

**VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT -
DORDTSE DINSDAG, D.D. 29 augustus 2023**

Vergaderzaal 3

3. RV Vaststellen Uitvoeringsprogramma Fiets 2023-2026 – Raadsvoorstel i.c.m.

4. Initiatiefvoorstel Fijn fietsen in Dordrecht fractie CDA

Voorzitter: mevrouw K. Kruger

Commissiegriffier: de heer M. den Boer

Verslag: NotuBiz

Aanwezigen:

Dhr. De Boer (Op Ons Eiland)

Mevr. De Heer (FvD)

Dhr. Bootsman (GroenLinks)

Dhr. Damen (PvdA)

Dhr. De Feijter (CU/SGP)

Dhr. Gorter (Op ons Eiland)

Dhr. Groenwegen (Partij voor de Dieren)

Dhr. Gündogdu (Op ons Eiland)

Mevr. Jager (Beter voor Dordt)

Mevr. Kamphuis (SP)

Dhr. Klerk (CDA)

Dhr. Kuhlmann (VVD)

Dhr. Maroof (DENK)

Dhr. Van der Kruijff (CDA)

Dhr. Van der Meer (GroenLinks)

Dhr. Schalken (Beter voor Dordt)

Dhr. Stam (Fractie van Waardhuizen)

Dhr. Stolk (VSP)

Dhr. Nederpelt (Fietzersbond)

Dhr. Van Driel (Fietzersbond)

Mevr. Platenkamp (ambtelijke ondersteuning)

Portefeuillehouders: wethouder H. van der Linden

Opening

De voorzitter: Een hele goede avond. Ik wacht nog even tot de heer Stolk, u gaat zitten, geweldig. Welkom allemaal bij de beeldvormende commissie over het raadsvoorstel vaststellen uitvoeringsprogramma van de fiets 2023-2026 en over het initiatiefvoorstel Fijn fietsen in Dordrecht van het CDA. Ik wil iedereen, alle raads- en commissieleden welkom heten.

Op mijn briefje staat ook wethouder Van der Linden maar die komt zo en uiteraard speciaal welkom aan de vertegenwoordigers van de Fietsersbond. Voor het verslag vraag ik de raads- en commissieleden zich even nu kort voor te stellen. Waarbij ik begin hier aan mijn rechterhand.

De heer Den Boer: Mark De Boer, commissiegriffier.

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

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

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

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks.

De heer Schalken: David Schalken, Beter Voor Dordt.

Mevrouw Jager: Ineke Jager, Beter Voor Dordt.

De heer Damen: Leo Damen, PvdA.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann Dordtse VVD.

De heer Feijter: Bart Feijter, ChristenUnie/SGP.

De heer Stolk: Leo Stolk, VSP Dordrecht.

De heer Groenewegen: Pieter Groenewegen, PvdD.

De heer Maroof: Maroof, DENK Dordrecht.

Mevrouw Kamphuis: Meta Kamphuis, SP Dordrecht.

De heer Stam: Marco Stam, fractie van Waardhuizen.

Mevrouw De Heer: Elizabeth De Heer, Forum voor Democratie.

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op ons Eiland.

De heer Gorter: Wouter Gorter, Op ons Eiland.

De heer Van Driel: Willem Van Driel, Fietsersbond Drechtsteden.

De heer Nederpelt: William Nederpelt, Fietsersbond Drechtsteden.

De voorzitter: Oké, nou dan zijn we er denk ik allemaal. Even nog een korte toelichting over de reden van deze vergadering want voordat wij, voordat de commissie zich oordeelsvormend buigt over alle verbeterpunten, de projecten en de prioritering uit het uitvoeringsprogramma fiets en het initiatiefvoorstel Fijn Fietsen in Dordrecht is het goed te horen hoe de Fietsersbond als deskundige en belangenbehartiger van de fietsers tegen deze stukken aankijkt. Daar is de vergadering deze avond voor bedoeld. De opbrengst hiervan kunt u allen meenemen naar de eventuele oordeelsvormende vergadering. Ik geef zo meteen het woord aan Willem Van Driel van de Fietsersbond Drechtsteden. Hij zal samen met William Nederpelt een reflectie geven op de stukken maar uiteraard geef ik eerst de gelegenheid aan Saskia Platenkamp, opgavemanager bereikbare stad en regio. Ik krijg nu al een vraag. De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Punt van orde, mevrouw de voorzitter. Ik ben hier gaan zitten met de, in de veronderstelling dat er ook de gelegenheid is in deze beeldvormende vergadering om vragen te stellen naar aanleiding van de flinke stapel stukken die we hebben gekregen, niet alleen naar aanleiding van wat de Fietsersbond gaat zeggen.

In uw inleiding zojuist leek dat even anders te zijn. Maar ik mag er denk ik van uitgaan dat we ook gewoon over de stukken die daar liggen dat we daar beeldvormende vragen over mogen stellen.

De voorzitter: Uiteraard. Ik heb mijn vinger gehouden bij de regel waar ik mee gestopt was, want ik was nog niet helemaal klaar met mijn verhaal. Maar dat geeft niet. Mevrouw Platenkamp zal eerst met een paar sheets nog even de kern van het uitvoeringsprogramma fiets benoemen en toelichten hoe dit programma zich verhoudt tot de uitgangspuntennotitie mobiliteit 2040 die in september op onze agenda staat. Uiteraard kunt u daar zeker vragen over stellen of opmerkingen bij maken. Wil ik nu het woord geven aan mevrouw platenkamp.

Mevrouw Platenkamp: Goedenavond allemaal. Wat zouden we zonder '...' moeten? Dank u wel. Nou maar hopen dat het goed gaat want ik heb twee apparaten in mijn hand en dat wordt altijd ingewikkeld. Dus nou, eerste test, nou gaat goed. We hebben het vanavond over het fiets uitvoeringsprogramma en ik mag heel eventjes toelichten waarom dan nu een fiets uitvoeringsprogramma. Het waarom zit hem vooral in dat kadertje daar aan het eind. We zijn namelijk ondertussen bezig om een programma mobiliteit op te stellen. De uitgangspuntennotitie die ontvangt u binnenkort in de raad en dat moet leiden tot een programma mobiliteit met het doel 2040 en de stad die dan past met de bijbehorende mobiliteit als wij 2040, als stad bereikt hebben. Als het goed is, hebben we dan heel veel extra woningen en een heleboel extra banen en kunnen we dan nog steeds hartstikke leuk van A naar B in de stad. Dat is het doel. Eventjes een paar stapjes terug. Er is een fietsnota opgesteld en er is een Omgevingsvisie en de fietsnota en Omgevingsvisie die combineren we elk jaar in uitvoeringsprogramma 's. Dat is wat u hieronder ziet. Nou, ondertussen zijn we aan het bouwen aan het programma mobiliteit, maar we waren echt in de veronderstelling we kunnen nu de tijd niet verliezen om, terwijl we aan het denken zijn over toekomstige mobiliteit, dan ook twee jaar stil te liggen over fiets. Want dat is iets, het is allemaal gaande. De groei is gaande.

We moeten echt investeren in fiets. Dus wij dachten wij bieden u een uitvoeringsprogramma aan wat echt even de focus biedt op fiets. Uiteindelijk wordt het uitvoeringsprogramma ook weer een hoofdstuk in programma mobiliteit. Dus dat is er dan eentje die heeft u alvast gezien. Dus dat wordt een stukje makkelijker. Nou en waarom doen we dit? Het mobiliteitsplan 2040. Ik zei het net al, we zijn aan het groeien en de manier waarop we kunnen gaan groeien, is als we met elkaar gaan kijken hoe we de voorzieningen in het centrum, waar we allemaal van genieten, en hoe wij OV-knooppunten zo goed mogelijk kunnen bereiken. Want wat we willen doen met de stad is zoveel mogelijk bouwen rondom OV-knooppunten, zodat daar waar het kan je met openbaar vervoer en op de fiets stapt of stukjes gaat lopen naar OV-punten en dat we daarmee iets minder afhankelijk worden van de auto. De auto zal in deze stad altijd een rol blijven spelen en die moet daar goed inpassen. Nou als het goed is, dan is dit u bekend. Dit is wat we laten zien. We pakken door in 2023-2026. We hebben groene lijntjes van de fiets radiale, dus van alle wijken naar het centrum, vanuit gebiedsontwikkeling en naar OV en naar het centrum en daarin die groene lijnen die hebben we al ingepland. Want dat zijn de plekken waar we toch al aan het werk gaan. Dus dat was makkelijk.

De blauwe lijnen zijn dan vervolgens de stappen die de fiets radiale, waar we het dan steeds over hebben, gaan vervolmaken. Dat is wat we nu aanbieden. Dan een kleine voorwaarschuwing. Met dit plan leggen we vooral beleid neer zodat het in het mobiliteitsplan goed inpast. We komen geen, we vragen nu geen geld aan voor fiets. Het gaat echt over uw mening en over het fietsplan en het beleid wat we hierin vaststellen. Het geld wat er nog mist, is voor Hugo van Gijnweg en een stukje Frieseweg Reeweg Oost maar daar komen we in 2026 met een aparte kredieten aanvraag als we die verder hebben uitgewerkt. Dus het fietsuitvoeringsplan gaat ook echt nu over de hoofdlijnen. Daar waar u nu technische vragen heeft over hoe snel kan ik van A naar B en hoe ziet het er precies uit? Dat is de fase daarna. Hier nog even een klein stukje van de Hugo van Gijnweg, als het goed is dan herkent u hem want hij staat in het fietsuitvoeringsprogramma. Dit is zo een waarvan je kan zeggen van nou dat is mooi. Dan kunnen we het stukje hoogwaardige fietsroute richting centrum en station daar echt mee afmaken. Dus echt een laatste gaatje. Hier eentje, een gebiedsontwikkeling waarbij we zeggen daar moet ook voldoende fiets in terugkomen want die gebiedsontwikkelingen die willen we juist weer op de juiste manier ontsluiten richting centrum en OV. Het rode lijntje hier in de Dordwijk zone is het fietspad. Nou dat is mooi want die gebiedsontwikkelingen dragen dus op hun manier ook bij aan het totaal van het fietsnetwerk. We investeren in fiets parkeren. Nou, deze kent u. Daar zijn we nu mee bezig. Dat is aan de zuidzijde van het station. Mooie nieuwe entree waar je dan toevallig ook je fiets kan parkeren. Wat een ontzettende ja, een upgrade is in het fiets parkeren. Ondertussen zijn we in het centrum bezig om nieuwe plekken te organiseren voor de fietsenstalling Statenplein die op termijn een keertje dicht gaat. Een beetje naar gelang die ontwikkeling sneller of trager gaat. Dus daar hebben we ook allerlei plannen om dat op tijd te kunnen vervangen. Dat was eigenlijk het enige wat ik als intro aan u mee wilde geven.

De voorzitter: Nou dank u wel. Zijn hier vragen of opmerkingen over? Nou, het lijkt mij handig, er werd net gevraagd kunnen we hier ook vragen en opmerking over hebben, dus lijkt mij handig dat we dat nu meteen doen. Ja, roept u maar.

De heer Damen: Voorzitter, er is sprake van een fietsnetwerk dat vooral de OV-centra en het centrum moet ontsluiten. Voor mij is de vraag of na een hele tijd werk aan dit plan, of het niet ook tijd is om het plan verder bij te stellen en te kijken naar een betere bereikbaarheid van de wijkwinkelcentra. Utrecht werkt met het idee van een vijftien minuten stad. Alle voorzieningen die je in het dagelijks leven nodig hebt, moeten op vijftien minuten fietsen afstand bereikbaar zijn. Dat is in Dordrecht niet het geval. Er wordt nu heel erg geconcentreerd op het stedelijk winkelcentrum en die OV-punten. Dat is de eerste vraag.

De voorzitter: Uw eerste vraag is van moet het niet bijgesteld worden naar een beter bereik van de wijkwinkelcentra. Heeft daar iemand een antwoord op?

Mevrouw Platenkamp: Ja, ik dan denk ik hè.

De voorzitter: Ja, zeker.

Mevrouw Platenkamp: Het hele principe vijftien minuten stad is er één die je ook overal terug gaat vinden in het mobiliteitsplan. Dat is echt een niveautje lager. We hebben dus nu gezegd wij zetten even in op die fiets radiale, op het netwerk wat er ligt. Het voordeel van Dordrecht en de grootte die wij hebben, is dat je zo'n beetje vanuit elke wijk twintig minuten fietsen nodig hebt om in en bij OV-knooppunten te komen of in het centrum. De winkelcentra, de buurtcentra die liggen vaak binnen die tien minuten. Dus in eerste instantie voor de korte termijn hebben we gezegd laten we nu even investeren op die grote radiale en het fijnmazige laten we terugkomen in het mobiliteitsplan.

De voorzitter: De heer Damen, als u nog een vervolgvraag heeft, wilt u dan uw lampje aanzetten?

De heer Damen: Ja, wat je ziet bij het fietsplan is dat het vrij langzaam wordt uitgevoerd. Er zitten nog steeds dingen in het fietsplan die dertig jaar geleden bedacht zijn en waar nog niets bereikt is. Een heleboel radiale zijn nog niet compleet, ook in dit uitvoeringsprogramma blijven de meeste radiale worden niet compleet qua hoogwaardigheid blijft heel veel knelpunten bestaan. Zelfs als de maatregelen die nu worden voorgesteld tot 2026 wel worden uitgevoerd. Dus ik maak me ernstig zorgen of er voldoende middelen beschikbaar zijn voor een snelle uitvoering na 26 en of er geld beschikbaar is voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de wijkwinkelcentra, want die bereikbaarheid is nu in een aantal gebieden vrij belabberd.

De voorzitter: Uw vraag is met name of er voldoende middelen zijn voor het totale plan en zeker op de lange termijn.

Mevrouw Platenkamp: Voorzitter, mag ik aan u vragen, beschouw ik dit als een technische vraag? Ik vind deze namelijk al een beetje richting uw eigen mandaat gaan om het wel of niet toe te kennen van meer of minder geld aan mobiliteitsplan. Discussie die we over een jaar of twee jaar hebben.

De voorzitter: U heeft zelf denk ik bij uw intro al een soort van winstwaarschuwing gegeven van zeker dat stuk, nou moet ik heel even, die laatste invulling. Ik zie hem zo op het plaatje staan. Ik ben even de naam van de straten kwijt. Dat u zei van nou, daar moeten we nog financiering voor vinden.

Mevrouw Platenkamp: Hugo van Gijnstraat.

De voorzitter: Precies Hugo van Gijnstraat. Dus ik denk ja de heer Damen die spreekt zijn zorgen erover uit of het wel te vinden is dat geld. Ik bedoel, u heeft aangegeven totale plaatje is nog niet compleet wat financiën betreft. Dus de heer Damen, ja, dit is hoe het is. De wethouder neemt nu plaats. Hij had plaats op de tribune. Misschien kan hij daar nog een zinnig woord over zeggen.

De heer Van der Linden: Zinnig woord zelfs. Dank u.

De voorzitter: Ja, graag zinnig.

De heer Van der Linden: Ik zal mijn best doen. Ja, dit is natuurlijk uiteindelijk een politieke afweging. Ik krijg vrij vaak opmerkingen vanuit de stad van er ligt nu wel heel veel open. Kan het wat minder, kan het ook een keer klaar zijn? Het antwoord is nee. De stad is oud en we zijn aan het groeien en sommige dingen zijn echt versleten na dertig, veertig jaar. Dus minder wordt het niet met het aantal werkzaamheden. Als we dit allemaal gaan uitvoeren tot 26-27 dan gaat er heel veel plekken openliggen. Soms is dat hartstikke mooi want we combineren met een rioolproject wat je ook eens in de vijftig, zestig of nog langere jaren doet of met wegonderhoud. Soms past het ook bij de business case die we aan het ontwikkelen zijn rond bijvoorbeeld Spuiboulevard. Dus we maken heel veel werk met werk en zo past het allemaal net. De meeste projecten zijn dus van dekking voorzien vanuit ofwel bestaande voorzieningen of de business cases. Twee plekken niet. Nou daar gaan we natuurlijk nog het gesprek over aan, ook nu ook weer een politieke afweging. Ja en dan wordt het natuurlijk ook kiezen want dat zijn natuurlijk wel projecten die opgeteld iets meer dan een miljoen kosten. Maar de rest van het verhaal zit dus, is het voorzien van dekking. Nog één opmerking over de bereikbaarheid van wijkwinkelcentra. Ik denk dat we allemaal in een wijk wonen waar je ook een wijkwinkelcentrum hebt, of in ieder geval een aantal straten waar veel winkels zijn. Natuurlijk zijn al die straten, al die plekken bereikbaar ook per fiets, ook waarschijnlijk met een stoep. In sommige gevallen kan het echt beter. Dan wordt het meestal meegenomen met onderhoudswerkzaamheden die plaatsvinden. Ik woon zelf in de wijk Stadspolders, die uitgelegd is met heel veel fietsinfra door de wijk heen ook. Het netwerk daar hoef je niet te versterken. Dat netwerk is er. Het netwerk van buitenwijken richting binnenstad en weer terug, waar heel veel functies samenkomen, ja dat verdient echt wel hier en daar nog versterking. Dat netwerk heeft een aantal ontbrekende schakels. Plus we willen de knopen versterken.

Natuurlijk blijven we ook de komende jaren elk jaar weer een paar miljoen uitgeven in stadsbeheerprojecten waarin je hetzij de stoepen, hetzij de fietspaden en of de weg blijft onderhouden, waardoor ook weer de wijkwinkelcentra of andere voorzieningen bereikbaar blijven.

De voorzitter: Dank u voor deze uitvoerige uitleg. De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Ja, over dat uitvoeringsprogramma fietsen, waar net de presentatie ook overging. Flinke stapel papier, het is een groot en kostbaar plan. Allerlei straten gaan op de schop. Alleen wat zo jammer is, dat mis ik echt. Dat is informatie die wij en ik denk meer mensen in deze raad, nodig hebben. Er wordt heel summier wat geschreven over het beoogde eindresultaat. Nou hoor ik wel van ja dat komt later nog. Maar als ik dat vergelijk bijvoorbeeld met de het project rondom de Krispijnseweg, waar we gewoon tekeningen hebben gezien van wat waar gaat komen, ja dat zit hier nergens bij. We zien wel plaatjes van hoe het nu is. Maar hoe het gaat worden dat wordt beetje ongeveer beschreven. Het is natuurlijk belangrijk. Het gaat om veel geld, bijna drie miljoen, dat moeten we nu goed weten, zodat we nu daar een goede afweging over kunnen maken. Ook wat de effecten zijn voor andere weggebruikers. Als je natuurlijk, het gaat ook heel precies wat betekent het voor bewoners in de straten. Dank dat het heel belangrijk is dat we die ook betrekken bij deze besluitvorming. Eigenlijk ja op moment dat dat niet helder is. Ja dan geef je nu, dan missen we wat, dan zie ik het al voor me. Als we hier dan zeggen nou akkoord.

Op een later moment als je dan wel de tekeningen hebt, hoop ik dan, ja maar u heeft toen al toegezegd dat het gaat gebeuren. Dus dat is iets wat hier echt mist en ik hoop dat we daar nog voordat het in de raad komt over beschikken.

De voorzitter: U heeft opmerkingen gemaakt en waarvan akte, denk ik, want ik heb geen vraag gehoord wat u...

De heer Kuhlmann: Sorry, de vraag is natuurlijk aan de wethouder: wanneer komen die de tekeningen, wanneer zien we hoe het echt gaat worden?

De voorzitter: De heer de wethouder.

De heer Van der Linden: Beeldvormend, dank u. Kijk wat u hier ziet, hebben we ook in 2014 een andere jaren gedaan. We maken een plaatje van de stad waarin we laten zien hoe die schakels werken. U ziet bijvoorbeeld Krispijnseweg. Er is een paar jaar gesproken met de wijk, met ondernemers, met bewoners. Ook bezien vanuit de ervaringen die we hadden met hoe die weg functioneerde. Hé die verkeerslichten dat is wel verschrikkelijk ouderwets en onhandig. Daar kan beter een rotonde. De fiets moet echt meer plek. We kunnen iets meer doen met groen. Praten, praten, paar ontwerpen. We zijn nu niet op het niveau dat op alle, in ieder geval niet op alle blauwe maar ook nog niet eens op alle groene plekken er nu al uitgewerkte, met de buurt afgestemde, met alle belanghebbenden rekening gehouden hebbende ontwerpen voorliggen. Ook de goede gewoonte dat dat wordt opgewerkt. Wat hier ligt, is de ambitie om deze stad beter fietsbaar te maken. Het is nooit in één keer klaar. Dat weten we.

Dat zal ook in 2030 nog weer, komt er ook weer een fietsplan. Dat weet ik bijna zeker. Per project wordt natuurlijk een ontwerp voorbereid dat zoveel mogelijk rekening houdt met alle belangen en alle inzichten die we hebben over hoe je een wijk toegankelijk maakt en hoe je omgaat met behoefte aan groen, lopen, spelen, auto parkeren, enzovoorts. Dat even als opmerking daarop.

De voorzitter: Dank u wel. Is dat voldoende of wilt u nog een korte aanvullende vraag stellen?

De heer Kuhlmann: Ja, korte. Als dat, als die plannen nog komen, kunnen we dan als raad er ook een oordeel over geven of zegt u dan van ja nee maar u heeft nu uw hamerslag gegeven. Nu zijn we met de uitvoering bezig.

De heer Van der Linden: Ik zit even te kijken. Het is niet de gewoonte om van elk plan wat we maken, we maken natuurlijk per jaar tientallen kleine en supergrote plannen, om het ontwerp wat we altijd afstemmen met de buurt, met ondernemers, met inwoners, met belanghebbenden, wat vaak ook langskomt, dat verschilt een beetje per project, dat wordt niet altijd de besluitvorming voorgelegd. Maar de grote plannen die komen hier wel langs. Maar u bent niet besteld en dat, die rol wilt u, heb ik de afgelopen tijd gemerkt, ook niet om te zeggen nou dat fietspas moet iets meer naar links want dan is er daar iets meer plek voor een bushalte. U geeft wel kaders aan waarbinnen we opereren en onze mensen zijn natuurlijk dan besteld om dat op een goede manier te doen.

De voorzitter: Dat lijkt me zo een heel goede uitleg, zeker.

De heer Van der Linden: Zo werken we toch eigenlijk al een aantal jaren met elkaar?

De voorzitter: Zeker. De heer De Klerk.

De heer De Klerk: Dank u wel, voorzitter. Ja. Ik las in de stukken, er wordt gesproken over plus kwaliteit zet netwerk, kwaliteitsnetwerk plus kwaliteit. Ik neem aan dat dat de vervangers zijn van de hoofd- en de snelfietsroutes zoals wij die in de oude beleidsstukken zagen. Ik hoorde net ook over ja de radiale. Ik neem aan dat dan dat de referentie is even voor mijn beeldvorming dat we het dan hebben over wat ik wat ook in het fietsplan de hoofdfietsroutes zijn bedoeld. In hoeverre zijn die bekend bij de inwoners van Dordrecht en wordt er met dit plan ook geïnvesteerd in bewegwijzering en stimulering om dat bekend te maken, zodat het ook gewoon een logisch alternatief wordt om de fiets te pakken om naar de winkel, de wijkwinkelcentra van de heer Damen te komen?

