de wijken. Dat is lastig.

De heer Laban: Ik bedoelde niet het waterbedeffect. Ik bedoelde eigenlijk als we ervoor kiezen om hier stappen over te slaan in hoeverre geef je dan carte blanche om in andere gebieden dat ook te doen?

De heer Kraak: Precies.

De voorzitter: Dat is inderdaad eigenlijk een beetje de afweging voor de commissie zelf. Want het college legt het ons nu voor. En als u ruimte maakt, dan natuurlijk op een ander moment kan ook gezegd worden, toen is er ook ruimte gemaakt, wilt u het ook voor ons doen? Maar dat is een maatwerkafweging die nu van ons wordt gevraagd. De heer Kuhlmann.

Mevrouw Van Vugt-Roose: wil er graag even op inhaken, want in elk geval in de wijk Reeland loopt nu ook een handtekeningactie. Ik denk wel dat het effect er zeker zou zijn als je hier zegt, het kan met de helft van het aantal handtekeningen wel, dat het ook in de volgende zo gaat.

De voorzitter: De heer Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Dit is een consultatie. Er wordt gevraagd hoe we hier tegenaan kijken. En ik wil dat graag doen, hoe de Dordtse VVD ertegenaan kijkt, aan de hand van twee groepen bewoners.

Want dat is duidelijk, er is natuurlijk hier in deze buurt een groep bewoners die in elk geval op dit moment niet zit te wachten op betaald parkeren. Dat is ook een aanzienlijke groep, want dat zijn mensen die niet hun handtekening hebben gegeven hiervoor. En er is een groep mensen die het wel willen. Om met die eerste groep te beginnen. Het zal natuurlijk altijd zo zijn, wat de uitkomst ook is op een bepaald moment, dat er een groep ontevreden is. En het is daarbij van belang dat we ons goed aan de spelregels houden. Betaald parkeren is iets wat veel impact heeft. We hebben daar afspraken met elkaar over gemaakt, spelregels. Ik sta nog steeds achter die spelregels. Dat zijn denk ik redelijke spelregels. Wat dat betreft de vraag van het college om hier, en nu zeg ik het een beetje in mijn eigen woorden, maar om daar mee te marchanderen of misschien wat flexibel mee om te gaan, iets vriendelijker geformuleerd. Het antwoord wat betreft de Dordtse VVD is nee. Tegelijkertijd begrijp ik natuurlijk ook heel goed dat er mensen zijn die wel heel graag betaald parkeren willen. En het zit hem denk ik precies in die straten die in dat plaatje zo roze zijn aangegeven. Dat zijn de straten die in de vuurlinie liggen, waar die parkeerdruk het hoogst is. En ik denk dat het de moeite waard is, ik heb weliswaar gehoord natuurlijk, het argument van een logisch afgebakend gebied, maar om daar niet te strikt mee om te gaan, te star en juist te kijken, hoe kun je op zo'n manier een wat kleiner gebied maken, dat je precies in het gebied waar de nood het hoogst is, waar je het kunt verwachten, dat moeten we natuurlijk zien met een daadwerkelijke enquête ... Maar als je daar het proces ingaat, dan zou het heel goed kunnen zijn dat daar een meerderheid, misschien wel een overgrote meerderheid betaald parkeren wil. En dan lever je in mijn ogen, in onze ogen maatwerk. Dan zorg je voor een oplossing voor mensen die dat in dat gebied willen. En in een ander gebied komt er niet een oplossing voor een probleem wat zij in elk geval op dat moment niet ervaren.

De voorzitter: Ik zie dat u bijna een debat triggert. Maar de heer Van der Meer, het is geen debat.

De heer Pauwels: Ik wil eigenlijk wel even een technische vraag stellen.

De voorzitter: Dat mag zo meteen, want ik wil eerst even iedereen ... Dat mag zo meteen ook, maar eerst een reactie van de wethouder hierop.

De heer Van der Linden: Nogmaals, wij hebben deze vraag welwillend in ontvangst genomen. We willen ook niet marchanderen met het stappenplan, want dit stappenplan heeft heel veel comfort gegeven op elk gesprek. Want ik heb natuurlijk, voordat we het stappenplan hadden, emotionele mensen aan mijn bureau gehad die zeiden, je moet hier betaald parkeren invoeren. En in hetzelfde gebied ook mensen die zeggen, je mag hier absoluut geen betaald parkeren invoeren. En beide standpunten zijn heel valide natuurlijk. Dit was zorgvuldig voorbereid, enzovoort. Ik wil het niet maar chanteren. En ik snap ook wat u zegt als u zegt, weet je wat, doe het dan alleen in de gebieden waar hele hoge parkeerdruk wordt ervaren, waar die ook is. En dan kom je bijvoorbeeld uit op inderdaad het rood gestreepte stukje. Daarnaast ligt een stukje waar nu bijna geen parkeerdruk is. En de voorspelling die wij kunnen doen is, binnen een maand zal dit stukje heel veel parkeerdruk ervaren. En dat is de reden dat we ook altijd hebben gezegd, we hebben wel aaneengesloten gebieden nodig.

En dit doet zich nu ook al voor in de Indische buurt, waar driekwart van de buurt in ruime of ieder geval goede meerderheid heeft gezegd, voer het maar in. En een kwart zei, is helemaal niet nodig, we hebben geen parkeerdruk. En nu zie je in dat kwart die parkeerdruk oplopen. Ik moet erbij zeggen, ook omdat er nog werkzaamheden zijn. Die zijn na augustus afgelopen. Ik heb ook afgesproken met een paar bewoners, dan gaan we even goed kijken. Als er dan nog steeds vragen zijn over parkeerdruk van, voer alsjeblieft betaald parkeren in, dan ga je hetzelfde circuitje weer in wat je anderhalf jaar terug ook al gehad hebt. En we willen ook voorkomen dat we te vaak een buurt ingaan met onze handtekeningenacties. Niet om u te corrigeren of te marchanderen met het proces, maar dat is wel een beetje waar we inzitten qua dilemma.

De voorzitter: Dat is even de motivatie vanuit het college. Even checken, de heer Pauwels en mijnheer Van der Meer, u heeft technische vragen aan de heer Kuhlmann over de opvatting?

De heer Pauwels: Nee, aan de ambtelijke ondersteuning.

De heer Van der Meer: Niet meer, want de wethouder heeft dat goed opgehelderd.

De voorzitter: De heer Pauwels, u komt sowieso straks aan de beurt. En ik wilde eigenlijk eerst even iedereen het woord geven en dan daarna nog ruimte voor vragen die er zijn, of is het nu nodig om het te begrijpen?

De heer Pauwels: Daarom vraag ik ook het woord nu. Ik heb een vraag aan de ambtelijke ondersteuning. Ik dacht dat we nu al een politieke discussie aan het voeren waren.

De voorzitter: We gaan sowieso geen politieke discussie voeren. Iedereen heeft technische vragen, maar ook inderdaad wel bevindingen hierover, want je mag vanavond gewoon als partijen bevinding meegeven. En het college mag er straks iets mee doen. Maar het is voor de volgorde netjes als u dat straks misschien in een keer kunt doen. En de ruimte die we dan over hebben, kunnen we altijd nog gebruiken voor losse vragen.

De heer Pauwels: Ik heb een vraag aan de ambtelijke ondersteuning, waarvan ik denk dat die relevant is voor de discussie straks.

De voorzitter: Dit gesprek?

De heer Pauwels: Ja.

De voorzitter: Gaat uw gang.

De heer Pauwels: In onze beleving is er een quorum bij de draagvlakmeting. Is dat correct? En als dat inderdaad zo is, bent u van mening dat de draagvlakmeting gaat aantonen dat er daadwerkelijk draagvlak is voor het invoeren hiervan?

De heer Kraak: Het klopt dat er 50 procent plus 1 stem meerderheid moet zijn. En ik durf niet te zeggen dat die meerderheid wel gehaald wordt, maar ook niet dat het niet gehaald wordt, want het speelt wel al jaren. De handtekeningen nu laten zien, we weten het nog niet. Maar ik weet het niet. Het was ook zo'n twijfelgeval. Dat hebben we ook met de bewoners besproken op die manier. Want als we die twijfel zouden hebben van, dit wordt hem niet, zouden we dat adviseren van, stop ermee, probeer het over een paar jaar opnieuw. Maar toch met wat we horen uit de wijk en wat we zelf ook ervaren, zou het best weleens kunnen zijn dat je hier een meerderheid haalt.

De voorzitter: De heer Kuhlmann, want u was nog bezig, nog even een reactie.

De heer Kuhlmann: Ik heb natuurlijk de wethouder gehoord. En ook even in reactie op wat de heer Pauwels zei. Kijk, ik denk als je hier nu een enquête houdt, zeker gelet op dat het nog niet lukt, omdat die handtekeningen is een veel lagere drempel dan het totaal aantal adressen. Mijn inschatting is, ik heb natuurlijk ook geen glazen bol, maar dat het best eens op een teleurstelling zou kunnen uitlopen op degenen die het nu aanvragen, omdat het een groter gebied is, en waar mensen voor een deel nog niet in zulke mate overlast ervaren dat ze betaald parkeren willen. Dan terug naar pleidooi voor juist een wat kleiner gebied. Ik hoor natuurlijk de wethouder. En laat ik het zo zeggen, als het alleen zou draaien om efficiëntie en als de invloed van burgers veel kleiner zou zijn ... En een goedwillende dictator van Dordrecht zou misschien in een keer zeggen, in een grote klap, dat is veel efficiënter. Het punt is, hier en daar wil ik toch een lans voor breken. Op het moment dat je er niet op zit te wachten, maar het komt wel of het komt met de hakken over de sloot of niet volgens de geldende procedure, dan levert dat heel veel ongemak op. De wethouder noemde het voorbeeld van de Indische buurt. Ook daar geldt voor een stuk waar het nu wel is ingevoerd, dat daar problemen zijn. Dat daar toch qua draagvlak een probleem is. En vervolgens de conclusie, het is denk ik minder erg om een tweede keer ergens langs te komen. Vergelijk het met de service in een restaurant. Het is veel vervelender wanneer je ongevraagd een hoop eten voorgeschoteld krijgt. En het is minder erg als de ober nog een tweede keer langskomt op een later moment en vraagt, u heeft bij uw burens gezien, daar staat iets lekkers, kunnen we u alsnog van dienst zijn?

De voorzitter: Ik denk dat uw input hierover helder is. Ik wil door naar de volgende. Maar nog een kleine technische toelichting van mijnheer Kraak.

De heer Kraak: Ik wil ook even technisch reageren op het aanpassen van het gebied, want daar hebben we in het begin al wel naar gekeken, omdat we ook zagen dat daar mogelijkheden in zaten. Maar praktisch gezien, puur vanuit de praktijk van, waar zet je dan de borden neer? Waar weten mensen, als ze die wijk binnenkomen komen rijden, vanaf hier is het betaald parkeren. Dat vonden we erg lastig. Natuurlijk, alles kan, maar ambtelijk zou dat het advies aan het college zijn, omdat dat niet te doen. Dat wilde ik nog even toevoegen.

De voorzitter: Mooi subonderwerp, verkleinen van het gebied. Even checken. De heer Ayverdi, had u nog behoefte aan inbreng?

De heer Ayverdi: Nee, geen technische vraag. Is zojuist beantwoord.

De voorzitter: Dan ben ik bij de heer Tutupoly aangekomen, van Op Ons Eiland.

