

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT - DORDTSE DINSDAG D.D. 18 FEBRUARI 2025

Vergaderzaal 3

1. Presidium

2. Agendacommissie

3. Maasterras: Varianten spoorse infrastructuur en aanlanding Brugweg

Voorzitter: De heer Struijk

Raadsgriffier: De heer Den Boer

Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Bootsman (GroenLinks)

Dhr. Damen (Partij van de Arbeid)

Mevr. Dijkstra (Gewoon Dordt)

Dhr. De Feijter (ChristenUnie/SGP)

Dhr. Gündogdu (Op ons Eiland)

Dhr. Den Hartog (GroenLinks)

Mevr. De Heer (Forum voor Democratie)

Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)

Dhr. Klerk (CDA)

Dhr. Laban (ChristenUnie/SGP)

Dhr. Noldus (VVD)

Dhr. Roggekamp (Gewoon Dordt)

Dhr. Safranti (DENK)

Dhr. Stolk (VSP)

Dhr. De Vries (VSP)

Dhr. Wringer (Beter Voor Dordt)

Portefeuillehouder: wethouder M.D. Burggraaf

Ambtelijke ondersteuning: dhr. Van de Worp, dhr. Van Eekelen, dhr. Bollen

De voorzitter: Beste mensen, ik snap voor sommige commissie- en raadsleden dat het wat lastig was om hier exact op tijd te zijn. Alle begrip daarvoor, want ik weet dat sommige bezuinigingssessies nog aan de gang zijn zowat. Maar ik wil toch nu wel gaan beginnen. Ik had het voordeel dat ik zelf in deze zaal zat. Ik kon de voorzitter daar 21.28 uur zeggen, nu moet je echt stoppen, want er komt nog een vergadering. En dat is de vergadering over het Maasterras. Vanavond staat op programma de varianten spoorse infrastructuur en aanlanding Brugweg. Het is een beeldvormende vergadering. Een technische sessie. Ik heet hartelijk welkom de raads- en commissieleden en wethouder Burggraaf, namens het college. Maar die zit bij de flexwoningen. Ik denk dat hij weet wat er vanavond gezegd wordt. Bij deze is hij verhinderd.

Hij kan ook maar op één plaats tegelijk zijn. Welkom aan de gasten die we vanavond hebben, de ambtelijke ondersteuning. In de eerste plaats de heer Ronald van de Worp. Verder Bert van Eekelen en Roelf Bollen. Ze zullen zichzelf zo meteen ook gaan voorstellen, want nu komt het gebruikelijke voorstelrondje. En om de nieuwe gasten even te laten wennen ga ik rechtsom.

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

De heer Noldus: Robin Noldus, Dordtse VVD.

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks Dordrecht.

De heer Den Hartog: Paul den Hartog, GroenLinks Dordrecht.

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

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

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

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

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op Ons Eiland.

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

De heer Stolk: En nog een Leo, Stolk, VSP.

De heer De Vries: André de Vries, VSP.

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

Mevrouw Dijkstra: Marjanne Dijkstra, Gewoon Dordt.

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

De heer Safranti: Mehmet Safranti, DENK Dordrecht.

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

Mevrouw Bollen: Roelf Bollen, stedenbouwkundige.

De heer Van Eekelen: Bert van Eekelen, projectmanager voor de MIRT-verkenning.

De heer Van de Worp: Ronald van de Worp, interim programmadirecteur Stadsas.

De voorzitter: En mijn naam is Leen Struijk. En ik ben vanavond uw voorzitter. En nog even een foutje goedmaken. Uiteraard ook hartelijk welkom gasten die er ook vanavond weer bij zijn van de Weeskinderendijk en ook de anderen en de kijkers thuis.

Vorige week heeft onafhankelijk adviseur Bas Kurvers een toelichting gegeven op de conclusies en de bevindingen van het traject van de afgelopen tien maanden. De technische sessie van vanavond is eigenlijk een verdiepende sessie ten opzichte van vorige week. De verschillende onderzoeken en varianten rond de spoorse infrastructuur en de aanlanding van de Brugweg worden vanavond vanuit de projectorganisatie Maasterras nog verder toegelicht. Ik ga zo als eerste het woord geven aan Ronald van de Worp, de interim programmadirecteur Stadsas. Die geeft de aftrap. En daarna nemen Bert van Eekelen en Roelf Bollen, de één projectmanager MIRT-verkenning en de ander stedenbouwkundige, het over. Het woord is aan Ronald.

De heer Van de Worp: En dan zou ik graag de volgende slide zien. Ik zie hier ineens een andere ... De inhoudsopgave. Die is net al geschetst, de inhoudsopgave. Laten we die vooral overslaan. Ik loop er even langs. Dordrecht staat hier voor een grote opgave als deelnemer in de Verstedelijkingsalliantie. Afspraken die zijn gemaakt met het Rijk. En Dordrecht doet daar zijn bijdrage in met een grote hoeveelheid woningen. Stadsas zo'n 6.000. Maasterrasfase 1 zo'n 2.000 woningen. En Maasterras ligt, en ik ben natuurlijk een relatieve buitenstaander, maar op een eigenlijk bijzonder goede locatie ten opzichte van de binnenstad en stoppen van het ov. En vandaar ook een locatie die in de Verstedelijkingsalliantie met argusogen wordt bekeken, als zijnde interessant. En ook door de Rijkspartijen. En de raad heeft in 2021 daar de Ontwikkelvisie voor vastgelegd. En de ontwikkeling die daar is geschetst, de ambitie die daar is geschetst is ook gedeeld, onder andere in een presentatie van Mecanoo en Rijkswaterstaat, ProRail, provincie, NS. En die werd daar goed ontvangen. En de ambitie werd ondersteund. En in dat vertrouwen is Dordrecht verdergegaan richting het ontwerpbestemmingsplan, de uitwerking, Masterplan, businesscase. En is naar buiten gegaan met het ontwerpbestemmingsplan en zijn er zienswijzen gekomen. En heeft het college het Rijk verzocht om ondersteuning in dit complexe traject, omdat uiteraard de spoorse zaken, de aanlanding en dergelijke grote inspanningen vragen van de andere partijen. De zienswijzen zijn gekomen en we zijn beland in het traject Bas Kurvers, waarvan u vorige week het advies van Bas hebt mogen vernemen en de toelichting daarbij. En vandaag het vervolg, de verdieping, zoals net al door de voorzitter geduid op de spoorse zaken en op de aanlanding. Als sessie 2, er volgen hierna nog een aantal sessies, zoals u weet. Onder andere een presentatie van de mensen van de Weeskinderendijk, met een alternatief, een toelichting op de varianten die er zijn en het schuifjesmodel, hoe worden de varianten gewogen. En een uitgebreide toelichting die wij zullen verzorgen op de uitwerking van de variant Kurvers, noem ik hem maar even, op 25 maart. En tenslotte ook de businesscase die bij dit verhaal hoort. En dan hebben we het over circa 1 april. Vanavond de aftrap. Ik denk dat ik Bert, nee, Roelf als eerste het woord ga geven.

Mevrouw Bollen: Goedenavond, ik wil toch ... Want ik zag dat vorige week Bas, volgens mij, al een heel stuk heeft verteld aan u. Vanavond is ook, wat mij betreft, voor verdiepende vragen van u. Hopelijk hebben wij dan de goede plaatjes bij ons. En ik wil u heel even terug meenemen van, wat was het, zodat we ook scherp hebben van, waar komen we vandaan en waar staan we nu? Dit is net geschetst, de locatie vanuit de lucht gezien. Je ziet een gebied wat nu gedomineerd wordt door infrastructuur en eigenlijk bedrijven. Dat zijn de 2 hoofdfuncties nu in het gebied.

