

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT - DORDTSE DINSDAG D.D. 16 APRIL 2024

Vergaderzaal 5

1. Stadsas: Ontwerp bestemmingsplan Maasterras - Thema Externe veiligheid, milieu (geluid en stikstof/luchtkwaliteit), duurzaamheid en klimaat (incl. waterveiligheid en schuilocatie)(technische sessie)

Voorzitter: De heer Struijk

Raadsgriffier: De heer Den Boer

Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Bootsman (GroenLinks)

Dhr. Buitenhek (Programmadirecteur Stadsas)

Dhr. Damen (PvdA)

Dhr. Gündogdu (Op Ons Eiland)

Mevr. De Heer (Forum voor Democratie)

Dhr. Den Hartog (GroenLinks)

Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)

Mevr. Koene (Gewoon Dordt)

Dhr. Klerk (CDA)

Dhr. Kramer (Gebiedsproject manager Maasterras)

Dhr. Van der Kruijff (CDA)

Dhr. Kuhlmann (VVD)

Dhr. Laban (CU/SGP)

Dhr. Noldus (VVD)

Dhr. Portier (SP)

Dhr. Safranti (DENK)

Dhr. Van der Spoel (Fractie Van Der Spoel)

Dhr. Stolk (VSP)

Dhr. De Vries (VSP)

Dhr. Wringer (Beter Voor Dordt)

Portefeuillehouders: wethouder M. Burggraaf

Opening

De voorzitter: Goedenavond. Mijnheer Alders, als u stil bent ga ik praten. U krijgt straks vast en zeker ook nog wel een keer het woord. We hebben een lang programma, voor de meeste zal het een lange avond worden denk ik, dus ik stel voor dat we ook op tijd beginnen. De eerste sessie van deze avond dat is met betrekking tot de Stadsas, het ontwerp bestemmingsplan Maasterras. De thema's die zijn externe veiligheid, milieu, duurzaamheid en klimaat. Het is een beeldvormende technische sessie.

Ik heet, laat ik daarmee beginnen, het publiek hartelijk welkom. Fijn dat jullie er ook deze keer weer zijn. Ik heet nog niet hartelijk welkom de vertegenwoordigers van het college, maar die zullen zo ongetwijfeld komen. De ambtelijke ondersteuning, in het bijzondere de twee heren die we inmiddels kunnen uittekenen denk ik, dus wat dat betreft zou het voorstelrondje kunnen overslaan, maar dat gaan we niet doen want er zijn natuurlijk altijd weer nieuwe mensen die spannend meekijken. Vandaar dat ik ga beginnen met het voorstelrondje. Ik begin links van mij.

De heer Den Boer: Mark den Boer, de commissiegriffier.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Noldus: Robin Noldus, Dordtse VVD.

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

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op ons Eiland.

De heer Portier: Ronald Portier, SP.

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks.

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

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

De heer Safranti: Mehmet Safranti, DENK Dordrecht.

Mevrouw Koene: Irene Koene, Gewoon Dordt.

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

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

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

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

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

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

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

De heer Kramer: Peter Kramer, gebiedsproject manager voor het Maasterras.

De heer Buitenhok: Ronald Buitenhok, programmadirecteur Stadsas.

De voorzitter: Mijn naam is Leen Struijk en ik ben vanavond uw voorzitter. Goed, dat was het voorstelrondje. Dan gaan we nu naar de toelichting waarom hebben we deze vergadering vanavond. U weet allen, want verreweg de meesten zitten er iedere keer bij, dat deze maanden gebruikt worden om de behandeling van het bestemmingsplan Maasterras fase 1 goed voor te bereiden. Dat doen we onder andere door in een aantal technische sessies stil te staan bij onderdelen van het ontwerp bestemmingsplan. Vanavond staan meerdere onderdelen centraal, die wel met elkaar te maken hebben, en dat zijn externe veiligheid, milieu, duurzaamheid en klimaat. Het is een technische sessie en die is bedoeld om een goed beeld te krijgen hoe deze thema's in het ontwerp bestemmingsplan zijn verwerkt. Als u de stukken hebt bekeken, en dat heeft u vast gedaan, daar is ook bij gestopt deze keer het vorige week gepubliceerde adviesrapport van de commissie voor de MER. Dit rapport gaat vooral over informatie die nog ontbreekt op de thema's die vanavond centraal staan en dat is natuurlijk best wel spannend. In het bijpraat later vanavond, om 22.00 uur, zal dit nader worden toegelicht en kunt u er ook vragen over stellen. Daarom mijn dringende verzoek: laten we ons nu focussen op de bestemmingsplan stukken die het college naar de Raad heeft gestuurd en die u ook gezien heeft. Tot zover mijn inleiding en dan ga ik nu het woord geven aan de heer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Commissieleden, we willen u vanavond ook weer meenemen in de volgende bijpraatsessie, de technische bijpraatsessie, over de onderwerpen van de MER en wij doen dat aan de hand van een presentatie. We hebben daar weer een X aantal blokken in, dus wij zullen bij de verschillende blokken even stilstaan, zodat u ook de vragen kunt stellen over dat blok en dan kunnen we daarna verder.

De voorzitter: Ik zal verklappen, X is zes. Ik heb vroeger wiskunde gegeven, ik kon het niet laten om het even te vertellen.

De heer Buitenhek: Waar ik u even in mee wil nemen vanavond voor dit onderwerp zijn de uitgangspunten van de ontwikkelvisie. Hoe wij van de ontwikkelvisie, die u vastgesteld heeft, doorgegaan zijn naar een masterplan en een omgevingseffectrapportage en dan vooral in die omgevingseffectrapportage de vragen die u vorige keer stelde over externe veiligheid, duurzaamheid en klimaat. Daar zullen wij extra eventjes op ingaan. De ambitie van ambitie naar visie, daar heeft u ook even om daarop terug te pakken. Voor het Maasterras heeft u een X aantal zaken aan ons meegegeven om vooral te kijken, en dat staat zoals u het kunt lezen en ook in de stukken is, maar daar zitten bijvoorbeeld bepaalde zaken in, zoals de nieuwe verbindingen via de Spoorzone, de nieuwe routes, gemengd stedelijk milieu in woningen en voorzieningen, dus daar staan eigenlijk de uitgangspunten die we daarvoor genomen hebben. Wat we daarin ook aangegeven hebben is welke uitdagingen we vanuit de visie gezien hebben naar dit bestemmingsplan.

Dat zijn geluids- en veiligheidsbeperkingen, daar komen we straks even op terug op onder andere de externe veiligheid, maar ook de barrière werking van een spoor die op een talud ligt eigenlijk dwars door de stad heen, de toegang tot het water, het gebrek aan dwarsverbindingen, ook vorige keer was er al een vraag over de Hoge Bakstraat, komen straks nog even op terug, maar ook bestaande structuren, zoals dijken, maar ook bestaande eigendommen. Die hebben we in kaart gebracht en daar kunnen we hier vanavond verder vragen over stellen. Dit is even de vragenronde ten opzichte van de visie die u vastgesteld heeft. Als daar nog vragen over zijn, dan kan ik die nu nog beantwoorden en anders wil ik voorstellen om door te gaan met de inhoud van de vragen zoals u die vorige keer ook aan ons mee heeft gegeven.

De voorzitter: Iemand die behoefte heeft om nu een vraag te stellen over het eerste stukje, wat dus eigenlijk gaat over het door ons vastgestelde visie? Ik zie alleen maar mensen schudden. Dan zou ik zeggen, mijnheer Buitenhok, gaat u naar het ... Of mijnheer Kramer deze keer, naar het tweede blokje.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Ik ga u meenemen in het tweede klok, ook weer even teruggrijpen hoe wij vanuit die ontwikkelvisie naar de omgevingsvisie kwamen en wat wij daarvanuit mee hebben genomen naar het stedenbouwkundig masterplan en het bestemmingsplan. Daarin zijn eigenlijk een aantal kernwaarden die wij mee hebben gekregen, een aantal doelstellingen waaraan ook de verschillende stukken die we zo meteen gaan bespreken zijn getoetst. Ook van belang het kader van de onderwerpen die we vanavond gaan bespreken van externe veiligheid, klimaat, duurzaamheid en geluid, want daar is ook aan getoetst om te bepalen van welke kwaliteit gehaald wordt voor het plan. Het stedenbouwkundig masterplan en het bestemmingsplan zijn in combinatie met elkaar gemaakt, daarbij is de OER belangrijke input geweest. Die OER is dus niet alleen bedoeld om milieueffecten te toetsen, maar nadrukkelijk ook bedoeld bij de ontwerp-opgave die er was om tot het stedenbouwkundig masterplan te komen en dat heeft zijn vertaling ook gekregen in dat bestemmingsplan. Hier even de procedure vanuit die OER uitgelijnd, komen we vanavond ook nog wel later op de avond uitgebreider in terug, voor nu even van belang is die basis variant die vanuit de ontwikkelvisie is meegekregen, dat die getoetst is aan drie alternatieven. Daarvan is gebleken dat die niet optimaal waren en dat er knelpunten in zaten. Vanuit daar is gekeken hoe er tot een voorkeursvariant gekomen kan worden en die voorkeursvariant heeft een aantal onderwerpen en die zijn ook getoetst. Hier het beroemde balkje wat u hier ziet aan de rechterkant. Van belang is, dat is misschien voor als je wat verder ervan af kijkt misschien minder goed zichtbaar, maar aan de linkerzijde van minimale kwaliteit staat hier een rood stippelijntje. Wat daarmee aangeduid wordt is eigenlijk de doelstellingen die we vanuit de omgevingsvisie hebben meegekregen. Als je daaraan voldoet, dan haal je die rode stippellijn. Alles daar rechts daarvan, ga je steeds meer toe naar de optimale kwaliteit voor dat specifieke deelonderwerp. Het blauwe driehoekje geeft aan hoe de voorkeursvariant is gescoord in dat kader en dan hebben we nog het grijze driehoekje en die geeft de optimale kwaliteit aan, dus daarin kan je met extra maatregelen nog een betere kwaliteit krijgen voor dat verschillende onderwerp.

