

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT - DORDTSE DINSDAG D.D. 26 MAART 2024

Vergaderzaal 1

2. Vragenhalfuur

Voorzitter: De heer Schalken-den Hartog

Raadsgriffier: Mevrouw Wepster

Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Mevr. Kamphuis (SP)

Dhr. Venderbos-Lambinon (Partij voor de Dieren)

Portefeuillehouders: burgemeester Kolff, wethouder Heijkoop

De voorzitter: Beste mensen, goedenavond allemaal en welkom bij het vragenhalfuurtje van dinsdag 26 maart. Iedereen van harte welkom, hier aanwezig en ook mensen die digitaal meeluisteren. We hebben vandaag twee vragen. Eén vraag over de toeslagenaffaire en één over parkeerschade op het Geldeloze pad. De eerste vraag over de toeslagenaffaire komt van de SP. En mevrouw Kamphuis kan hem goed toelichten. Ga uw gang.

Mevrouw Kamphuis: Dank u wel. Afgelopen vrijdag was wethouder Heijkoop te gast bij Nieuwsuur, waarin hij reageerde op zijn uitspraak dat ambtenaren zich soms een pinautomaat voelen in de zaak rond het toeslagschandaal. Een aantal slachtoffers hebben zich vervolgens bij ons gemeld. Deze uitspraak viel bij hen in het verkeerde keelgat. Ze waren teleurgesteld. Kan de wethouder voor deze mensen aangeven hoe hij deze uitspraak precies bedoelde? En twee, hoe komt het dat wij niet direct in beeld hebben of de mensen die een aanvraag doen wel of geen recht hebben op een vergoeding vanuit de overheid, bijvoorbeeld of zij überhaupt kinderen hebben?

De voorzitter: Kort en krachtige toelichting. Dank u wel. Mijnheer Heijkoop.

De heer Heijkoop: Voorzitter, dank u wel. En vooral ook dank aan mevrouw Kamphuis dat u deze vragen stelt. Want ik begrijp heel goed dat deze vragen bij u opkomen en dat ook toeslaggedupeerden zich hebben laten horen. Verschillende kanten op trouwens. Ik heb ook veel reacties gekregen van toeslaggedupeerden die ook herkennen dat er in de hele hersteloperatie dingen gebeuren die ons minder vrolijk stemmen. En u doelt op een interview dat ik heb gegeven aan de Volkskrant. En de quote die u noemt, was van een medewerker die inderdaad aangaf dat zij zich soms een pinautomaat voelde. En dat is gelegen in het feit dat deze hersteloperatie, die al enkele jaren loopt, die loopt niet goed. Die loopt traag en veel te traag. En heel veel gedupeerde ouders moeten lang op duidelijkheid wachten. En de lengte van die duur brengt frustraties mee en staat ook herstel in de weg. Niet zozeer financieel herstel, maar ook om je leven weer op te pakken.

En drieënhalve jaar geleden hebben we met de staatssecretaris destijds afgesproken dat wij ook een rol zouden vervullen in het herstel van gedupeerden, gericht op dienstverlening en begeleiding. Dat was met name de taak van gemeenten. En dan op een aantal leefgebieden. Op het gezin, op werk, op zorg, huisvesting en ook schulden. Op die zaak konden wij ondersteunen. Wat we nu zien, in het afgelopen jaar is dat verdubbeld. Is dat er steeds meer materiële zaken worden gevraagd. En dat is begrijpelijk voor een deel, omdat mensen zoeken naar waar ze wel voet aan de grond krijgen. En soms vertaalt de frustratie en boosheid zich ook in vraag naar spullen. Maar we hebben ook geleerd dat we de uitvoering heel serieus moeten nemen. En ik krijg in toenemende mate, en niet alleen ik, maar ook vanuit de grote steden Rotterdam, Amsterdam, Almere, Tilburg, allemaal vanuit de uitvoering signalen van, dit gaat echt niet goed. En dan voor een groot deel gaat het helemaal niet over dat wij niet ruimhartig willen uitkeren. Toevallig afgelopen week ook hier in Dordrecht een toeslaggedupeerde, een vader met jonge kinderen, wiens dak we... Gaat over meer dan 10.000 euro. Het dak vervangen. Die kosten we nemen voor onze rekening, omdat we zien dat de gezondheid en veiligheid van dat gezin in het gedrang komt als we daar niet in helpen. We zijn ruimhartig. Alleen wat we ook zien, is dat er steeds meer vragen komen die echt wel heel fors in omvang zijn en geen enkele relatie meer hebben met het herstel en met het schandaal dat heeft plaatsgevonden. En dat brengt mij ook bij de tweede vraag. Bijna 70.000 mensen die hebben zich aangemeld. Daarvan is bekend dat er een heel groot deel, tienduizenden mensen, niet gedupeerd zijn. Dat die zich wel hebben aangemeld, omdat ze dan aanspraak kunnen doen op die brede ondersteuning. En daarmee worden bijvoorbeeld ook hun schulden in de pauzestand gezet. En dat is begrijpelijk. Alleen dat zijn geen toeslaggedupeerden. En uw vraag dat er soms geen kinderen zijn, dat komt heel vaak voor. Dat er geen kinderen zijn of dat er nooit toeslag is terugbetaald. Heel evident. Alleen vanuit het Rijk is men toch heel terughoudend om deze mensen uit het proces te halen. Die mensen kunnen zich dan toch bij ons melden. En op het moment dat is vastgesteld dat mensen niet gedupeerd zijn, dan krijgen wij dat niet te horen. Dat is voor onze medewerker soms ook lastig om dan te bepalen of iemand nog wel of niet rechthebbend is op die brede ondersteuning. Al met al een hele complexe, moeilijke hersteloperatie naar nog veel complexere, verdrietige omstandigheden van de mensen die dit hebben meegemaakt in dit schandaal. Ons hart en onze ondersteuning gaat echt uit naar die zwaar gedupeerden. Maar juist die zwaar gedupeerden zijn nu de dupe van het feit dat deze hersteloperatie volledig is vastgelopen. En juist zij moeten nu extra lang wachten. En de grootste knelpunten zitten vaak in de traumaverwerking, zit hem in de lange doorlooptijd en nu in toenemende mate ook in het feit dat het verdriet en de frustratie van mensen zich steeds meer gaat vertalen naar spullen. En daar heb ik een interview over gegeven aan de Volkskrant. En ik kan me heel goed voorstellen dat die kop bij sommige gedupeerden hard binnenkwam. Ik hoop dat de mensen ook het hele interview hebben gelezen. En daarmee ook kunnen zien wat voor ongelooflijke dilemma's het met zich meebrengt om de zwaarst gedupeerden goed te ondersteunen. En ik ben blij dat u deze vraag gesteld hebt. Binnenkort gaan we weer in gesprek met de staatssecretaris om de hersteloperatie toch weer te verbeteren, juist ook op deze punten. En ik heb ook naar aanleiding van de interviews al wel wat signalen gekregen dat daar zeker weer stappen in gezet worden.

De voorzitter: Dank u wel voor het uitgebreide antwoord. Ik zie nog een vinger bij mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kamphuis: Dank u wel voor het antwoord. Maar waar het om gaat, die mensen die inderdaad zich echt slachtoffer voelen en zijn, vooral zijn, die willen niet alleen spullen, want ze willen hun geld terug. Dat lijkt me logisch, want ze hebben te veel terugbetaald. Maar ze willen ook hun eigen kinderen terug. Misschien kunt u het mee naar het Rijk nemen om dat te bespoedigen.

De voorzitter: Wethouder Heijkoop.

De heer Heijkoop: Voorzitter, mevrouw Kamphuis raakt nu misschien wel het aller verdrietigste deel van dit hele schandaal. Dit staat geregeld op de agenda. Er is een apart bestuurlijk overleg over de uithuisplaatsingen. Namens de gemeente voer ik dat overleg ook met de minister. Maar wij zijn daar niet verantwoordelijk voor. Dat zit echt bij de gecertificeerde instellingen, bij de Jeugdbescherming, bij het ministerie. En dat is een hele ingewikkelde operatie. Ik kan ook moeilijk treden, dan zou ik ook spreken over dingen waar ik niet direct bij betrokken ben, in de afwegingen die die professionele organisaties maken. Maar ik heb wel begrepen dat er tal van afwegingen zijn die meespelen in het al dan niet terug kunnen plaatsen van een kind. En dat soms kinderen al jaren en jaren uit huis zijn. Het is ongelooflijk verdrietig. En u mag erop rekenen dat het appel dat u nu doet, dat ik dat zeker weer naar voren zal brengen. Maar voor gemeenten past daar een hele bescheiden rol. Wat wij wel kunnen doen, is gedupeerden die daar ook getraumatiseerd door zijn, daar psychische ondersteuning te bieden via de GGZ en dergelijke. Maar ook daarvan zien we dat het heel specifiek trauma is en dat wij soms als gemeente ook niet bij machte zijn om daar het goede aanbod in te organiseren. Maar ik neem uw oproep absoluut ter harte.

De voorzitter: Dank u wel. Ik denk voldoende antwoord op dit onderwerp. En dank u wel allebei. Het volgende punt, de tweede vraag is van de Partij voor de Dieren. En die gaat over parkeerschade op het Geldelozepad. En de heer Venderbos-Lambinon gaat hem toelichten.

De heer Venderbos-Lambinon: Voorzitter, dank. Deze vraag is natuurlijk van een hele andere orde dan die mevrouw Kamphuis gesteld heeft. Maar het zal je maar gebeuren. De verf van het schadeherstel van de vorige aanrijding is bij wijze spreken nog niet droog en je auto wordt weer geramd. Het afgelopen jaar is het ongeveer zes keer gebeurd. En meerdere bewoners van het Geldelozepad zijn de dupe van deze aanrijdingen, waarbij je dader steeds doorrijdt. Van de laatste aanrijding zijn camerabeelden voorhanden, maar de politie pakt dit helaas niet op. Naast de materiële schade levert snel rijden in deze smalle straat ook gevaar voor mens en dier. De Partij voor de Dieren stelt hierover de volgende vragen. Eén, is het college op de hoogte van dit al lang lopende probleem. Twee, is het college bereid om te onderzoeken of het mogelijk is iets te doen om deze vernielingen te voorkomen?

Drie, wordt het in dit soort situaties door de politie per individuele aangifte beoordeeld of wordt het, als er in een korte tijd meerdere aangiftes zijn, in samenhang opgepakt, in samenwerking met de gemeente? En vier, kan het college iets betekenen voor de gedupeerden? Dat zijn de vragen.

De voorzitter: Dank u wel. Ik ga naar de heer Kolff.

De heer Kolff: Dank. En ik neem de beantwoording van deze vragen voor mijn rekening, omdat het natuurlijk ook de politie betreft. Er zitten ook wel aspecten aan voor verkeer en van weginrichting. Voor zover dat aan de orde is, zal ik dat ook kort benoemen. Op de eerste vraag, is het college op de hoogte van dit langlopende probleem? Ja, maar wel sinds u daar een vraag over hebt gesteld vanochtend. En dat zeg ik met een kleine knipoog, want ik snap natuurlijk dat het buitengewoon vervelend is als dit je overkomt, als je auto daar geparkeerd staat en je komt 's ochtends je huis uit en daar zit een deuk of een kras op. Maar dat is niet iets waar normaal gesproken de gemeente zich direct mee bezighoudt. Het is natuurlijk puur gedrag van anderen die dit veroorzaken. Mensen die zich niet aan regels houden. En sterker nog, als je al een schade veroorzaakt, dan hoor je natuurlijk gewoon te stoppen. Als je geen tegenpartij ziet, dan doe je even een briefje onder de ruitenwisher van, ik heb schade veroorzaakt en hier kun je me op bereiken. En dat doet helaas niet iedereen. Ik noem dat wangedrag. Het is ook eigenlijk een strafbaar feit, doorrijden na een ongeval. En dat hoort absoluut niet. Maar het is niet iets waar de gemeente normaal gesproken direct een rol in heeft. Ik heb wel wat dingen uitgezocht. Is het college bereid om te onderzoeken of het mogelijk is om iets te doen om deze vernielingen te voorkomen? Dat vind ik een hele lastige, want dit gebeurt inderdaad... Ik heb het nagegaan. Dat is inderdaad zeven keer gebeurd sinds 1 januari 2023 op het Geldelozepad. Maar dit gebeurt tientallen keren per jaar in de stad. En wij kunnen dat als college, wat we daar ook aan zouden willen doen, niet altijd, bijna nooit denk ik, voorkomen. Dat is echt het gedrag van mensen onderling. En als er dan al een ongeval gebeurt, hoor je dat ook gewoon netjes met elkaar af te wikkelen. Ik noemde net die zeven. Zeven keer is dit gebeurd op het Geldelozepad. Daarvan zijn vijf zaken niet in behandeling genomen in verband met onvoldoende opsporingsindicatie. Daar heeft de politie gewoon te weinig aanwijzing om er iets mee te kunnen. Eén zaak is nog in onderzoek. En één laatste zaak is afgehandeld en ingezonden naar het Openbaar Ministerie. Daar zijn wel aanknopingspunten om een dader te achterhalen. Zo'n verlaten plaats ongeval, want zo heet dat, is een feit waarbij via internet aangifte kan worden gedaan. En in nagenoeg al die gevallen die ik net noemde, is ook aangifte gedaan. Er is geen onderling verband tussen de zaken gebleken. En er zijn meerdere zaken waarbij camerabeelden bij de aangiften zijn gevoegd. En die zijn ook in behandeling genomen en bekeken of er opsporingsindicatie in zat. En bij de wijkagent is er ook extra aandacht voor. En kan het college nog iets betekenen voor de gedupeerden? Daar heb ik net iets over gezegd. Niet direct. Wat ik wel kan doen, is wijzen op het bestaan van het fenomeen Waarborgfonds. Dat is een collectief van alle verzekeraars waar mensen die schade lijden, waar niet direct een dader van voorhanden is, terecht kunnen met een claim. En onder bepaalde voorwaarden wordt die dan ook toegekend. Dat tot zover als beantwoording van deze vragen.

De voorzitter: Dank u wel voor de beantwoorden. Ik zie nog een vinger bij de heer Venderbos.

De heer Venderbos-Lambinon: Klopt, voorzitter. Het Geldelozepad is een hele smalle straat, die volgens mij gebruikt wordt door sluipverkeer. Toevallig ben ik er vanmiddag nog even geweest en zagen we diverse auto's die daar gewoon doorheen reden, bestelbusjes, koeriers, et cetera. En ik ben toch bang dat als de Spuiboulevard autoluw wordt, dat hij nog meer gebruikt gaat worden als sluiproute. En misschien dat het een idee is dat de bewoners een parkeervergunning krijgen hier voor de parkeergarage Stads kantoor, zodat in de weg in ieder geval aan één kant niet meer geparkeerd gaat worden.

De heer Kolff: Maar nu gaat u dingen vragen waar ik als burgemeester natuurlijk eigenlijk niet zoveel verstand van heb, verkeer. Ik ben gewoon, net zoals u, verkeersdeelnemer in de stad. Ik kom ook daar weleens, want ik woon er zelf vlakbij. Als je dat als sluiproute gebruikt, kom je weer op dezelfde plek terecht. Het is eigenlijk een rondje. Met mijn lekenverstand zeg ik dan even, waar kom je dan uit waar je normaal gesproken niet zou uitkomen? De mensen die daar rijden, moeten daar over het algemeen wel zijn, is mijn beeld. En juist het feit dat een straatje wat smaller is, zorgt er ook voor dat mensen daar over het algemeen, ik zeg over het algemeen... Dat is eigenlijk ook een snelheidsremmende maatregel. Er liggen ook drempels in die straat. Maar ik zal uw suggestie meegeven aan de wethouder die zich bezighoudt met parkeren, verkeer en dergelijke.

De voorzitter: Dank u wel. Voldoende denk ik ook over deze vraag. En dan wens ik allen een prettige vergaderagenda.

3. Stadsas: Ontwerp bestemmingsplan Maasterras – Bijpraatmoment voortgang bestemmingsplanproces (technische sessie)

Voorzitter: De heer Struijk

Raadsgriffier: De heer Den Boer

Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Bootsman (GroenLinks)

Dhr. Damen (Partij van de Arbeid)

Dhr. Groenewege (Partij voor de Dieren)

Dhr. Gündogdu (Op Ons Eiland)

Dhr. Den Hartog (GroenLinks)

Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)

Mevr. Jager (Beter voor Dordt)

Dhr. Kleinpaste (Gewoon Dordt)

Dhr. Van der Kruijff (CDA)

Dhr. Kuhlmann (VVD)

Dhr. Laban (ChristenUnie/SGP)

Dhr. Noldus (VVD)

Mevr. Pichel (Forum voor Democratie)
Dhr. Portier (SP)
Dhr. Schalken-den Hartog (Beter voor Dordt)
Dhr. Van der Spoel (Fractie van der Spoel)
Dhr. Stolk (VSP)
Dhr. De Vries (VSP)

Portefeuillehouders: -

Overige aanwezigen: dhr. Buitenhek, dhr. Kramer

De voorzitter: Goedenavond allen hier aanwezig. Welkom bij deze sessie Stadsas Maasterras. Het is een bijpraatmoment over de voortgang van het proces bestemmingsplan. Dit is een technische sessie. En het is beeldvormend. U weet, we hebben dit één keer eerder gehad. Dit is de tweede keer. En bij dat welkom, wat ik zei, voeg ik er even nog aan toe, welkom aan de raads- en commissieleden. Daar zitten de heer Buitenhek en zijn compagnon, die ons de presentatie zo meteen gaan laten zien. Ik zie verder geen wethouder. Die zal ook dan denk ik niet meer komen. Welkom de mensen die er verder nog aanwezig zijn op de tribune, ook van de Weeskinderendijk die ik zie. Fijn dat er nog belangstelling is. En ook welkom aan de kijkers thuis. Het traditionele voorstelrondje eventjes rechtsom. Mijnheer Schalken, u mag beginnen.

De heer Schalken-den Hartog: Dat is geen verrassing dan meer. David Schalken, Beter voor Dordt.

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op Ons Eiland.

Mevrouw Pichel: Ruby Pichel, Forum voor Democratie.

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

De heer Van der Spoel: Wouter van der Spoel, Fractie van der Spoel.

De heer Kleinpaste: Gert Jan Kleinpaste, Gewoon Dordt.

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

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

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks Dordrecht.

De heer Portier: Ronald Portier, SP.

Mevrouw Jager: Ineke Jager, Beter voor Dordt.

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

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

De heer Stolk: Leo Stolk, VSP.

De heer De Vries: André de Vries, VSP.

De heer Noldus: Robin Noldus, Dordtse VVD.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Kramer: Peter Kramer, ambtelijke ondersteuning. Tevens compagnon van de heer Buitenhek.

De heer Buitendijk: Ronald Buitenhek, Programmadirecteur Stadsas.

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

De heer Safranti: Mehmet Safranti, DENK Dordrecht.

De voorzitter: Dat is een nieuwe look. Moet ik even aan wennen. Zijn er nog mensen daar die zich voor willen stellen? Mijnheer Groenewege, bijvoorbeeld? Nee? Hoeft niet hoor. Mijn naam is Leen Struijk. En ik ben vanavond uw voorzitter. En die compagnon was even... Ik wist wel de voornaam Peter en de achternaam die was me een heel even ontschoten. En ik denk, we doen het altijd formeel hier. Compagnon vond ik wel leuk. En voor dit project klopt het wel een klein beetje. Goed zo. Korte toelichting. Reden van deze vergadering, in elk geval tot aan de zomer is er eens per maand een half uurtje ingeruimd om u, zonder verdere onderliggende stukken, kort bij te praten over de stand van zaken rondom de Stadsas en het Maasterras. Eind februari, een maand geleden, deden we dat voor de eerste keer. En dat beviel goed, in ieder geval bij de meerderheid. We besloten daarmee door te gaan. En vanavond hebben we weer zo'n bijpraatmoment. Ik ga het woord geven, ik denk aan mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Voorzitter, dank u wel. De aftrap van vanavond is... Laten we zeggen, we hebben vanavond nog twee sessies van anderhalf uur. En die gaan echt over het Maasterras en de inhoudelijke zaken. Vanavond wil ik u in een halfuurtje meenemen in de bijpraatsessie met betrekking tot een MIRT-verkenning en de oplossingen die daar het komende jaar en het jaar daarna ook verder uitgewerkt worden. Dat stond namelijk niet op de agenda de komende tien weken, maar dat wilde ik u niet onthouden. Misschien maakt u ook wel gebruik om nog wat nader geïnformeerd te worden, als u deze presentatie heeft gehad. Wat ik vanavond met u wil delen, is de agenda om te kijken voor de processtappen van de MIRT-verkenning oude lijn. Ik wil nog iets zeggen over de Knoop Dordrecht, over het CitySprinter-concept, wat er nu in de studie wordt meegenomen, de Nieuwe Stations en een doorkijkje naar de toekomst. Daar zat een filmpje bij. En ik hoop dat die nu start.

Er wordt een filmpje getoond.