Betekent dat er ook heel veel geluid is, dat er veiligheidszones zijn. Met andere woorden, er zijn heel veel barrières. In de Ontwikkelvisie en later in ons ontwerpbestemmingsplan hebben we geprobeerd zoveel mogelijk van die barrières weg te werken naar verbindingen. Wat we ook misten, was een openbare toegang tot de waterkant. Die zit er niet in. Weinig verbindingen met de omgeving en bestaande dijken. En vooral ook veel verschillende bestaand eigendom situaties. Vervolgens deze Ontwikkelvisie. Net mijn overbuurman zei al, hij gaat al een tijdje mee. Dat heeft u voor een deel ook allemaal meegekregen. Die is ook door u vastgesteld. Linkerplaatje, rechts is ook al eerder aan u getoond, maar bleek wel dat in de Ontwikkelvisie aannames waren gedaan. En vooruitlopend op zaken die we echt nog moesten uitzoeken. Ik heb hier even in het rood een paar dingen aangeduid. Dat heeft met name te maken met de trein die door een park ging. Dat was de stamlijn. Het overdekken van de snelweg. De weg er dwars doorheen, eigenlijk als een soort wandelboulevard. Allemaal dat soort zaken kwamen naar boven toen wij van u de opdracht kregen om de Ontwikkelvisie uit gaan werken naar een Masterplan en een ontwerpbestemmingsplan. Van de Ontwikkelvisie hebben we via de Omgevingseffectrapportage, wordt hier ook wel heel terecht de schuifjesmethode genoemd, een Masterplan gemaakt. En daarin hebben we getracht zoveel mogelijk integrale oplossingen te zoeken, veel multifunctioneel ruimtegebruik toegepast, zodat de beperkte ruimte die we hebben ook zo goed mogelijk wordt ingevuld. En ik heb weleens gezegd, overal waar je kan wonen op het Maasterras moeten we proberen daar zo goed mogelijk woningen te creëren. We moesten wel ook flink nog ontwerpen met de geluidssituatie. De Ontwikkelvisie had daar nog niet heel veel onderzoek naar gedaan. Dat hebben we wel gedaan middels de Omgevingseffectrapportage. En daaruit kwam eigenlijk een plan met veelal gesloten wanden, behalve richting de Vlietweg, met een geluidsluwer binnengebied, met een openbare kant naar de waterentree. Het heet niet voor niks Maasterras, zeg ik altijd. En geprobeerd zoveel mogelijk verbindingen te leggen met de omgeving, ook al loopt er een dijkstructuur door het gebied heen. Dit waren de schuifjes die bij die voorkeursvariant hoorden. En dan zie je eigenlijk dat we met de voorkeursvariant zoveel mogelijk in het groen zaten, maar zelfs in de voorkeursvariant nog steeds ook wel soms in het oranje terecht kwamen. Had onder andere te maken met met name geluid. Het blijft een ingewikkelde geluid belaste locatie. En sommige dingen staan hier bijvoorbeeld ... Even een voorbeeldje. Spelen en bewegen staat hier in het rood, maar dat kwam eigenlijk puur weg omdat het zo nog niet was uitgewerkt. Dat kon je eigenlijk nog niet beoordelen. Wat mij betreft had er eigenlijk geen vinkje moeten staan dan. Advies heeft u vorige week vernomen. Dat zijn eigenlijk, even heel kort door de bocht, deze 4 bullets. En dan ziet u heel veel het woordje handhaven. In het ontwerpbestemmingsplan hebben wij gemeend, door de barrières echt weg te halen, dat je het beste plan zou kunnen maken, vooruitlopend of dat ook wel zou kunnen en of we daar overeenstemming over zouden kunnen bereiken. Eigenlijk is de situatie dat we in de werkateliers hebben geconstateerd, en dat hebben we hard geprobeerd, en dan gaat Bert onder andere straks ook u in meenemen, zeker met het spooreplacement en de stamlijn om alternatieven te vinden. Maar u heeft vorige week ook dit advies gehoord. Wij gaan uit van het NS-servicespoor blijft liggen. De stamlijn blijft liggen. Eventueel nog net een andere ligging, maar blijft functioneren als stamlijn. Het emplacement blijft liggen.

Waarbij we wel nog gaan zoeken om te compenseren dat de ruimtelijke kwaliteit ... Het spooremlacement an sich heeft weinig ruimtelijke kwaliteit. Wat kun je daar nog mee? En dat er gemotoriseerd verkeer blijft op de aanlanding, wel met 30 kilometer aan Zwijndrechtse zijde en 30 kilometer aan onze zijde en 50 op de brug. Dan gaat Bert u meenemen naar alle spoorse zaken die we hebben onderzocht.

De heer Van Eekelen: Roelf, dank je wel. Ik ga het niet over de aanlanding hebben. Dat was het vierde punt. Daar kom jij weer terug. Ik ga even inderdaad inzoomen op het onderzoek naar de verschillende onderdelen van het emplacement. En Ronald zei het al, het is eigenlijk uniek om een locatie te hebben zo dicht bij een centrum en zo dicht bij hoogwaardig openbaar vervoer en daar dan gebiedsontwikkeling te kunnen plegen. Maar alhoewel het emplacement op sommige momenten van de dag ongebruikt of maar beperkt gebruik blijft, is het anders dan op een aantal andere plaatsen in het land. Als we kijken bijvoorbeeld naar Tilburg, als we kijken naar Utrecht, daar hebben ze ook emplacementen opgeruimd, maar dat was dan vaak in combinatie met spoorse functies die vroeger voor het onderhoud aan de treinen werden gebruikt, in combinatie met de bijbehorende fabriekshallen. En die zijn ofwel gesloopt, waarmee ruimte kwam voor woningbouw, of die hebben een functie gekregen in de nieuwe stedelijke functies die je daar dan kwijt wil rond het station. Zoals Roelf schetst, maar even wegbestemmen van de functies van het emplacement, kom je er eigenlijk achter waar het voor gebruikt wordt. En dat zijn er meerdere. We hebben sowieso een bijzondere situatie in Dordrecht. Dat was twee weken geleden al aan de orde, toen u samen met de raad uit Zwijndrecht een heel zorgvuldige uitleg kreeg over het goederenvervoer en de betekenis van de brug. We hebben hier inderdaad goederentreinen, die, alhoewel er alternatieven zijn, toch nog steeds in groten getale langs deze route gaan, waarbij er ook beperkingen zijn omdat ze van de brug afkomen en daarbij allerlei veiligheidsissues spelen. Maar ook het emplacement is niet zonder betekenis. En als je dat afpelt, de eerste wat al genoemd was, was de stamlijn. Het maakt nogal uit of je die stamlijn hebt of dat je hem zou wegbestemmen, omdat je daarmee een belangrijk mobiliteitsonderdeel van de havenfunctie in die zin als het ware doorstreept. En ook al lijkt het, dat er maar beperkt gebruikgemaakt van wordt, er zijn een aantal havenfuncties die daar op dit moment gebruik van maken. We begrepen in die periode dat we daar aan het kijken waren dat ook het Havenbedrijf in gesprek is met nieuwe gebruikers in het haventerrein, die natuurlijk ook economisch van belang zijn voor Dordrecht, en zeker ook in het kader van werkgelegenheid, die zowel water als spoor nodig hebben. En we weten ook niet waar de voorkeur van modaliteit in de toekomst weer naar uitgaat. Het kan zomaar zijn dat over de weg toch steeds moeilijker is. Dat merken we ook vandaag de dag weer met de files die er rondom de Drechtunnel zijn ontstaan. Economische functies vragen meerdere modaliteiten. En die stamlijn is alleen daarom al niet zomaar weg te denken. Een bijkomende zaak is, en dat was wel bijzonder om daarachter te komen hoe dat dan werkt, ProRail werkt met aannemers voor zijn onderhoud en projecten. En dat is in Nederland maar een beperkt aantal aannemers. Ik dacht een stuk of vijf die volledig geaccrediteerd en gecertificeerd zijn om dat werk aan die sporen te mogen doen. We merken het allemaal als er weer een ongeval langs het spoor is vanwege een werkterrein, dan is de wereld weer in rep en roer. ProRail is zuinig op die aannemers. En twee daarvan zitten in ons havengebied.

En die moeten ook met hun onderhoudsterreinen bij hun betreffende werkplaatsen komen. Zou je zeggen, die stamlijn moet weg en je hebt geen goed alternatief ... En dat is er niet. In ieder geval, er is ooit nagedacht over andere routes, maar die liggen de komende decennia niet in het verschiet. Dan help je eigenlijk ook die functies om zeep. En daarmee niet alleen de betreffende aannemers, maar ook een belangrijk onderdeel in het functioneren van ProRail. Daarin is die stamlijn van belang. We hebben straks nog wel een plaatje over inderdaad hoe die verschoven kan worden. En dat betekent inderdaad dat, ik geloof dat hij hierna komt, even uit mijn hoofd gezegd, hier zie je hem, het is weer een mooi plaatje van heel veel sporen. Dat kenmerk Dordt, zowel dit emplacement als het station zelf, ook het stationsemplacement. Ik sta niet dicht genoeg bij. U moet zich voorstellen dat u nu in een bocht loopt in het terrein. We proberen hem, als dat aan de orde is, op te schuiven. Maar ook daar geldt weer, zodra iets er ligt waar men aan gewend is, dan kun je leven met de situatie die daarbij is ontstaan. Zodra je gaat verplaatsen, dan loop je toch aan tegen het feit dat je weer aan huidige wet- en regelgeving zal moeten voldoen. En dan moet hij eigenlijk ruimer zijn dan in de huidige situatie. Wat daarbij onder andere als uitzoekopgave komt, is hoe zich dit ook verhoudt tot de aanlanding van de brug en de kolommen die dan in de huidige, maar ook eindsituatie er nog zijn. Want de machinist moet vrij zicht kunnen hebben. En we moeten ook nog gaan kijken hoe we inderdaad ook de bestaande openbare infrastructuur kruisen. Theoretisch is het goed mogelijk. Praktisch gezien kom je een aantal obstakels tegen. En overal geldt, maar zeker ook hier, wie dat wil, die zal daar ook de rekening gaan moeten betalen. ProRail heeft niet een portemonnee met dit soort mogelijkheden zelf maar even uit eigen kracht te financieren, omdat zij daar zelf geen aanleiding voor hebben.