De heer Tutupoly: Ik had nog even een vraag. Er werd net eigenlijk ook aangegeven, nu voldoet het gebied eigenlijk daar niet aan. Maar je verwacht dat de parkeerdruk groter wordt op het moment dat het betaald parkeren gaat worden, in verband met het Maasterras wat er staat aan te komen. Alleen voor mijn idee kan je niet rekening houden met iets wat in de toekomst gaat komen, waarvan je nog niet weet wanneer het gaat komen en waar je eigenlijk een parkeerprobleem ook min of meer zelf creëert, door gewoon heel weinig parkeerplaatsen bij het Maasterras te gaan creëren. En als je dan nu eigenlijk vooruit gaat lopen, dan kan je je natuurlijk afvragen, want het is eigenlijk een waterbedeffect. En daarom kan je natuurlijk ook heel vaak zeggen, is betaald parkeren de juiste oplossing voor een parkeerprobleem, want het verschuift iedere keer. En volgens mij hebben wij die discussie toen ook gehad bij de Oranjelaan, waar bij een gedeelte van de Oranjelaan gezegd werd, dat is betaald parkeren. En aan de overkant werd geen rekening ermee gehouden, want dan moesten die bewoners zelf ook een actie komen, de handtekeningen verzamelen, et cetera. Waarom zouden we nu in deze situatie daar dan wel rekening mee moeten houden, richting de toekomst?

De voorzitter: Ik zit even te denken, bij wie hoort die thuis? Maar ik zie dat de ambtelijke ondersteuning die kan beantwoorden.

De heer Kraak: Wat ik wel kan zeggen, want ik weet ook niet waar ... Want hij raakt wel politiek. Maar het is ook niet per se nu dat dat de drive is om nu dit hier te bespreken van, omdat het eraan zit te komen, willen we. Maar het is omdat de bewoners graag willen en die daar serieus mee bezig zijn dat we zeiden, we vinden het de moeite waard om dit hier terug te leggen. Omdat voor ons ook, die zeven stappen passen we al een paar keer toe, maar het is nog steeds een beetje zoeken. We zijn ook aan het zoeken, aftasten van, hoever kan je met sommige zaken gaan en hoever niet? En ik hoor al wel zelf duidelijk een tendens. Het is niet vooruitlopend op Maasterras, want daar zit een eigen traject aan. Dat zit in de Parkeervisie.

De voorzitter: Ik proef ook meer hier dat jullie eigenlijk dit nu aan ons vragen, omdat er een kans is dat de raad achteraf zegt, had dat wel gedaan, bijvoorbeeld. We doen het nu op voorhand in plaats van achteraf. De heer Tutupoly, had u nog een vervolgvraag?

De heer Tutupoly: Ik had eigenlijk nog een vervolgvraag, maar ik ben hem even kwijt. Ik kom zo even terug.

De voorzitter: Dat is helemaal goed. Dan de heer Pauwels, had u nog andere inbreng, andere vragen?

De heer Pauwels: Geen vragen, wel een visie. Volgens ons zijn er twee dingen. Er is een heel mooi proces afgesproken ooit. En een proces dient meerdere doelen. In eerste instantie, de handtekeningen verzamelen, zorgt ervoor dat het op de agenda komt. Heb je een aantal andere stappen.

En op een gegeven moment kom je dan ook bij de stap waar we nu eventueel zitten. Namelijk, is er voldoende raakvlak voor iets? En dat gaat meer over, is er raakvlak? In dit geval is dit op de agenda gekomen. Wij zijn ook voor een bereikbare overheid. En vinden wij vooral belangrijk, is er raakvlak voor of niet? En daar is een mooie methode voor ingebouwd in het schema. Daar durven wij wel op te vertrouwen.

De voorzitter: U zegt eigenlijk ook, de stappen doorlopen, zoals afgesproken?

De heer Pauwels: Nee. Nu zijn de stappen niet helemaal doorlopen. Dat is jammer. Maar nu we hier toch zijn, laten we de burgers horen en dan doen wat daar uitkomt.

De voorzitter: Helder. Een vraag aan de heer Pauwels? Eerst de heer Kuhlmann. Als er verder nog vragen zijn aan de heer Pauwels, dan kunnen we dat nog doen. De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u. Ik ben benieuwd hoe de heer Pauwels ertegenaan kijkt. Want naar mijn idee, ik ben indertijd ook wel betrokken geweest bij het ontwikkelen van die procedure. En omdat er best wat bij komt kijken, een bijeenkomst, brief bij iedereen. Is er ook al een draagvlakmoment. Namelijk, heb je voldoende handtekeningen om het op die manier te agenderen? Nog niet iedereen hoeft voor te zijn. Verre van. Je hoeft ook niet de helft ervoor te hebben. Maar er moeten voldoende mensen het ervaren als een probleem. Nu is dat niet het geval. En dan ben ik toch benieuwd, hoe komt het dat u zegt, er is voldoende draagvlak, terwijl dat eigenlijk niet het geval is?

De voorzitter: De heer Pauwels.

De heer Pauwels: Dan begrijpt u mij helaas verkeerd. Ik zeg niet dat er voldoende draagvlak is. Wij zeggen dat we vertrouwen hebben in de draagvlakmeting als instrument. Dan zal de meting uitwijzen of er voldoende draagvlak is of niet. En de handtekening gaat over, willen we dit op de agenda krijgen? Wij hebben toevallig ook contact gehad met mensen in de buurt en dezelfde geluiden gehoord. Namelijk dat ze het een belangrijk onderwerp vinden en ook voor de invoering hiervan zijn.

De voorzitter: Nog even tussendoor, dit is natuurlijk een beetje een vaag gebied, want in principe hoeft u elkaar niet te overtuigen. Het is aan het college wat ze vanavond meenemen en wat ze ermee doen. Ik snap wel de neiging om met elkaar tot een kleur te komen hoor. Ik wil daar best wat ruimte aan geven, maar weet wel dat de raad is in principe niet aan zet hier. We kunnen ons als individuele partijen laten horen. En een samen geluid is altijd sterker dan alleen. Maar hou dat even in het achterhoofd.

De heer Kuhlmann: Goed dat u daaraan herinnert, voorzitter. Het zit hem er gewoon in, om even het goed te begrijpen hoe de PvdA erin zit. En waar misschien de crux in zit, is volgens mij erkennen we allebei dat er natuurlijk mensen zijn en meer dan 1, sterker nog 217 die willen dat dit proces een stap verder wordt gezet. We hebben alleen met elkaar afgesproken, het moet een beetje een aanzienlijke groep zijn. Dan gaan we ermee verder. In dit geval teruggerekend komt dat op 417.

Dat is de helft minder dan wat we hadden afgesproken. En dan ben ik benieuwd als de PvdA zegt, hier zouden we dat moeten doen, zegt u dan ook dat voor andere wijken? En zegt u dan eigenlijk dat we ons proces zouden moeten aanpassen? Daar ben ik benieuwd naar.

De heer Pauwels: We hoeven niet een principiële statement te maken dat we het proces voortaan nu afzweren. Dat is niet het punt. Het is nu een pragmatische constatering dat er nou eenmaal een stand van zaken is, dat er initiatief is genomen door het college. Wij vinden überhaupt eigenlijk dat besturen, en waar wij ook allemaal mee geconfronteerd worden als raadsleden en commissieleden, dat we het ons ook wel heel moeilijk maken soms. En vanuit dat perspectief hebben we nu ook zoiets van, laten we doen wat het beste is voor de burger. We hebben vertrouwen in het feit dat er een manier is om te meten of men hier überhaupt voorstander voor is. Laten we daar gewoon op vertrouwen.

De voorzitter: Dat is helder. De heer Van der Meer, u heeft ook nog een vraag aan de heer Pauwels.

De heer Van der Meer: Niet aan de heer Pauwels, maar wel reagerend op de discussie tussen Pauwels en de heer Kuhlmann.

De voorzitter: En de heer Kuhlmann. Dat mag ook. Het is een gesprek.

De heer Van der Meer: Ik wilde dat toch even naar voren brengen. Interessant is dat, kijk, we hebben regels natuurlijk niet voor niks. Daar hou je je in principe aan. Maar tegelijkertijd hebben we een soort principe van, het gaat om de geest van de regelgeving. Wat wil je? Er moet een substantiële groep belanghebbenden zijn die iets wil. En we moeten ons goed realiseren, denk ik, dat als je nu nee zegt, dat je in elk geval tegen minimaal 217 mensen zegt, u wil iets, maar we willen er niet over praten, want u bent niet met genoeg. Ter overweging. Tweede wat ik constateer, is dat meerderen, zelfs de heer Kuhlmann, bereid zijn om een beetje met die regels te sjoemelen. Alleen hij sjoemelt op een ander punt dan wij dat doen.

De voorzitter: Hij bedoelt eigenlijk om maatwerk te leveren.

De heer Van der Meer: Die logische gebieden ...

De voorzitter: Alleen iedereen heeft een andere interpretatie.

De heer Van der Meer: Maar goed, die logische gebieden is niet zo'n harde voorwaarde. Maar de andere regels zijn wel een harde voorwaarde. Ik denk, en daarom vind ik het goed dat we wel met elkaar discussiëren in zo'n sessie, dat we er goed aan doen om te vragen, hoe gaan we die regels precies toepassen, rekening houdend met de geest van wat we wilden realiseren?

De voorzitter: Voordat we daar misschien verder over gaan, er is nog een vraag van de heer Tutupoly aan de ambtelijke organisatie. Die wil ik even de ruimte geven.

De heer Tutupoly: Het ging er even om, dat was even de vraag die ik net wilde stellen, maar even kwijt was, ik hoor eigenlijk, als ik even naar de ambtelijke organisatie kijk en ook naar de wethouder van, we voldoen net niet. Als ik eventjes kijk naar het zevenstappenplan, dan is eigenlijk alleen maar stap één ingevuld, want stap twee en drie en vier is niet ingevuld. Daardoor komen we eigenlijk ook niet aan vijf toe, laat staan zes en zeven. Als ik dan uiteindelijk hoor dat er allerlei dingen bijgehaald worden van, als we het gebied vergroten, dan komen we wel misschien aan de bezettingsgraad die daar van toepassing is. En zijn we dan niet te veel aan de knoppen aan het draaien om iets toch voor elkaar te krijgen, terwijl we eigenlijk de discussie begonnen van, vanaf ambtelijke organisatie, vanaf de wethouder hoeft het niet speciaal. Het wordt nu voorgelegd. Maar we zijn nu zo aan die knoppen aan het draaien, dat we bepaalde stappen wel proberen in te vullen.

De voorzitter: De wethouder wilde even reageren. Mijnheer Van der Linden.

De heer Van der Linden: Ik zal hem wat preciezer formuleren, van ons hoeft het niet. Kijk, wij hebben geen oordeel over of de parkeerdruk die mensen ervaren moet leiden tot betaald parkeren of niet. Wat ik ongemakkelijk vind, als ik een groepje zeer betrokken inwoners zie, die heel veel moeite hebben gedaan om in beeld te brengen hoe de parkeerdruk in hun straten in elkaar zit en mensen te overtuigen van, we moeten hier eens over praten met elkaar, en op een puur willekeurig criterium net niet voldoen aan die eerste stappen. Terwijl eigenlijk als je denkt in de geest van, hoe willen we zorgvuldig tot een afweging komen, zou het doorlopen van stap vijf en zes misschien antwoord kunnen geven op de gestelde vraag. En daarmee ook, of je voor- of tegenstander bent, tot een proces kunnen leiden wat, of je voor of tegen parkeren bent, in ieder geval een beantwoording van een vraag op een manier die de wijk ook rust geeft. En dat vind ik een beetje ongemakkelijk. Nogmaals, wat er uitkomt, het zal me geen zorg zijn, want ik zie ook dat die parkeerdruk opneemt, maar dat neem ik voor lief. Maar ik ben nu eigenlijk niet in staat om die volgende stappen te zetten, terwijl daar echt wel om gevraagd wordt. Dat is mijn ongemak.

De voorzitter: De heer Tutupoly wil nog even reageren. Daarna ook mevrouw Van Vugt en mevrouw Jager nog zo meteen. De heer Tutupoly.