Uiteindelijk heeft dat geleid, dit plaatje heeft u al vaker voorbij zien komen, tot de voorkeursvariant en de doelstellingen die we daar hebben meegekregen. Daar bovenin nog eventjes het programma wat daarin is opgenomen en wat erin is getoetst. Vanuit daar worden die verschillende deelonderwerpen zo meteen verder uitgelegd.

De voorzitter: Wie heeft er vragen over dit blokje? Ik zie als eerste de heer Safranti, daarna de heer Portier. Gaat uw gang, mijnheer Safranti.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter. Even een vraag rondom die balk waar we net zagen, misschien dat we even terug kunnen. De vraag is: waar staan we nu op dit moment of is dat nu op dit moment ook niet te zien of te herleiden waar we op dit moment zitten?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Zo meteen in de presentatie en vanavond ook later bij de OER komen alle schuifjes naar voren en dan ziet u eigenlijk per deelonderwerp wordt er voor dat schuifje bepaald welke kwaliteit wordt gehaald. Zo kunt u elke keer zien hoe op bijvoorbeeld externe veiligheid er gescoord wordt, het plan, de voorkeursvariant die is doorgerekend, voor geluid wat de score daarvoor is en dan verschuift elke keer dat blauwe driehoekje en daarin kunnen we dan ook zien van wat de kwaliteit voor dat gebied is en welke uitgangspunten daarvoor worden gehanteerd.

De voorzitter: Helder mijnheer Safranti? Dan ga ik naar mijnheer Portier.

De heer Portier: Voorzitter, ik heb ook inderdaad drie varianten gezien. Wat mij opvalt, is dat varianten met verschillende uitgangspunten zijn doorgerekend of bepaald, bijvoorbeeld de voorkeursvariant gaat uit van die 0,3 parkeernorm, waardoor je dan inderdaad heel veel woningen daarin kwijt kan. Maar mijn vraag is: geeft dat dan een eerlijke vergelijking tussen de varianten en waarom is ervoor gekozen om deze verschillende uitgangspunten te nemen en niet de verschillende varianten met gelijke uitgangspunten te beoordelen?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Klopt, we hebben inderdaad die drie varianten doorgerekend, dus juist eventjes om die breedte op te zoeken. Dus er is een behoudende variant, waarin wat minder woningen zijn en waar bepaalde zaken nog steeds terugkomen in het gebied, de groen en gezond variant, zegt het al, en een hoog stedelijke variant. Dat is juist even om te kijken: welke bandbreedtes heb je en welke kwaliteiten scoor je dan op de verschillende onderwerpen, zodat je dan juist vanuit daaruit ook kan kijken van hoe kan je dan optimaliseren om tot een voorkeursvariant te komen. Het is juist de bedoeling om eventjes juist wel die verschillen in beeld te brengen.

De voorzitter: Duidelijk, mijnheer Portier, of nog een aanvullende vraag?

De heer Portier: Mijn vraag is dan inderdaad: sommige van die uitgangspunten zo onrealistisch zijn dat ze onhaalbaar worden. Krijg je dan nog wel een eerlijke vergelijking tussen die varianten?

De voorzitter: Dan wordt er een mening gevraagd, volgens mij.

De heer Kramer: Dit is ook wel enigszins politiek, of iets onrealistisch of realistisch is, volgens mij, dat is niet aan mij.

De voorzitter: Ik denk dat de heer Portier dat ook in de gaten had. Mijnheer Damen.

De heer Damen: De vraag is of alle varianten dezelfde financiële uitgangspunten hebben, want ik kan mij voorstellen dat de ene variant veel duurder uitpakt dan de andere voor de gemeentekas.

De voorzitter: Dat is een hele technische vraag. Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Daar hebben we juist die varianten voor gemaakt, om juist de maximale breedte, in zowel de minimale kant als de maximale kant, te onderzoeken. Dus het is ook niet dat je deze drie naast elkaar kan leggen en dan zegt: ik kan één, twee of drie met elkaar vergelijken. Deze varianten zijn er juist voor om de bandbreedte op te zoeken tussen financiën, minimaal of maximaal, maar ook voor alle andere schuifjes.

De voorzitter: Mijnheer Damen, nog een vraag.

De heer Damen: Ik kom zo weinig informatie over die financiën tegen.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Dat hebben we ook afgesproken, financieel dat we dat vertrouwelijk zouden doen en daardoor zult u van ons geen financiële cijfers horen.

De voorzitter: Inderdaad, nu nog niet. Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Als ik daar nog mag aanvullen, de OER is ook nadrukkelijk bedoeld om puur die omgevingseffecten in beeld te brengen. Zegt nog niks verder over financiën, zegt daar aan andere sessie.

De voorzitter: Is gewoon heerlijk eventjes, net doen alsof alles kan, dus geen financiële belemmeringen. Nog meer vragen? Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, misschien dat deze vraag vanavond later op de avond nog even terugkomt, maar we hebben nu de voorkeursvarianten, of althans drie varianten, en nu geeft de OER ook een bepaald beeld over deze voorkeursvarianten.

Heeft dat naar uw idee bepaald inzicht of geeft dat bepaald inzicht hoe u naar voorkeursvariant kijkt? Dat u al kunt aangeven van op basis van deze scenario's vanuit de OER rapportage zou bijvoorbeeld een variant A, B of C wat minder kunnen lukken?

De voorzitter: Komt dit straks terug of wilt u hem nu beantwoorden? Ik laat de keuze aan u.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Even vanuit de technische vraag van wat wij gedaan hebben. De start was met de visie die u vastgesteld heeft, die hebben wij doorgerekend op de schuifjes voor allerlei segmenten. Toen hebben wij gekeken om de bandbreedte op te zoeken, hebben we drie varianten, de behoudende, de groen en gezond en de hoog stedelijke. Dat heeft niks te maken met een voorkeur van wat ... Je kijkt dan naar de bandbreedte van het onderzoek en wij hebben toen alle doelstellingen naast elkaar gelegd en daar is een variant uitgekomen die het best recht geeft aan de doelstellingen die u ons mee heeft gegeven. Dus de voorkeursvariant is een afgeleide van die drie plus de basis, die het meeste recht doet aan alle doelstellingen die we meegekregen hebben van de Raad die gekoppeld waren aan de visie.

De voorzitter: Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Dat begrijp ik, maar nu met het OER rapportage onder de arm, geeft dat nieuwe inzicht voor u qua die varianten?

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Het geeft in die lijn ons meer inzichten dat wij wisten op deze fase, waar we nu inzitten, dat er nog een paar hiaten in het ontwerp bestemmingsplan zitten. Dat hebben we ook besproken met de MER-commissie en die heeft dat voor ons ook op papier en ook bevestigd. Dus wij zien bepaalde zaken, bijvoorbeeld de MER, maar daar komen we straks nog wel verder op in, die geeft aan dat er bepaalde onderzoeken nog wat verder gedaan moeten worden, maar daar zijn wij afhankelijk van anderen die daar ook invulling aan geven. Dat is bijvoorbeeld de publieke afspraken die we daarin moeten maken. Dus wij laten die ook parallel oplopen en wij verwachten, dat is onze verwachting vanuit de MER, dat er geen verrassingen uitgekomen zijn uit de MER-commissie en wij kunnen die ook invullen in de volgende procedure.

De voorzitter: Duidelijk. Dan denk ik dat wij naar het derde blokje kunnen.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Dan wilden wij u nu meenemen in de verschillende deelonderwerpen en daar komen dus ook weer die schuifjes terug. Hier hebben we de eerste te pakken. Eerste onderwerp wat we met u willen bespreken is het onderwerp van de externe veiligheid en hier wordt dus ook aangegeven vanuit dit schuifje hoe dit onderwerp scoort, vrij groen richting de optimale kwaliteit. Hoe komt dat dan? Voor dit onderwerp ga ik dat nu toelichten. Wat we hebben gedaan in de OER is allereerst de verschillende bronnen, risicobronnen, inventariseren.

Daar is in dit afbeeldinkje een afgeleide van, daarin heeft de oriëntatie, hier is de Maas, hier het spoor en hier de A16, en hebben we ook meteen drie bronnen te pakken, naast het industriegebied wat verderop zit, en die zijn van belang omdat die bepaalde afstanden gehanteerd moeten worden ten aanzien van externe veiligheid. Daar zijn ook bepaalde afstanden aan gekoppeld, zoals ik net al zei: een 30 meter afstand voor brand aandachtsgebied, 200 meter voor explosie aandachtsgebied en 300 meter voor gifwolk aandachtsgebied. Die worden hier ook zichtbaar gemaakt. Dat heeft van invloed op de woningbouw die je kan realiseren, omdat je bepaalde afstanden daarmee moet hanteren en bepaalde risico's daarvan in beeld brengen. Risicobronnen, heb ik net wat over gezegd, die zijn in beeld gebracht, net zoals de contouren die daarbij horen. Daarvan moet ik kijken, is de zelfredzaamheid van inwoners van belang om te bepalen van binnen welke stroken je wel of niet kan bouwen, hierbij ook weer nadrukkelijk vanuit de omgevingsvisie en de doelstellingen die daarin zijn meegegeven. Om dat risicoprofiel niet verder te verhogen, zijn we met de OER aan de slag gegaan en dat heeft ook geleid tot bepaalde borging die we in het bestemmingsplan willen opnemen, zodat wij ook gewoon goed scoren op externe veiligheid. Voor die borging zijn een aantal regels opgenomen of een aantal voorwaarden. We houden bijvoorbeeld rekening met de eerstelijns bebouwing, dat is met name van belang vanaf het spoor en het park wat er tussenin ligt, en daarvan welke afstand aan woningen gerealiseerd mogen worden. Je kijkt ook naar kwetsbare groepen, dus bepaalde afstanden, bijvoorbeeld kinderopvang, die wil je ook verder af hebben, zodat die niet in bepaalde risicogebieden zitten. Op die manier is daarnaar gekeken en de score ook bepaald en heeft bijvoorbeeld ook van invloed op het evenemententerrein, wat we opnemen in het bestemmingsplan en de hoeveelheid evenement en de grote daarvan die ook gerealiseerd kunnen worden.

De voorzitter: Ik zag mijnheer Den Hartog.