De voorzitter: Er is een vraag voor u van mijnheer Klerk.

De heer Klerk: Dank u wel, voorzitter. Ik hoor u zeggen, bij een verplaatsing zul je ook weer opnieuw aan de geldende wet- en regelgeving moeten voldoen en moet het ruimer worden neergelegd dan het nu is. Concludeer ik daaruit dat verplaatsing eigenlijk niet reëel is, dat het weinig oplevert?

De heer Van Eekelen: De afweging of het reëel is, heeft te maken met A, wat levert het functioneel op? Hoeveel ruimte kunnen we ermee winnen? Dat heeft ook straks samenhang met natuurlijk de andere sporen die er liggen. Heel ver opschuiven, kunnen we niet, vanwege inderdaad ook weer dat dijklichaam en de treinen die daar vanaf komen. Er is ruimte te winnen. Dat is ook onderzocht. Dat zal Roelf wellicht straks nog even toelichten over, waar hebben we het dan over? Maar het is niet gratis.

Mevrouw Bollen: De rode lijn is de huidige. Die heeft een boogstraal van 120 meter. De zwarte is volgens Europese normen. Die is 150 meter. Ze staan hier beide op tekening. Technisch past het.

De heer Van Eekelen: Misschien goed om dit plaatje ook te gebruiken voor de andere onderdelen van het emplacement. Ook genoemd is in een van de eerdere slides, is het servicespoor van NS.

Zeggen waarom de treinen die tijdelijk worden afgekoppeld, omdat ze in de spits niet met volle lange treinen hoeven te rijden, treinen hier neerzetten die schoongemaakt moeten worden? Dat heeft alles te maken met toch de vele sporen die je eigenlijk moet kruisen, wil je van de ene kant van het stationsemlacement naar de andere komen. Dan is het juist gunstig om op enige afstand zo'n servicespoor te hebben. Toen wij bezig waren vanuit de MIRT-verkenning met, wat gaan we doen met de ruimte die we bij Station Dordrecht hebben en kan daar niet een servicespoor ook worden toegevoegd? Fysiek is die ruimte er. Zou betekenen dat treinen die daar dan zijn opgesteld, om die naar de andere kant van het emplacement te krijgen, moet je eigenlijk zigzaggend, stukje heen, stukje terug, over al die sporen heen, omdat je de bestaande wissels moet gebruiken. Ze hebben liever dat ze schuin in een keer alle sporen oversteken. Dat kost misschien een minuut. Als zij zigzaggend er overheen moeten, betekent dat je minutenlang de sporen niet kan gebruiken voor andere treinen. En dit is en blijft een druk traject. Dit blijft ook qua veiligheid natuurlijk een belangrijk issue. Vandaar dat we, toen we het opperden, ook echt wel de wind tegen kregen vanuit de mensen die snappen hoe dat met dat in- een uitrangeren van die sporen werkt als het gaat over het servicespoor van NS. Als het gaat over de overige opstelsporen, dat was ook een ontdekking van hoe dat dan werkt met het klaarzetten van de treinen die gereed moeten staan, zodra ProRail het sein geeft, je kan daar een project of je kan het onderhoud op een baanvak gaan uitvoeren. Treinen moeten worden beladen met materieel en met materialen. Betekent dat je er goed vanaf de weg bij moet kunnen. Betekent ook dat je de mogelijkheid moet hebben om daar iets opgesteld te hebben staan, zonder dat ander treinverkeer gehinderd wordt. En de lengtes, die ook in het rapport van Kurvers wel worden genoemd, hebben te maken met het huidige gebruik. Daar zit misschien in de toekomst nog iets aan marge in, maar zeker voor, noem het even de situatie waar we naar zijn gaan zoeken, is een vergelijkbare hoeveelheid opstelruimte ... We hebben dat gedaan. En daar zit, dacht ik, ook wel een schemaatje in, in het emplacement met deze om überhaupt te kijken, kan dit emplacement met zijn functies, waarvan we steeds meer in de gaten kregen wat ze allemaal waren, ook echt weg buiten Dordrecht? Wat we moeten weten, is dat het vraagstuk rondom ruimtegebruik van dit soort toch bijna industriële functies in de stad knelt op meerdere plekken in Nederland. Het ministerie is bezig om te onderzoeken of er op meer centrale plekken, waar die ruimte nog wel is en niet zo op gespannen voet staat met stedelijke functies, er opnieuw als het ware serviceplaatsen kunnen worden gemaakt. Maar A, die zijn moeilijk te vinden. En dat is een weg van hele lange adem. U had een vraag?

De heer Safranti: Mag dat?

De heer Safranti: Ja, zeker.

De voorzitter: Natuurlijk, mijnheer Safranti.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter. Bedoelt u dan het nieuw creëren van bijvoorbeeld Kijfhoek? Bedoelt u zoiets wat het ministerie dan ...

De heer Van Eekelen: Kijfhoek is echt een rangeerterrein, waar goederen worden beladen en leeggehaald.

Als het gaat over de knooppunten, ik zou bijna zeggen, de ANWB-knooppunten waar vanuit er in dit geval voor onderhoud en voor werkzaamheden aan het spoor in de nachtelijke uren, wanneer er ruimte is op het spoor, uitgerukt kan worden. Dat betekent dat je vandaaruit snel de betreffende plekken moet kunnen bereiken, op een zodanige manier dat er weinig hinder is voor de omgeving. Alleen dat is een mooi idee. Alleen Nederland is al vol. Dat zien we in de andere dossiers ook. Er is heel weinig ruimte op voorhand al beschikbaar dat het ook nog eens een keer zodanig strategisch ligt dat je dat goed in kan richten. Als je al zou praten over een herinrichting van Nederland als het gaat over het onderhoud aan het spoor, dan praat je echt over decennia verder. We hebben op kleinere schaal vanuit de gemeente Dordrecht wel onderzoek laten uitvoeren, kunnen we het binnen Dordrecht verplaatsen? Er is ook een onderzoek geweest naar de Vlaakweg. Dan krijg je het volgende fenomeen, dat ook dan geldt dat als je zo'n nieuw emplacement gaat maken, moet het voldoen aan de huidige eisen. Het beliep, ik geloof, orde grootte 300 miljoen om dat voor elkaar te krijgen. Ook al gaat het dan over relatief simpele sporen, als je er nu naar kijkt. Want dat heeft te maken met de hoogteligging. Hoe snel kunnen de treinen op het spoor komen en er weer af? Het is een complexiteit die je raakt, die het eigenlijk in deze beslissingsboom wel heel snel duidelijk gemaakt heeft, als we totaal het emplacement uitplaatsen, dan heb je nog steeds de stamlijn, ben je heel veel geld kwijt. En dan is de vraag, is dat een optimale oplossing voor de lange termijn? We hebben vervolgens naar de onderdelen gekeken. En vervolgens ook als onderdeel daarvan naar uiteindelijk 17 varianten, om met name dat opstelspoor of de opstelsporen voor die aannemersterreinen naar het havengebied te krijgen. Dat zou geen onlogische plek zijn, zij dat je daar wel ruimte voor nodig hebt. We kwamen erachter dat in het afpellen van al die 17 mogelijkheden je ofwel de inrit voor een groot bedrijventerrein weer blokkeert ... We hebben ook gekeken naar de toekomst, gaat er met de herinrichting van openbare infrastructuur, waar we daarmee spraken, ruimte gecreëerd worden, waarbij we ze op een fatsoenlijke manier kwijt kunnen? En uiteindelijk is er voor afzienbare termijn eigenlijk geen locatie geschikt gebleken om dat uit te faseren. En dan kies je, maar dat was vorige week bij Bas Kurvers natuurlijk ook aan de orde, je wacht tot het momentum of je zegt, laten we dan onze zegeningen tellen, rekening houden met het feit dat het er voorlopig nog ligt. En hooguit kijken dat als het op termijn toch zou verplaatst worden, hebben we dan nog steeds de mogelijkheid om het ten nutte van de gebiedsontwikkeling te brengen? Maar ook daarin geldt, als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals kan. En is er uiteindelijk gekozen voor die 3 punten, handhaven van wat er ligt, in de toekomst kijken waar optimalisatiemogelijkheden zijn, maar er niet op vooruitlopen. En als het zich aandient, zorgen dat we het alsnog kunnen benutten.