De heer Buitenhek: Dat was even het filmpje wat de Verstedelijkingsalliantie ook gemaakt heeft, om aan te geven hoe we de verschillende opgaven van woningbouw in de gebieden tussen Leiden en Dordrecht met een CitySprinter-concept, dat is een metro-achtige frequentie met treinen, hoe we dat een goede ontsluiting kunnen maken. Dat houdt in dat de MIRT, zoals de afkorting hier al staat, wat eigenlijk een Meerjaren Investeringsfonds is voor Ruimte en Transport. En die heeft ook een X-aantal fases. Voor het Leerpark en voor het hoofdstation, dat zijn de twee stations waar wij nu naar kijken in dit MIRT-onderzoek, is het erg belangrijk om te kijken hoe we daartussen, laat zeggen, die twee stations, maar ook richting Rotterdam en richting Brabant, een goed systeem kunnen organiseren dat er meer treinen, en daardoor ook een betere mobilisatie georganiseerd kan worden. Waardoor we onze gebiedsontwikkelingen, die rondom de stations gemaakt worden, ook beter kunnen organiseren. Dat heeft vooral te maken, en dat hebben we de vorige keer eigenlijk gehad, zullen we vanavond ook op terugkomen, bijvoorbeeld een parkeernorm die we voor de woningbouw laag houden. Die heeft als gevolg dat je een hele goede treinfaciliteit moet organiseren. Dit onderzoek heet het MIRT-onderzoek en de MIRT0verkenning. En de komende twee jaar zijn we daarmee aan de slag. Wat dan vooral belangrijk is, is voor u te weten dat de voorbereiding en de verkenning... We zitten nu in de verkenning. Dan komt er een planstudie en de aanleg en het beheer. Maar de fases waarin we nu zitten, is een beoordeling, zal dit jaar en volgend jaar zijn, en eind volgend jaar, '25, is de verwachting dat er een eindbesluit valt over welk vervoerssysteem en welke voorzieningen wij rondom de stations van het hoofdstation en Leerpark moeten faciliteren. Daar zit nu een team op, samen met ProRail, NS en de andere partijen, die namens de gemeente Dordrecht ook kijken hoe we het beste het hoofdstation kunnen verbouwen, om die faciliteiten van meer reizigersaanbod te kunnen organiseren en hoe er een nieuw station op Leerpark gefaciliteerd kan gaan worden. U zult regelmatig het woord Knoop Dordrecht horen. Dat ziet u in de krant. Dat ziet u ook in andere, laat zeggen, media. En dat houdt eigenlijk in dat we daarmee bedoelen het aanpassen van het hoofdstation. Het hoofdstation wat nu er ligt, voldoet niet aan alle eisen die we in de toekomst aan een toekomstvast station willen hangen. En dat houdt ook in dat een groot deel van bijvoorbeeld, laat zeggen, de stations entree, waarvan we gezegd hebben dat is een monumentaal deel wat we graag willen houden. Maar de faciliteit die er eigenlijk achter zit, die zal in grote mate op de schop moeten. In een X-aantal jaar moet dat zo gedaan worden. Maar dat houdt vooral in dat we kijken naar een duurzaam station voor de toekomst. Dat we vooral kijken of dat CitySprinter-concept goed zo'n rol kan spelen. En dan praat je over een upgradering van zes tot acht tot mogelijk twaalf keer per uur per richting. In het maximale geval houdt dat in dat er om de vijf minuten per richting een trein vanuit Dordrecht kan vertrekken, naast de intercity's die hier ook gehandhaafd blijven. Dat onderzoek wordt er gedaan. En daarom kijken we vooral, hoe moeten we zo'n station optimaal aan laten sluiten op de binnenstad en op de buitenruimte? Dat zijn de onderzoeken die we de komende twee jaar doen en waar we op geregelde tijd met u later in gesprek willen. Net als eigenlijk wat we gedaan hebben met het bestemmingsplan voor het Maasterras. Om richting mee te krijgen over de denkbeelden die ook in de raad leven. Om even iets inhoudelijker te kijken, is vooral de complexiteit die een grote uitdaging voor ons vormt.

Want er zijn heel veel dingen waar we rekening mee moeten houden om zo'n station ook toegankelijk te maken. Niet alleen vanuit de stad om te kijken hoe we de aansluitingen vanaf de stad en vanuit het park goed moeten doen, maar ook welke faciliteiten we nu willen organiseren. U ziet regelmatig heel veel fietsen staan rondom het station. Vanuit de STOMP-filosofie lopen en fietsen naar het station, is dat heel erg goed. Alleen daar moeten we wel een toekomst vaste oplossing voor verzinnen. Nu wordt er momenteel in het Weizigtpark een tijdelijke fietsenstalling neergezet. Daar zijn we mee bezig. En we hopen dat dat zo snel mogelijk klaar is. Maar dat is niet een toekomst vaste oplossing. Als we gaan kijken straks naar het nieuwe station, dan zullen we daar ook toekomstvast grote hoeveelheden fietsen moeten kunnen accommoderen, zowel aan de stedelijke kant als aan de kant van het Weizigtpark. U ziet hier eigenlijk de uitdaging en de complexiteit. Ik heb al even gezegd, een monumentaal stationsgebouw. Vooral ook de samenhang met andere zaken, bijvoorbeeld over samenhang met het Maasterras, maar ook de verdichting van de Spuiboulevard. Dat is allemaal nu in ontwikkeling, om daar de onderzoeken voor te doen. Het CitySprinter-concept. Dat is het concept wat nu uitgewerkt wordt door ProRail en NS. En die kijken nu naar de frequentie van zes naar acht naar twaalf keer per uur per richting in beide richtingen tussen traject Den Haag-Dordrecht, Leiden-Den Haag. Leiden-Delft is al een heel stuk, maar vanaf eigenlijk het nieuwe station van Delft richting Schiedam zit ook een stuk spoorverdubbeling in. En daar ziet u ook dat hier bovenin staat, dit zijn de vier nieuwe stations die nu in de studie meegenomen worden waarvan het station Dordrecht-Leerpark hier in deze gemeente valt. We doen dat, laat zeggen, om meer treinen te kunnen laten rijden en ook meer stations te openen. Daardoor ook nieuwe woonwijken te kunnen ontwikkelen, om zodoende meer reizigers in de trein te krijgen. En we doen dat ook met een heel aantal spelers. Die zijn net in het filmpje al even genoemd, maar ik heb ze toch nog maar even daaronder gezet. En omdat dit een grote impact heeft op het geheel, de totale omvang wat we tot nu toe in de, laat zeggen, raming zitten, is ongeveer met een zekerheid van het ministerie wat ze nu vrijgemaakt heeft. Met een bijdrage van de gemeentes, sluit dat ongeveer op 2,2 miljard euro. Dat is serieus geld waar nu in de studie een onderbouwing voor wordt gezocht om te kijken of we dat CitySprinter-concept kunnen faciliteren. We doen dat ook. Jet kost veel geld. Het is ook bestaand spoor. De winkel moet openblijven tijdens de verbouwing. Vandaar dat we ook in de planning straks gaan kijken hoe we dat stap voor stap kunnen uitwerken. Het is niet zo dat er straks vier stations tegelijkertijd, laat zeggen, op die lijn op de schop gaan. Maar we kijken ook daarnaar van hoe we daar het beste, zowel met de gebiedsontwikkelingen, want die zijn ook belangrijk... Op het moment dat wij gebiedsontwikkelingen maken, dan spreken wij af met een lage parkeernorm dat er ook een faciliteit voor de trein moet zijn. Daar is voor ons ook een belangrijk item om te zorgen dat die plannings goed op elkaar aansluiten, zodat we eerst bewegen en dan bouwen. Kijkende even naar de processtappen. Ik heb even wat sheets uitgehaald, maar ik hoop dat u daarmee de meeste informatie krijgt. En dan ziet u eigenlijk dat met vier stappen doorlopen wij eigenlijk tot de zomer van '25 de voorkeursbeslissing en de besluitvorming eind '25. Dat is nu nog even, wat is het, een driekwart jaar, waarin we nu aan het kijken zijn hoe we die stappen... Zoveel mogelijk oplossingen verzamelen. Realistische oplossingen, die ook qua tijd en geld aan elkaar gekoppeld zijn.

Dan pakken we de volgende fase om de kansrijke oplossingen, de oplossingen waarvan we zeggen, die hebben de meeste kans op slagen en zijn ook uitvoerbaar binnen een budget. Dat kan gefaseerd zijn, maar wel ervoor zorgen dat we eigenlijk snel aan de slag kunnen. En dan een voorkeursoplossing. Dat kan zijn dat dat ook gesplitst wordt. Het kan een voorkeursvariant zijn dat we zeggen, we gaan niet van zes keer gelijk naar twaalf keer per uur, maar we gaan van zes naar acht keer per uur en we pakken de vier stations die nieuw zijn... Pakken we de twee snelste er bijvoorbeeld uit. Zodoende zal er ook over de komende jaren gekeken worden van, wat is mogelijk om zo snel mogelijk dat reizigersaantallen naar boven te kunnen halen? En te kijken welke oplossingen er voor stations eigenlijk het meest voor handen liggen. Dat houdt ook in dat wij binnenkort richting uw kant een verzoek doen om een omgevingsplan te mogen maken van het Leerpark. Daar zit dan het station in. En daarmee starten wij alvast de RO-procedure. Op het moment dat die uit de MIRT komt, dat station Leerpark kan starten. Dat wij in ieder geval de RO-procedure dan al met u doorlopen hebben. Zodoende kijken wij naar al die zaken die we integraal oppakken, dat wij ervoor zorgen dat wij als Dordrecht eigenlijk klaar zijn voor onze RO-procedures. Dat op het moment dat deze gaat lopen in de uitvoering dat we daar dan ook gelijk geschakeld zijn. Dan het spannendste van alles. Nee, gekheid. Maar het gaat even om de bestuurlijke besluitvorming die in de MIRT gelopen wordt. En dat zijn eigenlijk drie data dit jaar. Op 13 juni is dat een beeldvormend beeld. En dat geeft eigenlijk aan, laat zeggen, wat voor beslisinformatie we nu boven water hebben gehaald vanuit de studies. Zodat we weten, naar welke voorkeur gaan we, welke vallen af en hoe kunnen we dat doen? U moet zich daarbij voorstellen, één van de varianten is, in de studie u die vastgesteld heeft, de visie van Mecanoo. Staat een heel mooi plaatje, laat zeggen, het park over het treinstation heen en over het bestaande monumentale pand aan de zijkanten. Dat is één van de varianten die wij nu doorrekenen. En daar komen plussen en minnen uit. En die leggen we aan u voor om aan te geven waarvan wij denken, in samenhang met de MIRT, of dat haalbaar is, zowel financieel als op veiligheid als op exploitatiegronden. Dat zou op 13 juni zijn. Op 10 oktober is er een oordeelsvormend. En dan ziet u hier staan onderaan, kunt u met deze informatie raden, Staten, et cetera informeren. Wij willen ruim voor 10 oktober bij de raad terugkomen om te laten zien welke voortgang we geboekt hebben vanuit dit MIRT-onderzoek en aan te geven welke oplossingsrichtingen, laten we zeggen, in de studie hebben gedaan. Dat houdt in dat we dan een keuze maken van, ik noem maar wat... Stel voor we hebben tien verschillende onderzoeken gedaan en we komen bij u terug. En dan trechteren we naar een X-aantal voorzieningen en oplossingsrichting waarvan u zegt, daarmee kunnen we verder de volgende fase in. Daarmee nemen we eind van het jaar dan een besluit, op een bestuurlijk overleg, met betrekking tot de MIRT. En dat wordt dan de uitgangspositie voor '25, om de verdere studie af te ronden. U zult dit jaar daadwerkelijk ook keuzes, die het college aan u voorlegt, gaan behandelen. En daarmee ook richting geven vanuit Dordrecht naar de vervolgstudie in 2025. Die laatste zal ik even laten staan. Maar dit was even binnen een half uur over de MIRT.

De voorzitter: Keurig, mijnheer Buitenhok. Dank u wel. U heeft even een sheet gezien met een woord erop en een tekenetje erachter. Ik zie mijnheer Safranti als eerste, vraag. Stelt u hem maar.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter. Ik had drie vragen in totaal. Bedankt voor de presentatie.

De voorzitter: Mijnheer Safranti, neem de twee belangrijkste, zou ik zeggen. Dan kunnen we misschien een paar anderen ook nog.

De heer Safranti: Prima. Nogmaals bedankt voor de presentatie. Goede uitleg. Ik vind het heel duidelijk nu. U gaf in het begin van uw presentatie over de criteria waar ons station op dit moment niet aan voldeed. In de toekomst dat we daaraan moeten voldoen. Eén, kunt u daar wat meer over vertellen? En de tweede dan, belangrijkste, station Leerpark. Aan de ene kant een juiste keuze, naar mijn idee, als je ziet dat dat daar een ontwikkeling ontstaat, rondom scholen, maar ook rondom de wijken die daar komen. Maar wij zijn nu ook een stad die aan het groeien is naar bijvoorbeeld Sterrenburg en verderop. Is daar ook naar gekeken.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek, die eerste vraag een beetje kort proberen, want het gaat vooral over het proces.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Voor de criteria gaat het vooral om, als het huidig station, zoals het er nu bij ligt, en de toename van het aantal reizigers, daarvan hebben wij gezegd, daar is dit station niet op uitgelegd. Als er zoveel duizenden extra reizigers komen, dan moeten we nu iets aan het hoofdstation doen. Dat heb ik bedoeld met criteria. De toekomstvastheid van dit station is over de komende veertig, vijftig jaar niet gezekerd. En het tweede, Leerpark versus de Merwedelingelijn gaf u even aan. In het nieuwe ontwerp van de MIRT laten wij die op elkaar aansluiten. Op het station Dordrecht proberen wij een maximale aansluitpositie te kiezen, zowel voor de Merwedelingelijn als het CitySprinter-concept.

De voorzitter: Mijnheer Damen en daarna mijnheer Kuhlmann en dan mijnheer Portier.

De heer Damen: U noemde even het plan om het maaiveld over het station heen te tillen. In het verleden is vergeten om de spoorbaan, zoals het in andere steden wel is gebeurd, zelf op te tillen, want dat zal een heleboel ruimte en minder hindernis voor het verkeer in Dordrecht opleveren. Wordt ook zo'n variant bestudeerd? Tweede vraag. De stations moeten goed bereikbaar zijn voor de fiets. Het centrale station in Dordrecht ligt niet helemaal centraal in de stad. Leerpark veel beter. Gaat in de studie ook gekeken worden of het station Leerpark door die sprinters net zo goed bediend wordt dadelijk als het centrale station?

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Voor de varianten nu even als uitgangspunt hebben we de visie die de raad heeft vastgesteld genomen. Daar hebben we naar gekeken. Dat gaat eroverheen. Ik weet niet uit mijn hoofd of daar ook de visie tussen zit wat ze vroeger in Delft hadden, om op zes meter hoog door de stad heen te gaan. Ik weet wel dat er ook gekeken is naar een mogelijkheid om dat te onder tunnelen.

Maar laat zeggen, die varianten, hoe moet ik dat zeggen, waren niet gekoppeld aan de visie die u al vastgesteld heeft. Wij hebben ons zo dicht mogelijk wel bij de visie gehouden. Dat is het eerste. En het tweede voor Leerpark, wat er nu in de MIRT-verkenning is, dat het hoofdstation in zijn minimale vorm acht keer per uur per richting wordt gepakt tot twaalf keer per uur per richting. En Leerpark kunnen wij opwaarderen naar vier keer per uur per richting. En dat heeft vooral te maken met de ruimte die er is in de boog en de bebouwingsopgave, omdat er dan een derde spoor in de boog van het hoofdstation naar Leerpark gemaakt moet worden. En dat is eigenlijk de beperkende vorm om zo'n hoge frequentie op Leerpark te kunnen rijden.

De voorzitter: Helder antwoord, denk ik. Mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Drie goede punten gehoord. Meer treinen, beter station Dordrecht en ook nog eens station Leerpark. Het zijn allemaal punten die ook op de verlanglijst van de Dordtse VVD staan. We hebben nog een vierde er ook bij, station Amstelwijck. Refereert ook een beetje natuurlijk aan wat de heer Safranti zojuist zei. Bedient Amstelwijck, Wilgenwende, Sterrenburg. Staat natuurlijk op de verlanglijst, niet alleen van de VVD, maar ook natuurlijk van de gemeente. Mijn vraag is, wilt u in de gesprekken met de partijen die stip op de horizon nog een beetje natuurlijk voor ogen houden? En waar dat past en kan ook natuurlijk het station Amstelwijck noemen voor de toekomst.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek, kunt u mijnheer Kuhlmann tevredenstellen?

De heer Buitenhek: In zulk enthousiasme weet ik dat niet precies. Laat zeggen, in de MIRT City voor de langere termijn, dan praten we echt over de langere termijn, 2040, 2050. Maar wat we als Dordrecht wel gedaan hebben, is een ruimtereservering in de ruimtelijke plannen. Er wordt rekening mee gehouden dat hij niet onmogelijk wordt in de toekomst.

De voorzitter: Mijnheer Portier en daarna mijnheer Van der Spoel. En dan kijk ik of er nog tijd over is. Ik heb nog twee vingers gezien.

De heer Portier: En een verhaal van vijf minuten roept altijd honderden vraag op. Maar ik zal me tot twee dan beperken. Het eerste is, het idee is, we kunnen de parkeernorm omlaag brengen, het autoverkeer beperken, doordat we het heel aantrekkelijk maken om met de trein te gaan. In ieder geval als je in de richting Rotterdam, Delft, Leiden moet. Maar is er gekeken van de mensen die vanuit Dordrecht 's ochtends naar hun werken vertrekken of die juist deze kant op komen? Welk deel daarvan die kant op gaat en welk deel gaat bijvoorbeeld naar de Maasvlakte of juist naar Breda of richting Utrecht et cetera? Waar deze treinverbindingen eigenlijk weinig voor te bieden hebben. Met andere woorden, hoe realistisch is het dat we met deze stappen het autoverkeer drastisch terug kunnen brengen? Dat is vraag één. En vraag twee gaat even over die overkoepeling, zal ik maar zeggen, van de sporen met een park. We hebben die in het verleden in de plaatjes gezien. Ik was blij dat ze uit de plaatjes voor het Maasterras verdwenen waren. Zo'n beetje het enige waar ik blij mee was in die plaatjes. Maar ik begrijp dat de ideeën nog steeds leven.

En zal het niet een ernstige aantasting betekenen, afgezien van het feit dat het waarschijnlijk gigantisch kostbaar gaat zijn, van het monumentale karakter van het station?

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Om met het twee te beginnen, hebben wij ons gehouden aan de documenten die uzelf als raad heeft vastgesteld. Daar zit hij in. Ondanks dat misschien, laat zeggen, meerdere mensen een andere kijk daarop hebben. Die hebben we wel meegenomen. En de bereikbaarheid van bewoners die vanuit Dordrecht naar hun werk gaan. Wel in het mobiliteitsplan kijken we daarnaar. Daarmee kunnen we zien hoe de Dordrechtenaren zich 's ochtends en 's avonds in de spits, laat zeggen, bewegen in dat soort... Daar krijgt u binnenkort een nieuw aangescherpt mobiliteitsplan voor. Wat wij gedaan hebben, is gekeken naar de reizigersbehoefte en de reizigersrichtingen vanuit het station. Wij hebben niet alleen gekeken naar autoverkeer, want dat wordt in het mobiliteitsplan opgelost.

De voorzitter: Mijnheer Van der Spoel, als u een hele korte vraag heeft, dan mag u afsluiten. Want we moeten verder.

De heer Van der Spoel: Jazeker. Station Leerpark. Is het al bekend waar op het Leerpark dat station komt? En zo niet, krijgen we dat dan op 13 juni te horen?

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek, dat is een makkelijke vraag, denk ik.

De heer Buitenhek: Daar zijn nu de onderzoeken voor. Er zijn verschillende locaties. Maar dat we de voorkeur hebben op Leerpark... De verschillende locaties worden nu uitgezocht. En kijken we ook hoe die het beste passen in de ruimtelijke ontwikkeling daaromheen.

De heer Van der Spoel: En krijgen we deze dan voorgeschoteld, voorzitter, op 13 juni of op 10 oktober?

De voorzitter: Dat is een interessante vraag, denk ik.

De heer Buitenhek: Deze varianten krijgt u voorgeschoteld. En ik ga ervan uit dat dat voor de zomervakantie is. En daarmee kan ik u dan meenemen in de denkrichtingen die wij hebben.

De voorzitter: Dank u wel. Ik moet een paar mensen teleurstellen, want om acht uur begint de volgende vergadering. En dat is er ook één. En anderhalf later begint er weer één. Mijnheer Gündogdu, als u blijft zitten, beloof ik u bij deze dat u straks de eerste bent. Tweede, sorry, mijnheer Van der Kruijff was nog eerder. Beste mensen, we moeten afsluiten met een conclusie. Vonden jullie dit waardevol, om ook gewoon een volgende keer weer mee door te gaan? Korte reactie van iemand?

De heer Damen: Zinvol voorzitter.

De heer Den Hartog: Ja, zeker, omdat het zo'n complex project is. Om steeds meegenomen worden, is heel fijn.

De voorzitter: Ik vond het zelf ook, maar ik ga er niet over.

De heer Van der Kruijff: Het zou fijn zijn als er iets meer ruimte zou zijn voor vragen, zodat ik kon vragen of ik had begrepen dat de fietsenstalling Weizigtpark tijdelijk is. Maar dat kon nu niet.

De voorzitter: Hij is zo slim, die man. Ik zal u verklappen dat ik het me ook afvroeg, maar ik mag geen vragen stellen. Ik dank iedereen hartelijk. En we zullen bij de griffie kijken of er een kwartiertje extra in te ruim is. Maar dat is lastig, dan moet het gelijk een half uur extra zijn. En een uur voor zoiets is weer veel. Overigens, mocht u nog een dringende vraag hebben, gewoon even naar griffie. En dan komt mijnheer Buitenhek er vast wel op terug. Ik dank u allen hartelijk.