De heer Tutupoly: Ik snap enerzijds het ongemak waar de wethouder het over heeft. Aan de andere kant, als we naar de discussie van destijds kijken, wilden we juist die bewoners, zal ik maar zeggen, beschermen die zich niet goed georganiseerd hebben, omdat dit in hun beleving niet speelde en ook niet van de hele organisatie dan eigenlijk afwisten. Als u zegt, ze doen zo hun best en moeten we dan, als er een tekort aan is of als er net niet voldaan wordt aan die eisen, hun niet tegemoetkomen? Maar dan vraag ik mij alleen af, wat gaat de wethouder dan doen op het moment dat al die andere bewoners wakker worden, het plan is erdoorheen en die zijn dan ook heel geëmotioneerd hieronder en komen in het bureau. En die zeggen, luister eens, maar we hebben een stappenplan in werking laten treden. Dat was eigenlijk voor een participatieproces heel goed duidelijk vast te stellen. Daar waar we heel vaak in de onderwerpen in de raad hebben gezegd, dat participatieproces werkt niet. Hier is er iets opgezet en vervolgens zeggen we, we gaan ervan afwijken.

Maar hoe gaan we dan straks om met die bewoners die ineens wakker worden van, wat is ons overkomen? En dan is het niet meer terug te draaien.

De heer Van der Linden: Dank. Kijk, stel dat we op basis van deze consultatie zouden concluderen, we kunnen die volgende stappen wel nemen, dan komt er een brief. Als je een inwoner bent die tot nu toe de deur niet open gedaan heeft of hebt gezegd, ik ga mijn handtekening niet zetten. We hebben ooit een jaar of 8, 9 geleden bij de Mauritsweg heel veel parkeerdruk geconstateerd. En toen hebben we zelf een keer een brief naar de wijk gestuurd van, we zien dat er heel veel parkeerdruk is bij jullie. Zullen we gewoon eens een draagvlakmeting doen? Ik heb nog nooit zoveel reacties gehad. Allemaal negatief. Waar bemoei je je mee? Prima opvatting, waar bemoei ik me mee? Goed, helder. Dat gaan we hier ook wel krijgen. Misschien dat een aantal mensen zegt, waar bemoei je je mee? Maar een heleboel anderen zullen zeggen, eindelijk, wat fijn dat het nu geregeld wordt. En ik zou het best fijn vinden om met dat oordeel aan de slag te kunnen. Kijk, en als 60 procent zegt, niet doen, dan heeft die 40 procent dat maar gewoon te accepteren Maar als het andersom is ook. En dan hoop ik natuurlijk niet dat het 50.2 voor en 49.8 tegen wordt. Want dat ben ik met u eens, dat zou een heel ongemakkelijk soort uitslag zijn. Eens. Dat is ook een van de redenen dat we hier nu zitten. U snapt ons dilemma. We hebben een heel mooi proces afgesproken. Wat ook gezorgd heeft, nogmaals, voor hele neutrale processen. Uitslag is leidend, punt, klaar. Volgende wijkje. En hier zitten we met een beetje ongemak.

De voorzitter: Ik hoor de wethouder ook eigenlijk zeggen, ik wil dit baseren op genoeg draagvlak. Om genoeg draagvlak te creëren, moet ik de stappen doorlopen die ik eigenlijk niet mag doorlopen in het vastgestelde beleid. U komt nu langs ons om het te vragen. Maar het is geen echt raadsbesluit. U zou dit gewoon mogen doen. Ik ga toch even voor de orde vragen, wat als de commissie zegt, liever niet? Want u zegt, ik wil toch dat draagvlak hebben om het uit te voeren, om het zeker te weten.

De heer Van der Linden: Deze is wel beter. Eén ding tegelijk. Kijk, ik bespeur al wel dat u hier ook verschillend over denkt. Daar moet ik sowieso even over nadenken. Kijk, we hebben dat proces destijds laten vaststellen door de raad om het te neutraliseren. En het is in die zin ook, dit is door de raad vastgesteld. Kijk, als ik zou gaan tellen en op 60-40 qua stemgewicht uitkomt, dan heb ik een duidelijke uitslag. Maar ik bespeur echt wel dat u daar helemaal niet zo eenduidig over denkt.

De voorzitter: Want daarom dacht ik, om het vanavond ook nuttig te maken en te houden, als u echt een raadsuitspraak nodig heeft om verder te kunnen met uw werk, dan is het beter om een raadsvoorstel naar ons toe te sturen, want dan kunnen wij u ook op pad sturen met een raadsuitspraak. Dan hebben we de tijd en de ruimte om elkaar te vinden.

De heer Van der Linden: Dat zou kunnen, maar dan zou ik wel voor eenmalig gebruik een beleid terzijde stellen door een raadsbesluit. En dat vind ik ook weer wat overdreven. Onze gedachte was, een consultatie zou afdoende moeten kunnen werken. Ik heb geen stemming opgeteld, maar volgens mij ligt het echt nog wel fiftyfifty.

De voorzitter: Dan zetten we daar voorlopig nog even op in. Mevrouw Van Vugt was als allereerste. Die geef ik nu het woord.

Mevrouw Van Vugt-Roose: Dank u wel. Ik snap wel iets van het ongemak van de wethouder. Aan de andere kant zegt de wethouder op dit moment ook niet, nee, het kan niet. Maar hij zegt, nee, nog niet. En dat is wel een ander verhaal dan, het kan definitief niet. Ik hoor toch vooral, neem gewoon die stappen en bottom-up, laat de mensen deze stappen gewoon zetten. Help ze er eventueel bij. Maar als we speak here, terwijl we hier zitten te vergaderen, krijg ik al twee reacties binnen van mensen die het daar niet willen, in het vierkantje waar de hoogste bezettingsgraad is. De meningen zullen daar verdeeld zijn. En ik denk niet dat je daar zomaar aan voorbij moet.

De voorzitter: Eerst de heer Laban en dan de heer Kuhlmann.

De heer Laban: Dank, voorzitter. Waar ik in mijn eerste bijdrage wellicht de indruk gaf dat ik helemaal niet mee wilde gaan in het opzijzetten van het stappenplan, is het wel zo dat in de beantwoording van een aantal technische vragen helder is geworden dat vanaf 1 juli er in een deel van de wijk natuurlijk al betaald parkeren komt. En het zou heel goed kunnen zijn dat dat van invloed is op een draagvlakmeting die je op een later moment gaat doen. In die zin ben ik niet direct tegenstander nu van het overslaan van die stappen, omdat ik denk, als je echt wil weten hoe de meerderheid van de inwoners daar denkt over het invoeren van betaald parkeren, dan is die draagvlakmeting essentieel. En je zou, maar goed ik weet niet of dat kan, je heel goed achter de oren moeten krabben als het inderdaad 50,1, 49,9 is, want dan moet je eigenlijk wel wat de meerderheid wil, moeten doen. Ik weet niet of dat er nog mogelijkheden zijn om te zeggen, omdat niet alle stappen doorlopen konden worden, willen we wel een iets comfortabele meerderheid hebben dan 51, 49.

De voorzitter: Wilt u daarop reageren?

De heer Van der Linden: Ja. Dat vind ik een logische vraag, maar dat vergt ook weer een aanpassing van dat stappenplan. En dat is, nogmaals, door uw raad vastgesteld. Daar wil ik me zoveel mogelijk aan houden. Ik wil wel in de geest opereren daarvan. Maar als de uitslag eenmaal leidt 50.1 procent, dat is dan wel een meerderheid. Maar goed, dit voeg ik bij het ongemak wat er al is.

De voorzitter: Volgens mij ben ik iemand vergeten. Sorry, ik heb ook nog mevrouw Jager op de lijst. De heer Kuhlmann mag eerst. De heer Kuhlmann, gaat uw gang.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. En dank u, mevrouw Jager. Even rondom de procedure. Juist omdat dit door de raad is vastgesteld, hoop ik dat de wethouder kan toezeggen dat als hij in mijn ogen ten onrechte ... Maar stel dat hij tot de conclusie zou komen dat er in de raad voldoende draagvlak is om dit door te zetten, dan hoop ik dat hij tijdig dat aankondigt bij de raad, of hij dat wil toezeggen, zodat er voldoende ruimte is voor de raad om zo nodig per motie dan daar tegengas op te geven. Dat is het eerste punt wat ik wil maken. Twee andere dingen.

De voorzitter: Ik wil daarbij eventjes een nog een kanttekening maken, want onze griffie-afdeling, Mark den Boer, heeft uitgezocht, hoe is dit stappenplan tot stand gekomen en hoe is het vastgesteld? En ik heb hier de informatie, heeft u trouwens ook, staat in het RIS, dat het genoemde stappenplan niet formeel is vastgesteld door de gemeenteraad. De werkwijze is formeel vastgelegd in de Beleidsregels invoering en uitbreiding van parkeerregulering Dordrecht. En het vaststellen van deze beleidsregels is weer een bevoegdheid van het college, en maakt steeds vragen.

De heer Kuhlmann: Maar goed, over het stappenplannen hebben we het uitvoerig gehad in de raad. En de totstandkoming daarvan kun je gelijkstellen met dat dat een raadsbesluit is. Daar kan de wethouder denk ik straks, hoop ik, een toezegging doen, wat betreft die vooraf aankondiging. 2 andere punten wil ik ook even maken. Er werd zojuist meerdere keren, ik hoorde het de wethouder ook zeggen, net niet het aantal aan de eisen voldaan, net niet aan het aantal handtekeningen. Ik wil benadrukken, het is een verschil van 200, ongeveer de helft. En dat vind ik echt, als een glas voor de helft vol is, dan is het niet net niet vol. Als ik met mijn 2 kinderen op stap ga en er zit er maar eentje op de achterbank, dan zijn we niet net niet compleet. Dan missen we iemand. En het tweede punt wat ik daar ook nog over wil maken, ten slotte. Er werd gedaan van, het is een procedureel iets. Maar dat is niet voor niets er gekomen. Laat ik dat dan erbij noemen. De ratio om verder te gaan in dit proces, waarom je een minimumaantal handtekeningen moet halen, daar hebben we een mooie tabel voor, hoort per aantal parkeerplaatsen een aantal handtekeningen. Bij 150 parkeerplaatsen moeten er 50 handtekeningen zijn. Zo gaat dat door. Dat heeft ermee te maken dat je natuurlijk niet voor niets keer op keer een enquête wil doen. Die enquête is natuurlijk alleen interessant om te doen op het moment dat er een kans is dat het huidige beleid, namelijk geen betaald parkeren in dat gebied, gaat veranderen. En dat is de reden waarom daar dat aantal voor is, wat nu duidelijk niet gehaald wordt. En wat mij betreft, en dan sluit ik even af, een pleidooi om te kijken, juist op het gebied kleiner te maken. Om ook de mensen die het wel heel graag willen van dienst te kunnen zijn, zonder dat we de groep die niet wil daarmee vermoeien.

De voorzitter: Die is helder. Even een reactie van de wethouder op de ...

De heer Van der Linden: Op de gevraagde toezegging?

De voorzitter: Ja. En inderdaad van, is dit nu vastgelegd door de raad of is dit nu vastgelegd door het college?

De heer Van der Linden: We hebben het, maar ik moet het even nazoeken desgewenst hoor, vastgelegd in beleidsregels. Dat is een collegebevoegdheid. Dat is helder, dit is een collegebevoegdheid. Maar deze beleidsregels zijn tot stand gekomen op basis van, volgens mij uit mijn hoofd, een motie, maar in ieder geval een gesprek in de raad. En de uitslag van die motie, stemming is ook reden geweest om deze beleidsregels vast te stellen. Daar wijken we niet graag van af. Ik werk wel graag in de geest van. Maar ik wil best toezeggen dat als we aan de hand van deze consultatie een conclusie trekken, dat voordat we hem gaan uitvoeren, dat ik uw raad informeer over de uitslag daarvan.

De voorzitter: Dat lijkt me sowieso handig.

De heer Kuhlmann: Even, dan ook zodanig informeren dat er nog tussen uitvoering en een raadsvergadering is waarop de raad zich eventueel zou kunnen uitspreken.

De heer Van der Linden: Stel dat wij aan de hand van deze consultatie, waarvan u allemaal wel zegt, ik snap best dat je hier zit, mijnheer de wethouder, dat geloof ik wel, zouden concluderen, we gaan wel die volgende stappen nemen en u zou zeggen, daar gaan wij een motie over indienen, dan zullen we wachten met het uitvoering geven aan ons besluit tot de raad bij motie een opvatting kenbaar heeft gemaakt aan ons van, wat een goed idee of vinden we geen goed idee. En andersom is dat niet nodig, want dan voldoen we gewoon aan het stappenplan, zoals vastgelegd.