De voorzitter: Gaat u verder met het verhaal, zou ik zeggen.

De heer Van Eekelen: Volgens mij ben ik door mijn verhaal heen.

De voorzitter: Dat is goed. Dan gaan we weer naar mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: Mits er nog vragen zijn. Daar komen we straks misschien. Stukje aanlanding. Ook daarover heeft Bas natuurlijk vorige week, de heer Kurvers, het een en ander verteld. Ik vond het toch wel aardig om weer even te beginnen met deze print.

Afgelopen jaar heb ik meerdere mailtjes gehad van Mark den Boer van, er is toch zo'n document, een discussiedocument uit 2007? Dat heb ik toen ook weer opgeduikeld. Wel met een aantal notities weer teruggegeven. Want dit was wel een andere tijd. Het was 2007. Er lagen toen plannen om hier eigenlijk een grootschalige kantoorlocatie te maken. De context was anders. Maar ook daar zie je al plaatjes, die zijn echt al oud, van een vierkantmodel. Doet hij het echt niet? Clark had Hij is er wel, maar ik zag net even een rood puntje daaronder. Is niet te doen. Ik denk dat je inderdaad dichterbij moet staan. Maar ik ga het zo goed mogelijk proberen uit te leggen. Het vierkantje, het linkerplaatje van de schema's, de hairpin, haarspeld in goed Nederlands. Het middelste plaatje en rechts eigenlijk de bestaande ligging. En eigenlijk hadden we ook in het traject in de werkateliers, zoals het werd genoemd, waarin eigenlijk alle partijen aanwezig waren, zowel de ministeries, maar ook Rijkswaterstaat, soms ook de gemeente Zwijndrecht als het relevant voor hun was, een brede groep experts aan tafel. En dit waren de uitgangspunten. Die stamlijn moet je natuurlijk ... Heeft geen bovenleiding, maar nog steeds moet hij natuurlijk ruimte hebben om onder een weg door te kunnen. Autoverkeer op de aanlanding. Die 50, 30 hebben we het al een paar keer over gehad. 3 rijbanen met in het midden een vrije busbaan.

De voorzitter: Mijnheer Safranti.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter. Die 50, 30, wat is de huidige situatie? Dat is nu toch ook zo, 50, 30?

Mevrouw Bollen: Nee, is 50.

De heer Safranti: Alles is 50?

Mevrouw Bollen: Ja.

De heer Safranti: Dank u wel.

Mevrouw Bollen: Boogstraal heeft te maken dat je niet uit de bochten moet vliegen natuurlijk, ook al rij je 30, maar dan toch nog normaal kan doorrijden en geen opstoppen veroorzaakt. Hellingspercentages, dat zijn puur wettelijke percentages ook van hoe steil je iets mag maken. Uiteraard een fietser kan minder steil de helling op als een auto. Vandaar het verschil. En een tweezijdig fietspad aan de noordzijde. Aan de kant van het centrum, noem ik het maar even. Er zijn heel veel technische afbeeldingen voor gemaakt. En eigenlijk in dit stadium liepen de werkateliers nog los van elkaar. We waren heel hard aan het zoeken naar andere plekken voor het emplacement. Je ziet bij deze tekeningen is er geen rekening gehouden met het emplacement en is puur gekeken van, hoe zou de aanlanding eruit komen te zien? Linksboven was een idee van Rijkswaterstaat van, wij hebben heel creatief en open nagedacht, zou je hem ook niet met een krul andersom kunnen leggen? De tweede van links is eigenlijk het vierkantmodel die we hadden. Derde van links is de haarspeld. En het rechterplaatje is een nieuwe aanlanding. Wel slopen, maar nieuwbouwen op dezelfde plek. Toen is deze hairpin ook nog wel serieus verder bekeken van, wat betekent dat dan? Die zie je dat die hier alleen maar kon met het verleggen van de stamlijn.

In blauw ziet u eigenlijk het tracé van de nieuwe stamlijn, omdat als je het op de huidige plek laat, dan haal je niet die vrije hoogte in de bocht. Dan kom je nooit meer op tijd beneden, om zomaar te zeggen. In die zin heeft het heel erg verband wat je doet met de sporen en wat je dan kan doen met de weg. Toen werd eigenlijk de hairpin, haarspeld al heel snel afgeschreven. En toch omdat wij dachten, maar dat is wel een variant waarin de rest van het plan voor een heel groot deel nog hetzelfde kan blijven, wilden we dat nader onderzocht hebben. Want op een gegeven moment werd ook gezegd, deze zou sowieso kunnen. Daar waren we het over eens. Ook met het handhaven van de stamlijn. Want ook hier is hij weer verlegd in het blauw. Maar ook met de huidige ligging, dan is die alleen iets later beneden op de grond. Maar toen hebben wij eigenlijk apart parallel ...

De voorzitter: U heeft een vraag van mijnheer Bootsman.

De heer Bootsman: Ik heb een heel kort technisch vraagje bij deze variant die we net ... Gemotoriseerd verkeer verkorte versie huidige aanlanding. Haal je daarbij de maximale hellingspercentages?

Mevrouw Bollen: Ja. Alle ontwerpen zijn op dezelfde ... Dit is ook de maximaal 7 procent voor de auto. Niet voor de fiets overigens. Die ligt los. Toen hebben wij parallel nog aan een ander adviesbureau gevraagd, Arcadis, van, wij als gemeente willen zeker weten dat die haarspeld geen optie is. En toen hebben ze met het verschuiven van de sporen, dit kan niet met het handhaven van alle huidige sporen, zowel in het blauw weer de stamlijn verlegd en in het rood de werksporen. Dat is er 1 minder dan dat er nu is. En je moet ze verschuiven, omdat je moet nou eenmaal steunpunten hebben voor die brug. De combinatie zoektocht van waar moet ik mijn brug ondersteunen en waar kan die dan ergens tussen sporen liggen, leverde dit plaatje op. Technisch was deze mogelijk, maar alleen als we weer aan de sporen zouden gaan zitten. En dat heeft mijnheer Van Eekelen net uitgelegd, dat het een ingewikkelde is en zeker in fasering en tijd best lastig. Op basis van deze tekeningen, deze schetsen van zowel de uitkomsten van de spoorse zaken als de weg is er geschetst. Nog heel even terug hoe het was en hoe het nu in het ontwerpbestemmingsplan ligt. Ik heb even het vierkant wat aangedikt. Want ik merk dat in de plaatjes het soms best wel moeilijk te zien is waar die weg ligt. Dit was het vierkantmodel met alleen als busbaan. Dit is een model, een schets van Witteveen+Bos gemaakt in dat adviestraject met Bas Kurvers met een aanlanding eigenlijk op dezelfde plek, maar eerder beneden. Ongeveer waar de rotonde is. In het midden kun je hem zien. Met links en rechts eigenlijk blokken waarin je een deel van het programma kwijt kan. Niet helemaal alles, maar je komt een heel en. Dit is een variant met nog wel een hele uitgerekte haarspeld. Die is op een gegeven moment in het leven geroepen, omdat we daarmee in die schetsen dachten dat we dan nog een groot deel van het park wel zouden kunnen behouden. Terwijl anders dan zou je heel veel infrastructuur vlak bij de Dokweg ook krijgen. En die twee zijn weer met de schuifjesmethode eigenlijk, maar wel kwalitatief weer beoordeeld door Antea van, waar loop je tegenaan ten opzichte van de voorkeursvariant, maar ook los daarvan. En dan zal het geen verrassing zijn dat je brengt nieuw... Bij de linker breng je natuurlijk een extra geluidsbron midden in je wijk.

Dat is daar een aandachtspunt. En een ander groot aandachtspunt bij beide is dat je een deel van je park natuurlijk kwijtraakt. We hadden een heel groot park, waarin we op het huidige emplacement natuurlijk een parkeergarage met een dakpark kregen. Dat kan niet meer, want het spooreplacement blijft liggen.

