

**VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT -
DORDTSE DINSDAG D.D. 25 MAART 2025**

Vergaderzaal 1

1. Cursus "raadslid, iets voor mij?"

**2. Stedenbouwkundige uitwerking Maasterras fase 1 – variant verkorte
aanlanding brugweg (incl. kennismaking met Stadsas-bouwmeester
Albert Herder) (technische sessie)**

Voorzitter: De heer Struijk

Raadsgriffier: De heer Den Boer

Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

De heer Ayverdi (DENK)

Dhr. Bootsman (GroenLinks)

Dhr. Damen (Partij van de Arbeid)

Dhr. Den Hartog (GroenLinks)

Dhr. Groenewege (Partij voor de Dieren)

Dhr. Gündogdu (Op Ons Eiland)

Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)

Mevr. Jager (Beter voor Dordt)

Dhr. Klerk (CDA)

Mevr. Koene (Gewoon Dordt)

Dhr. Laban (ChristenUnie/SGP)

Dhr. 't Lam (SP)

Dhr. Noldus (VVD)

Dhr. Van Pelt (Forum voor Democratie)

Dhr. Van der Spoel (Fractie van der Spoel)

Dhr. Stam (Fractie Stam)

Mevr. Stolk (VSP)

Dhr. In 't Veld (VSP)

Portefeuillehouder: wethouder M. Burggraaf

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

Insprekers: dhr. Herder, dhr. Hoek, dhr. Van der Meijs

De voorzitter: Goedenavond, beste raads- en commissieleden, we zijn bijeen voor de stedenbouwkundige uitwerking Maasterras fase 1, variant verkorte aanlanding brugweg. Het is een beeldvormende technische sessie. Ik heet u allen hartelijk welkom. Ik zal straks de wethouder welkom heten. Die zit volgens mij nog even bij de Agendacommissie, maar die komt ongetwijfeld, hoewel zijn aanwezigheid niet echt noodzakelijk is. Welkom aan de gasten, die zich straks ook zullen voorstellen.

De ambtelijke ondersteuning. Ik noem alvast de heer Albert Herder, de Stadsas-bouwmeester.

Ruben Hoek zit er en Marcel van der Meijs van Palmbout Urban Landscapes. Roelf Bollen, die is bij de meesten denk ik wel bekend, stedenbouwkundige van de gemeente. En de rest stelt zich straks wel voor en ik ga jullie allemaal ook vragen om je voor te stellen voor het verslag. We gaan even een rondje maken. En daarna ga ik nog eventjes kort verder. En daarna het woord geven aan anderen. Mark, wil jij beginnen.

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

De heer Herder: Albert Herder, stadsbouwmeester Stadsas.

De heer Bollen: Roelf Bollen, stedenbouwkundige.

De heer Hoek: Ruben Hoek, stedenbouwkundige bij Palmbout Urban Landscapes.

De heer Van der Meijs: Marcel van der Meijs, Palmbout Urban Landscapes, stedenbouwkundige.

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

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

Mevrouw Jager: Ineke Jager, Beter voor Dordt.

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks Dordrecht.

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op Ons Eiland.

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

Mevrouw Koene: Irene Koene, Gewoon Dordt.

De heer 't Lam: Jack 't Lam, SP.

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

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

De heer Stam: Marco Stam, Fractie Stam.

Mevrouw Stolk: Margret Stolk, VSP Dordrecht.

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

De heer Van de Worp: Ronald van de Worp, interim-directeur Stadsas programma.

De heer Burggraaf: Maarten Burggraaf, namens het college.

De voorzitter: En mijn naam is Leen Struijk. En ik mag vanavond voorzitten. Op 11 februari heeft de onafhankelijk adviseur Bas Kurvers bevindingen van zijn adviestraject in de commissie toegelicht.

De week daarna zijn de verschillende onderzoeken en varianten rond de spoorse infrastructuur en de aanlanding van de brugweg verder toegelicht door de projectorganisatie van het Maasterras. In de commissie van 4 maart presenteerde het Platform Weeskinderendijk hun alternatievenstudie. Vanavond wordt u verder geïnformeerd over de stedenbouwkundige uitwerking van de variant, verkorte aanlanding brugweg. We noemen dat ook wel de variant Bas Kurvers. De sessie van vanavond bestaat eigenlijk uit vier blokjes. We starten zo meteen met de Stadsas-bouwmeester Albert Herder. Die heeft een korte presentatie. Zal zichzelf ook verder introduceren en een toelichting geven op zijn opdracht. Vervolgens geeft de naast hem zittende stedenbouwkundige Roelf Bollen een korte introductie op de stedenbouwkundige uitwerking. Die wordt verder toegelicht door de heren die daarnaast zitten van Palmbout Urban Landscapes. En ten slotte zal Albert Herder, vanuit zijn rol als Stadsas-bouwmeester, een eerste reflectie op de uitwerking geven. Na elk blokje is er gelegenheid voor vragen. En ik denk, eerlijk gezegd, dat tijdens de presentatie van Roelf er ook wel ondertussen vragen gesteld kunnen worden, en dat die niet allemaal opgespaard hoeven worden. Dat is de grootste presentatie. De Stadsas-bouwmeester in zijn voorstelpresentatie, ik denk dat dat wel kan met vragen daarna. Ik ga het woord geven, nadat ik ook wethouder Burggraaf welkom heb geheten, aan de Stadsas-bouwmeester Albert Herder.

De heer Herder: We gaan kijken of de microfoon werkt. Dank je wel. Ontzettend vereerd dat ik aan jullie mag presenteren vandaag, want het is belangrijk. Sinds kort heb ik de titel stadsbouwmeester Stadsas. En eigenlijk is die positie ook voor de raad. En vandaar dat het heel fijn is dat ik me even mag introduceren. En wat ik eigenlijk hier allemaal van plan ben. Wat is een stadsbouwmeester? Een stadsbouwmeester is onafhankelijk. En dat betekent dat hij gevraagd, maar ook ongevraagd advies geeft aan de integrale planvorming, opgaves formuleert, bewaakt en uiteindelijk ook advies geeft binnen die projecten. Een stadsbouwmeester zal ook zorg dragen dat de verschillende projecten in de Stadsas voldoende samenhang vertonen. En kijkt hoe we die verbinding kunnen maken met de projecten buiten de Stadsas. De stadsbouwmeester wordt aangesteld door het college en geeft ook advies aan het college, geeft advies aan de raad, aan jullie en geeft advies aan de programmadirecteur Stadsas, hier ook aanwezig. Wie ben ik? Ik ben Albert Herder, heb een groot bureau in Amsterdam, architectenbureau. Ben ik oprichter van, al jarenlang. En daarnaast, op verschillende plekken voer ik supervisie voor gebiedsontwikkeling. Dat zijn vaak gebiedsontwikkelingen die gaan over het transformeren van oude industriële gebieden naar wonen en soms van wonen naar werken. Ik woon op 2 plekken. Doe maar luxe. Heel vaak ben ik in Amsterdam, soms in Barcelona. En het is voor mij van belang om in Amsterdam te zijn, want daar wonen mijn 2 kinderen. Ik heb 2 kinderen. En ik heb in beide steden een goede link met de stedenbouwkundige situatie en de nieuwe ontwikkelingen. En het is ontzettend leuk om zowel Barcelona als Amsterdam te spiegelen aan elkaar en te leren van elkaars innovaties, en dat mee te nemen in mijn planvorming.

Ik werk in een collectieve bedrijfshub. Dat is niet voor niks. Hebben we zelf geïntroduceerd. En dat staat ook een beetje voor hoe ik heel graag wil werken. Dat gaat over ondernemerschap, samenwerken en over, even, out of the box denken. Op een andere manier een opgave beet gaan ... Die ruimte die we daar gemaakt hebben, is 1.000 vierkante meter.

Daar zitten wij als bedrijf in. Studioninedots heet ons bedrijf. Maar er zitten nog 11 andere bedrijven in. En die zijn complementair aan ons vak. Er zit niet een ander architectenbureau in, maar het zijn allemaal andere disciplines. Mensen die met duurzame materialen bezig zijn, maquettes, sociale geografie. Met al deze mensen werken we samen. Maar ze hebben ook hun eigen opdrachtgever. Het zijn allemaal eigen ondernemingen, maar natuurlijk werken we heel veel met elkaar. We eten met elkaar, we delen alle voorzieningen met elkaar en af en toe hebben we een feestje met elkaar. Ons bureau heeft twee pijlers. De eerste is architectuur en de tweede is gebiedsontwikkeling. Het is eigenlijk allebei even groot. En voor de architectuur geldt dat we eigenlijk bekend staan voor uitgesproken karaktervolle gebouwen. Veel gepubliceerd. Ook al heel veel prijzen gewonnen. Voor gebiedsontwikkelingen hebben we vaak nieuwe innovatieve concepten in ons pakket, onder andere Cityplot. Dat is een model, vergt te ver om daar nu over te praten, maar wat we op veel plekken hebben gebruikt, onder andere op Wisselspoor Utrecht, Amsterdam natuurlijk, in Buiksloterham. De Kaaij zit daar wat in. En dat zijn ook allemaal projecten die eigenlijk al op veel plekken gepubliceerd zijn. In onze toolbox voor die gebiedsontwikkeling gebruiken we dan ook verschillende modellen. Ik laat er een paar van zien. Eentje is onze 9 lessen voor de Vitale Stad. En dat gaat eigenlijk over de sociale ordening onder de ruimtelijke ordening. We zoeken hier de vitale economie, de link met de lokale ondernemers, we zoeken collectiviteit. Ook de bottom-up-achtige ontwikkelingen in de planvorming, zodat het over de mensen gaat en niet direct allemaal over de ontwikkelaars die het gaat doen. We zoeken diversiteit, omdat we het belangrijk vinden om dat te doen. En we zoeken plekken voor ontmoeten. En dat zit heel veel in deze 9 punten. Het tweede onderdeel, gaan we vanavond ook wat meer van leren, gaat over ons vliegwielprincipe. We zoeken in onze projecten slimme oplossingen, om met 1 integrale ingreep verschillende doelen te bereiken. Met 1 investering, een vliegwiel aan het werk te zetten, wat eigenlijk ook andere oplossingen tegelijkertijd biedt. En ik kan jullie al een beetje verrassen, maar vanavond gaan we laten zien, gaat Palmbout laten zien dat ze dat eigenlijk ook in het Maasterras hebben toegepast. Als laatste, niet onbelangrijk, dat gaat over kwalitatieve woningen. Dat is eigenlijk het doel waar we, wat mij betreft, alles voor in gang zetten. Hele goede woningen maken waar mensen blij van zijn. En wij werken dan ook van groot naar klein, om uiteindelijk naar de goede plattegronden te komen, maar steeds vaker ook van klein naar groot. We starten dan met een product, met een heel goed woonprogramma, maken een cluster daarvan, maken uiteindelijk een bouwblok, en vervolgens een gebiedsontwikkeling. Juist ook om de focus te hebben op die kwaliteit van de woningen. Wat moest ik laten zien, dacht ik, toen ik hierover ging nadenken. En ik vond het eigenlijk wel leuk om te laten zien wat we kunnen doen, wat we eigenlijk allemaal doen met de Oude Lijn. Zoals jullie weten, die verstedelijkingsopgave van die Oude Lijn is een belangrijk onderdeel, ook van Dordrecht. Die eindigt eigenlijk in Dordrecht.

Maar inmiddels op vele plekken zijn we ook aan het werk. En het is misschien leuk om de trein te pakken en die even langs te lopen. En we starten in Leiden. In Leiden werken we in Leiden Centraal aan 3 hele grote gebouwen, knutsen van gebouwen, voor vormontwikkelingen naast het station. De groene is sociale woningbouw, de middelste is vrije sector en de andere, laatste, gele is kantoren. En onze focus, naast het ontwerp van de toren, zat vooral in de plint en de manier van thuiskomen. Dat zie je eigenlijk op deze manier. Tussen die gebouwen hebben we een soort waterval van groen gemaakt, waardoor je eigenlijk een soort welkom thuis ervaring hebt, voor gebruikers en voor de bewoners. Maar net zo belangrijk is, voor de mensen die er langsheen lopen. Onze focus zit heel erg op de City op Eye Level. De stad op ooghoogte proberen we een hele goede kwaliteit te geven, zodat die gebouwen fijn aanraakbaar en levendig zijn. En dat is ook hier, waar onze focus lag. We stappen de trein op, gaan naar Rijswijk. Komen we naar een plangebied Kessler Park, waar een oud industrieel gebied getransformeerd wordt naar wonen, werken en in het midden een mixzone. De meest interessante plek. Hier geen gesloten bouwblok, maar een dampatroon van verschillende bouwblokken. En waar we eigenlijk een soort van gebied maken, met een interessante publieke ruimte, waar we onderdelen van de oude industrie hergebruiken en gebruiken als identiteitsdrager voor die publieke ruimte. Wat je eigenlijk hier ziet. Door naar Delft. In Delft zit ik als supervisor al 5 jaar lang aan een plan in Schieoevers. En daar zie je eigenlijk, want geel is die Oude Lijn die elke keer er doorheen gaat, dat we gekoppeld zitten aan het station Delft Campus, die daar een plek in heeft. En daar werk ik samen met 2 andere supervisors, Floris van der Zee en Hilde Blank, aan een stevig stuk. En daarvoor hebben we eerst een ruimtelijk kader geschept en 9 DNA-punten, om een gebied goed onder controle te krijgen, het goed te kunnen bekijken, maar ook te begeleiden en de samenhang te zoeken. Daarin zie je een soort voorbeeld hier van het Kabeldistrict. Een superambitieuze ontwikkeling, waar de fabriek blijft staan en waar een enorm dorp van torens bovenop geplaatst is van zo'n 70 meter. Dat proberen we voldoende kwaliteit te geven. Door naar Rotterdam. We zijn er bijna. Daarin zitten we naast het station aan Pompenburg op het oude station Hofplein. Daar ontwikkelen we een serie gebouwen, wat eigenlijk het oude Hofbogen station centraal stelt. Dat zie je eigenlijk hier. Aan de buitenzijde leggen we de bebouwing met hoge torens. En het station zelf komt als een soort pit in het midden te liggen. En de volumes worden daarnaartoe afgebouwd. En natuurlijk proberen we daar de verbindingen op een slimme manier in te leggen, op verschillende hoogten, want die trein rijdt er dwars doorheen. We proberen de verschillende bebouwingen zo dicht mogelijk bij elkaar te leggen en verbindingen te maken, zie je hier in het roze, aan de onderkant en eroverheen met het groen en gele, zodat je eigenlijk de barrièrewerking zoveel mogelijk probeert op te lossen. Uiteindelijk leidt dit tot dit soort beelden. De auto is eruit gehaald, uit het gebied. Het is een fietsroute. Je ziet hier het bestaande station Hofbogen, met het Hofpark erbovenop. En je ziet dat we bezig zijn om die gebieden te voorzien van overgangszones, waardoor je die gasvrije plekken krijgt aan die gebouwen en een verleidelijke sfeer in die publieke ruimte ontstaat. En we zijn in Dordrecht. Daar zitten eigenlijk, vanuit die verstedelijkte ontwikkeling, aan die as 2 stations gekoppeld. 1 is het hoofdstation in Dordrecht, waar we al mee bezig zijn en waar we proberen die ontwikkeling beet te pakken om het station sterk te verbeteren en ook te laten reageren op een groter aantal reizigers. De verbindingen beter te maken. Want het is een fantastische plek. Ik ben Amsterdammer.

Jullie kennen het allemaal natuurlijk. Maar als je daar aankomt en je ziet zo'n station, en aan de ene zijde een hele mooie oude binnenstad en aan de andere zijde stap je uit en dan sta je prachtig in het park, dat heeft heel veel kwaliteiten. En dat moeten we koesteren, maar we moeten het wel verbeteren. En daar zijn we druk mee bezig. Het tweede gaat over het Leerpark. Daar proberen we een nieuw station voor elkaar te krijgen. Er loopt u net een onderzoek naar. En die moet eigenlijk het hele Leerpark Gezondheidspark en de verdere omgeving ook beetpakken. Dat zijn 2 onderdelen in dat hele Stadsas-verhaal. Natuurlijk geldt het Maasterras daar ook in. Gaan we het vanavond over hebben. En uiteindelijk Amstelwijck. Want Dordrecht moet zich eigenlijk echt gaan vertegenwoordigen aan die zuidas van de Randstad. Dat doet het al. Jullie hebben eigenlijk in 2021 de Ontwikkelvisie Spoorzone, een zeer ambitieus plan, omarmd als raad, hebben jullie beetgepakt. Jullie hebben gezegd, eigenlijk kunnen we met de grote hoeveelheid woningen die we maken veel ambitie maken, de stad verbeteren, verbindingen maken, maar ook woningen maken die eigenlijk een soort nieuwe allure geven aan Dordrecht. En dat is een ambitieus plan. En daar werk ik graag aan mee. En ik zie ook mogelijkheden om dat voor elkaar te krijgen. Soms moet je flexibel zijn om dat proces te gaan ... Maar ook heel vaak moet je weer terugkeren op de ambities die je met elkaar afgesproken hebt, om ook de kwaliteit te halen die we voor ogen hadden. Mijn aanpak zal eigenlijk niet zo zijn als een klassieke bouwmeester, die eigenlijk met een rood potlood over de plannen heen gaat en zegt, dit is niet goed en dat is niet goed en dat is niet goed. Ik wil heel graag aan de voorkant van de plannen zitten. Het meedenken over de opdracht, het formuleren van die opdracht, het begeleiden van de opdracht. Die beginfase is voor mij een hele belangrijke plek en positie, omdat we daar het grootste verschil kunnen maken. En bij de uitwerking hebben we ook natuurlijk nog de klassieke welstand, die eigenlijk de kwaliteit beoordeelt. En daar heb ik alle vertrouwen in, om daarmee samen te werken. Ik zet mij in voor kennisdeling. Ik probeer zoveel mogelijk te laten zien wat er zou kunnen. Ik ga meedenken. En ik zal aanbevelingen doen. In ik wil ook eigenlijk de komende maanden starten met een toetsingskader, met een ruimtelijk kader wat de samenhang maakt van de Stadsas. Een product wat we eigenlijk kunnen gebruiken om alle plannen te kunnen beoordelen. Geen lijvig stuk, maar een puntig stuk waar we dat in omschrijven. En daar horen, wat mij betreft, ook de 9 DNA's van het gebied in, die we eigenlijk iedereen voorhouden die met dit gebied bezig is.

Mevrouw Stolk: Voorzitter.

De heer Herder: Dat dus.

De voorzitter: U was ongeveer, denk ik, aan het einde van uw betoog?

De heer Herder: Ja, dit is hem.

De voorzitter: Geweldig. Mevrouw Stolk, dan hebt u de eer om de eerste vraag te stellen.

Mevrouw Stolk: Ik wilde eerst vragen of we überhaupt wel vragen mochten stellen tijdens deze presentatie.

De voorzitter: Hier was mijn bedoeling, maar het komt precies uit, na dit blokje. Straks bij de grote presentatie, die de hoofdmoot is, daar mag het tussendoor. Hier bent u precies op tijd. Stel uw vraag maar.

Mevrouw Stolk: Voorzitter, dank. En ook dank voor deze presentatie. Als je het allemaal zo hoort, is het natuurlijk een prachtig verhaal. Maar wat er in de werkelijkheid van terecht komt, dat moeten we ons nog afvragen. Maar ik werd een beetje getriggerd door de kaders. Wij gaan ons aan een puntig kader houden. Volgens mij heeft deze raad ooit een kader vastgesteld. Dat ging over een x-aantal woningen. Maar dat kader is inmiddels, volgens mij, al vier keer losgelaten. Hoe kijkt u daartegenaan? En aan welke kaders gaat u zich vasthouden?

De heer Herder: Dat gaf ik net een klein beetje aan. Dat was een doorkijk. Als je naar dit soort ambitieuze planontwikkelingen kijkt, dan moet je ook een bepaalde flexibiliteit in oog houden, want anders kun je de hele procesgang vergeten. En dat betekent ook dat je soms moet nadenken of je de kaders die je met elkaar afgesproken hebt eventjes op een zijlijn zet, om te kijken of het toch mogelijk is om het net op een andere manier te doen. Dat gebeurt in het Maasterras nu ook, want daar worden echt wel wat dingen losgelaten. Maar, en dat zeg ik er ook bij, het is natuurlijk daarna wel zaak om als elastiek weer terug te gaan naar datgene wat we hebben beloofd, en die verbindingen te maken met oude binnenstad, de verbindingen met de Maas, voldoende groen te maken, toekomstbestendige woningen te realiseren. Soms laat je wat los, maar je springt gelijk weer terug in de oude groef om de kaders beet te pakken die wel mogelijk zijn om dat voor elkaar te krijgen.