4. Stadsas: Ontwerp bestemmingsplan Maasterras – Thema Wonen en overig programma (consultatie)

Voorzitter: De heer Struijk

Raadsgriffier: De heer Den Boer

Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Ayverdi (DENK)

Dhr. Bootsman (GroenLinks)

Dhr. Damen (Partij van de Arbeid)

Dhr. Gündogdu (Op Ons Eiland)

Dhr. Den Hartog (GroenLinks)

Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)

Mevr. Jager (Beter voor Dordt)

Dhr. Kleinpaste (Gewoon Dordt)

Dhr. Van der Kruijff (CDA)

Dhr. Kuhlmann (VVD)

Dhr. Laban (ChristenUnie/SGP)

Dhr. Noldus (VVD)

Dhr. Portier (SP)

Dhr. Schalken-den Hartog (Beter voor Dordt)

Dhr. Van der Spoel (Fractie van der Spoel)

Dhr. Stolk (VSP)

Dhr. De Vries (VSP)

Portefeuillehouders: -

Overige aanwezigen: dhr. Kramer, dhr. Buitenhek

De voorzitter: Ik ben me ervan bewust dat het weer snel volgt op de vorige vergadering, maar de klok loopt ook door. Ik ga de volgende vergadering starten. En waar we het nu over gaan hebben, dat is ontwerp bestemmingsplan Maasterras. Het thema, net als vorige week, wonen en overig programma. We gaan het niet over mobiliteit hebben. Hoe interessant dat is. Dat komt later. En dit is een consultatie. Ik hoop daar straks iets meer over te zeggen. Ik heet in ieder geval ook deze keer weer de raads- en commissieleden, waarvan een vrij groot deel me bekend voorkomt, hartelijk welkom. Ik heet ook de heer Kramer en zijn compagnon, hartelijk welkom. Griffier natuurlijk ook. En de mensen op de tribune die er zitten. En ik zie nog een ander lid van de fractie DENK, maar die gaat zich zo meteen voorstellen. En dat voorstellingsrondje ga ik nu precies de andere kant op doen. Anders dan zegt mijnheer Schalken weer, daar had ik al op gerekend. Ik ga linksom. We gaan het gewoon toch eventjes doen.

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

De heer Buitenhek: Ronald Buitenhek, directeur Stadsas.

De heer Kramer: Peter Kramer, projectmanager Maasterras.

De heer Ayverdi: Emin Ayverdi, DENK Dordrecht.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Noldus: Robin Noldus, Dordtse VVD.

De heer De Vries: André de Vries, VSP.

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

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

Mevrouw Jager: Ineke Jager, Beter voor Dordt.

De heer Portier: Ronald Portier, SP.

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks.

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

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

De heer Kleinpaste: Gert Jan Kleinpaste, Gewoon Dordt.

De heer Van der Spoel: Fractie Van der Spoel.

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

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op Ons Eiland.

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

De voorzitter: En mijn naam is Leen Struijk. En ik mag deze vergadering voorzitten. Een toelichting. En het wordt een beetje een uitvoerige toelichting van deze vergadering. Laat ik om te beginnen direct al zeggen dat de heer Burggraaf hier heel graag bij had willen zijn, wethouder Burggraaf, maar hij kan niet op twee plaatsen tegelijk zijn. In een andere zaal is oordeelsvormend de marktvisie, marktverordening aan de gang. En u begrijpt, daar moet hij ook zijn. En hij zal deze vergadering, denk ik, met veel belangstelling nakijken. Heer Buitenhok zal de horreurs waarnemen. Uiteindelijk is het niet de bedoeling dat u straks allemaal politieke opmerkingen gaat maken. Ik denk dat het bezwaar dat de heer Burggraaf er niet is niet zo heel groot is, al had hij er liever wel bij geweest. En mochten er toch nog vragen zijn die alleen hij kan beantwoorden, dan wordt dat wel weer, zoals gebruikelijk, schriftelijk meegenomen. De toelichting op deze vergadering. Periode tot de zomer gaan we gebruiken om de behandeling van het bestemmingsplan Maasterras fase 1 goed voor te bereiden. Dit doen we door middel van technische sessies en werkbezoeken. Vorige week hebben we er één gehad. Diverse fracties hadden er echter de behoefte aan om het college tussentijds ook iets mee te kunnen geven. En daarom heeft de agendacommissie besloten twee consultaties aan de planning toe te voegen. Vanavond hebben we een consultatie over het thema wonen en voorzieningen. Vorige week hebben we hier over een technische sessie gehad. Als u straks vindt dat dit zinvol was, er komt er ook nog één over mobiliteit. Over consultatie zegt artikel 47 lid 1 van ons Reglement van orde het volgende. Een consulterende commissievergadering is bedoeld om het college gevoelens, meningen, wensen en/of suggesties over een onderwerp mee te geven. Dit zijn geen uitspraken van de raad als geheel en hebben derhalve een vrijblijvend karakter. De consultatie van vanavond is bedoeld om het college vrijblijvend dingen mee te geven. Het college kan dit vervolgens meenemen richting de zienswijze nota en het definitieve bestemmingsplan. Voor alle helderheid, de consultatie van vanavond is geen oordeelsvorming. De commissie en de raad besluiten op dit moment nog niets. De oordeelsvorming over het bestemmingsplan vindt pas na de zomer plaats, als alle beeldvormende sessies zijn geweest en het college het definitieve bestemmingsplan ter vastlegging aan de raad heeft voorgelegd. Ik ga als eerste even het woord geven aan de heer Damen van de Partij van de Arbeid, want die wil een procedurele opmerking maken, heb ik begrepen.

De heer Damen: Voorzitter, het lastige van deze vorm van vergaderen, vind ik dat wij wel richtinggevende uitspraken doen en daarvoor niet de burgers goed de gelegenheid geven om op die punten in te spreken. Ik vind dat daar een spanning in zit. Ongeacht hoe hard je het precies zegt, we sturen het college aan met deze vergadering. En dat betekent dat je ook burgers de gelegenheid moet geven daarover mee te praten.

De voorzitter: En wat wilt u nu concreet?

De heer Damen: Ik wil dat wij terughoudend zijn in het doen van uitspraken over of het goed of slecht gaat, tot het moment dat de burgers ook de gelegenheid hebben om zich over het bestemmingsplan uit te spreken.

De voorzitter: Ik denk als je zegt of iets goed of slecht gaat, dat je min of meer een politieke uitspraak doet. En dat is niet de bedoeling dat we dat vanavond doen. Dank u wel.

De heer Kleinpaste: Voorzitter.

De voorzitter: Volgens mij was het mijnheer Kleinpaste, maar ik had mijnheer Gündogdu beloofd en dan mag u daarna. Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, ook over deze procedure. Als ik het goed begrijp, dan kunnen wij vanavond onze mening geven over datgene waarvan we denken, als het gaat om wonen, dat vinden wij belangrijk vanuit in ieder geval onze politieke partij. Wat ik wel heel belangrijk vind om toch even te melden en te delen met deze commissie, het is natuurlijk wel zo dat op het moment dat wij het bestemmingsplan vaststellen, mogelijk met amendementen, dat ijlt ook door financieel, als we het hebben over de woningopgave. Ik zou eigenlijk een stap daarvoor, het gesprek willen voeren met het college, wat betekenen mogelijke amendementen, wijzigingen in het programma financieel? Ik vind het achteraf namelijk rechte trekken best een ingewikkelde, want dat komt echt op gespannen voet met de uitdaging op langere termijn, financiële uitdaging.

De voorzitter: Uw opmerking is in ieder geval genoteerd door de heer Den Boer, de griffier. En die zal het vast en zeker doorspelen aan de wethouder. Mijnheer Kleinpaste.

De heer Kleinpaste: Voorzitter, ik ben het van harte eens met de vraag die de heer Gündogdu net stelt. De tweede lastige vorm die ik hier toch in vind zitten, en dat sluit misschien ook wel aan op dat spanningsveld wat de heer Damen ervaart. Een consultatie, u leest duidelijk voor waaraan de consultatie zou moeten voldoen. De partij die ons zou consulteren, zit hier niet in deze vergadering. Dat vind ik een lastige. Dan heb ik zoiets, dan kan ik beter thuis achter mijn laptop gaan zitten en een briefje sturen aan het college met het verzoek daar antwoorden op te geven. Want consultatie is voor mijn gevoel ook een wisselwerking. En die ontbreekt in de setting die we nu hebben. En dat vind ik buitengewoon jammer.

De voorzitter: Dank u wel. En ik wil u er wel op wijzen dat de consultatie door onszelf is aangevraagd, als commissie- en als raadsleden.

De heer Kleinpaste: Jazeker, hij is door onszelf aangevraagd, maar in de wetenschap dat je dan denkt het college aan te treffen.

De voorzitter: Klopt. Eerlijk is eerlijk, ook de heer Burggraaf vindt het heel verschrikkelijk jammer dat hij hier niet kon zijn. We hebben vandaag ook nog gekeken, gisteren, wat er mogelijk was om te schuiven, maar het was gewoon niet mogelijk. Daar waren meerdere oorzaken voor. Ga ik niet allemaal noemen, want dan gaat er nog meer tijd worden besteed die we beter nuttiger kunnen besteden. Hij was hier echt heel graag geweest, maar dat kon gewoon niet. Heel simpel. Mijnheer Portier.

De heer Portier: Een paar opmerkingen. Ten eerste over dat laatste punt. We hebben natuurlijk meerdere wethouders, twee per commissievergadering. Als de heer Burggraaf niet kon, heb ik alle begrip voor, had er een andere wethouder kunnen zijn. Iets anders is, u zegt, geen politieke uitspraken. Maar als wij onze gevoelens mededelen, die zullen per definitie een politieke inhoud hebben. Het zijn dan geen uitspraken van een commissie als geheel. Misschien dat u dat bedoelde. En even over de heer Damen. Ik denk wel dat bewoners de gelegenheid hebben om... Op ieder moment kunnen zij inspraak aanvragen. Die opmerking die u plaatst, kan ik niet helemaal volgen.

De voorzitter: Een aantal mensen hebben hun zegje gedaan. We hebben deze consultatie zelf aangevraagd. Ik ga gewoon vragen, welke fractie wil, bijvoorbeeld naar aanleiding van het werkbezoek wat we gebracht hebben, iets meegeven richting het college? En ik zie van sommige fracties er twee zitten. Het fijnste zou zijn als er één namens de fractie het woord voert. En mochten we heel veel tijd over hebben, dan mag die tweede ook nog wel een keer wat zeggen. Wie wil er graag iets meegeven? Ik ga beginnen met mijnheer Portier. En daarna kom ik bij u en dan bij u.

De heer Portier: Voorzitter, ik zou inderdaad graag willen reageren op het voorgestelde woningbouwprogramma, waarin ruimte is voor 45 procent zeer dure woningen en slechts voor 18,8 procent sociale woningbouw. Als we gaan kijken naar de onderliggende redeneringen daarvan, is het programma wat vastgesteld is tot aan 2030... Dat weer gebaseerd is op RIGO-onderzoeken, die ervan uitgaan dat er een groot overschot zou zijn geweest aan sociale huurwoningen. In ieder geval zou er ruime voldoende zijn. We weten allemaal dat deze onderzoeken gebaseerd zijn op modelberekeningen, die verder niet openbaar gemaakt zijn hoe ze plaatsvonden. Terwijl in de virtuele werkelijkheid van de RIGO-onderzoeken steeds sprake geweest is van een groot overschot aan sociale huurwoningen, zien we dat in de werkelijke wereld, zoals die bijvoorbeeld door onze Rekenkamer is onderzocht, er enorme wachttijden zijn voor betaalbare woningen en dat er ook een groter tekort is aan zowel betaalbare koopwoningen als aan sociale huurwoningen. Wat dat betreft richten wij ons niet zozeer op dat programma tot 2030, maar tot de afspraken die zijn gemaakt om steeds dertig procent sociale huurwoningen minimaal te realiseren, zoals in deze coalitieafspraken ook staat. En wij vinden het belangrijk dat er ook in iedere wijk, zal ik maar zeggen, als we gemengde wijken willen, een dergelijk percentage nagestreefd wordt. Daarnaast heb ik een opmerking over de aantallen woningen die gepland zijn. Want je kunt natuurlijk zeggen, hoe meer woningen, hoe beter het is. Maar als je ervan uitgaat dat je dan de normen en de uitgangspunten zodanig moet manipuleren dat je zegt, per twintig volwassenen ongeveer hebben wij maar drie parkeerplaatsen in de huidige tijd. Ondanks dat net allemaal in de voorgaande periode gezegd is zo van, dat gaan we allemaal anders oplossen. Iedereen gaat met de trein reizen. Ik denk dat we dat niet de komende jaren, hoe graag ik dat persoonlijk zelf ook zou willen, gaan realiseren. Dan zijn er ook normen van een gemiddelde grootte van een woning, een woonoppervlak van honderd vierkante meter. En als we naar verdichting gaan, lijkt me dat ook niet realistisch. Ik denk dat het verstandig is om het woningbouwprogramma zodanig op te stellen dat niet uitgegaan wordt van volstrekt onrealistisch parkeernormen. Dat gaat tot grote ellende leiden. Dat je beter een wat bescheidener gemiddeld oppervlak kan nemen. En dat we ook in de...

De voorzitter: Mijnheer Portier, mobiliteit komt een volgende keer.

De heer Portier: Ik heb gezegd dat je normen neer moet zetten waarop je het aantal woningen baseert. Natuurlijk op het moment dat je zegt, we hebben zeker per twintig volwassenen zes parkeerplaatsen nodig, uiteraard heb je dan ook dat je in dezelfde oppervlakte minder woningen kan realiseren, want dan heb je meer ruimte voor andere voorzieningen nodig. Daar gaat het met mij om. Maar aan de andere kant kan weer wat gewonnen worden in het woningbouwprogramma, als je uitgaat van een lager gemiddeld woningoppervlak. Wat je verliest aan meer parkeerplaatsen, kun je weer winnen door uit te gaan van een lager gemiddeld woonoppervlak. Maar al met al denk ik, hoe graag ik ook een maximaal woningaantal zou zien, dat de aantallen die nu genoemd worden naar mijn idee onhaalbaar zijn. En we moeten geen bestemmingsplannen vast gaan stellen die onhaalbaar zijn. Ook op dit vlak. En daar wilde ik het even bij laten.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Portier. Samengevat, te weinig sociale huurwoningen, te weinig goedkope koop, te veel duur, de aantallen zijn te hoog en de oppervlaktes zouden wat kleiner mogen worden. Dan ga ik naar mevrouw Van Herwijnen.

Mevrouw Van Herwijnen: Dank u wel. Met betrekking tot die sociale huurwoningen, daar sluit ik eigenlijk helemaal aan bij wat de heer Portier net heeft aangegeven. Ook wij zien dat er meer richting die dertig procent naartoe wordt geschoven. Want als die doelstelling al met zo'n groot project als dit niet kan worden gehaald, waar wil je het dan wel gaan halen? En met betrekking tot typologie woningbouw, zien wij ook graag studentenwoningen in terugkomen, met in ieder geval wel daar een aantal in genoemd. Niet zo van, we willen in ieder geval studentenwoningen daar mogelijk maken, maar ook wel met een norm daarin verwerkt. En als laatste puntje wil ik nog wel eventjes meegeven, en dat is, niet hoger bouwen dan de kerktoren. En dat is dan niet zozeer gericht op cultureel erfgoed, maar ook hoe hoger je gaat bouwen, hoe hoger de prijs per woning gaat worden. Wil je betaalbaar kunnen gaan bouwen, dan moet je niet zozeer de hoogte ingaan. Daar wilde ik het even bij laten.

De voorzitter: Dank u wel. Wederom meer sociaal, graag studentenwoningen en niet hoger dan de Grote Kerk. De volgende op mijn lijstje was mijnheer Noldus.

De heer Noldus: Voorzitter, dank u wel. Ik had er bij de opening geen opmerking over gemaakt, maar ik kan wel voor een belangrijk deel aansluiten bij de heer Damen zijn openingsopmerking. En ook mijn eerdere opmerking dat ik wel wat zoekende ben, wat ongemak heb over de vergadervorm waar we in zitten. En dat heeft ook te maken met dat we gaan het nu hebben over het woningbouwprogramma. Ik heb er de vorige keer wat over gezegd. Die moeten we, wat ons betreft, ook vooral in samenhang met de rest van de onderwerpen wegen, terwijl er uiteindelijk een haalbaar en realiseerbaar iets ligt. We geven invulling aan de consultatieronde, maar de echte afweging zien we toch echt wel voor later. Dat gezegd hebbende is wel dit plan een plan waar we echt gaan bouwen voor een brede doelgroep. En we voegen veel woningen toe ook aan de planvoorraad. En ook voor een belangrijk deel voor de realisatie na deze raadsperiode.

En het daarbij globaal aanhouden van de uitgangspunten van de woonvisie is voor ons een logisch uitgangspunt, gezien de breedte aan vraag die er is. De ruimte voor starters, werkenden en empty nesters in het gebied als primaire doelgroep die we hebben gezien, is voor ons een duidelijke keuze. Voor ons is het ook belangrijk om voor de starters en jonge gezinnen in het segment goedkope koop juist heel veel toe te voegen. Dat is ook een duidelijke ambitie die we hebben gemaakt in het politiek akkoord. Ik hoorde heel veel over 30 procent sociaal. Dat is in de realisatie, deze periode. We hebben ook een ambitie gezet om 1.500 betaalbare koopwoningen toe te voegen aan de programmering. Dat vinden we belangrijk voor het gebied Maasterras. En daarbij is het ook zo, en daar zit een zorg, dat voor een deel de kosten voor het ontwikkelen van grote aantallen sociale huur mogelijk gecompenseerd moeten worden met duurdere koopwoningen, om de ontwikkeling ook financieel dekkend te krijgen. En bij een plan dat niet in balans is, wordt juist die middengroep mogelijk uit de plannen geduwd. En dat is voor ons echt onwenselijk. We kijken dan ook liever naar de doelgroepen, in plaats van sec de prijssegmenten. En als we kiezen voor een hoog stedelijk milieu, met de nodige kwaliteitsaspecten, we zien groen, we zien duurzaam en andere aspecten die mogelijk prijsopdrijvend werken, dan is het voor ons, voorzitter, echt van de hoogste urgentie dat er met marktpartijen scherp wordt gekeken naar woontypen, woonklassen, prijzen en woonconcepten die ook bij elkaar aansluiten, zodat duidelijk een doelgroep bediend wordt. Niet dat we dadelijk kiezen voor, ik noem even wat, seniorenwoningen gecombineerd worden met een parkeernorm die juist zou werken voor jongeren. Wel ruimte voor scholen, maar geen supermarkt. Waardoor je misschien een doelgroep krijgt die niet bestaat. Dat is een zorg die wij hebben. Die markttoets vinden wij heel belangrijk. De keuze voor een lage parkeernorm, ik ga er iets over zeggen, voorzitter, is voor ons echt eentje met impact. Is dit ook haalbaar voor de beoogde doelgroepen? En gaat het dan ook nog goed als die wijk er dadelijk tien jaar staat? De eerste bewoners kiezen daar misschien bewust voor. Als we kijken naar Oudelandshoek, is dat bij de tweede, derde generatie bewoners toch echt wel anders. Daar ligt voor ons echt wel een serieuze zorg. Maar daar volgende keer ook meer over. Volgende. De marktconsultatie en de gesprekken met de markt volgen laten. En we verwachten daar echt een duiding op de haalbaarheid en marktconformiteit van de plannen, zoals ze liggen. En daarover gesproken, missen we op dit moment nog goed inzicht in de knop om aan te draaien. Wat is de impact van de keuzes die we gaan maken? Die moeten namelijk gewoon nog blijken uit de ronde met de marktpartijen. En hoe zorgen we dat we dan tot een invulling komen, waar we over dit grote en meerjarige project flexibel door de tijd heen blijven, maar ook ruimte houden om bij te kunnen sturen? Dat vinden wij belangrijk, want zo kom je tot een realistische programmering waar er met veel marktpartijen voldoende vertrouwen is om echt die woningen te gaan realiseren. Want voor ons is in ieder geval heel erg duidelijk, daar is heel erg hard behoefte aan en daar liggen ook kansen in dit gebied. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Noldus. In ieder geval wat ik gehoord heb, is dat u het belangrijk vindt, belangrijk voor de VVD dat we ons houden aan de woonvisie. Wel het liefst kijken in doelgroepen. Starters, empty nesters heb ik gehoord. Vervolgens zag u een gevaar in te veel sociaal, want dat moet gecompenseerd worden met dure koop. En de Dordtse VVD kijkt heel graag juist naar goedkope koop.

Met marktpartij kijken naar het geheel. We missen inzicht aan de knoppen waar we aan moeten draaien, op dit moment. Parkeernorm was belangrijk. Begrijpelijk. En als laatste, er moet ook mogelijkheid blijven om bij te sturen. Dan denk ik dat ik het meeste gehad heb. Dan ga ik naar mijnheer Den Hartog.