De voorzitter: Wie mag ik het woord geven? Mevrouw Platenkamp of?

Mevrouw Platenkamp: Ik kan vanuit het programma in ieder geval zeggen als u instemt met de fiets radiale waar we het over hebben. Dat is inderdaad het hoofdfietsnetwerk en dat is de plus kwaliteit waar we naar streven.

Daar hoort ook bij inderdaad bewegwijzering maar vooral ook een fietsstimuleringsprogramma en in dat fietsstimuleringsprogramma komt daarin een stuk communicatie terug. Gaat u van A naar B, pakt u dan vooral deze route. Dat hoort bij het programma mobiliteit en dat wordt dus op die manier aangevuld.

De voorzitter: Wie nog? De heer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Ja voorzitter, ik denk dat mijn vraag gaat richting de portefeuillehouder en ambtelijke ondersteuning. Toch in het verlengde van wat de heer Kuhlmann aangeeft. Ik ben ook een beetje aan het zoeken. Eenvoudigweg omdat de portefeuillehouder aangeeft de fiets moet, of de stad moet betere fietspaden zijn. Helemaal mee eens. Ik ben evengoed een fietser als een automobilist. Ik heb namelijk in dit voorstel ook gelezen dat er bepaalde ingrepen zullen zijn voor die radiale in de stad, maar dat betekent ook dat het wegverkeer, zijnde de auto, daar ook iets van gaat merken, want de ruimte is beperkt. Of je nou een fietspad breder maakt of smaller maakt, hoe dan ook de auto gaat daar ook iets van merken. Wanneer krijgen we dan concreet in te zien wanneer een weg bijvoorbeeld wordt omgelegd, of aantal parkeerplaatsen gaat verdwijnen mogelijk of dat een baan eenrichtingsverkeer wordt. Want daar ben ik wel benieuwd naar.

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

De heer Van der Linden: Nou dan neem ik u toch even mee naar het proces voor het mobiliteitsplan. We hebben natuurlijk allemaal dat befaamde stomp principe inmiddels wel in onze hoofden zitten. Wat, ik zeg het nogmaals, niet betekent dat we deze stad van auto's ontdoen. Want ik ben ook een fietser en een autorijder. Waarin we ook heel goed kijken waar de behoefte ligt van de reiziger en welke functies je wil bedienen, waarin we ook wel zien ja we gaan heel veel huizen bouwen binnen dezelfde ruimte, waarin we ook veel meer inwoners en waarschijnlijk ook bezoekers gaan krijgen. Dus we moeten anders omgaan met die ruimte. Alleen als je duidelijke keuzes maakt, kun je elke weggebruiker, hoe die zich geplaatst, waar die ook heen moet, de goede ruimte bieden. Nou tussen startnotitie van ik meen maart en het mobiliteitsplan van volgend jaar mei zit heel veel tijd, want om die keuzes goed te onderbouwen, het stomp principe goed uit te werken, is veel onderzoek nodig, is een parkeerbalans nodig, is ook inzicht nodig in hoe verhoudt parkeren op sommige plekken zich nou door de dag heen. We hebben opgeteld ongelooflijk veel plekken in de stad die grotendeels niet gebruikt worden. Dat is zonde. Ik vind dat we heel veel parkeerruimte nodig hebben in deze stad. Dat blijft zo. Het zal meer parkeerruimte nodig hebben dan dat we nu hebben en dat kunnen we ook organiseren door sommige plekken die nu misschien maar twee of drie uur per dag worden gebruikt via allerlei techniek zoals parkeer apps, maar ook op andere manieren, veel vaker te gebruiken en veel meer uren van de dag te laten gebruiken. Bijvoorbeeld ook parkeerplekken achter een slagboom. Betekent ook dat je veel meer moet weten over verplaatsingsbehoeften van mensen enzovoorts. Dat wordt allemaal onderzocht. Nou en de hoofdlijn van wat we dan gaan opschrijven die heeft u inmiddels ook in de post gehad. Een hoofdlijnennotitie. Daarvan hebben we gezegd die moet heel kort zijn. Twee A4, ik meen dat hij twee of drie A4'tjes is.

Daar staan een aantal richtingen in die maatgevend gaan zijn voor het voorstel voor het mobiliteitsplan wat u volgend jaar mei-juni gaat krijgen. Dus dat zal over een paar weken denk ik op de agenda staan. Daar zit echt het politiek bestuurlijke gesprek in of het maatschappelijke gesprek ook van oké dit gaat het stomp principe betekenen. Heel veel ruimte voor de fiets betekent op sommige plekken minder ruimte voor de auto. Dat is zo. Maar we weten ook, er zijn een aantal doorgaande routes, daar moet je ongelooflijk veel, ongelooflijk veel autoverkeer kunnen faciliteren. Anders kunnen helemaal niet bewegen. Betekent ook veel meer ruimte voor OV, betekent ook rond de stad heel erg veel ruimte, veel meer dan nu, ruimte voor auto parkeren. Kortom, er zitten allemaal keuzes in, waarbij soms de ene en dan weer de andere modaliteit voorrang krijgt. Die dat gesprek hoort daar thuis. Ik merk dat ik hele korte antwoorden geef vanavond.

De voorzitter: U doet uitzonderlijk uw best. Ik zie nog twee, drie vragen. Moeten niet vergeten dat we zo ook nog andere sprekers hebben. De heer Stolk was als eerste.

De heer Stolk: Voorzitter, bedankt. Ik heb eigenlijk een vraag. We hebben het steeds over de fietsroute maar wat denken we van de voetganger en de gehandicapten? Wat gaan we daarmee doen? Is het geen combinatie? Net als in Leerpark heb je dus een combinatie fiets en voetgangers. Hoe wordt hiernaartoe gekeken?

De voorzitter: De heer Van der Linden.

De heer Van der Linden: Nou ja, de S van stomp begint met stappen natuurlijk. Dus we hebben de ambitie om kijk en dit is natuurlijk vooral in de binnenstad is dat het, daar komt alles samen. Iedereen wil daarnaartoe voor heel veel functies op zoveel mogelijk manieren. We vinden, en dat vinden we al heel lang, dat de binnenstad toegankelijk moet zijn voor iedereen. Of je nou met de fiets komt, met de auto komt of hoe dan ook, en ook als je loopt. Nou, u weet er zijn door de heer Bootsman, in ieder geval door zijn fractie een aantal vragen gesteld over hoe zit het eigenlijk met opritjes? Want het is heel fijn als je van straatniveau naar stoepniveau gaat dat je wel een beetje makkelijk overeind kan, of dat je een beetje makkelijk op en af kan komen. Daar hebben we beleid voor. Dat is vastgelegd, maar we zien ook soms blijft een fictiemelding erg lang hangen, soms is er geen plek voor een op- en afritje want we willen ook prullenbakken en ook lantaarnpalen. Noem maar op hè. Dus die ruimte is beperkt. We hebben daar wel goed over nagedacht, is zelfs een handboek voor, voor hoe we de openbare ruimte inrichten. Maar ik constateer ook, en de heer Bootsman kan dat onderschrijven, dat het niet overal altijd perfect voor elkaar is. Bij de herinrichting besteden we daar altijd aandacht aan. Maar ook dan blijf je soms zitten met plekken waar het lastig te combineren is. Kijk, als u zegt van we hebben eens een keer nog meer visie nodig op hoe we eigenlijk lopen in de stad, enzovoorts. Ik ben er niet voor om spontaan toe te zeggen dat we nog een beleidsstuk gaan schrijven, want we hebben op zich al heel veel nagedacht over hoe we met mobiliteit willen omgaan. Maar ik vind wel dat dit een beter, ja ik wil het woord integraal vermijden want dat gebruiken we wel heel veel maar ik wil wel dat dit centraler in de hoofden zit als we bezig gaan met de stad. Kijk, eens in de dertig, veertig jaar kom je langs met je paar miljoen voor infra en voor herinrichting van de openbare ruimte.

Dan helpt het als je goed kan hebben nagedacht over alle behoeftes die er zijn inclusief lopen, inclusief ook toegankelijkheid voor mensen die minder makkelijk lopen of niet kunnen lopen.

De voorzitter: Dank u wel.

De heer Stolk: Ik heb nog even een vervolgvraag.

De voorzitter: Ik wil wel even de commissie duidelijk maken dat we hebben het hier nu over het fietsplan. Uiteraard goed de aandacht gevraagd voor de voetgangers en ook de mindervaliden maar ik wil toch even dit opmerken dat we ons wel gaan focussen op het fietsplan zo meteen.

De heer Stolk: Nou ik wilde toch de wethouder nog even vragen: zit hij mogelijkheden om het fietsen en de voetgangers samen te voegen op bepaalde plekken?

De heer Van der Linden: Ja. Dat heet een dertigkilometerzone vaak. Dat heeft ook al voor Bagijnhof, daar heb je een soort, ja shared space is eigenlijk alweer een beetje het oude begrip. Dat zie je wat minder terug maar eigenlijk veel van de ruimte in de stad kun je best samen gebruiken.

De voorzitter: Helder. Dank u. De heer De Feijter.

De heer De Feijter: Dank u wel, voorzitter. Ik heb eventjes een aantal vragen, maar het valt onder één thema en dat is fietsstraten. Daar lijkt namelijk vaak voor te worden gekozen met de maatregelen en ze ook steeds meer voorbijkomen. De vrij liggende fietspaden die scoren goed in de beoordeling van de huidige fietsroutes, maar fietsstraten die worden ook goed beoordeeld. Mits goed uitgevoerd staat er wel bij op bladzijde zestien en dan ben ik wel benieuwd: wat is goed uitgevoerd? Welke criteria, nou ja voldoet dan een fietsstraat aan? Daarnaast, wat zijn de overwegingen als je kiest voor de maatregel van een fietsstraat? Waarom, nou ja kan een fietsstraat op sommige plekken beter dan op anderen? Eigenlijk, ja geldt het een beetje voor alle andere maatregelen ook. Niet zozeer dat ik dat nou echt ja miste in de stukken maar wel gewoon benieuwd ben van wanneer ik kies je nou voor de ene maatregel, wanneer kies je nou voor de andere maatregel. Tot slot wordt het gebruik van de fietsstraten ook wel eens een keer geëvalueerd? Of die doelen, nou ja die beoogd worden te behalen met de fietsstraat of die ook daadwerkelijk worden gehaald.

De voorzitter: Mevrouw Platenkamp.

Mevrouw Platenkamp: De fietsstraten die komen steeds vaker voor in Dordrecht. Dat is altijd op plekken waar je ontzettend aan het zoeken bent naar ruimte, want het liefste en het meest veilige is de vrij liggende fietspaden waarbij de fiets zelf de ruimte krijgt. Maar daar waar dat echt niet kan, waar je een keuze kan maken om dan te zeggen de fiets is hier belangrijker in deze straat dan de auto, dan is het de mogelijkheid om een fietsstraat aan te leggen. Dan is het in ieder geval al zo dat de fietser daarin zeg maar het meest veilig moet zijn. Dus de ruimte bepaalt of dit goed werkt of niet.

Als een fietsstraat te breed is en een fietser fietst er en die kan snel worden ingehaald door een auto, dan zijn we eigenlijk al voorbij het principe van fietsstraat. Een van de criteria waarin wordt gekeken van kunnen we een fietsstraat toevoegen, is daar waar plekken fietsers en auto's elkaar kruisen en waar vaak te hard wordt gereden, waarin de fietser dan zeg maar vaak ook het onderspit delft. Dat zijn bepaalde plekken waarvan je zegt van nou daar kunnen we, dat zijn goede plekken om fietsstraten in te voeren en dan is er nog een massa aan technische eisen waar dat aan moet voldoen. Maar voor nu gezien de tijd, dit zijn in ieder geval wel de twee basisprincipes voor de fietsstraat.

De heer De Feijter: Dan heel kort nog de evaluatie, er is geëvalueerd door andere gemeenten. Is daar kennis over?

Mevrouw Platenkamp: Ja. Dat wordt vaak geëvalueerd. Dan in eerste instantie op basis van de snelheid die de automobilist heeft en het aantal ongelukken wat daar plaats heeft gevonden of bijna-ongelukken. Dus het is ook altijd een onderwerp van gesprek met de politie bijvoorbeeld.

De voorzitter: Dank u wel. Rest ons nog een vraag van de heer Stam.

De heer Stam: Dank u wel, voorzitter. Eén opmerking, één vraag. In navolging van de heer Kuhlmann en de heer Gündogdu is het denk wel goed om als raad dadelijk goed te weten waar je bijsturingspunten komen te zitten in de planvorming.

Waarbij wel de woorden in acht nemen van de wethouder dat het allemaal op tijd komt, maar wel duidelijk die punten aangeven. Eén vraag. Ik heb ook uw woorden gehoord van het gaat nu puur om het fietsplan, maar soms moet je wel iets in de integraliteit gaan bekijken, want het is natuurlijk allemaal fantastisch dat we dadelijk allemaal met fietst naar de stad gaan. Maar mijn vraag is eigenlijk, maar misschien heb ik dat niet goed gelezen, waar gaan we die fietsen allemaal laten? Want als ik nu op zaterdagavond naar de stad ga en ik kom op bepaalde plekken in de stad, dan breek je je nek over de fietsen. Los van de veiligheid op bijvoorbeeld de Voorstraat waar twintig fietsen voor één deur staan. Dus een fietsplan, hartstikke mooi maar wel een stukje integraliteit kijken van waar gaan we dan die fietsen laten en hoe gaan we die op een goede manier wegzetten.

De voorzitter: Uw vraag, ik hoor uw opmerking.

De heer Stam: Nou de vraag is eigenlijk van hoe denkt het college daarmee om te gaan en hoe kijken ze naar dat vraagstuk van niet alleen fietsen maar als mensen inderdaad in onze binnenstad zijn, hoe ga je dan die fiets op een goede plek wegzetten? Dat de veiligheid ook niet in het gedrang is.

De voorzitter: Zeker. De heer Van der Linden of mevrouw Platenkamp.

De heer Van der Linden: Ja, misschien allebei wel. De ambitie is om veel meer ruimte te maken voor fiets parkeren want we zien allemaal, zeker als het mooi weer is natuurlijk op sommige plekken nou ja je breekt je nek nog net niet maar het scheelt niet zo heel veel. Rond Achterom is het heel vol. Begijnhof staat vol. Fietsenstallingen staan vol, behalve dan bijvoorbeeld weer de Raamstraat. Je hebt soms op het bij het zebepad staan heel veel fietsen, maar je loopt nog geen honderd meter en bij de fietsenstalling Raamstraat is echt nog veel plek. Dat is één van de dingen die ons ook opgevallen is. We moeten wel meedoen aan bewegwijzering of aan markering. Nou, er komen dus ook nog een paar andere plekken waarvan we denken daar kunnen we fietsenstalling realiseren. Dat is echt wel een zoektocht, want de binnenstad heeft veel voorzieningen waar veel mensen heen willen. Maar inderdaad soms is het wel heel vol. Nog aanvullingen, Saskia, op de zoekmogelijkheden die we hebben?

Mevrouw Platenkamp: Het creëren van fietsenstallingen is natuurlijk één, dus de plek is er. Dan heb je altijd degene met de fiets, en mijn collega's zeggen altijd ja jij bent er zo een die zeg maar met de fiets bijna de voordeur in wil bij de winkel of bij het café, het restaurant, daar kan je dus wat meer gericht met fietsvlonders werken en wat betere nietjes aanbrengen. Daar zijn we ook mee bezig om dat helemaal in kaart te brengen. Daarnaast is er nog gedrag, gedrag is natuurlijk heel verschrikkelijk moeilijk, want dan hebben we hele mooie faciliteiten georganiseerd en aan iedereen verteld dat daar de fiets echt het beste staat. Dan nog steeds zijn er van die types zoals ik die dan helemaal vooraan de deur willen staan. Dus daarin zijn we aan het zoeken naar een combinatie van handhaving maar die wel leuk is. De gemeente Delft bijvoorbeeld, die heeft daar heel veel ervaring mee, wij kijken ook graag naar steden die met dezelfde fietsproblematiek hebben en hoe die met ja wat ludiekere acties of beloningsacties toch gaan proberen om de mensen hun fiets op de juiste plek te laten zetten.

De voorzitter: Nou, dank u wel. Het is inderdaad een groot probleem de fiets in de stad te parkeren. Heel herkenbaar dat je toch dicht bij je fiets wil neerzetten. Het lijkt wel de auto, het lijkt allemaal op elkaar. Dank u wel voor de presentatie en de beantwoording van de vragen. Dan wil ik nu overgaan naar de Fietsersbond en ik heb begrepen dat de heer Van Driel de presentatie zal toelichten. Mocht u onderweg vragen hebben, dan kunt u die stellen. Dus u hoeft niet te wachten tot de presentatie klaar is.

De heer Van Driel: Ik zou inderdaad graag de afstandsbediening erbij hebben, ik hoop dat hij het doet. Ik zal meteen mijn microfoon aanzetten, sorry. Zeker. Ik doe hem niet staande. Normaal gesproken doe ik dat met genoeg, maar mijn fysieke ja gesteldheid is op dit moment niet van dien aard dat ik dat meer dan een half uur volhoud. Vandaar dat ik hem zittend pleeg te doen. U ziet hier de eerste sheet van de reflectie presentatie van de Fietsersbond Drechtsteden op het uitvoeringsprogramma fiets 2023-2026. Ik weet niet of dat u iets opvalt aan deze foto. Er staan heel veel borden op met een fietsverwijzing en uitzonderingen van een fiets maar het is in feite een oude foto. Inmiddels is er al van het autoverkeer aardig wat aangepast. De fiets is één van de middelen die ook gebruikt kan worden voor klimaatverandering. Nou.

Op deze rotonde is met redelijk budgettaire neutrale middelen een duidelijke vergroening toegepast, die weliswaar niet direct ten goede komt aan de fietser, want de oversteken hiervan de fiets die zijn nog steeds voor veel verbeteringen vatbaar. Maar het gaat al de goede kant uit ieder geval, wat dat betreft. Dan ga ik op de rechter pijl drukken en kom bij de tweede sheet uit. U ziet hier een overzicht van dat wat de Fietsersbond is, is een landelijke organisatie die een klein vijftig jaar bestaat. Nog niet, dat zit er nog aan te komen dat jubileum. We hebben zo'n 32.000 leden en we zijn vertegenwoordigd in allerlei platforms en allianties en zijn ook Europees goed vertegenwoordigd als Nederland. Ik ken niet de exacte export en economische waarden van fietskennis. Maar wij hebben zelfs een Dutch Cycling embassy en er zijn heel veel verkeerskundigen werkzaam met nou ja speciale kennis op het gebied van fietsen en fietsveiligheid. De lobby van de laatste jaren die heeft bij het laatste regeringsakkoord geleid tot een subsidie voor zevenhonderd miljoen investeringen door het rijk. Dat is in ieder geval al een heel stuk de goede kant op. Hij is nog nooit zo hoog geweest dus in die zin gaat dat best wel positief. Hier in de Drechtsteden zijn we wat later opgericht. We hebben, nou ja, u kunt het zelf lezen, bijna 400 leden, waarvan 310 in Dordrecht. Wij nemen deel aan verschillende overleggen. RPV, dat is eigenlijk ja het verkeersveiligheidsoverleg voor de hele regio. Daarin zijn we vertegenwoordigd. We zitten in maatschappelijke adviesgroepen, door fietsroutes, die overigens ook van belang zijn, door fietsroutes om die model shift, die verandering, die transitie naar een meer verder woon-werkverkeer voor elkaar te krijgen. Want als dat ook buiten de gemeentegrenzen slecht geregeld is, dan zul je dat niet voor elkaar gaan krijgen. We hebben regelmatig overleg met de man die inmiddels op de publieke tribune zit, de wethouder, maar ook zeer regelmatig met het medewerkers overleg met beleidsambtenaren van verkeer. Ja daar gaat het dus allemaal over. Op de foto ziet u ook dat wij bijdragen aan allerlei provinciale programma's zoals doortrappen die hier afgetrapt is door de heer Van der Linden in de sportkantine. Dat is een klein beetje om ons voor u duidelijk te maken.

Wij hebben een kerngroep, die is heel breed samengesteld, in ieder geval. Ex-stedenbouwkundige, ex-politiemensen, Europees lobbyisten, al dat soort mensen werken voor als vrijwilliger voor de Fietsersbond Drechtsteden. Fietsen brengt vooral veel fietsgeluk in de meeste gevallen. Het is wel afhankelijk van veiligheid uiteraard. Er is hier een mooie piek zichtbaar in datgene wat het aantal verkeersdoden en slachtoffers betreft. In de rechter buis kunt u zien dat het de laatste jaren de neergaande lijn meer gestagneerd is en ja weer oplopend begint te raken, want ook in 2023 zijn de eerste cijfers enigszins verontrustend. Er zijn twee echte grote pieken in te zien dat het aantal slachtoffers omlaaggaat. Nou ja, dat zijn in ieder geval wel een aantal dingen die aanwijsbaar zijn daarvoor, de oorzaken. Dan heb ik het over dragen van de bromfietshelm en het dragen van de veiligheidsgordel. Maar zeker ook ja, de vrij liggende fietspaden, ze werden al eerder genoemd vandaag. Ook dat is hierop van invloed de verkeersstromen zien te scheiden. Dordrecht dan, heeft een, ja dit gaat dus eigenlijk over de verkiezingen van de fietsstad, fietsgemeente de verkiezing tegenwoordig. Dat is een programma van de Fietsersbond om ja meer invloed te krijgen, meer input te krijgen voor beleid. Dordrecht was daar bij de laatste verkiezingen haalden ze 340 stemmers. Op zich is dat nog niet zo gek veel maar het is toch een behoorlijk aantal en het is ver boven de norm om representatief te kunnen zijn.