De heer Den Hartog: Dank, voorzitter. Ik had een vraag: ik zie hier staan kwetsbare gebouwen en zeer kwetsbare gebouwen en wellicht zijn er ook nog niet kwetsbare gebouwen, maar welk soort bebouwing valt daaronder? Daarnaast wilde ik graag ook nog weten die explosies en die gifwolken, valt daar iets van te zeggen hoe vaak zoiets voorkomt?

De voorzitter: Wat valt er te zeggen van kwetsbare gebouwen en hoe vaak moeten we op een explosie rekenen?

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Ten aanzien van hoe vaak je een explosie ... Deze grafieken zijn daarvoor van belang. Het zijn contouren die worden bepaald en daarvan wordt dus ook de kans bepaald van dat zoiets voordoet. Dan ook weer aan de hand van hoeveel mensen in dat gebied zitten, wordt dan bepaald wat het risico daarvan is. Dus ik kan niet zo zeggen van hoe vaak gebeurt dat, maar dat is een soort van risicoberekening wordt bepaald waarin men zegt van dit vinden we aanvaardbaar of niet. Dus dat ten aanzien van explosies. Kwetsbare gebouwen. Woningen zijn al kwetsbare gebouwen, maar kan ook denken aan bepaalde functies, dat ik zeg bijvoorbeeld ten aanzien van zelfredzaamheid van mensen, dus bijvoorbeeld kinderopvang, maar ook ouderen.

Daar ga je anders mee om dan andere doelgroepen en dat is ook weer van belang over die afstanden die we hanteren.

De voorzitter: Vervolgvrage, mijnheer Den Hartog?

De heer Den Hartog: Graag. Het is mij namelijk nog niet helemaal duidelijk van als er kwetsbare gebouwen zijn, dat begrijp ik heel goed hoor, maar zijn er dan ook niet kwetsbare gebouwen? Waar moet ik dan aan denken?

De voorzitter: Mijnheer Kramer. Valt nog tegen.

De heer Kramer: Het heeft met name te maken met hoeveel mensen daar aanwezig in zijn, inderdaad, dus je kunt ook denken waar minder verblijven zijn, dus bijvoorbeeld parkeergarages of andere soorten voorzieningen. Daar moet je aan denken.

De voorzitter: Genoeg? Dan ga ik naar mijnheer Safranti.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, als ik dit zo zie, dan kan ik het alleen maar toejuichen, de aspecten die er allemaal genoemd zijn. Het enige wat ik nog wel wil vragen richting de heren is over die Kijfhoek, want dit is een plan natuurlijk voor 2035-2050 en daarna natuurlijk. Is daar nu al naar gekeken of we straks ook de treinen vanuit Kijfhoek deze kant op gaan verminderen? Is daar zicht op, is daar geen zicht op? Ik weet niet of het technisch politiek wordt, maar ...

De voorzitter: Het aantal treinen is heel technisch.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Ik probeer hem zo technisch mogelijk te doen. Dat is een antwoord waar meer uitkomt ... Wij hebben nu met de huidige situatie hebben wij doorgerekend.

De voorzitter: Mijnheer Safranti.

De heer Safranti: Sorry, voorzitter. Dat had ik begrepen en daarom was mijn vraag: is er ook nagedacht over toekomst en zijn er ook bijvoorbeeld afspraken tussen gemeentes of regio over de treinen die dus langs zullen rijden?

De voorzitter: Is er enig inzicht over de ontwikkelingen richting de toekomst?

De heer Kramer: Nee, sorry, daar kan ik nu op dit moment geen antwoord over geven.

De voorzitter: Dan ga ik naar mijnheer Laban. Ik heb jullie allemaal gezien hoor.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. Wat mij verbaast, de eerste dia hebben we externe veiligheid optimale kwaliteit en als ik dan het kaartje zie bij externe veiligheid en die blauwe zones, dan zit het hele gebied eigenlijk in die 200-meterzone. Dan begrijp ik niet zo goed hoe we aan bijna optimale kwaliteit komen, terwijl dat kaartje in mijn ogen andere dingen laat zien.

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Juist die blauwe zones, die geven aan dus dat je daar bepaalde maatregelen moet nemen of afstanden moet hanteren. Kijk, het wil niet zeggen dat binnen die blauwe zone helemaal niks mogelijk is, dat geldt bijvoorbeeld anders dan direct langs die A16 of tegen het spoor aan, maar die blauwe gebieden zijn wel aandachtsgebieden en daarvoor hebben we ook juist die maatregelen genomen die hier staan, om ervoor te zorgen dat we wel gewoon goed scoren op externe veiligheid.

De voorzitter: Duidelijk, mijnheer Laban? Dan is mijnheer Gündogdu de volgende.

De heer Gündogdu: Voorzitter, nog even voortbordurend op de vraag van mijn collega Laban. We weten dat dit gebied een best moeilijk gebied is om te ontwikkelen. Is bij het hele proces, wat tot nu toe is gelopen, ook bij Rijksoverheid aangestipt dat de ambities van gemeente Dordrecht hoog zijn met betrekking tot ontwikkeling van dit gebied? En of er überhaupt een mogelijkheid is dat het spoor, met name vervoer van gevaarlijke goederen over het spoor, allicht een andere route zou kunnen moeten krijgen?

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek, kunt u daar iets op zeggen?

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Over uw vraag of wij dat op landelijk niveau doen, dat is een ander dossier. Wij hebben wel rekening gehouden met het feit wat we nu weten aan afspraken, maar ik weet ook dat de gemeente in gesprek is met andere gemeentes over de toekomst van de routes van gevaarlijke stoffen door Nederland.

De voorzitter: Mijnheer Portier.

De heer Portier: Voorzitter, een simpele vraag. Ik heb veel gelezen over de gevaren van het verkeer over de weg, het spoor en over het water. In hoeverre is in deze plannen en risico inschatting rekening gehouden met de industrie aan de overkant van het water, onder andere chemische industrie, zoals Brenntag en dergelijk, aan de Zwijndrechtse kant van de Oude Maas?

De voorzitter: Dus de industrie aan de overkant, het gevaar daarvan, is daarmee gerekend? Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Wel in de milieucontouren zijn die meegenomen, maar hier in de externe veiligheid specifiek durf ik dat niet te zeggen voor u, zou ik moeten nagaan.

De voorzitter: Wilt u daarop ingaan, mijnheer Van der Spoel? Dan komt nu straks eerst de heer Wringer, dan de heer Kuhlmann en dan bent u aan de beurt. Mijnheer Wringer.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. Een beetje een aanvulling op de vraag van de heer Portier, ook aan deze kant zit natuurlijk een aantal bedrijven die milieuvergunningen hebben en bepaalde geluidsnormen mogen produceren. Naarmate natuurlijk meer gebouwd wordt richting die bedrijven, kunnen alle bedrijven hun huidige milieuvergunningen en geluidsnormen behouden?

De voorzitter: Houden de bedrijven hun vergunningen als er straks gebouwd gaat worden? Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Overigens gaat dit over externe veiligheid, geluid kom ik zo nog even verder bij u terug, maar ten aanzien van externe veiligheid is in ieder geval rekening gehouden inderdaad met de bedrijven ten zuiden van het Maasterras.

De voorzitter: Mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Het is denk ik heel terecht dat er natuurlijk aandacht is voor bijvoorbeeld de treinen met veel gevaarlijke stoffen. Alleen ik vroeg me nu wel even af, het gebied is natuurlijk nu ook bewoond, mensen op de Weeskinderdijk, en als je op andere plekken in Dordrecht kijkt, bijvoorbeeld de Ambonstraat of Transvaalstraat, er zijn natuurlijk mensen die daar nu ook wonen en met vergelijkbaar of eigenlijk dezelfde risico's te maken hebben. Waarom zit daar een groot verschil tussen? Gaan we deze huisjes straks bouwen van suiker of kunt u daar even een beetje op ingaan van het risico wat we nu hebben ten opzichte in vergelijking met de risico's die er al zijn?

De voorzitter: Misschien ook zo: wordt nieuwbouw anders beoordeeld dan oudbouw? De heer Kramer of de heer Buitenhek. Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Kijkende naar de strook van de Stadsas, dat is eigenlijk die loopt parallel aan het spoor, zie je dat als je kijkt naar de groepsrisico's, dan ziet u dat daar verschillende normeringen worden toegepast. Op sommige stukken van die as is het groepsrisico aan de ene kant hoger dan op andere gebieden. Bijvoorbeeld als je kijkt naar waar komt het risico het meest voor, dat is eigenlijk in de bocht als je net over de brug komt en je gaat dan langs het hoofdstation en je gaat dan de bocht in. Daar zit een grote kans op dat een trein uit de bocht kan vliegen. Daar zijn allerlei maatregelen voor getroffen, de afgelopen jaren heeft de gemeente samen met ProRail daar allerlei maatregelen getroffen en daarmee zie je dat daar een groepsrisico niveau gehandhaafd kan blijven. Maar op sommige onderdelen binnen dat gebied heb je andere risicoprofielen.

De voorzitter: Vervolg vraag, mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Toch nog, want ik denk dat de voorzitter een goed punt had, zit er een verschil tussen nieuwbouw en bestaande bouw in hoe die zaken worden beoordeeld?

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Zoals ik u net uitlag, het profiel ligt anders. Dus op moment dat je bij de ene, bijvoorbeeld bij de brug, zou een lager profiel in groepsrisico kunnen zijn, dat heeft alleen met het spoorvervoer te maken, het heeft niks met de woningen die daaromheen te maken hebben, want in de bocht heb je een hoger profiel en moet je mogelijk meer maatregelen nemen.

Wat wij op het Maasterras voorstellen is om een parkeerhulp te bouwen, zodat we een afschermend karakter kunnen bouwen tussen het spoor en de nieuwe woningen. Op sommige onderdelen in Dordrecht lukt dat niet, want anders zou je een hele lange parkeergarage langs het hele spoor moeten bouwen als je dat ook bij bestaande gebieden ...

De heer Kuhlmann: Daar is de VVD wel voor, hoor.

De heer Buitenhek: Maar dat is even de achtergrond van het verhaal. Dus je hebt vanuit het spoor heb je een bepaald niveau en voor de woningbouw doen wij maatregelen om dat zo goed mogelijk in te passen.