De voorzitter: Mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Even nog aanvullend daarop, want dan kijk ik ook even de commissie rond. Volgens mij is er in een tool van de week iets over de kaders gezegd door de heer 't Lam, over de kaderstelling. Hoe kijkt u daar nu tegenaan? Want volgens mij geven wij met zijn allen, de raad, de kaders. En u zegt, het is een soort elastiek. En dat geven we een beetje en dat nemen we een beetje. En dat snap ik dan ook nog wel. Maar als we van 160 naar 214 gaan, daar zit toch echt wel een heel ding tussen. Hoe kijken jullie daarnaar?

De voorzitter: Ik wil u er wel op wijzen dat we met een technische beeldvormende sessie bezig zijn en niet met een oordeelsvormend. Kunt u er een technisch antwoord op geven?

Mevrouw Stolk: Voorzitter, volgens mij is dit een hele technische vraag.

De voorzitter: Daar kunnen we van mening over verschillen. Maar hij gaat een technisch antwoord proberen te geven.

De heer Herder: Ik denk dat überhaupt alles wat bedacht wordt van die kaders, die maak ik niet alleen. Dat doen we met elkaar. Dat doe ik eerst met de stedenbouwkundige, die eigenlijk hier betrokken is.

En dat komt uiteindelijk ook gewoon hier aan tafel. En daar moeten jullie ook een mening over geven. Dat is één. Als we die onderdelen veranderen, ook daar moeten jullie natuurlijk gewoon op reageren. Alle plannen komen hier langs en er moeten keuzes gemaakt worden, lukt het wel of lukt het niet? Hebben we ons wat overschat op onderdelen of niet? Daarin denk ik dat het normale proces gevolgd gaat worden.

De voorzitter: Mijnheer Stam, u had ook een vraag.

De heer Stam: Dank u wel, voorzitter. Ik hoor u ook zeggen, de komende maanden gaan we werken aan die nieuwe kaders. Daar schrik ik dan eigenlijk wel een beetje van. Er ligt ook een uitspraak van de Raad van State. Daar zit een soort van fatale datum op van 1 juni. Wat betekent dan het opnieuw werken aan die kaders voor het bestemmingsplan, wat op termijn wordt ingediend. Er is ook een advies Kurvers geweest. Daar bent u ongetwijfeld ook van op de hoogte. Dat heeft impact op het plan. Als u het dan over kaders heeft, gaat u dan ook de nieuwe grondexploitatie opnieuw berekenen, of blijft die staan?

De heer Herder: Nee, echt niet. We hebben het over andere kaders.

De voorzitter: Daar gaat het hier niet over.

De heer Herder: Dit zijn kaders om de samenhang tussen de verschillende projecten te beoordelen. En dat betekent dat we Maasterras en Leerpark, Amstelveen, allemaal bij elkaar pakken en kijken, wat is het samenhangend middel om die dingen bij elkaar te krijgen? En dat heeft niets te maken met de procedures die nu lopen.

De voorzitter: Mijnheer Gündogdu, ook nog een vraag. En dan wil ik de commissie er even aan helpen herinneren, dit is eigenlijk een soort voorstelpresentatie van deze mijnheer. En de echte presentatie waarin het plan komt, dat is de hoofdmoot van vanavond. En daar moeten we dan ook het grootste deel van de tijd aan besteden. Mijn voorstel zou zijn, mijnheer Gündogdu, nog één vraag en dan gaan we naar de volgende.

De heer Gündogdu: Mijnheer Herder, bedankt voor deze presentatie. Ik ben toch wel even benieuwd, naar aanleiding van de vraag die eerder is gesteld. We hebben enige jaren geleden ook een Structuurvisie 2040 vastgesteld, waarbij we eigenlijk de kaders heel globaal hebben geschetst waar we naartoe willen met ons eiland. En datgene wat u nu pretendeert te gaan doen, is dat een aanhangsel of is dat een vertaalslag?

De heer Herder: Dat zijn natuurlijk hele fijne middelen ... Sorry, dat ik u onderbreek. Dat zijn natuurlijk heel fijne middelen om erbij te pakken, om te kijken wat daar nu in staat en of we daar gewoon een vervolg op kunnen geven of daar op kunnen aansluiten. We gaan niet iets nieuws verzinnen. We gaan proberen te zoeken naar het samenhangende middel. En als die er zijn, dan gebruiken we die.

De voorzitter: Dank u wel. Ik stel voor dat wij gaan naar het hoofdonderdeel van het programma. Dat is de presentatie van Palmbout. Maar dan moet Clark, denk ik, eventjes de andere presentatie klaarzetten, of komt hij al? Heel goed.

Mevrouw Bollen: Onze redder in nood. Dank je wel. Je mag het zelf weten. Kijk, dank je wel, Clark. 18 februari, ik weet het nog goed, was mijn verjaardag, toen stond ik ook voor u. En toen heb ik het plan van Bas Kurvers proberen nog nader te duiden. En ik eindigde daar met een slide van, we hebben helemaal voor een deel nieuwe uitgangspunten, en dat is best even slikken, maar we kunnen een mooi nieuw plan maken. En dat kon mede, omdat wij de hulp in hebben geroepen van het bureau Palmbout, wat ons heeft geholpen om in een hele korte tijd te kijken of zoveel mogelijk ambities die wij hadden in de plannen overleidend te houden. Want er was natuurlijk aardig wat veranderd. Ik ga het niet weer allemaal opnieuw ... Want de meesten van u kennen dit. Maar dit plaatje heb ik toen ook laten zien. In ons ontwerpbestemmingsplan zit een voorkeursvariant met een proefverkaveling, waarin wij, omwille van een heel efficiënt plan te maken, hebben zitten zoeken, hoe kunnen we functies verenigen? Hoe kunnen we de goede verbindingen leggen, zoals net ook al door de heer Herder werd genoemd, met de binnenstad, met Krispijn, met de Maas? En hoe doen we dat als al deze barrières, die we eigenlijk hadden omgezet in verbindingen, toch moeten blijven liggen? Namelijk de stamlijn, het emplacement, het servicespoor en de aanlanding. Wellicht wel vernieuwd, verkort tot niet meer de hele lus eraan. En dat heeft best wel tot uitdagingen geleid. Die staan hier ook op. En die grootste uitdaging was, hoe gaan we nu nog steeds het verhaal verkondigen en een plan maken van barrières naar verbinding? En hoe gaan we dit soort spoorse zaken overbruggen? Hoe doen we het als we de helft van ons Maaspark opeens toch niet kunnen gebruiken, omdat de sporen moeten blijven liggen? Was persoonlijk ook best wel even een rouwproces van, we moeten iets anders gaan verzinnen. Dat hebben we wel gedaan. En Ruben gaat dat zo ook verder uitleggen. En ik wil nog even dit plan duiden, ook omdat ik merkte, dit plan wat door Witteveen+Bos ... Eigenlijk was Witteveen+Bos tekenaar en stedenbouwkundige tijdens het traject met Bas Kurvers. Een onafhankelijk nieuw bureau, wat er ook fris naar kon kijken. En zij hebben zich geheel gefocust op dit plangebied, waardoor de indruk ontstond, en die snap ik heel erg goed, dat dit gedeelte, waar nu de woonwagens staan en de postduivenvereniging, schietvereniging, et cetera, en het Gemaal, dat dat niet meer bij de plannen zou horen. Dat klopte niet. Er is wel in dat traject, omdat er werd heel erg gefocust op de stamlijn, het sporen ... Sorry. Daarbij is dit nooit getekend. Heeft Witteveen+Bos toen niet als opdracht gekregen, om dit ook mee te nemen. Maar dat is wel degelijk nog steeds onderdeel van ons plan. Fase 1 is in die zin hetzelfde plangebied als dat er nu in het ontwerpbestemmingsplan zat, namelijk alles ten oosten van de snelweg. Dat hoort erbij. Dit plan is door Witteveen+Bos getekend, ook in een paar weken. Dit is een project, we doen er al een hele tijd over, maar heel veel partijen verdiepen zich erin. Net zoals ook Urban Space Studio in hele korte tijd zich helemaal moest verdiepen in dit plan. En Witteveen+Bos heeft uiteindelijk echt, hadden ze nog een week voor, of twee weken, dit getekend. Waarvan wij al meteen zeiden, dit is een invulling van alleen een deel van het hele plangebied. Maar daar zitten nog wel heel veel aandachtspunten in. Onder andere, hoe wordt de aansluiting met de binnenstad gedaan, de aansluiting met Krispijn, met lange gesloten blokken. Wat gebeurt er hier? Loop je hier een dak op en kijk je als uitzicht op een spooremplacement? Is het nog zinvol om dan zo'n losstaand schuin gebouw te maken als parkeergarage? Er is weinig ontworpen met geluid. Je zou zeggen, hier kan het voor geluid eigenlijk helemaal open zijn. Er zaten heel veel vragen nog bij deze schets. Meer is het niet. Dit was een schets.

En dat soort zaken hebben we ook meegegeven toen we weer aan tafel gingen met het plan met bureau Palmbout van, op zijn minst zijn dit de opgaves die wij zien, die hier in deze schets nog niet goed zitten. Ruben, dan wil ik jou het woord geven.

De heer Hoek: Mag ik wel de ... Nee, deze.

Mevrouw Bollen: Sorry.

De heer Hoek: Bedankt, Roelf, voor deze goede introductie. We zien op deze afbeelding een van de eerste schetsen die wij hebben gemaakt, toen we werden ingeschakeld door de gemeente om een vervolg te geven aan de hiervoor toegelichte stappen. En eigenlijk verbeeldt deze schets ook nog steeds wel goed de essentie van het plan waar we in de afgelopen maanden op uit zijn gekomen, na nauwe samenwerking ook met de gemeente. En ik zou graag drie hoofdelementen in deze tekening willen aanduiden, die denk ik de meest kenmerkende elementen van het voorliggende plan zijn en waarop het plan zich misschien ook wel onderscheidt van de plannen die hiervoor zijn gekomen. Ten eerste, de ruimtelijke hoofdstructuur van het plan, en dan met name de relatie tussen de bebouwde ruimte en de open groene ruimte. We maken hier in dit plan echt een onderscheid tussen redelijk Dense stedelijke buurten, waar zeker ook groene pleintjes in te vinden zijn, straatjes, groene binnenhoven. Maar dat zijn toch eigenlijk allemaal iets meer een soort interieure ruimtes en een grote open groene structuur, die buurten omvat, wat we het Dijkenpark zijn gaan noemen. Punt twee, dat is de relatie ...

De voorzitter: De heer Bootsman, een vraag.

De heer Bootsman: Ik heb even een kleine vraag. Dat Dijkenpark, is dat op de locatie waar nu de woonwagens staan? Ik ben niet zo'n held met plattegrondjes. Ik vraag het maar gewoon even.

De voorzitter: U weet het antwoord?

Mevrouw Bollen: Zo is ongeveer de helft.

De voorzitter: Roelf.

Mevrouw Bollen: Ongeveer de helft.

De voorzitter: Gaat u verder met de presentatie.

De heer Hoek: Het tweede element is de relatie tussen infrastructuur en de stad, en dan eigenlijk met name de brugweg. En we willen in dit plan echt afscheid nemen van het beeld van de brugweg als een viaduct dat over de stad heen scheert, wat eigenlijk nog een erfenis is van de tijd dat dit onderdeel was van de Rijksweg, voordat de Drechtunnel er was. En wat we in essentie voorstellen, is dat de brug niet, zoals eigenlijk in het voorgaande traject is gezegd, op de Weeskinderdijk beneden eigenlijk pas eindigt, maar dat die al in de stad eindigt in de noordkant van het plangebied. Dat hij daar eigenlijk al aanlandt en echt onderdeel wordt van de stad. En vanaf dat moment gewoon een stadstraat wordt waar blokken aanstaan, waaraan geadresseerd wordt.

Eigenlijk gewoon een gewone stadstraat, die wel omhoog geldt. De stad loopt eigenlijk mee omhoog met de brugweg. En ook eigenlijk in de andere richting, het doorgaande fietspad richting het station, ook daar helpt het maaiveld mee omhoog richting de aanlanding van de brug.

De voorzitter: De heer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, ter verduidelijking. Wat u aangeeft, dat op het moment dat de brugaanlanding de wijk in komt, is dan de weg op maaiveldniveau of loopt die nog enigszins door in de wijk zelf?

De voorzitter: De heer Hoek.

Mevrouw Bollen: Er komen nog heel veel dia's.

De heer Hoek: Daar komen inderdaad nog een hoop toelichtende dia's over. Maar inderdaad, hij eindigt op de grond. Alleen de grond is wel hoger dan die vandaag is. We gaan eigenlijk het maaiveld ook mee ophogen richting de brugaanlanding.

De voorzitter: Maar het antwoord komt straks?

De heer Hoek: Ja. En dan het derde punt is hoe we omgaan met het parkeren. Ook in de voorgaande plannen werd het parkeren in gebouwde vorm opgelost en zijn de straten parkeervrij. Dat blijft zo. Maar we zien ook wel kansen om een aanzienlijk deel van het gebouwd parkeren te integreren in dat op te hogen maaiveld. Daarmee eigenlijk twee vliegen in een klap te slaan.

De voorzitter: Mijnheer 't Lam.

De heer 't Lam: Sorry, hij gaat naar een nieuwe sheet en ik had nog een vraag over die vorige. Wat we vroeger de Tuinbuurt noemden, heet nu Dijkenpark, heb ik begrepen. Er wordt nee geschud. Dan is dat anders. Dat hoor ik wel. Maar op dat gebied wat Dijkenpark heet, mocht je toen het Tuinbuurt heette, of deels Tuinbuurt, niet bouwen, volgens de onderzoeken die er staan in de OER. Hoe kunnen we nu Krispijn Noord daar tekenen? Zijn er nieuwe geluidsonderzoeken geweest, of komen die er nog?

De voorzitter: Mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: Wat we inderdaad Tuinbuurt noemden, dat ziet u nu, dat is hier aangeduid als Krispijn Noord. Het is niet zo dat de OER aantoont dat je hier niet mocht bouwen, want de Tuinbuurt mochten we ook bouwen. Daar stonden toen ook woningen. Het klopt wel dat we aanvullende geluidsvoorzieningen moeten treffen langs de snelweg. Dat was al zo in de Tuinbuurt en dat blijft zo met Krispijn Noord, zoals het op deze tekeningen is genoemd.

De voorzitter: Mijnheer Hoek, gaat u verder.

De heer Hoek: Om dan iets verder te gaan op het eerste punt dat ik noemde, de ruimtelijke hoofdstructuur van de buurt. Dat wordt geïllustreerd door dit diagrammetje. En dat geeft eigenlijk ook meteen een antwoord op de vraag, wat is de drager van de woonkwaliteit op het Maasterras? De Oude Maas en het Rivierenpark blijven toch op enige afstand liggen van de wijk, doordat de Laan der Verenigde Naties, het havenspoor en ook de aanlanding van de brug daar toch nog als een soort barrière wel tussen blijven liggen. We gaan die zeker ook wel bereikbaar maken vanuit het Maasterras. Maar voor echt de uitloopruijnte zul je misschien toch van iets anders gebruik moeten maken. De voorgaande plannen leunden ook sterk op het park aan het spoor. Maar ook daar zien we dat door het handhaven van het spooreplacement toch een flinke ruimteclaim daar ook van het centrum parkeren, wat een flinke invloed heeft, dat die groene ruimte misschien net onvoldoende is voor zo'n grote ontwikkeling, om echt de woonkwaliteit te zijn. Daarom zeggen we, kunnen we dat vergroten naar een wat grotere parkstructuur, die zich om de buurt heen vouwt, dat zijn we het Dijkenpark gaan noemen, omdat ook die Weeskinderendijk daarin eigenlijk een verbindend element is. We stellen ook voor om die Weeskinderendijk weer veel zichtbaarder te maken en meer beleefbaar te maken, met name aan de zuidkant daar, door de verbindende weg tussen het Hugo de Grootplein en de Maasweg te verplaatsen van de dijk, waardoor een eigenlijk onafgebroken autovrije parkstructuur ontstaat, die de Dense buurten omvat.

De voorzitter: Mijnheer Damen heeft een vraag voor u.

De heer Damen: Het gaat me erg aan het hart dat de toekomstige bebouwing ... Dat de mensen die daar wonen optimaal kunnen profiteren van de rivier. Nou ligt er wel een drukke weg tussen de wijk en de rivier, maar dat zie ik bijvoorbeeld ook aan De Boompjes in Rotterdam. En toch willen de mensen dolgraag aan De Boompjes wonen, met uitzicht op de rivier. En daarom snap ik het niet waarom u in de stukken die wij gekregen hebben de hoogbouw daar niet terechtkomt, maar gewoon verspreid in het plan terug te vinden is. Want ik zou het liefst zien dat je de hoogbouw gewoon zoveel mogelijk naar de rivier schuift, en desnoods een soort '...' maakt om ook mensen uit het binnengebied mee te laten genieten. En ik hoor graag wat de reactie is.

De voorzitter: Waarom kiest u niet de logische oplossing van mijnheer Damen?

De heer Hoek: De belangrijkste reden dat de hoogbouw niet direct aan de Maas staat, is dat dat ook eigenlijk de kant is waar van alle kanten het meeste geluid komt. En hoogbouw neemt gauw al de vorm van iets van een toren met appartementen erin, die moeilijk een geluidsluwe kant kunnen hebben.

Dat is eigenlijk de belangrijkste reden dat de hoogbouw niet direct in de eerste lijn staat. Maar ook als hij wat verder staat, heb je nog steeds een mooi uitzicht, juist omdat die bebouwing daarvoor iets lager is op de Oude Maas.

De voorzitter: Mijnheer Hoek, gaat u verder.

De heer Hoek: De volgende slide laat zien het concept eigenlijk hoe we met de bouwhoogtes omgaan. Daar kan ik meteen dan ook op voortgaan. We stellen eigenlijk voor om een soort basishoogte in de buurt aan te houden van zo'n vier à zes bouwlagen. Dat is stedelijk, maar op zich nog steeds past het wel bij een stad als Dordrecht. Het is een hoogte waarmee ook de binnentuinen en de straten nog steeds voldoende daglicht krijgen. En een hoogte waarbij ook het contact met de straat vanuit de woningen nog steeds goed gaat. Wat we wel voorstellen, is om aan de meest geluidbelaste zijdes echt een wat stevigere rand te maken van minimaal zes bouwlagen. Dat is de zijde aan de Maas, langs het spoor, langs de snelweg. Maar ook intern met die nog steeds te handhaven weg. Daar is het wat steviger, waardoor het aan de binnenkant juist wat luwer kan zijn, waardoor het geluid ook niet verder de buurt in komt. Verder zien we nog een aantal hoogteaccenten aangeduid, met die sterretjes en ruitjes. De meeste zijn zo'n laag of tien. Eigenlijk een soort middelhoogte. Die ook een ander woontype toevoegen aan de buurt. En een enkele uitschieter naar achttien lagen, ook redelijk centraal in het plan.

De heer 't Lam: Voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer 't Lam.

De heer 't Lam: Ik hoor spreken over stevige wanden. Zijn dat gewoon dichte muren zonder ramen?

De heer Hoek: Nee, dat zijn zeker geen muren zonder ramen.

De heer 't Lam: Als ik de plaatjes zit te kijken, dan zie ik geen raam.

De heer Hoek: Aan de architectuur zijn we nog niet toegekomen.

De voorzitter: Daar is hij nog niet.

De heer Hoek: Ik stel me voor dat dat relatief aaneengesloten bebouwing is, laat ik het zo zeggen, met appartementengebouwen. Ik denk vooral galerijen, met galerijen aan de binnenkant. Waardoor dat woningen zijn die aan één kant wel uitzicht hebben op die open groene ruimtes aan de randen, maar die ook een stille kant hebben aan de binnenkant. Het zijn niet per se wanden zonder ramen, dat zeker niet, maar wel woningen waar je ook een stille kant hebt.

De voorzitter: Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, een tweetal vragen. Hoor ik u zeggen dat grondgebonden woningen daar niet ontwikkeld gaan worden? Dat is mijn eerste vraag.

De heer Hoek: Nee, er is zeker kans voor grondgebonden woningen in het Maasterras, en ook aan de buitenzijdes.

Mevrouw Bollen: Komt later nog.

De heer Gündogdu: Komt later nog. En dit is misschien wel een politieke discussie, maar u geeft aan ...

De voorzitter: Dat is niet de bedoeling.