Nou, u ziet hier een aantal positieve punten en negatieve punten. In ieder geval deze tellen daarin mee en op dit moment is de fietsstadverkiezing fietsgemeenteverkiezingen voor 2024 alweer geopend. In de link die u, of in de sheets die u in uw programma's toegestuurd heeft gekregen is als het goed is ook de link opgenomen naar de nieuwe verkiezingen. Akkoord. Ook doet een Fietsersbond, kijk hier is die link, fietsgemeenteverkiezingen. In deze presentatie zitten een aantal woorden of fases die onderstreept zijn, die kunnen een directe link geven, doorverwijzing naar de achtergrond van dit programma. Wij hebben wat onderzoek gedaan naar de bruggen. Dat is nog steeds geopend trouwens dat onderzoek. We hebben inspraak gehad op de Biesbosch fietst, dat is duidelijk van belang geweest voor het recreatieve fietsen in Dordrecht, de verkeerslichten en de stallingen. Daar is ook onderzoek naar gedaan en er is zojuist al het een en ander gezegd over stallingen en ruimte voor fiets parkeren. Even op persoonlijke titel zeg ik altijd maar van een auto die neemt veel meer plaats in dan een gestalde fiets. Een auto die heeft de ruimte nodig van ongeveer acht fietsen. Fiets folders kunnen er twaalf maar een auto staat daarnaast ook nog eens een keertje 23 uur per dag stil gemiddeld, ergens tussen 22 en 23 uur. Dus er is nog wel wat ruimte te maken als het nodig mocht zijn in de binnenstad. We gaan het nu hebben over ja de mening die wij als Fietsersbond Drechtsteden hebben over het voorliggend uitvoeringsprogramma. Het is al gevallen zojuist, want er is naar aanleiding van de presentatie van mevrouw Platenkamp best al heel aardig wat gras weggemaaid en ook het woord stomp, althans het woord niet maar het principe stomp, is al gevallen en besproken. Nog niet zo gek lang geleden was er een presentatie van wethouder verkeer van Groningen waar dit programma of het principe uitgebreid besproken en toegelicht is. Het stomp principe, wat overigens oorspronkelijk uit België afkomstig is. Maar de openingsvraag die men in Groningen stelde aan de Groningers was van wat voor stad wil je zijn? Wil je de auto op straat laten domineren of wil je de mens op straat laten domineren?

Was overduidelijk uitgekomen dat het laatste daar toch ook wel het geval was en het zou mij zeer verbazen als dat hier in Dordrecht niet zo zou zijn, zou worden als die vraag op die manier gesteld gaat worden. Over het algemeen zijn wij van mening dat het voorliggend programma daarom ook vrij positief is, vrij positief benaderd moet worden. Alleen, we moeten wel aandacht hebben voor iets wat ook eerder genoemd is, de vertaling naar de uitvoering moet goed uitgevoerd worden maar ook moet er een keer doorgepakt worden, echt doorgepakt worden en haast gemaakt worden met sommige dingen. Ik begrijp heel goed dat de middelen niet altijd direct voor handen zullen zijn maar dat zijn wel de zaken waar wij het graag over wilden hebben. De beleidsdoelen dus en de kwaliteitsnormen. Er is een handboek kwaliteitsnormen binnen de gemeente en over het algemeen wordt er ook wel naar gehandeld maar er zijn genoeg voorbeelden en dan heb ik met name over bijvoorbeeld vergevingsgezinde kanten, opsluit banden. Ze komen nog in een volgende sheet ook een keer tevoorschijn, niet in deze dus. Schieten we door. Zoals hier. Dit is een verouderd ja verkeerseiland eigenlijk, verkeersgeleiding bij een ook nog eens een keertje behoorlijk gevaarlijke kruising Copernicusweg met het fietspad langs de Randweg.

Dat is door de aanleg van de, of de bouw van de wijk Wilgenwende nog eens extra gevaarlijk geworden want er is vanaf de Copernicusweg richting Zuidendijk een extra oversteek bijgekomen, die niet altijd even veilig is. Staat daar ook nog een plakzijk, op deze foto overigens niet zichtbaar, die wellicht de aandacht van bestuurders afleidt. Maar we gaan niet op die details in. Maar dit fietspad is ja best wel ingewikkeld en fietsers die moeten oversteken waar de gratie van de automobilist. Dat is niet altijd gunstig en veilig. Paaltjes, staat hier genoemd de uitvoering. Nou die zijn er in velerlei vormen zowel hier als ook bij erven en dergelijke. Daar zou gewoon eigenlijk een extra projectie van gemaakt moeten worden om dat een keer goed aan te pakken in de stad. Dat hoeft niet superveel te kosten. Ja we zijn eventjes naar deze, we gaan toelichten bijvoorbeeld het netwerk van stadspark XL. Ik weet eerlijk gezegd niet of dat stadspark XL terminologie nog steeds gebruikt mag worden. Maar ja, daar ligt bijvoorbeeld een brug in het Reewegpark. Bij het sportpark Reeland en ben er vanmorgen toevallig nog een keertje langs gefietst. Maar hij leidt echt tot helemaal niets en wij vragen ons wel af wanneer gaat dat afgemaakt worden of hoe gaat dat ingericht worden? Dat is echt een aandachtspunt. Want die hele wijk die heeft natuurlijk al ook op de schop gelegen met werk met werk, de riolering in dat gedeelte en stadsverwarming die zijn al aardig bezig. Tegelijkertijd zijn er in dat deel van de Vogelbuurt wel goede ontwikkelingen geweest, ook met fietsstraat in het verlengde van de Reeweg oost, dus. Het spoor, wat daar langsluipend langs het sportpark, dat is eigenlijk door de hele stad wel een barrière vanaf de Stadsbrug tot aan de Baanhoekbrug bijna is het lastig, de heer Kuhlmann. Jawel.

De voorzitter: Nou dat gaat via de voorzitter, de heer Van Driel. Ik zat niet op te letten want ik moest even wat vragen. De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Ik heb even een vraag. Ik hoorde u net in de presentatie een paar sheets terug aangeven van ja een aantal pluspunten, maar ook minpunt voor wat er nu ligt. Dat zat hem in ja in de uitvoering dat we weten niet hoe het eindresultaat eruit gaat zien.

Nou hebben we net ook van de wethouder gehoord dat de gemeenteraad eigenlijk, ja nu moeten we daarop binnenkort moeten we over beslissen en daarna hebben we niet meer de gelegenheid om daar een besluit over te nemen. Hoe kijkt u daar tegenaan? Heeft u nu voldoende vertrouwen dat dit, of zou u het prettig vinden als er nog iets meer detail in zit?

De voorzitter: De heer Kuhlmann, dat is een beetje politieke vraag, of een beetje, dat is een politieke vraag die ik vind dat de Fietsersbond nu niet direct daar antwoord op hoeft te geven. Tenzij ze zeggen ja.

De heer Kuhlmann: Het is een punt wat zelf door de Fietsersbond wordt genoemd dat dat iets is wat mist, een zorgpunt en daar vraag ik even op door. Dat is de vraag.

De voorzitter: Als u daar geen bezwaar tegen heeft dan...

De heer Van Driel: Mijn collega Nederpelt die stelt voor dat hij daar even op antwoordt. Uitstekend.

De heer Nederpelt: Ik begreep net van de overkant hier dat ik een ex-raadslid was. Dus ik praat even uit die kennis. Nee. Waar het om gaat, is dat ook een gemeenteraad zal op het detailniveau waar wij dan kritisch op zijn ook geen informatie moeten willen krijgen. Laat ik het even zo formuleren. Je moet niet op de hoogte willen zijn van de hoogte van de drempels, van de verkeersdrempels. Laat ik even zo zeggen want dan heb je gewoon echt een dagtaak want dat is één ding. Het andere is dat de Fietsersbond wel gewoon dicht betrokken is bij de werkgroep uitvoering fietsbeleid om dit soort dingen wel van dichtbij te bekijken, laat ik het maar even zo zeggen. De achtergrond hierbij wel, we willen graag dat het handboek, het kwaliteitshandboek van de gemeente dat het ook goed bekend is bij allerlei uitvoerende organisatie en zo. Dat wil nog wel eens aan schorten. Dat is niet aan de gemeenteraad, maar dat is gewoon in de uitvoering waar wij dan aandacht voor vragen. Is het niet politiek, politiek genoeg?

De voorzitter: Ik vind het uitstekend. Dank u wel. De heer van Driel, de heer Van der Meer nog.

De heer Van der Meer: Ja, dat prikkelt mij toch tot een opmerking daarover. Volgens mij heeft de wethouder gezegd dat de raad geïnformeerd wordt over hoe de uitvoering eruit gaat zien. Natuurlijk kunnen wij dat altijd als opstapje gebruiken om er wat van te vinden, als wij vinden dat dat onvoldoende aan de kaders en onze uitgangspunten voldoet. Dat doet niks af aan het detailniveau, maar wij kunnen op een later moment er nog steeds wat van vinden. Ik denk niet dat we nu het idee moeten hebben als wij tegen deze grote lijnen ja zeggen dat we daarmee aan handen en voeten gebonden zijn.

De voorzitter: Dank u wel voor deze aanvulling van de heer Van der Meer. De heer Van Driel, gaat u verder. Ik zie, wacht even één momentje. U wilt nog een vraag stellen.?

Mevrouw ...: Ja klopt. Ik wil even daarop inhaken. Misschien snap ik het niet, maar hoe kan je ergens mee eens zijn als je niet de concrete plannen weet?

De voorzitter: U mag daar zeker even kort op reageren.

De heer Van der Meer: Ik reageer daar heel kort op. Kijk, er staan een aantal dingen in dit plan over prioriteiten, over doelstellingen, over routes. Daar stemmen wij mee in. Op het moment dat er op een gegeven moment ergens een bepaalde afweging wordt gemaakt waarvan wij zeggen van ja maar dat is niet een adequate invulling van wat we eerder hebben afgesproken. Dan kunnen we daarover aan de bel trekken. Maar dat hoeft niet te verhinderen dat we over die routes enzovoort nu het groene licht geven zodat zoals mevrouw net zei we gewoon aan de gang kunnen met het fietsprogramma.

De voorzitter: Dank u wel. Dat zo is het ook. We hebben, we gaan hier nu puur gewoon over de grote lijnen, een uitvoeringsprogramma. Dat krijgen we in te zien. Staat u allen vrij om daar natuurlijk ook altijd technische vragen over te stellen of een mening over te vormen en dat neer te leggen bij de wethouder. Die zal dat zeker terugkoppelen naar degene die het uitvoeringsprogramma gaan uitvoeren.

Maar als wij hier in detail nu gaan treden over elke stoeptegels die links of rechts moet gaan liggen, dan komen we niet veel verder. Dus ik wil het even, de heer Kuhlmann, nee de heer Kuhlmann, nee de heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: U schetst het hier echt als een nare manier.

De voorzitter: Nee, ik denk dat ik heel, ik denk dat we heel duidelijk nu erover zijn. Ik wil toch weer het woord geven aan de heer Van Driel, die van de Fietsersbond. Ik weet ook zeker de Fietsersbond die houdt elk detail heel goed in de gaten. Daar zijn ze nu juist de presentatie over aan het geven. De heer Van Driel, gaat u verder.

De heer Van Driel: Dank u wel, voorzitter. Ja, het klopt dat wij zeker de details ook in de gaten houden. In die zin hebben wij ook meegewerkt aan het programma van onderzoek van DTV-consultants, wat u ook is toegezonden over de fietsveiligheid in Dordrecht. Eén van de bijlagen in de vergadering. Ook daar hebben wij input aan gegeven. Terug naar die haalbaarheidsstudies dat onder andere het spoor toch wel een barrière is in Dordrecht. Wij hebben daar niet een concrete oplossing voor, zeker niet. Maar er liggen wel een aantal punten zoals de Crayensteynstraat, Krommedijk en de Krispijnsetunnel die echt een bottle neck zijn waar de ruimte voor fiets van belang is. De Krispijnsetunnel was oorspronkelijk een fietstunnel en nu is het overgrote deel een autotunnel geworden en de voetganger en de fiets die mogen de zijkanten nog gebruiken. Ik verwacht niet dat de huidige plannen nog weer zo aangepast zullen gaan worden dat de Krispijnseweg auto-toegang tot het centrum via de Krispijnsetunnel eruit zal gaan. Maar maak er een fietstunnel van. Zou kunnen. Ja. Aandachtspunten voor het fietsprogramma de tweede sheet. Ja. Anticiperen op dertig kilometer. Ik weet dat binnen uw raad de invoering van de dertig kilometer zone in de stad een zeer heikel punt geweest is. Desondanks is dertig kilometer binnen de bebouwde kom echt een ding wat bij zal dragen aan een hoger fietsgebruik, een veiliger fietsgebruik en hulpdiensten die zullen daar echt op een andere manier mee om moeten laten gaan. Ik weet dat er inmiddels nieuwe aanbevelingen zijn richting het CROW maar het zijn helaas geen harde aanbevelingen, zodat er nog steeds individuele keuze mogelijk is.

Maar ik stel voor dat u als raad in ieder geval toch echt gaat proberen om onder die gijzeling van het Openbaar Ministerie uit te komen dat alvorens eerst gehandhaafd kan worden op snelheid, snelheidsovertredingen, het aanpassen van de weg dat dat opgeheven gaat worden. Dat gewoon echt dertig kilometer de norm wordt en voer dat in, ongeacht of dat er nou gehandhaafd wordt of niet. Voor een verlaging van de snelheid is maar een kleine tien, twintig procent van conforme bestuurders nodig. Dan gaat die snelheid al omlaag en wordt het al beter.

De voorzitter: Mag ik heel even onderbreken, want de heer De Feijter zit al eventjes klaar.

De heer De Feijter: Ja, dank, voorzitter. Ja, even een vraag over die dertig kilometer per uur zones. Nou ja vanuit de fiets hebben we net al geconcludeerd, hebben vrij liggende fietspaden de voorkeur en hebben we in de raad gehoord van als we meer dertig kilo met puur zones willen, moeten we die ook als zodanig inrichten waarmee ook het meest minimale fietsvoorzieningen voor fietsers verdwijnt namelijk de fietsstrook. Nou ja, hoe strookt dit met elkaar voor de Fietsersbond? Wat geniet hierbij de voorkeur? Is het liever vrij liggende fietsstrook en daarmee ja dus eigenlijk af van dat dertig kilometer per uur zone waarbij toch wordt gezegd van verkeer dat wordt toch wat meer gemengd ook om de snelheid eruit te halen?

De heer Van Driel: Ja. Op vijftig kilometer weg prefereren wij overduidelijk de vrij liggende fietspaden, maar daar waar de ruimte daarvoor ontbreekt, daar is toch wel overduidelijk de laatste jaren een kentering zichtbaar dat je fietsstroken krijgt, maar dat het optisch versmald gaat worden, de rijbaan voor het autoverkeer. Ook dat draagt bij aan een lager gereden praktische snelheid. Hier hebben we nog te maken, en dat dat was op één van de sheets die mevrouw Platenkamp ook liet zien en die een foto is uit het voorliggende uitvoeringsprogramma, de Hugo Van Gijnweg daar ligt een super smal fietsstrookje en de parkeervakken in lengterichting die zijn tegenwoordig veel te smal geworden voor de alsmaar uitdijende breedtemaat van de auto's. Ja. Ik denk dat dat antwoord wellicht wel voldoende is. Daar waar mogelijk bredere fietsstroken en daar waar vijftig vrij liggend maar de ruimte ontbreekt.

De voorzitter: Oké, de heer Van der Meer trekt zijn vraag in.

De heer Van der Meer: Ja, dat laatste was in feite het antwoord op mijn vraag. Als je wat bredere fietsstroken hebt dat je daarmee automatisch de snelheid van de auto's dat vermindert en verder de hulpdiensten dus niet hoeft te belemmeren. Dus op veel meer straten dertig kilometer kunt invoeren.

De heer Van Driel: Er zijn inmiddels ook, sorry voorzitter, er zijn inmiddels ook wat onderzoeken in de drie grote steden Amsterdam, Rotterdam en Utrecht waaruit blijkt dat de aanrijtijden van de hulpdiensten, noodhulpdiensten dat die maar marginaal verminderen. Dat is iets, ja, ik heb de debatavond toen ook bijgewoond dat hulpdiensten u in vertraging hebben gezet. Helaas. Dat gezegd hebbende, ik zag toevallig gisteravond ook nog een presentatie in een nieuwsprogramma over Isa die ging nog iets verder over de zelfrijdende auto. Dat vertrouwen moeten we gewoon pakken.

Dat is, daarbij is verkeersveiligheid mijns inziens echt gebaat, er gebeuren minder auto- of verkeersongevallen met zelfrijdende auto's en dat gaat uiteraard getrapt en gefaseerd ingevoerd worden. Dan bij de mens als zwakke schakel in het verkeer. Na deze sheet hebben we al laten zien. Precies. Excusez moi. Deze hebben we al in geringe mate besproken en dan wil ik niet in de details gaan want die bespreken wij inderdaad met de beleidsmedewerkers en de uitvoerende verkeersambtenaren. Het CDA-initiatiefvoorstel daar waren wij zonder meer blij verrast mee want dat geeft echt aan dat er veel meer, of dat er meer fracties echt gewoon hun nek durven uitsteken voor verkeersveiligheid en meer fietsmodaliteiten voor meer fietsers in Dordrecht. Dat heeft ook aangetoond dat dat er heel veel geld extra voor nodig zal zijn.

Maar het nadeel hierbij of het verbeterpunt is dat het ja het was volgens mij, en vergeef me als ik het niet juist heb, CDA-fractie, was ingegeven door wat ja foute uitvoeringen op de Rechte Zandweg en de ja de straat toe leidend richting het Damplein. Dat was naar mijn inzicht de aanleiding voor jullie onderzoek onder ja de burgers van vooral Dubbeldam. Zeker goed om input te vragen daaraan maar wel graag stads breed in ieder geval dus niet fragmentarisch. Maar.

De heer ...: Voorzitter, mag ik daar nog een reactie op geven?

De voorzitter: Uiteraard.

De heer ...: Het was meer dat de situatie in Dubbeldam een opbrengst was van de inventarisatie als de aanleiding. Want we hebben breed in de stad uitgevraagd naar gevaarlijke situaties en deze kwam boven. Dat die fragmentarisch is, klopt voor een deel. Wat we namelijk hebben gedaan, is aan de bewoners in Dordt vragen wat ze graag zouden willen zien verbeteren. Dan krijg je natuurlijk nooit zo'n doorwrocht stuk als dat je dat expert gaat vragen om dat integraal te benaderen. Dan krijg je de opbrengst van inwoners uit deze stad wat het aan het hart gaat en wat ze vraag zouden willen zien. Dat kun je fragmentarisch noemen. Ik heb geen bezwaar tegen dat woord, maar het is denk ik belangrijke input om mee te nemen in alles wat we nu gaan doen.

De heer Van Driel: Ja, dank u wel voor uw aanvulling daarop. Volgende sheet, doen er twee. Dan gaat het over een van noodzakelijke dingen voor het spul. Er zijn wat aantekeningen hierin in het rood, die hebben betrekking op de voorgestelde infraprojecten maar ook op de reservelijst. Wij vinden het van belang dat die voorgestelde infraprojecten ook werkelijk gewoon uitgevoerd worden, want ze maken het netwerk echt af. Het enige wat erin zit is de Twintighoevenweg. Dat is eigenlijk de weg bij het FC Dordrecht stadion voor maar het zou een stukje kunnen zijn ook van de fietsverbinding in het stadspark tussen het Halmaheraplein dat tunneltje richting het andere, kom hoe heet dat, Twintighoeventunneltje denk ik, laten we het zo maar eventjes noemen, en richting ook vergeet dat niet, schiet mij opeens te binnen, in het uitvoeringsprogramma fiets staat ook nadrukkelijk de verbinding richting station of de wijk Amstelwijck en station Zuid richting binnenstad. Daar maakt dit wel een deel van uit. Dus die mag ook wel bij het netwerk horen. Maar op zich is daar op dit moment niet heel veel, zijn daar op dit moment niet superveel autoverkeersbewegingen en is het fietsen op zich prima te doen.

De voorzitter: De heer Damen.

De heer Damen: De inspreker zegt van de voorgestelde maatregelen maken het fietspadennetwerk af. Dat hoor ik toch wel. Dan heeft hij het over de tien, twaalf, de twaalf voorgestelde projecten op dit moment.

De heer Van Driel: Nee, het gaat over de zes. Dat zijn de voorgestelde infrastructurele fietsprojecten.

De heer Damen: Ik heb er twaalf staan waarvan een paar in de uitvoering zijn. Maar op pagina negentien. Maar vervolgens kom ik dan verderop in het verhaal nog een heleboel knelpunten tegen die niet worden opgelost. Vind de een beter dan niet een gewenste ontwikkeling of?

De heer Van Driel: Nou ja, dat zijn onder anderen die spoorwegovergangen en die barrière die kunnen we voorlopig denk ik nog even niet echt oplossen.

De voorzitter: De heer Nederpelt heeft daar nog een aanvulling op.

De heer Nederpelt: De heer Damen gaf aan van goh dat de een knelt, niet alle knelpunten belangrijk vindt, lijkt het een beetje nu. Wat wij belangrijk vinden, is dat het netwerk een keertje afkomt. Dat al die losse lijnen die niet goed met elkaar verbonden zijn, waar schakels ontbreken, dat die kloppend gemaakt worden. Daar hebben we met name naar gekeken in dit verhaal en dat is zeg maar de basis ook om die wijken weer aan het netwerk te verbinden. Dat is gewoon de hele bottom line.

De voorzitter: Ja.

De heer ...: Wat vindt u dan van de voorgestelde maatregelen?

De heer ...: Wij vinden de voorgestelde maatregelen goed.

De heer ...: Maar voldoende?

De heer ...: Nou kijk, wat wij, als we naar de volgende sheet gaan. Maar wat wij natuurlijk zeggen is van de maatregelen inhoudelijk vinden we goed. We maken bij één een opmerking van goh het is vooral een uitstralingsverhaal. Het verbetert niet echt het netwerk. Tenminste dat beeld krijgen er niet bij. Dus misschien is er iets anders te vinden in die reservelijst die het netwerk kan verbeteren. Als u begrijpt wat ik bedoel dus iets van zeven tot met veertien of zo is het, kan misschien naar boven en iets van de eerste zes dan is dan die die Twintighoeven zou misschien daaronder kunnen zakken. Maar als, dan kwamen we op een ander punt dat fietsje wat er staat, kijk als de raad meer geld beschikbaar stelt, kunnen we meer dingen doen ook of kunnen jullie meer dingen doen. Wij niet, wij doen niks.

De voorzitter: Oké. Het lijkt mij wel duidelijk. De heer Gündogdu nog?

De heer Gündogdu: Voorzitter, tweetal vragen aan de Fietzersbond. Ik kan me nog herinneren dat enige tijd geleden, een jaartje of twee geleden, dat er enorm veel discussie was rondom de rotonde Eemsteynstraat en de Dubbeldamseweg. Toen had de Fietzersbond een heel uitgesproken mening dat de ingrepen die destijds zouden plaatsvinden, en die ook inmiddels hebben plaatsgevonden, eigenlijk niet toereikend waren. Nu zien we dat dit nou ja stip op nummer één staat als reserveproject. Ben benieuwd even of dat toereikend is volgens de Fietzersbond.

Daarnaast ben ik ook wel benieuwd, en u zegt terecht de heer Neerpelt dat u heeft gekeken met name naar de verbinding de radiale van de diverse fietsverbindingen maar ik ben ook wel benieuwd in hoeverre u ook heeft gekeken naar de fietsveiligheid, de ervaring van fietsveiligheid. Om een voorbeeld te geven. Vorige week helaas weer een ongeluk gebeurd op, bij de Tuinwereld, provinciale weg. Verschrikkelijk, want daar heeft al een dodelijk slachtoffer helaas nou ja hebben we moeten meemaken. Nou, dat we kunnen wel zeggen dat het veilig is, maar de ervaren veiligheid volgens mij op basis van een kleine inventarisatie is daar niet. Heeft u daar ook een mening over? De ervaren veiligheid van de projecten zoals die nu worden voorgesteld?