De voorzitter: Helder mijnheer Kuhlmann? Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Dank u wel, voorzitter. Een vraagje. Ik kijk naar die presentatie en dan zie ik dat er inderdaad vooral rekening is gehouden ook met afstanden waar je woningen plaatst en wat ik mij afvroeg: iedereen kent het wel dat als je door een Rotterdam loopt of in Den Haag bij hoge gebouwen, dat die windstromen anders worden, dat je op sommige paden helemaal wordt weggeblazen. Dat heeft te maken met bepaalde bebouwing. Nu gaan we hier ook bepaalde woningen bouwen. Stel dat er een explosie plaatsvindt, en ik zei het net al er wordt vooral rekening gehouden met afstanden, zijn er dan ook doorrekeningen gemaakt van bepaalde woningbouw wat dat dan doet met zo'n explosie of met zo'n gifwolk?

De voorzitter: Hele boeiende vraag. Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: In deze fase nog niet. Wat wij tot nu toe gedaan hebben, voor de OER hebben wij ons de rekenmodellen gehouden waar wij ook landelijk aan moeten houden. Maar er zijn op dit moment, omdat we ook nog niet precies weten in welke vorm er gebouwd wordt, hebben wij geen rekenmodellen die dit soort dingen kunnen simuleren.

De voorzitter: Een vervolgvraag, ik zag hem al aankomen.

De heer Van der Spoel: Dan komt er dus, denk ik, een moment dat die rekenmodellen dan wel op die desbetreffende woningbouw worden doorgerekend. Kan het dan nog zo zijn dat we dan te horen krijgen: wat we hebben bedacht was heel mooi, maar het voldoet dan vervolgens niet aan die veiligheidsnormen.

De voorzitter: Dit is een hele technische vraag. Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Daar kan ik u gerust in stellen. De eisen die wij daaraan stellen, die moeten gehaald worden. Dus er kan niet een variant straks komen waaruit blijkt dat we aan de eisen niet voldaan hebben.

De voorzitter: Mijnheer Stolk. En dan stel ik voor dat we naar het volgende rondje, volgende blokje gaan.

De heer Stolk: Voorzitter, vorige week was ik bij een bijeenkomst met ProRail en toen werd er dus gesproken over de stamlijn, maar ook over de lijn Zwijndrecht Dordrecht over de gif treinen. Maar de prognose is op dit moment, maar als ik hoor dat ze dus aangeven dat het tien, twintig jaar nog zeker zal duren voordat de lijn weg is. Hoe is dat dan met de bouw in de toekomst? Kunnen er zwaardere eisen komen, want uiteindelijk vind ik het nogal wat, die gif treinen, en die cirkels worden wel steeds groter en met minder risico, maar het risico blijft en hoe kijkt u daar tegenaan?

De voorzitter: Is het risico aanvaardbaar? Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Dat is juist wat we hier in de OER hebben gedaan, die risicoberekening hebben gedaan om te bepalen van wat is nu dat groepsrisico voor dit plan, voor deze voorkeursvariant. Daarom zijn ook bijvoorbeeld juist vanaf het spoor is er een aanzienlijke afstand aangehouden waar dat park tussen zit om juist voor die bebouwing, dat je voldoende afstand houdt van dat spoor af, dus daar is echt op die manier nu al naar gekeken in die ontwerpfase, zodat dat groepsrisico niet toeneemt.

De voorzitter: Goed. Dan stel ik voor dat u verder gaat met de presentatie, het vierde blokje.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Het volgende onderwerp wat wij graag met u willen bespreken, is geluid. Ook hiervoor is in de OER weer door middel van de balk in beeld gebracht hoe het onderwerp scoort. U kunt ook zien dat daar in die minimale kwaliteit dat die gehaald wordt. Geluid is echter wel een uitdagend aspect hier in dit plan. Dat komt omdat er ook veel geluidsbronnen aanwezig zijn. We hebben het spoor van geluid, industrie ten zuiden van het Maasterras, de snelweg uiteraard die door het gebied heen gaat, de verschillende wegen, maar ook de scheepvaart. Al die bronnen gezamenlijk, die worden meegenomen in dit onderzoek en daar wordt ook op getoetst of die volgens grenswaarden, dan wel maximale grenswaarden, worden gehaald in het plan. Daarvan zie je ook dat een aantal gebieden kritiek zijn. M7, dat ligt in fase twee, maar ook M5, omdat dat nog langs de A16 ligt, en Weeskinderdijk Zuid, omdat daar ook veel verkeer langskomt in de variant van het vierkant, zoals die nu in het voorkeursvariant zit. Maar ook dat M3 en M4, met name in die binnengebieden, dat daar wel de kwaliteiten worden gehaald die we willen. Daarvoor wordt ook bepaald dat aan bepaalde eisen voldaan moeten worden en bepaalde beoordelingsregels die we daarin ook betrekken. Daarvan is van belang dat we geluidluwe zijdes creëren, geluidluwe plekken ook in het gebied, en dat we een maximale cumulatieve geluidsbelasting, dat is de geluidsbelasting van alle bronnen gezamenlijk, van maximaal 70 dB hanteren, dat is al aanzienlijk. Daarvan ook nog aandacht voor de eenzijdig georiënteerde woningen, dat we die willen beperken eigenlijk op hoeken en verder. Er is ook gekeken van wat zou je nu kunnen doen om dat geluid in het gebied te verminderen? Welke bron maatregelen kan je nemen? Je onderscheid daar verschillende maatregelen in. Je hebt maatregelen dus aan de bron, dat spreekt voor zich denk ik hier als we die onderwerpen zien, maar ook in de overdracht, daarmee kan je bijvoorbeeld denken aan geluidsschermen of wat dan ook. Hier zie je welke bron maatregelen genomen kunnen worden die een aanzienlijk effect hebben op het aspect van geluid.

Dat is afsluiting sloop van de Brugweg, geluidsvriendelijke verkaveling, daarbij moet je denken dus dat je wat hogere bebouwing aan de zijkant doet en zorgt voor hofjes, waardoor je die bebouwing geluid afschermend werkt en een goed binnen niveau krijgt op de binnenruimtes, afscherpende bebouwing zoals ik al zei en dus ook de hubs op een goeie manier inzetten, zowel die in M1, langs het spoor, die geluid afschermend kan werken met een geluidsscherm ook erop, maar ook het verminderen van verkeer door middel van het hanteren van het STOMP principe. Dat heeft ook weer een vertaling gekregen in het bestemmingsplan, waarbij een aantal eisen zijn opgenomen om die kwaliteit ook te borgen in het plan. Minimale bouwhoogtes aan de randen van het bestemmingsplan, met name hier dus bij het park en ook hier Weeskinderendijk en de Laan der Verenigde Naties, zodat je zorgt dat die bebouwing eigenlijk afschermend werkt voor dat binnen niveau daar en dat ervoor zorgt dat op die ruimtes ook een lagere geluidsbelasting optreedt. Je houdt ook rekening met de fasering, dus je zorgt ervoor dat zoveel mogelijk de randen eerst bebouwd worden, waardoor ook de achterliggende bebouwing daarvan profiteert. Strengere eisen aan geluidluwe zijdes, maar ook maatregelen zoals stil asfalt en geluidsschermen die uiteraard aan bijdragen dat die kwaliteit gehaald wordt in het gebied.

De voorzitter: Dat wat betreft geluid. Mijnheer Den Hartog, daarna mevrouw Van Herwijnen en mijnheer Van de Kruijff.

De heer Den Hartog: Dank u, voorzitter. Er zijn veel geluidsbronnen, dat is duidelijk, en sommige haal je ook niet zomaar weg, dat spoor dat ligt er nu eenmaal, die snelweg ligt er nu eenmaal, maar bij 70 decibel, dat is best een flink geluid. Wat ik mij afvroeg: het maakt nogal uit of die 70 decibel buiten op straat is en wat is er dan te horen in een gebouw in een woning? Dat is één. En twee is: natuurlijk we hopen dat er een mooie zomer aankomt, wat zegt dat voor het geluidsniveau op het balkon in de tuin, de avonden, wanneer kleine kinderen moeten slapen en mensen rust willen? Dus is daar zo verschillend naar gekeken? Wat mag ik verwachten van die momenten ten opzichte van dat 70 decibel maximum.

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. De geluidsbelastingen die we net hebben besproken met elkaar, die worden berekend vanaf de gevel van het gebouw, dus op de gevel stond die 70 dB. Dat zegt dus nog niks over het binnen niveau van het appartement of van de woning zelf, die hebben een andere geluidsbelasting, wordt ook via weer een ander regime geregeld, moet je aan de eisen van het bouwbesluit ook voldoen dat je minimaal dat niveau hebt. Ten aanzien van de mooie zomer die u voorspelde, of die u wenste laat ik dan zo zeggen, daarvan geldt inderdaad dat we ook hebben gekeken, en dat is ook een stukje in de positionering van gebouwen, is dat je kijkt dat er voldoende geluidluwe ruimtes ook zijn. Dus dat bedoelen we niet zozeer alleen op gebouwniveau kijk je, maar je zorgt er ook voor dat in het gebied zelf, en daarom zie je ook aan die randen die bebouwing, is dat daar genoeg afscherming is dat in het gebied zelf het ook aangenaam is ook qua geluidsklimaat. Dus op die manier op verschillende niveaus wordt ernaar gekeken en dat geldt ook voor de balkons waar u het over heeft, ook daarvan wordt gekeken van welke niveaus worden daar gehaald.

Daar wordt bijvoorbeeld ook gekeken kan je dat niet veel meer doen aan de geluidluwe zijde en die geluidluwe zijde is dan eigenlijk de zijde aan de andere kant van de geluidsbron, zodat je inderdaad voor zorgt dat die afscherming, die door de bebouwing ontstaat, dat daar aan die balkon zijde dan een prettig klimaat, zodat je daar ook fijn kan verblijven.

De voorzitter: Helder, mijnheer Den Hartog, nog een vervolgvraag?

De heer Den Hartog: Het was zeer helder, maar ik heb toch een klein vervolgvraagje. Kunt u ook nog wat zeggen of er andere maximum normen zijn voor de nacht, want ik weet dat bijvoorbeeld er ook geluidsnormen bestaan voor kleine industrieterreinen, voor windmolens en dergelijke, die 's nachts lager liggen dan overdag. Zal dat hier ook zo gelden?