De heer Gündogdu: Maar ik wil hem technisch maken, voorzitter. U zegt, u adviseert hoogteaccenten van tien tot achttien lagen. We zitten in een tijd waar woningen enorm schaars zijn. Maar ik neem aan dat wij op enig moment ook wel in het bestemmingsplan nog gaan vastleggen hoe hoog die gebouwen zouden kunnen zijn?

De voorzitter: Mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: Nee, klopt. In het bestemmingsplan gaan we dat vastleggen. Het is nu in het ontwerpbestemmingsplan ook vastgelegd. Deels minimale hoogtes om geluid te keren, maar ook maximale hoogte dan.

Mevrouw Stolk: Voorzitter.

De voorzitter: Mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Even over de veiligheidscontouren, ook over die hoge muren. Daar hadden ze het net over, ik weet niet wie de vraag stelde, komen daar ramen in? Maar kunnen die ramen ook open aan de Maaszijde?

De voorzitter: Mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: Als het geluid weer in de wanden moet zijn, dan kun je daar ... Je hebt speciale technische ramen, dat is heel lastig uitleggen nu, zeker voor de mensen thuis, maar die zo gaan, want geluid maakt geen golven. Dan kun je ze deels openschuiven. Dat noemen we havenvensters. Zijn heel veel Hamburg. Maar dat is heel detaillistisch. We gaan het wel heel technisch maken nu. En je hebt de suskasten. Maar in principe kun je ze niet openen ofwel openschuiven. Je hebt wel balkons die je dicht en open kan zetten. Kun je zelf bepalen of je wel het geluid naar binnen wil halen of niet.

De voorzitter: Mijnheer Stam.

De heer Stam: Dank u wel, voorzitter. Een paar kleine vraagjes. Als ik naar dit plan kijk, zijn er meerdere varianten uitgetekend of is dit de variant? Als ik dan kijk naar deze variant en ik leg hem naast het oude plan, zitten daar dan nog steeds dezelfde woningaantallen in? En is er in het plan dan ook rekening gehouden met een aantal discussiepunten, zoals we die hier al een tijdje voeren met betrekking tot het woonwagenkamp en oude woningen aan de Weeskinderendijk?

De voorzitter: Mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: Ik begin even bij de laatste. Wij gaan er nog steeds vanuit dat als we hier voldoende woningen moeten bouwen ... En er komen nog heel sheets met aantallen woningen, type woningen. U bent ietwat vroeg. Het komt allemaal nog. Dat beloof ik u.

Wij gaan nog steeds vanuit dat we die ruimte nodig hebben om het aantal woningen te maken en om een haalbaar plan te maken. De eerste twee ... Sorry, ben ik bij de laatste begonnen. Sorry, wat waren de andere twee vragen?

De voorzitter: Verschillende types.

Mevrouw Bollen: Daar kom ik straks op terug. En meerdere varianten. Nee, we hebben één proefverkaveling gemaakt. Dat was deze.

De voorzitter: En een verzoek, als u denkt dat de vraag later beantwoord wordt, spaar hem even op.

De heer Hoek: Het volgende kaartje laat de belangrijkste fietsroutes zien. En waarom haal ik meteen die fietsroutes naar voren? Voor deze ontwikkeling is gezegd dat het STOMP-principe van belang is. Dat het stappen en het trappen eigenlijk voorop komt. Dat betekent dat dat fietsen ook echt goed en comfortabel moet zijn. En wat ons betreft betekent dat ook niet te lang over autonome viaducten die over de stad scheren, waar de sociale controle ook kwetsbaar is. Maar eigenlijk net zoals wat ik net zei bij de brug, dat die vroeg in de stad landt. Dat is op het hoogste punt van het plan. Dat is ongeveer daar. Dat zijn we het Balkon gaan noemen. Daar kom je als fietser al op het maaiveld. En vanaf daar ga je geleidelijk afdalen in twee richtingen. Ofwel richting het zuiden, richting Dordrecht Zuid of teruglussend naar de binnenstad, ofwel langs het spoor richting het station.

De voorzitter: Mijnheer Bootsman.

De heer Bootsman: Dank u, voorzitter. Dat ging wel heel snel. Ik zag staan fietsen ofwel via de Hoge Bakstraat of Krispijnse tunnel of via een trap. Maar welke trap wordt dan bedoeld? Is dat een nieuwe trap of een bestaande trap?

De voorzitter: Mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: Dat is de bestaande trap.

De voorzitter: Gaat u verder, mijnheer Hoek.

De heer Hoek: Dit kaartje laat de essentie van het parkeren zien. We zien eigenlijk drie clustertje met parkeren hier. De bovenste, de donkerrode, is het centrum parkeren. Dat is bedoeld voor bewoners en bezoekers van de binnenstad. Die wordt deels opgelost onder het op te hogen maaiveld van wat we het Balkon zijn gaan noemen. De ruimte die geleidelijk oploopt richting de Oude Maas en gedeeltelijk ... Die komt eigenlijk uit in een wat groter gebouw die daar in de parkstrook staat. En daar hebben we een referentie hiervoor op de slide gezet, de Katwolderplein garage uit Zwolle. We stellen ons voor een redelijk expressief gebouw, wat met zijn voeten in het groen staat. Dat kan zo'n vorm zijn. Het kan misschien ook met groene gevels. Zover zijn we nog niet. Maar wel een stevig parkeergebouw, van waaruit je als voetganger of als je overstapt op de fiets ook de binnenstad kunt bereiken, met een nieuwe verbinding onder het spoor door.

Die wordt ontsloten vanaf de Dokweg. Maar ook ontsloten vanaf de Dokweg wordt het parkeren voor de bewoners van M3 en M4, de buurten daar, die in een soort grote geïntegreerde parkeeroplossing onder het te verhogen maaiveld terechtkomen. Daar hebben we nog wat doorsnedes van zo, om dat te illustreren.

En voor M5, dat is het zuidelijk stuk, komt er ook een parkeergebouw, dicht tegen de A16 aan, waarmee die ook deels voor het afhangen van het geluid zorgt.

De heer Noldus: Voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Noldus.

De heer Noldus: Achter in het hoekje.

De voorzitter: Ik ben niet gewend dat u zo ver weg zit.

De heer Noldus: Ik had een iets verlate entree, vanwege het uitlopen van de Agendacommissie. Excuus daarvoor. Vraag over parkeren, of dat in de omvang ook gelijk is aan de omvang die in het vorige plan stond? Omdat ik net ook begreep dat er extra ruimte wordt gevonden onder het verhoogde maaiveld. Heeft dat ook nog een omvangverbetering tot gevolg?

De voorzitter: Mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: We zijn uitgegaan van dezelfde parkeeraantallen die bij dit aantal woningen hoort. Dat is ongewijzigd.

De voorzitter: Gaat u verder.

Mevrouw Stolk: Voorzitter.

De voorzitter: Mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Toch even een technische vraag dan. Ik probeer hem technisch te stellen. Het aantal woningen dat er komt. Volgens mij heb ik net al de vraag gesteld, hoeveel woningen komen er?

De voorzitter: Het antwoord wordt. Is al toegezegd.

De heer Hoek: De volgende is een ingreep die we ook hebben gedaan ten opzichte van de voorgaande plannen. En dat is dat we eigenlijk de bebouwingslijn, de noordelijke bebouwingslijn, die vroeger gelijk liep met de huidige Weeskinderendijk, die iets schuiner loopt dan die op deze tekening is, dat we die als het ware wat rechter hebben gemaakt. Waardoor de afstand tussen het spoor en de bebouwing eigenlijk overal relatief gelijk blijft en waardoor die met name in deze hoek een stuk verder van het spoor komt. En dat is ook de plek waar we het parkeergebouw hebben voorzien.

En door het verplaatsen van die bebouwingslijn blijft er ook genoeg ruimte tussen dat parkeergebouw en de woonbebouwing, waardoor de groene ruimte van het spoorpark daar ook goed omheen kan spoelen. Al die voorgaande schetsjes zitten eigenlijk vervat in deze plankaart. Daar zit ook een proefverkaveling in voor die buurten. Dit toont eigenlijk het totaalbeeld. En ik zou hem even van zuid naar noord af kunnen lopen. We zien zuid een buurtje dat eigenlijk aansluit bij Krispijn in zijn opzet. Vervolgens een nieuwe verbindingsweg tussen het Hugo de Grootplein en de Laan der Verenigde Naties, die ook zorgt voor de ontsluiting van Krispijn. Die ligt wat zuidelijker dan die vandaag de dag ligt, waarmee de ruimte ten noorden daarvan vrijgespeeld wordt, dat onderdeel wordt van het Dijkenpark.

De voorzitter: Mijnheer Groenewege heeft een vraag voor u.

De heer Groenewege: Er wordt gezegd, het sluit aan bij Krispijn. Maar ik zie die aansluiting juist minder, omdat de straten niet op elkaar aansluiten. Bijvoorbeeld bij dat stuk daar, de Spiegelstraat. De bestaande Spiegelstraat komt nu uit op gewoon een dicht blok. En ook bij het zuidelijk stuk komen straten uit op dichte blokken, terwijl ze in de rest van de wijk gewoon mooi doorlopen. Waarom is daarvoor gekozen?

De heer Hoek: Het klopt dat niet alle straten in de nieuwe opzet aansluiten op de straten van de naastgelegen buurt, maar toch ook een aantal wel. Bijvoorbeeld deze wel en deze wel. Daarmee toch twee van de vier wel, zou ik zeggen. En dat heeft ermee te maken dat we in het type stedelijkheid hier ook toch wel echt naar een ander beeld gaan dan de grondgebonden woningen die in de wijk daarnaast te vinden zijn. Er zit wel een zekere overgang in naar een ander type stedelijkheid.

De voorzitter: Mevrouw Jager.

Mevrouw Jager: Even kijken of deze het doet. Doet hij het, de microfoon?

De voorzitter: Ik versta u.

Mevrouw Jager: Als de anderen me ook verstaan. Over de wegen en wegen uit Krispijn en naar Krispijn. Is er ook enig zicht op de drukte die dat met zich mee gaat brengen op de wegen? Want op dit moment is het in Krispijn, en met name op de Brouwersdijk vanaf het Hugo de Grootplein, ontzettend druk. Als er nog meer gebouwd bijkomt, meer woningen bijkomen, meer auto's bijkomen, hoe gaat dat dan? Hoe gaan die stromen lopen?

De voorzitter: Mevrouw Bollen.

Mevrouw Jager: Want dat is tamelijk lastig.

Mevrouw Bollen: Nu de afgelopen weken is er ook door Antea weer onderzoek. Ook omdat we de plannen gaan vergelijken die er nu voorliggen.

Daarin wordt ook weer verkeersonderzoek gedaan en ook modelmatig gekeken wat de ingrepen, wat het plan doet op de drukte op kruisingen, maar ook op wegvakken. Die informatie krijgt u allemaal bij de volgende sessie.

De heer Hoek: Ik was gebleven in mijn toelichting bij het Dijkenpark. Ten noorden van het Dijkenpark dan ook weer een nieuwe buurt, die eigenlijk rond de brugweg gelegen is. Met daarin gesloten bouwblokken met groene binnenhoven, straatjes met een formaat, zoals je ze in de Dordrechtse binnenstad ook aantreft en groene pleintjes die voor een wat diverser beeld zorgen.

Dan ziet u daar boven in beeld, daar landt de brug aan op een nieuw op te hogen stuk, wat we het Balkon zijn gaan noemen. Vanaf het Balkon zou je met een passerelle, een voetgangersbrug, kunnen oversteken richting het Rivierenpark. En ook weer met een paar mooie brede trappen naar de Dokweg kunt afdalen. Dat is ook de plek waar de parkeergarages worden ontsloten, de stadsgarage, maar ook de bewonerskelder eigenlijk onder de buurt.

De voorzitter: Mijnheer Groenewege heeft nog een vraag voor u.

De heer Groenewege: Er wordt gezegd, straatjes met een formaat, zoals je ze ook in de Dordtse binnenstad zou kunnen aantreffen. Maar in de Dordtse binnenstad hebben we geen gebouw van vijf verdiepingen hoog. Tenminste, dat is niet de norm. Zijn die straatjes dan niet te smal voor zo'n dichtheid?

De heer Hoek: De straatjes zijn net wel twee meter breder, zou ik zeggen, maar ze zijn altijd ongeveer zo breed als dat de bebouwing hoog is, waardoor er voldoende daglicht ook in die straatjes komt en dat het niet te veel aan gaat voelen als een soort canyons. En wat is het in het Nederlands? Groot. En ze zijn autovrij inderdaad.

De voorzitter: Mijnheer Bootsman.

De heer Bootsman: Ik ga hem nu alvast stellen, met het gevaar dat ik misschien iets te vroeg ben. Als we het maaiveld gaan ophogen, en ik hoorde u net ook over een trap naar beneden en zo, wordt er wel nagedacht over de toegankelijkheid? Want eer dit klaar is, moet alles in Nederland verplicht toegankelijk zijn. Dat is helaas, niet helaas natuurlijk, maar misschien wel helaas voor jullie, maar zeker niet voor mij, de realiteit.

Mevrouw Bollen: Een hele terechte vraag. Dat wordt straks ook nog geprobeerd in meerdere slides heel duidelijk uit te leggen, want het is best een complex plan, met inderdaad veel hoogteverschillen. Het komt.

Mevrouw Stolk: Voorzitter.

De voorzitter: Mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: We hebben het steeds over de Dijkhaven of Dijkenpark. Ik ben het even kwijt. Is dat nu nieuw, of viel dat eerst onder fase 2? Of zie ik dat verkeerd?

Mevrouw Bollen: Het is nog steeds wat eerder Tuinbuurt heette. Daar stonden toen ook al woningen. En dat was ook een deel van het Maasterras. Alles ten oosten van de weg is fase 1. Fase 2 is pas de sprong over de snelweg. Links wel ten westen ervan. De Put, dat is allemaal fase 2. Alles wat hier ingekleurd is fase 1. En het zat ook al in het ontwerpbestemmingsplan in de voorkeursvariant als Tuinbuurt.

De voorzitter: Nog een vraag, mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Waar valt dan het woonwagenkamp nu in?

Mevrouw Bollen: Die zat onder de Tuinbuurt en zit nu onder dit deel, wat we nu Krispijn Noord en het Dijkenpark ligt. Niet alleen het groen, maar ook het bebouwde deel. Eigenlijk de aanlanding loopt er nu. Die hele lus loopt er nu doorheen. Moet ik hem even ... Sorry. Nu loopt de aanlanding over dit tracé, en dan met een grote boog hiernaartoe. Zo loopt nu ongeveer de aanlanding. Dit hele stuk was eerder ook de Tuinbuurt. En hebben we nu anders ingedeeld. Maar is nog steeds hetzelfde plangebied. Is niet gewijzigd.

De voorzitter: Gaat u verder, mijnheer Hoek.

De heer Hoek: En ik hoop dat deze schets u een beetje een beeld geeft van hoe dat er dan in derde dimensie zou kunnen uitzien. Deze schets toont enerzijds de relatie tussen de open ruimte en de bebouwde ruimte, met redelijk Dense buurtjes van gesloten bouwblokken met een middelhoogte, met daaruit voortkomend een aantal hoogteaccenten en die wat stevigere randen aan de geluidsbelaste zijdes.

De heer Stam: Voorzitter.

De voorzitter: Even kijken hoor. De akoestiek is zodanig dat ik ... Mijnheer Stam.

De heer Stam: Even een kleine verduidelijkingsvraag. U zegt net, het woonwagenkamp staat nog steeds ingetekend, zoals in fase 1. Maar ik heb u net toch horen zeggen dat 50 procent wordt ingeleverd, of mis ik wat?

Mevrouw Bollen: Nee, toen werd de vraag gesteld, is het hele gebied van de Tuinbuurt ongeveer waar nu de woonwagens staan? In dit plan gaan we er nog steeds vanuit dat we het gebied, waar nu de woonwagens staan, nodig hebben voor de woningbouw en om aantallen te halen en een haalbaar plan te maken. Een deel van de Tuinbuurt is nu park geworden. Dat is waar nu het huidige gemaal ook staat, dat uit de luchtkerkvormig gebouw. Dat staat nog steeds hier in het groen. En ik geloof dat op twee na alle woonwagens ... Ik heb een plattegrond, maar die heb ik uiteindelijk niet in de presentatie gedaan, waarin je heel goed de huidige situatie onder dit nieuwe plan ... En dan zie je dat bijna alle woonwagens nog steeds onder de nieuwbouw zitten. Als je ze nu zou laten staan, wat niet kan in dit plan, staan er twee of zo in het park. Maar ik kan die tekening nog wel nasturen, want dan ziet u exact ... Dat is wellicht toch wel handig.

De voorzitter: Ik denk dat dat gewaardeerd wordt.

De heer Hoek: Dit geeft een beeld van het beoogde stadsbeeld en van de open ruimte structuur. Nog even verduidelijkend, we zien de dijk hier op de voorgrond en daarbovenop is eigenlijk het dijkniveau. En vanaf daar loopt deze straat geleidelijk omhoog en deze straat geleidelijk omhoog naar daar waar de brug gaat aanlanden. En de brug gaat eerst nog over de sporen heen. En op de voorgrond de parkeerhub voor de binnenstad, met de suggestie van een verbinding onder de sporen door richting de binnenstad.

De voorzitter: De heer Groenewege.

De heer Groenewege: Ga ik weer. Hoe zijn de posities van de hoogteaccenten bepaald?

De heer Hoek: De hoogteaccenten staan voornamelijk op hoeken van gebouwen, op hoeken van de buurt en rond open ruimtes, de grotere parkstructuren, maar ook de kleinere groene pleintjes intern in de buurt. En zoals eerder gezegd zit er een soort oploop in de buurten, waarbij ze niet direct meteen aan de meest geluidsbelaste punten staan, maar eigenlijk iets meer centraal in de buurt, waardoor ook een soort geleidelijk oplopend beeld is naar de randen toe.

De heer Van der Spoel: Voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Dank u wel. Als we kijken naar de beginplannen, van Mecanoo onder andere, dan zie je wel de openheid van de plannen, de openheid van het gebied. Daar hebben we het ook steeds gehad over de entree van de binnenstad. En nu zien we hier in totaal twaalf gesloten blokken. Als we de openheid van het Mecanoo plan een tien geven, in hoeverre vinden we het hier nog open en een visitekaartje van de mensen die de stad binnenrijden? Want het is behoorlijk gesloten. En als we kijken naar de Spuiboulevard, dan zien we eigenlijk ook dit soort blokkendozen nu. Moeten we daaraan denken, aan die stijl, dat we naar dat soort wanden gaan kijken straks?

De voorzitter: Mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: Ik pak hem. Het vorige plan van Mecanoo ging natuurlijk uit van geen autoweg meer door de wijk heen. Daar hoefde je ook geen wanden meer te maken, want daar was geen geluid. Op het moment dat de aanlanding blijft met alle auto's erop, zo'n 14.000 auto's per etmaal, moet je daar ook iets doen met geluidsvoorziening, anders kunnen we geen woningen realiseren met een geluidluwe zijde. Die banden in het midden door het plan zijn gewoon een noodzaak, vanwege het geluid. De opbouw in Mecanoo was eigenlijk, wat ook werd gezegd, een groen tapijt met losse gebouwen erop. Dat was ook niet zo aan de randen. Ook daar aan de Dokweg had je wanden om het af te schermen. En ook aan de kant van het noorden zaten wanden. Alleen we hebben gekozen om ook die stedelijkheid terug te brengen.

Als je aan zoveel kanten wanden moet maken, dan is de sprong naar gesloten bouwblokken met hele duidelijke luwe binnenzijden, waar je ook privacy hebt voor mensen en een buitenzijde waar meer reuring is en je, in het geval dat je geluid moet afweren, woningen neerzet, krijg je een andere structuur. Het klopt wat u zegt, het is wel degelijk een andere stedenbouwkundige taal dan die in dat plan zat. En die is voor een groot deel ... De consequentie ervan, nog meer met geluid moeten ontwerpen dan in het vorige plan.

De heer Van der Spoel: Korte vervolgvraag, voorzitter.

De voorzitter: Dat mag, mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Ik zie een aantal keren de term menselijke maat staan in de presentatie. En moeten we dan daar vooral uitgaan van het geluid, dat we daar met de menselijke maat ... Of hoe moet ik dat lezen?