De heer ...: Ja helaas inderdaad afgelopen zaterdag op de provinciale weg bij de fietsoversteek weer een ongeval met zwaar lichamelijk letsel. Ik heb het niet zien gebeuren maar nog wel de verkeersongevallenanalyse aan het werk gezien en ook de fiets en betrokken voertuig gezien. Mijn eerste spontane, persoonlijke reactie was van waarom wordt dit gehele punt niet grof aangepakt? Zeer ingrijpend maar tegelijkertijd weten wij ook nog vanuit het verleden de rotonde Groene Zoom Hastingsweg, niet ver daarvandaan, hoeveel miljoenen en inmiddels zal dat denk ik wel tegen het dubbele aan gaan lopen, dat een dergelijke ingreep zal gaan kosten. Dus ik denk dat de veiligheid daar op dat punt met enkele quick wins, die wij best nog wel willen bespreken met de uitvoeringsorganisatie, dat daar wellicht iets mee gewonnen kan worden. Maar als je inderdaad dat punt bekijkt vanuit het zichtpunt van de automobilisten zie je een lange rechte weg, zie je inderdaad verkeerslichten staan maar je weet niet waarom die verkeerslichten er staan. Dus daar zijn nogal verbeteringen mogelijk. Als je het hebt over de rotonde Dubbeldamseweg zuid, inclusief de, ja rotonde Eemsteynstraat. Dat is een bijzonder lastig punt waar ook ja jammer genoeg wel erg weinig ruimte is voor die superdrukke fietsbewegingen of verkeersbewegingen die daar zijn, inclusief de grote bussen. Ik weet eerlijk gezegd niet precies wat daar twee, vier jaar terug over besproken is, maar op dit moment is er iets meer ruimte met dien verstande dat ik zou zeggen de afscheiding van de fietspaden ten opzichte van de auto rijbaan, die zouden wat verlaagd en ja verbeterd, verruimd kunnen worden. Want het is inderdaad een, het blijft een risico om daar over te steken. Zeker met de iets toegenomen snelheid van fietsers gemiddeld genomen.

De voorzitter: We hebben nog tien minuten. Max.

De heer Van Driel: Dat is niet veel, voorzitter.

De voorzitter: Ik kan er ook niks aan doen.

De heer Van Driel: Dit is eigenlijk een overzicht van de budgetten en de planning bij elkaar zoals door het uitvoeringsprogramma ja geplaatst zijn. Ook fietsen en verbetering van fietsveiligheid kost investeringen. Houd daarbij alsjeblieft als raad in het achterhoofd dat de maatschappelijke kosten van het verkeer, die bedragen ongeveer 41 miljard, 65% procent daarvan die heeft betrekking op verkeersveiligheid. Nou zojuist werd al die provinciale weg en het verkeersongeval besproken. Ik heb inderdaad helaas nog geen twee maanden geleden de rechtbankverslagen gelezen van het vorige, en in dat geval helaas dodelijke ongeval.

Dat was niet de eerste. Er zijn er in de afgelopen tien jaar minimaal drie of vier van die impact geweest. Dat heeft dus te maken met verkeersveiligheid en dat kost absoluut geld.

Letsel gaat overigens ook omlaag als de gereden snelheid omlaaggaat, waarbij ik overigens niet beweer dat de snelheid hier iets te maken had met dat ongeval. Maar in zijn algemeenheid dertig kilometerzones, dan wordt ook het letsel lager. In de raadsinformatiebrieven van de laatste jaren waarin de wethouder u heeft geïnformeerd over de kosten van de aanpassingen van de top tien verkeersveiligheid, daar zag ik tot mijn schrik welke bedragen dat daarmee gemoeid zijn. 1,8 miljoen en dat ging dan alleen over de vereiste aanpassingen ten behoeve van het door het OM gewenste uitstraling en inrichting van dertigkilometerzones. Als dat nou eens gewoon echt in ja de fietsveiligheid gestopt wordt in plaats van fake veiligheid met verkeersdrempels voordat je in een dertig kilometer zone ingaat, is dat al een stuk winst lijkt mij waar middelen te halen zijn. Luchtverontreiniging. Ja dat is ook een onderdeel van kosten van het verkeer. Files is slechts tien procent. Ja. In ieder geval is deze cirkel het complete plaatje van datgene wat investeringen in fietsbeleid. Eigenlijk, de slotzin in het rood investeringen in fietsbeleid. Dat is een no brainer. Daar moet je niet over twijfelen. Dat moet je gewoon doen. Is veel goedkoper dan in automobilititeit. Volgens mij hebben we een vraag.

De voorzitter: We hebben zeker een vraag. De heer Gorter.

De heer Gorter: Dank u wel, voorzitter. Jullie zitten één keer per half jaar met de wethouder aan tafel. Neem aan dat jullie voldoende input geven aan het plan, wat ook nu voorligt. In hoeverre zien jullie daar aanbevelingen van terug? Want ik hoor heel veel punten en ik heb een beetje het gevoel dat er weinig van jullie terugkomt. Of ik zie het verkeerd.

De heer Van Driel: Het kenmerk van de Fietsersbond is dat we altijd meer willen. Ja meer willen, dus we zijn nooit tevreden. Ik zeg het gewoon even. Maar tegelijkertijd zien we ook heel veel terug. Ik bedoel van als ik dan even terugga naar die grafiek die zag van de jaren 75 tot nu, het is geen toeval dat de Fietsersbond ook vijftig jaar bestaat en al die vijftig jaar aan het werk is gegaan om het iedere keer beter te krijgen, veiliger te krijgen. Dus we zien het terug. De snel fietsroutes, de door fietsroute is een uitvinding tussen aanhalingstekens van de Fietsersbond. Nu vindt ieder, praat iedereen erover alsof het normaal is. Dus wij zien heel veel terug. Alleen wij kijken altijd naar morgen en niet naar gisteren. Nee maar dat is onze handicap, altijd een beetje chagrijnig.

De voorzitter: De heer Van Driel, we gaan even denk ik door naar de laatste sheet.

De heer Van Driel: Dus wat ik al zei, het is een no brainer, investeren in fiets investeringen. Trek ze naar voren, haal ze naar voren en investeer inderdaad in die punten die zojuist in het blauwe kader genoemd werden. Investeer in het completeren van het netwerk. Wat mij betreft mag u nog vragen stellen.

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Ik heb een punt van orde, voorzitter. Ik ken u als een voorzitter die altijd goed dingen doet, maar ik vind het toch heel naar dat u de terechte zorgen en vragen van een aantal mensen in deze commissie om wat meer informatie over de uitvoering, het gaat om een uitvoeringsplan, wegzet zojuist op een vrij badinerende manier van ja we moeten hier niet over de vierkante meter of over de stoeptegels gaan spreken. Ik vind dat heel vervelend. Het gaat om grote zaken hier, of het nou honderden fiets parkeerplaatsen worden of in de binnenstad of enkele, het kan allebei met dit plan. Dat maakt verschil. Dus ik zou het heel fijn vinden als u die opmerkingen zou willen intrekken.

De voorzitter: Nou het is mij heel duidelijk. Ik snap dat u het zich ook persoonlijk heeft aangetrokken. Ik neem niet mijn woorden terug over de stoeptegels of wat dan ook. Het ging mij niet zozeer dat ik de opmerkingen, de zorgen niet zou erkennen. Ik denk dat die genoeg erkend zijn, ook door de Fietzersbond en ook door de wethouder. Het ging meiden meer om, we hebben hier een hele presentatie. Het is beeldvormend met elkaar en als we dan op elk detail waar we ook op dit moment geen invloed op hebben, gaan bespreken dan komen we niet verder en dan hadden we deze presentatie ook niet afgemaakt. Dat was mijn reden om u te stoppen om nog verder op details in te gaan en ik wil het zeker niet wegzetten als de ongerustheid die er is over ja alles wat nog uitgevoerd moet worden en waar we ook, wat ook al geconstateerd is, mogelijk de financiën niet direct voor handen hebben. Dus dat wil ik wel zo gezegd hebben. Ik zit wel even nu met de tijd. Het is bijna tijd voor een afronding. De heer Van der Meer wil nog een opmerking plaatsen.

De heer Van der Meer: Nou, ik wil de Fietzersbond graag bedanken voor alle input en de ondersteuning eigenlijk voor de richting waarin we in grote lijnen bezig zijn. Ik wilde graag, als dat mag voorzitter, nog een vraag aan het CDA stellen.

De voorzitter: Een hele korte vraag, want we moeten echt naar de afronding toe.

De heer Van der Meer: Nou ja. De vraag is ik lees in het initiatiefvoorstel van het CDA een heleboel knelpunten die zij opgehaald hebben in de stad, heel herkenbaar, komen voor een niet onbelangrijk deel overeen met dingen die in de nota van de wethouder staan. Mijn vraag aan het CDA is of ze kort kunnen aangeven wat dat initiatiefvoorstel nou toe- of afdoet aan het plan wat er nu voorligt.

De voorzitter: De heer De Klerk.

De heer De Klerk: Dank u wel, voorzitter. Ja. CDA is blij met het fiets uitvoeringsplan zoals we net hebben gezien omdat we er best wel veel punten in terugzien die ook in het fietsinitiatief wat wij hebben ingediend terugzien. Neemt niet weg dat er ook al dingen zijn die ook in de reactie van het college op het fietsinitiatief terugkwamen, al zouden ze ook in het fiets uitvoeringsplan staan die we dan toch nog wel missen. Als we het dan hebben over even ja het zijn nu inmiddels oude termen geworden, begreep ik. Als je het hebt over hoofd- en doorfiets routes, als je het hebt over de denk omslag op gevaarlijke situatie. Ga nou eens vanuit de fietsen redeneren, maak fietsen nou een aantrekkelijk alternatief. Dan heb je het over nou ja de herkenbaarheid van dat routenetwerk.

Heb je het over bewegwijzering. Ja daarvan is niet, nou is, zie ik, hoe zeg ik dat? Ik zie een goede stap voor, maar nog niet hoe wij het voor ogen zien, zeg maar met het fietsinitiatief.

De voorzitter: Is dat voldoende beantwoord, de heer Van der Meer? De heer Groenewegen nog want dan moet ik echt naar de afronding.

De heer Groenewegen: Nou ja. Ik was benieuwd naar het vervolg want ik neem aan dat er nog een oordeelsvorming komt. Ik wou ook even zeggen als opmerking dat wij als PvdD nog bedenkingen hebben bij met name de verbinding tussen Amstelwijck en station Dordrecht zuid, of in ieder geval de voorgestelde verbinding in dit uitvoeringsprogramma ook de exacte route van die verbinding en dat we daar technische vragen over hebben gesteld schriftelijk eerder vandaag. De beantwoording daarvan willen we ook betrekken bij de oordeelsvormende vergadering over het uitvoeringsprogramma fiets zodat we daar ja wat dieper naar kunnen kijken.

De voorzitter: Nou u bent me nu voor bij inderdaad, de vraag die ik ga stellen aan de commissie van we hebben natuurlijk altijd twee keuzes. Kan dit stuk op deze manier als een hamerstuk door naar de raad? Nou ik denk het niet als ik zo rondkijk. Dus u wil daar nog even iets over mede... Ja, gaat uw gang.

De heer Gündogdu: Als het kan, ik weet dat er heel veel tijd en energie zit in het initiatiefvoorstel van het CDA maar krijgen wij überhaupt de gelegenheid om eens een keertje toelichting van hen te krijgen, zodat we ook vragen kunnen stellen en wanneer gaat dat gebeuren? Want ik ben daar wel benieuwd naar.

De voorzitter: De heer De Kruijff.

De heer De Kruijff: Voorzitter, ik wilde er al op antwoorden. Er is overigens al een keer een bespreking van het initiatiefvoorstel, waarbij alle vragen gesteld zijn, wij ook alle vragen beantwoord hebben. Daar hebben we toen juist besloten laten we het aanhouden tot deze bespreking en ook die trouwens nog van de mobiliteitsvisie omdat je die in samenhang beter kunt beoordelen. Dat liep indertijd samen. Dus dat kunnen we nu doen. Voor ons zal het in de oordeelsvormende commissie straks ook belangrijk zijn of alles wat wij in het initiatiefvoorstel voorstellen of je dat in voldoende mate terugziet in dit fiets uitvoeringsprogramma, of dat we zeggen van nou misschien moeten we toch een aantal punten daar nog bij elkaar tot een beter geheel laten leiden. Met de Mobiliteitsvisie idem dito en afhankelijk van de oordeelsvormende, verloop van de oordeelsvormende vergadering moeten wij ook maar even kijken wat we dan precies doen met dat fietsinitiatief voorstel om dat in elkaar gevlochten te krijgen want dat is uiteindelijk wat er zal moeten gebeuren. Dat snap we allemaal denk ik wel. Maar dus ik zou bij de oordeelsvormende commissie heel graag ook met elkaar in samenhang willen bespreken wat wij daarin voorstellen en wat u niet in dit voorstel terugziet, of er misschien toch een aantal ideeën staat dat u zegt nou die moeten er eigenlijk willen we er wel aan toevoegen. Ook indachtig wat we van de Fietsersbond horen.

De voorzitter: Dank u wel, de heer Van der Kruijff. Dit is meteen een goede politieke opmerking of vraag om het inderdaad als oordeelsvormend te gaan bespreken. De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Ja voorzitter. Ik denk dat we gemerkt hebben vandaag, er leven we gewoon nog heel veel vragen, dat het daarom, ook technische vragen van hé hoe worden dingen uitgevoerd, dat het te vroeg is om nu naar een oordeelsvormende vergadering te gaan. Maar dat beter is om een beeldvormende vergadering in te plannen zodat er ruimte is om die vragen waar we vandaag niet aan toe zijn gekomen, die ook te kunnen behandelen.

De voorzitter: De heer Kuhlmann, dat zou kunnen. Ik denk, ik weet niet, ik kijk gewoon naar de commissie of daar behoefte aan is of dat er gewoon gezegd wordt de technische vragen die er nog nu nog liggen, die kunnen schriftelijk gesteld worden. Daar kan antwoord op komen en dan kunnen die eventueel meegenomen worden in zo zeker het voorstel van de heer De Kruijff om te zien of alles in elkaar past en of daar dan nog vragen over zijn in de oordeelsvormende sessie. Ik denk als we nog een beeldvormende sessie dat we veel van hetzelfde krijgen, alleen meer dieper op detailniveau ingaan. De heer Van der Meer wilde nog iets zeggen.

De heer Van der Meer: Ik krijg het gevoel dat de heer Kuhlmann graag alle details van alle projecten eerst wil zien, maar dat zou betekenen dat het een hele lange tijd duurt voordat we echt gaan beginnen. Daarom zou mijn voorkeur zijn om het voorstel van de heer Van der Kruijff te volgen en oordeelsvormend over dit stuk en het initiatiefvoorstel te praten. De wethouder natuurlijk vragen ons voortdurend te informeren over de verdere concretisering daarvan zodat wij kunnen ingrijpen als dat nodig is.

De voorzitter: Oké. Wie kan zich achter dit voorstel? Er zijn nog twee mensen die, we moeten echt snel want het is bijna klaar. De heer...

De heer ...: Ja voorzitter. Ik kan met de heer Kuhlmann meevoelen dat ik wel inzicht wil hebben in een aantal technische details. Niet dat die altijd hier per se besproken moeten worden. Ik kan me voorstellen dat er een afspraak gemaakt wordt over hoe voorstellen voorgelegd worden, bijvoorbeeld dat een aantal voorstellen voor de uitvoering ter kennisname worden voorgelegd, waarbij de commissieleden mogelijkheid hebben om dat te agenderen. Op die manier heb je als raadslid enige controle of tenminste de mogelijkheid om inbreng te hebben op details als je dat wenselijk vindt. Ik vind dat dat geen automatisme moet zijn, maar je moet die mogelijkheid wel hebben.

De voorzitter: Ik vind het een goed voorstel om mogelijk ook bij de oordeelsvormende bespreking dat aan de orde te stellen en daar overeen te komen. Ja.

Mevrouw ...: Ik wil ook bij de heer Kuhlmann aansluiten want als we niet verder op detail, een beetje op detail in kan gaan, dan komen we dadelijk voor verrassende te staan en dat is al eerder gebeurd c.q. Wijzigtpark. Vandaar dat ik achter Kuhlmann staat.

De voorzitter: Het is duidelijk. De heer Groenewegen nog en dan gaan we even een besluit maken over het einde van deze vergadering.

De heer Groenewegen: Ja, voorzitter, moeten we niet ook nog politieke vragen vaststellen voor die oordeelsvormende vergadering?

De voorzitter: Zeker, we hebben nu al één politieke vraag die de heer De Kruijff heeft gesteld over hoe gaat dit voorstel samen met ook het voorstel van het CDA? Is dat voldoende om te kunnen beslissen over het voorstel wat er ligt? Moet hij nog aanvullingen komen? Kan nog even die deur gesloten blijven alstublieft? We zijn even aan het afronden.

De heer Groenewegen: Ik heb nog wel wat ideetjes.

De voorzitter: Maar als u nog een aanvullende politieke vraag heeft, graag.

De heer Groenewegen: Zeker. De Fietsersbond begon over recreatieve verbindingen dat die niet zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma fiets. Dat vind ik een heel interessante. Moeten die er nog bij worden in opgenomen? De heer Damen begon over buurtwinkelcentra bijvoorbeeld buurtwinkelcentrum Crabbehof. Daar hebben wij ook de technische vraag over gesteld. Daar lopen nu alleen basislijnen naartoe in het uitvoeringsprogramma fiets. Doet dat recht aan de functie van buurtwinkelcentrum Crabbehof? Nou ja, dat lijkt me een goede politieke vraag. De derde politieke vraag is: is de route van dat fietspad Amstelwijck station Zuid wel echt de beste route die we kunnen kiezen, ook met het oog op boombehoud en nou ja bestaande voorzieningen?

De voorzitter: Ze staan genoteerd. Ik wil u even allen vragen want er gaan nu allemaal handen omhoog om nog extra politieke vragen te stellen. Snap ik. Het lijkt mij handig, wij hebben nu voldoende politieke vragen om in ieder geval dit stuk als oordeelsvormend te agenderen. Mocht u nou nog andere politieke vragen hebben, verzoek ik u die te sturen naar de griffie, omdat die ze dan kan bundelen en daar een aantal ja hoofdvragen ook weer uit te halen, zodat we die kunnen bespreken in de oordeelsvormende commissievergadering. Hoe staat u daar alle tegenover? Ik zie allemaal ja knikken, ja knikken. Fijn. Dank u allen wel voor uw geduld en voor uw deelname. Dank aan de Fietsersbond, dank aan de anderen en de wethouder en u kunt allen naar de volgende commissie gaan.

5. RV Oprichten stichting Binnenstadsbedrijf Dordrecht (Technische briefing)– Raadsvoorstel

Voorzitter: de heer Van der Net
Commissiegriffier: mevrouw Vermeulen
Verslag: NotuBiz

Dhr. Damen (PvdA)
Mevr. De Heer (FvD)
Dhr. Den Heijer (VVD)

Dhr. Van der Kruijff (CDA)
Dhr. Van der Meer (GroenLinks)
Mevr. Van Engelen (GroenLinks)
Dhr. Gorter (Op Ons Eiland)
Dhr. Groenewegen (PvdD)
Dhr. Katif (Beter Voor Dordt)
Dhr. Kleinpaste (Gewoon Dordt)
Mevr. Koene (Gewoon Dordt)
Dhr. Leenstra (ChristenUnie/SGP)
Dhr. Maroof (DENK)
Dhr. Portier (SP)
Dhr. Stam (fractie van Waardhuizen)
Dhr. Stolk (VSP)
Dhr. Wringer (Beter Voor Dordt)
Mevr. Van Elsakker (binnenstad bedrijf Dordrecht)
Dhr. Naaktgeboren (ambtelijke ondersteuning)

Portefeuillehouder: M.D. Burggraaf

De voorzitter: Ik wil toch iedereen verzoeken in verband met de tijd om, dat iedereen even, doet hij het wel of niet? Pas op hoor, ik maak er een hamerstuk van. Kan iedereen even gaan zitten graag? Dan kunnen we zo beginnen want anders dan lopen we weer vlak uit de tijd. Ja maakt mij niet uit natuurlijk maar 10 uur is het afgelopen dus. Ja, ja. Maar het komt goed. Ja hij doet het toch? Microfoon die kwam niet boven het geluid zelfs uit. Welkom eenieder en ik zie dat de heer Been beamer nog met de techniek bezig is, maar dat komt altijd goed. Als je geen hoop meer hebt, toch? Wij zitten hier bij een commissie met betrekking tot het raadsvoorstel voor het oprichten van een binnenstad bedrijf Dordrecht. Ik heet u daarbij van harte welkom. Ook in ieder die dit nu of later mocht bekijken. Ik wilde eerst eventjes een kort voorstelronde beginnen, waarna we overgaan naar een presentatie beeldvormende sessie. Wil ik iedereen toch even benadrukken. We gaan hier nog geen politiek bedrijven. Daar zal ik in ieder geval op letten en dan gaan wij naar rechts maar even een keer. De griffier is nog steeds druk aan het appen. Graag even de naam en de functie.

Mevrouw Vermeulen: Laurette Vermeulen, commissiegriffier.

Mevrouw Van Engelen: Yara Van Engelen, GroenLinks.

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

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

De heer Leenstra: De heer Leenstra, ChristenUnie/SGP.

De heer Katif: Jacques Katif, Beter Voor Dordt.

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

De heer Damen: Leo Damen, PvdA.

De heer Stolk: Leo Stolk, VSP Dordrecht.

Mevrouw Van Elsakker: Dominique Van Elsakker, voorzitter Binnenstad bedrijf.

De heer Groenewegen: Pieter Groenewegen, PvdD.

De heer Marroof: Marroof, DENK.

De heer Portier: Ronald Portier, SP.

De heer Stam: Marco Stam, fractie van Waardhuizen.

Mevrouw De Heer: Betsie De Heer, FvD.

De heer Kleinpaste: Gert Jan Kleinpaste, Gewoon Dordt.

Mevrouw Koene: Irene Koene, Gewoon Dordt.

De heer Gorter: Wouter Gorter, Op Ons Eiland.

De heer Den Heijer: Rolin Den Heijer, Dordtse VVD.

De heer Naaktgeboren: Rik Naaktgeboren, ambtelijke ondersteuning.

De heer Burggraaf: Maarten Burggraaf, wethouder binnenstad.