De voorzitter: Dat staat vast op video, audio en zwart-op-wit. Dat is een toezegging. Met die kennis op zak, is er nog iemand in de commissie die zegt, ik heb me nog niet genoeg laten horen, ik wil nog iets anders meegeven? Eerst mevrouw Jager en dan de heer Aarden. Mevrouw Jager, Beter voor Dordt.

Mevrouw Jager: Kijk, u was me vergeten. Dan geef ik mijn plekje even aan mijnheer Kuhlmann, en dan word ik weer vergeten daarna. Door de voorzitter. Maar dat geeft niet. Ik hoorde de wethouder even geleden het magische woord Mauritsweg noemen. En volgens mij, als ik het me goed herinner, is de Mauritsweg de aanleiding geweest waardoor we deze beleidsregels zijn gaan maken. En het is heel simpel, een lange weg met een heleboel parkeerplaatsen en een klein stukje waar de bewoners betaald parkeren willen hebben, omdat de mensen die naar het station moeten hun auto's overdag bij hen voor de deur zetten. Maar de rest van de weg was ruimte zat. Ik denk, dan zet je auto gewoon een keertje verder weg. Maar dat was niet im Frage. Het moest gewoon voor de deur. En daarom wilden zij toen betaald parkeren hebben. En dat de rest dat absoluut niet wilde. Als ze het bij de aanvraag gelaten hadden, was er betaald parkeren gekomen. Daar leek het wel op. In elk geval zijn naar aanleiding daarvan die regels gekomen. En ik heb nu zoiets van, we hebben ze niet voor niks gemaakt, laten we ze alsjeblieft hanteren.

De voorzitter: Die is helder, met inderdaad een motivatie op ervaring uit het verleden. De heer Aarden en daarna mevrouw Striebeck.

De heer Aarden: Bedankt. Ik wil ook nog even een visie vanuit ons delen. Zoals wij het zien, er zijn handtekeningen opgehaald, niet voldoende, maar toch ook wel weer een aanzienlijk deel. Wij denken dat het ophalen van handtekeningen op zich mooi is om een inschatting te kunnen maken. Maar om een echt reëel, accuraat beeld te krijgen van hoe het daadwerkelijk ligt in de buurt, zien wij een draagvlakonderzoek als een geschikter instrument. En wij zouden ook met kennis van wat als de buurt tegen is, dat het ook niet doorgaat, het college hierin wel de steun willen geven om door te gaan naar stap vijf en zes. We zouden eventueel ook niet tegen het kleiner maken van het gebied zijn, indien dat enigszins reëel te doen is.

De voorzitter: Die is ook helder. Dan ga ik naar mevrouw Striebeck, en daarna nog de heer Ayverdi. Mevrouw Striebeck, VSP.

Mevrouw Striebeck: Dank u wel, voorzitter. Wij onderkennen de parkeerdruk. Want als ik daar langskom, dan zie ik ook met name werkbusjes 's avonds en in het weekend. Want als ik het nu hoorde, ging het alleen om overdag, maar ook 's avonds en in het weekend worden daar bussen geparkeerd. Eigenlijk willen we toch eerst de officiële weg van het stappenplan volgen. Maar ik onderken ook dat het natuurlijk een probleem is.

De voorzitter: Helder. De heer Ayverdi, van DENK.

De heer Ayverdi: Dank u wel. Voor ons is het lastig. Aan de ene kant heb ik een angst dat ook andere Dordtse inwoners dan wakker gaan worden en hetzelfde willen of kunnen eisen. Maar aan de andere kant zie ik ook geen bezwaar of een negativiteit om een draagvlakonderzoek te implementeren om daadwerkelijk het probleem in de wijk en de buurt beter te kunnen meten. Bij deze, met een dilemma zouden wij toch positief kunnen staan over een vervolgstap naar een draagvalkonderzoek.

De voorzitter: Helder. Dank u wel. De heer Tutupoly wil nog iets toevoegen.

De heer Tutupoly: Ik heb toch even nog een vraag aan de wethouder. Ik hoor mevrouw Striebeck net aangeven dat er ook best wel busjes en dergelijke staan. We hebben deze discussie natuurlijk destijds ook in Oudelandshoek gehad. Daar werden ook heel veel bussen geparkeerd. En daar werd toen gesproken over een terrein, speciaal om dit soort werkbussen 's avonds te stallen. En dan ook eventueel te kunnen handhaven. Volgens mij is daar nog heel weinig van de grond gekomen, want die grote bussen staan er nog steeds. En het zal niet anders zijn, denk ik, in deze straat. Wordt het dan niet eens een keer tijd om eens te kijken, want we hoorden het eigenlijk ook al bij de inspreker hiervoor van de Loudonstraat, dat er veel bussen staan. Wordt het dan niet een keer tijd om te kijken of dat plan in werking kan treden? Zodat er uiteindelijk gezegd kan worden, als we in dit soort straten, waar al die parkeerproblemen zijn, ook dan gaan handhaven, omdat daar bepaalde terreinen beschikbaar komen voor dit soort werkbussen, zodat daarmee automatisch al die parkeerdruk afneemt.

De voorzitter: Dit oplossen met een compleet andere oplossing. Wethouder Van der Linden.

De heer Van der Linden: Ik herinner mij die discussie over parkeerdruk Oudelandshoek vrij levendig, kan ik u zeggen. En dit is natuurlijk, dat is in heel veel wijken natuurlijk wel, echt wel een aandachtspunt. We hebben toen wel het gesprek gevoerd, onder andere met het terrein bij de school, om te kijken of het daar kon. En ik wil niet altijd ja, maar doen, want dat is helemaal niet hoe ik in elkaar zit, maar er zitten echt haken en ogen aan zoiets. Want veel mensen zeggen, die bus wil ik niet te ver bij mijn huis vandaan hebben. Anderen zeggen, als we al die bussen daar neer gaan zetten, dat heeft nogal een aanzuigende werking. Je moet wel een terrein hebben wat je dan afsluitbaar kan maken. Dan moeten we een sleutelplan hebben.

Daar moeten we ook handhaving op hebben. Kortom, er zit veel aan vast. En in deze wijk, ik zou zo gauw niet weten waar je een terrein van enige omvang met afsluitbare toegang hebt om dit te organiseren. Bovendien kan ik ook niet helemaal overzien, want ik herken het beeld wel hoor, ik kom er ook weleens langs 's avonds en dan zie ik ook wel busjes staan, of die busjes van mensen in de buurt zijn of dat mensen denken, ik woon aan de andere kant van de tunnel, maar ik zet mijn busje 's avonds daar maar naar. Ik snap de vraag, maar ik vind hier wel haken en ogen aan zitten.

De voorzitter: Mevrouw Striebeck wil daar ook iets over zeggen.

Mevrouw Striebeck: Ik weet gewoon van mensen die in de binnenstad wonen, die zetten daar hun bus neer of hun auto, omdat daar niet betaald hoeft te worden.

De voorzitter: Volgens mij wil de heer Tutupoly dat ook toevoegen.

De heer Tutupoly: Andere kleine toevoeging. Want ik hoor de wethouder zeggen, er zitten wat haken en ogen aan, omdat heel veel mensen, hebben mijn bus wil ik in de buurt hebben. Maar over het algemeen hebben we het eigenlijk over die hele grote bussen, die niet in die straten eigenlijk mogen staan. En dan zou ik haast zeggen, dat is een probleem van de werkgever, want nu als werkgever belast je eigenlijk die bewoners. En dat die bussen, tenminste dat mensen die voor de deur wil willen laten staan, heeft meer te maken met gereedschap, et cetera. Dat is echt wel een probleem van de werkgever, lijkt mij.

De voorzitter: Zeker. Is ook iets om te ontdekken.

De heer Van der Linden: Dat is de woordvoering of dat is de tekst die de heer Van den Hout en ik net ook hebben uitgewisseld. Op zo'n parkeerterrein als wat bij de Loudonstraat is, zie je dat ook wel gebeuren. En vroeger stonden die busjes gewoon bij de werkgever en nu lang niet altijd meer. Punt.

De voorzitter: De heer Van der Meer nog.

De heer Van der Meer: Ik wil nog een overweging meegeven. Bij dit soort vraagstukken, waar de meningen in de wijk, als je die gaat peilen met een enquête, heel verschillend over liggen, de wethouder is bang voor ongeveer fiftyfifty uitslag, is het denk ik juist van belang dat er plekken en momenten worden gecreëerd waar buurtbewoners met elkaar over dat soort dingen kunnen praten. Dat hoeft niet per se tot een andere uitkomst te leiden, maar wellicht wel. En dat zou kunnen helpen. Dat is een extra argument om toch deze stap te zetten.

De voorzitter: De heer Kuhlmann, u wil nog iets meegeven aan de wethouder?

De heer Kuhlmann: Juist in reactie op de heer Van der Meer. Juist omdat het van belang is om met elkaar in gesprek te zijn, hecht ik heel erg aan het aantal handtekeningen, omdat dat de manier is die we ook in het systeem hebben ingebouwd waarop mensen met elkaar in gesprek gaan.

Mensen die ernstige parkeeroverlast ervaren die zeggen, de parkeerdruk is hier zo hoog met die bussen, met al die vreemde auto's, daarom zou ik heel graag betaald parkeren willen. En dat is heel iets anders, en daarom noem ik het toch eventjes, dan een briefje van de gemeente van hogerop van, we hebben bedacht bij u in de wijk dit en dat. Het is een compleet andere situatie hoe dat overkomt op mensen of je een brief van de gemeente krijgt van, ze hebben weer wat moois bedacht op het Stadskantoor. De situatie is anders, maar dat is toch de indruk. Of wanneer een buurtgenoot, een buurman of buurvrouw bij jou aanbelt en zegt, ik heb een probleem, ik vind het heel vervelend en ik zou heel graag betaald parkeren willen. Wil je me steunen daarin? Dat is natuurlijk ook een van de redenen waarom dit onderdeel is van de procedure en waarom we zeggen, als je bij een of twee mensen die handtekeningen hebt opgehaald, dat is te weinig, het moet echt al een beetje op weg zijn naar, zodat je dat goed kunt doen.

De voorzitter: En uw input en visie is helder. En ook van andere partijen is de input en visie helder gezegd. Maar ik heb het gevoel dat de visies niet meer echt veranderen. Klopt dat? Dat iedereen eigenlijk nu wel gezegd heeft wat ze mee willen geven aan de wethouder om hier een overweging over te maken. Of heeft iemand echt nog iets anders toe te voegen aan het gesprek? De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Ik wilde de heer Kuhlmann toezeggen dat ik met hem altijd wil praten, ongeacht hoeveel handtekeningen hij heeft.

De voorzitter: Geweldig. En dan lekker buiten deze vergadering. De heer Pauwels, PvdA.

De heer Pauwels: Ik wil nog een laatste ding in herinnering roepen. Er zijn niet heel veel tegenstemmers. Er waren ook veel mensen die gewoon niet gereageerd hebben. Dat het zo'n tegenstelling zou zijn, dat is niet aan de orde.

De voorzitter: Wij zijn als commissie geconsulteerd of wij hebben geconsulteerd. Ik weet niet helemaal meer waar de bal ligt. Wethouder Van der Linden, kunt u hiermee op pad? Heeft u het uzelf nu moeilijker en verwarrender gemaakt?