Mevrouw Bollen: Nee, het gaat heel erg over de verhouding, waar we het net ook al even over hadden, hoe breed een straat is en hoe hoog de wanden? Als je gemiddeld acht à tien wanden naast je hebt, dat is echt het idee, denken we aan flats en aan galerijflats, dat is een hele andere beleving dan gemiddeld vier, vijf lagen, zeker aan de randen. Dat kunnen ook, en dat laat ik straks nog zien kunnen, stadswoningen zijn met gewoon een deur op de begane grond en vier lagen. En menselijke maat wil zeggen dat je de confrontatie, zoals jij in de openbare ruimte bent ofwel op je binnenterrein, dat je nog het idee hebt dat je gewoon kan praten met de mensen die op vierhoog wonen en niet hoeft te schreeuwen of hele hoge torens hebt, waarbij je eigenlijk geen verbinding meer hebt met de mensen en de wereld op de grond.

Mevrouw Stolk: Voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Damen.

De heer Damen: Het plan wordt nogal gedictieerd door geluidshinder, vind ik. Nou heb ik begrepen dat op de brugweg, aan deze kant, de snelheid 30 kilometer wordt. Als we dadelijk massaal elektrisch gaan rijden, tenminste als we autorijden, maar als we massaal elektrisch rijden en 30 kilometer per uur is er naar mijn idee heel beperkt geluidshinder. In hoeverre wordt met die variant rekening gehouden? Hetzelfde zou je kunnen vragen ten aanzien van de A16. Als de snelheid op de A16 omlaag zou gaan, zoals in Rotterdam waar ik geloof 80 of 70 gereden mag worden op de Ruit, dan zou dat een enorme geluidsreductie opleveren en zou de geluidshinder dicterend zijn.

De voorzitter: En uw vraag, mijnheer Damen?

De heer Damen: Klopt dat?

Mevrouw Bollen: Het klopt dat het geluid wat afneemt. Ik rij zelf ook elektrisch, en dat ding hoor je echt nog rijden helaas. Het is een misvatting dat die geen geluid meer produceren. Het contact van de weg met de banden is iets wat ook geluid oplevert.

Dat hou je. Vrachtverkeer blijft eroverheen gaan. Zelfs al zijn ze elektrisch, die maken ook nog geluid. Het reduceert iets, maar dat zit ook in de modellen en in de geluidsberekeningen. We gaan zeker niet dat niet meenemen. Dat zou zonde zijn. We gaan niet meer geluidsbelasting meenemen in het ontwerp als dat niet nodig is. Daar gaan we wel mee ontwerpen.

De voorzitter: Mevrouw Van Herwijnen heeft ook een vraag.

Mevrouw Stolk: Voorzitter.

De voorzitter: En daarna stel ik voor dat wij uw vragen gaan opsparen, want anders krijgen we het echt niet af. Ik wil ook heel graag nog de reflectie van de stadsbouwmeester horen. We kijken hoever we komen aan het eind van de presentatie, of er nog vragen gesteld kunnen worden en zo ja, hoeveel. De andere noteert u, kunnen schriftelijk ingediend worden, maar anders krijgen we het echt niet af nu. En er zijn ook mensen die om 22.00 uur weer naar een andere vergadering moeten. Mevrouw Van Herwijnen, u mag uw vraag nog stellen.

Mevrouw Van Herwijnen: Mijn vraag gaat over het Dijkenpark. Het Dijkenpark is nu gelegen in het ontwerpbestemmingsplan in een bouwvlak. Dat betekent dat er in principe bebouwd mag worden. We gaan er nu een park van maken. Betekent dat dat daarmee het ontwerpbestemmingsplan daarin wordt aangepast?

Mevrouw Bollen: In principe, in het ontwerpbestemmingsplan mag je in de bestemming woning ook groen maken, ook wegen, ook verkeer. Het is niet zo dat je daar per se woningen moet maken. Daar mag je ook dit park in maken. Het blijft eigenlijk onderdeel van het gebied waarin je een woonwijk mag ontwikkelen, met alles wat daarbij hoort.

Mevrouw Van Herwijnen: Voorzitter, maar dat betekent dat het andersom ook mag. Je mag wat nu park wordt dadelijk ook gewoon bebouwen. De ontwikkelaar heeft de mogelijkheid om in het park te bouwen?

De voorzitter: Mevrouw Bollen, klopt die conclusie?

Mevrouw Bollen: Ja, als alleen de bestemmingsplankaart leidend zou zijn. Maar bij het huidige ontwerp zat natuurlijk aan vast het hele Masterplan, met allerlei regels dat je niet kon bouwen op plekken waar wij dat niet wilden. Dat Masterplan ging uit op een ander plan. We zijn nu komende weken nog heel erg druk om te kijken wat voor regels onder andere dit ... Dit park zal uitgangspunt worden. Hoe leggen we dat vast, zodat er in dit park niet gebouwd kan worden?

De voorzitter: Ik stel voor dat we nu gewoon doorgaan. We zijn nog niet op de helft van de presentatie. De laatste twee sheets kostten meer dan een kwartier. En we hebben er nog vijftien te gaan. Hou uw pen bij de hand. Heeft u brandende vragen, even opschrijven. Mijnheer 't Lam.

De heer 't Lam: Even over de procedure, voorzitter. Ik heb die presentatie van tevoren bekeken. Ik heb daar vragen bij gemaakt, bij sheets die nog vertoond moeten worden. Als ik die straks schriftelijk moet stellen, dan heeft deze bijeenkomst niet zoveel zin. Er zitten ook mensen op de tribune die willen weten wat er speelt op bepaalde vlakken. Ik zou toch graag de gelegenheid krijgen om technische vragen te stellen.

De voorzitter: Ik snap dat.

De heer 't Lam: En ik heb meer behoefte aan beantwoording van die vragen, dan, met alle respect naar de stadsbouwmeester, nog een betoog van hem te krijgen wat hij van het plan vindt.

De voorzitter: Een korte reflectie van de stadsbouwmeester wil ik toch wel degelijk hebben. En ik snap uw probleem, maar ik hoop dat u het mijne ook snapt. Ik wil niet dat we straks bij sheet zeventien de vergadering moeten afblazen. Als het redelijk was, maar het aantal vragen is gewoon te hoog. En ik waardeer uw ijver dat u hem van tevoren bekeken heeft, dat is heel goed. Maar we zullen het toch eventjes op deze manier moeten doen, want ik wil wel dat in ieder geval de presentatie afkomt.

De heer 't Lam: Voorzitter, een opmerking nog. Volgens mij gaat het er niet om wat de voorzitter vindt, maar wat de leden vinden wat ze aan vragen kunnen stellen.

De voorzitter: Prima. Kijk, als de meerderheid van de vergadering zegt, het is best, we komen tot de helft, so what. Maar dan krijgen we hem niet af. Dat kan ik u nu wel voorspellen.

De heer 't Lam: Dat is niet mijn probleem.

De heer Van der Spoel: Voorzitter, ik vind het belangrijk dat mijn collega van de SP zijn vragen kan stellen.

De heer Stam: Die lijn volg ik ook.

Mevrouw Stolk: Voorzitter, daar sluit ik me bij aan.

De heer Ayverdi: Voorzitter, geldt ook voor mij.

De voorzitter: Mijnheer Laban.

De heer Laban: Ik heb het idee dat er best veel vragen gesteld worden waar later nog een antwoord op komt. En om dat te voorkomen, zou ik voorstellen om in de raad de vragen achteraf te stellen.

De voorzitter: Mevrouw Koene, u vindt dat ook?

Mevrouw Koene: Ja, dat steun ik.

De voorzitter: De heer Klerk.

De heer Klerk: Ik ook.

De voorzitter: Gündogdu, Bootsman, Noldus ook? Dan denk ik dat dat toch de meerderheid is. Dan zullen we het daarmee moeten doen. Gaat u door met de presentatie.

De heer Hoek: Nu volgen er een aantal slides die voornamelijk gaan om het toch iets meer beeld te geven bij hoe we dat ophogen van die wijk voor ons zien. Het plaatje linksboven is eigenlijk een heel cartooneske weergave van hoe het concept in elkaar zit.

We zouden het een soort kwart piramide kunnen noemen, waarbij er 2 zijdes zijn die geleidelijk oplopen van het dijkniveau, dat is eigenlijk het 0-niveau wat we hier zien, 4,10 meter, naar een hoger niveau, zo'n 7 meter hoger, waar de brug aanlandt. Dat is in deze richting en in deze richting. En daar zitten deze snedes bij, waar je ziet dat het maaiveld eigenlijk geleidelijk oploopt, 1 met zo'n 3 procent, 1 met 3,4 procent, naar dat hogere niveau. Met daartussen nog een paar tussenniveaus bij dwarsstraten, waar het even vlak is, waar je ook even uit kunt puffen als je omhoog aan het fietsen bent. De bouwvelden hoeven niet zo geleidelijk mee omhoog te lopen. Dat zal eerder een soort trapsgewijs gaan, waarbij ook de bouwvelden wat lager kunnen liggen dan de openbare ruimte. Dat wordt dan vervolgens in de bebouwing opgelost. En wat we nog doen, is ook die ophoging deels weer gebruiken om 2 vliegen in 2 klap te slaan, zoals bijvoorbeeld, dat is die wat blauwere vlek hier, het parkeren eigenlijk weer integreren als een gebouwd volume in dat op te hogen maaiveld. Eigenlijk, je ziet in het donker het huidige maaiveld. Daarop komt eigenlijk een parkeerbak. En daarop komt ook weer voldoende gronddekking voor de straten, met de kabels en leidingen. Voldoende gronddekking ook voor nog wat bomen, ook in de binnentuinen. En zo integreren we dat parkeren ook in dat opgehoogde maaiveld. Het geeft ook weer kansen voor bijzondere woningtypes, die bijvoorbeeld een overhoogte hebben aan de binnenkant, een split-level, een souterrain. Allerlei specials eigenlijk kun je gaan maken op die begane grond. Dit kaartje eigenlijk verduidelijkt dat nog een keer, in oplopende kleurtjes. We zien echt het hoogste punt, wat we het Balkon noemen, daar lopen de straten naartoe. Er zijn ook hele stukken waar het eigenlijk gewoon het dijkniveau is. Dat zijn al die gele stukken. Daar kan ook een boom gewoon in de volle grond staan. En dan zijn er nog stukken ertussen, die eigenlijk ook weer het dak van de parkeerkelder zijn.

Mevrouw Bollen: Om jou even aan te vullen, en ook even de vraag van mijnheer Bootsman meteen mee te pakken, dat lichtgeel is allemaal 1 niveau, is allemaal vlak. Dan zie je 2 trapjes. Daar kun je ook 1 hellingbaan van maken en 1 trap, zodat je ook daar omhoogkwam. Alles wat een gradiënt heeft aan kleuren, zijn allemaal hellingbanen met maximaal 3 procent. Die zijn goed te fietsen, maar ook te rollen of te skaten, of hoe dan ook, of iemand met een rolstoel te duwen.

In principe is het hele gebied toegankelijk, ook voor verhuizingen, de veiligheidsdiensten, brandweer, et cetera, kan overal bij de voordeur komen.

De heer Hoek: En hier rechts zien we dan een verbeelding van ... Dat is eigenlijk deze plek, waar wel nog een aantal trappen zijn van het dijkniveau. Dat is die groene vlek op de voorgrond, waar mooie bomen kunnen staan in de volle grond, naar een niveau zo'n 3 meter hoger, waar onder, in dit stuk bijvoorbeeld, ook het parkeren in is opgelost. Dat hebben we met een andere set doorsnedes eigenlijk nog een keer verbeeld. Ik zal hier wat sneller doorheen gaan, want die tonen eigenlijk grofweg hetzelfde als wat we al gezien hebben. De parkeeroplossing die in het maaiveld mee zit. Een getrapt oplopend maaiveld, met de openbare ruimte. Maar vooral hier rechts in beeld, dat is misschien nog wel een detail wat nog even moeten toelichten, is dat die groene ruimte, die de buffer maakt naar het spoor, die geleidelijk ook mee oploopt naar de brugaanlanding, waar deels dat parkeren voor die binnenstad ook in is geïntegreerd. En wat eigenlijk al snel ook hoger ligt dan het spooreplacement, waardoor je er eigenlijk als bezoeker ook overheen kijkt. En dwars vanaf de Maas naar de Vlietweg een soortgelijke doorsnede. Dan zien we op deze doorsnede ook nog een detail van hoe het Balkon ook weer met trappen naar de Dokweg verbonden kan worden. En onder een doorsnede van wat we het Dijkenpark zijn gaan noemen. We zien hier links in beeld de Diepenbrockweg, de rand van Krispijn. En centraal hier de verplaatste verbinding tussen het Hugo de Grootplein en de Laan der Verenigde Naties, waarmee de Weeskinderendijk eigenlijk weer vrijkomt als een landschappelijk element. Op deze sheet staat de plancapaciteit. Er is nu in de plannen ruimte voor zo'n 2.100 woningen. Dat is vergelijkbaar met de plannen, zoals die er voorheen waren. En zo'n 20 duizend vierkante meter aan ondersteunend programma, niet woonprogramma. Dan zien we ook rechtsonder een referentie voor wat je je voor zou kunnen stellen voor met name die ruimte aan de noordkant. De ruimte tegen het spooreplacement aan. Dat is het Spoorpark in Leuven. Eigenlijk een vrij vergelijkbare situatie, met een spooreplacement hier op de achtergrond. Een hellende straat, waar de bebouwing eigenlijk gewoon mee omhoog loopt. En daartussen een glooiend landschap, waarin allerlei elementen verwerkt zitten. Een fiets- en een wandelpad, speelaanleidingen, verblijfsplekken. En dan deze. Omdat we ons toch kunnen voorstellen dat ook juist dat Balkon, die hoek waar heel veel samenkomt in verschillende dimensies, dat dat ook moeilijk voor te stellen is hoe dat er uitziet, hebben we deze tekening gemaakt, die eigenlijk terugkijkend van over de Maas terugkijkt naar het Maasterras. Daar zien we de nieuwe brugaanlanding, die eigenlijk al, net zodra die de sporen is gepasseerd, eigenlijk landt op een kunstmatig verhoogd maaiveld, dat eigenlijk ook gedeeltelijk een gebouw is. Dat is het parkeergebouw van de hub van de binnenstad, ontsloten vanaf de Dokweg. Daarop een glooiend park. En vanaf dat moment wordt het eigenlijk gewoon een straat die hellend afloopt, waar een bomenlaan langs kan staan en waar bebouwing staat waar 's avonds een lichtje brandt. En zeker in die hoek kun je allerlei interessante oplossingen voorstellen, met een gebouw dat eigenlijk op verschillende niveaus een adres heeft, met een mooie trap naar beneden, dubbel hoge werkruimtes aan de Dokweg, waar je toch in de plint niet meteen gaat wonen. En de suggestie van een passerelle, die we kunnen maken richting het Rivierenpark, waarmee je eigenlijk op het niveau van het Balkon over de Dokweg heen gaat en kunt afdalen. Deze hebben we net gezien. Nog even snel een kaartje van waar dan ook het niet-woonprogramma te vinden is. We zien dat dan vooral langs de Dokweg in de plint, waar je, zoals ik zei, niet meteen gaat wonen. Daar zou misschien ook een keer een wat groter kantoorgebouw kunnen komen.

Centraal in de buurt plek voor een school met kinderdagverblijf, echt in de luwte van alle externe veiligheidsperikelen. En nog een soort brandpuntje van bijzonder programma rond de te behouden zagerij. En daar zou nog wat ondersteunend programma kunnen komen. En kun jij iets zeggen over de ...

Mevrouw Bollen: Dit is een eerste idee. Nogmaals, het gaat hier om een proefverkaveling, waarbij we ook gekeken hebben wat voor soort type woningen ... Die vraag kwam ook eerder aan bod, geen grondgebonden woningen meer. We hebben zitten kijken, en je ziet dat heel veel bebouwing heeft deels 4 of 5 lagen.

En wij kunnen ons voorstellen dat met name de bebouwing met 4 lagen, dat dat ook grondgebonden stadswoningen kunnen zijn, die gewoon uit 4 smalle woningen, maar wel 4 hoog met een voordeur op het maaiveld. En daarnaast ook combinaties van zogenaamde maisonnettes. Dat zijn tweelaags appartementen die ook met name voor gezinnen heel prettig zijn, omdat je toch graag een onder en boven wil hebben, met een scheiding tussen avondprogramma en overdag, of kinderen en ouders bijvoorbeeld. En voor een groot deel ook appartementen. Wij zien mogelijkheden in deze proefverkaveling om een heel gedifferentieerd programma te maken. Ik wil nog heel even ingaan op die 110 in plaats van 100 vierkante meter. Dat gaat om de zogenaamde bvo's, die bruto vloeroppervlak. Heel grofweg tussen de 70 of 80 procent, ligt er een beetje aan wat voor woning je neemt, moet je daarvan afhalen, dan heb je gebruiksvloeroppervlak, zogenaamde go's. We hebben dat verhoogd van 100 naar 110, omdat wij erachter kwamen dat als het 100 is dat je dan heel weinig ook wat grotere woningen wil maken. Bijvoorbeeld deze stadswoningen zullen wat groter, zijn met grotere oppervlaktes. Als het gemiddelde 100 is, kun je ook minder hoog. Maar als het gemiddelde 110 is, kun je ook van 140 maken, maar ook een deel van 70. Als het gemiddelde 100 is, kun je minder grotere woningen maken. We hebben die 110 opgehoogd, omdat het dan ook aansluit bij ons programma wat we vanuit de Woonvisie hebben meegekregen, met ook per segment de grootte en daarbij de prijs. Want natuurlijk willen we ook voldoen aan de betaalbare koopwoningen. Daar hangen ook gewoon vierkante meters aan vast. Als je die woningen wil maken, maar ook de 45 procent vrije sector, heb je daar de wat grotere bvo-woningen voor nodig. En voor de sociaal en middenhuur de wat kleinere. Je hebt meer, hoe zeg je dat, range ... Hoe zeg je dat in goed Nederlands? Je hebt meer ruimte om zowel kleine als grote woningen te maken. Vandaar die 110. Deze percentages van sociale huur en middenhuur staan nu nog in het ontwerpbestemmingsplan. Die worden nu ook meegenomen in de grondexploitatie en de ... Maar dat zal nader worden gededd, ook wat het doet als je daar percentages aan gaat veranderen, want we weten dat die vragen ook leven, wat dat doet in de grondexploitatie en de haalbaarheid. Daar krijgt u allemaal bij de volgende sessies antwoord op. Nog heel even ingaan op de FSI, want ik begreep dat daar wel wat vragen over waren, ook naar aanleiding van natuurlijk een vorige presentatie van het plan van de Weeskinderdijk. Heb ik gewoon, omdat ik het ook zelf wilde weten, uitgerekend wat de FSI is van dit plan. Als je alleen maar kijkt naar M3 en M4, het deel links en rechts van de nieuwe aanlanding, als je dat sec uitrekent, is dat zonder Balkon, zonder park, echt alleen maar wat geel en Oranje is, dan is dat een gebied van 7,6. Daar heb ik de vierkante meters op uitgerekend.

Kom je uit op een FSI van 2,5. Little C heeft heel veel prijzen gewonnen en is ook hier heel vaak als voorbeeld genoemd, heeft een FSI van 4. Ik wil daarmee wel echt aantonen dat het niet zo is dat we hier een bizar hoge dichtheid, die echt heel erg on-Dordt zou zijn, maken. Ik denk dat het heel acceptabel is. En dit is nog zonder park. Want wij vinden, als je een goede leefomgeving wil maken, dan moet je ook die groengebieden meenemen, ook uitlooplekken voor mensen. Als je alleen het Balkon erbij rekent, dan daalt de FSI al naar 1,9, onder de 2. En als je het hele plangebied bekijkt, maken we een FSI van 1,55. Om even de gekke gedachte dat wij echt met extreem hoge FSI's met dit plan bezig zijn, dat is niet juist. Ik weet even niet meer wat de laatste ... Dan nog iets over parkeren, maar dat is volgens mij al uitgelegd. at hoeven we niet meer. De aantallen staan erbij. En de laatste. Ik probeer het een beetje af ... Zodat u nog plek heeft voor al die vragen. We hebben hem ook neergelegd natuurlijk in de vastgestelde Hoogbouwvisie die gemaakt is, waarin we eigenlijk in de Hoogbouwvisie hebben aangegeven dat je hier ook tot extra large zou mogen bouwen. Dat is tussen de 60 en 90. Met het plan wat we nu als proefverkaveling hebben gelegd, maken we dat niet en maken we eigenlijk enkele accenten die in zogenaamde large zitten. Dat is de hoogte van de brug en onze toren. Daar gaan we eigenlijk niet overheen. En het grootste deel wat we maken is in medium. En dat is eigenlijk nu de schaal van Dordrecht en de Schil. Daarin is nu ook het plan. Wij denken dat we met deze proefverkaveling heel goed aansluiten op het silhouet, het profiel, en blijven we ruim binnen de randvoorwaarden, zoals die in de Hoogbouwvisie zijn gesteld. Dat was hem, volgens mij.