De voorzitter: Mijn naam is John Van den Net, ik ben uw voorzitter. We hebben een raadsvoorstel gekregen voor het oprichten van een overheidsstichting, het zogeheten binnenstad bedrijf. De agendacommissie besloot om verdere toelichting te vragen aan de hand van de VNG-handreiking hiervoor. Er zal eerst een presentatie volgen door mevrouw Elsakker. Dan dat gaan we dan bekijken. Ik heb afgesproken met mevrouw Elsakker dat zij de presentatie eerst doet en dan daarna de vragen mogen worden gesteld. Ik geef u het woord.

Mevrouw Elsakker: Ja dank u wel. Ja. Duidelijk. Voordat ik begin, wil ik graag even voorstellen aan het binnenstad bedrijf, want ik ben niet alleen gekomen vanavond. De voorzitter van POBD is aanwezig. Jaap, u wellicht wel bekend. Merel, junior-manager binnenstad bedrijf is aanwezig. Johan als voorzitter van de VVE 33 11, de eigenarenvereniging van de binnenstad. Remco, onze manager binnenstad bedrijf. Dus ja, goed om te weten dat er nog meer mensen aanwezig zijn, mocht u op een moment of een ander moment vragen hebben. Ik neem u inderdaad mee in de stichting in oprichting. Waarom ook alweer? Waarom staan we hier ook alweer? Weet u nog? Slijpen aan een diamant, vastgesteld hier, het toekomstbeeld binnenstad Dordrecht. We hebben toen afgesproken dat we daarmee aan de slag gaan. Er is een meerjarenplan opgesteld door eigenaren, ondernemers en gemeenten al destijds. We hebben gezegd nou we gaan een samenwerkingsmodel voor het binnenstad bedrijf aan u presenteren.

Daar kom ik voor vandaag. Daar heb ik inderdaad dat VNG-model voor aangehouden. Maar eerst even hoe die organisatie er dan uit gaat zien alvast. De drie samenwerkingspartner is, zijn de ondernemers, de eigenaren en gemeente Dordrecht. Een gelijkwaardige samenwerking die met elkaar een bestuur vormen en samen gaan werken met eigenlijk alle ja laat ik zeggen belangrijke smaakmakers van de binnenstad. Dat doen ze op verschillende onderwerpen gastvrijheid en beleving, smart City, hoe bereik ik in de toekomst nog mijn klant en de toekomstige invulling binnenstad bedrijf Dordrecht om ervoor te blijven zorgen met elkaar in samenwerking dat er een aantrekkelijk aanbod blijft. Degenen die dat gaan doen, ik ga zo meteen allemaal nader toelichten, in de dagelijkse gang van zaken in de uitvoering is het team binnenstad management. Merel en Remco zoals gezegd. Nou dan dat model vanuit de VNG. Op de onderwerpen die in de volgende sheets voorbijkomen, startende met het belang, de leidraad voor alles wat we willen gaan doen in stichting binnenstad bedrijf is eigenlijk dat documenten slijpen aan een diamant, uitgewerkt in een meerjarenplan. We doen dat in een structurele samenwerking met elkaar tussen die partners om ervoor te zorgen dat Dordrecht toekomstbestendig is. Dat is een groot containerbegrip voor alles wat we willen bereiken met elkaar. Nou hoe doe je dat? Alles wat goed is in Dordrecht, de kracht daarvan, behouden. Wat ik zelf altijd heel erg bijzonder vind, de ondernemers zijn al ontzettend goed georganiseerd en als ik daar op een algemene ledenvergadering kom dan zijn daar zomaar 65 ondernemers al aanwezig vanuit betrokkenheid om mee te denken over wat er allemaal moet gebeuren. Ik was hiervoor directeur in Rotterdam van een samenwerkingsverband, de grootste van Nederland, en daar heb ik er nog nooit 65 in de zaal gekregen. Dus dat geeft wel aan hoe betrokken de partners hier zijn. De manier waarop we willen samenwerken is in een stichting en hoe we dan samenwerken in die stichting vindt funding plaats van die drie partners die genoemd zijn: ondernemers, eigenaren en gemeenten. Maar wij werken samen met alle partners uit de stad. Wat u zag op deze sheets. Dordrecht marketing en partners. Die zijn al goed aangehaakt, de bewoners maar uiteraard ook cultuur en andere partijen die hier misschien nog niet op staan. Wij zijn echt van mening dat je alleen door samenwerking als stad sterk kunt zijn in de toekomst. Wat we hebben geleerd in de Coronatijd is zodra de wereld stilvalt, red je het niet als winkels. Als winkels alleen ben je echt niet aantrekkelijk genoeg als binnenstad. Dus dat moet je samendoen met andere partijen. Nou ooit een aanleiding is geweest, ik heb hem er nog maar eens tussen gezet om het geheugen op te frissen, het juryrapport van waar we toen aan mee hebben gedaan meest inspirerende binnenstad. Die hebben ons vooral uitgenodigd om die samenwerking op te tuigen en daar hebben we gehoor aan gegeven met een focus op de thema nou compact winkelgebied. Zorg dat je een ja liever klein en goed dan groot en zwakker. Zet in op gastvrijheid en beleving en smart city betekent eigenlijk hoe benader ik in de toekomst, hoe blijf ik mijn klant bereiken in de toekomst. Nou, wat moet nou dat binnenstad bedrijf gaan doen, die moet zorgen dat alles wat we met elkaar afgesproken hebben, ik verwijs er even voor naar die documenten, op een goede manier tot stand komt. Zij vertalen dat naar inzet in ons werkgebied. Nou. Dat betekent in de praktijk dat het team binnenstad bedrijf met heel veel partijen samenwerkt aan alle onderwerpen die we met elkaar belangrijk vinden. Sommige dingen hebben heel erg te maken met marketing en promotie. Dan zijn we weer bezig met data. Eigenlijk alles wat belangrijk is om de doelen te behalen.

Goed om te vermelden, dat vervangt niet de inzet die gemeente Dordrecht nu doet. Het is niet zodat wij zeggen nou wat fijn dat jullie in een samenwerkingsverband zitten. Dan hoef je de stad niet meer schoon te maken. Nee dat zijn dingen die blijven doorgaan en wij kennen ook onze plek daarin. Wat we wel zijn, is een hele belangrijke gesprekspartner voor gemeenten en daar hebben we al een goed voorbeeld van, zoals het Statenplein waarin we echt met elkaar plannen hebben gemaakt. Gemeente heeft daarin een verantwoordelijke rol maar wij zijn daarin een samenwerkingspartner. Even een voorbeeld, we hebben gezegd het binnenstad team gaat eigenlijk dagelijks zorgen dat alles voor elkaar komt. Maar dat doen we voor ontzettend veel ondernemers en eigenaren. Ja de mensen waarvoor je het doet, die moet je natuurlijk wel goed betrekken. We zijn niet meer heel erg afhankelijk van die inzet, omdat we twee professionals neer hebben gezet, maar die willen wel weten wat ze moeten doen. Dat vragen we op nou ja redelijk constante basis aan onze achterban. Wil je meedoen, kom in één van onze programmagroepen. Alles wat we doen is transparant. Doe vooral mee en vertel ons wat je nodig hebt. Ik moet zeggen ook die programmagroepen zijn eigenlijk alle groepen goed in vertegenwoordigd. De organisatie is, we werken samen op gelijkwaardige basis en dat is heel erg bijzonder. Alle drie de partijen doen mee en dat doen we in een stichting. Waarom doen we dat in een stichting? Omdat je daarmee in staat bent om voor een hele lange periode, wat gewoon echt commitment aangeeft, een samenwerking aan te gaan. Iedere deelnemende partij levert één bestuurder. De stichting heeft een onafhankelijke voorzitter. Dat ben ik. We dragen allemaal bij. Het bestuur ziet er dan met elkaar weer op toe dat het team met de juiste dingen bezig is. Nou wat ik al zei, we werken samen en we werken, en dat is vooral belangrijk om te benadrukken, in belang van het collectief. Dan zou je misschien zeggen nou hoe kunnen ondernemers en eigenaren aan samenwerken? Misschien zijn ze het wel eens niet eens. Ja, dat zou kunnen dat een keer een eigenaar en een ondernemer het niet eens zijn. Maar dat is dan niet iets wat we binnen het binnenstad bedrijf behandelen. Het wordt eigenlijk buiten het samenwerkingsverband geadresseerd en elke partij houdt ook zijn eigen identiteit. POBD blijft bestaan, VVE 33 11 blijft bestaan en geen verrassing de gemeente blijft uiteraard ook bestaan. Alleen in dit samenwerkingsverband werken ze samen aan deze opgave. Als laatste de funding. Waar doen we dat van? We zijn heel blij dat er wordt gewerkt aan een ondernemersfonds, omdat dat een middel is om te werken met een bijdrage van iedereen. Dat is ontzettend belangrijk, want op het moment dat je met freeriders zit dan krijg je gewoon dingen moeilijker voor elkaar. Ja, doordat je ook een eigen stichting blijft, zou je ook als eigen stichting nog aanspraak kunnen doen op subsidies als dat van toepassing is. Of inzetten op onderwerpen die alleen jouw club aangaan. Wat ook heel belangrijk om te vermelden is, we werken met het geld van andere mensen en dat betekent, nou we hebben hem redelijk echt professioneel opgetuigd. Dat betekent dat er geen factuur betaald wordt zonder een vier ogen systeem met een professioneel geautomatiseerd betalingssysteem en een accountant die meekijkt op de cijfers en bestuurdersaansprakelijkheidsverzekering, zodat iedereen ook het comfort heeft om in een professionele omgeving met elkaar te werken. We zeggen ook nou mochten we grotere uitgaven doen, dan moet ook al het bestuur daar akkoord voor geven, zodat we echt daar altijd verantwoording over kunnen afleggen. Dat was volgens mij de laatste. Ja. Ik zal hem even terugzetten op het organisatiemodel en dan hoor ik graag wat jullie vragen zijn hierover.

De voorzitter: Zo snel kan het gaan natuurlijk en dan zie ik al opeens waren de handjes ook weer weg. Maar zo snel, de heer Portier zag ik als eerste en dan kom ik richting u. De heer Portier.

De heer Portier: Er is natuurlijk sprake van enigszins corporatistisch model. Eén vraag: waar, er staat wel ergens een lijntje naar de bewoners, maar ik krijgen in principe in de hele stichting niks te vertellen, waarom is voor dit model gekozen? Waarin eigenlijk bewoners een ongeschoren kindje zijn. Dat is, nou dat laten we eerst vragen.

Mevrouw Elsaker: Snap ik. We hebben, we maken de splitsing tussen samenwerkingspartner en echt deelnemende partner in de stichting omdat je partijen hebt die financieel bijdragen. We hebben het over straks over een begroting van zo'n 600 tot 650.000 euro. Ja. Je kan daarop inzetten dat bewoners evenredig bijdragen, maar dat leek ons niet helemaal reëel in de verwachting. Wij hebben ze nodig, wat ik net al aangaf, dus wij ja wij geven ze niet voor niks zo'n belangrijke plek in het organogram, maar in de stichting zitten ze als dusdanig niet opgenomen

Mevrouw Portier: Aanvullende vraag.

De voorzitter: Even, even, even, ja, nee dit gaat over de bewoners dan.

De heer Portier: Ja, dit gaat over de bewoners.

De voorzitter: Daar had u ook een vraag over? Even, even, want de heer Van der Meer was eerst. Die heeft het woord en daarna bent u aan de beurt.

De heer Van der Meer: Ja ik denk even hier een follow up aan geven. U heeft in de presentatie duidelijk gezegd van uitgangspunt is dat je alleen in samenwerking tot iets moois kunt komen. Daar horen, dunkt mij, de bewoners en andere samenwerkingspartners nadrukkelijk bij maar die hebben toch een andere status. Want in het stuk lees ik ook dat de stichting vooral bezig is met de belangen van die drie organisaties. Dat staat er ook met zoveel woorden in. Wat is nou de overweging, ja u heeft het over financiële bijdragen, maar dat zijn ook andere bijdragen dan financieel die heel belangrijk zijn, wat is nou de overweging om niet die andere partners bewoners, instellingen en misschien ook wel Dordrecht marketing, waarom niet, een plek in het bestuur van die organisatie te geven?

De voorzitter: Ik wil, de wethouder gaf aan dat hij ook gewoon technisch antwoord kan geven hierop en dat klopt dus maar hij heeft, u kunt daar ook op antwoord geven als u wilt. Wethouder? Zit nu druk te zoeken en hij zoekt even het stuk. De wethouder.

De heer Burggraaf: Ja voorzitter, ik licht hem graag even toe want de grondslag, en dus ik beantwoord hem technisch, de grondslag voor de oprichting van het binnenstad bedrijf ligt bij het vastgestelde toekomstbeeld van de binnenstad. Die is vorige periode aan uw raad voorgelegd. Ik meen in februari. Daar heeft u een toekomstbeeld vastgesteld en tegelijkertijd ook vastgesteld om met een voorstel te komen voor de oprichting van een binnenstad bedrijf.

De reden voor de oprichting is ook benoemd binnen het toekomstbeeld want dat was om plannen voor de binnenstad richting een sterker kernwinkelgebied en beleving van de binnenstad te realiseren. Dat doe je met deze twee partijen, namelijk de ondernemers, de horeca, winkeliers et cetera, de eigenaren, dat is de VVE 33 11 en daar zit de gemeente in met de publieke verantwoordelijkheid en de belangen namens alle stakeholder in een gebied. Daar geeft u ook de beleidskaders mee als het gaat om de balans die ook heel veel in het toekomstbeeld is weergegeven tussen het feit dat u in het toekomstbeeld zegt we willen sterkere beleving van die binnenstad. Dat betekent meer ruimte voor horeca, maar wel in balans met wonen. Dus levendigheid en leefbaarheid moet in balans met elkaar zitten. Nou daarom is in het model dus teruggegaan naar de doelstelling zorg dat je die binnenstad sterker belevingsgebied maakt. Dat maakt dat je dat met deze partners doet in deze structuur en om daarnaast ook nog te zorgen dat je wel de expertise van bewoners goed benut, maar ook van andere samenwerkingspartners want hier staat bijvoorbeeld dan nog niet de marktcommissie, marktwezen bij, we hebben wel gekeken willen die in de POBD met elkaar, die zeiden we willen graag apart blijven. Nou die dragen financieel niet bij in het construct maar die zijn wel natuurlijk een belangrijke samenwerkingspartner dus dat daardoor maak je daarnaast de structuur waarin je ook op moment dat je besluitvorming doet die groepen ook raakt, wel heel goed hun expertise eigenlijk op te halen en in goed in beeld te hebben dat je alle belangen uiteindelijk wel met elkaar afweegt binnen die stichting. Daarboven, als laatste, blijft natuurlijk zo dat de beleidskaders die u vaststelt in bestemmingsplannen, in beleidskaders, et cetera dat dat altijd voor de gemeente leidend is in die stichting, in haar handelen in de besluitvorming.

De voorzitter: De heer Van der Meer, was dat duidelijk?

De heer Van der Meer: Ja, duidelijk is het wel.

De voorzitter: De heer Van der Meer, daarvoor zitten wij in deze beeldvormende commissie om te verduidelijken.

De heer Van der Meer: Ik heb daar nog één vervolgvraag bij want ik begrijp nu wel dat de twee partners waar het hierover gaat dat die een belangrijke rol spelen in het realiseren van een aantal veranderingen in de binnenstad, in het vormgeven van het kernwinkelgebied en de levendigheid enzovoort. Dat snap ik. Maar om dat succesvol te laten zijn, heb je wel de herkenning daarvan en de erkenning daarvan door bewoners en door bezoekers nodig. Dus dat is nou de reden waarom je in het kader ook van participatie bewoners, bezoekers, culturele instellingen enzovoort niet een, niet alleen als expert maar ook als meedenker en mee beslisser en mee ontwerper en mee bestuurder betreft.

De voorzitter: Ja, ik hoor de vraag. Ik weet niet of de heer Van der Kruijff daar toch wat, de vraag is inderdaad van de heer Van der Meer over de samenwerking en hoe dat dan vorm wordt gegeven.

Mevrouw Elsakker: Ja, dat is iets waar we nog mee bezig zijn maar ook al wel mee begonnen zijn met die programmagroepen die ik noemde, die zijn al begonnen. Het is zo dat daar ook bijvoorbeeld cultuur al bij is aangehaakt. Dus wat ons betreft, kijk een volwaardige samenwerkingspartner doelt erg op een bestuurszetel, maar een samenwerking hoeft natuurlijk niet altijd te betekenen dat je ook in een bestuur zit. Voor ons is volwaardig partnership, ja we geven ze niet voor niks een plek, is dat je dingen samendoet. Alleen als je gaat praten over bijvoorbeeld sfeerverlichting en andere zaken die heel specifiek de belangen van de ondernemers raken, weet ik niet wat meerwaarde is per se van bewoners in het bestuur. Daar is ook in het meerjarenplan al een andere keuze gemaakt om die samenwerking echt vanuit de drie eenheid op te zetten en partners aan te haken.

De voorzitter: Duidelijk. Nog een vraag over de bewoners, neem ik aan?

De heer ...: Klopt, voorzitter. Ik maakte me een beetje kwaad over het feit dat je iets gaat opzetten, en dan ga ik ervan uit, dat is mijn eigen redenering, je gaat iets opzetten waar bewoners van belang zijn in deze en de vraag zou kunnen zijn en die heb ik, die ga ik zo formuleren, in hoeverre zijn bewoners eigenlijk op de hoogte van wat er nu gaande is? Daar ben ik eigenlijk benieuwd naar dan of ze wel of niet participeren. Daar kom ik later op terug. Maar in hoeverre zijn ze nu op de hoogte dat er namelijk een three party verhouding daarboven die straks misschien gaat beslissen over allerlei dingen die waarschijnlijk de bewoners ook aangaan.

De voorzitter: Informerende vraag over of de bewoners al betrokken zijn op dit moment of dat dat nog gebeurt in welke vorm.

Mevrouw Elsakker: Ik kan bevestigen dat de bewoners betrokken zijn. Rick, kan ik even naar jou kijken voor de beantwoording? Anders kan ik dat ook toelichten. Maar jij hebt aangegeven dat je met vertegenwoordigers van bewoners hebt gesproken over het binnenstad bedrijf en dat zij goed weten wat daar gaande is. Dus niet op individueel niveau maar namens vertegenwoordigers van bewoners belangengroep is daarover gesproken.

De voorzitter: Het antwoord is dus ja. Dan kijk ik de heer Gorter en daarna de heer Den Heijer. De heer Gorter.

De heer Gorter: Dank u wel, voorzitter. Ik heb even de vraag die staat in relatie tot de ondernemers. Ik hoor u praten over ondernemersfonds, over de freeriders. Ik weet uit ervaring dat heel veel ondernemers achteraf erachter komen wat het ondernemersfonds inhoudt. Dat is gewoon belasting. In hoeverre is er draagvlak onder de ondernemers voor een ondernemersfonds?

De voorzitter: Is er draagvlak? Dat is de vraag of dat al bepaald is.

Mevrouw Elsakker: Dat is een denk ik een vraag die de wethouder even moet beantwoorden.

De heer ...: Duidelijk. Ik snap dat het ondernemersfonds er nog niet is. Dat moet nog komen.

Mevrouw Elsakker: Die is er nog niet.

De heer Gorter: Daarom stel ik die vraag.

De voorzitter: Dat is dan wel een moeilijke vraag natuurlijk want het is er nog niet en dan de vraag of dat er draagvlak is.

De heer Burggraaf: Die kan ik wel toelichten. Daar komt binnenkort een voorstel uw kant op. Daar is de raad ook al een keer via '...' over geïnformeerd over dat proces en daar zit een vertegenwoordiging en een klankbordgroep, initiatiefgroep in. De exacte naam is me ontschoten maar er zit een aantal ondernemers met verschillende achtergronden, dus van wijkwinkelcentra tot bedrijventerreinen. Noem maar op. Ze zorgen dat elke bloedgroep vertegenwoordigd is in de uitgangspunten voor het ondernemersfonds. Daar zullen we u binnenkort, zullen we de raad daarover informeren over wat hun nou ja aanbevelingen eigenlijk zijn en hoe zij het voor zich zien om dat fonds op te richten. Om duidelijk te maken ondernemersfonds is niet het initiatief van de gemeente, maar is een initiatief van ondernemers. Het is voor en door ondernemers. Het enige wat wij vanuit de gemeente doen, is ze helpen om de expertise aan boord te hebben, dus te zorgen dat ze daarin ook het gesprek met expertise en ervaring uit andere steden kunnen voeren.

De voorzitter: Nog een aanvullende vraag?

De heer Gorter: Nee. Ik weet dat het niet geïnitieerd wordt of tenminste geen vanuit de gemeente komt, maar ik weet wel uit ervaring dat heel veel ondernemers er achteraf achter komen dat het een extra belasting is. Ik zou graag meegeven om ze goed te informeren wat het inhoudt.

De voorzitter: Waarvan akte denk ik. De heer Den Heijer was dan aan de beurt en daarna de heer Portier en dan de heer Groenewegen. Sjonge jonge, komen opeens alweer vingers.

De heer Den Heijer: Dank, voorzitter. Ja. Ik meen mij te herinneren dat we oorspronkelijk van plan waren met organogram om er een coöperatief model van te maken. Nu wordt er toch voor een andere vorm gekozen stichtingsvorm. Dus ik vroeg me af vanwaar die keuze is gemaakt.

De voorzitter: Vanwaar de keuze voor de stichting?

Mevrouw Elsakker: Ja, dank u wel. Die die vraag had ik ook zeker verwacht want er is inderdaad eerder gesproken over een corporatie, we hebben eigenlijk die beide modellen verkend. Een corporatiemodel is ontzettend ingewikkeld, log model. Voor ons was het meest belangrijk dat er een gelijkwaardige samenwerking komt met volledige commitment.

Het is nog, ja eigenlijk is een corporatiemodel makkelijker om daarmee een partij te kunnen afstoten dan met een stichting. We hebben gezegd we doen dit echt samen, vandaar dat we hebben gekozen voor een wat eenvoudiger model compleet met oprichting statuten waarin hele duidelijke afspraken staan over ieders verantwoordelijkheden. Je kunt eigenlijk onze ambities gewoon prettiger en makkelijker, duidelijker en transparanter kwijt in een stichting dan in een corporatiemodel. Vandaar die die keuze.

De voorzitter: De heer Portier, dan de heer Damen en dan de heer Van der Kruijff. Groene, neem me niet kwalijk, de heer Groenewegen. Echt. Al die handjes opeens. De heer Portier.

De heer Portier: Even toch een vraag over dat ondernemersfonds want misschien heb ik de afschaffing van het vorige ondernemersfonds dan gemist. Want ik weet dat we, toen ik net in de raad van een hele discussie hebben gehad over een ondernemersfonds dat toen werd ingevoerd en verplicht was waarbij om meerderheid van de ondernemers te krijgen de grens zodanig getrokken werden dat degenen ondernemers die erbuiten, die ertegen waren meestal buiten vielen. De grens op de Groenmarkt, et cetera. Maar is er inderdaad het oude ondernemersfonds afgeschaffd? Wordt er nu weer een nieuw ondernemersfonds gericht of is toch wel degelijk sprake van een voortzetting andere vorm van de ondernemersfonds dan die bestaat?