De heer Van der Linden: Ik heb het mijzelf ongelooflijk veel moeilijker gemaakt. En dat is ook wel een beetje te verwachten geweest. Toch haal ik hier wel een paar dingen uit. Kijk, wij hebben recht willen doen aan een vraag van een groep bewoners die zich erg heeft ingespannen. Ik heb in ieder geval gehoord, meer steun als je nadenkt over een kleiner gebied, ondanks dat dat nadelen heeft. Informeer de raad sowieso over wat het college van plan is te doen, zodat de raad daar eventueel desgewenst op kan corrigeren of aanvullen. En verder ligt het echt fiftyfifty. Een deel van u zegt, ga in de geest van de procedure, de vervolgstappen nemen. En een ander deel zegt, om niet uit te lokken dat andere wijken dat ook gaan willen, begin gewoon weer bij stap één, als dat gewenst wordt. Daar gaan we ons over beraden.

De voorzitter: Helder.

De heer Van der Linden: En dank voor alle input.

De voorzitter: En we hebben in ieder geval de toezegging dat als er een besluit wordt genomen, worden we op tijd geïnformeerd. En in de tussentijd kunnen we daar dan ook nog iets mee als raad. Hartelijk dank aan de ambtenaren voor de technische toelichting op het stuk. Bedankt voor de wethouder dat u aanschoof, want dat was toch wel nodig voor deze consultatie. Iedereen hartelijk dank voor het gesprek. Vergeet niet je kopjes en flesjes op te ruimen. En een fijne avond.

3. Actualiteit Vervoerplan 2026 van Qbuzz (consultatie)

Voorzitter: Mevrouw Van Engelen
Raadsgriffier: De heer Boogaard
Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Aarden (Partij voor de Dieren)
Dhr. Ayverdi (DENK)
Dhr. Van Dam Timmers (CDA)
Mevr. Jager (Beter voor Dordt)
Mevr. Kruger (GroenLinks)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Dhr. Laban (ChristenUnie/SGP)
Mevr. Lindner (Beter voor Dordt)
Dhr. Pauwels (Partij van de Arbeid)
Dhr. Roggekamp (Gewoon Dordt)
Mevr. Striebeck (VSP)
Dhr. De Vries (VSP)

Portefeuillehouder: wethouder R. van der Linden

Ambtelijke ondersteuning: dhr. Van Genderen

De voorzitter: Goedenavond allemaal, welkom in vergaderzaal 5, waar we het vanavond gaan hebben over actualiteit Vervoerplan 2026 van Qbuzz. Ik ga straks helemaal toelichten waarom we hier zitten en wat het doel is van vanavond. Maar voordat ik dat doe, doen we eerst een voorstelrondje rond de tafel. Graag van iedereen naam en partij of functie. En ik begin links van mij.

De heer Boogaard: André Boogaard, commissiegriffier.

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

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

De heer Kuhlmann: En ik zal het heel rustig zeggen, zodat mijn buurman ook zo kan aansluiten. Mijn naam is Alexander Kuhlmann. En ik ben raadslid voor de Dordtse VVD.

De heer Van der Linden: Voorzitter, ik kon hem niet goed verstaan.

De heer Ayverdi: Bedankt, buurman. Emin Ayverdi, DENK Dordrecht. Dank u wel, nogmaals

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

De heer Van Dam Timmers: Jan van Dam Timmers, CDA Dordrecht.

De heer Pauwels: Sam Pauwels, PvdA.

Mevrouw Lindner: Naomi Lindner, Beter voor Dordt.

Mevrouw Jager: Ineke Jager, Beter voor Dordt.

Mevrouw Striebeck: Bernadette Striebeck, VSP.

De heer De Vries: André de Vries, VSP.

Mevrouw Kruger: Kitty Kruger, GroenLinks Dordrecht.

De heer Van Genderen: Lars van Genderen, ambtelijke ondersteuning.

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

De voorzitter: Ik ben Yara van Engelen, en ik ben vanavond uw voorzitter, ook in Dordrecht. Vanavond is niet oordeelsvormend, is niet beeldvormend, maar een consultatie, wat betekent dat we zo meteen geïnformeerd gaan worden door de ambtelijke ondersteuning, daar vragen aan mogen stellen, maar ook in gesprek mogen met de wethouder. Alleen u hoeft elkaar niet politiek te overtuigen. Dat scheelt dan weer. En waar gaan we het over hebben? Eerder is er een commissie geweest, op 14 januari 2025, waarin de commissie de wethouder punten heeft meegegeven wat betreft het Vervoerplan over Qbuzz 2026. En vanavond krijgt u eigenlijk te horen, wat is er wel in dat Vervoerplan gekomen, wat niet en waarom? Daar wil ik wel even bij zeggen dat het Vervoerplan zelf, dat had ik hier ergens staan, ligt er nu nog niet, maar dat komt binnenkort naar u toe. U krijgt vanavond echt alleen even een toelichting over, wat is er wel in gekomen, wat niet? Eigenlijk het vervolg van 14 januari 2025. Volgens mij heb ik genoeg gezegd en toegelicht. Ik geef het woord aan de heer Van Genderen. En vragen mogen tussendoor. Die is wel belangrijk. De heer Van Genderen, gaat uw gang. Clark, wij hebben een presentatie. Meestal komt hij dan.

De heer Kuhlmann: Voorzitter, als we toch even aan het wachten zijn.

De voorzitter: De heer Kuhlmann, ik ga eerst vragen wat u gaat zeggen.

De heer Kuhlmann: Ik wilde een compliment geven, via de wethouder, aan de ambtenaar die hier bij de vorige sessie zat, de heer Kraak. Wat me namelijk zeer aansprak, was zijn kledingkeuze. Hij had een prachtig T-shirt met Dordrecht 078 erop. En ik vind het heel mooi als mensen die voor onze gemeente werken ook de liefde voor onze gemeente op die manier uitdragen.

De voorzitter: Prachtige invulling van de tijd. Onze Clark is aanwezig. Die gaat ons uit de brand helpen en de presentatie starten. En dan geef ik het woord nu echt aan de heer Van Genderen.

De heer Van Genderen: Dank u wel. Zoals aangekondigd, is dit eigenlijk een terugkoppeling van wat er eerder vanuit uw commissie in de sessie van 14 januari is meegegeven, in het kader van het Vervoerplan 2026. Ik heb hier nogmaals even het proces wat er elk jaar doorlopen wordt nog een keertje beschreven. De vorige sessie met u was begin januari. Vervolgens is Qbuzz aan de slag gegaan met het Vervoerplan. Hij legt nu ook voor aan de adviesraad van de Rodag. En later deze maand komt het Vervoerplan in besluitvorming terug in de Stuurgroep DMG, waar ook wethouder Van der Linden deel aan neemt. Voor we naar de toekomst kijken, wilde ik even nog terugkijken wat er het afgelopen jaar gebeurd is en welke ontwikkelingen er nu zijn. Als gevolg van een gebrek aan personeel, problemen met het materieel, teruggelopen reizigersaantallen lag de bediening en het aanbod van de bussen van Qbuzz de afgelopen jaren eigenlijk niet op het niveau waar ze eigenlijk op ingeschreven hadden en waarvoor ze eigenlijk aan de lat stonden. En de afgelopen jaren zijn mondjesmaat steeds extra personeel, extra materiaal en extra uren in de dienstregeling toegevoegd, zo ook in 2024. In totaal zijn er in het gehele DMG-concessiegebied in 2024 10 duizend dienstregelingsuren erbij gevoegd. En nu rijdt Qbuzz weer het aantal diensten, het aantal uren die ze ook dienen te rijden. Ook zien we nog steeds een herstel in het aantal reizigers vanuit de coronaperiode. Dat het aantal reizigers langzaam weer stijgt. Tegelijkertijd zien we dat er voor 2026 over heel Nederland een bezuinigingsronde aankomt voor het openbaar vervoer van 335 miljoen. Of dat nu ook doorgaat of niet met het vallen van het kabinet, dat is nog niet helemaal zeker, maar de geluiden gaan dat die bezuinigingen doorgaan. Om een beeld te geven, 72 miljoen van die 335 miljoen moet gevonden worden in de vervoersregio van Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, de RET en HTM, die voor in totaal 21 verschillende gemeentes het openbaar vervoer aanbiedt. Een kleine 50 miljoen moet gevonden worden in de vervoersregio Amsterdam. En de overige 200 miljoen moet eigenlijk in de rest van de concessies verspreid over Nederland gevonden worden. Vooralsnog is er voor het DMG concessiegebied voor 2026 niet voorzien dat het aantal uren waar Qbuzz een vergoeding vanuit de provincie voor krijgt, verlaagd wordt. Voorlopig zijn daar geen bezuinigingen voor.

De voorzitter: Ik zie een vraag tussendoor van de heer Laban, ChristenUnie/SGP.

De heer Laban: Even een verhelderende vraag, voorzitter. DMG concessiegebied, wat is dat precies?

De heer Van Genderen: Dat is het concessiegebied Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem. Dat is het gebied waar Qbuzz de bus en de MerwedeLingelijn in exploiteert. Vooralsnog is dit het lijnennet wat de afgelopen jaren in Dordrecht gereden heeft en wat ook voor 2026 gereden gaat worden. En als we kijken naar, we gaven aan dat er vooralsnog niet gesneden gaat worden in de vergoeding vanuit de provincie voor Qbuzz in de DMG concessie. En we hebben even op een rijtje gezet hoeveel ritten per werkdag en per zaterdag en zondag in geheel Dordrecht rijdt, om een beeld geven van hoeveel bussen en hoeveel ritten er vandaag de dag rijden en die ook het volgend jaar rijden.

Voor de werkdag zijn dat 550 verschillende ritten per dag. Voor de zaterdag zien we een kleine terugloop naar 450 ritten per zaterdag. En op een zondag zien we nog iets verdere afschaling naar 300 ritten per dag. En als we dat bij elkaar optellen, dan komen we in totaal dat er 3.500 ritten door Qbuzz binnen de gemeentegrens van Dordrecht gereden wordt. En hierbij zijn dan nog niet de regionale lijnen, zoals de R-NET lijnen richting Rotterdam meegerekend. Als we dan een terugblik doen op de input die op 14 januari vanuit de commissie is meegegeven, dan kunnen we eigenlijk de wensen en de opmerkingen in 3 verschillende categorieën onderverdelen. Enerzijds de uitbreiding van de dienstregeling en het lijnennet. Als tweede, het verbeteren en het stimuleren van het gebruik van de bus. En nog een laatste kopje overig, met overige punten. Als we kijken naar de uitbreiding van de dienstregeling en het lijnennet, werden er verschillende lijnen genoemd, lijn 2 en lijn 10, waarbij de wens uitgesproken was om die ook na 19.00 uur en ook op de zondag te laten rijden.

De voorzitter: Er is een vraag hierover van mevrouw Kruger, GroenLinks.

Mevrouw Kruger: Eigenlijk u heeft nog niet, nou ben ik uw naam kwijt ...

De voorzitter: Van Genderen.

Mevrouw Kruger: De heer Van Genderen heeft nog niet de reactie van Qbuzz neergezet, maar daar was eigenlijk mijn reactie op. En dan ga ik heel intelligent doen. Hoeveel DRU zouden we extra moeten hebben om wel die lijn 2 en lijn 10 te kunnen laten rijden, met minimaal 1 keer per uur, in de wijken?

De voorzitter: De heer Van Genderen, een vraag binnen het vakjargon. Die mag u beantwoorden.

De heer Van Genderen: Daar heb ik geen antwoord voor u op. Dat zou ik aan Qbuzz moeten navragen om hoeveel DRU's dat gaat.

Mevrouw Kruger: Want als we het zelf een beetje berekenen, dan lijken dat er niet eens zo heel veel te zijn ten opzichte van wat er nu al rijdt. En als dit de maximale ritten zijn die net gegeven waren in het kader van de concessie, wat hebben ze dan nog nodig om dan toch dit wel voor elkaar te krijgen?