De heer Den Hartog: Dank u, voorzitter. Voor ons staat voorop eigenlijk dat er gebouwd moet worden naar behoefte. Daar zul je eerst naar moeten kijken. En waar nu behoefte aan is, dat is logischerwijs natuurlijk waar de langste wachttijden zijn. Daar is de grootste behoefte. En dat betekent dat je vanzelf toch komt bij de betaalbare woningen. En dan wil ik dat eigenlijk niet opsplitsen. Ik denk zowel sociale huur als ook goedkope koopwoningen. En wat ik daar nog wil meegeven, is iets dat ik iets zie wat ik wellicht niet begrijp of misschien ook wel een rekenfout is. Voorheen was er een grens van 355.000, als grens voor betaalbaar. En daarboven is het onbetaalbaar kennelijk. En dat mag elk jaar geïndexeerd worden. Dat is logisch. Landelijk percentage. Nog eens 1 procent erbovenop. Dat schijnt zo te zijn. Dat vind ik wel vreemd, want daarmee maak je het 1 procent duurder ieder jaar. Maar als je die 355 met die... Dat wordt dan 7,1 procent. Dan kom ik in mijn berekening op 380.000 uit. En nu zie ik overal als grens 390.000 staan. Dat maakt het meteen een stuk duurder voor die, wat we dan goedkope woningen noemen. Die overigens nog steeds niet betaalbaar zijn voor de gemiddelde politieagent, voor de gemiddelde onderwijzer, voor de gemiddelde verpleegkundige. Daarom hebben we in het verleden natuurlijk gevraagd, laten we ook kijken naar de groep, of hoe moet je het zeggen, een aantal huizen onder de 3 ton, om te kijken, wat kunnen we daarin betekenen? En als je die dan ook zou willen indexeren, om het wel helemaal netjes te maken, dan zou je dat nu 321.000 moeten maken. Maar ik zou daar heel graag toch willen kijken daarvan mogelijk is. Ik probeer ook in oplossingen te denken. Er staat nu ook dat het woonoppervlak minimaal 50 vierkante meter moet zijn. Dat is in ieder geval een vooruitgang ten opzichte van de 70 vierkante meter die we in het verleden hanteerden. Tegelijkertijd zie ik ook een gemiddelde oppervlakte van 100 vierkante meter. Er werd net gevraagd naar studentenwoningen. Zeker, die zijn ook nodig. Je hebt een mix van allerlei woningen nodig. Maar als je studentenwoning hebt van 50 vierkante meter, om op gemiddeld 100 vierkante meter uit te komen, dan zijn er ook heel veel erg grote woningen kennelijk gepland. Wat ons betreft kan dat best een stapje minder. Wil niet zeggen dat er geen grote, dure woningen moeten worden gebouwd, maar er zit ook wat ons betreft een bepaalde limiet op. Even kijken hoor. Want we willen ook ruimte hebben natuurlijk voor allerlei groepen. Studenten al genoemd. Starters genoemd. Denk ook aan groepen waar we het de laatste weken over hebben gehad. We willen toch ook graag dat de bewoners van de Weeskinderdijk, de bewoners van woonwagenstandplaats, dat die een goed alternatief krijgen, mocht het moment daar komen dat ze moeten verplaatsen. En ook dat moet betaalbaar zijn en daar moet ruimte voor zijn. En dan kom ik eigenlijk op het laatste punt. Als je het hebt over ruimte, dan ontkom er daar haast niet aan om het ook eventjes in samenhang met mobiliteit te nemen en de parkeernorm. Iedereen noemt het natuurlijk al. Ik denk dat een parkeernorm van 0,3 wel degelijk haalbaar is. Tenslotte zijn er andere gemeenten waar dat ook kan. Er is onlangs een werkbezoek geweest naar Schiedam, die dat hanteert. Dat kan wel. Maar ik denk wel dat dat alleen maar kan als je de OV-verbindingen daarop echt goed aanpast. Dan is het goed te doen.

Daar is wel degelijk een samenhang tussen de ruimte die je hebt en mobiliteit, waardoor je deze twee onderwerpen toch gedeeltelijk samen zou moeten bespreken.

De heer Noldus: Voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Noldus, u heeft een vraag aan de heer...

De heer Noldus: Want er wordt een referentie gemaakt naar Schiedam. En dat daar dezelfde parkeernorm wordt gehanteerd. Ik ben wel benieuwd of de heer Den Hartog ook kan aangeven hoe die norm in Schiedam wordt gewaardeerd? Hoe dat in de praktijk uitpakt?

De voorzitter: Mijnheer Den Hartog, weet u dat?

De heer Den Hartog: Eerlijk gezegd, ik spreek niet heel veel Schiedammers hoor. Maar de enkeling die ik heb gesproken, was er wel over te spreken. Maar ik weet echt niet of dat een algehele waardering is.

De voorzitter: Er waren er in ieder geval die erover te spreken waren.

De heer Noldus: Voorzitter, want dat is inderdaad een soortgelijke norm als hier in de stukken staat. Maar ook een gebied wat nog in ontwikkeling is, waar ze ook heel erg die de normering spannend vinden en daar nog geen in de praktijk zijnde norm is. In ieder geval niet in het gebied waar we geweest zijn van 0,3. Dat wilde ik even daarop toevoegen.

De voorzitter: Ik zal, en dan kom ik bij jullie, even kijken wat mijnheer Den Hartog... Volgens mij heeft hij gevraagd over bouwen vooral naar behoefte. Kijk naar de langste wachttijden. Dan komt hij terecht bij betaalbaar wonen. Er zat eigenlijk een soort vraag in. Die grens van 355.000 is geïndexeerd. En volgens de heer Den Hartog kom je dan niet op 390.000, want hij noemde 7,1 procent en mogelijk dan nog 1 procent extra erop. Maar dan kom je niet op 390. Maar daar heeft mijnheer Buitenhek vast wel een antwoord op. Hij pleit er ook voor om te kijken naar de echt betaalbare kopen. Laat ik het maar even zo noemen. 3 ton en dan plus indexatie, pak hem beet, 320. De oppervlakte van de woningen werd ook weer genoemd. Niet te groot. 50 vierkante meter als ondergrens. In ieder geval beter dan 70. De gemiddelde baarde zorgen, want dan moet je blijkbaar ook hele grote bouwen. En dat mag wel, maar niet te veel. Aandacht voor de bewoners van de Weeskinderendijk en de woonwagendwoneers. In het eerste geval vooral om beschikbaarheid van betaalbare woningen voor die mensen. En in het andere geval denk ik om grond. En als laatste werd dan nog eventjes genoemd de parkeernorm die wel haalbaar is, maar dan moet er wel sprake zijn van goed ov. Dan ga ik naar mijnheer Gündogdu en daarna naar mijnheer Schalken.

De heer Gündogdu: Voorzitter, dank u wel. Nu dat de wethouder er niet is, zal ik geen politieke vragen stellen, maar wel technische vragen.

De voorzitter: Had u toch niet mogen doen hoor, want het is niet politiek bedoeld.

De heer Gündogdu: Voorzitter, in ieder geval bedankt voor al deze stukken die we hebben gekregen van het college. We zitten wel even met het volgende. Vanuit onze fractie Op Ons Eiland hebben we toch wel het idee dat de discussie die we willen voeren rondom betaalbaarheid van toekomstige woning, maar ook waar er behoefte ligt van, waar ligt de behoefte van de Dordtse inwoners in beginsel? Want daar bouwen we voor. En uiteraard ook voor mensen die in Dordrecht willen komen wonen. Maar in beginsel voor Dordtenaren. En wij zien nu cijfers. En dat is niet onbekend voor ons. Dat hebben we in het verleden ook vaak met elkaar besproken over, dit is betaalbaar, dit is hogere segment. En er is zojuist ook even gerefereerd, eigenlijk zou je die prijssegmenten los moeten laten en kijken, waar ligt die behoefte? Maar ik zou een overzicht willen zien wat ons college als betaalbaar aanstipt en wat hoog, hoog in de prijs, kijkend naar de huidige behoefte van onze inwoners. Want dat is in beginsel onze basis en daar bouwen wij voor. Want landelijk wordt ook door de minister in de wet duidelijk aangegeven, bouw voor je eigen behoefte. En dat is best een ferme uitspraak van de minister. Ik ben benieuwd hoe dat zijn gestalte krijgt in het Maasterras. Vervolgens, voorzitter, wat wij missen in dit stuk en wat we als informatie hebben gekregen tot nu toe, is de corporaties. Er ligt een opgave ook op het bordje van de corporaties, want die zouden moeten zorgen voor de sociale woningbouw. Wat ons wel bevreemdt, is dat tot op heden, als het gaat om het Maasterras, niet is gesproken met corporaties waarvan we weten dat Woonbron nog niet mag bouwen in Dordrecht, vanwege grondposities. Trivire niet al te ruim zit bij kas. Gezien het proces, nu zouden de corporaties om de tafel moeten zitten, überhaupt, of zij kunnen voldoen aan de verwachtingen. Weliswaar is dat niet voor morgen. Maar op de korte termijn, of ze überhaupt wel kunnen bouwen. Dat is echt een verzoek. En bij voorkeur zelfs dat we de corporaties uitnodigen hier, als deze commissie, om hen ook, te bevragen is een te zwaar woord, maar van hen te vernemen of ze überhaupt hieraan kunnen deelnemen. Een andere vraag, verzoek is, voorzitter, we hebben in het verleden ook vaak gevraagd of erfpacht een mogelijk middel is om enerzijds toekomstige inkomsten voor de gemeente te garanderen en daarnaast voor de bewoners die misschien heel moeilijk een woning kunnen financieren, of dat aantrekkelijk is vanwege de voordelen die een erfpacht heeft. En het college heeft in het recent verleden nog even toegezegd om een notitie op te stellen, waarbij de voor- dan wel de nadelen van erfpacht in Dordrecht duidelijk wordt. Kunnen wij een notitie verwachten, specifiek voor het Maasterras, waarbij voor- dan wel nadelen van erfpacht in beeld worden gebracht? Want dat geeft namelijk ons ook de ruimte om die afwegingen goed te maken. Ik wil het even hierbij laten, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Gündogdu. U wil graag een overzicht van wat ons college als betaalbaar aanstipt. Kijkend naar de huidige behoefte. In het verhaal worden de corporaties gemist. Die zou u graag aan tafel zien om te vragen, kunnen ze überhaupt wel deelnemen? En als laatste werd er gesuggereerd, erfpacht misschien een mogelijkheid. Dat genereert inkomsten voor de gemeente. Dat is denk ik in deze barre tijden welkom. En kan financiering aantrekkelijker maken, volgens Op Ons Eiland, voor bewoners. Graag een notitie van het college en het liefst zo spoedig mogelijk. Gaan we noteren. En dan komt dat misschien. Mijnheer Schalken.

De heer Schalken-den Hartog: Voorzitter, dank u wel. Ik ga niet het meeste herhalen of niet zoveel mogelijk herhalen wat anderen al hebben aangegeven. Maar ik wil wel aansluiten bij wat de heer Gündogdu aangaf met betrekking tot de betrokkenheid van de corporaties, omdat we ook die opgave hebben liggen met betrekking tot de sociale woningbouw. Naar aanleiding van het werkbezoek waar een collega van mij bij was, ook aandacht voor wellicht een mogelijkheid om de parkeernorm per bouwblok te gaan bekijken. Ik begreep dat dat ook aan de orde was geweest tijdens het bezoek. Dat ze op sommige plekken gingen werken met een wisselende parkeernorm. Dat die bijvoorbeeld bij kleine appartementen en starterswoningen lager zou zijn dan bij wat grotere wooneenheden. Daar graag wellicht ook iets richting ons als commissie. Meer duidelijkheid over hoelang sociaal en middenhuurwoningen moeten blijven bestaan. Voor welke periode dat wordt gegarandeerd na wanneer de bouw gerealiseerd is? Ik begreep dat dat in Schiedam vijftien jaar was, dat dat vastgelegd werd. En mijn collega gaf ook mee dat het wel heel belangrijk zou zijn om een bouwpaspoort op hoofdlijnen vooral te hanteren. En dan daarmee een partnerselectie maken voor de marktpartij, om de plannen verder samen mee uit te werken. Wat ik ook nog meekreeg van mijn collega was of we daar al invulling aan geven bij ons in Dordrecht met betrekking tot de daken. Ik begreep dat tijdens het bezoek ook duidelijk werd dat werd aangegeven dat daken waar je op keek dat die groen zouden worden en daken waar je geen zicht op had, dat hij dan allemaal met zonnepanelen zouden worden voorzien. Met betrekking tot de ondergrondse afvalinzameling en gescheiden schoon- en vuilwatersystemen en het al zo vroeg mogelijk inschakelen van een omgevingsmanager, die zo in het gebied of rondom het gebied alle betrokken partijen zoveel mogelijk meeneemt in iedere fase van het proces. Waarbij ook de boodschap richting de huidige bewoners of... En rondom het gebied de bewoners ook vooral wordt meegegeven, jongens, hartstikke vervelend dat u zolang overlast ervaart, maar ook daarin meegeven, we bouwen voor uw kinderen en wellicht voor uw toekomst, om daarmee mensen dan ook meer mee te nemen in dat proces. Vooral opmerkingen van mijn collega ook, naar aanleiding van het bezoek.

De voorzitter: Dank u wel. Uw collega heeft in ieder geval laten zien dat het een werkbezoek was en niet een snoepreisje. U mag hem de complimenten overbrengen. Aandacht was er wederom voor de corporaties. De parkeernorm per bouwblok bekijken. Hoelang moeten die sociale en middenhuurwoningen blijven bestaan in die vorm? Vijftien jaar of misschien langer. Bouwpaspoort op hoofdlijnen hanteren. En op grond daarvan een partnerselectie maken. De daken waar je op kijkt, dat zijn de lagere daken, denk ik, die kunnen groen. En de andere daken, daar kunnen dan de zonnepanelen op. Ondergrondse afvalinzameling wordt als tip meegegeven, is dat misschien mogelijk? Gescheiden watersystemen, wat in veel nieuwbouwwijken op dit moment ook al gebeurt. En de aanstelling van een omgevingsmanager, om ook met de buurt tijdig te spreken over alle vormen van overlast en dergelijke. Dat was heel wat. Dan zie ik mijnheer Laban en mijnheer Van der Kruijff en mijnheer Damen ook nog. Dan moeten we het ongeveer gehad hebben, want misschien kan er dan ook nog een reactie komen. Mijnheer Laban.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. Voor wat betreft het woningprogramma, dat lijkt ons een juiste, zoals die nu voorgelegd wordt. Er is goed gekeken naar de behoefte die er bestaat en de invulling van de voorzieningen. Daar kunnen wij best goed mee leven. De vraag die er is, die we ook kunnen begrijpen, naar meer sociale huur lijkt ons in dit gebied onhaalbaar. Het bouwen van sociale huur kost heel veel geld en dat zou dan leiden tot een grote verschuiving in het programma, wat ook weer gevolgen heeft voor de voorzieningen. Niet alleen voor het gebied, maar ook voor de binnenstad. De lage parkeernorm, is die haalbaar? Ja, dat is inderdaad, zoals de VVD ook al stelde, die kan best haalbaar zijn voor op momenten eerst de bewoners die komen. Maar is het op lange termijn ook haalbaar en gaat het niet druk geven bijvoorbeeld op Krispijn? En ik wil me graag aansluiten bij de vragen van mijnheer Gündogdu over de erfpacht. Dat vind ik ook een interessante.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Laban. Er was een vraag van mijnheer Portier.

De heer Portier: Voorzitter, ik had een vraag voor de heer Laban. U zegt dat er inderdaad behoefte is aan die 45 procent hele dure koopwoningen. Dan moet je denken aan vanaf 490.000, 500.000 euro ongeveer. Nu lukt het in de Stadswerven niet om 60 van die woningen te verkopen, waardoor een project daardoor nauwelijks van de grond komt. Wat maakt dat u denkt dat er behoefte is aan 1800 van deze woningen voor het Maasterras?

De voorzitter: Mijnheer Laban.

De heer Laban: Ik heb de onderzoeken gelezen. En ik zie dat daar de behoefte kenbaar gemaakt is. Als ik aan sommige cijfers ga twijfelen, moet ik aan alle cijfers gaan twijfelen. Ik moet uitgaan van datgene wat ik krijg.

De voorzitter: We gaan er geen welles nietes spelletje van maken, mijnheer Portier, want de klok gaat ook door. Even kort samenvattend, mijnheer Laban. Huidige verdeling oké. Is niet iedereen met hem eens. Meer sociaal is te kostbaar en dat heeft ook gevolgen voor de omgeving, want er moet gecompenseerd worden. Parkeernorm is die ook haalbaar op lange termijn? En ook het idee van erfpacht sprak de heer Laban wel aan. Dan ga ik naar mijnheer Damen. En daarna mijnheer Van der Kruijff.

De heer Damen: Voorzitter, het is al eerder gezegd vanavond, je moet uitgaan van de woonbehoefte in Dordrecht in de eerste plaats. Daarnaast kijken wat er mogelijk is. Wat betreft de woonbehoefte, vinden wij het RIGO-rapport en de regionale woonvisie, die daarop gebaseerd is, een verouderd document, als het al ooit geklopt heeft. Wij denken dat je minimaal dertig procent sociaal moet bouwen. Dat kost natuurlijk geld. Daar kom ik op terug. Daarnaast moet je ook gemengd bouwen. En het programma van wat je in het Maasterras realiseert, zul je moeten inkaderen in een bouwprogramma voor de hele gemeente. Je moet kijken, wat kun je waar bouwen? Dat geldt zowel voor het type woningen die je bouwt als het programma. Elders in de stad bouwen niet dertig procent sociaal. We vervangen wel een aantal sociale huurwoningen, maar wat we toevoegen is bepaald niet dertig procent sociaal.

En ik denk dat we daar minimaal naartoe moeten. De heer Noldus merkte terecht op dat als je meer sociaal in het programma zet, dan scheelt dat in je grondopbrengsten. Dat betekent extra kosten. Wij zouden graag zien dat er beter gekeken wordt naar de mogelijkheid om de bebouwing aan de Weeskinderdijk Oost te handhaven. We hebben het idee dat de afrit van de brug op een andere manier... Of dat je op zijn minst moet onderzoeken... Want ik weet nog niks zeker. Maar dat je moet onderzoeken of je de afrit van de brug op een andere manier aanlegt, waardoor je die bebouwing handhaaft. En dat bespaart je tientallen miljoenen. En dat kan een deel van de dekking zijn voor het extra verhogen van het sociale bouwprogramma. Daarmee sla je in feite twee vliegen in één klap. Wat betreft de rest van het programma, vinden wij het terecht dat er vooral of sterk gekeken wordt naar starters en empty nesters. Maar dat is niet alleen een kwestie van woonprogramma. Dat heeft ook direct te maken met je voorzieningenprogramma in het gebied. Dat verdient ook aandacht bij de verdere planontwikkeling. Tenslotte de lage parkeernorm. Kan dat of kan dat niet? Wat dat betreft, ik dacht van dat zal best moeilijk zijn wat er voorgesteld wordt. Maar ik was blij verrast met de plannen die wij in Schiedam en Delft gezien hebben. En daarbij wordt het plan in Delft ontwikkeld door een commerciële partij. En die gaat ook van vergelijkbare normen uit. Dan denk ik, laten we er voorlopig maar op gokken dat het wel kan. En als we parkeerplaatsen tekortkomen, kun je die altijd op enige afstand bijbouwen. Het is niet zo dat als je mogelijk in de toekomst een lage parkeernorm realiseert, dat je dat niet op een later moment kunt compenseren. Alleen niet in de woonblokken zelf, maar wel aan de rand van het gebied. Dat tot zover.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Damen. Het RIGO-rapport en de woonvisie volgens de heer Damen verouderd. Minimaal dertig procent sociaal. Gemengd bouwen. Programma Maasterras inkaderen in het programma van de hele stad. Beter kijken naar of de bebouwing van de Weeskinderdijk Oost niet gehandhaafd kan worden. Dat zal gevolgen hebben voor de afrit van de brug, maar scheelt een heleboel geld. En dat kan gestoken worden in meer sociaal bouwen. Aandacht voor starters en empty nesters ook hier, maar dan wel gelijk kijken naar de voorzieningen die deze groep nodig hebben. En de parkeernorm, volgens de heer Damen, enerzijds was die haalbaar, anderzijds sprak hij wel, en dat vond ik een beetje tegenstrijdig, over een gok.

De heer Damen: Ik heb het woord gok niet in de mond genomen. Maar je weet nooit wat de toekomst brengt.

De voorzitter: Ik zie heel veel mensen die toch getuigen dat u het woord gok wel... Maar daar gaan we verder niet op door. Mijnheer Van der Kruijff, u mag.

De heer Van der Kruijff: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, het CDA heeft eigenlijk een iets andere invalshoek voor vandaag gekozen. Namelijk niet om al een soort oordeelsvorming over het hele programma en woonprogramma, want dat gaan we later allemaal wel doen, maar even een beetje aan te haken op het proces waar we nu zijn en waar we in zitten. Er ligt een concept bestemmingsplan. Het college is bezig met een marktconsultatie. Heeft ook aangekondigd anterieure overeenkomsten te willen gaan sluiten op basis daarvan. En een beetje in die lijn willen wij graag wat opties meegeven, wat volgens ons wijs is.