De voorzitter: Even, de wethouder. De vraag is er werd net gesteld dat er een '...' komt over het ondernemersfonds.

De heer Burggraaf: Nee voorzitter, raadsinformatiebrief is al geweest voor de zomer. Oké. Ik hoor de heer Portier over een ondernemersfonds spreken. Dan bedoelt hij de POBD en dat is de reclamebelasting die is ingevoerd in de binnenstad en daar een ondernemer vertegenwoordiging vanuit de POBD zit het ondernemersfonds. Daarnaast overigens hebben we de biz'en, bedrijfsinvesteringszones. Dat is per bedrijventerrein georganiseerd en die elke vijf jaar dan een draagvlakonderzoek doen bij ondernemers en op die manier georganiseerd zijn. Het onderzoek wat dus nu loopt, is een ondernemersfonds en die zou dan zowel de biz'en, bedrijfsinvesteringszones vervangen als de reclamebelasting vervangen want dat wordt dan gewoon één generieke opslag op de ozb voor zowel eigenaren als gebruikers als niet gebruikers. Dus zowel voor de eigenaren als degene die nou ja de activiteiten in pand voeren en dan dus gezamenlijk financiële grondslag geven. Dan zou je vervolgens ondernemersfonds kan je dan organiseren met een goede vertegenwoordiging van ondernemers per trekkingsgebied. Dus je hebt een bepaald bedrijventerrein waarbij ondernemers hun bedrijventerrein opbrengst dan vertegenwoordigen en de uitgaven daarvoor doen en dat zou dan voor de binnenstad via het binnenstad bedrijf verlopen.

De voorzitter: De heer Portier, nog een aanvullende vraag?

De heer Portier: Ja die komt dan in de plaats van de reclamebelasting voor de duidelijkheid?

De heer Burggraaf: Ja correct. Die komt in plaats van reclamebelasting waarbij de huidige reclamebelasting alleen betaald wordt door de gebruiker. U ziet in dit model binnenstad bedrijf heb je dus de POBD, dat zijn de gebruikers, en de VVE 33 11. Die was er nog niet, is sinds kort opgericht. Dat is vertegenwoordiging van de eigenaren. Dat zijn de twee vertegenwoordigers van die opbrengsten die uit het ondernemersfonds komen.

De voorzitter: De heer Groenewegen.

De heer Groenewegen: Dank u wel, voorzitter. Ja, het binnenstad bedrijf heeft een aantal doelen. Ik lees hier winkelleegstand terugdringen en de kwaliteit en levendigheid van de binnenstad verhogen. U heeft ook een budget. U had het over 650.000 euro per jaar als ik het me goed herinner. Maar voor mij zweeft het nog een beetje hier wat er dan met dat budget gebeurt. Dus misschien heeft u wat concrete voorbeelden van waar dat budget dan aan wordt uitgegeven om die doelen te bereiken?

De voorzitter: Concrete voorbeelden hoor ik.

Mevrouw Elsakker: Ja die hebben we zeker ja. Wat we doen met die middelen is een groot gedeelte gaat vaak op aan de marketing en promotie. De dingen die je ziet, de zichtbare resultaten in de straat, sfeerverlichting. Vergis je niet. Dat zijn behoorlijke uitgaven. Het team wordt daarvan betaald, want die werken voor iedereen. Daar wordt af en toe expertise voor ingehuurd. Daar wordt data van ingekocht. Daar wordt aankleding van ingekocht. We willen ook aan de slag met als er leegstand is met een uniforme uitstraling. Aan dat soort zaken wordt het uitgegeven om het, ik hoop dat concreet genoeg voorbeelden zijn. Kijk, we zijn niet gisteren begonnen. De POBD was al een tijdje bezig. Die hebben laten zien dat ze heel erg goed draagvlak weten te creëren, hebben weten te creëren en eigenlijk is dat een samenwerking waar we op voortborduren. We hebben laten zien dat we iedereen goed kunnen bereiken en dat er vertrouwen in is. Remco is al twee jaar bezig in een organisatie die ontzorgt en daarvoor zorgt dat de boel gerealiseerd wordt met medewerking van, eigenlijk de denkkracht en opdrachtgeverschap van de leden.

De voorzitter: Toch niet concreet genoeg? Ik zie nog een vraag van de heer Groenewegen.

De heer Groenewegen: Nee hoor, dit was heel concreet. Maar het leidt meer tot een vervolgvraag want u heeft het erover dat de marketing één van de hoofd focussen is dan van het binnenstad bedrijf. Maar dat is natuurlijk ook, en die staat hier ook, Dordrecht marketing en partners die ook die focus heeft. Hoe verhoudt zich dat dan tot elkaar en doen jullie dan twee keer hetzelfde of hoe verdelen jullie de koek?

Mevrouw Elsakker: Nou, hoe we hem verdelen, dat wordt denk ik heel erg inhoudelijk. Maar Dordrecht marketing heeft als taak om de hele stad op een goede manier te promoten. Daar profiteren wij uiteraard van, want als de stad wordt gepromoot, dan komen mensen naar de binnenstad en dan zijn wij, daar worden wij blij van. Maar je bent eigenlijk complementair aan elkaar. Winkelacties, winkelmomenten is niet iets wat Dordrecht marketing per se organiseert.

Zij kunnen wel events voor ons vergroten, onder aandacht brengen. Dus dat is eigenlijk een hele intensieve samenwerking met hen die er al was en die nu wordt voortgezet hiermee.

De voorzitter: De heer Damen en daarna de heer Van der Kruijff en daarna de heer Stolk.

De heer Damen: Voorzitter, het is natuurlijk de bedoeling dat de samenwerking tussen binnenstad bedrijf en de bewoners voortreffelijk verlopen maar er kunnen zich conflicten voordoen en dan bijvoorbeeld binnenstad bedrijf wel geluidsboxjes ophangen waar in de decembermaand de hele dag jingle bell muziek uit klinkt. De bewoners hoeven dat niet altijd even leuk te vinden. Er is een vergunning voor nodig. Op dat moment heeft de gemeente een dubbele pet op. Aan de ene kant zit ze in het bestuur van het binnenstad bedrijf waar ze die activiteit georganiseerd hebben. Aan de andere kant moeten ze de vergunning verlenen.

De voorzitter: De vraag is duidelijk, de heer Damen. Is daar een antwoord op te geven op die dubbele pet eventueel van de gemeente?

Mevrouw Elsakker: Voorbeelden is eigenlijk altijd het beste want dan krijgen we inderdaad een beeld bij wat we bedoelen. Dat is wat ik heb bedoeld om verderop in de sheet te zeggen op het moment dat er een conflicterend belang is. Stel je voor Dordrecht heeft als ambitie om een stuk duurzamer te worden en wij zeggen nou wij willen die Formule 1 auto's wel eens door de straten hebben. Ja dan kunnen we zeggen joh dat is een conflicterend belang. Dus dan kan, dat is dan iets waar gemeente dus niet aan mee kan werken. Net zoals dat het wel eens kan zijn, nou ja goed dan moet je dan een oplossing voor verzinnen en of die oplossing dan is die boxjes komen er niet of die boxjes gaan wat zachter of die boxjes die gaan op bepaalde tijden gaan ze alleen maar geluid maken waardoor het gezellig is. Ik moet wel zeggen dat zijn we op zich al wel aan het doen omdat natuurlijk vanuit POBD al die inzet al gedaan wordt en dan daar wordt waar nodig al afgestemd met bewoners. Maar op het moment dat het echt een, kijk in principe snapt iedereen wel dat alles wat wij doen in het belang moet zijn van het collectief. Dus als het goed is, komt zo'n voorbeeld niet aan de orde. Als hij wel aan de orde is. Dan kan één van de partners zeggen dat is confronterend voor mijn achterban dus daar werk ik niet aan mee. Ja. Dan moeten we daar met elkaar een oplossing voor verzinnen.

De voorzitter: Ik hoor van de wethouder dat hij hier ook nog wat aanvullend op wil reageren.

De heer Burggraaf: Eén aanvulling daarop is dat de gemeente natuurlijk wel vaker met dubbele petten zit. Ik neem maar even voorbeeld het nieuwe Dordt huis wat gebouwd wordt. Dan bouwen we zelf een nieuw gebouw met bouwplaats inrichting en tegelijkertijd moet je publiekrechtelijk ook toetsen of er voldoende aan allerlei publieke regelingen voldoende aandacht wordt besteed. Dus dat hebben we ook in de gemeente goed georganiseerd. Dat we een aparte omgevingsdienst hebben een nou ja in die zin gescheiden wordt gekeken naar dat soort belangen en belangenafwegingen.

De voorzitter: Ja, functiescheiding hoor ik hier en ik denk dat dat inderdaad wel het antwoord dan is. De heer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, twee vragen eigenlijk, verduidelijkend. Dat was natuurlijk wel veel zorgen voor de bewoners. Die snap ik, die hebben wij ook want die noem je al samenwerkingspartners, maar we weten allemaal dat het over levendigheid gaat, de heer Damen gaf al een paar voorbeelden, af en toe ook tegenstribbel partners zijn of dwarslig partners. Dus en daar moeten we wel iets mee. Nou vroeg ik, dat is dan mijn vraag: hoe ligt het nou qua bevoegdheden in het bestuur van de stichting? Want de gemeente is één van de drie bestuurders en de gemeente zegt dat doen we niet. Is dan unanimitéit nodig of kunnen de andere twee bestuurders zeggen nou dan is het twee tegen één we doen het toch. Dat is mijn ene vraag. De andere vraag gaat over hier een beetje intern. Is deze stichting nu een verbonden partij van de gemeente en betekent dat nou dat het in onze P&C-cyclus de kaders, de verslaglegging en alles mee gaat worden genomen zodat wij ook democratische controle kunnen doen op wat er gebeurt, dan wel kaders kunnen meegeven op wat er dient te gebeuren.

De voorzitter: Ja. Lijkt mij een duidelijke vraag. Inderdaad van hoe gaat het inderdaad met het stemmen binnen de nieuwe stichting als dat, hoe gaat dat dan als het misgaat? Ja. Zegt u het maar.

Mevrouw Elsakker: In principe heeft elke partij een deelname voor een derde deel en zeggen we er moet een meerderheid moet akkoord gaan met voorstellen. Maar het is ook een samenwerking waarin we echt wel duidelijk hebben aangegeven dat we doen wat in het belang is van het collectief en als dus blijkt dat dat niet in het belang is van één van de partijen, dan doe je dat dus niet want je werkt samen in een collectief. Dus daar zijn ook statutair echt wel afspraken over opgenomen.

De voorzitter: Statuten nog eens doorlezen.

Mevrouw Elsakker: Ja dat is dat is prima. De met name in het laatste gedeelte kunt u dat terugvinden in de concept statuten. Verder voor wat betreft...

De heer Kleinpaste: Voorzitter?

De voorzitter: Er wordt nog een antwoord gegeven. Momentje, de heer Kleinpaste. Gaat u door.

Mevrouw Elsakker: Ja. Anders ben ik de tweede ook vergeten. Dat gaat over verantwoording richting de raad. U zegt zodat wij kaders mee kunnen geven. Die heeft u al meegegeven want u heeft het meerjarenplan of het slijpen aan een diamant document vastgesteld en het meerjarenplan en dat is onze leidraad. Ik denk dat het goed is als de wethouder dat misschien nog aanvult het antwoord.

De voorzitter: De wethouder.

De heer Burggraaf: Er zitten op verschillende momenten kaderstellend in. Maar om even concreet op de vraag van de heer Van der Kruijff antwoord te geven, zie ik het ook zo voor me dat we net zoals dat we stichting breedband zitten, waarbij u via de reguliere P&C-cyclus ook daarin verantwoording afleggen bij de jaarrekening, bepaalde activiteiten in de begroting aangeeft. Dat is ook een goede systematiek om het via die weg de verantwoording af te leggen. Ook omdat u mede vanuit de gemeente bijdraagt in het binnenstad bedrijf. Want je hebt de niet, dus de POBD als zijnde horeca en winkeliers. Je hebt de eigenaren die ook allemaal geld inbrengen met een eigen achterban dus ook een POBD heeft een aparte achterban waarbij ze toelichten waarom ze, nou ja wat hun inzet is binnen wat ze doen et cetera. Zo zullen wij dat als gemeentepartner ook doen. Dan is de meest logische systematiek daarvoor de P&C-cyclus die we daarvoor hebben waarin we in het voorjaar met elkaar de doelstelling bepalen. Nou ja, kort daarvoor of kort daarna de jaarrekening om terugkijkend op een jaar.

De voorzitter: In de P&C-cyclus dus, de heer Van der Kruijff.

De heer ...: Voorzitter, voor mijn goede begrip, dan is het daarmee dus een verbonden partij?

De heer Burggraaf: Daar kom ik op terug want ik vind dat, dat is een technische vraag. Ik durf niet te zeggen of het strikt formeel technisch ook een verbonden partij is. Maar ik zal zorgen dat u, dat we u daar nog na de vergadering ook schriftelijk.

De voorzitter: Daar komt nog antwoord op, op de vraag of het verbonden is. Ja ik zie, maar de heer Stam was eerst echt.

De heer ...: Ik had een vraag op dit thema.

De voorzitter: Wie het eerst komt, wie het eerst maalt. De heer Stam.

De heer Stam: Dank u wel, voorzitter. Ja. Sluit eigenlijk ook wel een beetje aan op wat de heer Van der Kruijff aangaf in allereerst de opmerking van ik zie zo'n binnenstad bedrijf. Dat hebben we blijkbaar al een keer mee ingestemd, maar er was al een samenwerking tussen gemeente en POBD en andere partijen. Wat is nu die totale meerwaarde van zo'n binnenstad bedrijf ten opzichte van die oude samenwerking? Punt twee of het nou een verboden partij is of niet, het lijkt er een beetje op als je met drie partijen in een bestuur gaat zitten dat je toch een verbonden partij achtige gemeenschappelijke regeling achtige verhouding krijgt, waardoor je de afstand van de gemeenteraad verder gaat bepalen en op afstand gaat zetten op moment dat er financiële problemen zijn, dat er een wethouder aan tafel komt zitten die gaat zeggen ja maar de meerderheid van deze partij heeft besloten dat hij moet bijdragen. Dat betekent naar mijn idee dat de besturingsmiddelen van deze gemeenteraad wat minder worden. Dus de vraag is: klopt die redenering? Punt twee. Als je een binnenstad bedrijf gaat beginnen, wat wordt dan de volgende? Een district kil, district I bedrijf? Dan twee en drie?

Gaan we dat allemaal op afstand zetten waardoor naar mijn idee, maar dan moet ik eerst antwoord goed op horen, die afstand om als gemeenteraad directe invloed te kunnen uitoefenen op die doelstellingen en de realisatie om die goed bij je te kunnen houden.

De voorzitter: Die begrijp ik de angst inderdaad voor de invloed vanuit de raad op een dergelijke constructie. Is dat meegenomen inderdaad ook? Ik weet niet wie daar antwoord op heeft.

De heer Stam: Voorzitter, het is geen angst hoor. Het is gewoon goed met elkaar afspreken van welke positie krijgen we nu, ga je innemen. Dat is geen angst. Maar het moet voor iedereen duidelijk zijn.

De voorzitter: Misschien spreek ik voor mezelf dan de heer Stam.

De heer Stam: Uitgevallen weet ik.

De voorzitter: Nee, dat weet ik. Maar goed, ik geef het eventjes mee waar het waar het woord vandaan komt. De heer Burggraaf.

De heer Burggraaf: Het verschil met het oude construct is dat we met een POBD en de gemeente nooit voor die binnenstad een vaste structuur hadden waarbinnen je met elkaar bezig bent met een gezamenlijke doelstelling. Dus je hebt nu voor het eerst een construct waarin je alle relevante gebruikers in dat kernwinkelgebied waarop je toekomstbeeld hebt vastgesteld, die heeft u nogmaals vorig jaar vastgesteld en het toekomstbeeld is in participatie met alle belanghebbenden, alle stakeholders in de binnenstad tot stand gekomen. Die heb je nu allemaal bij elkaar zitten. Dus dat is het verschil dat je alle partijen die daar nou ja in gezamenlijkheid aan kunnen bijdragen, dat je daar ook de afstemming met elkaar op hebt en zo allemaal ook zich medeverantwoordelijk maken daarvoor en daarin zich committeren en investeren. Het andere punt is in de zin van uw controle op hoe wij daar als gemeente in handelen. Ons handelen is als bestuurder namens het college, ja ingekaderd door de kaders die u als raad aan ons meegeeft. Dat is budgettair dus dat zit hem in de financiële verplichtingen die je aangaat, in de financiële bijdrage die je erin doet en dat is vanuit je beleidskaders. Dus dat is het toekomstbeeld binnenstad wat u heeft vastgesteld dat is het meerjarenplan wat is eigenlijk het uitvoeringsprogramma wat daaronder ligt en dat zijn bijvoorbeeld een horecanota die u zo meteen gaat vaststellen of een visie op de waren markt of een evenementenbeleid daar waar het de binnenstad raakt. Wij zullen in alles binnen die kaders handelen en als blijkt dat in zo'n samenwerking je met elkaar ontdekt ja wacht we hebben nu een kader meegekregen die ons niet toestaat om iets te doen wat nodig is om die binnenstad verder te brengen. Dan komen we bij u terug. Dat zal denk ik ook wel eens een keer gaan gebeuren met bijvoorbeeld eigenaren die moeten zeggen ja wij moeten nu bijvoorbeeld een investering, wij besluiten om in een bepaald gebied in de binnenstad te zeggen daar ligt de focus, daar gaan vooral in investeren en dat geeft waarden verhogende effecten voor de eigenaren die in dat gebied zitten. Die moeten ook naar hun achterban dan gaan uitleggen hè maar er zullen een aantal bijzitten die niet in dat gebied zitten.

Dus ook die hebben met elkaar een achterban en kaders te werken. Nou zo hebben we dat als gemeente ook. Dus nou ja daarmee zie ik niet een risico op zoals u hem schetst van een verwijdering of een niet meer uw kader stellende rol en de controlerende rol te kunnen vervullen in dit construct.

De voorzitter: Dat is het antwoord, de heer Stam.

De heer Stam: Daar ben ik het nog niet, laat ik het maar netjes zeggen, dat heb ik nog niet helemaal verwerkt. Daar kom ik nog wel op terug.

De voorzitter: Ja, dat is prima.

De heer Stam: Maar als je ook gaat kijken naar de financiële paragraaf, daar wordt gesproken over 650.000 euro. Als ik naar het raadsvoorstel kijk, nou ken ik de wethouder zijn vorige rol dat die best wel tot he point was van hoe dan die kosten verdeeld zijn, maar hier kan ik geen touw aan vastknopen. Wie betaalt nou wat? Wat is de gemeentelijke bijdrage? Is dat meer als tot nu toe? Of hoe zit dat nou precies?

De voorzitter: Ik wil even, we gaan nu toch ook een beetje politiek bedrijven en ja ik heb toch nog tien minuten dus.

De heer Burggraaf: Voorzitter, dit is een hele technische vraag die ik zo kan beantwoorden hoor, want het uitgangspunt is een startbegroting van zes ton. We hebben, u heeft bij de kadernota besloten om voor de bijdrage aan het binnenstad bedrijf twee ton per jaar te leveren. Dat staat ook in de kadernota beschreven. Dat is een deel doorzetten van een subsidie die nu nog aan POBD wordt gegeven. Nou, die gaat op in binnenstad bedrijf. Dat is dan 65.000 euro die dan naar binnenstad bedrijf gaat. Dat is de bijdrage voor de sfeerverlichting, hoeveel is dat, 35? Dat is 35.000 euro voor de subsidiebijdrage aan de sfeerverlichting, die in de binnenstad wordt gedaan. Dan kom je op 100.000. U heeft bij de kadernota aangegeven en we geven 100.000 euro extra, want we willen een gelijkwaardige bijdrage. Dus je hebt van private partijen heb je vier ton, twee ton vanuit de publieke partijen en daarmee kom je op een begroting van zes ton. Daarmee zitten we wel, en dat heeft u gehoord van de voorzitter, heel krap in de ambities die je hebt. Dus als en als je een bange markt doet binnen gemeentes die ook met binnenstad bedrijven werken en centrum, et cetera, dan is dit echt wel eentje waar we zeggen nou ja goed daar kan het van. Maar ik denk soms dat we grotere ambities hebben dan dat budget het mogelijk maakt. Maar goed, dat is ook de uitdaging van een binnenstad bedrijf om te kijken hoe kan je die partners allemaal de meerwaarde laten zien en zorgen dat anderen daarin ook mee gaan investeren en daarmee steeds meer geld kan verzamelen om je ambities waar te maken.

De voorzitter: Even, hoor net van mevrouw Elsakker. De presentatie is toch afgelopen al of niet want ik hoor nu rechts van mij dat de presentatie nog niet af was. Ja?

Mevrouw Elsakker: Ik ben teruggegaan naar het begin. Ik dacht...

De voorzitter: Wij vergeten dit eventjes. De heer Stam nog en de heer Kleinpaste en dan wijs ik u erop dat we dan tegen het einde gaan lopen. De heer Stam.

De heer Stam: Nog één korte reactie op de woorden van de wethouder. Prima. Ik had sommige dingen zelf ook kunnen linken, maar niet al die bedragen. Maar ik zou dan toch willen vragen ze op een keurige manier gewoon in het raadsvoorstel zodat iedereen weet waar die bedragen vandaan komen.

De voorzitter: Ik hoor hier een verzoek om de bedragen op te nemen in het voorstel in ieder geval.

De heer Burggraaf: Ik kan voorstel dat al in het college vast is gesteld niet meer aanpassen. Maar ik kan natuurlijk wel dit ook nog even op papier nog bij zetten en dan wordt hij er gewoon bij gehangen bij de stukken.

De voorzitter: Dat is gewoon een toezegging dan. De toezegging is dat dat apart eraan komt. De heer Kleinpaste.

De heer Kleinpaste: Voorzitter, dank u wel. Mijn vraag sluit nog even aan op de wijze van besluitvorming in dat bestuur. Ik hoorde iets zeggen over meerderheden die gezocht moeten worden, dat is tamelijk logische besluitvorming. Maar in deze constructie met deze drie partijen die ook zekere belangen vertegenwoordigen, zou het niet verstandig kunnen zijn om ook statutair vast te leggen dat je los van die meerderheden ook een consentprincipe toepast zodat bij een twee derde meerderheid, de een derde die niet meegaat, wel nog aan kan geven dat er geen bezwaar tegen het besluit is?

De voorzitter: Ja, ik hoor hier inderdaad om iets inderdaad in de statuten op te nemen nog en die zijn in concept natuurlijk nu al klaar. Maar goed, ja nee je kunt, ik gebruik mijn woorden. Ik gebruik mijn woorden ook concept statuten. Ja inderdaad. Om daar wat beter naar te kijken inderdaad wat er gebeurt inderdaad als er toch inderdaad niet met algemene stemmen een besluit wordt genomen. Ik denk van dat, kunt u daar wel antwoord op geven of niet?