De heer Van Genderen: Daar kan ik nog op terugkomen. Uiteindelijk was ook een opmerking die eigenlijk de wens samenvatte, minimaal 1 keer per uur een bus naar elke wijk, ook in de avonduren. En zoals u de reactie vanuit Qbuzz kunt lezen, de inzet van die 3.500 bussen die nu rondrijden, die wordt vanuit 2 verschillende financieringsstromen bekostigd. Enerzijds door een bijdrage vanuit de provincie. Dat dekt ongeveer 50 procent van de totale kosten die gemaakt worden binnen het concessiegebied. En 50 procent moet van de reizigersinkomsten vandaan komen. En op die manier krijg je een kostendekkend lijnennet. Op het moment dat je op tijden waarin de reizigersinkomsten minder zijn, vanwege de lagere vraag op een zondag en in de avonduren voor verschillende lijnen, dan moet er geschoven worden met het aanbod van bussen op een andere dag en op een ander tijdstip.

En als het verschil in kosten dusdanig is, dan zou dat zelfs betekenen dat 1 extra rit in de avonduren of op de zondag misschien 2 of 3 ritten doordeweeks overdag kost. En dat is een afweging die Qbuzz nu maakt van, wat we nu aanbieden, daarmee kunnen we de meeste mensen vervoeren op een zo efficiënt mogelijke manier.

De voorzitter: Mevrouw Kruger heeft daar nog een vraag over?

Mevrouw Kruger: Zeker. Dank u wel, voorzitter. Er wordt gesuggereerd, doordat sommige lijnen op bepaalde tijdstippen minder reizigers hebben, waardoor de inkomsten minder zouden zijn. Maar ik neem zomaar aan dat op sommige momenten er meer reizigers zijn, meer inkomsten als dat je dat tegen elkaar afzet. Het kost zoveel. Er komt zoveel binnen. Dan kan daar toch ook in geschoven worden? Ik heb daar geen zicht op. Het zou leuk zijn als we daar dan een beetje inzage in krijgen, in wat dan de kosten en de inkomsten zijn op ook de spitsuren.

De voorzitter: De heer Van Genderen.

De heer Van Genderen: Dat zou ik dan ook inderdaad bij Qbuzz moeten navragen. Alleen in het verleden was er ook op de zondag bijvoorbeeld een lijn 2. En daar was dan het reizigersaantal dusdanig laag dat ze ervoor gekozen hadden om die lijn te schrappen, om op een ander moment de DRU's in te zetten. Dat is een constante afweging, op welk moment je waar je bus laat rijden.

De voorzitter: En voor Qbuzz is dit vooral een financiële afweging als bedrijf. Nog een vraag van mevrouw Kruger dan, want de heer Roggekamp en de heer Kuhlmann hebben hier ook vragen over. Mevrouw Kruger.

Mevrouw Kruger: Voorzitter, dit is natuurlijk altijd het eeuwenoude gesteggel. Want als je geen buslijnen op een gegeven moment meer aanbiedt, omdat er te weinig aanbod zou zijn, dan is er geen bus. En dan komt er ook geen aanbod meer. Dan verdwijnt hij helemaal. Terwijl als er misschien wat meer aandacht besteed wordt aan de mogelijkheid van op die dagen en in die uren een bus gebruiken, dat dat dan nog wel is. En misschien moet je niet elk heel uur, maar elk half uur of kwart voor, weet ik veel wanneer het nodig is. Ik vind dat daar ook nog wel even goed naar gekeken moet worden met Qbuzz, door zomaar te zeggen, er komt dit uur niemand, we schrappen de lijn maar.

De heer Van Genderen: Dat is inderdaad de eeuwige discussie tussen de kip en het ei, het vraag en aanbod waar ov-bedrijven mee te maken hebben.

De voorzitter: En is er nog ruimte voor dat gesprek? Want het Vervoerplan komt eind van de maand al onze kant op. Want eigenlijk nu nieuwe input wordt er gegeven, maar ik weet niet of dat nog verwerkt kan worden?

De heer Van Genderen: Voor de gesprekken over dit Vervoerplan is dat te laat, maar het is een constant gesprek wat we met Qbuzz moeten voeren.

Mevrouw Jager: Voorzitter, kan mijnheer Van Genderen misschien de microfoon iets meer naar zich toe trekken, want ik kan hem niet verstaan.

De voorzitter: Dat is een terechte vraag.

De heer Van Genderen: Ik zal proberen goed in de microfoon te praten.

De voorzitter: En dan moet u leunen en de microfoon ... Top. Dank u wel. Voordat we verdergaan, de heer Roggekamp van Gewoon Dordt.

De heer Roggekamp: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, ik hoor volgens mij mijnheer Van Genderen zeggen dat de financiering van Qbuzz volledig eigenlijk door de provincie gebeurt en de opbrengst van de reizigers. Klopt dat?

De heer Van Genderen: Ja, dat klopt. Voor de lijnen die ze onder de concessie-eisen rijden, worden die volledig vergoed door de bijdrage van de provincie en van de reizigersinkomsten.

De voorzitter: Helder. Dank u wel. Vervolg vraag, de heer Roggekamp.

De heer Roggekamp: Dan heb ik nog een vervolgvraag, maar die is dan denk ik voor de wethouder. Want hoe wil het college dan het STOMP-principe promoten, zonder zelf er wat in te stoppen?

De voorzitter: Zo. Wethouder Van der Linden.

De heer Van der Linden: Dank u wel. Ik dacht, ik ga een ontspannen avond tegemoet, maar nee. Maar dit is natuurlijk ook een gesprek wat we wel vaker hebben gehad. Kijk, we mogen denk ik constateren dat we heel erg voor het STOMP-principe ook afhankelijk zijn van ov. En ov wordt in dit land al een hele tijd geregeld via concessies, die op provinciaal niveau of regioniveau worden georganiseerd. We hebben tot begin deze eeuw een stedelijk vervoersbedrijf gehad. Dat is met tientallen miljoenen verlies beëindigd. En we kunnen in ieder geval constateren dat we met inzet van provinciaal geld en natuurlijk reizigersopbrengsten een dekkende ov-lijnnennet hebben in onze stad en in onze regio. De invloed die we daarbij hebben, is natuurlijk ook niet hetzelfde als dat je zelf zou zeggen, we stoppen er heel veel geld in. Want dan kun je gaan zeggen, ook op plekken waar niemand zomaar instapt, ga je een bus laten halteren. Dat is nu natuurlijk niet zo, want geld stuurt ook wel een beetje je dienstverlening. We zijn er wel blij mee dat er bij Qbuzz ook deur-halte vervoer mogelijk is. Ook als je in een wijk woont waar 's avonds na 19.00 uur geen bus meer komt, kun je met deur-halte vervoer wel naar de plek van bestemming. Alleen dan kost het wel wat meer inspanning. Uw vraag was, hoe ga je dan die O laten functioneren? De O functioneert op het moment dat je een lijnnennet hebt dat de dikke lijnen worden bediend via lijnen die op de plek komen waar je veel reizigers ziet in- en uitstappen. En daarnaast is er allerlei vraagafhankelijk vervoer. En dat gaat ook de dunne lijntjes of de enkeling bedienen.

De voorzitter: Helder. Dank u wel. De heer Kuhlmann nog een vraag?

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Voor wat betreft de reizigersaantallen in de bussen, mevrouw Kruger refereerde er al even aan, ik ben benieuwd of we, al dan niet vertrouwelijk, daar eens over geïnformeerd zouden kunnen worden als raad. En ik denk om twee redenen waarom dat handig zou zijn. Dat maakt het voeren van dit gesprek ... Dan kunnen we dat op wat meer feitelijke basis doen. En dit gesprek komt natuurlijk weer volgende keren terug. Het andere is zeker ook, stel dat er op een gegeven moment een situatie is waarbij je zegt, je zit met een aantal reizigers op een bepaalde lijn net onder een drempel om weer een volgend stapje te kunnen zetten. Dat de bus op zondag weer gaat rijden of 's avonds. Op het moment dat wij dat een beetje in beeld hebben, niet dat we toverkrachten hebben, maar we hebben natuurlijk ieder ook ons netwerk in de stad, dan zouden we nog een beetje kunnen zeggen, Piet, Jan, pak nog eens wat vaker die bus, want nog een paar ritjes en dan hebben we de zondag weer terug. Lang verhaal. Maar ik denk in elk geval de vraag is, ziet u mogelijkheden om die cijfers, al dan niet vertrouwelijk, met ons te delen?

De voorzitter: Wethouder Van der Linden of de heer Van Genderen? Wethouder Van der Linden.

De heer Van der Linden: We kunnen het natuurlijk sowieso bespreken met Qbuzz, als dat kan. En ik denk dat het eigenlijk best mogelijk is, op hoofdlijnen natuurlijk. Daar gaan we naar kijken. Dat gaan we vragen of dat mogelijk is om dat een keer te doen.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we verder met de ...

De heer Kuhlmann: Ik werd er terecht op gewezen, niet alleen de hoofdlijnen, maar eigenlijk alle lijnen.

De voorzitter: Alle lijnen. We gaan zo verder met de presentatie, maar ik ben aan het begin iets vergeten te zeggen. Op uw schema staat deze vergadering tot 22.00 uur gepland. En bij mij en bij de ambtelijke organisatie staat tot 21.45 uur gepland. Dat heeft ermee te maken dat er om 22.00 uur nog een besloten vergadering is, waar sommige commissieleden naartoe willen. We hoeven niet per se om 21.45 uur klaar te zijn. Als dat wel kan, is dat natuurlijk ook prima. Maar dat we in ieder geval voor 22.00 uur klaar zijn. Ik wilde onze deadline op 21.55 uur zetten, als de commissie dat oké vindt? Ja? Fijn. Dan kunnen we nu verder met de presentatie. De heer Van Genderen.

De heer Van Genderen: Dan kunnen we eigenlijk ook door naar de tweede categorie waar verschillende punten over gemaakt werden. Enerzijds een opmerking of er een betere overstap mogelijk gemaakt kan worden tussen de trein en de bus, en hoe die dienstregeling en overstap eigenlijk werkt, in een soort van hiërarchie. De dienstregeling van NS is eigenlijk het meest bepalend voor het invullen van overige dienstregelingen van de regionale vervoerders. En hoe die regionale vervoerders hun dienstregeling aanpassen op de dienstregeling van NS, is door te kijken naar de grootste reizigersstromen en om daarvan de overstap optimaal te maken. En dan vervolgens kijken ze naar de volgende grootste groep reizigersstromen om te kijken, wat kunnen we dan aan de dienstregeling nog verder tweaken, om ook voor hun het een zo prettig mogelijk overstap te maken.

En zo langzaamaan steeds naar de kleinere reizigersstromen te kijken, om zo voor een zo groot mogelijke groep de overstap haalbaar en prettig te maken. Je zal altijd een bepaalde reizigersstroom hebben, die net hun trein zien vertrekken op het moment dat hun bus aankomt. Dat is altijd ook weer die zoektocht van, hoe kunnen we nu de meeste mensen de meest prettige overstap bezorgen? Als tweede werd er opgeroepen om het stimuleren van het gebruik van de bus onder de aandacht te brengen. Elk jaar maakt Qbuzz een promotiekalender, waarbij ze eigenlijk voor elke maand in het jaar een kortingsactie dan wel een promotieactie hebben staan, waar ze dan hun communicatie op inrichten. Daar haken we ook vanuit de gemeente op geijkte momenten aan om te promoten om met de bus bijvoorbeeld naar de stad te komen. Bijvoorbeeld rondom Koningsdag of rondom de Dordtse Decembere dagen, met een gratis pendelbus tussen Weeskinderdijk en de binnenstad. Zo willen ze eigenlijk elke maand aandacht voor het busvervoer, en ook de Merwedelingelijn onder de aandacht brengen.

De voorzitter: Een vraag van de heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Rondom het onderwerp van de promotie. We hebben als Dordtse VVD eerder weleens, ook in vergelijkbare sessies, aandacht gevraagd van, je hebt natuurlijk een aantal grote werkgevers in de stad, die natuurlijk ook mobiliteitsvraagstukken hebben. Denk bijvoorbeeld aan het ziekenhuis en de parkeeroverlast in Sterrenburg-Noord, die daar ook mee samenhangt. En je zou natuurlijk heel mooi dingen samen kunnen brengen als de concessiehouder, Qbuzz in dit geval, natuurlijk een heel gerichte op maat gemaakte deal of promotie weet te sluiten, samen met het ziekenhuis. Dat de bus misschien nog net even 's avonds een keertje extra gaat. Iets wat werkt voor de werknemers. Is dat onderwerp van gesprek geweest?