Want we horen vandaag al heel veel discussies over een woonprogramma en hoe dat zou moeten qua betaalbaarheid. Koop, huur, vierkante meters, et cetera. En wat wij een beetje op ons af zien komen, is dat er nu op basis van het concept bestemmingsplan met marktpartijen beeld gevormd wordt of het concept bestemmingsplan haalbaar is. Maar wat volgens ons wel verstandig zou zijn en wenselijk zou zijn, als we als raad ook wat informatie krijgen over daarvan afwijkende scenario's. En wellicht komt het wel uit die marktconsultatie. Dat weet ik niet. Maar wij zouden dat wel wenselijk vinden, want dan kunnen we met elkaar ook een iets meer onderbouwde keuze maken voor wat nu voorligt. Temeer omdat wij er niet heel... Of niet op gerust is een groot woord, maar omdat wij ook wel zien dat er nog heel veel miljoenen te kort zijn om dit allemaal te realiseren. En wij kunnen hier natuurlijk allemaal wensen bedenken tot we een ons wegen, maar als we het ons financieel niet kunnen veroorloven en als we het niet kunnen betalen, dan wordt het een beetje wensdenken. En we hopen dat het uit de marktconsultatie komt. Maar we hopen ook dat uit de marktconsultatie dan iets komt met bijvoorbeeld wat meer betaalbare koop of wat minder betaalbare koop of huur. Of als je naar vierkante meters kijkt, is minder grote appartementen en wat kleinere appartementen, zodat we daar een afweging in kunnen maken. Voorzitter, dan een ander punt. Want dit gaat over een hele lange tijd voordat dit allemaal gerealiseerd gaat worden. Vorige week bij de technische sessie kreeg ik op mijn vraag te horen dat het toch de bedoeling was om één overeenkomst met ik denk een consortium of met een projectontwikkelaar te gaan sluiten voor het hele programma. En wat wij wel zouden willen, is dat daar toch flexibiliteit in blijft zitten. Want we weten ook allemaal dat conjuncturen veranderen, dat beelden veranderen, wellicht ook prijzen veranderen van huizen, of het van huur of van koop is. En dat we daar ook gedurende de hele periode op in kunnen blijven spelen. En niet alles aan de voorkant meteen muurvast zit. Ons verzoek om te kijken bij het sluiten van anterieure overeenkomsten met partijen die wendbaarheid en die flexibiliteit daarin te verankeren, zodat we kunnen blijven bijsturen als raad en we ook volgende raden en colleges nog... Indien nodig. Voorzitter, het werkbezoek, ook nog een paar ideeën. Want daar horen we ook wel de mogelijkheid van modulair bouwen. Er werd aan studentenwoningen gebouwd. Die waren heel klein. Zestien, zeventien vierkante meter. Die kennen wij in Dordrecht ook bij het Leerpark. Maar wellicht dat je op termijn toch ziet dat er behoefte is aan grotere woningen. Dat je ze kunt samenvoegen. Ook in het woonprogramma kijken of je die flexibiliteit in kunt bouwen. Dat je ook, als het eenmaal gebouwd is, toch nog kunt veranderen. En helemaal een creatief idee wat we daar hoorden, was van parkeerhuizen. Dat je zelfs parkeervoorzieningen kunt transformeren naar woonvoorzieningen en andersom. Was geloof ik in Schiedam, als ik me goed herinner, dat dat gezegd werd. Gezien alle zorg hier ook over de parkeernorm, zou dat wel een flexibiliteit zijn die voor ons misschien heel fijn is als je denkt, het past toch niet als er in de toekomst wellicht... Dat je dan toch nog daarop kunt bijsturen. En een laatste punt, voorzitter, als het over de voorzieningen gaat, wil ik toch nog maar even genoemd hebben, dat er niet alleen gedacht wordt aan wonen voor mensen die dat zelfstandig kunnen. Maar dat we ook denken aan voorzieningen vanuit de inclusiviteit voor bijvoorbeeld begeleid woningen of woningen voor mensen met een beperking, zodat het ook een inclusieve wijk kan worden. Dat was hem.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van der Kruijff. Wat betreft de marktconsultatie graag ook informatie over afwijkende scenario's. Bijvoorbeeld meer of minder betaalbaar bouwen, grotere of kleinere woningen, een beetje mogelijkheid tot schuiven. En wat heeft dat dan voor financiële gevolgen? Graag flexibiliteit wat betreft de overeenkomst die getekend wordt. Niet helemaal gelijk vastleggen voor het totale project, maar eventueel later nog mogelijkheid tot schuiven. Het werkbezoek heeft opgeleverd, en ik kan me ook herinneren dat inderdaad modulair bouwen aardig kan zijn. Beginnen met een kleine woning en later drie tot één samenvoegen. Zelfs de mogelijkheid van parkeervoorzieningen ombouwen naar woonvoorzieningen of omgekeerd. En aandacht voor inclusiviteit. Mensen die begeleid wonen of mensen met een beperking en dergelijke. Tot zover, de heer Van der Kruijff. En dan denk ik dat het wel aardig zou zijn als mijnheer Buitenhok een korte reactie zou kunnen geven, met de nadruk op kort. Mijnheer Stolk wil ook nog. Dat ga ik u natuurlijk niet verbieden. Mijnheer Stolk.

De heer Stolk: Dat dacht ik ook. Wij als VSP kijken veel naar de ouderen. En wij denken ook dat er in de bouw zeker gebouwd moet worden voor de ouderen. En wel zo dat het ook levensloopbestendig is. Knarrenhof en noem maar op. Twee is eigenlijk het kopen en huren, dat dat op een hoger percentage komt, in de goedkoper sector. Dertig, misschien zelfs meer als dat nu is. En ik ga zeker mee met degene die gezegd heeft, betaalbaar wonen rond de drie ton. Voor de rest, even kijken, dat wij ook voor zijn dat de huren van de huizen zeker vijftien tot twintig jaar moeten blijven bestaan. Dan nog over de Weeskinderdijk. En daar ben ik het mee eens dat de Weeskinderdijk, zoals hij er nu is, voor deze mensen behouden blijft. En u hoorde al door mijn collega zeggen dat dat wel een mooie financiële winst zou kunnen zijn. En voor deze mensen een geruststelling. Dat zou ik nog willen meegeven. En de coöperatieve bouw van de coöperaties, dat die inderdaad aan de tafel komen en dat wij daar ook een keer een gesprek mee kunnen voeren. Dat is ook een wens. Dat was het.

De voorzitter: Dank u wel. Maar mijnheer Portier gaat ervoor zorgen dat u nog niet klaar bent.

De heer Portier: Ik had even een vraag over die vijftien tot twintig jaar behouden van een sociale huur. Op het moment dat inderdaad een projectontwikkelaar die woningen gaat bouwen, dan zijn ze inderdaad voor bijvoorbeeld die vijftien jaar gebonden. Maar ik herinner me dat in het eerste debat dat we in de raad hebben gehad, er een toezegging was dat de corporaties ingeschakeld zouden worden om deze woningen te bouwen. En dat betekent dat ze gewoon sociale huurwoningen blijven, zolang ze er staan. En dat is dan zeker voor vijftig jaar. En misschien dat ook de heer Buitenhok daarop kan reageren, maar misschien u ook. Waarom die vijftien jaren blijven noemen?

De voorzitter: Mijnheer Stolk, heeft u daar een reactie op?

De heer Stolk: Ik ben het met Ronald Portier zeker eens. Als dat gezegd is en dat besproken is, dan zou ik het altijd zo willen houden. Maar er wordt gesproken steeds over vijftien, twintig jaar, nu ook. Zeker zo lang mogelijk.

De voorzitter: Dank u wel. We hebben gehoord in ieder geval van de VSP, en dat is heel begrijpelijk natuurlijk, bouwen voor ouderen. Levensloopbestendige woningen. Knarrenhofjes. Liever nog wat meer goedkope huizen, sociale huur. Dat percentage van dertig is eerder een onder- dan een bovengrens. Drie ton is ongeveer een betaalbare woning en niet meer. Vijftien tot twintig jaar sociale huur, dat moet ook zo blijven. Liefst langer. En aandacht voor het behoud van de woningen aan de Weeskinderendijk Oost. En ook hier wordt genoemd de coöperaties graag aan tafel. Mijnheer Buitenhok, ik denk dat u best een en ander meegekregen waar u uw voordeel mee zou kunnen doen. Althans voor de één wordt het een voordeel, voor de ander misschien nadeel. Maar zo gaat het vaak. Een reactie graag.

De heer Buitenhok: Dank u wel, voorzitter. Volgens mij voldoende reacties gekregen om extra aandacht te geven, de komende maanden, aan de afwerking van het ontwerp bestemmingsplan. Een paar zaken wil ik er even uithalen om nog iets te verduidelijken. Ik doe het even op alfabetische volgorde. Of in ieder geval in volgorde die we net hebben gehad. En dat ging even over het aantal woningen versus de oppervlaktes. Wat wij in het ontwerp bestemmingsplan gedaan hebben, hebben we even een reken gegeven. Dat hebben we vorige keer ook uitgelegd. We hebben even een rekenkundig gemiddelde genomen van de oppervlaktes, om in ieder geval voor ons even door te kunnen rekenen op hoofdlijnen of zo'n programma haalbaar is. Daar is die 100 vierkante meter op gestoeld. Dat is niet de 100 vierkante meter die wij straks daadwerkelijk gaan gebruiken. Maar dat was vooral een rekenexercitie, zoals we vorige keer ook aangegeven hebben. Dan was er een vraag over de betaalbaarheid van woningen. Het werd net netjes uitgerekend tussen de 321 als ondergrens en de 390 als betaalbaar, de bovengrens. Dat is wat we overgenomen hebben uit de norm vanuit BZK. Dat is de door het ministerie opgelegde norm. Die hebben wij nu even overgenomen. Mocht daar vanuit de raad een andere visie op zijn om dat te doen, dan kunnen wij dat natuurlijk altijd in de verschillende scenario's straks voor u doorrekenen. Er is een paar keer ook verwezen richting de parkeernorm. In het werkbezoek op Schiedam en Delft is daar ook over gekomen. Zowel Delft als Schiedam houden een norm van 0,3 aan en zoeken ook naar flexibiliteit, laat zeggen buiten het gebied. In Schiedam hebben ze dat gedaan door echt bebouwde bovengrondse parkeervoorzieningen, die ook flexibel ingezet konden worden. Maar eigenlijk hetzelfde systeem was, geen auto's in de wijk, maar vooral tot de randen van de wijk opgeslagen in, zoals ze het daar mooi de parkeerhuizen... De heer Van der Kruijff gaf dat ook aan dat ze daar de flexibiliteit in zoeken. Ik heb nog niet gehoord dat ze meer woningen gingen bouwen als de auto's eruit moest, maar wel als de auto's meer waren om de woningen dan op te offeren.

De heer Schalken-den Hartog: Voorzitter.

De heer Buitenhok: Daar zit eigenlijk de balans dan denk ik in.

De voorzitter: Mijnheer Schalken heeft een vraagje voor u.

De heer Schalken-den Hartog: In reactie op wat mijnheer nu aangeeft. Die flexibele parkeernorm, begreep ik ook eigenlijk dat je bij bepaalde woningtypes zou kunnen kijken naar een lagere parkeernorm dan bij andere woningtypes.

Wanneer je in een groot gebied zit met heel veel starterswoningen, dat de parkeernorm iets lager is dan in een gebied waar dan de woningen ook iets duurder zijn.

De heer Buitenhek: Voorzitter, dank u wel. Het uitgangspunt wat wij ook hier in deze wijk gebruiken is 0,3 als gemiddelde. Wat we in Schiedam, want daar heeft u even het voorbeeld van uw collega vandaan gehaald... Is dat ze gekeken hebben, bijvoorbeeld starterswoningen hebben ze daar gepositioneerd dicht bij het station. Daar gingen ze vanuit dat die woningen= helemaal geen auto hadden. En die hebben ze eigenlijk zo dicht mogelijk bij het perron gesitueerd. Ik geloof dat de heer Damen daar nog een vraag over stelde met betrekking tot geluid en zon. En dat sloot eigenlijk aan op die doelgroep die veel geluid kon hebben en weinig zon nodig hadden en ook geen auto hadden. Dat was ongeveer de doelgroep die daar in Schiedam even aan de orde kwam. En toen hebben ze gekeken naar de woningbouw. En dat was volgens mij blok C en D. Dat waren de wat duurere woningen daar. En daar hebben ze de parkeervoorzieningen aan de buitenkant genomen. Ze hebben de duurere woningen wat meer aan de buitenkant gehouden, zodat de parkeernormering op 0,3 kwam, maar de bereikbaarheid van het parkeren zo dicht mogelijk bij de woningen zaten waar men van verwacht dat er een auto was. Vandaar even die toevoeging erop.

De voorzitter: Eén moment. Mijnheer Portier wil daar ook nog eventjes op ingaan.

De heer Portier: Voorzitter, even een kleine rekenkundige exercitie. Als we ervan uitgaan dat de woningen van de 5 ton en hoger allemaal 1 auto per woning hebben en dat alle woningen daaronder helemaal geen auto's hebben, dan kom ik uit op 4,5 auto per 10 woningen, gekeken naar de percentages. Is dan ook in dat kader die norm van 0,3 realistisch?

De voorzitter: U mag er heel kort op ingaan, maar het komt later ook uitvoerig terug, denk ik.

De heer Buitenhek: Dank u wel. Er waren meer vragen nog eventjes met betrekking tot het overzicht, wat de behoefte is in relatie tot de betaalbaarheid en de behoefte in Dordrecht. Die zullen wij meenemen. En daar zal een antwoord op gegeven worden. Dan was de vraag of wij met corporaties in contact kunnen komen, om zodoende ze zo snel mogelijk aan de voorkant mee te nemen. Dat is reeds gestart. Ik heb momenteel zelf al samen met de directie een gesprek gehad met de woningbouwvereniging. En wij zullen ook meerdere benaderen om te kijken of het totaalpakket aan sociale woningen op een goede manier meegenomen kan worden in deze ontwikkelingen. En dat ook de garantie voor afzet daarmee gegarandeerd is. Om zodoende te zorgen dat het programma wat we hebben, dat we daar ook gelijk een oplossing van boter bij de vis hebben. En daar werd positief op gereageerd door de woningbouwcorporatie. Dat zal in deze vroege fase meegenomen worden. Dan was er een vraag gesteld over de erfpacht. Daar kom ik op terug. En dat zal het verzoek zijn dat het college daar een stuk richting de raad over inbrengt, zoals u vroeg. Dan was er een vraag over de woningen, vooral de sociale en hoelang dat eigenlijk... In de doelgroepenverordening is daar iets over afgesproken. 25 jaar met betrekking tot sociaal, als het via de woningbouwcorporatie gaat. Middenhuur en andere zaken zijn daar ook op afgesproken.

Daarmee staat gewoon wat u vastgesteld heeft, het aantal jaren waarop. Dat is geen onduidelijkheid richting straks de marktpartijen en corporaties en wat u als raad aan die partijen vraagt met betrekking tot dit soort doelgroepen. Dan zag ik eventjes de parkeernorm lange termijn. Dat is iets wat ook terugkomt vanuit het college naar u toe met betrekking tot de parkeernormering. We hebben ook vorige keer uitgelegd, en dat zullen we vanavond dan nog een keer herhalen in de presentatie met mobiliteit, dat bij zo'n opgave met een parkeernormering van 0,3 daar natuurlijk ook een parkeernormering bij hoort in de regio eromheen, in de gebieden eromheen. Want anders dan heeft u gelijk. Als er straks mensen, bij wijze van spreken, 4 auto's ter beschikking hebben, die zouden ze dan heel makkelijk in een andere wijk kunnen parkeren als je daar geen parkeernormering op zet. Dat is ook daarbij de boter bij de vis. En vorige keer heb ik dat uitgedeeld in een bepaalde balans. Je moet bepaalde maatregelen wel rondom het gebied ook nemen om dit gebied goed te laten effectueren. Daar is eigenlijk veel van hetzelfde. Toen was er een vraag van de heer Van der Kruijff over consortiumvorming en flexibiliteit. Ik denk dat we vooral kijken, en daar zullen wij ook verschillende scenario's voor doorrekenen, met betrekking tot de scenario's over financiën. Daar komen we in een vertrouwelijke sessie bij u en de raad mee terug. Maar wel degelijk zullen wij kijken naar scenario's en ook de flexibiliteit. Flexibiliteit kost inspanning, maar ook geld. En de afweging is welke flexibiliteit je met elkaar wil afspreken, omdat de marktpartijen willen een bepaalde vastigheid en de overheid zou een bepaalde flexibiliteit hebben. Daar moeten we een goede balans in zien te vinden. En dan kom ik vertrouwelijk bij u terug, om zodoende toch het gevoel te hebben dat er een goede sturing gaat op de lange termijn. Vandaar dat wij niet op het plan selecteren, maar vooral op een partnerkeuze. Om zowel de lange termijn te garanderen, om daar ook gezamenlijk in die samenwerking in te stappen. Het voorstel wat we nu hebben, is niet om gronden uit te geven, maar in te stappen in een samenwerkingsverband. Werkbezoek kwam even bij modulair bouwen. Dat hebben wij ook als onderdeel meegenomen in het bestemmingsplan. En de kwaliteitseisen die daarbij zitten. Dat geldt ook voor de voorzieningen met de soorten begeleid wonen. Ik hoorde ook de naam Knarrenhof. Die zullen wij meenemen in het afsprakenkader, om te kijken hoe we daar invulling aan kunnen geven. Ik krijg nog even een... Word ik daarvoor gesouffleerd. En dat ging even over de daken. Die kwam een paar keer terug. Ook wij kijken naar van, op het moment dat je op een dak kijkt, dan zullen we daar ook maximaal kijken naar de vergroening, om te zorgen dat daarmee hittestress wat afgeremd wordt. En voor de daken waar niet op gekeken wordt, wordt er gekeken niet alleen naar zonnepanelen, maar dan zouden er misschien ook nog andere mogelijkheden kunnen zijn om energie op te wekken zonder zonnepanelen. Die combinatie zullen wij daar ook in meenemen.

De voorzitter: Als u het toch over daken hebt, dan zit u een beetje hoog. Ik meen ook nog een opmerking gehoord hebben van mevrouw Van Herwijnen over de maximale hoogte.

De heer Buitenhok: Dank u wel, voorzitter. Volgens mij, maar dat doe ik dan even uit mijn hoofd, ik dacht dat de toren hier in Dordrecht ongeveer 69 meter hoog was. En we hebben nu ongeveer gekeken naar de hoogte vanuit de bouwopgave, 70 meter. Dat is om en nabij de spits van de toren. Ligt er net even aan hoe hoog de vlaggenstok is.

Maar dat is ongeveer waar we van uitgaan. Maar we hebben in dit bestemmingsplan ook gekeken naar, mochten er hoogteaccenten toegevoegd kunnen worden, dan kan dat, maar dan heeft u gelijk, dan is ook het bouwvolume, maar ook de bouwprijs daaraan gebonden. Maar die vrijheid laten we nu nog wel in het bestemmingsplan voor de ontwikkelaars.

De voorzitter: Dank voor deze toevoeging. Ik kijk rond. Ik zie geen vingers. Dat is prima. Dan heb ik twee vragen. Mevrouw Jager even nog. Even centraal. U mag zo meteen verder kletsen. Eerste vraag is dan maar even aan mijnheer Buitenhek. Bij een consultatie is natuurlijk de bedoeling dat je input krijgt. Heeft u voldoende input gekregen en waardevolle input?

De heer Buitenhek: Voorzitter, ik weet niet of dat een waardeoordeel is, maar er is voldoende ingebracht, naar mijns inziens, om het ontwerp bestemmingsplan te verrijken.

De voorzitter: Dank u wel. Dat is in ieder geval heel goed om te horen. Dan heb ik een vraag aan de commissie. Wenst de commissie, met de ervaringen van vanavond, over het thema mobiliteit/Zwijndrechtse brug ook nog steeds een consultatie? U kunt hem skippen, maar ik zie... Eerst knikt iedereen en nu schudt iedereen. Mijn conclusie is dat u dat wenst. Hij staat gepland voor 16 april. Dat belooft een heerlijk avondje te worden, denk ik. Dan zijn we royaal op tijd klaar. Hebben we toch even pauze. Kunnen er wat deuren opengegoid voor het alarm afgaat. Ik dank u hartelijke voor dit moment. En ik zie waarschijnlijk de meesten straks terug. Mocht u niet terugkomen, neem dan uw kopje op flesje mee en breng het waar het hoort. Dank u wel.

5. Stadsas: Ontwerp bestemmingsplan Maasterras – Thema Mobiliteit (technische sessie)

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

Aanwezig:

Dhr. Bootsman (GroenLinks)
Dhr. Damen (Partij van de Arbeid)
Dhr. Gündogdu (Op Ons Eiland)
Dhr. Den Hartog (GroenLinks)
Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)
Mevr. Jager (Beter voor Dordt)
Dhr. Van der Kruijff (CDA)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Dhr. Laban (ChristenUnie/SGP)
Dhr. Noldus (VVD)
Dhr. Portier (SP)
Dhr. Safranti (DENK)
Dhr. Van der Spoel (Fractie van der Spoel)

Dhr. Stolk (VSP)
Dhr. De Vries (VSP)
Dhr. Wringer (Beter voor Dordt)

Portefeuillehouders: wethouder Van der Linden

Overige aanwezigen: dhr. Buitenhek, dhr. Kramer

De voorzitter: Goedenavond, beste mensen, voor de meeste van u wordt het de derde sessie alhier. We gaan het hebben wederom over de Stadsas, het ontwerp bestemmingsplan Maasterras. En jawel, velen zitten daar popelend op te wachten, het thema mobiliteit. Maar ik moet ze een beetje teleurstellen. Het is nog wel beeldvormend. Het is een technische sessie. Ik heet de raads- en commissieleden hartelijk welkom. Ik heet wethouder Van der Linden hartelijk welkom. Ik heet de heren Kramer en Buitenhek hartelijk welkom, voor de derde keer ook weer. Laat ik het nu maar een keer op de juiste manier doen. Er zitten ook nog een paar mensen, ook welkom. En ook de mensen op de tribune aan de rechterkant. En niet te vergeten de mensen die thuis met ons meekijken. We gaan toch weer het voorstellingsrondje doen, want wie weet dat sommige kijkers nu pas aansluiten. Die hebben heel wat gemist natuurlijk. Ik ga deze keer weer rechtsom, mijnheer Wringer.

De heer Wringer: Dank u, voorzitter. Voor de eerste keer deze avond in deze zaal. Jan-Willem Wringer, Beter voor Dordt.

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op Ons Eiland.

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

De heer Van der Spoel: Wouter van der Spoel, Fractie van der Spoel.

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

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

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks.

De heer Portier: Ronald Portier, SP.

Mevrouw Jager: Ineke Jager, Beter voor Dordt.

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

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

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

De heer De Vries: André de Vries, VSP Dordrecht.

De heer Noldus: Robin Noldus, Dordtse VVD.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Kramer: Peter Kramer, projectmanager Maasterras.

De heer Buitenhek: Ronald Buitenhek, programmadirecteur Stadsas.