De voorzitter: Normen 's nachts, hoe zit dat daarmee?

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Zoals ik al zei net: de geluidsbelasting wordt gemeten op de gevels. Nogmaals, er is ook wet- en regelgeving voor binnen niveaus, maar daar wordt niet onderscheid in gemaakt van avond en nacht, tenminste niet voor de bronnen zoals het spoor en de weg et cetera. Voor industrie kan dat anders zijn.

De voorzitter: Dank u wel. Om de heer Den Hartog daar toch even een indruk te geven, de heer Kramer die kwam bij mij net boven de 70 decibel, u kwam aan de 60. Mevrouw Van Herwijnen.

Mevrouw Van Herwijnen: Dank u wel. Over het schuifje, we zitten nu met geluid op de minimale kwaliteit. Toen heeft u aangegeven: er zijn een aantal maatregelen die zijn vertaald in het bestemmingsplan. Verschuift dat schuifje dan naar rechts door die maatregelen of heeft het schuifje deze plek door die maatregelen?

De voorzitter: Kip, ei, zegt u het maar.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Die voorwaarden die zijn opgenomen in het bestemmingsplan, die zijn nodig om dit niveau te halen, om dit schuifje te halen.

De voorzitter: Genoeg mevrouw Van Herwijnen? Dan mag mijnheer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, ik heb wel een vraag die precies daarbij aansluit. Een van die bronmaatregelen die er staat, of twee eigenlijk, is afsluiting en sloop van de Brugweg en de laatste staat ook terugbrengen van de automobiliteit met tussen haakjes STOMP erachter. Nu is natuurlijk nogal wat te doen over die Brugweg en autoverkeer er wel of niet over. Stel dat het autoverkeer toch wel over die brug zou gaan, zoals onze Zwijndrechtse burens graag zouden zien tot op heden, zou het dan betekenen dat dat schuifje links door de kritieke grens van de minimale kwaliteit heen gaat?

De voorzitter: U maakt hem heel mooi technisch. Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Nee, het veranderen van de verkeersgeneratie, dus de wegen zoals die nu in beeld zijn gebracht en het concrete voorbeeld dus als de brug blijft, dan gaat daar verkeer overheen en dan zal die ook meegenomen worden in geluidsonderzoeken, maar dat zal er niet beter op worden, want die brug gaat rechtstreeks door het gebied heen. Dus dat heeft effect inderdaad op de geluidsbelasting.

De voorzitter: Duidelijk antwoord. Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Dank u wel, voorzitter. Even een hele snelle vraag en daarna kan ik mijn echte vraag stellen. Ik zie staan maximale cumulatieve geluidsbelasting van 70 decibel. Moet ik dat lezen als er mag maximaal 70 decibel worden ervaren of tegen dat huis aankomen?

De voorzitter: Wat wil het zeggen, cumulatieve geluidsbelasting 70 decibel?

De heer Kramer: Cumulatieve geluidsbelasting houdt in dat alle bronnen bij elkaar, dus spoor, snelweg, andere wegen, dat het geluid van die bronnen in totaal, dat dat maximaal 70 dB op de gevel mag zijn.

De voorzitter: Dat was de makkelijke, mijnheer Van der Spoel, nu de echte.

De heer Van der Spoel: Dan komt nu dus de echte vraag: een snelweg is gemiddeld 70 decibel las ik net, had ik snel opgezocht. Hoe kan het dan zijn dat alles bij elkaar maximaal 70 decibel mag zijn?

De voorzitter: Mijnheer Kramer, u heeft het antwoord ingefluisterd gekregen denk ik.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Nog even los van of dat zo is, die 70 dB gemiddeld op een snelweg, daarbij speelt ook nog mee dat wij geluidsschermen langs de A16 gaan plaatsen, dus dat heeft een bepaalde geluid afschermende werking. Dat heeft natuurlijk ook weer effect op wat die belasting is op de gevels, maar het is inderdaad zo dat als een bron heel overheersend is, zoals u in dit voorbeeld aangeeft de A16, als die al 70 dB is, dan kan het niet zo zijn dat die andere bronnen nog meer geluid geven, zodat die 70 dB wordt overschreden.

De heer Van der Spoel: Ik snap het niet.

De voorzitter: Nee, ik zie het aan u.

De heer Kramer: Alle bronnen gezamenlijk, dus bijvoorbeeld de Laan der Verenigde Naties, bijvoorbeeld de A16, het spoor, gezamenlijk hoeveel die geluid maken op een gevel van een woning, die mogen nooit meer dan 70 dB zijn. In dit concrete geval als u zegt: maar de snelweg is in dit geval al 70 dB, als dat al zo is, dan mag inderdaad het niet zo zijn dat door die andere bronnen er een hogere belasting is dan 70 dB. Daar is naar gerekend en dat blijkt uit deze variant dat niet het geval is, want dat staan we niet toe.

De voorzitter: Mijnheer Wringer.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. Dan toch nog even het geluid die bedrijven maken. Sommige hebben natuurlijk een vergunning die tot 300 meter buiten hun eigen poort lopen. Als daar gebouwd gaat worden, moeten die bedrijven dan uit Dordrecht of iets van dien aard?

De voorzitter: Hoe zit dat als er woningbouw komt binnen de grenzen waar ze geluid mogen maken? Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Zoals u al aangaf de vraag: welke geluidsruimte is er dan? Wij houden daar rekening mee en zullen er maatregelen getroffen moeten worden om de bronnen die daar langjarig blijven, dat we die dan ook zo af moeten schermen dat er geen hogere waarde van 70 dB op de gevel komt van de woningen.

De voorzitter: Mijnheer Wringer, volgende vraag.

De heer Wringer: Maar wie neemt die maatregelen? Zijn wij dat, of de projectontwikkelaars, of moeten de bedrijven maatregel nemen?

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Wij gaan ervan uit dat de maatregelen getroffen moeten worden in het programma. Zoals de heer Kramer net aangaf zullen wij dan in de omgeving, dus de buitenranden, zullen wij een hogere bebouwing hebben om ervoor te zorgen dat die binnenterreinen goed afgeschermd worden en daardoor zullen we ook in zowel fase één als in fase twee daar maatregelen voor moeten treffen.

De voorzitter: Duidelijk. Mijnheer Laban.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. We hebben te maken met geluid van het spoor, van de snelweg en van het water. Twintig jaar geleden maakte het spoor veel meer geluid dan tegenwoordig en dat geldt eigenlijk ook voor de snelweg. Is er in deze berekeningen rekening gehouden met eventuele vermindering van geluid op het spoor en de snelweg door de jaren heen?

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Nee, wij zijn uitgegaan van de huidige situatie, de huidige wetgeving die er op dit moment geldt.

De voorzitter: In de toekomst kijken is moeilijk, denk ik. Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, dank u wel. Als ik het goed begrijp is dat op basis van al deze maatregelen die we zojuist hebben gezien, dat dan op basis van de berekeningen 70 decibel geluidsbelasting aan de gevels ontstaat. Maar dat is dus op basis van al deze maatregelen die doorgaan. Ik heb dat niet goed begrepen. Graag toelichting.

De voorzitter: 70 decibel, komt die door al die maatregelen? Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Het is niet zo dat overal 70 dB op de gevel ontstaat. We hebben gezegd: er zijn een aantal plekken in het gebied, die heb ik ook in het begin van de presentatie benoemd, dit zijn aandachtsgebieden. Daarvan wordt een hogere geluidsbelasting gehaald en die hogere geluidsbelasting mag nooit meer zijn dan 70 dB van alle bronnen tezamen. Met dit ontwerp komt het dus ook nooit boven de 70 dB, want dat staan we niet toe.

De voorzitter: Dat is klare taal. Ik stel voor, rondkijkend, dat u naar uw vijfde blokje gaat.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Even kijken, het vijfde blokje over duurzaamheid. Ook hiervan hebben wij weer gekeken hoe dit onderwerp scoort. Daarvan hebben we een aantal uitzichtpunten genomen. Energieneutraliteit speelt daar een belangrijke rol bij, inzetten op duurzame energie en duurzaam gebouwde gebouwen en rekening houden ook met de duurzame mobiliteit, zoals we dat in STOMP hebben opgenomen. Daarvan scoort dan het onderwerp duurzaamheid, op de voorkeursvariant zien we dat op gebouwniveau we energie neutraliteit halen en op gebiedsniveau, met aansluiting op het warmtenet, kunnen we aan circa 48 procent van de energiebehoeften binnen het gebied opgewekt worden. Daarbij gaan we ook nog uit dat we circa vijftig woningen realiseren in het gebied op basis van bio-based, wat ook weer bijdraagt aan de score voor duurzaamheid in het gebied. Andere belangrijke element daarbij is hoe we omgaan met de daken in het gebied, waarvan we inzetten op 60 procent met zonnepanelen wordt gebruikt. Dat hangt ook weer eventjes af van de hoogte van het gebouw waarvoor je dat dak kan gebruiken. Lagere daken wil je ook in kunnen zetten voor daktuinen en bij hogere gebouwen wil je dus die mogelijkheid gebruik maken om daar zonnepanelen op te zetten. Daarvan is er ook weer een vertaling plaatsgevonden naar het bestemmingsplan toe. Hiervan hebben we BENG-normen opgenomen, die BENG-norm die zegt iets over de mate van energieneutraliteit van het gebouw, circulariteitseisen, MPG, dat is een afkorting die staat voor milieuprestatie van het gebouw en dat is eigenlijk een graadmeter voor de totale milieubelasting dat het gebouw kost om het te maken, en andere vertalingen die zijn gemaakt zijn oplaadmogelijkheden voor elektrische voertuigen en het inzetten dus van deze wijk aansluiten op het warmtenet. Dat eventjes ten aanzien van duurzaamheid. Ander onderwerp: stikstof. Hiervan hebben wij ook een beeld gebracht van wat nu het effect van het Maasterras is ten aanzien van het onderwerp stikstof. Bij stikstof wordt er met name gekeken naar de verkeersgeneratie, dus hoeveel verkeer levert een dergelijke wijk op en welk effect heeft dat op de uitstoot van stikstof. Daarbij wordt dan gekeken van wat dat effect van die stikstof is op de omliggende natuurgebieden. Spreekt voor zich dat daarvan de Biesbosch een van de belangrijkste is. Die score wordt bepaald aan de hand van een AERIUS-berekening. Die is gedaan, daarbij voldoen we aan die berekening, aan die maximale norm. Daarbij moet wel gezegd worden dat er nog een nieuwe berekening uitgevoerd moet worden.