De voorzitter: Dank voor deze presentatie. En het zou in theorie mogelijk zijn dat er nog een enkele vraag leeft. Mijnheer 't Lam en daarna mijnheer Laban.

De heer 't Lam: Dank u, voorzitter. Ik had overigens in het weekend vooraf al een aantal vragen doorgegeven, in de hoop dat die in de presentatie zouden zitten. Dan hoefde ik die nu niet te stellen. Maar die vragen zijn niet allemaal beantwoord.

De voorzitter: Ik heb begrepen dat met de beantwoording daar, dat ze ermee bezig waren. Dat is mijn verteld.

De heer 't Lam: Maar het waren geen antwoorden die ik schriftelijk wilde hebben. Maar ik dacht, die komt dan gewoon in het verhaal. Er komen 2.088 woningen, heb ik gelezen. Hoe worden die verdeeld over Parkbuurt en Krispijn Noord? Zal ik gelijk al mijn vragen afvuren? Een stuk of drie. Ik hoor net dat we nog steeds de verdeling van de doelgroepen aanhouden, zoals ze in het ontwerpbestemmingsplan staan, maar dat dat wellicht aangepast kan worden. We werken nog steeds aan plannen, waarvan de provincie in de zienswijze gezegd heeft dat die daar niet aan voldoen, aan hun eisen. En dat ze daaraan geen medewerking verlenen. Wat heeft het voor zin om allerlei plannen te bedenken waar de provincie geen goedkeuring aan geeft? En een vraag die erbij hoort, die plannen moeten volgens de zienswijze van de provincie ook opgenomen zijn in het Regionaal Woningbouwprogramma. Dat is recent verschenen. En daarin komt het Maasterras niet voor. En dan over het parkeren. We gaan 900 parkeerplaatsen creëren bij de bebouwing die we nu realiseren. Er komen 2.088 woningen. Er komen ook dure woningen. Dat zijn mensen die vaak meer dan 1 auto hebben. Eerder 3 dan 2.

Waar laten we de 1.188 auto's als iedereen slechts 1 auto zou hebben? Dat waren dan even afsluitende vragen.

De voorzitter: We gaan kijken wat voor antwoorden we daarop krijgen. Mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: Ik ga deels ook naar Ronald van de Worp kijken. De eerste ga ik beantwoorden. De verdeling over de buurten. Ik heb hem ook weer even moeten uitrekenen, maar ik heb het gelukkig allemaal op papier. We hebben nu m3 en M4. Steeds het gebied links en rechts van de aanlanding zijn nu 1.523 of 1.524, dat is een beetje een afrondingsfout, want we hebben in vierkante meters gerekend. En in M5, de oude Tuinbuurt noem ik het maar, zitten 564 woningen.

Dan kom je aan die 2.088. Tweede vraag, die speel ik denk ik door. Ik weet dat er gesprekken zijn met de provincie, maar Ronald, misschien kun jij daar iets meer over zeggen.

De voorzitter: Mijnheer Van de Worp.

De heer Van de Worp: De gemeente is met de provincie in gesprek over zogenaamde groeipadaafspraken, die wij met de provincie zullen gaan maken. En ook over de percentages in het Maasterras. U gaf aan dat de woningen hier nog niet zijn opgenomen in de lijstjes van de provincie. Dat gebeurt ook pas op het moment dat u het bestemmingsplan heeft vastgesteld. Als ze publiekrechtelijk zijn geborgd, dan worden ze opgenomen in de harde plannen van de provincie. Het zal gebeuren na besluitvorming, als u dat besluit neemt. Daarnaast had u het over parkeren. Daar ga jij een antwoord op geven.

De voorzitter: Daar gaat mevrouw Bollen, denk ik, antwoord op geven.

Mevrouw Bollen: Die kan ik wel weer pakken. Het is zo dat wij ook in de Omgevingseffectrapportage hebben gekeken dat als wij hier willen bouwen op het Maasterras, en daarmee wel de stad nog leefbaar willen houden, in de zin van bereikbaar, dat we een maximaal aantal verkeersgeneratie kunnen hebben voor als we dit plan toevoegen. Er is uitgerekend hoeveel dat in de zogenaamde autonome situatie ... Als we Maasterras niet doen, wat er dan in de komende jaren allemaal gebeurt aan groei. Dan heb je ook autonome groei van verkeer, en met Maasterras. En daarbij is gezegd, als wij maximaal negenhonderd parkeerplaatsen maken, betekent dat een bepaalde verkeersgeneratie, dan blijven we ook onder de milieueffecten die het heeft van stikstof, geluid, et cetera. En eigenlijk is het zo dat als wij meer verkeer toelaten, lees meer parkeren, auto's toelaten voor het Maasterras, dan gaan we over milieugrenzen heen, dan wel lopen bepaalde kruisingen ook echt dicht. Dat willen we niet, want we willen de stad bereikbaar houden. We hebben gezegd, daar maximaliseren. Dat komt ook als voorwaarde in het bestemmingsplan. Betekent dat als je minder woningen maakt, dan kun je drie auto's per woning daar neerzetten, want je hebt die negenhonderd plekken. Als je meer woningen maakt, kun je er minder. Het is niet een vaste norm. Die aantallen genereren een bepaald aantal verkeer, en dat kunnen we borgen.

En daarnaast willen we, vanwege het STOMP en dat we aan de Oude Lijn zitten ... Dat is notabene echt waarom we ook deze woningen willen bouwen, omdat de opdracht van het Rijk en daarmee subsidies zijn gemoeid, om woningen te bouwen in de buurt van stations. Het idee is echt om te stimuleren dat mensen in ieder geval niet hun tweede, en zeker niet hun derde auto meenemen naar het Maasterras.

Mevrouw Van Herwijnen: Voorzitter.

De voorzitter: U had nog een korte vervolgvraag, mijnheer 't Lam.

De heer 't Lam: Heeft u goed gezien, voorzitter. Even terug naar dat overleg van de provincie. We staan nog niet op die lijst. De provincie heeft nu voor Zuid-Holland Zuid, een voorraad van 191 procent, staat er in die brief. Ze hanteren normaal 130 procent. Er is al een enorm overschot aan bouwcapaciteit. Kom je dan überhaupt op die lijst?

De voorzitter: Mijnheer Van de Worp.

De heer Van de Worp: Jawel, want de provincie stuurt niet op overcapaciteit. Dordrecht zal gewoon opgenomen worden op die lijst. Er wordt niet gestuurd op overcapaciteit.

De heer 't Lam: Staan op die lijst, staat ook in de brief, wil nog niet zeggen dat je mag bouwen.

De heer Van de Worp: Dat is iets anders.

De voorzitter: Dat gaan we afwachten. U bent nummer vier, mijnheer Stam. Mijnheer Laban.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. Wat ik had gehoopt om te zien in de presentatie, is dat ... Laat ik het anders zeggen. Ik zie in de presentatie dat eigenlijk de hele Weeskinderdijk, zoals hij er nu staat, is weggegomd. En ik had gehoopt dat er gemotiveerd was in de motivatie, of in de presentatie waarom die woningen niet konden blijven staan. Dat heb ik eigenlijk gemist. En ik zou daar nog graag een antwoord op willen hebben.

De voorzitter: Mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: Die antwoorden krijgt u in de sessie dat we ze naast elkaar leggen, want dan zie je ook de effecten van de plannen, de financiële effecten, maar ook de technische aspecten, ook de faseringsaspecten. De redenen zijn in die zin niet veranderd ten opzichte van de oude plannen. Dan ging het heel erg over technische maakbaarheid dan wel niet dijkverhoging, capaciteit van woningen, het aantal woningen wat het zou kosten als je ze zou laten staan. En we zijn nu ook heel hard bezig met, hoe gaan we dit plan maken? Ook in de fasering en het ophogen, et cetera, ik zeg niet dat het onmogelijk is, maar is het wel een wijziging en het heeft consequenties, op zowel techniek, geld, aantallen, et cetera. Maar die vergelijking gaat u zien in die sessie dat we de plannen naast elkaar leggen. We hebben nu echt sec ons plan gepresenteerd, zonder nog te reflecteren of op te nemen van het andere plan, wat er ook ligt.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Van Herwijnen, ik dacht dat ik u net gehoord had, of klopt dat niet?

Mevrouw Van Herwijnen: Dat klopt. Ik had nog even een aanvulling op dat parkeren. Want ik dacht dat er bij de vorige ambities een parkeernorm was opgenomen. Begrijp ik dat die nu ook wordt losgelaten?

Mevrouw Bollen: Indirect zit hij erin. Op het moment dat wij zeggen, zoveel parkeerplaatsen mag je maken en we bouwen 2.088 woningen, komt die ongeveer uit op 0,4. Daar sturen we niet op. We sturen op dat maximale aantal parkeren en dus verkeer wat we kunnen genereren. Als je 3.000 woningen zou maken, wat volgens onze plannen heel lastig is, zou je naar 0,3 zakken. Het is een afgeleide van het aantal parkeerplaatsen wat je kan maken. Indirect zit hij er nog steeds in.

De voorzitter: Mijnheer Den Hartog.

De heer Den Hartog: Dank u, voorzitter. Ik had nog een vraag over, dat was geloof ik, dia 23. Toen werd uitgelegd dat die 229.000 niet door 100, maar door 110 werd gedeeld. Wat er gezegd werd, dat snapte ik. Maar het idee begrijp ik niet. We hebben in Dordrecht ...

De voorzitter: Een moment. Ik kan u moeilijk verstaan. Collega's, als jullie dat even straks willen doen, dan kan ik de discussie een beetje volgen. Dank u.

De heer Den Hartog: Dordrecht heeft woningen tekort. Er moet gebouwd worden. Lange wachttijden. We hebben ook iets opgenomen voor een percentage sociale huur, wat we allemaal willen. En in elk bouwplan, wat ik tegenkom, zie ik lagere percentages. Is het dan niet veel logischer om te zeggen, we gaan niet dat delen door 110. Want daarmee kun je inderdaad grotere woningen bouwen. Dat snap ik ook wel. Maar dat is niet waar de Dordtse bevolking om zit te springen. Die willen meer woningen hebben. Die kunnen kleiner zijn. En omdat je meer woningen hebt, zou dat prijstechnisch natuurlijk nog allemaal uit kunnen komen. Liggen daar niet mogelijkheden? Dat zou ik graag willen zien.

De voorzitter: Mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: Het is zo dat we het hebben afgestemd op prijzen. En we hebben ook gekeken naar bijvoorbeeld een Trivire. Als je een sociale woning ... Die gaan niet onder de 70 vierkante meter, die go. Weer niet de bvo, want dat is ongeveer die 100. Als je alleen maar sociale woningbouw zou maken met gemiddelde grootte van 70 go, ik moet steeds heel goed nadenken wat ik zeg, dan zou het kloppen. Dan zou je met die 100 uitkomen. Maar we hebben dit plan ook gemaakt, omdat we een agenda hebben en Dordrecht sociaaleconomisch sterker willen maken. We willen naast die betaalbare en sociaal ook die andere doelgroepen dienen. En daarmee heb je de speling nodig. En we willen heel graag ook grondgebonden gezinswoningen maken. Dat ga je niet halen als je heel veel van die kleine woningen ... Je kan geen grondgebonden gezinswoning van 50 vierkante meter maken, go.

De voorzitter: Korte vervolgvraag, mijnheer Den Hartog.

De heer Den Hartog: Een korte vervolgvraag inderdaad. De rekensom snap ik. Maar ik snap nog steeds het idee erachter niet. Want ik snap wel wat u zegt, maar we hebben ontzettend veel Dordtenaren die juist wel op zoek zijn naar die kleinere, betaalbare woningen. En juist die zijn niet te vinden. Juist daar hebben we de lange wachtrijen.

En als gemeenteraadslid, als volksvertegenwoordiger wil ik opkomen voor die groep mensen.

De voorzitter: Hij is helder. Mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: Mijn collega, Bart Korteweg, is er niet, van wonen, maar die kan hier nog veel beter antwoord op geven als ik. Want hij zegt, als je kijkt naar wat we in de stad nodig hebben, is dat niet alleen die kleine woningen. Die worden deels ook al gemaakt in verschillende ontwikkelingen. We hebben juist ook die wat grotere en ook de gezins-, ook om de doorstroming ... Zodat er andere woningen in Dordrecht weer vrijkomen, eventueel wel voor die doelgroep. Zijn verhaal staat in die zin haaks tegenover wat u zegt. Ik kan daar geen beter antwoord op geven dan nu. Maar wij hebben aangehouden waar volgens onze woonmensen echt behoefte aan is, en zeker op de langere termijn. Niet alleen waar nu behoefte aan is, want we bouwen dit voor de komende, ik hoop, tientallen jaren, misschien wel honderd, als we het heel goed doen. Je moet ook kijken naar waar we later ... En wat echt toevoegt aan woonprogramma aan de stad. En dat is volgens hun niet om op het Maasterras alleen maar kleine woningen te maken.

De voorzitter: Of u hem overtuigd hebt, weet ik niet, maar het antwoord was duidelijk. Mijnheer Stam, en daarna mijnheer Noldus.

De heer Stam: Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat ik het antwoord al weet, dat ik hem niet ga krijgen. Hij is al eerder gesteld. De vraag, hoe zijn de woningaantallen van het oorspronkelijke plan ten opzichte van nu? Maar als ik de discussie hoor over het aantal vierkante meters, dan denk ik dat u daar geen sluitend antwoord op kan geven.

Wat me wel gigantisch opvalt, maar dat is meer een opmerking, is dat het toch een beetje een financial driven project aan het worden is, waar een aantal inwoners toch wel de dupe van gaan worden. Ik denk dat we daar op een later moment nog maar eens op terug moeten komen.

De voorzitter: Aan om te reageren?

Mevrouw Bollen: Was dat een vraag? Volgens mij niet. Dan kan ik ook geen antwoord geven.

De voorzitter: Mijnheer Noldus.

De heer Stam: Dat was een vraag hoor. Ik heb woningaantallen oude plannen ten opzichte van dit.

De voorzitter: Dat was de vraag. Klopt.

Mevrouw Bollen: Die kan ik wel beantwoorden inderdaad. In het oude plan zaten 2.200. Er zitten nu 2.088 in deze proefverkaveling. Nogmaals, het is een proefverkaveling. Wij denken dat we hiermee een goede woonwijk kunnen maken, met voldoende woonkwaliteit. Het gaat natuurlijk niet om die 88 of 89 woningen.

Nogmaals, het is een proef. Het zijn vergelijkbare aantallen met die we hadden. En over een aantal weken zal ook wel heel duidelijk worden dat we dat keihard nodig hebben om het plan wel haalbaar te krijgen. Financiën speelt ook een rol.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Noldus.

De heer Noldus: Voorzitter, dank u wel. Ik heb een aantal vragen, maar ik zal ze niet allemaal stellen. We hebben een mooie update gezien van het project. Dank daarvoor. Een hoop werk verzet in de afgelopen weken. Dat geeft weer een nieuw inzicht. Ik denk dat de belangrijkste verandering is toch wel de ophoging van met name de buitenruimte, ook richting de Stadsbrug. En ik ben wel benieuwd of dat alleen voor de buitenruimte buiten de blokken geldt dat er verhoogd wordt, of ook de binnenruimte van de bouwblokken, of die evenredig verhoogd worden? En ook wat de impact is van de enorme grondwerken die verwacht worden op de beoogde grondexploitatie en andere risico's die erbij naar voren komen. Ik kan me voorstellen dat dat met de enorme wanden die aan de zijanten van het gebied ontstaan best wel wat extra vraagstukken geeft. En daar heb ik niet zoveel over meegekregen. Ik ben benieuwd of daar een reactie op te geven is?

De voorzitter: Mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: Een hele terechte vraag. We gaan natuurlijk zorgen dat er niet meer een los viaduct, maar echt een woonstraat in een wijk ... Daar moet je voor gaan ophogen. We wilden deels ook ophogen, omdat we ook met bodemvervuiling zitten. We willen niet te veel de grond in gaan in dit gebied. We hebben gelukkig ook een civieltechnische projectleider aangetrokken, een aantal maanden geleden, die juist met dit soort vragen heel erg helpt. En met ons ingenieursbureau aan het kijken is, maar ook om ons heen, onder andere in Leidse Rijn, waar ze ook met dit soort hoogteverschillen hebben moeten werken. We zijn het ook technisch aan het uitwerken. En daar hebben we ook nog 2 andere externe bureaus bij. Het vergt wat civieltechnisch werk. De gebouwen blijven eigenlijk allemaal op 3,30 meter staan. En de ruimte ertussen gaan we ophogen. Het gaat met name om de openbare ruimte en natuurlijk het Balkon. Maar daar zit ook weer voor een groot deel een parkeergarage onder. Het zijn vooral de ruimtes tussen de gebouwen waar we moeten gaan ophogen.

De voorzitter: Dank u. Ik wil nog drie korte vragen toelaten. Mijnheer Bootsman, u bent de eerste, dan Gündogdu en dan mijnheer Van der Spoel. Maar graag kort, dan kan de Stadsas-bouwmeester ook nog een woordje doen.

De heer Bootsman: Dank u wel, voorzitter. Ik zal het kort houden. De hellingbanen, waar het net over ging, ik ga toch nog even over toegankelijkheid verder, zijn dat dan trappen en hellingbanen in één? Dat zie je nu bij het Rivierenpark, dat daar zo'n eentje gekomen is. Want helaas voldoen deze niet aan de nieuwe toegankelijkheidsrichtlijnen.

De voorzitter: Mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: Ik moest ook aan u denken toen we het hadden over de passerelle, over de Dokweg. Er komen liften in de parkeergarage. Dan is dat in ieder geval ook per lift bereikbaar. We moeten voldoen. Het is een nieuwe wet. We gaan voldoen aan die nieuwe toegankelijkheid. Dat is misschien het kortste, beste antwoord.

De voorzitter: Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, dank u wel. Voorzitter, enige tijd geleden, toen wij de discussie hadden rondom de aanlanding van de brug of de brug in de wijk of niet, werd ons verteld dat mocht er een brugaanlanding komen in de wijk, of althans behouden worden, dan zou dat om en nabij 600 woningen minder kunnen opleveren in dit project. En nu is die brug er wel, maar als ik terugkijk naar wat het oorspronkelijke aantal woningen zou zijn, 2.200 versus 2.100 ... We zijn weliswaar 100 gezakt, maar niet die 600. Klopt dan dat we eigenlijk meer hebben verdicht dan de oorspronkelijke plannen?

De voorzitter: Mevrouw Bollen.

De heer Gündogdu: Want we zouden hypothetisch 500 woningen minder moeten hebben.

De voorzitter: Uw vraag is helder.

Mevrouw Bollen: Een hele terechte vraag ook. We hebben nog meer gezocht naar slimme oplossingen, waarin we ook weer programma konden stapelen. Lees bijvoorbeeld, dat parkeren zit nu allemaal onder de gebouwen. Dat moesten we eerst deels ook nog los en op andere manieren. Daar hebben we wat ruimte gewonnen, tussen aanhalingstekens. En die 500 woningen gingen ook uit van als de bestaande aanlanding zou blijven. Die is vrij breed. Daar moesten we ook links en rechts zones openhouden op het moment dat Rijkswaterstaat het moet afbreken en een nieuwe moest bouwen. Misschien over 30 jaar of wat dan ook. Dan ging er een heel stuk, een hele strook midden door het gebied verloren. En dat kostte met name heel veel woningen. Nu wij een nieuwe aanlanding maken op een niveau, een 30 kilometer per uur weg, kunnen we die ook met een nieuw profiel maken als stadsweg, en dan is die ook smaller dan het huidige viaduct.

De voorzitter: Mijnheer Van der Spoel, aan u de eer om de slotvraag te stellen.

De heer Van der Spoel: Dank u wel, voorzitter. En mijn vraag gaat ook over die 18,8 procent sociale huur. Nu zie je vaak bij dit soort projecten langs snelwegen dat die sociale huurwoningen dan pal aan de rand staan van die snelweg.

Hebben wij als raad ergens in dit proces nog een moment dat wij kunnen aangeven waar wij die sociale huurwoningen willen zien, of is dat puur alleen aan de projectontwikkelaars?

De voorzitter: Mevrouw Bollen.

Mevrouw Bollen: Ik vind hem best wel lastig te antwoorden. Laat ik beginnen met, het is niet aan de ontwikkelaars, want sowieso vooraf gaan wij spelregels bepalen van wat wij als gemeente, u in dit geval, u besluit, een goede woonwijk vinden. Ik kan me voorstellen dat u daar ook dit soort dingen in aangeeft van, zorg ervoor dat die niet weer alleen maar op de slechtste en de meest geluidbelaste plekken komen. Want daar heeft u een terecht punt, dat dat soms wel gebeurt. Mijn antwoord is eigenlijk, volgens mij kunt u die wensen ofwel eisen ook meegeven in het vervolg.