Mevrouw Elsakker: Ja dat het antwoord is dat ik dat voorleg aan alle partijen. U bent één van de partijen en er zijn er nog twee.

De voorzitter: Het wordt meegenomen. We hebben nog zeven minuten. Nog één vraag.

De heer ...: Voorzitter, ik zat het met hetzelfde punt. Twee derde meerderheid. Hoe wij nou als gemeente daar tegenover staan want uiteindelijk als er een meerderheid in een bestuur zegt ja dat gaan we doen. Dan sta je als gemeente van, kom je als wethouder wat dan ook naar de raad zegt ja, ik heb het nodig. Ja. Ze hebben het besloten. Ja wat dan? Ik vind de gedachte van de heer Kleinpaste een hele...

De voorzitter: Ik gebruik, ik begrijp de gedachtegang. Nogmaals, ja ik hoor ook inderdaad wat er tijdens de presentatie gezegd is van dat er toch wel gepoogd wordt om toch altijd met algemene stemmen besluit te nemen. Maar misschien is juridisch het misschien toch wel ook in de statuten wat beter af te dekken. Dat wordt meegenomen, hoor ik net. Dan hebben wij te maken met een wetsvoorstel en ik heb ook nog, raadsvoorstel. Ja, nee, nee, ben slechts uitvoerder van wetten in een andere hoedanigheid. De vraag is hoe wij verdergaan met dit stuk. Dan zie ik ook dat er wel wat druk zit ook op want dat het uit de termijn gaat lopen dit. Of niet? Nee dus niet. Gaan wij over naar een oordeelsvormende bijeenkomst nog een keer of gaan wij dit stuk hameren? Ik zie een vinger van de heer Portier, binnenstadbewoner. Zegt u het eens.

De heer Portier: Ja, wat mij betreft gaan we naar oordeelsvorming en wat mij betreft is de belangrijkste politieke vraag van of dit niet de gemeenteraad te veel op afstand zet en of het niet te veel macht overdraagt aan ondernemers en de zeg maar mogelijkheden van burgers, bewoners vanuit de binnenstad om een gelijkwaardige bijdrage te leveren in besluit over de binnenstad of die wel voldoende gewaarborgd is in dit construct.

De voorzitter: Dat is één iemand met een politieke vraag en dan is natuurlijk ook de vraag of anderen dat steunen en of dat daar ook nog een aanvullende politieke vraag over is. De heer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, zorg voor de bewoners hoor ik vrij breed, dus het lijkt me goed het daar nog een keer oordeelsvormend over te hebben. Ik zou het oordeelsvormend ook nog wel over willen hebben over waar ook de heer Stam over begon, over het stemrecht en hoe dat nou zit. Ik zou dat in de statuten nog nalezen, heb ik gezegd, maar dat heb ik nog niet gedaan dus daar wil ik nog wel een keer wat van vinden.

De voorzitter: Ja. Dus duidelijk van inderdaad.

De heer Van der Kruijff: En de verbonden partijen wil ik dan ook graag weten als we toch oordeelsvormend gaan bespreken.

De voorzitter: Ja, over inderdaad over de stemmen en of er sprake is van een verbonden partij. Dat is de politieke vraag ook nog. Dan de heer Van der Meer ook nog een politieke. Inderdaad, de laatste is inderdaad een technische vraag, die kan zo wel worden beantwoord natuurlijk.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, het is misschien wel een technische vraag, maar maakte wel uit, hij is voor mijn oordeel wat het antwoord is. Ja.

De heer Van der Meer: Dat is vaker zo met een technische vraag.

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Nee, ik steun de geformuleerde vragen.

De voorzitter: Goed. Dan hebben we er in ieder geval drie. De heer Den Heijer ook nog een aanvullende vraag?

De heer Den Heijer: Zou ik ook één toe willen voegen. Hoe we zo doelmatig mogelijk ook de beleidsdoelstellingen gaan halen met deze stichting met de binnenstad?

De voorzitter: Dan hebben wij meer dan voldoende vragen ook en partijen die een oordeelsvormende commissie willen hebben. Dan gaan we dat de volgende keer verder behandelen. Dan dank ik in ieder geval mevrouw Elsakker en de mensen achter mij in ieder geval en tot de volgende keer weer. Ik sluit deze vergadering. Dank u wel.

6. RV Vaststellen Voorbereidingsbudget Knoop Leerpark–Gezondheidspark (Dordtse Spoorzone) - Raadsvoorstel

Voorzitter: J.C. van der Net

Commissiegriffier: L. Vermeulen

Portefeuillehouder: M.D. Burggraaf/ H. van der Linden

Verslag: NotuBiz

Dhr. Damen (PvdA)

Dhr. De Feijter (ChristenUnie/SGP)

Mevr. De Heer (FvD)

Dhr. Groenewegen (PvdD)

Dhr. Klerk (CDA)

Dhr. Maroof (DENK)

Dhr. Noldus (VVD)

Dhr. Portier (SP)

Dhr. Stolk (VSP)

Dhr. Struijk (ChristenUnie/SGP)

Dhr. Van der Meer (GroenLinks)

Dhr. Van Wijk (Projectmanager)

Mevr. Vermeulen (commissiegriffier)

Dhr. Wringer (Beter Voor Dordt)

De voorzitter: Beste mensen, het is weer tijd. Ik begrijp dat commissieleden tijd genoeg hebben. Maar we hebben ook een gast. Ik zie nog geen wethouder maar die komt misschien zo meteen wel. Ja, want dat is jammer. Ja, het is tijd en ik wilde in ieder geval beginnen. Wij hebben een uur de tijd om het beeldvormend te gaan hebben over het raadsvoorstel vaststellen voorbereidingsbudget knoop Leerpark gezondheidspark. Dan zit ik even te kijken en daar hebben we ook de wethouder en dan gaan we eventjes voor de notulen eventjes zo meteen eventjes iedereen langs. Maar voordat ik dat doe, ga toch eerst even de gast eventjes welkom heten. Dat is de projectmanager, de heer Van Wijk die zo meteen een presentatie gaat geven. Dan wilde ik weer rechts beginnen met de voorstelronde.

Mevrouw Vermeulen: Laurette Vermeulen, commissiegriffier.

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

De heer Noldus: Robin Noldus, Dordtse VVD.

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

De heer Struijk: Leen Struijk, ChristenUnie/SGP.

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

De heer Damen: Leo Damen, PvdA.

De heer Stolk: Leo Stolk, VSP.

De voorzitter: De heer Van Wijk was al voorgesteld dus bij deze. Dan gaan we naar de heer Groenewegen.

De heer Groenewegen: Ja, dat. Pieter Groenewegen, PvdD.

De heer Maroof: Maroof, DENK Dordrecht.

De heer Portier: Ronald Portier, SP.

Mevrouw De Heer: Betsie De Heer, FvD.

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

De heer Burggraaf: Maarten Burggraaf, wethouder stadsontwikkeling.

De voorzitter: Mijn naam is John Van der Net en ik hoop u binnen dit uur door deze vergadering heen te leiden. Waarom deze vergadering? Meerdere fracties hebben dit stuk geagendeerd, het CDA heeft daar ook al een politieke vraag bij meegegeven. Maar we gaan het natuurlijk op dit moment alleen maar hebben over de informatie die we nog moeten krijgen over dit raadsvoorstel. Ik wil, ik zie dat die er al staat, de presentatie beginnen en dan is altijd de vraag altijd de heer Van Wijk van mogen mensen al tussendoor vragen stellen? Ik wil wel ook wel meegeven dat mijn voorkeur zeker omdat we maar een uur hebben, dat het wat makkelijker is om eerste presentatie te doen na de vragen, maar ik ben natuurlijk ook een democraat. De commissie bepaalt.

De heer Van Wijk: Ik heb met beide geen enkele moeite.

De voorzitter: Nou, dan ga ik net zoals de vorige commissie gewoon het voorstel indienen om gewoon eerst de presentatie te doen en daarna de vragen en dan geef ik u het woord, de heer Van Wijk.

De heer Van Wijk: Ja dank u wel. Er is gevraagd of ik blijf zitten vanwege de opnamen dus vandaar, anders was ik er misschien wel even bij gaan staan. Mijn naam is Bart Van Wijk.

Ik ben projectmanager binnen wat voorheen het programma Spoorzone nu stads as Dordt geheten is, voor één van de drie gebiedsontwikkeling projectmanager de knoop Leerpark gezondheidspark. Hartstikke blij dat ik daar een keer, dat ik daar iets over mag vertellen vandaag. We staan nog echt wel aan het begin van dat project, vandaag ook het krediet zoals het is aangevraagd. Ik wil even iets van de zeer recente historie even heel kort voorbij laten komen. Ik heb geen enorm lange presentatie, denk ik, dus voldoende tijd voor vragen. Wat is eigenlijk voor, dus eerst even Spoorzone, algemeen of stads as algemeen, dan is het even inzoomen op de plek en daarna naar de vragen en een aantal concrete dingen. Waarom nu? Wat gaan we de komende periode dan doen? Nou ja, in die volgorde. Dus nogmaals, dank dat ik hier mag zijn. Eigenlijk is, sinds kort heet het stads as Dordt en eigenlijk is dat nou goed de integrale aanpak van de Dordtse Spoorzone. Dus zowel de gebiedsontwikkelingen langs die Spoorzone, of langs het spoor, als zeg maar de OV, de trein ontwikkelingen in het MIRT. Tot voor kort was het nog Spoorzone Zwijndrecht Dordrecht, is in 2021 de ontwikkelvisie Dordtse Spoorzone door Mecanoo opgesteld, nog door de vorige raad vastgesteld. Ondertussen ook in 2022 is er een start beslissing voor het MIRT genomen. Dus zeg maar de MIRT-verkenning oude lijn die loopt van station Dordrecht, hopelijk straks station Leerpark gezondheidspark, tot aan Leiden. Dus alle gemeenten, de verstedelijkingsalliantie trekken daar samen op in een MIRT-verkenning op dit moment. De afgelopen periode is er natuurlijk heel veel aandacht geweest binnen die stads as voor bijvoorbeeld het project Maasterras, waar al een aantal RO-procedures in gang zijn gezet. Ook het stationsgebied bij station Dordrecht is natuurlijk met het Weizigtpark en daar gebeurt al echt iets. In de Knoop nog niet, maar dat duurt hopelijk niet heel lang meer. Even die ontwikkelvisie Spoorzone door Mecanoo.

De voorzitter: De heer Groenewegen, wij hadden afgesproken om geen vragen te stellen tussendoor. Dus daar wil ik wel aanhouden, zo meteen hè. Bewaart u de vraag even.

De heer Van Wijk: Dank u wel. Nou ja, plaatje uit die ontwikkelvisie waar je ziet dat die Spoorzone dus van het Maasterras naar nieuw groen, of vergroend station het spoor verder loopt. Bij het kopje gezondheid en kennis dus gezondheidspark en het Leerpark waar hopelijk dus een extra station wordt gerealiseerd tot aan Amstelveen, dat daarbij ongeveer entree van de Randstad is waar de N3 en de A16 samenkomen. Hier even wat meer in zeg maar een soort plankkaart achtig 7,5 kilometer en kansen langs de oude lijn is destijds als één van de termen daarbij gehanteerd. Je ziet hier ook heel goed dat bijvoorbeeld nou je ziet hier een aantal dingen heel goed, vind ik. Is dat het Leerpark en het gezondheidspark eigenlijk heel centraal in Dordt en ook heel centraal in die Spoorzone of de stads as ligt dat het direct aansluit op andere grote ontwikkelingen als de Dordwijk zone of stadspark XXL, hoe dat heet. Dat zie je hier op deze kaart vind ik zelf heel mooi en nogmaals hoe centraal eigenlijk die Knoop ligt in Dordrecht en in de Spoorzone of in de stads as. Als je dan wat meer inzoomt in die Mecanoo visie voor deze plek, excuus voor R te veel en de A te weinig, dan zie je daar de situatie nu eigenlijk bij de Knoop met het dus het ziekenhuis, de schaatsbaan onderin midden, het Leerpark eigenlijk helemaal echt in het midden, bij cijfertje twee moet nog de maak fabriek worden gerealiseerd op het Leerpark. Je ziet bij één eigenlijk de gewenste locatie vanuit Dordrecht van het nieuwe station.

Precies eigenlijk waar het spoor de Laan der Verenigde Naties kruist. Kom zo nog op terug waarom dat de beste plek is. Je ziet daar nu de twee tennisverenigingen waar natuurlijk ook vragen over zijn gesteld. Ook nog een naast, rechts van de E en het schippersinternaat, wat daar nu zit. In diezelfde visie Mecanoo voor deze plek zie je de plek opnieuw en eigenlijk nou ja door de oogbaren heen de visie voor de toekomst met het station, met ontwikkelingen op de locaties, mogelijkheden tot ontwikkelingen op de locaties waar nu nog de tennisverenigingen en het schippersinternaat zit. Een vergroende openbare ruimte zeg maar Laan der Verenigde Naties. Hier vind ik ook wel belangrijk om te vertellen dat is belangrijk die vergroening en dus vooral gericht op het bereikbaar maken van dat station is straks natuurlijk erg belangrijk. Met de fiets, met de voet, het stomp principe wel volgens mij eerder vanavond in een andere commissie ook weer uitvoerig aan de orde geweest, zonder daarbij te vergeten dat als Dordrecht als geheel het stomp principe omarmd, dat de auto's nog steeds wel langs deze plek zullen komen en de N3 op zullen willen. Dus dat is hier wel één van de grote uitdagingen van hoe kun je daar vergroenen, meer ruimte voor voetgangers en fietsers maken maar ook het ziekenhuis en een grote brandweer of veiligheidsregio locatie bijvoorbeeld op het Leerpark goed bereikbaar houden en zorgen dat het hier niet helemaal vastloopt. Dus dat is ook wel echt een belangrijke uitdaging om te noemen dat die N3 bereikbaar, eigenlijk nog bereikbaarder wordt, dat het daar niet verslechtert, maar ook verbetert met doorstroming. Even kijken, ben ik iets vergeten? Nee. Eentje verder, nog meer inzoomt. Waarom is dat nou, je ziet hier een beetje, nou ja in een drietal stappen waarom het station op die plek de meeste kansen biedt. Dat komt eigenlijk door het hoogteverschil. Je kunt daar als het station zeg maar op hoogte is boven de Laan der Verenigde Naties kun je gewoon onder dat station door blijven lopen, fietsen en op andere manieren je daar bewegen en zo ontstaan daar eigenlijk niet twee kanten van het spoor maar een gebied met een station in het midden en eigenlijk vier kwadranten die kansen voor ontwikkelingen bieden met in één daarvan nu al, dat zie je, ik kan denk ik ook wel wijzen, juist, nu al het Bastion of het hotel hier met uitbreidingsplannen ook. Nu nog wat hier ook bedrijvigheid, hier komen N3 en spoor wel heel erg dicht bij elkaar dus woningbouw ligt daar niet heel erg voor de hand. Maar we gaan wel meenemen om te onderzoeken wat er wel zou kunnen, hoe die plek, hoe dat kwadrant wel zou kunnen bijdragen aan een levendig stationsgebied. Dus hier zie je ook weer de plek zoals Mecanoo die in die visie heeft, nou ja, een soort van gesuggereerd om ontwikkelkansen te bieden. Als je dat dan projecteert op de situatie nu, net even gedraaid, zou dit dus de plek van een station kunnen zijn. Ontstaan er dus vier kwadranten met bij vier de huidige zeg maar hotellocatie twee en drie, twee deelt, drie Dash'35 de tennisclubs en hier het schippersinternaat. Ja, dan eigenlijk, dat was ook een vraag van waarom eigenlijk nu deze aanvraag en waarom nu starten of een eigen extra schwing geven aan het nadenken over deze plek en het in ontwikkeling brengen van deze plek. Nou dat ligt eraan onder andere aan dat dat MIRT-traject oude lijn dus nu echt in volle vaart bezig is. Daar verwacht men, hopen we eind 25 op een voorkeursbesluit. Nou dan kom ik bij de laatste bullet op, nou dan kan ik wel meteen zeggen, dus het is ook belangrijk dat op dat moment Dordrecht ook met zijn RO-procedures dusdanig ver is dat dat station op een goede manier inpasbaar is.

Dus het is van groot belang dat we niet pas dan gaan starten met nadenken over die plek en onze kaders en randvoorwaarden bepalen voor wat we wel en niet willen op die plek maar nu al. Dat station is echt van heel groot belang. Bijvoorbeeld ook voor de campus Leerpark en de maak fabriek die daar nog moet komen. Die campus die is op allerlei manieren aangesloten met andere onderwijsinstellingen en bedrijven, waar mensen toch ook behalve de auto ook heel vaak met de trein reizen, noem de TU's Delft en Eindhoven, waar heel veel kennisuitwisseling mee plaatsvindt. De gebouwen, een voormalige projectmanager heeft me wel eens verteld de gebouwen van de campus staan er allemaal al. Maar willen we de campus in volledig hoe het ooit bedoeld is echt waarmaken, dan is dat station wel heel erg belangrijk. We hebben een hoge ambitie daar op bereikbaarheid en toch ook verdichting langs het spoor. Die 7,5 kilometer kansen langs dat spoor, dat ging toch ook over nou ja mensen de auto uit en het spoor voor een deel op. Maar ook verdichting en programma en dus is het volgens mij nu belangrijk om te gaan starten met nadenken. Stukje strategiebepaling voor dat gebied waar we best wel wat ambities samenkomen in een complex plekje. Een station dat dus goed is ingebed. Wat vanuit het gezondheidspark, het Leerpark maar ook de omliggende wijken en buurten fijn en goed bereikbaar is. Te voet, op de fiets, met deelmobiliteit noem, dat soort dingen. Een goede ontwikkeling die zowel bij de bestaande omgeving aansluit, maar ook een fijn, levendig stationsgebied oplevert in vier kwadranten. Gezonde groene openbare ruimte met de uitdaging daarbij dus dat nou ja, het is daar nu niet voor niks zo vol. Er rijdt nogal wat en ook zeg maar andere ontwikkelingen in Dordrecht, bijvoorbeeld op Maasterras, maar ook het centrum gaan er misschien wel eerder voor zorgen dat daar meer auto's de N3 op willen dan minder. Dus daar zullen we echt wel goed over moeten nadenken. Nou ja, dat stomp principe, de eerste stappen dan trappen, dan openbaar vervoer, mobility as a service, de M en dan de privéauto. Over al die aspecten nadenken. We willen een mobiliteit hub bij het station waar mensen dus vooral verleid worden om de laatste kilometer op een andere manier te doen en daar dus alle faciliteit voor aan te bieden. Het is een andere mobiliteit hub dan die bijvoorbeeld in het Maasterras of bij het energiehuis komt die vooral bedoeld is om de auto te stallen en daarna het centrum in te gaan. Dit is toch wel net een iets andere plek in ons idee. De infrastructuur daar moet toch wel echt worden verbeterd en aangepast als je al die ambities daar wil laten landen, zonder dat het richting de N3 en het ziekenhuis vastloopt. Zo hebben we de ambitie om het ook op dat vlak beter te maken. Even kijken, volgende ja. Ik zei al waarom dan nu deze vraag? We willen het laatste deel van dit jaar gebruiken om niet een zo'n dik ontwikkelstrategie maar toch wel echt een stuk strategievorming te doen. Wat is nou slim op die plek? Daar allerlei thema's in beet te pakken, zoals bijvoorbeeld de eigendomssituatie. De gemeente heeft de drie locaties die ik net aanwees, niet in bezit. Gaan we daar nou slim mee om? Wat is nou precies de situatie met dingen als stikstof, maar ook externe veiligheid, het spoor, de goederen die daaroverheen gaan, geluid. Nou ja, daar vast goed over nadenken wat zijn opties voor huidige gebruikers, eventueel daar ook mee in gesprek gaan en dan begin volgend jaar eigenlijk een startbesluit in het college brengen om de RO-procedure daadwerkelijk te starten.

Daarbij dus ook dat stukje strategie mee te nemen en dan met de RO-procedure aan de gang te gaan, waarbij u als gemeenteraad nou de kaders vastlegt voor dit gebied voordat het MIRT-besluit genomen is en er misschien al heel veel definitief is op dat vlak en niet meer kan of een gepasseerd station, geen grap het niet als grap bedoeld, situatie ontstaat. Dan zou je vanaf 2026 dat gebied gefaseerd kunnen gaan ontwikkelen. Je kan er niet alles tegelijk doen maar de ambitie volgens mij ook zoals door het college uitgesproken toen het startbesluit van de MIRT ook genomen is, we willen toch wel heel graag dat dat station daar ergens rond 2030 draait. Ja, dat was mijn laatste sheet. Dus is eigenlijk ons pleidooi start nu met het proces om daar een flinke versnelling in te brengen. Ga opwerken richting die RO-procedures en vandaar het gevraagde besluit. Tot zover.

De voorzitter: Dank. Ja ik ben u niet vergeten, de heer Groenewegen, u heeft een vraag.

De heer Groenewegen: Ja, nou ja, ik denk samen met mijn collega van DENK erachter te zijn gekomen dat RO staat voor ruimtelijke ordening. Klopt dat?

De heer Van Wijk: Dat is correct. Ik had in ieder geval de stomp paraat van waar staat daar precies voor maar dat klopt. RO-procedure, dus bestemmingsplan, omgevingsplan bedoelen we daarmee.

De heer Groenewegen: Ik had nog een zinnigere gevraagd zelfs.

De voorzitter: De vraag wie bepaalt dat natuurlijk, de heer Groenewegen?

De heer Groenewegen: Dat bepaal ik zelf.

De voorzitter: Dat vind ik wel een sterke, ja. Gaat uw gang.

De heer Groenewegen: Al sinds ik hier in de raad zit, is het een soort van voldongen feit dat dat station Leerpark er komt en dat dat station Dordrecht Zuid gaat vervangen. Maar ik heb nooit echt een doorwrochte analyse gezien van de meerwaarde van de verplaatsing van dat pas gerenoveerde station. Is er een analyse beschikbaar die bijvoorbeeld de huidige gebruikersaantallen van station Dordrecht Zuid vergelijkt met de verwachte gebruikersaantallen van station Dordrecht Leerpark? Of een iets meer feitelijke onderbouwing? Want dit is toch een behoorlijke uitgave van gemeenschapsgeld.

De voorzitter: De heer Van Wijk.

De heer Van Wijk: Ja, het is, dat hele MIRT-traject daar wordt ook de hele, wat worden de hele ontwikkelingen op het spoor? Nou dat wordt daarin bepaald. Dus dat is, dat antwoord is in de maak nu. Wat in ieder geval niet zo is, is dat het station Leerpark, weet ik dan, het station Zuid vervangt. Die oude lijn dat moet een soort city sprinter concept worden dat aanvullend op de huidige trein, hoe noem je dat, dienstregeling gaat rijden.