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

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

De voorzitter: En mijn naam is Leen Struijk. En ik ben deze avond commissievoorzitter. Korte toelichting. Reden van deze vergadering, de komende maanden gaan we gebruiken om de behandeling van het bestemmingsplan Maasterras fase 1 goed voor te bereiden. Dat doen we onder andere door in diverse technische sessies stil te staan bij onderdelen van het ontwerp bestemmingsplan. Vorige week hebben we dat gedaan met betrekking tot het thema wonen en voorzieningen. Vanavond staat het onderdeel mobiliteit centraal. Het is, ik zeg het maar weer een keer, een technische sessie, nadrukkelijk bedoeld om een goed beeld te krijgen bij hoe de voorstellen rond verkeer en parkeren tot stand zijn gekomen. Het politieke aspect van dit vraagstuk komt later aan de orde. Op verzoek van de raad zelf is op 16 april een consultatie over ditzelfde thema gepland. En dan met name over de Zwijndrechtse brug. Dan krijgen de fracties de gelegenheid hierover hun aandachtspunten, wensen en bedenkingen aan het college mee te geven. Volgende week dinsdagavond is er overigens ook een ontmoeting met de raad van Zwijndrecht gepland. Dit zou ook nog input kunnen geven voor de consultatie. Ik roep u op om daar ook daadwerkelijk heen te gaan. Ik ga het woord geven, wederom, aan Ronald Buitenhek. En ik heet de heer Safranti ook hartelijk welkom aan tafel. Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Zoals op de sheet staat, willen we u meenemen in het ontwerp bestemmingsplan met de uitgangspositie van mobiliteit en hoe wij daarmee omgegaan zijn de afgelopen tijd om mobiliteit ook een plekje te geven in het ontwerp bestemmingsplan. In de agenda voor vanavond willen we nog even terugpakken op de ontwikkelvisie en hoe mobiliteit daarin is weergegeven. Dan even terugblikken en kijken naar het Maasterras met de zienswijze. Dat was de vorige keer ook een vraag. En dan willen wij kijken naar de omgevingseffectrapportage en de verkeersstructuren met mobiliteit parkeren. Was vorige keer een vraag. Die is daarnet ook al even aan de orde geweest. Maar die doen we nog een keertje dunnetjes over. En de verbinding van de Hoge Bakstraat kwam de vorige keer ook voorbij. Die hebben we ook even meegenomen in deze presentatie. Even terugkijkend naar de ontwikkelvisie van Mecanoo, die u als raad voorgelegd heeft gekregen en ook als uitgangspunt vastgesteld heeft. Daar hebben we eventjes voor mobiliteit de zaken uitgehaald, om die nog eventjes met u te delen. Ze bouwen zoveel mogelijk in de binnenstedelijke kant rondom de twee ov-knopen. En dan praten we hier over het hoofdstation en Leerpark. Kijkend naar die mobiliteitstransitie op het spoor, waar we het net al even in de vorige sessie ook over gehad hebben, over het CitySprinter-concept.

De Stadsbrug wordt omgevormd tot een spectaculaire wandel- en fietsroute, zoals hij in de visie stond. Ruimtes onder de brug kunnen worden gebruikt voor bijzondere plekken. En de openbare ruimte voor verblijf en ontmoeting, vooral die interactie. Ook daar de mobiliteit kijken naar hoe je verkeersstromen en hoe je loopstromen met elkaar kan combineren. Tevens stond, en die hebben net eigenlijk ook al even aan de orde gehad, maar de inzet van de ontwikkelvisie ten aanzien van die mobiliteitsopgave. Dordrecht duurzaam, leefbaar en bereikbaar. Dominantie van het autoverkeer te verminderen. En dat vraagt om die mobiliteitstransitie op het spoor met de stations. Ook de omvorming van de Stadsbrug is de vorige keer duidelijk aangeven. Toen in de visie ging dat vooral om fietsers en voetgangers. Wij zullen u straks meenemen dat wij ook het openbaar vervoer daaraan toegevoegd hebben. En de laatste is de visie met betrekking tot maatregelen om die noodzakelijke mobiliteitstransitie ook goed vorm te kunnen geven in het vraagstuk met betrekking tot de woningbouw. Toen ik de vorige presentatie met u hield, hebben wij het genoemd spelbepalende richtingen. Omdat u als raad aangaf dat er nog geen besluiten genomen werden, maar er konden wel richtingen aangegeven worden. Zodoende hebben we die eventjes hier overgenomen. Wat wij in het ontwerp bestemmingsplan hebben gedaan, is vooral deze spelbepalende richtingen opgenomen. En daar ziet u staan het verwijderen, gefaseerd, van de Brugweg. Het opheffen van de stamlijn en het rangeerterrein. Het invoeren van een parkeerstrategie. Die kwam net ook al eventjes voor. Niet alleen op het Maasterras, maar vooral ook eromheen, om die parkeerregulering goed tot uiting te laten komen. Het verplaatsen, ook gefaseerd, van de woonwagenlocatie en het verwijderen, gefaseerd, van de woningen aan de Weeskinderendijk Oost, de Vlietweg zijde. Dat waren de richtingen die wij vorige keer met u hebben besproken en waarin nu ook het college richting gegeven heeft, om zo ook het ontwerp bestemmingsplan invulling aan te geven. Toen vroeg u ook de uitdagingen die wij hebben. En die hebben we eigenlijk zo opgevat, en dat was ook in de vorige sessie met betrekking tot wonen, dat wij een knip gemaakt hebben in de partijen met wie wij tot oplossingen moeten komen en die uitdaging gewoon invulling te geven. We hebben daarvoor gekozen in een publiek-private kant. Dat is meer met de ontwikkelaars en de bouwers om te kijken hoe we dit programma kunnen doen. Maar ook met een publiek-publieke kant, waarin de gemeente Dordrecht samen met I&W en BZK, de twee ministeries, kijken naar deze oplossingen, omdat de grootste uitdagingen liggen bij de ministeriële uitvoeringsdiensten. En dan praten we over ProRail, Rijkswaterstaat. Daar zijn we mee in gesprek. En daar heeft ook de beide ministeries de opdracht voor gekregen om een onafhankelijke adviseur voor aan te wijzen, die met ons samen in samenhang tussen de driehoek I&W, BZK en de gemeente Dordrecht deze uitdagingen ter hand te nemen en tot een oplossing te komen. Dat was ook de vraag die u de vorige keer stelde, hoe gaat dat proces met betrekking tot publiek-privaat? Daar geef ik bij deze dan ook antwoord op. Kijkend naar het proces van het bestemmingsplan, dan zitten we nu in de zienswijzeprocedure. Die liep tot en met 1 februari. We hebben de zienswijzes ontvangen van de verschillende partijen. U ziet even welke thema's dat op hoofdlijnen zijn. En er staat hier ook onder de publieke stakeholders die een zienswijze hebben ingediend. Daarnaast zijn er ook bewoners en bedrijven die dat gedaan hebben. Maar hier heb ik even de splitsing gemaakt tussen publiek en privaat. De publieke stakeholders gaan we die publiek-publieke samenwerking mee aan, wat ik u net aangaf.

En daar zijn dit de onderwerpen waarin we daar tot een oplossing moeten komen. Aan de andere kant van de sheet staat vooral dat mobiliteitsconcept. En dat is erg belangrijk. Als je hier wil kijken hoe we dat op het Maasterras moeten doen, dan is dat ook dat CitySprinter-concept, maar zeker ook de aanleg van het fietspad F16. Maar ook het optimaliseren van de busconcessie, om ervoor te zorgen dat zowel de wijken door de bus goed ontsloten worden en daarmee een goede aansluiting op de hoofdstations, maar ook voorzieningen in de nabijheid van het centrum en die logistieke hub. Dat zijn ook belangrijke mobiliteitsvraagstukken voor de toekomst, om zodoende te zorgen dat de bereikbaarheid naar het centrum en de bevoorrading naar het centrum door middel van hubs goed geregeld wordt.

De voorzitter: Deze sheet spreekt voor zich. Ik geef alvast even een winstwaarschuwing. Er komen vijf sheets die identiek zijn aan deze sheet. Hou wat kruit droog en beperk uw vragen tot het voorgaande. Mijnheer Portier mag als eerste en daarna kom ik bij mijnheer Bootsman, dan bij mevrouw... Mijnheer Van der Spoel ook? Komt u ook. Mijnheer Portier.

De heer Portier: Voorzitter, ik zag een paar keer het woord gefaseerd voorbijkomen. Nu kun je je iets voorstellen bij het gefaseerd afbreken van woningen. Gewoon iedere maand eentje. Maar wat moet ik me voorstellen bij het gefaseerd opheffen van de stamlijn of het gefaseerd opheffen van de aanlijning van de brug? Want als je er één pijler tussenuit haalt of als je een klein stuk rails er tussenuit haalt, uit de stamlijn, dan doet hij het niet meer. Dan heeft het geen nut meer. Wat is de betekenis van het gefaseerd in dit verband?

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek, zegt u het maar.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Gefaseerd bedoelen wij dat op het moment dat je in een bestemmingsplan aangeeft dat er iets weg gefaseerd moet worden, dat is de term zoals dat in het bestemmingsplan gezegd wordt, wil dat niet zeggen dat je dat een dag later gelijk effectief maakt. Wij hebben aangegeven in het bestemmingsplan zit de Crisis- en herstelwetvoorwaarden. En daarmee kan je gefaseerd nog een tijdje de dienstverlening hanteren, zonder dat je hem op dag één gelijk weghaalt. Dat is gefaseerd. De bedoeling hebben we daarmee aangegeven, dat partijen ook de mogelijkheid hebben in fasering tot goede oplossingen te komen. Het kan best zo zijn dat we op dag één het nog niet nodig hebben dat de brug, bij wijze spreken, weg is, omdat wij nog voldoende maatregelen kunnen treffen om gewoon de voortgang van de woningbouw te doen. En dat die bij wijze van spreken pas na een ander tijdstip echt weggehaald moet worden. En dat noemen wij gefaseerd.

De voorzitter: Mijnheer Portier gerustgesteld? We gaan niet eerst de pijlers weghalen en dan daarna de rest. Mijnheer Bootsman.

De heer Bootsman: Dank. Ik heb een vraag over de spelbepalende richtingen. Er staat bijvoorbeeld inderdaad, het verwijderen van de Brugweg en het opheffen van de stamlijn en het rangeerterrein.

En ik vroeg mezelf af, wat als deze toch best wel kritieke punten niet lukken of maar deels lukken? Heeft dat veel invloed op het woningbouwprogramma?

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Zoals wij vorige keer aangegeven ook in de presentatie, richten wij ons op vier parallelle processen. Dat is het afronden van het bestemmingsplan. Dat is de publiek-private acties, die we uit moeten zetten. En het publiek-publieke. Mocht er op één van die drie... En dan ook nog de kaders en de randvoorwaarden. Die vier. Die zijn allemaal onlosmakelijk met elkaar verbonden. Mocht er op één van die pijlers een vertraging lopen, dan heeft dat direct invloed op de andere pijlers. Uw vraag, lukt het bij de ene wel of bij de ander niet, dan zullen we dat gefaseerd op moeten lossen. Maar dat heeft altijd consequenties.

De voorzitter: Dat is duidelijk, mijnheer Bootsman. Dan gaan naar mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Dank u wel, voorzitter. Want mijn vraag gaat ook over die stamlijn. De gemeente gaat in overleg met het ministerie van Binnenlandse Zaken en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Zuid-Holland en ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam en dan ook nog alle individuele bedrijven. Volgens mij zijn dit niet de meest vlotte partners om in overleg mee te gaan. Bij de vorige presentatie in het begin van de avond zag ik een heel mooi tijdschema van, 13 januari krijgen we dit te zien en dan krijgen we, wat was het, in oktober en dan 12 december. Ligt er zo'n tijdlijn ook al met deze partners? Dat wij weten, dan vinden die gesprekken plaats en dan krijgen jullie een terugkoppeling. Of is dat ook weer een mooi gefaseerd iets en krijgen we dat hapje stukje voor stukje bij ons?

De voorzitter: Dat woord gefaseerd zal nog wel een paar keer langskomen. Maar wanneer gaan we praten met wie, mijnheer Buitenhek?

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Er wordt momenteel met alle partners al gesproken. Laat zeggen, wat ik net aangaf in de driehoek I&W, BZK en de gemeente, waarin we een onafhankelijke adviseur aangewezen hebben om namens de twee ministeries en de gemeente te zorgen voor die publiek-publieke oplossingen, dat proces is gestart. Die persoon gaat ervoor zorgen dat al deze partijen met elkaar in contact komen. En zoekende naar een oplossing om deze vraagstukken ook daadwerkelijk zo op te lossen dat het bestemmingsplan op termijn vastgesteld kan worden. Wat wij als Dordrecht gedaan hebben, is de doorkijk naar eind van het jaar. En het college is voornemens om eind van het jaar het bestemmingsplan voor te dragen aan de gemeenteraad van Dordrecht.

De voorzitter: Mevrouw van Herwijnen.

Mevrouw Van Herwijnen: Dank u wel. Ik wil toch eventjes richting die uitdagingen. En dan voornamelijk even de uitdaging van de Dokweg.

In de eerdere bijeenkomst is al gesproken over dat er een verbinding wordt gezocht met het water en dat die Dokweg daar een beetje in de weg ligt, zowel voor de bewoners, maar ook ecologisch gezien. Nou kreeg ik van mijn collega te horen dat in Delft ze de Schieweg hebben verplaatst, om zo een aansluiting te krijgen met het water. Is dat iets wat voor Dordrecht misschien een goed idee zou kunnen zijn?

De voorzitter: Alweer een bewijs dat het werkbezoek nuttig was. Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel. Laat zeggen, een deel, hoe heet het, van de Dokweg zullen wij zeker verplaatsen. Zo zit hij ook nu in het plan. En dat is vooral het deel wat nu ter hoogte van De Put loopt. Die willen wij laten samenvoegen of gelijk op laten lopen met de A16. Daarmee zorgen wij in fase 2 dat we eigenlijk een directe verbinding met het water kunnen organiseren. Voor fase 1 loopt de Dokweg eigenlijk onder het viaduct van het spoor. En dat is best een hele lastige om die te verplaatsen. Wat we daar wel naar gaan kijken, is of we door middel van hoogteverschillen tussen de weg en de aanliggende, laat zeggen, gebieden de bereikbaarheid over de weg beter kunnen laten functioneren. Dat de mensen daar wel over de weg heen kunnen. Wat daar eigenlijk de extra uitdaging is, is dat wij voor fase 1 ook nu op willen nemen dat dat een shelterlocatie wordt. En ik kan wel eventjes op de kaart aanwijzen. Dit is fase 1. Daar hebben we nu ook een verzoek gekregen om dat gebied als shelterplaats, als schuillocatie voor hoogwater. En dat houdt in dat dat de beste optie is om die op te hogen. Op het moment dat we dit gebied ophogen en we gaan kijken naar het hoogteverschil wat we nodig hebben om over die weg een goede verbinding te maken naar het water, dan is dat de grootste uitdaging die wij nu voorhanden hebben. We kijken wel degelijk door middel van die hoogteverschillen die we nu gaan creëren met betrekking tot het ophogen richting de waterkant of we daar gelijk gebruik van kunnen maken.

De voorzitter: Mijnheer Gündogdu. U mag zo mijnheer Damen, maar mijnheer Gündogdu zat al zo lang te wachten.

De heer Gündogdu: Dank u wel, voorzitter. Begin van de avond hebben we het onder andere gehad over de mobiliteitstransitie op het spoor. Waar ik benieuwd naar ben, is dat wij, deze raad, maar ook de vorige raden, altijd hebben stilgestaan bij vervoer van gevaarlijke goederen over het spoor. En veelvuldig is ook door de vorige colleges aangegeven, dit is een belangrijke voorwaarde dat we wel uitzicht hebben op dat dat vervoer van gevaarlijke goederen op het spoor anders wordt gereguleerd. Hebben wij uitzicht op dat dat anders gaat verlopen? Want er is in het verleden veelvuldig studies gedaan over vervoer van gevaarlijke goederen over het spoor. En dat wellicht een ander spoor daar beter zou aansluiten. Ik ben even zoekende of die randvoorwaarde inmiddels is gecreëerd.

De voorzitter: Ik ga u even onderbreken. U was al klaar. Dan kan het makkelijk. Er komt nog een aparte sessie over spoor en de gevaren en alles wat daarmee samenhangt. Ik denk dat dat beter dan op tafel kan komen. Dat kan nu, de stamlijn. Maar dat komt straks, zo meteen toch in de volgende sheets? Die komt zo meteen.

Als dat uw vraag is, heel even geduld, komt aan bod. Dan stel ik voor dat we naar het... Mijnheer Laban nog. En daarna gaan we naar het volgende blokje.

De heer Laban: U gaf aan dat tot het 1 februari mogelijk was om zienswijzen in te dienen. Die periode is nu gesloten. Kunt u iets aangeven over het aantal zienswijzen dat er ingediend zijn? En of dat de zienswijzen bij zijn waarvan u denkt, dit wordt een hele lastige en die gaat zeker effect hebben op het plan?

De voorzitter: Zegt u het maar, mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel. Het aantal zienswijzen wat we binnen hebben gehad tot en met 1 februari is 45 stuks. En hij zit eigenlijk op hoofdlijnen hier bij deze sheet, bij de publieke stakeholders. Waar die stakeholders een zienswijze op in hebben gebracht. Daarnaast zijn er ook nog partijen geweest die grondbezittingen in het gebied hebben. Die hebben dat gedaan. En ook bewoners en bedrijven die geen eigenaar van de grond hebben, maar wel een zienswijze hebben ingebracht. Dat waren sommige zienswijzen, die gecombineerd waren en sommigen waren een-op-een. Ook de bedrijven bijvoorbeeld die nu gebruikmaken van de stamlijn hebben een zienswijze gemaakt. Zo is het een gemêleerd pakket van partijen die zienswijzen hebben ingebracht.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek, ik denk dat u naar blokje twee kan gaan.

De heer Safranti: Voorzitter, volgens mij heeft mijn collega een hele belangrijke vraag gesteld net. Zaten daar ook zienswijzen in waar de gemeente Dordrecht... U gaf aan, oei. Maar hebben wij die zienswijzen ook gehad, waar u denkt van, daar moeten we misschien iets mee gaan doen of daar is meer aan de hand?

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek, dat is een listige vraag, denk ik.

De heer Buitenhek: Ik kan u verklappen, wij moeten met alle zienswijzen dat doen. Laat zeggen, alle zienswijzes zijn ook openbaar, volgens mij, ter beschikking gesteld aan u. En wat wij nu in de procedure doen, die we netjes volgens de procedure ook afhandelen met een antwoord, die komt eerst naar het college en dan naar de raad. Bij het voorleggen tot vaststelling van het bestemmingsplan zullen ook de zienswijzes meegenomen worden en beantwoord. Maar als u kijkt, zoals ik hem maar even vertaal, waar lig je wakker van? Ik heb even de publieke stakeholders eruit gehaald. En daar hebben we juist dat proces opgezet, samen met I&W en BZK en de gemeente, om tot oplossingen te komen van deze zienswijzes. En of dat dan een oei of een moeilijk slapen is, dat is een flinke uitdaging.

De voorzitter: Mijnheer Damen, ik heb even verder gekeken in de presentatie. U had het over die stamlijnen een vraag. Ik geloof dat ik hem toch niet aan zie komen. Ik zou zeggen, stel hem nu nog maar eventjes. Maar dat is dan wel de laatste in dit blokje.

De heer Damen: Als de stamlijn gehandhaafd zou worden, levert dat hele grote problemen op. Want daar komt maar af en toe een treintje langs. En ik weet helemaal niet wat daar de consequenties van zijn voor het woningbouwprogramma.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel. Wat wij nu gedaan hebben in de omgevingseffectrapportage die we gebruikt hebben bij het hoogstedelijke, hebben wij gekeken welke factoren invloed hebben op dat programma. En daar is de stamlijn er één van. En ik kan nu niet precies zeggen op welke gradatie hij overal heeft. Maar we hebben vooral gekeken naar het woningbouwprogramma en de omgeving waar hij invalt. Maar als we kijken naar de mobiliteit, bijvoorbeeld richting het hoofdstation wat we nu aan gaan pakken, dan zit ook de aantakking van de stamlijn en ook de aantakking van het rangeerterrein erbij. En die heeft daar ook mee te maken voor de ontwikkeling van het station. Meervoudig gaat de stamlijn invloed uitoefenen op zowel de woningbouwontwikkeling van het Maasterras als de herontwikkeling van het station.

De voorzitter: Laat u uw microfoon maar aan. Dan kunt u gelijk verder met het volgende blokje.

De heer Kramer: Dank u wel. Ik ga jullie meenemen in het verhaal van de OER. Uitgangspunten die we hebben gehanteerd, welke verkeersstructuur daartoe heeft geleid en het aspect van de mobiliteit in zijn breedte daarin. Dit zijn de uitgangspunten die wij vanuit het voorkeursalternatief in het OER hebben onderzocht. Daarbij ook weer zichtbaar het verhaal waar we net over gesproken hebben. Hier de Dokweg en het verleggen van de Dokweg langs de A16, rode stippellijn, laat zien dat hij verwijderd wordt. Het verwijderen van de Brugweg. Het doortrekken van het ov en het calamiteitenverkeer over de Brugweg heen naar de op te richten mobiliteitshub toe, waardoor de bus zo de Weeskinderdijk aftakt. En hier in zuidelijke richting weer terug het centrum in gaat. Daarnaast de mobiliteitshubs en onder andere ook de afritten van de A16, die voorgesteld worden om die aan te passen. Dit allemaal ook met het oog op een parkeernorm van 0,3. Die effecten zijn daar ook in meegenomen. Dat leidt tot de volgende verkeersstructuur eigenlijk nog eventjes. Aan de linkerkant ziet u voornamelijk het langzame verkeer. Speciale aandacht voor uiteraard de brug en het busverkeer wat hier overheen gaat, maar ook de fiets over de op te richten mobiliteitshub hier. Die is de eerste zogenoemde mobiliteitshub van M1. Kom ik zo meteen nog op terug. Wat vooral opvalt, is dat binnen het plangebied vooral langzame verkeersroutes aanwezig zijn voor de voetganger en voor de fiets. Dit allemaal in lijn ook met het principe van STOMP. En dan hier ziet u ook de tweede mobiliteitshub in M5 voor fase 1. Dit is fase 2. En hier dan nog even zichtbaar ook wat het betekent voor het ov, welke routes daarbij komen. Ziet u ook de inzet die we hebben voor het Maasterras, is om dit gebied, het binnengebied, eigenlijk vrij te houden voor het autoverkeer. Wil niet zeggen dat er helemaal geen auto's mogen komen. Maar wel erop gericht om dat zoveel mogelijk te beperken en de auto naar de rand toe te krijgen, zodat hier ook de verschillende bushaltes zichtbaar zijn. Nogmaals hier die nadruk op het ov. Dit plaatje is als het goed is u bekend. Zogenoemde voorkeursvariant, met daarin de proefkaveling. Hier ook even zichtbaar in wat dat betekent, de verwijdering van de Stadsbrug. Vorige keer is ook een vraag gesteld, wat gebeurt hier dan? Dit moet vooral ook een uitkijkpunt zijn over dat hele gebied.