De voorzitter: Helder, mijnheer Van der Spoel? Mijnheer Herder, ik wil graag dat u ook nog eventjes reflecteert.

De heer Herder: Dank je wel, voorzitter. Dank je wel voor alle opmerkingen. Ik vind het ook fijn dat eigenlijk iedereen even zover mogelijk aan het woord gekomen is om de vragen te stellen, want dat is inderdaad belangrijker om het plan gewoon goed te begrijpen. Ik heb gekeken naar het plan. En het plan is, zoals jullie ook gewoon gezien hebben, echt wel veranderd ten opzichte van wat er ooit lag. Maar met de optie van Bas Kurvers, waar eigenlijk een viaduct door een woonwijk heen gaat, vind ik dat Palmbout eigenlijk hier een plan maakt wat op een hele slimme manier in elkaar zit. Het verhoogde maaiveld is, wat mij betreft, een vondst. Waarom? Omdat, en er werd net aan gerefereerd, we moeten fors ophogen. Maar er wordt ook een parkeergarage als uitvulling gebruikt waardoor er nog een soort slimmigheid in komt. Het tweede waarom het slim is, is omdat dat maaiveld een stadstraat wordt en geen viaduct. U kunt u bijna niet voorstellen dat als je een viaduct voor je deur hebt dat dat een ongelooflijke impact heeft voor je ruimtelijke beleving. En nu kunnen we een hele rustige stadstraat maken, met een fietspad, die op een hele eenvoudige manier daar rondloopt. Ik vind dat een hele hoge bijdrage. Daarnaast zie ik compensatie van groen. Want we missen eigenlijk bij het Maaspark heel veel groen. En dat is gecompenseerd in een dijksysteem, wat ook mooi aansluit op het is historische weefsel van Dordrecht, wat gaat over een eiland met dijken. En dat vind ik een grote toevoeging als kwaliteit, maar ook een noodzakelijke compensatie om voldoende groen in en om die wijk te houden. Als laatste gaat het over de gesloten bouwblokken, die in schaal en maat een heel wenselijk typologie is voor mensen om te wonen. Je hebt een luwe zijde en een actieve zijde. De actieve zijde is aan de straat natuurlijk. En het binnenhof is een hele intieme plek. Ze zijn niet te hoog. De maat en schaal van die binnenhoven zijn voldoende om daar heel veel licht en groen in te maken. Tot zover ben ik erg enthousiast over wat er hier ligt in een zeer korte tijd, om het plan om te buigen, met heel veel barrières en problemen, naar iets van kwaliteit. Er blijven natuurlijk ook dingen over waar ik wat kritischer op ben. En dat zijn een paar dingen. Ik vind eigenlijk dat het uitgangspunt om de wijk te verbinden met de Oude Maas wel heel dun geworden is. We hebben een passerelle zien, die staat gestippeld. Voorheen waren daar veel meer verbindingen, zodat mensen vanuit

de wijk, maar ook vanuit de binnenstad over het Maasterras die verbinding met de Maas konden maken.

En het zou goed zijn als we daar in de vervolgfase toch nog naar zouden kunnen kijken. En het tweede gaat over iets wat ik net heel lovend heb aangegeven, dat gaat over het parkeren onder de gebouwen. Dat parkeren onder de gebouwen heeft een pakket met grond bovenop zich, wat vrij kostbaar is, maar waar het toch best moeilijk is om daar bomen in te plaatsen. Ook dat moet nog worden aangetoond en verder uitgewerkt, maar dat is een heel kwetsbaar stuk. Daar waar die parkeergarage ligt, is het groen wat ingewikkelder te maken. En dat was toch ook een belangrijk uitgangspunt om hier een wijk voor de toekomst te maken. En als laatste is dat ook een soort financieel risico. In mijn ervaring is het zo dat zo'n grondpakket kostbaar is, kwetsbaar is, omdat in optimalisaties dan nog heel vaak gekozen wordt om dat alsnog niet te maken. Daar moeten we als raad en iedereen die hier aan tafel zit ons stevig voor maken dat dat gewoon niet gaat gebeuren, omdat we die groene wijk willen. Rest mij, er moet natuurlijk ook nog heel veel gebeuren. We hebben het over, dat is ook vandaag genoemd, een nieuw elan, over de toekomst van het stedelijk leven. Het is nu zaak om datgene wat we nu zien te combineren met de gevarieerde woonmilieus, met die comfortabele wandel- en fietsroutes, met voldoende groen en bladerdak, met heel veel energieneutrale gebouwen, die eigenlijk op een slimme manier in elkaar zitten en collectiviteit en ontmoetingsplekken. Dat zijn allemaal onderdelen die ontzettend belangrijk zijn. Die hebben we natuurlijk nu niet gezien. Kan ook niet. Maar nu moeten we wel zorgen dat we die ambitie ook waar gaan maken in deze wijk. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, op dat laatste wilde ik even aansluiten. Want mijnheer Herder gaf zojuist aan dat hij in zijn adviezen de ruimtelijke ontwikkeling in samenhang met de sociale ontwikkeling juist ook naar voren wil brengen. Mijn vraag was concreet, mist u in de huidige plannen nog punten waarvan u zegt, we gaan nu stenen stapelen, maar die sociale samenhang, ook naar de toekomst toe, is zo belangrijk in deze nieuwe wijk, ook vanwege de verdichting, dat moet coûte que coûte in de plannen?

De heer Herder: Zeker. Dan ga ik op persoonlijk zitten. Ik vind dat je dit soort dingen gewoon met elkaar besluit en doet. Dat doen we met de raad en met de mensen die naast me zitten. Maar ik vind dat in het gebied het collectief weefsel nog wel een aanvulling kan verdienen, en ook de bottom-up-achtige principes. Ik hou van een wijk waar mensen ook de gelegenheid krijgen om zelf een woning te maken. Dat geeft eigenaarschap, een hele grote betrokkenheid in een wijk, maar ook gewoon binnenhoven of zelfs openbare gebieden die je eigenlijk uitgeeft aan de bewoners en die daarmee eigenlijk gezien worden voor slimme, collectieve voorzieningen, zoals voedseltuintjes die gemaakt worden. Dat soort aspecten zou ik eigenlijk graag nog toevoegen. Dat doen we met elkaar, want ik kan mijn wensenlijstje in gaan vullen, maar dat is niet de bedoeling.

De voorzitter: Dank u wel. Nog iemand die een brandende vraag heeft? Mijnheer Damen

De heer Damen: Voorzitter, er is gerefereerd aan Little C in Rotterdam, wat betreft woningdichtheid. Mijn vraag zou eigenlijk breder naar de commissie zijn, misschien zouden we daar eens moeten kijken, want ik word droevig van dat stuk.

De voorzitter: U kijkt naar de griffier. Idee. Excursie, uitstapje, zou kunnen voor degenen ... Zijn er meer mensen die daar behoefte aan hebben? Mijnheer Laban.

De heer Laban: Behoeftte aan hebben? Dan heb ik graag even iets meer uitleg wat Little C is, wat het met dit plan te maken heeft? Ik vind het zo een beetje lastig om te zeggen, leuk uitje, gaan we doen.

De voorzitter: Snap ik. Het moet wel echt iets toevoegen. En ik proef niet heel veel enthousiasme, eerlijk gezegd, als ik om me heen kijk. En iedereen heeft natuurlijk de vrijheid, als die geïnteresseerd is, om er zelf naar te gaan kijken. Ik zie wel een paar mensen knikken, maar ik zie heel veel mensen eigenlijk nauwelijks reageren. Ik wil best zeggen, jongens, vinger omhoog, wie vindt het een geweldig plan om daarheen te gaan kijken? Ik hoor in ieder geval mijnheer Van der Spoel niet. Maar goed, ik denk de grote meerderheid dat die er geen behoefte aan heeft. Het was een aardige suggestie, mijnheer Damen. Dank u. Beste mensen, als er verder geen vragen zijn, dan ga ik naar een conclusie. Mijnheer 't Lam, dat kan niet anders.

De heer 't Lam: Voorzitter, ik hoorde de heer Herder spreken ...

De voorzitter: Mensen, nog even aandacht voor mijnheer 't Lam.

De heer 't Lam: Ik hoorde de heer Herder spreken over een rustige stadsweg. Maar ik heb aan het begin van de avond ook gehoord, 14.000 auto's. Kan iemand uitleggen wat een rustige stadsweg is?

De voorzitter: Heel goed. Wie gaat het uitleggen?

De heer Herder: Dat is natuurlijk altijd relatief. Maar ik vergelijk het met een fly-over, een viaduct die dwars door de wijk heen gaat, waarbij je een dubbel maaiveld hebt en auto's op hoogtes hebt. Een breed profiel, veel breder profiel, die we moeten maken om dat te maaïen. Maar de hoeveelheid auto's, die blijven. Ze gaan alleen wat langzamer rijden en het profiel wordt vriendelijker gemaakt, waardoor je kan oversteken op een goede manier.

De voorzitter: Dank u wel. Beste mensen, we zijn weer een stapje verder in de voorbereiding van de besluitvorming over het bestemmingsplan Maasterras fase 1. De eerstvolgende vergadering is op 6 mei. Dan worden er drie varianten naast elkaar gelegd. De voorkeursvariant, allereerste plan, de verkorte aanlanding brugweg, die we vandaag hebben gezien, en de variant, noem hem maar, Weeskinderendijk-Oost, die we kort geleden hebben gehad. Op 13 mei volgt dan een besloten sessie over de businesscase. En rond die tijd zal het college ook de definitieve bestemmingsplanstukken naar de raad sturen, die vervolgens door de raad behandeld kunnen worden.

De Agendacommissie heeft vanavond, heb ik zojuist uit twee betrouwbare bronnen gehoord, besloten dat dat op 2 juli gaat gebeuren in de raad. Dan bent u daarvan, in ieder geval, op de hoogte. Ik kan het in ieder geval niet leuker maken dan dit. De logistieke mededeling, nadat ik u allen bedankt heb voor uw betrokkenheid en ook in het bijzonder de mensen aan mijn linkerhand voor de presentaties en de beantwoording van de vragen, wil ik u verzoeken om al uw spulletjes die niet in deze zaal horen mee te nemen, lege flesjes ... Rechterhand ook bedankt overigens hoor. Terecht, mijnheer Van de Worp. Hartelijk dank, en nog een fijne avond. Ik groet ook de mensen op de tribune en de kijkers thuis.

3. Vaststellen Herziening grondexploitatie (BIE) Middenzone Gezondheidspark 2025 – Raadsvoorstel

Voorzitter: Mevrouw Van Vugt-Roose
Raadsgriffier: Mevrouw Vermeulen
Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Ayverdi (DENK)
Dhr. Damen (Partij van de Arbeid)
Dhr. Gündogdu (Op Ons Eiland)
Dhr. Hartmeijer (SP)
Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)
Dhr. Katif (Beter Voor Dordt)
Dhr. Klerk (CDA)
Mevr. Koene (Gewoon Dordt)
Dhr. Kolkiliç (DENK)
Dhr. Laban (ChristenUnie/SGP)
Dhr. Van der Meer (GroenLinks)
Dhr. Noldus (VVD)
Dhr. Van Pelt (Forum voor Democratie)
Dhr. Uysal (GroenLinks)
Dhr. In 't Veld (VSP)

Portefeuillehouder: wethouder M. Burggraaf

Ambtelijke ondersteuning: mevr. Baaijens, mevr. Op de Laak, dhr. Van Oosterhout

De voorzitter: Wij zullen beginnen met deze vergadering. We hebben het vanavond over het raadsvoorstel, wat we beeldvormend gaan bespreken, vaststellen Herziening grondexploitatie Middenzone Gezondheidspark 2025. Het gaat om een technische sessie. Meningen houden we nog een beetje voor ons. Ik denk dat het goed is dat we ons eerst even allemaal voorstellen. Dan ga ik straks even verder. We beginnen hier links met de ambtelijke ondersteuning. Als u even dat luidsprekertje, dan uw naam en dan is het goed.

Mevrouw Baaijens: Hallo, goedenavond, Lieve Baaijens, planeconoom van het project Middenzone.

Mevrouw Op de Laak: Celine op de Laak, projectmanager van het Gezondheidspark.

De heer Van Oosterhout: Mark van Oosterhout, ambtenaar.

De heer Hartmeijer: Raymond Hartmeijer, SP-fractie.

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

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

De heer Kolkiliç: Masum Kolkiliç, DENK.

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

De heer Katif: Jacques Katif, Beter voor Dordt.

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op Ons Eiland.

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

Mevrouw Koene: Irene Koene, Gewoon Dordt.

De heer Uysal: Abdullah Uysal, GroenLinks Dordrecht.

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

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

De heer Noldus: Robin Noldus, Dordtse VVD.

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

De heer Ayverdi: Emin Ayverdi, DENK.

Mevrouw Vermeulen: Laurette Vermeulen, commissiegriffier.

De voorzitter: En ik ben Franciske van Vugt, vanavond voorzitter. Ik geef nog even een korte toelichting op deze vergadering. Het gaat vanavond om de Middenzone en de grondexploitatie. Het doel is uiteindelijk om op deze plek 720 woningen te realiseren. De Agendacommissie heeft vorige maand besloten om dit raadsvoorstel beeldvormend te agenderen. Door meerdere fracties zijn er zowel technische als ook politieke vragen ingediend, via de agenderingstool. En vanavond beginnen we met een technische toelichting op het raadsvoorstel, waarin ook meteen de technische vragen worden meegenomen.

Aan het eind van deze vergadering bekijken we dan of de eerder aangedragen politieke vragen nog overeind blijven, of dat ze inmiddels ook zijn beantwoord en of daar eventueel nog wat aan toegevoegd moet worden en hoe we eens verder gaan met dit voorstel. Ik wijs er nog op dat dit een openbare vergadering is over een openbaar raadsvoorstel, maar dat er een bijlage in de stukken zit die niet openbaar is. Ook vragen over die bijlage kunnen in deze vergadering niet gesteld worden. Die worden schriftelijk gesteld. Dan nog een opmerking. Het bestemmingsplan en stedenbouwkundig kader voor de Middenzone is al in 2020 door de raad vastgesteld. En dat is eigenlijk het startpunt van deze verdere doorontwikkeling. Ik wil nu eigenlijk het woord geven aan de beide dames, Celine op de Laak, de projectmanager, en Lieve Baaijens, de planeconomie. En ik begreep dat Celine even zou starten. En daarna gaat Lieve verder.

Mevrouw Op de Laak: Mijn introductie zal heel erg beknopt zijn, aangezien u al een deel van het gras voor mijn voeten heeft weggemaaid. Maar zoals gezegd, ik ben projectmanager van het Gezondheidspark. En daarmee ook heb ik de opdracht om de doorstart van de ontwikkeling van de Middenzone voor te bereiden. Belangrijk onderdeel hiervan is ook dat de GREX wordt herzien, omdat een aantal uitgangspunten hun scope ook wijzigen. En we hebben een presentatie voorbereid, omdat er vooraf al vragen zijn gesteld. En Lieve Baaijens zal deze presentatie verzorgen. Als er daarna nog vragen zijn, zijn wij beschikbaar om die te beantwoorden.

De voorzitter: Even een vraag. Willen jullie tussendoor vragen ook beantwoorden, of pas na de presentatie? Ik miste even iets. Na de presentatie. Dank je wel.

Mevrouw Baaijens: Ik ga dan even staan. Is het dan met deze microfoon, denk ik, of niet? En die staat al aan. Hartelijk dank dat we vanavond wat mogen vertellen over de GREX-herziening van de Middenzone. We zijn de afgelopen tijd bezig geweest met echt een herziening van het plan, de doorstart waar ik jullie in mee ga nemen. We gaan het eerst even hebben over de inleiding en de aanleiding van de herziening. Waarom moet dat juist nu? Ik zal de scopewijzigingen behandelen die we voor ogen hebben vanuit het project. Dat zijn de parkeergarage, het woningbouwprogramma, kavel M en de zogenaamde sunk costs. Die zal ik straks even toelichten. Om het project opnieuw te onderzoeken, hebben we ook wat vragen aan de taxateur gesteld, om echt te komen tot een haalbaar plan en optimaal plan, voor zowel bewoners als marktpartijen, op deze locatie. En daar is een woningbouwprogramma advies uit voortgekomen, die we u graag voorleggen. En er zijn nog wat overige wijzigingen die ik zal toelichten. En dan geven we u ook nog even een blik vooruit in de volgende stap in het proces. Zoals u bekend is, loopt er een juridische procedure na het niet tijdig afnemen van de gronden door de marktpartij waarmee we een overeenkomst hadden. Bij de vorige prognose, ofwel jaarrekening hebben we vastgehouden aan het oude plan, in afwachting op de uitspraak op deze juridische procedure. Daarin werd het resultaat van die grondexploitatie al negatiever. Dat komt door de vertraging, met name door de juridische procedure, wat zorgt voor extra plankosten, indexatie en ook wat extra kosten voor het geluidsscherm. En tijdens dat proces kwam er een positieve uitspraak in de bodemprocedure, waardoor dat de nodige discussies heeft veroorzaakt met de accountant. Uiteindelijk hebben we toch akkoord gekregen op vasthouden op het oude plan bij de prognose 2024.

Maar vandaar dat er heel erg noodzaak was om voor de prognose 2025 wel een nieuw plan te laten vaststellen. En hierin begonnen we met geen haalbaar plan en hebben we de taxateur gevraagd om te onderzoeken waar de optimalisaties in het plan zitten, om te komen tot een haalbaar nieuw plan. En dat gaat zowel over het woningbouwprogramma als andere optimalisaties in het plan. En er zijn ook wat voortschrijdende inzichten vanuit het projectteam over het plan. En dit leidt ook tot een aantal scopewijzigingen, waardoor het een logisch moment is om dat ook aan u voor te leggen. De scopewijzigingen is dat wordt voorgelegd dat de parkeergarage apart wordt ontwikkeld, met een aparte parkeerexploitatie. Die wordt uit het plangebied van de grondexploitatie gehaald. En daardoor zijn ook alle kosten die daarop zien voor het aanleggen van de parkeergarage en de tunnelbak ernaartoe uit de grondexploitatie gehaald. Deze worden verwerkt in de parkeerexploitatie, die later nog zal worden voorgelegd.

De voorzitter: Ik vraag eventjes tussendoor, er leeft de vraag wat precies bedoeld wordt met scopewijzigingen?

Mevrouw Baaijens: Scopewijzigingen zijn eigenlijk de uitgangspunten die uw raad heeft vastgesteld bij de grondexploitatie ooit. En eigenlijk elke keer als er zo'n uitgangspunt wijzigt, wat essentieel is voor het resultaat van die grondexploitatie, hebben we de plicht om dat aan u voor te leggen om te kijken of we deze scopewijzigingen, uitgangspunten ook kunnen herzien. En dat is ook de directe aanleiding om hier te zijn. Daarnaast willen we de zogenaamde kavel M toevoegen. Dit is het kavel naast de parkeergarage, waar ruimte is om maatschappelijke voorzieningen te ontwikkelen. Dat is 2.300 vierkante meter. En die was eerder nog niet belegd binnen de grondexploitatie. Daar lopen wel al langer plannen voor. Daarnaast worden er 100 extra sociale huurwoningen toegevoegd. Dit is in relatie met het besluit wat bij de Spuiboulevard is gemaakt, om deze sociale huurwoningen op de Middenzone toe te voegen. Dit was ook een uitgangspunt wat we aan de taxateur hebben meegegeven. Daarnaast is het voorstel om het aandeel betaalbaar te verhogen van 61 procent naar 66 procent. Ik zal zo nog even de definities daarvan laten zien. En is er gekeken naar de optimalisatie van het overige woningbouwprogramma. En ook dat is een zogenaamde scopewijziging. Het hele programma is herzien. De doorlooptijd is met 2 jaar verlengd. Dat is ook weer door die juridische procedure en eigenlijk de herstart van het project, wat zorgt voor extra plankosten. Tegelijkertijd zijn ook de zogenaamde sunk costs, alle plankosten die voor de oude plannen zijn gemaakt, uit de grondexploitatie gehaald. Dit is ook een wettelijke plicht, om die kosten niet in de grondexploitatie te houden. En er is rekening gehouden met de nieuwe parkeernormen, die begin dit jaar zijn vastgesteld door u. Een specifieke vraag die we aan de taxateur hebben gesteld, wat is een optimaal programma voor deze locatie, specifiek voor de Middenzone? En ook wilden we wat een bredere reflectie op het plan wat al voorligt. En hierbij hebben we gefocust op waar aan de ene kant de bewoners behoefte aan hebben en aan de andere kant, wat is aantrekkelijk voor een marktpartij om weg te zetten op deze locatie? In de markt gaan er ook wel verschillende geluiden over de aantrekkelijkheid van de segmenten middenhuur en dure huur. Daar hebben we ook specifiek naar gevraagd.