De voorzitter: Mijnheer Bootsman heeft zijn tweede vraag.

De heer Bootsman: Het spijt me. Ik heb toch nog een vraag.

Mevrouw Bollen: Daarvoor zijn we hier.

De heer Bootsman: We zien hier de twee varianten naast elkaar, een hairpin en de verkort naar beneden, om even zo te noemen. Maar inderdaad u zei net, het emplacement blijft liggen. Dat heeft voor de hairpin natuurlijk wel veel meer consequentie. Heb ik dat goed begrepen?

Mevrouw Bollen: In beide van deze plaatje is het spooreplacement blijven liggen. Op zich is de invloed hetzelfde bij beide. Alleen kun je een ander park maken. Wat aan de rechterkant nog echt wel is dat je een nieuwe barrière tussen je woonwijk en het park creëert. En dat heb je minder bij rechtdoor. Dan is het alleen links dat je een keer eronderdoor kan lopen. In die zin hebben ze beide natuurlijk te maken met dat je het met een kleiner gebied moet doen, want je bent het hele gebied van het spooreplacement kwijt. En dat is toch best een groot oppervlak. Dat waren eigenlijk de belangrijkste punten van de gevoeligheidsanalyse. En dit is expres een beetje geknipt en geplakt en fotoshop. Hier heb je de tekening van Arcadis met een hairpin. Zou je dan nog het plan kunnen handhaven? Voor een groot deel wel. Maar nogmaals, je moet wel iets met die sporen doen, anders kan dit niet. Deze zijn heel globaal. En dit moet u echt heel globaal zien. Ze zijn naast elkaar gelegd. Wat hadden we in de voorkeursvariant, wat gebeurt er bij een verkorte aanlanding en wat bij de hairpin? De verschillen zijn in dit geval een kleine 300 woningen. En het andere programma is ongeveer gelijk. En je ziet dat er bij het geluid ... Bij de voorkeursvariant hadden we al dat geluid gebundeld buiten het gebied. Bij de verkorte aanlanding komt het door het gebied. En bij de hairpin komt het aan de noordkant erbij. En eigenlijk alle oplossingen die je doet, gaan ten koste van het park. Hoe nu verder, toch nog even.

De voorzitter: Mevrouw Van Herwijnen.

Mevrouw Van Herwijnen: Voorzitter, is er ook nog gekeken naar de luchtkwaliteit, of is dat nog niet beoordeeld, omdat je die weg nu midden door je woonwijk heen gaat krijgen?

Mevrouw Bollen: Dat is wel beoordeeld, maar ik moet het antwoord schuldig blijven of dat tot een probleem leidde. Volgens mij niet. Het was in ieder geval niet een onderscheidend iets in de ... Maar hoe meer verkeer, meer uitstoot. Het doet natuurlijk wel wat. De eindschets, die u vorige week ook heeft gezien, is eigenlijk dit.

De voorzitter: Nog een vraag van mijnheer Klerk.

De heer Klerk: Voorzitter, dank u wel. Als ik het tabelletje op de vorige slide bekijk, en ik word niet gehinderd door enige kennis en toelichting, dan trek ik de conclusie, die hairpin ziet eruit als een hele aantrekkelijke optie. Zit hem dat dan puur in de verschuiving van de stamlijn en bijvoorbeeld financiële consequenties dat het niet voor hand ligt nu?

Mevrouw Bollen: De hairpin blijft op tekening het dichtst bij het plan wat we hadden. En daarom qua aantallen woningen blijft hij gelijk. Het geluid niet gelijk, want we hebben wel een aanlanding met verkeer en we hadden eerst alleen een busbaan. Dat is echt wel iets anders. Maar voor de rest kun je een heel groot deel van ons plan handhaven. En vandaar dat die op papier hier lijkt van, daar moet je voor gaan. Dat is ook wel een van de redenen waarom wij Arcadis nog hebben gevraagd, kan die echt niet? Maar goed, vervolgens met de uitkomsten van met name de spoorse zaken is dat gewoon een hele ingewikkelde geworden en is die in het advies van Bas ... Er is geadviseerd om hier niet voor te gaan, maar voor de verkorte aanlanding rechtdoor. Dit plaatje is even in 3D. Het lijkt heel erg op de plaatjes die al eerder waren getoond uiteraard. Even rechts ook schematisch wat het betekent, ook in de grijze vlakken, wat voor andere vierkante meters je nog in het plan moet gaan inpassen, zoals het emplacement, het NS-spoor en de parkeergarage. En linksonder ziet u eigenlijk de doorsnede, zoals we hem hadden, met het hele grote verschil dat de parkeergarage, die eigenlijk eerst rechts tegen de spoordijk aanzat, is in deze doorsnede eigenlijk naar links geschoven naar de woningen toe. Dat doet wat met je plan. En eigenlijk hebben we gezegd, als dit de uitgangssituatie is, dan op basis van de nieuwe uitgangspunten hebben we eigenlijk wat nieuwe uitdagingen. Dit plaatje komt ook uit de gevoeligheidsanalyse, de Omgevingseffectrapportage die is gemaakt op deze varianten van, let op, het is al een paar keer gezegd, het geluid komt nu door het gebied heen. Daar hebben we een opgave. Hoe gaan we daarmee om? Er komt ook een drukke weg door de woonwijk heen. Want het is en blijft een drukke weg. Dat kan een nieuwe barrière vormen, als je dat niet goed oplost. Of het zal misschien altijd een barrière blijven, maar kun je mitigeren door ander profiel, 30 kilometer per uur weg. Daar kun je het een en ander mee. De verbindingen, zowel met de binnenstad als de rivier, moeten we opnieuw goed naar kijken, want dat was eigenlijk natuurlijk het dakpark. Je liep erop en je kon dan wel niet naar de binnenstad komen, maar je had wel het uitzicht naar de binnenstad. Je had wel eerder die connectie daarmee. En het zicht dat je er echt heel dichtbij zat. Vandaar even die zwarte pijl. En de blauwe pijl, de verbinding met het water, is daar ook een stuk smaller geworden. Dat is eigenlijk gewoon 2 keer zo smal geworden. Eerst hadden we meer een park wat uitkwam op de Maas. Dat zijn allemaal uitdagingen die forceren dat we opnieuw naar de tekentafel moeten. Een-op-een is het advies van Bas ook niet van, je moet deze tekening maken. Zo zien wij het ook niet. We zien dit wel als de basis met een verkorte aanlanding rechtdoor, waarbij we eigenlijk deze 5 punten als hoofdopgave hebben. En dan heb ik het nog helemaal niet over de financiën natuurlijk. Dat is ook nog een opgave. Maar ik wil wel zeggen dat we zijn heel hard bezig aan het schetsen, onderzoeken en tekenen. 25 maart laat ik een plan zien waarin wij denken dat we een deel hiervan hebben opgelost. Het kan nog steeds, in die zin, maar het wordt sowieso een aangepast plan. Het is niet meer dezelfde als wat nu in het bestemmingsplan lag.

De heer Sfranti: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, ik wilde eigenlijk vragen, want nu gaan we naar een aangepaste vorm, is er ook nagedacht om de hoogte van de woningen? Kijk, het is allemaal beperkter geworden nu, de ruimtes, maar ook het park. Ik lees heel veel andere aanpassingen. Qua woningen en de hoogte van de woningen, is daar al naar gekeken? En zo ja, hoe hoog worden deze?

Mevrouw Bollen: In principe houden we dezelfde ... Het is van ontwerpbestemmingsplan, vaststelling bestemmingsplan. Dezelfde bouwhoogtes die in het ontwerpbestemmingsplan, die houden we in principe vast als maximum. En je kan zeggen, volgende week gaat u ook een plan zien waarin daar ook wellicht mee gespeeld is met hoogtes. Wat daar wel een aandachtspunt is, dat als je de hoogte ingaat, dan vang je ook meer geluid. Je vangt niet alleen meer wind, maar je vangt ook meer geluid. Het kan wel, maar je moet erg oppassen waar je de hoogte in wil en of je dan nog woningen kan maken die ook een geluidluwe zijde hebben. Want dat is wel een uitgangspunt van ons. In principe zijn dezelfde bouwhoogtes nodig als mogelijk die er

De heer Safranti: Ja, inderdaad, voorzitter. Het geluid waar we het over hebben, is dat dan alleen autoverkeer of hebben we het ook over de vaart?