En daarnaast wordt hier de wokkel geïntroduceerd voor het fietsverkeer, om zowel vanuit de binnenstad naar Zwijndrecht toe en andersom, maar ook om die aansluiting hier te maken over de zogenoemde snelfietsroute. De inzet is om snel over de Stadsbrug naar het station toe te komen en vice versa. Hier ook zichtbaar wat dat betekent als het verlengde van de Dokweg, de Laan van de Verenigde Naties wordt omgelegd langs de A16. En hier ook zichtbaar het park, de langzame verkeersroutes en minder goed zichtbaar, maar hier is de busroute die dan hier komt te rijden. Hier de zogenoemde mobiliteitshub. De andere mobiliteitshub is voor u niet zichtbaar. Daar kom ik zo nog even op terug. Maar dat heeft te maken met de ligging en de geluidsafschermende werking, die hier ook een rol in speelt.

De voorzitter: Mijnheer Bootsman.

De heer Bootsman: Dank u wel. Ik heb een vraag, die mijn collega mij heeft aangedragen. Hij zei dat er in de omgevingseffectrapportage met andere aantallen woningen wordt gerekend als in de verkeersstudie, ook gezien de verkeersafhandeling en dat soort dingen. Klopt dat of is dat een foutje wat erin geslopen is?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: We hebben meerdere documenten. We hebben de OER, het bestemmingsplan en verkeersstudies. Daarbij kijken we elke keer voor elk aspect wat de maximale invulling is. En dat kan zijn dat die cijfers afwijken. Bijvoorbeeld ook bij woningaantallen, zeggen we 2.200 tot 3.000 woningen. Dat geldt ook voor het verkeer dat we kijken naar de maximale invulling van dingen.

De voorzitter: Mijnheer Wringer.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. Ik stel mijn vraag even bij dit blok, maar hij gaat eigenlijk nog over het vorige blokje. Het is meer een mededeling. Beter voor Dordt heeft eind vorige week een agenderingsverzoek ingediend over het verwijderen van de stamlijn. De gevolgen zijn voor de vier, vijf bedrijven die er gebruik van maken. En dat in combinatie met de milieuvergunning en de geluidsnormen. Ik hoop dat jullie die hier allemaal volgende week zullen ondersteunen. En dan willen we de technisch sessie graag hebben voordat de antwoorden op de zienswijzen binnenkomen, zodat we weten hoe we die moeten interpreteren.

De voorzitter: Dit was de reclame. Dan gaan we nu weer verder met het nieuws. Mijnheer Noldus.

De heer Noldus: Voorzitter, vraag over de slide met de uitgangspunten voor de omgevingseffectrapportage. Daar staat de parkeernorm van 0,3 per woning. Dat is 0,2 voor bewoners en 0,1 voor de bezoekers. Ik ga er even vanuit dat de bezoekers de bezoekers van de woningen zijn, niet de bezoekers van de binnenstad. Is aan te geven hoeveel van die parkeerplekken gereserveerd zijn dan voor de P&R-functie voor de binnenstadlocatie en de bereikbaarheid van onze binnenstad daarin?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. U haalt de hele presentatie door de war, want daar wilden we het later over hebben. Maar ik kan er wel wat over zeggen hoor. De eerste, uw vraag over het parkeren. In M1, de zogenoemde parkeerhub tegen het spoor aan, daar zijn ook parkeerplaatsen opgenomen inderdaad voor de binnenstad. Circa 850, zeg ik uit mijn hoofd.

De voorzitter: Mijnheer Laban.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. Wat ik in de presentatie zag, is dat er staat dat er met betrekking tot die parkeernorm, dat het vraagt om flankerend parkeerbeleid voor de omgeving Krispijn. Kunt u uitleggen wat u daar precies mee bedoelt?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Het flankerend beleid houdt eigenlijk in dat het effect van die 0,2 plus 0,1, die parkeernorm van 0,3, dat heeft een effect voor de omgeving. Als de parkeerregulering daardoor wordt ingevuld in het Maasterras, die heeft eigenlijk zogenoemd waterbedeffect dat mensen steeds verder weg de auto gaan zetten of in de wijken daarom liggend. Om die mensen in Krispijn ook ervoor zorgen dat zij nog steeds voor de deur kunnen parkeren, komt daar flankerend beleid. Hoe dat nader wordt ingevuld en wanneer, dat moeten we nog verder bekijken. Maar het houdt inderdaad wel in een soort van parkeerregulering, zodat dat niet ten koste gaat van de mensen die in Krispijn een woning hebben en willen parkeren.

De heer Van der Spoel: Voorzitter.

De voorzitter: Ik hoor mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Even kort daarop. In normale mensentaal betekent dat dat er gewoon betaald parkeren komt in Krispijn?

De voorzitter: Ik denk dat hij het begrijpt. Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dat hoeft niet.

De voorzitter: Mevrouw Jager, ik vraag het aan mijnheer Kramer, niet aan mevrouw Jager.

De heer Kramer: Dat hoeft niet per se. Maar wel een vorm van regulering. De nadere invulling moeten we bekijken.

De voorzitter: Ik denk dat we naar het volgende blokje kunnen.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Wat we wilden doen, is even ingaan ook op een variant die hier is gepasseerd. Die wij ook hebben aangereikt gekregen van de griffie.

De zogenoemde hairpin variant. Die is hier voor u zichtbaar. Ik neem u even mee in de oriëntatie. Hier is de spoorlijn en de Stadsbrug. Deze variant zit nu als voorkeursalternatief in de OER en het bestemmingsplan. Dat noemen wij het zogenoemde vierkant. Spreekt denk ik voor zich waarom. De hairpin is in het verleden weleens voorgedragen in verschillende onderzoeken, in 2007 en in 2019 onder andere, als variant. Die is in de OER niet meegenomen, om een aantal redenen. Zoals u in het vorige plaatje heeft kunnen zien, willen wij de Weeskinderdijk, de parkeerplaatsen die er nu zitten, inrichten als park. Daarnaast is in deze variant ook niet gerekend met het aantal woningen wat wij nu in het Maasterras als opgave hebben meegekregen. Zet maar 600 woningen in ten opzichte van de 2.000 die we nu willen realiseren. Ook een aspect van de verdichting heeft dat mee te maken. En daarnaast, we gingen hier nog vanuit van autoverkeer, waarbij wij uitgaan van geen autoverkeer meer over de Stadsbrug heen. Dat heeft effecten, zowel voor het ruimtebeslag, hoeveelheid woningen die je kan realiseren, de inrichting van het park en de ruimtelijke kwaliteit. En daarnaast ook milieukundige effecten als de hairpin wordt toegepast. Dat eventjes voor deze variant.

De voorzitter: Mijnheer Portier en daarna mijnheer Noldus.

De heer Portier: Voorzitter, als ik kijk naar het verschil tussen de hairpin en het vierkant, dan lijkt het me bijna evident dat het vierkant meer ruimte in beslag neemt dan de hairpin. En bovendien ook nog het autoverkeer over de brug mogelijk maakt. En als je in het rondje van die hairpin de parkeergarage zou realiseren, dan zie ik niet in hoe dat een verschil op zou kunnen leveren tussen 600 en 2.000 woningen. Wat ik wel heb gezien, is dat in die andere doorgerekende varianten met een heel andere parkeernorm gerekend werd. Dat verklaart dan misschien eerder het verschil dan het ruimtebeslag van de hairpin. Kunt u verklaren waarom die hairpin zo'n enorm effect zou hebben op het aantal woningen?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Allereerst, ik ga er zo wat meer over vertellen. Maar hier hebben we de parkeerhub gepositioneerd, langs het spoor. Ook als geluidsbuffer. Die heeft een bepaalde maat, omdat wij een flink aantal parkeerplaatsen moeten realiseren, ondanks de lage parkeernorm. Het is efficiënt om op die manier, op een langvormige manier die mobiliteitshub te realiseren. Als je dat hier wil doen met die hairpin, dan moet je eigenlijk een soort van ronde parkeergarage realiseren. Dat is vrij lastig om daar goede parkeerplaatsen in te maken. Daar zit al een punt. Daarnaast, ten aanzien van het ruimtebeslag, die bus gaat over bestaande structuren heen, de Weeskinderdijk. Dit is opnieuw aan te leggen wegen. Daarnaast gaan deze ook door het park heen. En deze heeft ook effect voor milieukundige effecten. Zogenoemd bijvoorbeeld voor luchtkwaliteit, maar ook voor geluid. Omdat hier autoverkeer over gaat, geldt hier een bepaald geluidsregime wat je mee moet nemen in geluidsonderzoeken. En dat heeft effect op de woningen die hier en hier worden gerealiseerd dan.

De heer Damen: Dat snap ik.

De voorzitter: Aanvullende vraag, mijnheer Damen?

De heer Damen: Ja, met name met betrekking tot dat laatste. Bij de hairpin gaan er auto's over. Dat heeft milieu consequenties. Maar dan zou er ook over het vierkant auto's moeten kunnen rijden. En dat heeft ook milieu consequenties. Die vergelijking begrijp ik niet.

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Daarom hebben wij in het vierkant ook geen autoverkeer over de brug heen en over de route.

De heer Damen: Maar dan kun je hetzelfde doen bij de hairpin. Ook geen auto's.

De heer Kramer: Dat zou kunnen, maar dat heeft wel effecten voor de uitgangspunten die we eerder hebben besproken met elkaar. Met name effecten voor het park wat we realiseren willen met elkaar, de efficiëntie van de parkeerhub die we willen realiseren en daarnaast ook voor milieukundige effecten nog verder.

De voorzitter: Mijnheer Noldus.

De heer Noldus: Voorzitter, dank. Een vraag een beetje in het verlengde, maar misschien toch nog niet helemaal beantwoord, denk ik. Begrijp ik dat goed dat de variant met het vierkantje zonder autoverkeer dan 2.000 woningen zal opleveren in dat gebied en tegelijkertijd als je die hairpin zou kiezen dat je de ontsluiting met autoverkeer kunt behouden en dat je dan nog 600 zoveel woningen kunt realiseren in het gebied met behoud van de auto bereikbaarheid?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Ten aanzien van de hairpin geldt dat er een andere programmering was dan waar wij van uitgingen. Bij de hairpin was er maar sprake van 600 woningen en heel veel kantoorprogramma. Wat ook weer een ander effect heeft, ook ten aanzien van je milieukundige onderzoeken. Kantoor heeft weer een ander geluidsregime dan voor woningen. Woningen worden weer extra beschermd. Daar zit een effect. Je zou hier ook wel woningen kunnen realiseren, maar dat is op een kleiner oppervlakte dan wat je nu kan binnen de vierkantvariant.

De voorzitter: Mijnheer Safranti.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, ik heb hem vorige keer ook proberen uit te leggen, met name over die brug, de gezamenlijke brug die wij hebben met onze buurstad. Welke discussies zijn daar gevoerd en welke afspraken hebben wij daarin kunnen maken, zodat wij allerlei plannen kunnen maken om het autoluw te maken, terwijl het wel een brug is?

De voorzitter: Mijnheer Safranti, ik ga u even onderbreken. De brug komt apart. Daar komt een aparte sessie over. Ik denk niet dat we dat nu moeten doen.

De heer Safranti: Ik zie duidelijk dat het toch om een brug gaat.

De voorzitter: Jawel, maar dan gaat het meer over als we al over de brug heen zijn. Er komt een aparte sessie over de Zwijndrechtse brug. Om daar nu de discussie over wat voor discussie er gevoerd heeft, heeft denk ik niet zoveel zin.

De heer Safranti: Misschien dat de ambtenaar toch daar een antwoord op heeft.

De voorzitter: Hij mag heel kort antwoord geven.

De heer Safranti: Vorige keer heeft u mij ook hierover het woord ontnomen.

De voorzitter: Klopt.

De heer Safranti: En vandaag doet u het weer. Dat vind ik een beetje jammer voorzitter.

De voorzitter: Maar het heeft wel met de agendering te maken.

De heer Safranti: Maar het gaat toch over die brug. En nu zegt u dat er... Laat maar gaan.

De voorzitter: Maar wat u wil, is eigenlijk een soort politieke discussie over de brug.

De heer Safranti: Ik wil helemaal geen politieke discussie. Ik wil gewoon vragen hoe dat tot stand is komen. Verder niet.

De voorzitter: Als een ambtenaar daar kort antwoord op kan geven, mag het.

De heer Buitenhok: Dank u wel, voorzitter. Het tot stand komen van dit bestemmingsplan en de inspraakprocedure, die we nu hebben, de inzichten die daaruit naar voren komen, hebben wij, zoals ik net in de vorige sheets heb laten zien, hebben wij de inspraak gezien. De zienswijze die daarop is. En die gaan wij nu gewoon behandelen. Wij lopen gewoon het formele proces uit. En onder andere is er van Zwijndrecht ook een zienswijze ingediend. En die zullen wij ook netjes behandelen. Aan u terug melden. En daar ook een voorstel voor doen hoe we dat implementeren in het bestemmingsplan.

De heer Safranti: Keurig. Dank u wel. Dit had toch gekund, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Safranti. Maar ik herhaal nog even wat ik gezegd heb aan het begin van de vergadering, dat op verzoek van de raad zelf op 16 april een consultatie over hetzelfde thema gepland en dan met name over de Zwijndrechtse brug. Dan krijgen de fracties de gelegenheid hierover hun aandachtspunten, wensen en bedenking aan het college mee te geven. Dat was mijn gedachtegang. Ik ga verder. Nog iemand een vraag? Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, we hebben het zojuist gehad over milieukundige aspecten. Ik kan me iets voorstellen bij geluidsoverlast bij nieuwe woningen. Naar welke andere aspecten wordt er überhaupt gekeken? Want even een inkijk wat mijn bedoeling is met deze vraag. Er vaart natuurlijk ook wel wat over het water met ook uitstoot. Wordt daar ook bijvoorbeeld naar gekeken?

De voorzitter: Zegt u het maar, mijnheer Buitenhok deze keer.

De heer Buitenhok: Dank u wel, voorzitter, zoals wij in de vorige presentatie aangegeven hebben, als je kijkt naar de onderzoeken die gedaan zijn voor de omgevingseffectrapportage, dan heb ik de vorige keer een sheet laten zien en een presentatie laten zien dat we eigenlijk op wel tientallen onderzoeksrichtingen onderzoek hebben gedaan. Die hebben we toen aangegeven met een schuifje van waar ze het beste scoren in de verschillende varianten. En in de variant hoogstedelijk, waar nu voor gekozen is, hebben wij een afweging gemaakt in al die segmenten. Dan gaat het over bereikbaarheid. Dan gaat het over fijnstof. Eigenlijk in alle onderzoeksrapporten die in de OER staan, en die staan ook mooi gerubriceerd, kunt u terugkijken welke onderzoeken daar allemaal aan ten grondslag liggen. Maar dat zijn er echt heel veel.

De voorzitter: Voldoende, mijnheer Gündogdu? Ik kijk rond. Ik zie geen vingers. Jawel, mijnheer Portier.

De heer Portier: Een verzoek, voorzitter. Of wij het onderzoek uit 2007 toegestuurd kunnen krijgen dan wel toegevoegd bij de stukken?

De voorzitter: Het zit al bij de stukken.

De heer Portier: Dan heb ik dat even niet gezien.

De voorzitter: Ik stel voor dat we naar het volgende blokje gaan.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Net even over de hairpin. De mobiliteitsvraagstukken waar we voor staan bij het Maasterras nog even opgesomd, ook in relatie tot de omgevingsvisie die er al ligt. Voor het Maasterras geldt die autobereikbaarheid, hoe gaan we daarmee om? Verkeersafwikkeling ook voor de omgeving. Inzet daarbij is STOMP. Stappen, trappen, ov, Maas dan wel de auto en parkeren. Hoe gaan we dat op een goede manier organiseren voor het Maasterras? Daar hoort ook een innovatieve verkeersoplossing bij, om dat te realiseren met elkaar. En inzetten vooral op hoogwaardig ov-vervoer. Hierbij nog even overzichtelijk vanuit het stedenbouwkundig masterplan welke barrières er eigenlijk waren in het gebied, momenteel aanwezig zijn. Hier nogmaals huidige ligging van het parkeerterrein van NS en het spooreplacement, de stamlijn en de Stadsbrug die nog door het gebied heen lopen. En hier dan ook het voorstel vanuit het stedenbouwkundig masterplan, hoe daarmee om te gaan. De vergroening van het park wat wordt aangelegd. Hier ook weer even zichtbaar de zichtlijnen en de verbinding naar het water toe vanuit de nieuw te maken woonwijk. En ook de verbinding naar de omliggende wijken. Onder andere ook naar Krispijn toe. Ook aandacht voor de verbindingen naar de binnenstad.

Hier zo meteen komen we ook nog even te spreken over de Hoge Bakstraat. Een extra verbinding om te zorgen dat het Maasterras ook goed verbonden is met die zogenoemde binnenstad. Hier ook even inzichtelijk van wat dat betekent nu vanuit het huidige autoverkeer. En ook de inzet die we hebben met het OER, het bestemmingsplan en het stedenbouwkundig masterplan ten aanzien van de langzame verkeersroutes. Nogmaals zichtbaar de bus vanuit de Stadsbrug. Veel fijnmazig netwerk binnen het gebied, waardoor die voetganger en de fietser optimaal benut kan worden. Goed ruimtegebruik daar ook in heeft. En hier dan nog ook de locaties van de hub daarin zichtbaar. Vervolgens inzoomend op het verhaal van het parkeren. Zoals al gezegd, we hanteren hier het STOMP-principe uit. Wij als gemeente langs de oude lijn passen dat hier toe. Dat zie je ook terug in de parkeernorm. Voor fase 1 die van 0,3. Het parkeren proberen we zoveel mogelijk aan de zijkant te organiseren in die mobiliteitshubs. Voor fase 1 is dat een mobiliteitshub in M1 en in M5. En daarbij kijken we ook naar het flankerende beleid voor de omliggende omgeving, zodat daar de overlast beperkt kan worden. Net al wel een vraag gesteld over de parkeerhubs. Circa 1.000 voor M1. Die kom ik zo meteen nog laten zien hoe die gesitueerd is dan ook. En voor M5 circa 600 parkeerplaatsen. Daarbij kijken we ook elke keer naar dubbel gebruik en de behoefte die daarvoor is. Er wordt ook nog een opgave meegenomen vanuit de binnenstad. En die wordt georganiseerd in de parkeerhub van de M1. Hier nog een keer de locatie van de hubs. En de hubs zijn nadrukkelijk ook echt iets anders als parkeergarages. De bedoeling is ook dat die een ontmoetingsfunctie krijgen. Meerdere functies daar bij die hub, waardoor dat ook echt een plek kan zijn in het gebied. Hier even een situering van die zogenoemde hub in M1. Hier die fietsroute vanaf de Stadsbrug eroverheen. Je ziet dat die hub is opgehoogd in M1, tegen de spoorlijn aan. De bus komt hierachter te liggen, waardoor het geluid eigenlijk aan één kant komt naar de wijk toe. Die worden gebundeld. Dat was eigenlijk ook in Delft, waar we het net over hadden, waarin die Schieweg wordt omgelegd. Hier de wokkel voor het fietsverkeer. En hier het gesitueerd tegen het park aan, waardoor die ontsluiting vanuit de hub zo via de Laan van de Verenigde Naties en de Dokweg wordt georganiseerd.

De voorzitter: Mijnheer Damen, er komt zo een vragenrondje. Is goed?

De heer Damen: Ik was even in een soort... Omdat het plaatje...

De voorzitter: Dat komt zo terug hoor.

De heer Kramer: Hier enkele referenties van de hubs. Hoe zo'n dergelijke hub dan in den lande en omgeving eruit komt te zien. Hier ook weer aandacht voor die groene inpassing. Even een dwarsdoorsnede om te laten zien, hoeveel lagen ongeveer die hub heeft en welke hoogte dat heeft. Hier het spoor. Het bundelen van die geluidsbronnen van de bus en het spoor aan één kant. Die verhoging om ook ervoor te zorgen dat dat een geluidsbarrière heeft naar de op te richten woningen toe. Mooie ligging tegen het park aan. En hier ook de snelfietsverbinding als onderdeel van het mobiliteitsplan om Zwijndrecht en Dordrecht ook via de fiets op een snelle manier te verbinden en die twee ov-knopen aan elkaar te verbinden. Hier van bovenaf nog eventjes zichtbaar van hoe die structuren dan uit komen te zien.

De voorzitter: Mijnheer Damen, u mag uw vraag stellen. U weet het antwoord al? Dan kan je zien dat het soms beter is te wachten met een vraag. Mevrouw Jager.

Mevrouw Jager: Even over parkeren. Ik heb gezien, het heeft altijd mijn speciale belangstelling, dat de algemene invalidenparkeerplaats op de hubs komen. En ik heb gezien dat er een heleboel plaatsen aan te lopen zijn. En dan worden er afstanden gehanteerd van 200 tot 500 meter. Ik heb ook gezien dat mensen die in het bezit zijn van een mindervalideparkeerkaart nog steeds een plaats aan kunnen vragen. Daar ook een eigen parkeerplaats aan kunnen vragen. Mijn vraag is, mijn vragen zijn, die parkeerplaatsen die ze aan kunnen vragen, is die gewoon bij de woning of kan die ook verder weg liggen? Want die mensen die krijgen die kaart namelijk, omdat ze niet meer dan 100 meter kunnen lopen. Dat zou binnen die marge moeten gebeuren. Dat is een aandachtspuntjes. Dat wil ik gewoon even meegeven. En even zien hoor. En er stond ook dat houders van mindervalideparkeerkaarten op maaiveld mogen parkeren. En dan zou ik graag willen weten wat maaiveld is. Ik denk dat dat gewoon begane grond op de straat is. Maar waarom staat dat dat er dan niet gewoon?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u, voorzitter. Dat is een wat technische term om precies te omschrijven wat u zei.