En welke metrages ofwel woninggrootte passen er bij de verschillende woningtypologieën, zodat dit ook een marktconform product is en genoeg opbrengstpotentie heeft. En vorig jaar in juli is ook de Wet betaalbare huur vastgesteld. Dit zegt iets over de regulering van middenhuur. En ook waren we benieuwd, hoe zien marktpartijen deze nieuw wet met betrekking tot middenhuur? Dit is het woningbouwprogramma, op basis waarvan een besluit wordt gevraagd. De eerdere kaders zijn vastgesteld in 2020. Daar zat 61 procent betaalbaar in, waaronder 15 procent sociale huur. 61 procent betaalbaar van het totaal, maar ook 15 procent sociaal van het totaal. En er wordt gevraagd om dit uitgangspunt te wijzigen naar 66 procent betaalbaar. Dat zijn de volgende prijs grenzen. Die zijn, met uitzondering op sociale koop, landelijk vastgesteld. 30 procent sociale huur van het totaal, met een huurprijs van 900 euro per maand. En het overige deel van betaalbare huur kan dan worden ingevuld door middenhuur, 1.185 euro per maand. Sociale koop 343 duizend euro koopprijs. En betaalbare koop 405 duizend. Dat zijn de prijsgrenzen van 2025. En dat zorgt ervoor dat maximaal 34 procent in de vrije sector kan worden ontwikkeld, boven deze prijsgrenzen. Er zijn nog 2 overige wijzigingen. De kosten van het openbaar gebied zijn geactualiseerd, op basis van de nieuwe plannen. En een optimalisatie die heel erg heeft geholpen met de haalbaarheid van het resultaat wat we u presenteren, is de efficiëntere parkeeroplossing onder fase 3. Dit was voorheen een tweelaagse parkeerbak, onder de bebouwing. En door deze losstaand van de bebouwing te maken en natuurlijk te ventileren, heeft het tot een hele grote kostenbesparing in het plan geresulteerd, waardoor het ook financieel haalbaar wordt. En dan nog de conclusie. Deze scopewijziging, de gewijzigde uitgangspunten, en het onderzoek naar die optimalisaties hebben geleid tot een haalbaar plan. En we hebben als projectteam een duidelijker beeld gekregen van wat de bewoners willen binnen Dordrecht, en specifiek de Middenzone, maar ook wat aantrekkelijk is voor de markt. Dit helpt ons om de verkoop van de eerste fase in het plangebied voor te bereiden. Daarnaast loopt de prognose 2025. Volgende week begint de accountant met de controle. En deze zal begin juli hopelijk ook worden vastgesteld. En er wordt gewerkt aan een PEX, oftewel parkeerexploitatie voor de publieke garage in het gebied, zodat ook de bouw van die garage, die randvoorwaardelijk is, voor de woningbouw kan worden gestart. En er wordt nog onderzocht of deze parkeergarage ook voldoende ruimte biedt om de parkeeroplossing onder fase 3 terug te brengen naar eenlaags. Dit zal nog een extra grote besparing in het resultaat van de grondexploitatie opleveren. En er wordt onderzocht de kavel M, waar maatschappelijke voorzieningen kunnen komen, wat daar een goede invulling zou zijn, gezien de locatie.

De voorzitter: Hartelijk dank voor deze presentatie. En het is niet mijn ding, maar ik snap het aardig. Wie heeft er vragen over deze? Ik zie al drie, vier, vijf, zes vragen. U komt allemaal aan de beurt. Mijnheer Hartmeijer, u mag als eerste.

De heer Hartmeijer: Dank, voorzitter. In het oude plan werd er nog gesproken over een mobiliteitsplan, specifiek voor deze omgeving, vanwege de complexiteit, belangrijke instellingen, woningen bij elkaar. Dat zou echt een voorwaarde moeten zijn, werd er toen gezegd, om hier te gaan bouwen. Wat is er met dat mobiliteitsplan gebeurd, is mijn vraag eigenlijk.

De voorzitter: Die sparen we even op. We gaan even wat vragen verzamelen. Mijnheer Van der Meer?

De heer Van der Meer: Een paar vragen. Over de aparte businesscase voor de parkeergarage, daardoor wordt de grondexploitatie positiever. Is die businesscase parkeergarage naar verwachting ook positief, of is het het inruilen van het ene tekort voor het ander? Dat is vraag één. Twee, er werd aangegeven dat de betaalbare bouw, dat is voor een deel sociale huur. De andere categorieën waren eigenlijk drie categorieën, die verder betaalbaar zijn. Maar daar is geen percentageverdeling van gegeven. Is die er wel? Kan daar iets over gezegd worden? En ten slotte, als u het heeft over optimalisatie van dat woningbouwplan, wat is dan optimalisatie? Dat klinkt als een technische term, of zit daar ook een politieke keuze in?

De voorzitter: Ik denk dat we toch maar even stoppen bij deze vier vragen. Die eerst beantwoorden en dan weer verder gaan. Ze komen misschien nog ingewikkelder. Maar heeft u allemaal scherp, alle vier? Het begon met de vraag, wat is er van het mobiliteitsplan eigenlijk anders van het oude naar het nieuwe plan en wat ervan over is? Moet ik ze nog even herhalen?

De heer Van Oosterhout: Nee, ik heb ze meegeschreven.

De voorzitter: U heeft ze. Ik laat aan u hoe het verdeelt om te beantwoorden. Wie mag ik als eerste ... Mijnheer Van Oosterhout.

De heer Van Oosterhout: Ik zal proberen een eerste antwoord te geven. Dat mobiliteitsplan, daar zijn we verder met name met het ziekenhuis nog mee in gesprek geweest. Dat wordt ook voor het plan zelf gemaakt. Een ding is zeker, voor de vergunningaanvraag van het nieuwe plan is er weer een mobiliteitsplan nodig, wat onderbouwt hoeveel parkeerplaatsen dat je nodig hebt. Dat komt nog. En door degene die straks het plan gaat maken, moet dat gemaakt worden.

De voorzitter: Dan over de GREX en de businesscase van de parkeergarages, of die dan ook positiever is? Ik praat het wel vol hoor, dan kunnen jullie even nadenken.

Mevrouw Op de Laak: Zoals aangegeven, komen we later nog terug op die parkeerexploitatie. Die zal dan ook aan u voor worden gelegd. Daarin zitten heel veel verschillende knoppen en variabelen. En die moeten gewoon echt nog nader worden uitgewerkt. En op voorhand ga ik geen uitspraak doen over de businesscase. Sorry.

De voorzitter: Een doorvraag.

De heer Van Oosterhout: En wat er misschien belangrijk nog bij is om te melden, kijk, op het moment dat we hem nu met alle variabelen, die we kennen, zo aan u voorleggen, dan is hij net niet positief. We zijn echter in gesprek om aan een aantal van die knoppen te kunnen draaien, zodat het op moment dat we hem aan u voorleggen dat wel positief zou moeten kunnen zijn. Daar werken we op dit moment hard aan.

De voorzitter: Dan gaan we naar de volgende vraag, percentageverdeling, et cetera.

Mevrouw Baaijens: De verdeling. Het is inderdaad zo dat er geen onderscheid is gemaakt binnen het overige betaalbaar programma. Er is rekening gehouden met 30 procent sociale huur en twee derde betaalbaar. Onder de waardering van de grondexploitatie zit een differentiatie binnen die typologieën. Maar gezien de lange doorlooptijd van dit project willen we ons niet per segment vastpinnen. Maar een gedifferentieerd programma ligt eronder.

De voorzitter: En dan de vierde vraag, de optimalisatie van het plan.

Mevrouw Op de Laak: Ik had inderdaad optimalisatie woningbouwprogramma opgeschreven, maar ik was even kwijt ...

De heer Van Oosterhout: Zo'n optimalisatie is dat je kijkt in zo'n ... Kijk, toen we zagen wat de vertraging was geweest, was de GREX negatief. We hebben vervolgens gekeken hoe dat die positiever gemaakt kan worden. Daar heb je een aantal maatregelen voor nodig. En dat zijn die optimalisaties. Bijvoorbeeld inderdaad de herziening van dat programma is dan een optimalisatie geweest. Bijvoorbeeld het toevoegen van kavel M, want die zat eerst helemaal nergens, is een optimalisatie geweest, want daar zit een waarde aan. Het anders vormgeven van een parkeerbak in fase 3, die je net al verteld hebt, is een optimalisatie, want dat maakt je plankosten gewoon goedkoper. Het verlengen van de toegang van de parkeergarage voor de nieuwe parkeergarage, die zat eerst onder een hele grote toren. U kunt zich voorstellen dat dat hartstikke duur is. Op het moment dat we die nu een beetje verleggen, dan wordt die toren goedkoper. Dat is een optimalisatie. En uiteindelijk zijn dat natuurlijk politieke keuzes. Want bijvoorbeeld zo'n programma, daar kunt u natuurlijk met zijn allen nog iets van vinden. Alleen op het moment dat dat wijzigt ten opzichte van wat we nu voorstellen, zitten daar natuurlijk wel financiële consequenties aan.

De heer Van der Meer: Een vervolgvraag.

De voorzitter: Een kleine doorvraag mag, maar dit is natuurlijk niet het beslispunt wat nu op zich voorligt. Maar als het een kort antwoord kan, dan mag de vraag nu ook.

De heer Van der Meer: Ik begrijp dat u met optimalisatie bedoelt, financiële optimalisatie van de GREX.

De heer Van Oosterhout: Ja.

Mevrouw Baaijens: Ik wil daar wel een kleine nuancering in aanbrengen. Er is ook gekeken naar wat er past op deze plek. Er is niet gekeken naar, wat levert het meest op? Maar wat is ook een geschikt differentieerprogramma, zodat een partij dat ook durft te ontwikkelen, dat er niet te veel risico's in zitten en dat er voldoende vraag is vanuit de gemeente.

De voorzitter: Dan gaan we naar de heer Katif, met de volgende vraag.

De heer Katif: Dank u wel. Een vraag, voorzitter. Want ik zie alweer een aantal vragen. Ik ben in mijn eentje. Wat ik ook gelezen heb, is dat het risicoprofiel stijgt met een kleine ton en de vermogenspositie van het grondbedrijf verslechtert met 200 duizend euro. Mijn vraag is, wat betekent het eigenlijk voor andere projecten in de portefeuille van het grondbedrijf?

De voorzitter: En we gaan meteen de volgende vraag meenemen. Die extra ton, wat betekent dat voor het grondbedrijf? En dan de heer Gündogdu van Op Ons Eiland.

De heer Gündogdu: Voorzitter, dank u wel. Eigenlijk een beetje aansluitend. We lezen in deze raadsinformatiebrief dat het juridisch proces loopt nog steeds. En eigenlijk is dat ook een stukje onzekerheid, waarvan we op voorhand niet weten wat voor financiële risico's dat zou kunnen opleveren. Financieel, maar ook de voortgang van het project. Kunt u dat misschien nog nader duiden? Ik durf geen bedragen te noemen, omdat dat geheim is. Ik ben wel benieuwd wat de consequenties mogelijk ook voor het grondbedrijf zijn. En een andere vraag is dat wij in het verleden, toen deze plannen werden gepubliceerd, heel veel kritiek hebben gekregen van zowel het ziekenhuis als van de gebruikers van het Gezondheidspark, de Sportboulevard. Want die hadden zoiets van, u heeft ons niet meegenomen in de plannen, met name als het gaat om parkeren, maar ook de plannen over de hele ontwikkeling van de wijk. Hoe staat het daar nu mee?

De voorzitter: We hebben weer drie vragen bij elkaar. We gaan eerst naar de vraag van Beter voor Dordt, positie grondbedrijf met die andere risicoprofielen.

De heer Uysal: Voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Uysal.

De heer Uysal: Ik had eigenlijk ook vragen in dezelfde lijn. Is het goed als ik die dan ook stel? Dan kan dat meteen integraal worden beantwoord.

De voorzitter: Prima. Dat lijkt me handig. Mijnheer Katif, even stil. Mijnheer Uysal.

De heer Uysal: Ik zeg daar maar niks over, voorzitter. In het raadsvoorstel wordt de juridische procedure als het grootste risico aangemerkt. Ik zou inderdaad ook wat meer toelichting daarop willen van, wat betekent dat voor de voortgang en het risico van de gebiedsontwikkeling? En eigenlijk ook het worstcasescenario, we hebben een positieve uitspraak gekregen in de bodemprocedure, maar wat als de gemeente deze procedure verlies? Wat betekent dat dan voor de voortgang en voor andere ontwikkelingen in dit project? Over de financiële dekking en het weerstandsvermogen, inderdaad, wat betekent die 2 ton verslechtering van de vermogenspositie van het grondbedrijf? Maar er wordt ook gezegd dat de algemene reserve van het grondbedrijf momenteel niet voldoende is om alle risico's af te dekken. En dan vraag ik me af, hoe risicovol is dat dan? Tot zover even, voorzitter.

De voorzitter: Vind ik ook wel even genoeg. We gaan naar deze vragen.

Mevrouw Baaijens: Het risicoprofiel verslechtert inderdaad met een ton. Dat is in de hele portefeuille van grondzaken niet veel. En het weerstandsvermogen, het wordt heel technisch om al die plussen en minnen tegen elkaar af te wegen, die verslechtert met 2 ton. Feit is dat de algemene reserve niet voldoende is om alle risico's in alle grondexploitaties momenteel, met een ratio van het weerstandsvermogen, waar we eigenlijk mee rekenen, gedekt kunnen worden. Hier is ook in de Perspectiefnota weer een claim neergelegd, om die aan te sterken. Dit project is in de grote getallen niet veel, maar de algemene reserve is niet voldoende om alle risico's in de hele portefeuille af te dekken.

De voorzitter: En dan was er nog de vraag, wat zijn de gevolgen bij het worstcasescenario, in het slechtste geval?

De heer Van Oosterhout: Over het algemeenheid in de juridische procedure, daar zou ik heel graag heel veel over willen vertellen, maar dat is in de openbaarheid een beetje lastig, ook met alle effecten die daarbij horen. Maar volgens mij is het college graag bereid om daar een keer in een besloten sessie verder u over bij te praten. Als die behoefte er is, dan horen we het graag.

De heer Katif: Voorzitter, het antwoord is ja.

De voorzitter: Dat de behoefte er is. Sorry. Ik denk, waarom gaat u vragen beantwoorden? En dan nog de kritiek van ziekenhuis en Sportboulevard, of kan daar ook niet meer over gezegd worden nu?

Mevrouw Op de Laak: Met beide partijen lopen gesprekken. We hebben ook binnen het project een omgevingsmanager aangesteld, die contact onderhoudt met deze partijen. Ik denk dat een belangrijk onderdeel is dat wij ook de parkeergarage loskoppelen en zelf willen ontwikkelen en beheren, waardoor we ook grip houden op de tarieven die gesteld worden. En dat geeft hun wel enig comfort, al zijn ze nog niet helemaal mee en zullen de plannen nog verder uitgewerkt moeten worden. En zoals eerder gezegd, ook een onderdeel is tariefstelling. En die moet gaan landen in die parkeerexploitatie.

De voorzitter: Zijn uw vragen beantwoord, mijnheer Uysal? Dan gaan we naar een volgende setje vragen. Begin ik weer even daar. Kom ik vanzelf weer daar. Heer Klerk, CDA.

De heer Klerk: Dank u wel. Ik heb een heel klein setje. Ik heb een vraag. De parkeergarage is een aparte exploitatie. Daar zien we hier heel weinig van terug. Waar ik wel benieuwd naar ben, is of de tijdlijnen wel een beetje parallel lopen? Dat zodra er gebouwd wordt of mensen bij hun huis willen komen, dat ze de auto alvast kwijt kunnen. Dat is heel praktisch. Ik ben benieuwd of dat gewaarborgd is. En ik had ook als vraag, dat kavel M, de maatschappelijke voorziening die er zou komen, er staat nu als laatste bullet point dat dat nog onderzocht moet worden. Daar is nog helemaal geen richting in of niks over te zeggen?

De voorzitter: Dank u wel. Dat zijn twee vragen. Dan sla ik u heel even over. Ga ik naar de heer Damen.

De heer Damen: Dank u, voorzitter. In het programma zijn nu meer sociale woningen opgenomen. Sociale huurwoningen zijn doorgaans kleiner dan de gemiddelde woning. Helaas nog steeds minimaal 70 vierkante meter. Dat vind ik aan de hoge kant. Maar doordat de sociale huurwoningen kleiner zijn, nemen ze minder bouwvolume in. Is er een mogelijkheid om het aantal woningen te verhogen, omdat er meer kleinere woningen in het plan komen?

De voorzitter: We gaan weer met dit setje vragen aan de slag. Loopt de bouw van parkeergarages en woningbouw een beetje parallel, kavel M en is er meer woningbouw mogelijk?

Mevrouw Op de Laak: Allereerst op de vraag of de parkeergarage en de woningbouw dat inderdaad een beetje parallel loopt. Voorwaarde voor de ontwikkeling is dat de nieuwe parkeergarage beschikbaar is, zodat daar inderdaad geparkeerd kan worden door een eerste fase. Sowieso, maaiveld parkeren moet uiteindelijk natuurlijk ook gaan landen in de parkeergarages. En daarvoor kunnen die fases van de woningbouw pas dan ook gerealiseerd worden. Dat wordt inderdaad op elkaar afgestemd. Met betrekking tot kavel M, daar is een maatschappelijk of commercieel maatschappelijk programma mogelijk. Er is nog geen partij in beeld. Maar er is nu wel een deelprojectmanager bezig om daar gesprekken over te voeren en te kijken wat daar passend en mogelijk is, binnen dat kavel. En ook te kijken in welke fase dat dan wordt meegenomen, of dat gelijk op kan lopen met bijvoorbeeld de woningbouw van de eerste fase.

Mevrouw Baaijens: En dan de laatste vraag met het aantal woningen. Er is reeds een vastgesteld bestemmingsplan. Daarin is al de 10 procent uitzonderingsregel toegepast. Zonder dat we het omgevingsplan zouden wijzigen, willen we vasthouden aan die 720 woningen.

De voorzitter: Er zijn nog genoeg mensen met vragen. Ik begin weer even bij de heer Uysal, van GroenLinks.

De heer Uysal: Dank, voorzitter. Ik snap dat gedeelte over bijdrage per woning niet helemaal, want dat lijkt alsof het tegenstrijdig is in het raadsvoorstel. Aan de ene kant wordt nu gekozen om geen bijdrage per woning op te nemen in de grondexploitatie, ten behoeve van de parkeerexploitatie. Maar er wordt wel gezinspeeld op dat er later een mobiliteitsfonds komt en dat dan die toerekening anders eruit kan komen te zien. Hoe zit dat in elkaar? Wordt er geen bijdrage per woning gerekend voor nu? En waarom wordt dan voor die route gekozen? En kan daar dan later een andere berekening in terecht komen? En wat gebeurt er dan als die parkeerexploitatie niet rendabel is, als dat tegenvalt? Moet de gemeente dan alsnog bijspringen? En wordt er dan wel een bijdrage per woning gevraagd? Graag wat meer duidelijkheid daarover.

De voorzitter: Zullen we die maar meteen doen, want dat waren vier vragen in één.