Jaarlijks worden die AERIUS-berekeningen geactualiseerd door het Rijk en de laatste AERIUS-berekening die was voordat de OER was opgesteld, dus die wordt nog opgenomen en verwerkt als een van de uitwerkingen ook van het advies van de commissie MER. Nogmaals, duurzame mobiliteit speelt daar een belangrijke rol bij ook, hoe minder verkeer heeft zijn effect op die stikstof. Randvoorwaardelijk is ook wat we opnemen in de spelregels van het OER en een vertaling moet krijgen in het bestemmingsplan, dat elk vervolg besluit, elke vergunning, getoetst worden van voldoet het aan de stikstofuitstoot en het effect daarvan op de Natura 2000 gebieden. Dat eventjes ten aanzien van duurzaamheid en stikstof.

De voorzitter: Mevrouw Van Herwijnen zie ik als eerste en daarna de heer Noldus en ik zie het zo verder wel.

Mevrouw Van Herwijnen: Dank u wel. Over de duurzame energie: is netcongestie iets wat speelt of gaat spelen in deze ontwikkeling? Kan dat ook, omdat het speelt nu al en het gaat in de komende tijd alleen nog maar meer spelen, zou dat effect kunnen hebben op de ontwikkeling of de planning van deze wijk?

De voorzitter: Heeft netcongestie gevolgen voor de planning? Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Wij zijn ook vanuit het programmabureau in gesprek met de verschillende partijen die daar ook over gaan en met de inbreng van dit ontwerp bestemmingsplan zijn die partijen daarmee ook op de hoogte gesteld, maar wij zullen zeker nog in een vervolgtraject gaan kijken in welke samenstelling dit gebied ontwikkeld wordt en wat voor energievraagstuk daar naar voren komt. Dat geldt niet alleen voor de warmte en koude, maar ook voor energie.

De voorzitter: Duidelijk zo te zien. Mijnheer Noldus.

De heer Noldus: Voorzitter, dank u wel. Ik begreep dat er bio-based woningen gerealiseerd gaan worden. Weet niet of daar ook in dit stadium rekening gehouden met of dit extra kosten met zich meebrengt of dit uiteindelijk ook realiseerbaar is in de uitvoering over de levensduur van zo'n woning en wat dan ook het effect weer is op die omgevingseffectrapportage, mocht dat dus complexer zijn.

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Ten aanzien van de financiële uitvoerbaarheid, of tenminste de effecten van dit OER, net al wat volgens mij over gezegd dat daar in een latere fase zullen we u daarover verder informeren. Maar het is wel zo dat als deze bio-based woningen niet gerealiseerd worden, dat dat een effect heeft op het schuifje zoals dat gepresenteerd is ten aanzien van de duurzaamheid, dus dat zal dan aanzienlijk verslechteren.

De voorzitter: Vervolg vraag van mijnheer Noldus.

De heer Noldus: Het eerste deel van de vraag: is daar voor het opstellen van deze voorkeursvariant en het doorrekenen van de OER ook rekening gehouden met de kostencomponent die dat qua woningbouw met zich meebrengt?

De voorzitter: De kostencomponent, mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Heel kort antwoord: nee.

De voorzitter: Mijnheer Damen, heeft uw vraag hiermee te maken, anders dan zet ik ... Prima, stelt u maar.

De heer Damen: Is er in verband met mogelijke hoge kosten van milieumaatregelen een compensatieregeling mogelijk, dat je zegt: we realiseren iets niet in dit gebied, maar op een andere plek, om wat we niet realiseren in dit gebied te compenseren?

De voorzitter: Kan er elders gecompenseerd worden? Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Als ik een vraag terug mag stellen: bedoelt u dat programmatisch of ten aanzien van de milieueffecten compensatie?

De heer Damen: Vooral ten aanzien van de milieuaspecten.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Ten aanzien van compensatie, deze OER is opgesteld voor zowel fase één als fase twee, ook alle randvoorwaarden daarvan. Dus ten aanzien van beide fases, dus niet alleen de fase zoals die nu in het bestemmingsplan is opgenomen fase één, maar dus ook de andere fase, fase twee, zullen aan al deze eisen voldaan moeten worden, maar dat geldt voor het hele gebied. Juist.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Den Hartog.

De heer Den Hartog: Dank, voorzitter. Zo'n wijk bouw je uiteraard voor de toekomst, dan zijn er ook andere toekomst ontwikkelingen zoals die elektrificatie van ... Staat ook oplaadmogelijkheden van elektrische voertuigen. Ik kan me voorstellen dat wanneer het Maasterras eenmaal opgeleverd wordt, dat we al in een tijd leven dat er alleen nog maar elektrische voertuigen verkocht worden. Wordt er meegenomen een aantal slimmigheden, we hebben het wel eens eerder gehad over oplaadpunten, dat er een tekort is in de gemeente. We hebben geopperd: je zou dat met lantaarnpalen kunnen doen, alleen de bestaande lantaarnpalen vervangen is nogal kostbaar, maar juist in een nieuw project wordt dat meegenomen dat je lantaarnpalen zet die meteen oplaadpunt zijn.

De voorzitter: Worden er slimmigheidjes toegepast in het Maasterras. Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Dat proberen we zoveel mogelijk te doen. Ten aanzien van de toekomst en hoe we daarmee omgaan zou ik ook aandacht willen vragen voor een monitoring die ook is opgenomen in het OER, dus wij toetsen nu op basis van huidige wetten, regelgeving en kennis en inzichten van hoe we er voorstaan. Daar zijn de schuifjes een uitkomst van.

Ten aanzien van de toekomst geldt ook dat als u besluit om het bestemmingsplan vast te stellen met deze OER erbij, dat wij ook tweejaarlijks of jaarlijks, moeten we met elkaar over in gesprek, dit plan monitoren en dan kunnen ook elke keer in beeld brengen van wat de effecten zijn en kunnen ook dit soort slimmigheden of toekomstige scenario's daar ook in meegenomen worden.

De voorzitter: Ik kijk rond. Mijnheer Laban.

De heer Laban: Dank u wel, voorzitter. Er staat hier in de presentatie, en ik heb dat als zodanig niet terug kunnen vinden in het ontwerp bestemmingsplan, maar er staat duurzaam gebouwde gebouwen. Wat bedoelt u precies met duurzaam gebouwde gebouwen? Is dat met een bouwspoor of hoe zit dat?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Het heeft met name te maken met de materialisatie van de gebouwen en dat was eigenlijk het belangrijkste inderdaad, om daar te kijken van naar wat voor materialen gebruik je en is dat ook duurzaam, dus hout, bio-based et cetera.

De voorzitter: Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, dat zou ook inderdaad mijn vraag zijn geweest. Aanvullend daarop: ik weet dat u marktconsultatie doet op dit moment en ik neem aan dat u ook in dit kader dit als voorstel richting de markt heeft gedaan. Zijn zij in staat om duurzame gebouw ook neer te zetten, volgens de normen die u heeft voorgelegd?

De voorzitter: Kan er duurzaam gebouwd worden?

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Ik wil niet te veel weggeven, want anders mogen wij hier op dinsdagavond niet meer zitten, dus dat komt nog later terug een keer in een sessie, maar dit soort onderwerpen komen wel terug in die consultatie. Programmering, maar ook type woningen en duurzaam bouwen. Dat hoor je wel terug van partijen dat ze daar niet van terugschrikken. Uiteindelijke uitwerking moeten we natuurlijk met elkaar bepalen, want ook dat heeft weer een kostenplaatje et cetera, maar op voorhand wordt daar niet van teruggeschrokken.

De voorzitter: Voldoende voor dit moment. Wij kunnen denk ik naar het laatste blokje, als ik goed geteld heb.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Het laatste blokje willen we u meenemen over het aspect van klimaat en dan met name ook het aspect van water daarin. Hier zijn de verschillende blokken die we met elkaar willen bespreken daarin. Wat ik zei: met name de watercomponent en het verhaal van de hittestress wil ik u in meenemen en met name de scores die we daarin hebben behaald. Voor waterveiligheid wordt nagenoeg optimale kwaliteit gerealiseerd. Dat heeft met name mee te maken van dat we rekening houden met de waterkering in het gebied en ook de bebouwing die daar niet toestaan.