De heer Van Genderen: Eigenlijk die samenwerking tussen Qbuzz en het bedrijfsleven wordt via Zuid-Holland Bereikbaar vormgegeven. Die hebben een bedrijvenaankpak waarbij ze eigenlijk in de gehele regio bij de verschillende werkgevers langsgaan om te kijken hoe hun werknemers naar kantoor of naar het bedrijfspand komen. En dan vervolgens kijken, welke andere manieren dan het standaard in de auto stappen of op de fiets of met het ov zijn er om de mensen naar onze locatie te laten komen? En daar maakt Zuid-Holland Bereikbaar, samen met de werkgever, dan voor die werkgever geijkte proposities. Dat kan zijn een abonnementsvorm, waarbij ze een bepaald aantal abonnementen bij Qbuzz afnemen tegen een bepaald tarief, die ze dan onder hun werknemers kunnen uitgeven. Bijvoorbeeld een abonnement op de Donkey deelfietsen die daarvoor ook ingezet wordt. En eigenlijk wordt op die manier de wisselwerking tussen enerzijds het ov en anderzijds de bedrijven gedaan.

De voorzitter: Die was vrij helder. Nog een vervolgvraag?

De heer Kuhlmann: Maar ik begrijp dat er niet rechtstreeks een gesprek tussen Qbuzz en zo'n werkgever plaatsvindt. Ik kan me namelijk voorstellen op het moment dat je wel zo'n rechtstreeks gesprek hebt, dat er soms oplossingen denkbaar zijn. Bijvoorbeeld, wacht even, als we 's avonds of 's nachts nog een keer een bus extra laten rijden, zodat iedereen met die nachtdienst mee kan rijden, dan kunnen we als ziekenhuis ... Dan wordt het interessant en gaan we 500 amendementjes afnemen.

De voorzitter: Uw vraag is eigenlijk, is dat rechtstreekse gesprek ook mogelijk, zonder dat Zuid-Holland Bereikbaar ertussen?

De heer Kuhlmann: Ja.

De heer Van der Linden: We hebben heus weleens het contact met Qbuzz, maar ook bijvoorbeeld met de waterbus over hoe je de binnenstad aantrekkelijker maakt. Dat je kan combineren. Met Qbuzz zo heel concreet op een werkgever hebben we dat niet, maar ik weet wel dat Qbuzz marketinginspanningen heeft om juist ook slim om te gaan met bijvoorbeeld evenementenseizoenen of zomerseizoenen. Daar hebben ze heus wel de marketingcapaciteit voor. En daarom zitten ze ook in deze regio. Ze zien wel dingen die gebeuren, waar ze wel of niet bij aan kunnen haken. Ander voorbeeld, zoals sommigen van u weten, gaat volgend jaar in de zomer de Papendrechtsebrug eruit. Dat moeten we vaak herhalen, want dat is echt een groot event. Dan willen wij zorgen voor betere bereikbaarheid van onder andere Merwedelingelijn, spoorlocaties, stations. Dat doe je ook met ov. Daar komen ook nog afspraken over.

De voorzitter: De heer Van Dam Timmers, het is toch een hand. Gaat uw gang.

De heer Van Dam Timmers: Dank, voorzitter. Het is een beetje aanhakend eigenlijk bij de vorige vraag, en ook de flexibiliteit erin. Want het is wel goed wat de wethouder ook zegt over die afsluiting. Want je maakt nu eigenlijk een jaarprogramma, maar hoe flexibel ben je dan vervolgens nog om eigenlijk permanente aanpassingen te maken? Want als we het hebben over 26 juli dat die brug dichtgaat, stel er is dan vanuit ... We hebben nu een soort bloemkoolstructuur in onze stad. Maar zo meteen heeft Stadspolders een veel drukker treinstation, in theorie, als mensen overstappen op het treinverkeer. Kan er dan bijvoorbeeld een directe busverbinding van Stadspolders naar het ziekenhuis worden gemaakt, of juist naar het industrieterrein de Dordtse Kil? Ik noem maar een aantal dingen.

De heer Van Genderen: Ik weet dat er al verregaande gesprekken zijn tussen Qbuzz en Rijkswaterstaat, inderdaad over dit soort oplossingen. En ze werken met een jaarlijks Vervoerplan, die ze dan aan het begin van het jaar formuleren. Vervolgens in de zomer bekrachtigen. Om vervolgens de tweede helft van het jaar de dienstregeling door te vertalen in de urenroosters. Daar gaat ook een bepaalde periode overheen. Maar dit soort grote werkzaamheden, met zo'n grote impact, die heeft Qbuzz ook in het zicht. En daar anticiperen ze ook in dit Vervoerplan op. En de komende jaren noemen ze het ook als aandachtspunt van, daar moeten we constant met de partijen die die werkzaamheden veroorzaken mee in gesprek blijven. Dat is zeker een ding waar ze tussendoor aanpassingen op hun lijnennet voor invoeren.

De voorzitter: Mevrouw Kruger nog een vraag. En zullen we daarna doorgaan naar de volgende sheet? Ja. Mevrouw Kruger.

Mevrouw Kruger: Dank u wel. Het gaat ons ook een beetje om het personeel. Er werd net al aangegeven dat er te weinig personeel is of dat er gezocht wordt naar voldoende personeel.

In hoeverre, is misschien niet zo aardig gezegd, maar komt het Qbuzz uit dat bepaalde lijnen uitvallen, omdat ze onvoldoende personeel hebben? Ik wil het maar gewoon zo transparant mogelijk neerzetten. En wat wordt eraan gedaan om toch voldoende personeel te werven, minder ziekteverzuim te hebben, enzovoort?

De heer Van Genderen: Op dit moment heeft Qbuzz voldoende personeel om alle lijnen die ze moeten rijden te laten rijden. En ook in de toekomst zien ze dat bijvoorbeeld met de vergrijzing er een grote periode aankomt met veel pensioneringen. Daar zijn ze nu al een tijdje mee bezig om nieuw personeel aan te trekken, ook jonger personeel. En bijvoorbeeld met het bekostigen van een buschauffeursrijbewijs dat door Qbuzz bekostigd wordt, proberen ze de drempel voor nieuwe buschauffeurs zo laag mogelijk te houden. En daar zijn ze op dit moment optimistisch over dat ze dat ook de komende periode goed kunnen opvangen.

De voorzitter: Die is helder. Dank u wel. Dan kunnen we verder met de presentatie.

De heer Van Genderen: Dan gaan we naar het kopje overig, waar eigenlijk 3 punten genoemd zijn. Enerzijds het gratis busvervoer voor 65-plus. Dat was een gemeentelijke ingestelde voorziening, zo u wilt. En daar is afgelopen periode een wijziging in gekomen, om in plaats van te focussen op de groep 65-plus te focussen op de groep tot een bepaald inkomen, om voor hun het busvervoer toegankelijker te maken. Dat is ook denk ik de komende periode een onderwerp van debat binnen uw eigen raad, of we weer terug moeten of misschien gratis busvervoer voor 65-plus boven op de huidige regeling willen hebben.

De voorzitter: Gaat over 65-plus?

Mevrouw Kruger: Jazeker.

De voorzitter: Gaat uw gang.

Mevrouw Kruger: Juist over dat we zeggen, het moet voor iedereen zijn die minder geld heeft, die korting of gratis busvervoer. Hebben wij zicht op hoeveel mensen gebruikmaken van die regeling, ook in leeftijden bijvoorbeeld?

De voorzitter: De wethouder zette zich al schrap. Wil jij hem beantwoorden?

De heer Van der Linden: Ja.

De voorzitter: Wethouder Van der Linden.

De heer Van der Linden: We hebben u vorig jaar met een RIB geïnformeerd over het gebruik van die regeling. Bij het begin van deze periode hebben we 750 duizend beschikbaar gesteld voor deze regeling. En die sloot goed aan bij een aantal kaartvormen van Qbuzz. En die wordt goed gebruikt. Dat is mooi. En de middelen daarvoor zijn incidenteel, want ze hangen vast aan de politieke periode die we hebben. En na volgend jaar zijn die middelen uitgeput.

Mochten we met zijn allen daar iets van willen vinden, dan is het een ideaal moment volgend jaar maart, april, als er weer coalitievorming plaatsvindt. Dank u.

De voorzitter: Zo, dat is een heel helder antwoord. Gaat u verder, de heer Van Genderen.

De heer Van Genderen: Als tweede punt werd ook de nachtbus in het weekend door alle wijken genoemd, of andere vormen van nachtbus. Dat is geen onderdeel van de concessie. Daar krijgt Qbuzz ook geen vergoeding voor vanuit de provincie. En vanwege de nachtelijke uren en de incidentele reizigers die dit oplevert, is het een erg dure busverbinding. Dat is ook niet iets wat vanuit de provincie of vanuit Qbuzz vooralsnog opgepakt gaat worden. Ik weet dat deze wens ook in twee andere gemeentes binnen de regio gespeeld heeft en dat het uiteindelijk ook, op basis van de kosten die het met zich meebracht, geen doorgang heeft gevonden. Ik denk dat dit samen, met het gratis busvervoer voor 65-plus, ook een onderwerp van discussie kan zijn. Als laatste werd er een behoefteonderzoek onder inwoners van de wijk De Hoven genoemd. En daar wilden we eigenlijk de koppeling naar publieke mobiliteit en de Pilot Publieke Mobiliteit, die we op dit moment in de regio aan het opzetten zijn. Binnen die pilot gaan we verschillende dingen doen. En een daarvan is voor de wijk Wilgenwende, nog niet De Hoven, maar op dit moment voor de wijk Wilgenwende, een potentieonderzoek naar, op welke manier en in welke vorm een vorm van publieke mobiliteit de vervoersbehoefte van de inwoners in Wilgenwende kan vervullen? En op het moment dat daar de pilot van draait en we daar vanuit het potentieonderzoek voldoende potentie zien om zo'n pilot te gaan draaien, dan kunnen we kijken naar de wijk De Hoven om op een soortgelijke manier ook in beeld te brengen wat daar de behoefte is onder de inwoners en op welke manier de Pilot Publieke Mobiliteit daar invulling aan kan geven.

De voorzitter: Een vraag van de heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Laat ik beginnen ermee, een bus naar Wilgenwende en De Hoven is iets waar we als Dordtse VVD al jaren voor pleiten. Ik ben blij dat dit punt nu aandacht krijgt. Dat daar ook actie wordt ondernomen. Maar ik ben toch even benieuwd. Een bus is natuurlijk helder, daar kan iedereen hier wel een voorstelling bij maken, een halte en dan komt er een keer in de zoveel tijd zo'n bus voorbij. Publieke mobiliteit is natuurlijk een wat breder begrip. Dat zou een bus kunnen zijn, maar dat kan ook heel iets anders zijn. Kunt u een beetje schetsen, wat zijn er voor opties? Wat komt er voorbij? En ook voor wat betreft dat onderzoek, wat voor vorm gaat dat krijgen? Krijgt iedereen die daar woont straks een briefje in de bus van, we hebben een enquête, doe mee, laat weten wat je ervan vindt, of gaat het op een andere manier? Kunt u daar iets meer duiding geven?

De heer Van Genderen: Ja. Over wat de invulling van zo'n pilot kan zijn, dat kwam bijvoorbeeld op vraaggericht vervoer. Op basis van echt het aanvragen van een rit, die vervolgens door een mobiliteitscentrale ingevuld wordt. Het kan zijn een kleiner busje dan de standaard 18 meter bus, die op gezette tijden in een dienstregeling door de wijk rijdt, zoals je bijvoorbeeld in verschillende gemeentes langs de A15 de buurtbus hebt. Dat is dan weer op een andere manier ingevuld.