De voorzitter: Die eerste vraag, de aandacht die ze vroeg voor binnen de 100 meter, kunt u daar nog iets over zeggen?

De heer Kramer: Wat u zegt, klopt inderdaad, dat er regels voor zijn. Dat nemen we mee.

De voorzitter: Gerustgesteld, mevrouw Jager?

Mevrouw Jager: Ja hoor.

De voorzitter: Fijn. Mijnheer Noldus.

De heer Noldus: Voorzitter, dank u wel. Toch nog even een vraag over de parkeerhubs, over de slide die erbij hoort. Ik zie op een van de slides werd over parkeerhub M1 over circa 1.000 plaatsen gesproken. Op de slide hiervoor, op deze slide zien we 893 beoogde plaatsen bij het hub Maaspark. Maar als we dan daaronder lezen, zien we dat daarvan 850 plekken bestemd zijn voor de bezoekers van de binnenstad en eigenlijk maar 43 plekken exclusief zijn voor de bewoners van het Maasterras. Klopt dat dan of halen wij dan dingen door elkaar?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u, voorzitter. Nee, we halen zeker niet dingen door elkaar. Maar er is wel een verschil tussen de behoefte die er is en daarnaast van hoeveel daadwerkelijk parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. En dat heeft ook weer te maken met het dubbel gebruik.

De behoefte die er is, hoeft niet per se een-op-een vertaald te worden. Dat kan zijn door dubbel gebruik dat er minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn.

De voorzitter: Mijnheer Laban.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. Met het plaatje van de hoogte waar de parkeergarage in de hub is gezien. In een vorige presentatie, die net voorbijkwam, werd gesproken over de shelterfunctie van de wijk. Dan zou ik denken dat die wijk al hoger komt. En als ik dit plaatje bekijk, dan lijkt het mij dat de wijk op dit punt op dezelfde hoogte zit als nu en dan die verhoging richting het spoor. Klopt dat of zit daar dan nog hoogteverschil in?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Daar zit zeker hoogteverschil in. Tenminste, dat is wel de inzet. Als die shelterlocatie en die ophoging daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden, dan moet deze hub ook hoger gemaakt worden. Want je wil die geluidsafschermdende werking juist realiseren.

De voorzitter: Mijnheer Safranti.

De heer Laban: Wij hadden een vervolgvraag.

De voorzitter: Dat is dan denk ik handiger even in die volgorde.

De heer Laban: Dan moet die hub hoger gemaakt. Die begrijp ik niet helemaal, want het spoor blijft op dezelfde hoogte liggen natuurlijk en de bus ook. Alleen de wijk komt hoger te liggen. Daarmee moet hij ook hoger worden voor het geluid...

De voorzitter: Mijnheer Safranti, alsnog.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter. Even een vraag ook rondom het parkeren. Op dit moment parkeren heel veel ambtenaren bijvoorbeeld van de gemeente Dordrecht op de Weeskinderendijk. Hoe gaat dat straks? Als ik dit zo zie, dan weet ik niet of daar al rekening mee is gehouden. De vraag is, hoe gaat dat straks voor de ambtenaren eruitzien en ook voor bezoekers die daar ook lang parkeren?

De voorzitter: Mijnheer Kramer, kunt u in de toekomst kijken wat dat betreft?

De heer Kramer: Nee, ik word al gesouffleerd, maar daar kunnen we op dit moment nog geen antwoord over geven inderdaad.

De heer Safranti: Voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Safranti, een vervolgvraag. Dat zit er dik in.

De heer Safranti: Dat vind ik dan wel een beetje zorgelijk, want op dit moment parkeren heel veel collega's van de gemeente Dordrecht daar natuurlijk. Daar moeten toch nu wel al plannen zijn gemaakt, neem ik aan. En ook een overzicht zijn hoeveel mensen dat dat het er zijn.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek gaat het verlossende woord spreken.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Vanuit ons onderzoek hebben we dat onderzoek nog niet gedaan naar parkerende ambtenaren. Maar we hebben hier wel voorgesteld dat het een parkeerregime wordt. En er was net eigenlijk ook al de vraag, of je dat betaald of onbetaald doet. In dat parkeerregime zal er dan ook een voorstel gedaan worden, denk ik, ook voor parkerende ambtenaren.

De voorzitter: Dat wordt nog spannend. Mijnheer Noldus.

De heer Noldus: Voorzitter, nog een vraag als vervolg op net. Het ging over dubbel gebruik voor parkeren. Maar dat is natuurlijk dat je voor een belangrijk deel de parkeervoorzieningen toch ook realiseert voor de piek op verschillende dagen, vooral op de zaterdag. Ik ben benieuwd, als we dan exclusief 43 plekken voor de bewoners reserveren en de rest in dubbel gebruik, of dan op een drukke zaterdag voor kerst de mensen verzocht worden hun auto uit de garage te halen voor de bezoekers of dat bij voorbaat de garage vol is door bewoners waardoor de bezoekers toch weer ergens anders in de rij kunnen aansluiten. Dat is mij toch nog niet helemaal duidelijk.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Wij hebben inzichtelijk proberen te maken met betrekking tot het dubbel gebruik welke parkeerplaatsen er zijn. Maar als u als raad Dordrecht zo populair maakt dat er zoveel mensen naartoe willen komen, dan zou ik u aanraden om vooral te kijken naar ov. Want de parkeerplaatsen die wij hier maken, dat is een afgestemd geheel met betrekking tot wat er nodig is en hoe we dat dubbel gebruik doen. Maar daar zit een bepaalde rek in. Maar daar zit niet de rek in als Dordrecht zo populair wordt op zaterdag dat we hier extra parkeerplaatsen voor gaan bouwen.

De voorzitter: Dan kunnen we naar de Hoge Bakstraat.

De heer Kramer: Afsluitend, dank u, voorzitter, nog even een plaatje van de Hoge Bakstraat. Even ter situering weer hier het spoor van bovenaf gezien. Wordt het voorstel om hier de tunnel te realiseren. De eerste onderzoeken zijn gedaan om een extra verbinding naar de binnenstad te realiseren. En daar zijn even dwarsdoorsneden van gemaakt. Het is nadrukkelijk de bedoeling om die tunnel zowel voor de fietser als voor de voetganger... Waarbij we wel aandacht hebben dat aan deze kant dit door middel van een trap gebeurt en die niet doorloopt met een helling. Dat is even het voorlopig ontwerp waar nu vanuit wordt gegaan als onderdeel van het hele mobiliteitspakket voor het Maasterras.

De voorzitter: De volgende sheet komen, maar daar staat vragen waarschijnlijk. Mijnheer Noldus zag het al aankomen en mijnheer Bootsman en mijnheer Laban. We zien wel. Mijnheer Noldus.

De heer Noldus: Toch een vraag hierover. Want voor ons gevoel is deze later toegevoegd aan het beeld. En toch ontbreekt hier nog een beetje de duidelijkheid over wat daar precies het beoogde gebruik is. Wie is de doelgroep voor het gebruik van deze tunnel? In zijn algemeenheid is het toevoegen van ondertunneling van infrastructuur interessant. We zijn heel druk bezig met de Achterhakkers verbredingen als toerit naar de Spuiboulevard maken vanuit dat project. Er komt een F16 fietsroute richting het station, waar een overkluizing moet komen. Ik ben benieuwd wat deze specifieke doorgang dan gaat betekenen, ook gezien de straat waar je uitkomt niet bepaald een straat is die heel erg gericht is op het doorvoeren van grote aantal fietsers als woonstraat zijnde. Ik ben benieuwd waar die vandaan komt.

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u, voorzitter. Het idee is om vanuit die verbindingen, vanuit het Maasterras om dat goed te verbinden naar de omliggende wijken. Enerzijds naar Krispijn en andere omliggende wijken. Maar er is ook die verbinding naar de binnenstad via deze manier. En ook de verbinding van de binnenstad via deze manier. En op die manier de binnenstad ook op een goede manier te verbinden vanuit het Maasterras. En dat is ook vanuit een stedenbouwkundige opzet gewenst, dat je goede verbindingen hebt naar die binnenstad toe. Daar zit ook een afweging in.

De voorzitter: Helder. Mijnheer Noldus, u heeft nog een vervolgvraag.

De heer Noldus: Niet helemaal, want ik snap dat er verbinding gewenst is. Maar de route die je wilt, is volgens mij best gering. En de impact die je hebt op een woonstraat is natuurlijk best fors. Zullen we later misschien ook nog wel op komen, denk ik. Is er zicht op het aantal gebruikers wat dan gebruik gaat maken van deze route door de Hoge Bakstraat en Sluisweg? Als ik het goed zeg uit mijn hoofd.

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Die getallen heb ik zo niet praaf hoeveel dan de gebruikers zijn. Daar zullen we op terug moeten komen, schriftelijk.

De voorzitter: Mijnheer Bootsman.

De heer Bootsman: Dank u wel. Ik heb twee vragen. Vraag één gaat over de tunnel, de Hoge Bakstraat. Gaat die echt door de dijk heen? En zo ja, wat heeft dat voor consequenties voor de waterveiligheid? Punt twee gaat over wat we net in de sheet zagen, dat er een trap zou komen bij die tunnel. Daar schrik ik nogal van. Want dat betekent dat de tunnel niet toegankelijk is voor mensen die geen gebruik kunnen maken van een trap. En dat zou ik jammer vinden. Vandaar de vraag erover.

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Wat we hebben gedaan, is een eerste schets gemaakt inderdaad van hoe zo'n ontwerp eruit zou kunnen zien. Het klopt inderdaad wel dat dat via een trap is. Dat is een aandachtspunt inderdaad. Maar dat is ook wel bewuste de ontwerpkeuze, want als je het met een helling doet, dan kom je veel later in de Hoge Bakstraat weer aan. Dat heeft weer andere gevolgen. Dat is inderdaad een keuze die bij u ligt dan. En de eerste vraag ben ik even kwijt.

De voorzitter: Door de dijk heen waterveiligheid en zo.

De heer Kramer: Dat zal onderdeel moeten zijn van de nadere uitwerking inderdaad. Dit is eerst een schets van wat mogelijk zou kunnen zijn. Maar dat soort aspecten inderdaad zouden ook meegenomen moeten worden, nog even los van de afspraken met ProRail uiteraard en de omgeving.

De voorzitter: Mijnheer Laban. En daarna mijnheer Gündogdu.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. Ik zit toch een beetje mee met die doorsteek richting de Hoge Bakstraat. Hoge Bakstraat, ik fiets er ook regelmatig. En ik moet eerlijk zeggen dat de Hoge Bakstraat niet de meest prettige weg is om te fietsen. Ook vanaf de Albert Heijn bijvoorbeeld, het Maasplaza richting de binnenstad. Het is een route, maar niet mijn voorkeur, om het dan zo maar te zeggen. En als er dan heel veel fietsers vanuit het Maasterras die kant op gaan, mijnheer Noldus zei het ook al, ik vraag me af of dat die straat geschikt is om die aantallen fietsers te kunnen verwerken. En is er ook gekeken naar andere mogelijkheden van straten, die wellicht een betere ontsluiting hebben, om daar die tunnel te faciliteren?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Het eerste deel van uw vraag sluit volgens mij een beetje aan op wat mijnheer Noldus zei. Dat gaat over die aantallen. Die heb ik zo niet voor u paraat. Daar zullen we schriftelijk op terug moeten komen. En dat geldt ook in dit geval over de alternatieven die in beeld zijn gebracht.

De heer Laban: Het ging me niet zozeer om de aantallen.

De voorzitter: Om de geschiktheid van de straat.

De heer Laban: Precies. De geschiktheid van de straat voor meer aantallen dan nu het geval is.

De voorzitter: Maar je fietst rammelt uit elkaar als je daar fietst. U blijft het antwoord maar even schuldig en daar komt u op terug later? Prima. De geschiktheid, de aantallen, dat willen we graag horen. Nog één ding en daarna ga ik daarheen en dan daar.

De heer Laban: Ik heb niet gehoord of dat er onderzoek is gedaan naar andere ontsluitingsmogelijkheden dan de Hoge Bakstraat.

De voorzitter: Daar kwam u ook op terug, toch?

De heer Kramer: Ja, klopt. Correct, voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, dank u wel. Dat zou ook mijn vraag zijn geweest. Plus, kunt u een indicatie geven van de kosten van zo'n ondertunneling? Heeft u daar nu al enig beeld van?

De voorzitter: Kunt u dat, mijnheer Kramer? Mijnheer Buitenhok is daar misschien meer in gespecialiseerd. Ik weet het niet.

De heer Kramer: Wij hebben, wat ik zei, een eerste schets gemaakt ten aanzien van de kosten. Dat is denk ik sowieso een algemeen antwoord wat de heer Buitenhok en ik vaker hebben gegeven. Lijkt het me goed om dat in een andere sessie een keer goed met elkaar te bespreken. Daarmee ook de afweging voor u inzichtelijk te maken wat dat betekent.

De voorzitter: Mijnheer Portier.

De heer Portier: Toch ook nog even over de behoefte aan de Bakstraat. Want relatief dichtbij heb je gewoon gelijk op maaiveldniveau dat je de mogelijkheid om als fietsen naar de binnenstad te gaan of van de Laan van de Verenigde Naties naar de Achterhokkers. En ietsje verderop aan de andere kant heb je op de Krispijnseweg dat je in ieder geval echt met een helling door kan fiets. Waar je ook met een scootmobiel er doorheen zou kunnen. Waar komt dit idee van die Bakstraat toch vandaan dat daar überhaupt behoefte aan zou zijn?

De voorzitter: Is er behoefte aan een extra ontsluiting?

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. De behoefte zit hem daarin en ook die, wat ik eerder zei, de stedenbouwkundige opzet. Dat is een van de redenen om ernaar te kijken. En dat heeft dan in gelegen dat het Maasterras tegen het spoor aan ligt. En dat wordt als barrière gezien naar de binnenstad toe. Daar is weliswaar een ontsluiting, maar je wil om de paar honderd meter een ontsluiting hebben daarnaartoe. Daar is die in gelegen. En het tweede deel van uw vraag ben ik even kwijt. Sorry.

De heer Portier: Wat ik zeg, hij ligt eigenlijk al tussen twee ontsluitingen in. Relatief dichtbij liggen en die veel prettiger zijn, omdat je niet een trap op hoeft. Dat was inderdaad de vraag, is er echt behoefte aan die Bakstraat? Ik denk dat je daar vraagtekens bij kan zetten, of niet?

De voorzitter: Zegt u het maar, mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Daar kunt u inderdaad vragen wij stellen. Dat is ook inderdaad een keuze die wij u voorleggen. Het enige wat ik kan toelichten, is enerzijds dat het een stedenbouwkundig aspect heeft.

En dat heeft ook te maken met die ontsluitingen die je van het Maasterras wil realiseren naar de wijken eromheen, ook voor de binnenstad. Daar hebben we er eentje onder de spoorlijn door naar de binnenstad toe. Maar daarvan is vanuit stedenbouwkundige opzet ook gewenst dat je er nog één na een paar honderd meter maakt. Dat is dan in dit geval het voorstel voor de Hoge Bakstraat. En dat is er ook weer gelegen in de mobiliteitsvisie die er ligt. En te zorgen dat als je het ov, fiets, et cetera wil stimuleren, dat je ervoor zorgt dat er goede ontsluitingen zijn dat die fietser ook makkelijker naar de omliggende wijken, binnenstad, voorzieningen kan.

De voorzitter: Ik kijk rond. Mijnheer Noldus de vragen nog niet gesteld? Dan mag u hem stellen.

De heer Kuhlmann: Over die tunnel. We hebben het net al gehad over nut en noodzaak van deze tunnel. Maar nog even een andere kant daarvan. Want er zijn natuurlijk wat alternatieven voor de toekomstige bewoners, waaronder ook de Krispijntunnel, die natuurlijk nu al veel gebruikt wordt. Waar dat niet de prettigste tunnel van Nederland is. En dan druk ik het nog een beetje zacht uit. In die MIRT, waar we het eerder vanavond over hadden, zit natuurlijk ook wel de optie om die tunnel wat te verbeteren. Dat is mijn vraag. Heeft u ernaar gekeken om in plaats van deze nieuwe tunnel aan te leggen dit budget te gebruiken om die toch deels probleemtunnel van de Krispijntunnel te verbeteren? Dat we daar echt iets moois van kunnen maken.

De voorzitter: Mijnheer Kramer of mijnheer Buitenhok of geen van beiden?

De heer Buitenhok: Vanuit het stedenbouwkundig plan hebben we gekeken naar deze tunnel. Als u als raad zegt, wij ruilen deze tunnel in met het budget om daar de Krispijntunnel voor op te knappen, dan is dat aan u om daar een besluit over te nemen. Laat zeggen, het budget wat er nu vrijkomt, is uw eigen budget. Deze tunnel zit nergens anders in dan in dit plan, wat u gewoon voor een groot deel zelf moet financieren. Op het moment dat u keuzes maakt, en daarom leggen wij dat straks in het ontwerp bestemmingsplan voor, dan kunt u afvinken en aanstrepen wat u wel graag wil en wat u niet graag wil. Wij adviseren namens het college om dit soort dingen te doen, om de bereikbaarheid van de binnenstad, die voor u ook op nummer één stond met betrekking tot het STOMP-principe. En daarom zitten die hierin.

De voorzitter: Duidelijk. Dan heb ik een vraag. Heeft de commissie voldoende informatie verzameld om op 16 april de consultatie over mobiliteit en de Zwijndrechtse brug te kunnen doen? En daarop is het antwoord nee of ja. Mijnheer Bootsman.

De heer Bootsman: Wat mij betreft is het antwoord ja. Maar nog wel even een verduidelijkende vraag. Is de consultatie alleen over de brug of ook het gedeelte wat we vandaag hebben gezien, de mobiliteit?

De voorzitter: Over beiden. Ik heb één ja. Ik heb nog geen nee. Het is één-nul. Zit er ook nog een nee tussen? Mijnheer Damen misschien?

De heer Damen: Ja, een nee.

De voorzitter: Mijnheer Damen heeft een nee. Dat is één. Heeft mijnheer Damen fans?

De heer Damen: Ik wil met name meer informatie over het alternatief van de hairpin. En met name een hairpin die een beetje platgeslagen is richting de spoorlijn.

De voorzitter: Mijnheer Damen heeft meer informatie nodig over de hairpin. Wellicht kan daar nog antwoord op gegeven worden, schriftelijk of nu.

De heer Damen: Misschien is het goed als ik zelfs die vraag nog eens een keer schriftelijk toelicht aan de heren.

De voorzitter: Misschien is dat wel het wijste, denk ik. Want de vraag is net natuurlijk ook mondeling gesteld. En mondeling is er ook wel een beetje antwoord op gegeven, waarom er voor het vierkant gekozen is. Ik denk dat er wat meer achter zit bij mijnheer Damen. En dat dat wat uitvoeriger... Maar u mag best even reageren, mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Laten we proberen te kijken of ik er een goed antwoord op geef. Als ik deze sheet hiervoor zet en u ziet de doorsnede van de parkeervoorzieningen. En u wil de Hairpin, dat is inclusief auto's, want daar heeft u het over...

De heer Damen: Dat hoeft niet per se. Dat hangt af van de overleggen die volgen.

De voorzitter: Mijnheer Damen wil ook gerust een hairpin zonder auto's.

De heer Buitenhek: Maar wat is dan het verzoek wat u nu doet aan de ambtelijke organisatie, om dat uit te zoeken voor de 16^e?

De heer Damen: Ik wil graag weten wat de mogelijkheid is om die hairpin parallel aan waar nu de afrit zit meteen daarnaast een terugweg naar beneden aan te leggen. En wat daar de consequenties van zijn voor de parkeergarage.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Ik probeer het toch even aan te wijzen dan. Bedoelt u dat u hem aan deze kant hier wil of aan deze kant? Maar daar zitten we op een hoogte die even hoog is als de brug nu. En als ik daar naar beneden moet, want dan moet ik hem even hier doen... U wil een hap uit de parkeergarage nemen, waar eigenlijk het talud... Wat we hier nodig hebben om op hoogte te komen vanuit de brug, wilt u hier in de parkeergarage organiseren dat er een verbinding komt voor de bussen die dan dwars eigenlijk door de parkeergarage heen rijden? Ik probeer het even te doen. Hier kom ik op hoogte aan. Ik keer hier om en ik ga op deze plek een talud maken in de parkeergarage voor een bus voorziening.

De voorzitter: Dan komen we wel in de krant.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Dan is het voor mij helder.

De voorzitter: Mijnheer Damen zou nog behoefte hebben. De rest proef ik dat voldoende informatie heeft. Dan stel ik voor dat we de 16^e die consultatie gaan houden. Mijnheer Kuhlmann zou op die 16^e dan ook bijvoorbeeld kunnen inbrengen over die tunnel, als een suggestie om dat mee te nemen. En vast en zeker, als ik afga op de consultatie die we daarnet hebben gehad, zullen er nog veel meer briljante ideeën komen. Ik dank de heren hartelijk voor de presentatie, wethouder Van der Linden voor zijn aanwezigheid en jullie voor de betrokkenheid. En ik wens u nog een fijne avond. Wilt u uw flesjes, kopjes, bekertjes, alles meenemen, zodat Clark een vrije avond heeft verder.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 2024.

De griffier,

De voorzitter,

A.E.T. Wepster

A.W. Kolff