Het ophogen van gebouwen en het buitendijks realiseren en de toegang in buitendijkse bebouwing voor zorgen dat het hoger gelegen is. Dan wordt er ook gekeken: hoe zou je dat nu nog kunnen optimaliseren? Daarbij met name aandacht van de inrichting van de schuillocatie. Dat is de opgave die er is vanuit het maasterras, om het gebied op te hogen en daarvoor te zorgen dat stel dat er een keer hoogwater is, en daar zijn ook kansberekeningen voor gedaan, dat je ervoor zorgt dat het gebied wat hoger gelegen is. Dat doe je dus niet alleen door middel van de ophoging, maar dan kijk je ook naar de bebouwing die daar aanwezig is en of die toegankelijk is voor anderen daarin. Daaruit bepaalt ook de score. Grondwater wordt ook meegenomen ten aanzien van de OER en het aspect van de kwaliteit, beoordeling daarop. Daarmee is met name van belang dat er groen wordt gerealiseerd in het gebied, met name in het park, en ook de inrichting van dat groen en de grond die je daarvoor gebruikt, dat bepaalt ook de infiltratie, waardoor ook bij grotere hoosbuien dus ook dat opgevangen kan worden in het gebied. Net al wat over gezegd, infiltratie mogelijkheden en hoe dat in de jaarlijkse cyclus opgenomen kan worden. Daarbij kijk je dus ook naar het ontwerp en de inrichting. Bovendien is voor dit onderwerp ook nog gekeken naar de bodemzetting en is de bodemdaling in het gebied en daarvan wordt ook gezegd: in een latere fase moet je daar nog verder onderzoek ook naar doen. Hittestress, met het toevoegen van bebouwing in het gebied, meer beton, meer materialen, moet je ook met elkaar bepalen van wat doet dat nu voor een gebied? Dan dus met name de verhouding groen blauw, dus het groen van een park in richten, maar ook de mate van water in het gebied. Hoe zit die verhouding? Daarvan hebben we de eis meegekregen dat we minimaal 30 procent daarvan moeten halen. Dat halen we ook in de ontwikkelvelden, daarom ook die optimale kwaliteit die we scoren. Hier is dan zo'n uitsnede van hoe dat er nu uit ziet, die hittestress, waarbij dan hoe roder het gebied eigenlijk, hoe meer warmte in het gebied is, hoe meer kans op hittestress er kan ontstaan. Hoe kan je dat nu verhogen, die percentage van hittestress? Dat zorgt ervoor dat het percentage oppervlakte groen blauw toeneemt. Dat kun je doen door bijvoorbeeld meer schaduw te creëren in het gebied, maar ook de langzame verkeersroutes of speelruimte of wat dan ook, ervoor zorgt dat die meer schaduwrijk zijn. Daarmee moet je natuurlijk kijken naar je ontwerp. Hoe is je opzet van bebouwing ten opzichte van groen, maar ook ten aanzien van de bezonning, zodat je ervoor zorgt dat ook in die binnenruimte er voldoende schaduwrijke omgeving is, prettig verblijf is, met een goeie temperatuur. Dat ten aanzien van klimaat. Daarnaast ook nog duurzame energie en circulariteit. Net al wat over gezegd, minimale kwaliteit op basis van energieneutraal, omdat op gebouwniveau dit wordt gehaald, niet op gebiedsniveau. Dat heeft ermee te maken als je het op gebiedsniveau wil halen, je eigenlijk ook alle energie neutraal moet krijgen die bijvoorbeeld wordt verbruikt, dus ook wat mensen stoken in het gebied, als je de magnetron aanzet, ook al die energie zou je dan moeten kunnen compenseren. Dat haal je nu niet, maar op gebouwniveau kan je het wel halen. Vandaar die scores. Dat gaan we verder uitwerken in die energiestrategie die ook opgenomen is in het bestemmingsplan, waarbij we de ambitie houden om een energie neutrale wijk te krijgen. Laatste onderwerp: circulariteit. Dat is de mate van hoe je bestaande materialen terug laat komen in het gebied en hoe je daarop scoort. Daarvan ook weer aandacht voor de bio-based woningen, die we minimaal vijftig daarvan gaan realiseren in het gebied, om ook de goeie scores daarvan te halen.

Dan zie je ook dat naar de bestaande bebouwing in het gebied, dat die beperkt is om die materialisering die er nu zit om die terug te laten komen. Hogere scores kan je krijgen door eisen te stellen aan het materiaalgebruik, dus duurzame gebouwen neer te zetten en het hergebruik van aanwezige materialen stimuleren. Dat was het laatste blok.

De voorzitter: Ik zie vier mensen. Ik begin bij mijnheer Den Hartog.

De heer Den Hartog: Dank u. Ik had zo nog eens een vraag over duurzame energie, maar eerst bij de opening die waarbij je vier schuifjes tegelijk hebt, daar staan vier onderwerpen en degene waarbij het schuifje het minst gunstig uitkomt, wordt vervolgens niet behandeld. Want na waterveiligheid gaan we naar grondwater en bodemzetting, dus ik vroeg me af waarom die niet in de presentatie zat. Daar zou ik graag iets over willen horen. Mijn tweede vraag gaat dus over de duurzame energie, waarvan wordt gesteld van op gebiedsniveau kan dat niet gehaald worden. Oké, dat is wellicht zo. Maar wordt er wel gestreefd naar zoveel mogelijkheden? Er wordt gedacht aan schaduwplekken, die kan je ook weer bijvoorbeeld combineren denk aan bushokjes of wat schaduw op waar dan ook met weer een zonnepaneel erop. Het zou kunnen zijn huizen met een standaard windwokkel, een Dordts product, verticale zonnepanelen enzovoort. Oftewel wat wordt gedaan, ook al kan je het niet halen, om daar zo dicht mogelijk daarbij te komen?

De voorzitter: Ik zou zeggen begin met de laatste vraag over het energieneutraal op gebiedsniveau.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Ten aanzien van inderdaad het optimaliseren van maatregelen, zoals ik dat maar even vertaal naar uw vraag, wordt inderdaad gekeken van zou je niet wat meer kunnen doen met groene gevels, groene daken uiteraard en inderdaad dan ook het creëren van meer schaduw. Maar dat is dan met name op buiten niveau, dus dat je zorgt dat het niveau op de pleinen, op straten, dat daar ook genoeg schaduwrijke omgeving is. Dus er wordt wel degelijk naar gekeken of de optimalisaties inderdaad mogelijk zijn. De eerste vraag ging volgens mij over het schuifje dat we niet hadden laten zien. Ik heb geprobeerd om dat terug te laten komen in de andere onderwerpen over water en dat het schuifje niet zichtbaar was wil niet zeggen dat ik het niet heb willen bespreken, maar mogelijk dat het dan minder goed terug is gekomen. We proberen om water met al die schuifjes te bespreken.

De voorzitter: Mijnheer Den Hartog.

De heer Den Hartog: Oké, dat begrijp ik. Toch heb ik dat dan niet zo enorm terug gehoord als ik aan waterkwaliteit denk, er stroomt een riviertje langs en we hebben hier ook een fabriek die wel eens wat PFAS-stoffen enzovoort loodst, dus misschien dat u daar toch nog iets over kan zeggen.

De voorzitter: Kan er nog iets over de waterkwaliteit gezegd worden?

De heer Kramer: Ik heb proberen met deze sheet dat toe te lichten hoe wij met de waterkwaliteit omgaan. Weliswaar gaat dat ook heel erg over het grondwater, maar wordt er volgens mij ook wel wat gezegd over hoe we met bredere aspecten omgaan dan alleen het grondwater. Maar als u zegt: ik heb daar nog vragen over of ik heb specifieke zaken die ik nu mis, stel ze vooral, dan gaan we die technisch beantwoorden, want dat is geen ...

De voorzitter: Mijnheer Den Hartog noteert ze. Ik dacht dat ik mijnheer Damen gezien had.

De heer Damen: Wat ik niet zo goed begrijp is dat gebouwen allemaal energieneutraal kunnen worden, maar dat het gebied dan niet energieneutraal kan worden. Maar waar lekt dan de energie weg?

De voorzitter: Waar blijft de energie?

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Er zit een verschil tussen het bouwen van een energieneutraal gebouw en het gebruik van een energieneutraal gebouw. Het gebruik hebben wij hier niet meegenomen, want daar komen wij niet aan de 100 procent energieneutraliteit, dus dat is het gebruik van de gebouwen en de omgeving die daar op het Maasterras plaatsvindt.

De voorzitter: Dat was een helder antwoord. Mijnheer Safranti, die dacht ik dat nog een vraag had.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter. Inderdaad, ik had meer over de bodemsanering, maar komt hij nog ter sprake of kunnen we het hier vragen?

De heer Kramer: Vragen staat vrij, u kunt het vragen.

De heer Safranti: Ik was eigenlijk benieuwd, omdat we natuurlijk over een gebied hebben waar dus heel veel industrie ook heeft gezeten, hoe dat nu er voorstaat en hoe dat straks aangepakt gaat worden.

De voorzitter: Wat gaat er gebeuren met de bodem?

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Nee, het klopt dat van oudsher, zoals van heel veel jaren terug, meer dan honderden jaren terug, dit altijd industrie is geweest dit gebied of heel veel industrie aanwezig is geweest. Dat heeft ook zijn effect inderdaad op de kwaliteit van de bodem, die is ook verontreinigd. Daarbij wordt elke keer naar maatwerk gekeken van welke kavels of welke gebieden ga je saneren, maar er is ook naar de mogelijkheid gekeken om het gebied op te hogen en daarmee doe je het zo aanzienlijk ophogen, het gebied, dat je niet die sanering hoeft aan te pakken of op een andere manier. Dus daar wordt echt naar maatwerk gekeken, hoe we daarmee omgaan, maar het klopt inderdaad dat die bodem grotendeels verontreinigd is in het gebied, met name waar de industrie vroeger heeft gestaan.

De voorzitter: Mijnheer Portier, zag ik daarnet dat u ook een vraag had?

De heer Portier: Ja, maar die is al deels beantwoord. Wat mij nog steeds niet helemaal duidelijk is over die gebouwen en die gebied energieneutraliteit, maar goed.

De voorzitter: Dat wordt misschien later nog helder. Ik kijk rond. Laban, mijnheer Laban.

De heer Laban: Dank, voorzitter. Als ik goed begrijp uit de stukken dan gaan in de buitendijkse gebieden gebouwen functioneren als een soort veiligheid wanneer er hoogwater is, maar ik zou me toch best wel een beetje opgesloten voelen in zo'n gebouw als je daar rond omheen water ziet en hoe veilig is dan zo'n gebouw?

De voorzitter: Mijnheer Buitenhek, heeft mijnheer Laban het goed begrepen?

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. We hebben meerdere zaken spelen hier. Het is inderdaad zo dat het een shelter locatie moet zijn, dus echt een vluchtlocatie voor de rest van Dordt, of in ieder geval een groot gedeelte van Dordt, om daarnaartoe te komen. Dat doe je enerzijds om het gebied op te hogen, dus dat is echt een aantal meters toe te voegen aan het gebied, circa twee meter wordt er nu aan gedacht, maar ook dat je kijkt dat de gebouwen die daar staan en die dus verhoogd zijn, dat je ervoor zorgt dat als er een dergelijke ramp gebeurt dat je die toegankelijk maakt naar hogere verdiepingen toe, zodat mensen daar kunnen schuilen. Dus toegang daartoe geeft of wat dan ook, wat ervoor zorgt dat grotere groepen mensen ook die gebouwen in kunnen gaan als dat water zo hoog komt, dat ze daar veilig zijn, dat is het idee daarachter.