De heer Van Oosterhout: Ik zal er proberen één antwoord op te geven. We hebben nu geen bijdrage per woning, omdat het gewoon geen beleid is binnen de gemeente, op dit moment. Wat belangrijk is, is dat die mensen die daar moeten gaan parkeren, die betalen daarvoor, hetzij met een abonnement, hetzij met gewoon tarief in die parkeergarage. En dat zorgt dat die parkeerexploitatie op een gegeven moment goed genoeg wordt. En dat is een van die knoppen die ik net ook benoemde natuurlijk, je kijkt naar het parkeertarief, waar ook al besluiten over genomen zijn, dat er een ingroeimodel komt. Dat passen we op dit moment gewoon toe. Op het moment dat die parkeerexploitatie er komt, zijn die tarieven voor ons belangrijk, om bij u uiteindelijk een businesscase voor te kunnen leggen. Hoe gaat dat later, op het moment dat er nieuw beleid komt? Stel dat er een beleid aangenomen wordt om wel een afdracht per woning te doen, dan is dat stadsbreed. En dan worden gewoon alle GREX'en tegen het licht gehouden van, dat is een vorm van nieuw beleid. Net zoals dat we als u ineens besluiten zou nemen over de Woonvisie, waarin ook weer een ander woonprogramma overal doorgevoerd moet worden. Als dat soort besluiten genomen worden, dan worden die in de GREX'en verwerkt. En dat is gewoon de jaarlijkse herziening van de GREX.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Laban, van de ChristenUnie.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. ChristenUnie/SGP. In de presentatie heeft u gezegd dat het resultaat wordt negatiever, waardoor vertraging plankosten, indexatie en extra kosten geluidsscherm. Dat begrijp ik. Maar volgens mij is het toch ook zo dat door de tijd ook de prijzen van de woningen omhoog gaan. En in hoeverre is daar een relatie in? Op de tweede pagina wordt gezegd van 61 naar 66 procent betaalbare woning. Is dat dan inclusief of exclusief die 100 extra sociale woningen van de Spuiboulevard? Dan staat op diezelfde ook, rekening houden met de nieuwe parkeernormen van de CROW 2024. Kunt u even in een paar zinnen aangeven wat de verschillen zijn tussen die 2? Er wordt nu aangegeven, er zijn nieuwe parkeernormen. Maar wat houdt dat dan in? En de laatste had ik ... U zei, dat onderzoek naar verdere optimalisatie parkeren fase 3 naar eenlaags. Volgens mij zei u in uw toelichting, dat komt ten goede van de GREX. Maar parkeren werd apart ... Dat komt dan toch niet op de grondexploitatie? Die begreep ik ook niet helemaal.

De voorzitter: Alleen de eerste vraag, misschien snappen ze hem daar wel, maar wilt u die nog even herhalen? Over de relatie tussen geluidsschermen en de prijs van woningen.

De heer Laban: Er wordt hier gezegd dat het resultaat negatiever werd, omdat de plankosten omhoog gingen. Maar door de tijd is de verkoopwaarde van de woningen ook omhoog gegaan. En hoe zit daar de relatie in?

De voorzitter: Dank u wel. Dan is het nu aan de mensen die weer alle antwoorden gaan geven.

Mevrouw Baaijens: Inderdaad, de kosten zijn duurder geworden. Bij de vorige prognose is vastgehouden aan het plan met de marktpartij. Daarin stonden de grondopbrengsten vast en de kosten zijn geïndexeerd, omdat daar een contract onder lag.

En eigenlijk hebben we op basis van de nieuwe tijd en ook de nieuwe uitgangspunten, met bijvoorbeeld die 100 extra sociale huurwoningen en 66 procent betaalbaar, de nieuwe grondopbrengsten uitgerekend. Die liggen lager dan het oorspronkelijke plan, door die meer sociale huur en betaalbaar. Die 100 procent extra sociale huur. Er zaten oorspronkelijk 108 woningen in het plan. Dat is 15 procent. En die 100 zijn erbij opgeteld, waardoor het nu 30 procent van het plan is, van het totale programma. 208 woningen van 720. Wat zeg je? De parkeernormen, daar durf ik me eigenlijk niet aan te branden wat precies die reducties zijn. CROW wordt elk jaar vastgesteld. Ik weet wel dat dat heeft gescheeld in de normen.

De heer Van Oosterhout: Voorzitter, als ik mag? Kleine aanvulling erop. Dat is natuurlijk net door de raad vastgesteld. Die normen zijn gewoon een beetje naar beneden aangepast.

Mevrouw Op de Laak: Dan de laatste vraag over fase 3, parkeren, en de relatie daarmee tussen GREX en PEX. Het grote verschil is dat voor de meeste woningen in de Middenzone er geparkeerd zal worden in de centrale parkeergarage. Alleen voor een aantal woningen in fase 3 zal dat binnen het bouwblok van fase 3 gebeuren. Daarmee is dat ook los van die parkeerexploitatie, want die betalen niet voor een abonnement of iets dergelijks.

De voorzitter: Ik zie dat alle vragen naar tevredenheid zijn beantwoord. Gaan we naar de heer Noldus van de VVD.

De heer Noldus: Voorzitter, dank u wel. Het gaat al een aantal keren over parkeren, en dat die nu uit de grondexploitatie gehaald is. En ik ben toch nog wel benieuwd wat dan de argumentatie is om die in dit geval nu uit de grondexploitatie te halen, terwijl hij daar eerder in zat. En naar mijn gevoel, ook bij aantal binnenstad projecten, bijvoorbeeld wel onderdeel is van een grondexploitatie van een gebied wat we hebben. Ik ben benieuwd naar de argumentatie. Dat is de eerste vraag. Tweede is, het is net ook al even gegaan over met betrekking tot parkeren. En vooral de discussie over een aantal maatschappelijke tarieven die we eerder ook gehad hebben in de raad. Denk ook aan de Sportboulevard, de sporters en de bezoekers van het ziekenhuis. Het ging net al even kort over de afstemming met het ziekenhuis. Ik ben benieuwd of daar ook de afstemming loopt, of daar iets over te zeggen is, over de rol die het Albert Schweitzer ziekenhuis heeft om voor medewerkers parkeervoorzieningen te realiseren en te faciliteren in een dergelijke ontwikkeling. Of dat onderdeel is van deze voorziening, in dit gesprek, of dat het iets is dat het ziekenhuis op een andere manier denkt in te gaan vullen. Heb ik nog een tweetal vragen, voorzitter. Eentje gaat ook over de tunnelbak, die uit de grondexploitatie gehaald is. En ik kon onvoldoende inschatten uit het verhaal, maar ook uit de grondexploitatie zelf of dat terecht is dat dat alleen toegerekend wordt aan de parkeergarage. Die wordt nu uit de grondexploitatie gehaald, terwijl mijn beeld, maar dat is op basis van het vorige plan, toch is dat die tunnelbak ook nodig is om gebiedsontwikkeling mogelijk te maken. En is het dan wel terecht dat we hem hier helemaal uit de grondexploitatie halen en volledig overzetten naar de parkeerexploitatie? Daar ben ik wel benieuwd naar, hoe dat zit.

En voorzitter, de laatste vraag, ik ben wel benieuwd naar, want dat heb ik niet uit de grondexploitatie zelf kunnen halen, de impact van het verruimen van het aantal sociale huurwoningen, wat daar dan direct de impact van is op de grondexploitatie? Er wordt wat geplust en gemind, maar deze specifieke som is niet terug te herleiden vanuit de wijzigingen die zijn doorgevoerd. Die vier vragen, voorzitter.

De voorzitter: Ik heb ze alle vier. Waarom is parkeren uit de GREX gehaald? Is het gesprek over de medewerkers van het Albert Schweitzer ziekenhuis ook onderdeel van het gesprek met het ziekenhuis? De dan verder nog de tunnelbak en meer sociale woningen, wat is de impact op de GREX? Het woord is weer aan jullie.

De heer Van Oosterhout: Parkeren uit de GREX komt eigenlijk voort uit, u heeft er al een paar keer aan gerefereerd, de bezwaren die er voorheen waren van het ziekenhuis, van de mensen van de Sportboulevard, om dat als gemeente zelf te blijven doen. Dat willen we nu inderdaad doen. Daarmee wordt het een vastgoedontwikkeling en wordt er een parkeerexploitatie en een vastgoedexploitatie bij gemaakt. Die PEX komt straks uw kant op. Dat is de reden waarom dat dat op die manier gebeurt.

De heer Noldus: Voorzitter, mag ik daar gelijk een vraag op stellen? Want ik snap dat uitgangspunt en de reden en argumentatie in het besluit om dat als gemeente te gaan doen. Maar is dat dan altijd in het geval van een gemeentelijke garage, dat je dan niks in de grondexploitatie kan meenemen? Is dat dan ook bij gebied Spuiboulevard, bijvoorbeeld, waar de Spuihavengarage wordt opgetopt, niks in de grondexploitatie daarvan meegenomen?

De heer Van Oosterhout: Sterker nog, die wordt gesloopt en nieuw gebouwd. Maar dat zit ook inderdaad niet in de grondexploitatie. Daar komt ook een aparte PEX voor. Dat is een eigen onderdeel daarvan.

Mevrouw Baaijens: Dat komt mede ook door de doorlooptijd van een grondexploitatie, die het mag hebben. Die parkeerexploitatie loopt veel langer. De abonnementsvormen bijvoorbeeld mag je niet in een grondexploitatie opnemen.

De heer Van Oosterhout: Rol ASz, daar zijn we mee in gesprek. Ik weet niet wat ik er nog meer over zou moeten ...

De voorzitter: Of ook het parkeren van de medewerkers daar een onderdeel van is?

De heer Van Oosterhout: Jazeker.

Mevrouw Baaijens: De tunnelbak hebben we binnen het projectteam bekeken. Dat is echt de tunnelbak als toerit naar de parkeergarage, vanaf de openbare ruimte. Echt dat onderdeel is eruit gehaald. Dat is ook geen keuze. Dat is een wettelijke verplichting, omdat die echt behoort tot de parkeergarage. Mag hij ook niet in de grondexploitatie meer worden opgenomen, bij het loskoppelen. Ik kan inderdaad het financieel effect van het ophogen van sociale huur schriftelijk toesturen. Het was wel het kader wat we vanuit de Spuiboulevard hadden. Dat hebben we zo meegenomen.

De voorzitter: Dat zien we dan als een toezegging, dat het wordt toegestuurd. Zijn er nog meer vragen? Genoeg. De heer Van der Meer van GroenLinks. En daarna de heer Katif van Beter voor Dordt.

De heer Van der Meer: Er wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om die parkeergarage eenlaags te maken. Waar hangt dat van af of dat kan of niet, van wat voor soort dingen?

Mevrouw Op de Laak: Dat is afhankelijk van de beschikbaarheid in de centrale parkeergarage. Op het moment dat daar voldoende parkeerplaatsen zijn en we helemaal uitkomen in de parkeerbalans en afspraken met partijen, is het misschien mogelijk om een aantal van de parkeerplaatsen uit fase 3 ook nog onder te brengen in de openbare parkeergelegenheid. Als dat niet zo is, dan houden we vast aan het plan wat nu voorligt. Er is geen rekening gehouden in de GREX, zoals hij voorligt, met die aanpassing. Kunnen we die aanpassing wel doen, dan zou het echt een positief effect hebben op deze GREX.

De voorzitter: De heer Katif van Beter voor Dordt.

De heer Katif: Dank u wel, voorzitter. Ik had meer een nieuwsgierigheidsvraag. Er wordt in het stuk een aantal keren even verwezen naar een aparte parkeerexploitatie voor de realisatie van een openbare parkeergarage. De raad heeft in oktober vorig jaar een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld. Dan ben ik echt benieuwd wanneer eigenlijk het vervolg daarop is?

Mevrouw Op de Laak: We streven ernaar om net voor de zomer in de stuurgroep de parkeerexploitatie voor te kunnen leggen, zodat die direct na de zomer eigenlijk aan u kan worden voorgelegd.

De heer Katif: Een vervolgvraag, voorzitter. Er wordt ook tevens in de toekomstige parkeerexploitatie, de PEX genaamd ... De raad moet nu al instemmen met een grondexploitatie, zonder eigenlijk een volledige onderbouwing, want die is er niet. Volledig. Ik kan ook wel zeggen waarom. Anyway. De vraag is, is dit niet een stapeling van besluiten, zonder dat hele integrale, financieel kader waar we het nu over hebben? Of ben ik onduidelijk met mijn vraagstelling?

De voorzitter: We houden het wel technisch, want de ... De inleiding was niet technisch. De vraag is technisch, maar de inleiding niet. We gaan naar het antwoord.

De heer Van Oosterhout: Dan probeer ik hem technisch te beantwoorden. Kijk, wat wij niet voor niks in dit stuk hebben gesteld, is dat we ervan uitgaan dat we u een PEX aan kunnen bieden die niet hartstikke negatief is. En dat is natuurlijk wel belangrijk in de afweging die u bedoelt. En eigenlijk meer mensen hebben dat al aangegeven, als je nu een negatief iets uit die GREX haalt waardoor die positief wordt en we komen straks met nog een heel negatief verhaal, dan snap ik dat we een ander gesprek hebben. Precies.

De voorzitter: Ik wil eigenlijk naar een afronding toe, tenzij er nog hele prangende vragen zijn. Schriftelijk kunt u ze ook altijd nog stellen natuurlijk. En we moeten ook even nagaan eigenlijk eerst, is er voldoende informatie verzameld om ofwel naar oordeelsvormend of naar een hamerstuk over te gaan? Maar is er nog meer behoefte aan beeldvorming? Ik denk het niet. U kunt het wel schriftelijk, toch? Scheelt weer een vergadering. Maar we moeten wel even nagaan, wat is er nog over van de politieke vragen die al door partijen waren ingediend? En dat waren vragen van de VSP. Het loskoppelen van parkeergarage en tunnelbak, wat betekent dat voor de tarieven voor de medewerkers van het ziekenhuis? Dat is natuurlijk nu nog niet beantwoord, maar die vraag blijft staan. Dat was een technische vraag. Dat komt in de PEX mee. Die komt ook. Van SP, wat gebeurt er met de parkeervraag die nu bestaat op grond waar het project moet komen? Wat voor afspraken zijn met het Albert Schweitzer? Dat komt dan daar ook in mee. En waarom zijn er niet meerdere scenario's geformuleerd, met alternatieve woontypeverdeling, met daarbij de eventuele meerkosten? Dat heeft waarschijnlijk te maken dat we nu eigenlijk maar over twee dingen beslissen, het aantal sociale huurwoningen en het twee derde betaalbare programma. En de rest dat volgt nog.

De heer Hartmeijer: Voorzitter, ik ben een beetje aan het worstelen, niet letterlijk, want er zit een geheim document bij waar ik niks over kan zeggen. En dat raakt natuurlijk ook aan die vraag. Mijn vraag is eventjes, hoe gaan we nu verder?

De voorzitter: Dan zullen we zo even kijken of we ook nog oordeelsvormend moeten, en dat moet dan eventueel besloten, of dat dit een schriftelijke afhandeling krijgt. Dat besluiten we dan zo. VSP, een politieke vraag, die 30 procent sociale woningbouw. En u geeft aan, dat geeft een vertekend beeld. Is die vraag voldoende beantwoord, of gaat die nog mee naar een volgende ronde, schriftelijk of zo? Ik kon het niet goed verstaan.

De heer In 't Veld: Die 30 procent is natuurlijk wel genoemd, maar wij hebben daar een andere mening over. Wij willen natuurlijk, wat dat betreft, meer. Want die 30 procent wordt alleen maar gehaald, omdat je, hoe heet het, 100 woningen van de Spuiboulevard erbij betreft.

De voorzitter: Dat klopt. Dat was het communicerende vat. Eigenlijk wilt u daar nog een discussie over met de ... Fractie van Waardhuizen, die bestaat niet meer. Dan is de vraag ook weg. Maar dat is eigenlijk dezelfde. Komt heel erg in de buurt van die andere vraag. Dan is het de vraag hoe we verdergaan? Er is wel genoeg informatie verzameld om ons beeld te vormen. Dan is nu de vraag, is er nog een oordeelsvormende bespreking gewenst? En dan moeten we ook meewegen dat er sowieso al politieke vragen zijn. En dan kunnen er eventueel nog aan toegevoegd worden. Graag even een beetje een hand omhoog als het een vervolg oordeelsvormend gewenst is. De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Even een tijdpad vraag. Wanneer is er zicht op die parkeerexploitatie, op de PEX? Want dat weegt, denk ik, wel mee, voor sommigen in elk geval, in de beoordeling van de GREX.

Mevrouw Op de Laak: Zoals ik net aangaf, is dat net na de zomer verwacht. Pas in de raadsvergadering van september of oktober zal die aan u worden voorgelegd.

De heer Van der Meer: En wij moeten eerder hierover beslissen?

Mevrouw Op de Laak: Ja.

De voorzitter: Ja, omdat dit slechts over die woningverdeling gaat van sociale woningbouw en sociale huurwoningen. Eigenlijk beslis je hier maar over twee zaken, en de rest komt daarna nog. Tenminste, zo heb ik hem ... De heer Noldus.

De heer Noldus: Voorzitter, we hebben wat vragen gesteld over de impact van vooral het verschuiven van parkeren naar de parkeereexploitatie. Daar gaan we nog wel even induiken. Maar zoals het zich nu laat aanzien, en vooral de impact op het onderscheid tussen bewonersparkeren en maatschappelijke functies en andere gebruikers, dat verwachten we daarin terug te zien. En dat willen we ook dan heel scherp bespreken. Voor ons geen reden voor oordeelsvorming op dat punt, op dit moment.

De voorzitter: U geeft aan, u wilt wel in een later moment over die andere onderdelen weer een bespreking, maar niet over deze onderdelen. Wie wil daar nog wel een oordeelsvormende vergadering over? Ik zag, VSP wil dat. Verder nog? U ondersteunt dat.

De heer Laban: Ik sluit me aan bij mijnheer Noldus.

De voorzitter: U ondersteunt dat niet. We hebben twee partijen die dat willen. Dan gaan we dat niet doen.

De heer Katif: Voorzitter.

De voorzitter: U krijgt nu het woord.

De heer Katif: Ik had een vraag, die is nog niet ... Ik zou in ieder geval bijna zeggen, ik sluit me aan bij de Verenigde Senioren Partij, maar dan heb je in ieder geval even een ...

De voorzitter: Drie partijen hebben dan bij deze gevraagd om een oordeelsvormende vergadering. Dan komt er ook een oordeelsvormende vergadering.

Mevrouw Van Herwijnen: Voorzitter.

De voorzitter: Er komt een oordeelsvormende vergadering. En nu gaan we verder, moeten we dat dan besloten doen, zodat ook die vragen daar besproken kunnen worden? Of doen we het openbaar, zodat in elk geval die vraag niet besproken kan worden? Dan maar even besloten. Dan kunnen we alles in één keer pakken.

De heer Damen: Voorzitter, het gaat hier om het uitspreken van een politiek oordeel over iets. En dan moet je maar een knip maken tussen een besloten en een niet besloten gedeelte.

De voorzitter: We gaan nu in elk geval voor een oordeelsvormende vergadering, omdat drie partijen aangeven, dat willen we. Dat is genoeg. Dat gaat door. En die wordt gedeeltelijk of geheel besloten. Dat laten we dan even aan de griffie over.

Mevrouw Vermeulen: Ik was onder de indruk dat beslotenheid ook wel op een technisch vraagstuk toezag.

De voorzitter: Maar dan pakken we er dan maar bij, want dan pakken we misschien een klein stukje technisch besloten.

Mevrouw Vermeulen: Dat zijn dan twee commissievergaderingen.

De voorzitter: Dat kan toch in een keer? Is toch een beetje ...

De heer Hartmeijer: Voorzitter.

De voorzitter: Een voorstel.

De heer Hartmeijer: Dit doen wij normaal volgens mij niet, maar we gaan nu politiek bedrijven over een geheim stuk? En dan? Ik vind dat een rare figuur. Misschien mis ik iets, maar dat doen wij volgens mij normaal niet. Volgens mij, normaal ligt er toch gewoon een plan waar we in de openbaarheid over politiek beslissen?

De heer Noldus: Voorzitter.

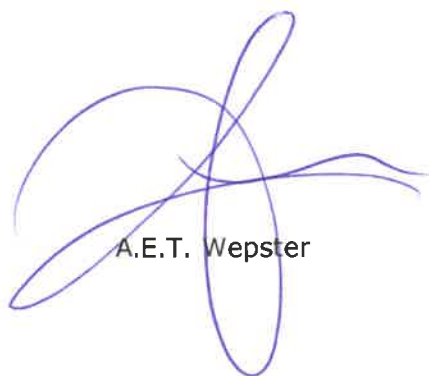
De voorzitter: Wie heeft er een slimme reactie?

De heer Damen: Voorzitter, het verzoek om dit in een openbare vergadering te bespreken, betreft niet het geheim stuk.

De voorzitter: Maar dat was mijn vraag, moet dat ook? Dat gaan we niet doen. We gaan een openbare bespreking doen. En de vraag over het geheime stuk handelen we dan schriftelijk af. Zullen we het zo oplossen? Dan bedrijven geen politiek over dat gedeelte. Moet er dan nog iets? Ik geloof dat we het nu hebben. Wil ik u allemaal bedanken voor de oplettendheid en de interessante vragen. En of u ook alles nog even mee wilt nemen naar de keuken. En u ook allemaal bedankt voor het beantwoorden.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 15 april 2025.

De griffier,



A.E.T. Wepster

De voorzitter,

GA



P.A.C.M. van der Velden