Dus er zullen nog steeds, ik weet ook dat er wel goed gekeken wordt van welke, dus zal misschien wel wat verschuiving zijn als er straks een station bij is van wat halteert op Leerpark en wat halteert op Zuid. Maar het is niet zo dat dat station verdwijnt. Ik denk echt dat in de MIRT-verkenningen uiteindelijk, daar worden volgens mij van tachtig of honderd modellen voor die hele oude lijn uiteindelijk naar voorkeursvariant voor die hele lijn van Leiden tot Dordrecht gewerkt. Daar wordt uiteindelijk bepaald rijdt bijvoorbeeld dat city sprinter concept tot aan station Dordrecht en ga vervolg volgens met de trein naar Zuid en Leerpark. Hoe dat precies gaat uitpakken, ja dat weten we nog niet, maar het is geen vervanging. Dat is niet zo.

De voorzitter: Lijkt me duidelijk. De heer Van der Meer zag ik als eerste.

De heer Van der Meer: Ja, dank u wel voorzitter. De heer Van Wijk heeft een scheet laten zien met allemaal mooie ambities. Ik heb hem ook voortdurend horen zeggen het is wel een puzzel om het allemaal te realiseren, dus lijkt mij goed om daar gauw en diepgaand op te studeren. Dat principe dat wil ik graag onder ondersteunen, maar ik ben wel geïnteresseerd of u iets kunt zeggen van wat nou de grootste dilemma's zijn waar je, die we, waar u de komende tijd mee moet worstelen.

De voorzitter: Ja goed, ja ik denk dan van ja dat moet natuurlijk nu nog duidelijk worden. Vandaar dat er inderdaad budget wordt gevraagd. Maar goed, de heer Van Wijk.

De heer Van Wijk: Ja dat klopt en we weten ze misschien nog niet allemaal, maar ik heb er wel al een paar genoemd. De eigendomssituatie is natuurlijk is iets wat zorgt voor complexiteit en ik had hem wel op mijn sheet staan, heb hem niet verteld. We zullen natuurlijk uitgebreid met partijen als het schippersinternaat en de tennisclubs in gesprek blijven, want dat zijn we al, om met hen daarnaar te kijken. Daarbij speelt ook zeg maar het sportbeleid, de verspreiding van tennisclubs, het bedienen van het centrum, vond het hele terechte vragen die gesteld zijn, maar die komen daar aan de orde en qua milieu weten we ook allemaal wel al nu dat het geen onoplosbare puzzel is denk ik. Maar wel een moeilijke is wat geluid en externe veiligheid die ook nog is nou ja, het is complex dat het daar allebei speelt. Laat ik het zo zeggen. Als je alleen geluid, relatief makkelijk op te lossen, was het alleen externe veiligheid en was geluid niet zo'n issue, oké. Maar het is beiden. Dus dat zijn ze. Die heb ik ook net genoemd. Dat zijn de, met wat we nu weten, wel complexe zaken.

De voorzitter: Genoeg uitdagingen in ieder geval. De heer Klerk. Dan de heer Damen.

De heer Klerk: Dank u wel, voorzitter. Ik had twee vragen en de ene die ja die overlapt misschien wel de vorige gestelde vraag. Die ging met name ook van ja u zei op een gegeven moment dat er wordt gekeken naar mogelijkheden op locaties waar nu nog tennisvereniging en schippersinternaat zit. Was mijn vraag of van ja is daar iets over te zeggen al over de consequenties voor bijvoorbeeld die tennisverenigingen? De andere vraag die ik heb, is dat het gaat, dat gaat over, u legde uit mobiliteit hub wordt anders als bij het Maasterras waar je je auto kunt stallen en met OV bijvoorbeeld verder kunt. Hoe moet ik hem me dan voorstellen?

De voorzitter: De heer Van Wijk.

De heer Van Wijk: Ja allereerst die eerste vraag over de tennisclubs, daar hebben we wel al soort van kennismakingsgesprekken vanuit het project en verkend voorzichtig hoe zij naar de locatie en complexen kijken. Maar wat de gevolgen voor hen zijn, ja dat is nu nog moeilijk zeggen. Dat hangt ook heel erg af van die andere complexe zaken die ik net noemde. Wat concreet de ontwikkelruimte echt gaat zijn op die plekken als je naar die al die milieuaspecten kijkt en hoe interessant ze daarmee blijven eigenlijk om te ontwikkelen. Maar daar gaat wat mij betreft ook echt wel eerst uitgebreide participatie met hen zelf aan vooraf voordat daar überhaupt een keuze gemaakt wordt. De tweede vraag, wacht die is me even ontschoten, excuus.

De heer Klerk: Hoe ik mij de mobiliteit hub moet voorstellen, anders als hoe die bij het Maasterras is?

De heer Van Wijk: Nou bij het Maasterras en in de energie, het verschil is straks dat hier hopelijk een treinstation is. Dus je wilt dat mensen met de trein naar deze plek komen en vervolgens andere modaliteiten benutten om in het uiterste geval zeg maar een deelauto, elektrische deelauto met elkaar delen om verder te gaan maar, zeg maar de hub die in het Maasterras komt, wordt ook nog over nagedacht hoor, die bij het Energiehuis. Dat zijn toch meer plekken waar je met de auto komt en dan vervolgens het centrum ingaat op een andere manier. Dus in die zin is die verschillend. Hoe die er exact gaat uitzien, hangt dus ook helemaal af van het station van welk type treinen gaan daar welke kant op? Dus wie zijn de reizigers en wat is hun behoefte? Maar de insteek is wel echt een andere dan op die andere twee plekken.

De voorzitter: Duidelijk. De heer Damen en dan de heer Struijk.

De heer Damen: Paar vragen. Er staat bij de te plegen onderzoeken staat er geen onderzoek naar de ecologische verbindingen die op deze plek lopen. We hebben daar aan de ene kant de Dordwijk zone, aan de andere kant ligt er de begraafplaats dat in feite één groot park is met enorme bomen en allerlei beesten die daar rondzwerven. Ik vraag me af waarom, nou ja, dat wordt verbonden op dit moment juist door deze Knoop en daarnaast is het ook bekend dat de spoorlijnen, of de spoorbermen van spoorlijnen ook belangrijke ecologische verbindingen vormen. Dus het is van belang dat ook daarnaar onderzoek gaat gedaan worden.

De voorzitter: Uw vraag is dan van of waarom dat nog niet wordt meegenomen dan, de heer Damen?

De heer Damen: Precies. Tweede vraag is plangebied is buitengewoon nauwkeurig getekend, vond ik heel opmerkelijk. In die tekening zitten wel de autowegen, maar betrekkelijk weinig fietsverbinding. Terwijl als je daar een hub wil hebben de fiets een heel belangrijk element zou moeten zijn. Op dit moment staat het gebied vol met stoplichten voor de fiets. Dat betekent dat dat aspect ook uitgebreid aandacht verdient.

Tenslotte direct grenzend aan het gebied staat een enorme rioolkast met bijbehorende rioollucht. Ik denk dat dat ook enige aandacht verdient voordat je daar woningen gaat plannen.

De voorzitter: Duidelijk. Drie vragen ecologie. Fiets en inderdaad het rioolgemaal.

De heer Van Wijk: Excuus, zo'n bij het bestemmingsplan of omgevingsplan wordt natuurlijk ook een milieueffectrapportage alle onderzoeken die bij ieder bestemmingsplan worden gedaan, zullen ook hier worden gedaan, dus ook ecologie zal daarbij horen. Eerder een of een omissie of misschien niet helemaal bedoeld om ook compleet te zijn maar hè dus als we gaan nadenken over hoe gaat dat omgevingsplan eruitzien en wat zullen we allemaal voor onderzoeken daarbij moeten doen, zullen die element zeker niet vergeten worden. Ecologie wordt zeker meegenomen, dat staat buiten kijf, ook omdat juist het vergroenen van de plek een belangrijke doelstelling is. Die fiets heb ik ook al wel een paar keer benoemd. Waar in de visie van Mecanoo en 2021 bij wijze van spreken voor het Maasterras al best wel veel ontwerpwerk bij wijze van spreken in de plaatjes zat was dat voor deze plek nog niet zo. Dat was, dat is eigenlijk gebeven op het niveau van hier ongeveer het station, we willen daar vergroenen en we zien drie ontwikkellocaties. Dus het detailniveau is gewoon nog niet op dat punt. Maar dat betekent niet, wat ik al vertelde, ruimte maken op die Laan der Verenigde Naties voor voetgangers en fietsers om juist het station op die manier en de gebieden links en rechts van het spoor aan elkaar te verbinden. Juist voor die mobiliteit is één van de hoofddoelstellingen en die Rioolkast, dat is heel een rioolgemaal zelfs volgens mij, is bekend. Uiteraard worden ook behalve geluid en externe veiligheid de geuronderzoeken en geurcontouren en dat soort dingen zullen allemaal keurig in het bestemmingsplan meegenomen worden.

De voorzitter: De heer Struijk die was nog in conclaaf.

De heer Struijk: Dank u wel, voorzitter. Conclaaf, mijn buurman had net ook gevraagd, die noemde in ieder geval het schippersinternaat maar in het antwoord heb ik dat niet meer gehoord. Maar ik had daar ook een vraag over dus dat komt wel goed uit. Schippersinternaat werd genoemd als daar zijn we mee in gesprek, dan denk ik dat heeft een reden. Dat doe je niet van oh wat hebben jullie toch een mooi gebouw. Maar mogelijk moeten ze weg. Tegelijkertijd hoor ik het Bastion hotel in het begin noemen, die willen mogelijk uitbreiden. Als ik op de kaart kijk en in gedachten teken ik het station in, dan zie ik volgens mij dat het Bastion hotel misschien nog wel dichter bij dat nieuwe station ligt dan het internaat. Waarom kunnen die dan uitbreiden terwijl bijvoorbeeld het internaat mogelijk weg moet? Als ik dat tenminste goed geïnterpreteerd heb. Dat is eventjes mijn vraag.

De voorzitter: Ja, dat lijkt mij duidelijk. Inderdaad schippersinternaat wordt genoemd als mogelijk te verplaatsen en Bastion niet. Waarom?

De voorzitter: Nou ja zeg maar in de visie van Mecanoo zijn, wat ik om vertelde, drie locaties als mogelijk potentieel interessante ontwikkellocaties benoemd. Dat zijn de locatie waar nu het internaat zit en de twee tennisclubs.

Waarom toen exact, ik denk dat het vooral ligt in wat ik ook vertelde dat daar waar het hotel ligt woningbouw wel uitermate nog complexer is dan op die andere plek. Ik denk dat dat, daar komen N3 en spoor wel heel dicht bij elkaar en mag je denk ik, ja we gaan natuurlijk wel definitieve antwoord wel geven, maar lijkt het niet heel kansrijk dat daar woningbouw ooit mogelijk is. Maar functies als hotel en bedrijvigheid wat er nu zit wel en dat kan misschien wel mogelijk uitbreiden en kan ook onderdeel zijn van een mooi levendig stationsgebied. We zijn uiteraard, ook omdat die partijen er allemaal zelf om hebben gevraagd, met de tennisclubs en met het internaat in gesprek gegaan. Want die hebben ook gezien dat de Mecanoo visie is vastgesteld en dat daar een station kwam en op hun plek gebouwtjes zijn ingetekend. Die waren vooral ook benieuwd wat is de status van het stuk? Hoe gaat de gemeente hier komen de tijd mee verder? Hoe worden wij betrokken? Hebben we daar gewoon een gesprek gevoerd van hoe is het eigenlijk met uw internaat? Hoe blij bent u met uw huidige plek? Nou, dat soort in algemeenheden nog met elkaar gesproken om kennis te maken, een band op te bouwen en met iedereen eigenlijk de afspraak gemaakt dat als we een RO-procedure ingaan dat we gewoon een keurig participatietraject doorlopen. Alleen al het feit dat ze eigenaar zijn van nou dat zit bij internaten complexer, daar zitten ministeries tussen met financieringen en heb ik inmiddels ook geleerd in die gesprekken. Maar zowel voor de tennisvereniging als voor het internaat geldt dat de gemeente in ieder geval niet de eigenaar van de grond is. Dus moeten weg. Nou zulk soort gesprekken hebben we in ieder geval nog niet gevoerd. Eerst even de milieuonderzoeken en andere dingen doen.

De voorzitter: Ik hoor nog veel onzekerheden. Ik denk dat dat wel, de heer Noldus. Dan de heer Portier.

De heer Noldus: Ja voorzitter, dank. Twee vragen. Allereerst dank voor de presentatie. U gaf al aan het is een gebied waar eigenlijk meerdere gebieden samenkomen, ook meerdere ontwikkelingen samenkomen echt de stapeling van ambitie ook. Tegelijkertijd lezen we ook in het voorstel dat eigenlijk de gemeente behoudens de infrastructuur geen grondpositie heeft. Wordt er in de uitwerking ook gekeken naar of het mogelijk is extra ruimte te creëren, bijvoorbeeld door dubbelgebruik van bijvoorbeeld infrastructuur of andere gronden? Is daar binnen de opdracht zoals die, nou ja beoogd uitgevoerd te worden, ruimte voor zodat we daar toch met elkaar een stukje extra kwaliteit kunnen neerleggen? Tweede gaat eigenlijk een vervolgvragen op de vraag van de heer Klerk, had ik ook over de mobiliteit hub. Die heb ik eigenlijk gekoppeld aan nou de geringe grondpositie van de gemeente. Hoe kunnen we dat zien dat de mobiliteit hub als onderdeel is van die ontwikkeling zonder dat daar een feitelijke positie voor ons als gemeente in is?

De voorzitter: De heer Van Wijk.

De heer Van Wijk: Ja zeg maar het onderdeel van strategie en behalve een bestemmingsplan zullen we met allerlei andere dingen als bij wijze van spreken, ja strategie maar ook financiering, al die investeringen op die plek. Hoe kunnen we dat slim doen? Gebruikmakend van zoveel mogelijk geldstromen natuurlijk ook en uiteraard kijken we ook naar dubbelgebruik van gronden.

Die stapeling van ambities die zorgt er, die dwingt je daar denk ik voor een groot deel al toe. Het is nog even te vroeg om te zeggen in welke vorm dat dan kan. Maar we zullen met alle private partijen daarin in gesprek moeten. Ik weet niet alles van MIRT-trajecten en wat er, maar wordt er echt vanuit rijkswegen besloten dat er een station ergens komt? Ja, dan gaan er wel ook nou ja, dat maakt wel een andere dynamiek denk ik zo. Maar we kijken zeker naar dubbelgebruik dus we gaan ook, wil je al dat programma maar ook vergroening en verduurzaming en allerlei zaken tegelijkertijd op deze plek doen, dan zul je de ruimte zo goed mogelijk moeten benutten. Die mobiliteit hub, hoe dat er precies gaat uitzien, weten we nog niet. Maar dat hoeft bij wijze van spreken niet één enorm gebouwen of complex te zijn. Dat is juist niet een enorme parkeergarage. Maar eigenlijk moet, zoals ik het zie is dat er rondom dat station straks allerlei vormen van mobiliteit worden aangeboden. Van een fietsenstalling tot misschien wel ergens een deel stepje. Ik noem maar wat, maar dat hoeft niet allemaal in één enorm complex op gemeentegrond. Kan ook in plinten van gebouwen. Goed, nogmaals dat moet allemaal nog bekeken en onderzocht worden. Dat is echt wel echt een paar stappen verder maar hoe de markt te betrekken is ook een strategische vraag die natuurlijk belangrijk is als je niet de grond nog in bezit hebt.

De voorzitter: Volgens mij was nu de heer Portier toch.

De heer Portier: Eén vraag heb ik net zelf uitgezocht en was inderdaad, wat de heer Groenewegen ook aanhaalde, station Zuid en station Leerpark, hoe gaat dat zich door elkaar verhouden. Maar ik zie dat bijvoorbeeld ook in Hilversum. Een station sportpark en een centraal station daar heel dicht bij elkaar liggen. Ik heb even een vraag over het woningbouwprogramma en het hele campus principe want we hebben natuurlijk dat we daar ook onderwijsvoorzieningen hebben. Jongeren zijn bij uitstek een groep die geen auto heeft en voor wie een station heel interessant kan zijn. Nu zijn er daar peperdure woningen gerealiseerd die alleen te betalen zijn, gelukkig tijdelijke woningen, voor mensen met een gouden lepel in de mond geboren en wordt er ook gekeken naar nu zeg maar of er mogelijkheid om betaalbare studenten of jongerenhuisvesting in het algemeen te realiseren in dit gebied?

De heer Van Wijk: Of we daar ook naar kijken, bedoelt u? Ja op dit moment, we hebben nog niet een programma of doelgroep in gedachten. Dat hoort ook echt bij het stuk strategie en ook stemmingsplan straks. Nou ja, dan zou ik echt in een soort privé meningen en of mijn eigen beelden van die plek vervallen. Maar ik had het net met één van u op de gang al over. Het lijkt logisch om hier vooral de link te zoeken met het Leerpark en met de mensen daar. Al is het ook niet zo dat je naast je school gaat wonen altijd, maar ook mijn ervaring dus wie daar precies gaat wonen en hoe dat precies allemaal gaat werken straks, moeten we echt onderzoeken. Maar het is zo door de oogharen heen wel een, ook in die zin een aparte plek waar je niet met het standaard aanbod alleen zeg maar het verschil gaat maken denk ik zelf, toch nog een stukje, excuus.

De voorzitter: Ja nou goed ja ik hoor het zo. Er zijn veel onzekerheden, maar vandaar dat er natuurlijk een voorbereidingsbudget wordt gevraagd natuurlijk om dat te gaan onderzoeken. Dus ik kijk nog eventjes naar de commissie. Ja, dat kan altijd.

Mevrouw ...: Ik wil even vraagje over dat gebied van de Weeskinderendijk. Ik zie ook de presentatie die foto allemaal mooie witte gebouwen staan. Wat komt daar nou precies?

De heer Van Wijk: Weeskinderendijk, dat is het project Maasterras.

De voorzitter: Dat is Maasterras. Dat is niet, staat los van dit, van de Knoop.

De heer Van Wijk: De plaatjes die ik liet zien, zijn uit de visie van 2021. Ik weet dat de collega's binnen de stads as die aan het Maasterras bezig zijn, nu juist met het omgevingsplan en de, die zijn al een paar stappen verder. Dus daar wordt nu over die witte vlekken nagedacht wat daar precies komt. Maar dat zal eendaags of een dezer tijd wel een keer echt, ook want die omgevingsrapportage en die omgevingsplannen die komen uiteindelijk in de raad.

Mevrouw ...: Dus ik ben iets te vroeg?

De heer Van Wijk: Iets te vroeg, ja. Ik weet het ook niet.

Mevrouw ...: Of te laat.

De voorzitter: Goed, dat gebeurt het nu al daar meer dan op dit moment bij de Knoop.

De heer Van Wijk: Bedoeling is om dat om heel snel een beentje bij te trekken nogmaals.

Mevrouw ...: Maar ik ja ik ben heel benieuwd. Ja. Ik bezorgdheid van ben ik nu te laat. Maar het komt nog naar de raad over de?

De voorzitter: Die witte vlekken bij Weeskinderendijk is het project Maasterras. Dus een ander project binnen de stads as. Daar moet het bestemmingsplan, ik kijk ook even naar de wethouder, die moet nog langs, dus die krijgt u nog. U bent volgens mij ook niet te laat. Voor de Knoop staan we, dat was ook in het voorstel geschetst. Daar staan we echt nog aan het begin. Dat willen we juist ook een aantal strategische dingen goed onderzoeken om die ook met zo'n startbeslissing op een bestemmingsplan ook al aan te bieden en er dan ook, zodat er dan ook al bijvoorbeeld hier over gesproken kan worden.

De voorzitter: Ik kijk rond. Nog een keer. Dan stel ik vast dat er geen vragen meer zijn. Ik geef uw commissie nog een keer mee inderdaad dat dit een voorbereidingsbudget betreft. Dus met andere woorden van dit budget dient om echt verder te gaan kijken wat we inderdaad met deze plek gaan doen. Dan is natuurlijk de vraag van: gaan we hier nog een oordeelsvormende commissie over doen of zeggen wij op dit moment weten wij voldoende en laten wij het college dit verder uitwerken.

De heer Groenewegen: Voorzitter.

De voorzitter: De heer Groenewegen.

De heer Groenewegen: Wat mij betreft hoeft er geen oordeelsvormende commissie te komen. Maar ik ben wel nog benieuwd naar welke feitelijke onderbouwing nu eigenlijk ligt voor de meerwaarde van station Leerpark. Ik zou die eigenlijk wel graag willen ontvangen voor we hier besluitvormend besluiten dat we 500.000 euro gaan uitgeven om te onderzoeken of er fietspaden kunnen komen naar hypothetisch station Leerpark en noem maar op.

De voorzitter: Ja maar dan gaan we toch natuurlijk dat dat, ja je kan het als een technische vraag zien want ik hoorde de heer Van Wijk dat daar wel iets van komt met betrekking dan tot die vergelijking van Zuid en eventueel station Leerpark. Ja ik kijk ook eventjes naar de commissie. Dit kan ook gewoon als technische vraag worden ingediend natuurlijk. Dan nog moet er natuurlijk worden gekeken natuurlijk eerst van wat daar nu precies ook gaat gebeuren. Ik weet niet of dat die vergelijking nu al zo snel gemaakt worden, de heer Van Wijk?

De heer Van Wijk: Nou wat ik weet van het MIRT-traject dat nu loopt, is dat daar de inzet is voor zeg maar het Dordtse deel van die oude lijn, dat er dus een station Leerpark bijkomt en in geïnvesteerd wordt in het station Dordrecht, zonder dat het station Zuid zijn functie verliest. Dus dat is de Dordtse inzet in het hele MIRT-tracé, wat samen met de hele verstedelijkingsalliantie nu doorlopen wordt. Dat leidt volgens mij, ja in ieder geval pas tot een definitief besluit in 2025. Dus ja, mijn pleidooi was als je dan pas gaat nadenken over deze plek, loop je achter de feiten aan.

De voorzitter: De heer Groenewegen.

De heer Groenewegen: Ja. Het gaat allemaal langs de vraag die ik stel. De vraag die ik stel is: wat is de feitelijke onderbouwing van de meerwaarde van station Leerpark? Dat is een technische vraag, volgens mij een heel simpele vraag. Wat is er nu al beschikbaar? Dat kunnen we toch gewoon ontvangen voordat dit besluitvormend in de raad ligt?

De voorzitter: Ja, ik denk dat dat, maar dan kijk ik toch ook wel eventjes richting de wethouder of daar een toezegging op kan komen.

De heer Burggraaf: Ja hoor, voorzitter, geen probleem.

De voorzitter: Bij deze de toezegging, de heer Groenewegen. Groenewegen. Dan stel ik vast dat dit voorstel gehamerd kan worden.

Sluiting

De voorzitter: Dan sluit ik deze vergadering. Dank u wel, de heer Van Wijk.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 2023.

De griffier,

De voorzitter,

A.E.T. Wepster

A.W. Kolff