Mevrouw Bollen: De vaart is niet ... Eigenlijk het geluid wat hier het meest raakt, is de spoorbrug. Dat is een hele belangrijke geluidsbron voor dit gebied. En de andere is natuurlijk autoverkeer en de snelweg. Maar eentje die we ook zeker niet moeten vergeten is het industrielawaai. En dat komt zowel van de overkant als van ons haven ... Dat begint eigenlijk bij Van der Wees en daaronder. En dat is ook een hele stevige geluidsbron. Links het plaatje wat eigenlijk als inzet in deze is gegeven, is even een weergave van de behoudende variant. Die stond in de Omgevingseffectrapportage. Die komt het dichtstbij met wat we nu gaan maken, want daar was ook de weg nog door het gebied heen. En dan zie je dat hele rode linksonder. Dat voor een groot deel is een combinatie van het industrielawaai en de snelweg.

De heer Safranti: Inderdaad, de allerlaatste vraag, want dan ben ik echt klaar met mijn vragen.

13

De heer Safranti: Het geluid blijft me toch triggeren, want de huidige vorm daar speelt deze aspecten wat u nu net aangaf ook toch bij de huidige bewoners en de omgeving, of zie ik dat anders of wat gaat er dan anders gebeuren dan wat we nu hebben?

Mevrouw Bollen: U bedoelt in de bestaande situatie nu? Nu zie je dat mensen zijn hier aanwezig. Er wordt nu vooral gewoond op de Weeskinderendijk-Oost, hoe wij hem maar even hebben genoemd. Want alles heet hier Weeskinderendijk. Weeskinderendijk-Oost, tegenover de Vlietweg, aan de Krispijnse kant, dat is nu de enige. En dat kunt u ook goed zien op dat plaatje daar links als inzet. Alles wat eigenlijk groen is, voldoet aan de geluidsnormen. Alles wat geel is, voldoet nog aan de geluidsnormen, maar is al een stapje minder. En eigenlijk alles wat hier oranje en rood is, gaat over onze geluidsnormen heen. Je ziet dat in die hoek kun je nu wonen, zonder allerlei maatregelen. Dat kan ik niet zeggen van de zeven woningen op de Dokweg. Want dat ziet u, die zitten hartstikke in het rood. Maar dat is een bestaande situatie.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik naar mevrouw Van Herwijnen, daarna mijnheer Damen en daarna mijnheer ... Die twee hier rechts, die komen zo meteen.

Mevrouw Van Herwijnen: Ik begreep dat er nog de nodige schetsen zouden worden gemaakt over dit plan. Waar ik nog wel een beetje benieuwd naar ben, hoe die aanlanding daadwerkelijk eruit gaat zien in meer 3D. Want het lijkt nu in het huidige plaatje alsof dat hij bij de zwarte stippellijn al het maaiveld gaat raken. Dat is waarschijnlijk in de praktijk niet zo. Ik ben een beetje benieuwd naar de verhouding tussen wanneer zakt hij naar beneden ten opzichte van het begin van de woningbouw? Is dat iets wat visueel gemaakt kan worden?

Mevrouw Bollen: Zeker. Dat is ook een van de belangrijkste onderdelen waar we heel erg aan het stoeien zijn. Hoe passen we zo'n weg in? Hij is nu in deze schetsen, met een stamlijn die blijft liggen, ongeveer beneden in die ... Is toch heel jammer dat deze het niet doet. Zie je, ernaast wel. Wacht. Een heel klein beetje. Daar is hij beneden. Vanaf hier in deze tekening loopt hij langzaam omhoog. Dit is eigenlijk helemaal een viaduct. En hier is hij pas op maaiveld. Ik kan u zeggen, dat is een van onze hoofdpogingen, om dat goed ingepast te krijgen in de nieuwe '...'.

De voorzitter: Helder, mevrouw Van Herwijnen?

Mevrouw Van Herwijnen: Ja.

De voorzitter: Dan ga ik naar mijnheer Damen.

Mevrouw Bollen: 25 maart krijgt u daar tekeningen van.

Mevrouw Van Herwijnen: Super.

De voorzitter: Eentje. Heel goed. De heer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Sorry, mijnheer Damen. Ook over deze aanlandingen. Is het technisch mogelijk, op het moment dat die brugaanlanding de grond raakt, om dat te overdekken?

De voorzitter: Er staat een microfoon te veel open.

De heer Gündogdu: Dat de aanlanding eronder in die wijk loopt.

De voorzitter: Mevrouw Bollen, wilt u uw microfoon even uit doen?

De heer Gündogdu: U heeft de vraag begrepen? De eerste helft.

De voorzitter: Even herhalen, mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Op het moment dat die aanlanding de grond raakt, de auto's, is het dan mogelijk om, bij wijze van spreken, dat stukje verdiept, zodat je het verkeer niet in de wijk ziet, maar wel groen en het verkeer loopt eronder?

Mevrouw Bollen: Excuus. Even wennen. U bedoelt, dit stuk zouden we kunnen overkluizen, want dan is hij beneden. Dat is wat u bedoelt? Op zich is al ... Even een raar voorbeeld. Maar de Maliebaan in Den Haag staat zo'n kantoorgebouw over een snelweg heen. Je kan over wegen heen bouwen. Wat hier lastig aan is, is dat nu zit hier nog een Weeskinderendijk beneden en een Weeskinderendijk boven. De bestaande dijk ligt hier hoog. Daar moet je overheen. In onze plannen is het idee om dat 1 niveau te maken. Eigenlijk de dijk weer te herstellen. Hier moet je wel weer, anders loopt het water ook van binnendijs naar buitendijs, op hoogte zijn. Hier moet je ook weer op 4,10 meter zijn met de weg. We kunnen niet hem hier lager maken dan die 4,10 meter ongeveer. 4 meter, even uit mijn hoofd. Dan zou je hier de grond induiken, maar hier eigenlijk weer op 4 meter NAP wordt ...

De voorzitter: Ik denk dat het duidelijk is.

Mevrouw Bollen: We hebben ernaar gekeken, maar het lukte niet.

De voorzitter: Dat gaat echt niet lukken. Mijnheer Damen.

De heer Damen: Ik zou graag nog een keer uitgebreid op papier krijgen wat de hairpin onmogelijk maakt. Want daar wil ik even rustig naar kunnen kijken ...

De voorzitter: Is dat mogelijk, mevrouw Bollen?

De heer Damen: Met alle argumenten, ook de financiële. Want in het tabelletje ontbraken de financiële dingen.

De voorzitter: Kan dat ook? Want dat is denk ik een lastige. Mijnheer van de Worp, gaat u over?

De heer Van de Worp: Aan de financiën wordt nu nog gerekend. En er wordt nu aan de financiën gerekend van het model wat hier voorligt, met de verkorte aanlanding. Als je de verschillen zou willen zien in wat de kosten zijn voor een hairpin, en dan gaat het om de hairpin zelf en wat de kosten zouden zijn van wijziging in ... Wijziging in programma is er volgens mij niet. Ik zal kijken wat ik kan doen om dat verschil inzichtelijk te maken. Zal ik die toezegging dan maar doen?

De voorzitter: U kijkt hoever u kan komen. En het gaat ook vooral denk ik ook om de onmogelijkheden met betrekking tot het spoor. Dat was uw vraag, mijnheer Damen? Dan ga ik mijn lijstje af. Dan is denk ik mijnheer Bootsman eerst en dan mijnheer Noldus. En dan kom ik bij de twee die ik dan nu overgeslagen heb.

De heer Bootsman: Dank u wel, voorzitter. Wij vroegen ons af of het dan ... Ik ga gewoon weer even terug naar het woning bouwen, waar we het net over hadden. Of het dan misschien ook mogelijk is om kleinere woningen te bouwen, zodat we toch evenveel woningen kunnen bouwen als ik het oorspronkelijke plan?

De voorzitter: Dat is een creatief meedenken.

Mevrouw Bollen: Ik hoor hier sowieso veel creatieve ideeën. Hartstikke mooi. Theoretisch kunnen we de woningen allemaal een slagje kleiner maken. En dan heb je meer woningen. We hebben echter ook een Woonvisie en een Woonprogramma vastgesteld, ook met percentages en hoe duur de woningen mogen zijn of hoe betaalbaar. Het is maar net hoe je het ziet. En daar zitten ook maten aan. We hebben bijvoorbeeld hier ... De woningbouwcorporaties hebben de eis, die bouwen niet kleiner dan 70 vierkante meter. Dat is netto. Wij zijn voor dit plan nu uitgegaan, omdat het anders heel moeilijk uit te rekenen is, van bruto 110 vierkante meter per woning. Dan kunnen we het Woonprogramma wat we hebben beloofd, wat we zouden maken, ook in percentages, ook naar de provincie, maken. Dat betekent niet dat ze allemaal 110 worden. Dan maken we van 70 tot aan 110, 120. Misschien nog een keer een kleine uitschieter naar boven. Het hangt echt vast aan het Woningbouwprogramma wat we hier hebben afgesproken. Daar zou je dan niet meer aan voldoen. Als je allemaal kleinere woningen maakt, gaat het daar af.