Maar dat ze ook eigenlijk een dienstregeling met een kleinere bus dan de standaard 18 meter bus, die over de Spuiboulevard rijdt. En over hoe we het onderzoek onder de inwoners willen gaan doen, daar zijn we nog aan het kijken. Een enquête is een mogelijkheid. Maar we willen ook kijken van, wat zien we nu bijvoorbeeld in het gebruik van deur-halte taxi terugkomen vanuit die inwoners, of daar een haakje aan is om dat misschien uit te breiden of extra onder de aandacht te brengen. Daar zijn we nog naar aan het kijken.

De voorzitter: Dank u wel. Een vervolgvraag van de heer Kuhlmann. En dan een vraag van mevrouw Striebeck, die ook weer aansluit. De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Opnieuw wilde ik beginnen met een compliment. Fijn dat het, even in mijn woorden, een belbus ofwel een kleine lijnbus in beeld is, dat dat mogelijke opties zijn. Rondom, op welke manier voer je zo'n onderzoek uit, zo'n potentieonderzoek, zou ik twee dingen willen meegeven. In de eerste plaats, kijk naar een manier waarop je echt iedereen in die buurt bereikt, omdat het is nu helemaal geen optie waar mensen aan denken. En het tweede is, ook ter ondersteuning van echt ieder adres benaderen, er zijn natuurlijk heel veel, best een aantal jongeren ook als je kijkt naar Wilgenwende, mensen die nu nog geen rijbewijs hebben. Wat dat betreft echt afhankelijk zijn van de fiets ofwel het openbaar vervoer. De dichtstbijzijnde halte is meer dan twintig minuten lopen. Ik denk als je iedereen, maar zeker ook die groep in beeld brengt dat dat een aardig beeld zou kunnen geven van die potentie.

De voorzitter: Dat is gehoord. We gaan naar de vraag van mevrouw Striebeck, VSP.

Mevrouw Striebeck: Eigenlijk zou zo'n onderzoek ook wel goed zijn in de wijk Dubbeldam voor de zondag en lijn 10. Want waar lijn 10 rijdt, de Merwekade, daar wonen ook veel oudere mensen. En in Dubbeldam, je kan de Hopper nemen, maar dat is niet vanaf iedere leeftijd. En er zijn ook ouderen die precies nog voor de leeftijd zijn dat ze met de Hopper mee kunnen, maar toch niet kunnen fietsen. Die zitten heel de zondag binnen.

De voorzitter: Wilt u daarop reageren?

De heer Van Genderen: We beginnen nu in Wilgenwende. En we kunnen natuurlijk ook kijken, op het moment dat we hiermee klaar zijn of hiermee bezig zijn, met de pilot, op welke plekken in de gemeente er nog meer dit soort oplossingen toegevoegd moeten worden, aanvullend op het bestaande ov. Zeker.

De voorzitter: Mooi. Het was de wens van de commissie om verantwoording te krijgen over, welke ideeën van ons gaan er mee en welke niet? Dat is nu. En er komen ook nieuwe ideeën op. In principe, het wordt in ieder geval gehoord, maar het is geen belofte dat er iets mee gebeurt. Maar straks als het Vervoerplan naar ons toe komt, dan kunnen we natuurlijk weer een hele hoop ervan vinden en veranderen, in politieke zin.

De heer Kuhlmann: Voorzitter, ik zie u naar mij kijken. En ik wil, ondanks dat ik natuurlijk wat extra dingen meegeef, zeker ook dankbaarheid uiten dat het idee dat we eerder hebben gegeven van, kijk eens in zo'n wijk als Wilgenwende, waar helemaal geen bus is, dat dat is opgepakt. Daar zijn we natuurlijk heel blij mee.

De voorzitter: Nee hoor, de heer Kuhlmann, zo had ik hem ook geïnterpreteerd. Maar even voor het verwachtingsmanagement van de commissie, omdat we hiervoor wel een ander soort consultatie hadden. We maken de presentatie even af.

De heer Van Genderen: Dan kunnen we heel snel zijn, want dit was de laatste sheet.

De voorzitter: En we hebben sowieso nog vier minuten tot aan mijn tijd. En we hebben nog achttien minuten tot aan de tijd van de commissie. Zijn er nog vragen? Zijn er nog commissieleden die een reactie hierop willen geven, voordat we het Vervoerplan op ons bord krijgen? De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Een hele technische, praktische vraag. Hebben we al oog op het volgende logische moment om over de buslijnen en het openbaar vervoer in onze stad en onze regio met elkaar te spreken? Wanneer komt de volgende consultatie?

De voorzitter: Het Vervoerplan komt eind deze maand onze kant op. Is dat het moment om dat stuk beeldvormend te agenderen en hebben we het dan ook daarover, wethouder Van der Linden?

De heer Van der Linden: Ik kijk even naar rechts, maar volgens mij inderdaad ... Kijk, deze zomer, en dat is inderdaad juni, dat is deze maand, komt dat onze kant op. En dan ga ik er in stuurgroep verband over praten. En dit najaar stelt GS, volgens mij, het plan vast. Dit is wat we hebben opgehaald, wat er ook is verwerkt, al dan niet positief. Als u mij nog iets wil meegeven, ik weet niet wanneer mijn overleg gepland staat hoor, maar dat moet wel voor het zomerreces zijn of daar meteen na, dan is dit wel het moment.

De voorzitter: Nu?

De heer Van der Linden: Nu? Kijk, u heeft aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van stadswijken op zondagavond en überhaupt de bereikbaarheid van stadswijken door de week ook 's avonds trouwens. De bereikbaarheid van plekken als De Hoven en Wilgenwende, waar eigenlijk geen regulier dikke lijnen ov is. Wat er ook niet zomaar gaat komen, want die dikke lijnen kun je daar niet organiseren. Het idee wat wij hebben met publieke mobiliteit is eigenlijk een beetje hier ontstaan door onszelf, in combinatie met provincie en Qbuzz. En daarmee denken wij meer voertuigjes te kunnen laten rijden, waar meer mensen plaats in nemen, omdat die voertuigen er toch al zijn. Een Drechthopper is een busje. Die kan gebruikt worden voor het Drechthopper vervoer. Maar de uren dat hij daar niet voor gebruikt wordt, kun je er ook andere dingen mee doen. Dan gaat het om heel slim koppelen van vervoerbehoefte die er zijn. En zo denken wij meer mensen in een busje te kunnen krijgen. Niet zijnde een lijnbus, maar wel andere bussen. Zo zijn we ermee bezig.

De voorzitter: Helder. Er is nog ruimte om het college input te geven voor de gesprekken die nog gevoerd gaan worden. En waarschijnlijk na het najaar komt het ...

De voorzitter: Maar wel met een winstwaarschuwing. Kijk, zoals u weet ... Nee, dat moet ik niet doen. Sorry, mevrouw Kruger. Sorry, voorzitter. Kijk, het is niet zo dat wij erover gaan. Ik bedoel, we hebben destijds bij de totstandkoming van deze concessieperiode het Programma van Eisen veel invloed kunnen uitoefenen van, we willen op een paar honderd meter afstand van elke woning in Dordt een bushalte hebben, enzovoorts. Maar Qbuzz heeft natuurlijk de expertise om uit te rekenen hoe ze zoveel mogelijk mensen in die bus kunnen krijgen. Provincie heeft ook een belang. Nogmaals, onze invloed daarop is beperkt.

De voorzitter: Helder. Mevrouw Kruger, en daarna de heer Pauwels nog.

Mevrouw Kruger: Dank u wel, voorzitter. Nog twee dingen. Want ik heb beloofd aan iemand, een mevrouw die mij een mailtje had gestuurd, over, om dat te vragen, de cliënttevredenheid, of die ook goed wordt gemeten. Omdat deze mevrouw maakt gebruik van een rolstoel en heeft de ervaring niet altijd even vriendelijk geholpen te worden. Ik kan me voorstellen, aan de ene kant dat het bloedirritant is als je weer een rolstoel erin maar zetten. Aan de andere kant het is wel je werk, en dat hoor je met een bepaalde dienstverlening te doen. En dan ook het aantrekkelijk maken van de bus. Want waarom zou je de bus überhaupt nemen? Verschillende steden hebben die bussen echt leuk gemaakt. Die hebben ze bijvoorbeeld ook groen gemaakt, of als er een bepaald jaargetijde is, weet ik veel wat, gewoon gezellig gemaakt. Serieus, dat is geen grapje. En daardoor zie je ook dat meer mensen de bus nemen. Misschien kan Qbuzz ook nog een beetje creabea zijn.

De voorzitter: En dan is eigenlijk de vraag, is dat al meegenomen?

De heer Van Genderen: Over de klanttevredenheid wordt er elk jaar een onderzoek vanuit Qbuzz zelf gedaan. Ik zou dat ook zelf aangeven dat soms het niet altijd goed gaat. En qua aankleding van de bussen, dat is ook iets wat we met Qbuzz op kunnen nemen.

De voorzitter: De heer Pauwels nog.

De heer Pauwels: Ik heb meer een algemene vraag over de mate van service die verleend wordt. Wordt de concessieovereenkomst goed nagekomen en zijn we daar tevreden over? Want er is nog weleens wat te doen geweest om concessieovereenkomsten en of daar de verplichtingen al dan niet nagekomen worden door de leveranciers.

De voorzitter: Goede vraag. De heer Van der Linden.

De heer Van der Linden: Ja, die worden goed nagekomen. Ik herinner me wel in 2019-'20 hadden we er heel erg veel klachten over. Een combinatie van de bussen deden het niet goed, want die waren toen net nieuw elektrisch, die vielen vaak uit.

Veel chauffeurs kennen de routes niet. Sommige routes waren nog niet goed ingeregeld. Kortom, al die overgangsproblemen die je vaak hebt bij het overgaan naar een nieuwe concessie, die deden zich ook enorm voor. En daar zijn toen ook hoorzittingen over georganiseerd bij de Provinciale Staten. Daar ben ik zelf ook geweest. Heb ik ook ingesproken. We merken nu wel dat er stabiliteit is. De dienstregeling kan goed worden uitgevoerd. Er is voldoende personeel. De problemen met de bussen zijn opgelost. Overigens voor uw contact, mevrouw Kruger, je kan ook individueel een klacht indienen. Als je een keer niet goed bejegend bent, kun je een klacht indienen bij Qbuzz. Jouw klacht valt misschien weg tegen honderd goede ervaringen in het grote klanttevredenheidsonderzoek, maar je kan individueel een klacht indienen.

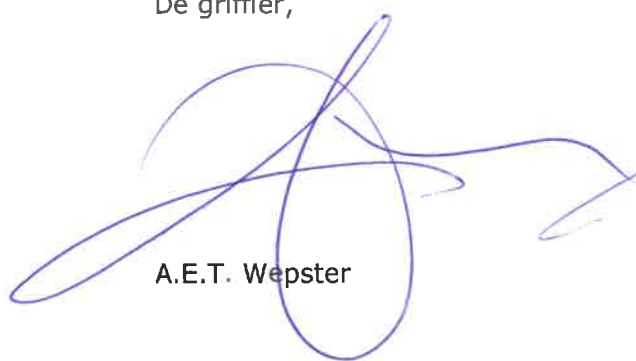
Mevrouw Kruger: Ik ga zorgen dat dat bij de mailer aankomt.

De voorzitter: Dank u wel. Commissie, dan concludeer ik dat wij het doel van vanavond hebben bereikt, namelijk geconsulteerd worden over hoe onze input is verwerkt. Dat heeft de heer Van Genderen voor ons gedaan. Dank u wel. De commissie wilde daar ook nog op reageren. Dat hebben we ook gedaan. En we hebben zelfs nog een stukje beeldvorming erbij gepakt, die iets breder was. Volgens mij zijn we geslaagd. En het is ergens tussen 21.45 uur en 22.00 uur. Prachtige tijd. Nog een laatste check. Is alles met dat doel voor ogen behaald vanavond? Ja. Mooi. Dan wens ik u een prettige avond verder. Vergeet niet uw kopjes en dergelijke mee te nemen. En tot ziens.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 1 juli 2025.

De griffier,

De voorzitter,



A.E.T. Wepster



N. Mol