De voorzitter: Duidelijk, denk ik. Mijnheer Noldus.

De heer Noldus: Voorzitter, dank u wel. In de presentatie van vorige week kwamen ook de kansen voor een overkluizing of een overkapping over het spoor als denkrichting. Die zie ik niet heel concreet terug op deze plaat. Wel wordt gekeken naar de kwaliteit van het park en groen en de omgeving. Is dit iets wat nog op tafel ligt en verder uitgewerkt wordt en wat als kansrijk wordt gezien, of is het iets wat op de onhaalbaarheidsstapel ligt momenteel?

De voorzitter: Mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: Hij wordt onderzocht. Dat staat ook in het advies van Bas Kurvers. Kijk, iedereen beseft dat wij best wel een deel moeten inleveren van onze ambities.

Het is een ander plan. Als het spooreplacement blijft liggen, krijg je daar een andere kwaliteit als die wij hadden bedacht. Die zou je voor een deel kunnen ombouwen met een overkraging. Want dan kun je nog zeggen, dan heb je nog een park erbovenop. Dat wordt onderzocht. Dat gaat ProRail ook serieus onderzoeken of dat haalbaar is. Dat weten we echt nog niet. Want ook daarvoor, er wordt een zogenaamde pergolaconstructie ... Hebben we vorige week ook verteld. Die kan ook niet zweven. Ook daar zul je steunpunten voor nodig hebben en moet heel erg gepuzzeld worden of dat past tussen de sporen. Maar het wordt wel onderzocht, om dat ook ministeries zien dat we wel iets terug moeten doen voor de ruimtelijke kwaliteit voor dit plan.

De voorzitter: Komt later terug, mijnheer Noldus. Mijnheer Wringer

De heer Wringer: Dank, voorzitter. Ik heb twee vragen. Een over de vrije busbaan op de Brugweg. Er komen drie rijbanen, waarvan één een vrije busbaan is. Hoe gaan bussen elkaar passeren op één rijbaan? En een tweede vraag is, altijd '...' voor de ambitie van het college om dit gebied te ontwikkelen. Maar communicatie van het college met ProRail, Rijkswaterstaat, ondernemers is nooit het sterkste punt gebleken. Zijn naam is al een paar keer gevallen, Bas Kurvers. In onze ogen heeft hij ervoor gezorgd dat alle neuzen van alle belanghebbende partijen weer dezelfde kant op staan en alle partijen nu bereidwillig zijn om woningbouw mogelijk te maken. Blijft de heer Kurvers betrokken bij de ontwikkeling van het Maasterras als intermediair? Of zo nee, waarom niet?

De voorzitter: Twee vragen. Eén over de busbaan en één over de heer Kurvers in het bijzonder.

Mevrouw Bollen: Ik zal de busbaan pakken.

De voorzitter: Mevrouw Bollen doet de busbaan.

Mevrouw Bollen: Dan mag mijnheer Van de Worp de rest beantwoorden. In de huidige situatie hebben we eigenlijk dezelfde situatie met een busbaan. Het grote voordeel van die vrije busbaan is dat als de brug opengaat dat de bus voorbij de auto's kan rijden en vooraan de rij staat als de brug weer dichtgaat. En daar is met name die vrije busbaan voor, zodat als het daar vaststaat, omdat er een rij staat, dat de bus in ieder geval naar voren kan rijden. Ze hoeven elkaar daar niet te passeren. Wat wel nog een vraag was, en die heb ik vorige week ... En ik dacht, die is wel deels beantwoord, maar niet helemaal. Zit hier ook niet in. Dat is jammer. Ik ga heel even kijken of hij misschien nog op verborgen stond, want dan kunnen we hem nog tevoorschijn halen. Het ging over het profiel op de busbaan. Want er werd vorige week nog wel gezegd dat er niet gepraat is met alle partijen. Dat is niet helemaal juist. De Ontwikkelvisie is natuurlijk ook met alle partijen gedeeld. En die hebben ze ook al gezien. Het was niet helemaal nieuw. En in oktober '22 ... Zie jij hem erbij staan, Mark, of niet? Maar als ik hem zo ... Dan komt hij niet. Dat is raar. Hij zit er wel ...

De voorzitter: Probeer met woorden te schilderen, zou ik zeggen.

Mevrouw Bollen: Ik ga hem schilderen inderdaad. In oktober '22 hebben wij samen met de gemeente Zwijndrecht klantwensen aan Rijkswaterstaat meegegeven voor de nieuwe inrichting na renovatie van de brug. En daarin is een gezamenlijke wens gegeven. Daar zit ook die 30 kilometer ... Staat daar zwart-op-wit in. Maar ook dat we 1 van de rijbanen, namelijk de busbaan, op de brug inwisselen voor het fietspad. Aan de noordkant, ik weet even niet meer wiens vraag het toen was, maar misschien ... Aan de noordkant, 1 autobaan gaat eraf. En dat wordt aan de fietsers gegeven. Want we willen meer ruimte voor de fietsers geven. Dan krijg je dat je van Zwijndrecht naar Dordrecht kan fietsen op de huidige noordelijke autobaan. Ik hoop dat u het allemaal ... En het fietspad wat nu aan één zijde van Dordrecht naar Zwijndrecht ... Dat blijft hetzelfde fietspad. Alleen daar hoeven niet fietsers ook van de andere kant op te fietsen, want die fietsen straks op de rijbaan. Die klantwensen meegegeven. En dat is nu ook waarvoor we gaan, dat profiel. Daarom blijft dat tweezijdig fietspad de hele tijd aan de noordkant, zowel op de brug als in ons plan.

De voorzitter: Dank voor deze aanvulling. Mijnheer Van de Worp, de Kurvers vraag.

De heer Van de Worp: Ik denk dat ik ook kan antwoorden dat de inzet van de heer Kurvers zeer denkbaar is in het vervolgtraject. Zeker nu in het afronden van afspraken tussen partijen. En dan niet alleen maar de algemene afspraken, het vastleggen van deze uitgangspunten met elkaar, maar ook op het moment dat wij afspraken gaan maken over de samenwerking met de partijen als Rijkswaterstaat. Zeker zeer denkbaar. En daar wordt ook over nagedacht.

De voorzitter: Tevredengesteld? Mijnheer Klerk ga ik heen. Sorry, mijnheer Gündogdu, maar die was echt eerst.

De heer Klerk: Dank u wel, voorzitter. Ik heb nog even een vraagje. En dat is iets meer ook op het proces, denk ik. Want we krijgen binnenkort, op 4 maart, natuurlijk nog een alternatief plan gepresenteerd van het Bewonersplatform van die Weeskinderendijk. 25 maart zien we een nieuwe presentatie van dit plan. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar? Want dat andere alternatieve plan wordt ook nog door het college beoordeeld. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar? Wordt daarmee ook rekening gehouden in wat wij 25 maart te zien gaan krijgen?

De voorzitter: De heer Van de Worp, is dat denk ik voor u?

De heer Van de Worp: Op 4 maart krijgt u de presentatie van de Weeskinderendijk. Dan krijgt u op 25 maart, 2 weken later, de uitleg bij de uitwerking van de varianten verkorte aanlanding en wat wij daarmee kunnen en de verbeeldingen daarvan. En dan krijgen we in de sessie daarna de vergelijking van de varianten. Met dat schuifjesmodel wordt zowel Weeskinderendijk als de variant uitkomst, ik noem dit variant 1, zo heet hij bij ons in de mond in ieder geval, met elkaar vergeleken. En die vergelijken we dan ook nog even met de oorspronkelijke voorkeursvariant. Want die gebruiken we dan even als ijkpunt.

De voorzitter: Mooi. Dat is boeiend, denk ik. Mijnheer Gündogdu, had u nog een vraag?

De heer Gündogdu: Ja, voorzitter. Mijn vraag concreet is, u gaat verder met wat schetsen over met name ook de aanlanding van de brug. Wilt u daarin ook eventueel meenemen in hoeverre het technisch mogelijk is, en ook in het kader van fijnstof en geluidsoverlast, of die weg die nu dwars door de wijk loopt ook een soort overkluizing kan krijgen, waarbij je ook woningen daarboven zou kunnen bouwen? U heeft daar het voorbeeld van gegeven uit Den Haag. Maar we zien dat vaker in den lande. Het heeft heel veel voordelen, denk ik. Het kost natuurlijk ook wel wat. Maar dan wellicht dat u dat ook meeneemt in die schuifoperatie.

De voorzitter: Ik vraag me af of u niet te veel vraagt. Mijnheer Van de Worp.

De heer Van de Worp: Ik probeer het in eerste instantie even goed te begrijpen. En dat is dat u vraagt om daar waar de aanlanding op maaiveld is aangekomen, op het nieuwe verhoogde maaiveld, want het is een shelterlocatie, het maaiveld komt hier omhoog, om vanaf dat moment tot aan de dijk beneden nog te denken aan een overkluizing van de aanlanding.

De voorzitter: Dat is volgens mij wat de heer Gündogdu bedoelt.

De heer Gündogdu: Niet alleen een overkluizing, maar ook eventueel in combinatie met woningen daarboven.

De heer Van de Worp: Woningen erbovenop?

De heer Gündogdu: Ja.

De heer Van de Worp: Zuid '...' model.

De voorzitter: Kunt u iets voor ons geachte raadslid betekenen in dit opzicht? Mevrouw Bollen, weet u antwoord te geven?

Mevrouw Bollen: Ik weet dat Witteveen+Bos daar ook op heeft gestudeerd en het heeft laten vallen, omdat het niet lukte omdat de weg ligt daar nog. We hebben gekeken of het hier zou kunnen. Hier ligt de weg nog hoog. Dat betekent, en daar ook moet je een vrije hoogte houden van, even pak hem beet, 5 meter. Pin me er niet op vast. Maar daar moet je natuurlijk ook met hoge bussen en zo onderdoor kunnen rijden. En dan ben je inmiddels, want hier ben je nog op zo'n 7 meter boven de stamlijn. Hier dan weer 5 meter boven ... Hier ga je wel omlaag, maar uiteindelijk ... Ze hebben erop geschetst en toen hebben we gezamenlijk gezegd, het wordt te hoog, het wordt heel lastig in te passen.

De voorzitter: Ik denk dat we daar genoeg mee moeten nemen. Mijnheer Damen, toch nog een aanvullende vraag?

De heer Damen: Ja, het sluit er een beetje op aan. Er werd net uitgelegd dat er voor gekozen is om de Weeskinderendijk zuid op dijkniveau te brengen, de weg. Los je niet een aantal problemen op waar we het nu net over hebben als je die weg niet op de dijk, maar onder de dijk legt?

De voorzitter: Mevrouw Bollen, is dat mogelijk?

Mevrouw Bollen: Wat lastig is, de bestaande dijk loopt Hoge Bakstraat, dan heb je de spoordijk en dan loopt hij over deze Weeskinderendijk. Wat wij Weestkinderendijk-Oost noemen. En dan is de Weeskinderendijk boven de echte dijk, de primaire waterkering. En hier zit hij zo hoog dat je het bijna niet meer ervaart. Maar deze hoogte moet allemaal hetzelfde blijven. Je kunt hem niet verlagen, want dan hebben we een probleem met onze primaire waterkering. Hier moet je hem altijd hooghouden. Je kan er geen gat in graven of zo.

De voorzitter: Hij begrijpt het. Ik zie het. Mijnheer Laban.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. U gaf net aan dat het park een stuk kleiner is geworden. In het park of onder het park is eigenlijk een parkeervoorziening ingetekend. Hoe is de parkeervoorziening, de grootte, het aantal ervan, in deze plannen ten opzichte van eerdere plannen?

De voorzitter: Hoeveel auto's kunnen we er kwijt en hoeveel auto's ...

Mevrouw Bollen: We hebben hetzelfde aantal vastgehouden, want dat is gewoon het uitgangspunt. Er is geen verschil tussen.

De voorzitter: Mevrouw Van Herwijnen.

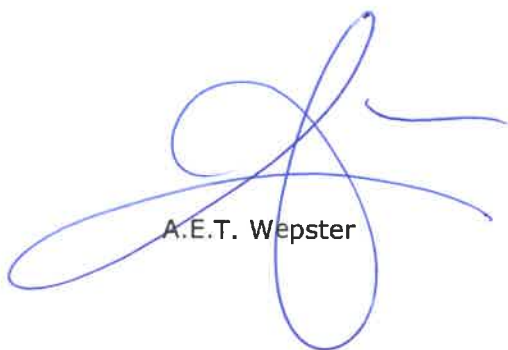
Mevrouw Van Herwijnen: In eerdere plannen is heel erg ook gekeken naar de openbare ruimte en het leefklimaat in de buitenruimte, in de wijk. Dat gaat natuurlijk nu ook enigszins wijzigen doordat je die aanlanding krijgt. En er was ook al een puzzeltje om de wijk te betrekken bij de waterkant. Ook daar eventjes nog een reflectie op van, zie je daar nog mogelijkheden in? En de andere puzzel die ook nog openlag was de ecologische verbindingszone. Ik neem aan dat ook die een grote puzzel blijft.

Mevrouw Bollen: Op zich allemaal terechte aandachtspunten die we hebben. Als je meer groen hebt en een bredere zone, heb je ook meer ruimte voor biodiversiteit. Wat betreft dat we ook een rustig leefklimaat wilden, we hadden in de voorkeursvariant natuurlijk aan het spoor die busbaan, die achter een verhoogde... Dat was eigenlijk een geluidsbarrière. Die zijn we nu hier kwijt. We kunnen nog steeds wel het geluidsscherm op het spoor wat verhogen. Dat gaat wel iets doen. Maar ons idee dat we het helemaal hadden afgeschermd dat lukt hier niet meer. Daarom zeg ik, we worden een beetje afgezaagd, maar geluid blijft een van de grootste om ook inderdaad een buitenklimaat te hebben. Dat je kan binnen wel zorgen dat alles geluidluw is, maar zodra je een raam openzet of naar buiten stapt, wil je ook gebieden hebben waar je niet meteen in de herrie staat en waar je ook niet hoeft te schreeuwen als je buiten bent. Dat is absoluut een heel belangrijke moment om zeker binnenin, in dit soort gebieden, te zorgen dat je wel weer een geluidluw klimaat krijgt. Maar dat is wel minder dan dat het was.

De voorzitter: Dank u. Ik kijk rond. Zo te zien tevreden met de presentatie, zoals die gehouden is en de beantwoording van de vragen. Dan denk ik dat ik af kan sluiten met de conclusie dat we in ieder geval weer een stukje wijzer geworden zijn. Dat we gezien hebben wat de mogelijkheden zijn vergeleken met wat ze eerst waren. Dan lever je wel wat in, maar goed ijzer met handen breken, lukt niet. En dat lukt ook niet met een brug afbreken. En een spoorlijntje, dat kan je thuis wel als je een modelbaan hebt, maar hier gaat dat blijkbaar toch niet zo makkelijk. Fijn dat er tot nu toe nog mogelijkheden zijn. Maar we zijn natuurlijk nog niet klaar, want er zijn ook nog andere mogelijkheden. En volgende week gaan we dat zien. Dan krijgen we de presentatie van ... Eerst reces uiteraard. Sorry, ik was bijna ... Ik werk liever. Het is in ieder geval de volgende keer, laat ik het dan zo zeggen. Niet volgende week, maar wel volgende keer. Op 4 maart krijgen we het plan van het Bewonersplatform Weeskinderendijk. Op 25 maart gaan we vervolgens kijken naar de ruimtelijke kwaliteit. En we hebben ook gezien dat we dan de vergelijking krijgen tussen plan 1 en plan 2. En uiteindelijk gaan we toe naar 27 mei. Dat moet de grote dag worden waarop we het bestemmingsplan kunnen vaststellen. Ik dank in ieder geval mijnheer Van de Worp, mijnheer Van Eekelen en mevrouw Bollen voor hun presentatie in gezamenlijkheid en de beantwoording van de vragen. Ik dank de collega's voor de inbreng. En ik dank als altijd weer onze gasten voor hun aanwezigheid. Ik wens u nog een fijne avond. Ik was vergeten, neemt u uw rommeltje mee, flesjes en dergelijke. We moeten Clark ...

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 11 maart 2025.

De griffier,



A.E.T. Wepster

De voorzitter,



P.A.C.M. van der Velden