De voorzitter: De heer Safranti en daarna de heer Portier en dan de heer Stolk. Of u had een vervolgvraag? Dat mag ook.

De heer Laban: In hoeverre zijn die gebouwen dan veilig? Want er komen dus heel veel mensen op hogere verdieping in die gebouwen, meer mensen dan er normaal wonen, dat moet nog wel extra voorwaarden scheppen aan het gebouw zelf.

De voorzitter: Extra stevig gebouw om al die mensen te dragen. Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Inderdaad, daar moet in de constructie goed naar gekeken worden, zodat hij inderdaad kunnen volstaan. Daar wordt ook aantallen aan bepaald, dus daar moet u aan denken is dat niet hele grote groep in één keer daar in dat gebouw kunnen, maar dat op een aantal inwoners zoveel mensen dan toegelaten worden tot het gebouw, zodat daar ook extra schuilvoorzieningen worden toegelaten.

De voorzitter: Mijnheer Safranti.

De heer Safranti: Dank u wel, voorzitter. Even toch een aanvullende vraag naar aanleiding van de vraag die ik net had gesteld over bodemsanering. Mijn buurman attendeerde me terecht daarop: stel je voor dat we straks gaan heien palen onder de grond. Ook al gaan we hem ophogen, dat gaat toch effect krijgen. Is daarover nagedacht?

De voorzitter: We gaan toch de grond in, ook al leggen we er een laag op. Mijnheer Buitenhek.

De heer Buitenhek: We kijken in deze fase, want u doelt volgens mij op andere bouwzaken die nu in Dordrecht spelen, die maatregelen die moeten daar ook getroffen worden, in deze fase kijken wij nu alleen naar de doelstellingen die u ons meegegeven heeft, maar wij zijn nog niet zover dat wij hier operationeel aan het kijken zijn of we gaan heien of schroeven of andere faciliteiten van funding erdoorheen, dus ...

De voorzitter: Mijnheer Safranti, duidelijk?

De heer Safranti: Dat is duidelijk en wij stellen deze vraag niet voor niets natuurlijk, dus we gaan er wel vanuit dat u dit allemaal meeneemt straks.

De voorzitter: Vast en zeker. Mijnheer Stolk is daarmee uw vraag ook beantwoord, want u heeft uw buurman wat ingefluisterd? Dat is heel handig, doe het vooral vaker. Mijnheer Portier.

De heer Portier: Voorzitter, ik begrijp dat vijftig bio-based woningen een belangrijk aandeel hebben in de duurzaamheid, maar het gaat om tussen één op de veertig en één op de zestig van de woningen die gerealiseerd worden. Hoe kunnen die vijftig woningen daar zo'n groot effect op hebben of zo'n belangrijk aandeel aan uitmaken?

De voorzitter: Is het een druppel op de gloeiende plaat of heeft het wel degelijk effect?

De heer Kramer: Het is onderdeel van een aantal aspecten van duurzaamheid en deze scoort heel goed als je dat meeneemt, dat is bepaald vanuit die kaders die we mee hebben gekregen in het OER. Daar kunt u zelf wegen, maar zo is hij getoetst.

De voorzitter: Goed. Ik denk dat de heer Portier niet helemaal bevredigd is, maar u zult er even mee moeten doen. Mevrouw Van Herwijnen. Het is ook een lastige.

Mevrouw Van Herwijnen: Dank u wel. Ik blijf ook een beetje hangen op dat gebouwniveau en dat gebiedsniveau. Dus op gebouwniveau, het gebruik, kunnen we in principe aardig richting energieneutraal. Maar nu is er ook gesteld: er wordt duurzaam gebouwd. Heeft dat duurzaam bouwen dan niet ook één op één effect op dat energieneutraal bouwen, dus waar we dus zo slecht scoren in dit gedeelte?

De voorzitter: Het bouwen zou toch een positief effect op de rest moeten hebben?

De heer Buitenhek: Ja, dat klopt. Dank je wel, voorzitter. Waar we nu naar gekeken hebben wat wij vanuit de doelstelling meenemen, is dat we op gebouwniveau het maximale eruit halen om het energieneutraal te maken. Alleen het gebruik van het gebouw is niet hetzelfde als het gebouw zelf.

Dus waar wij naar kijken, wij hebben geconstateerd dat wij niet het gebruik van het gebouw voor 100 procent kunnen compenseren om energieneutraal te worden en daarom is er een splitsing gemaakt tussen op gebouwniveau een gebouw bouwen, dat kan 100 procent energieneutraal, maar het gebruik daarvan kunnen we dat in deze situatie niet voor elkaar krijgen en dat komt omdat wij veel hoogbouw moeten toepassen en daardoor weinig ruimte is om extra energieopwekking te organiseren.

De voorzitter: Duidelijk, mevrouw Van Herwijnen?

Mevrouw Van Herwijnen: Dus voor de goede orde, het gaat dus om de energiebehoefte voor het gebruik van die bebouwing en die kan dus niet voor een groot gedeelte duurzaam worden opgewekt, ondanks dat we waarschijnlijk met een warmtenet zitten?

De voorzitter: Niet voor 100 procent, zegt u het maar.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Dat klopt, wat u zegt.

De voorzitter: Dus niet voor 100 procent. Goed. Ik kijk rond, ik zie geen vingers meer. Dan heb ik ook nog twee vragen. De eerste vraag: heeft de commissie nu een goed beeld gekregen bij de thema's die we vanavond behandeld hebben, dus externe veiligheid, milieu, duurzaamheid en klimaat? Hoe die zijn verwerkt in het ontstemd ontwerp bestemmingsplan. Ik zie alleen maar geknik, dat is niet hetzelfde als knikkebollen. Mijnheer Damen.

De heer Damen: Voorzitter, we kunnen al die onderwerpen één voor één behandelen en kijken of we voldoende informatie hebben, maar op een gegeven moment komen een aantal verschillende terreinen bij elkaar en dan raken dingen verknoopt en dan wordt het ingewikkeld. Dus op zich over het onderwerp heb ik wel voldoende informatie, maar hoe dat inwerkt op andere zaken en hoe dat dan samen leidt tot het ontwerp bestemmingsplan ...

De voorzitter: Dat komt te zijner tijd, ik denk dat u daar helemaal gelijk in heeft, dat is wel ingewikkeld. Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, voor nu wel, zou ik zeggen, genoeg informatie. Maar misschien komen we daar straks nog wel over te spreken, maar ik heb toch wel naar aanleiding van de milieueffectrapportage wat we hebben gekregen en in relatie tot de omgevingsveiligheid toch wel wat vragen.

De voorzitter: Komt straks aan de orde. Mijnheer Portier.

De heer Portier: Voorzitter, aan de ene kant is het voor nu even genoeg, er is nog een vraag over de industrie aan de overkant, waar we nog een antwoord op krijg, maar ik denk dat er nog een aantal onduidelijkheden zijn die misschien met technische vragen schriftelijk beantwoord kunnen worden.

De voorzitter: Dat laatste zeker, de heer Den Hartog heeft dat net ook al te horen gekregen, je mag natuurlijk altijd nog schriftelijk vragen stellen als iets nog niet helemaal helder is. Misschien dat de heer Van der Spoel over het geluid ook nog steeds niet helemaal begrijpt, maar ... Goed, het tweede, dat is iets heel anders. Heeft de commissie, net als bij wat we bij wonen en mobiliteit gehad hebben, behoefte aan een consultatie over externe veiligheid, milieu, duurzaamheid en klimaat en het adviesrapport van de commissie voor de MER wat bij de stukken zat. Dat staat namelijk niet op de rol, maar als u erom vraagt, kan het wel. Ik maak daar wel de volgende opmerking bij: de speelruimte is natuurlijk door allerlei wettelijke maatregelen heel beperkt. Stel dat GroenLinks zou zeggen, ik noem maar een voorbeeld: een onsje meer stikstof mag wat ons betreft wel. Dat gaat dan niet door, want daar zijn gewoon bovengrenzen. Dus als u een consultatie wil kan het, maar wees van tevoren ervan overtuigd dat er niet zo heel veel te halen valt. Ik zie niet heel veel verlangens. Wel? De heer Gündogdu heeft wel een verlangen.

De heer Gündogdu: Voorzitter, graag zelfs. Want consultatie betekent dat we ook wat punten mee kunnen geven richting het college en ik zou juist in het kader van de omgevingsveiligheid zeker wel wat aandachtspunten willen meegeven.

De voorzitter: Ik zou nog een tweede kanttekening kunnen maken, niet dat ik wil gaan blokkeren, maar ook er zijn natuurlijk in het ontwerp bestemmingsplan nog een aantal onzekerheden, waar al een aantal keren naar verwezen is doordat mensen vragen wilden stellen over onderwerpen waar we het nu niet over hebben, maar die onzekerheden zijn er natuurlijk nog wel, dus we weten nog niet alles. Maar u zegt: toch maar een consultatie. Wie valt de heer Gündogdu bij?

De heer ... (VSP): Ik sluit me daarbij aan, VSP.

De voorzitter: Dat is twee.

Mevrouw ...: Wij sluiten ons ook erbij aan.

De voorzitter: Ik zie er al een stuk of vijf. Mijnheer Van der Kruijff ook?

De heer Van der Kruijff: Ik wou net zeggen dat ik er geen behoefte aan heb, voorzitter, om eens een ander geluid te laten horen.

De voorzitter: Geen behoefte? Prima, dat mag ook, een tegengeluid.

De heer Van der Kruijff: Ook even beargumenteert, ik denk dat dat een vrij technisch geluid is en dat het ook goed onderbouwd is en dat we er ooit nog beeldvormende en oordeelsvormend ook gewoon in het najaar over kunnen gaan praten en ik niet denk dat we nu halverwege veel kunnen gaan bijsturen hierop.

De voorzitter: Dat laatste probeer ik ook aan te geven, maar evengoed als de behoefte er vrij breed is, zijn we niet te beroerd om hem in te plannen. Alleen wees u ervan bewust A, wat ik gezegd heb, heel veel ruimte is er niet en B, wat de heer Van der Kruijff zei, later krijgen we hier natuurlijk ook wel gelegenheid voor. Mevrouw Van Herwijnen, u wilt nog wat toevoegen?

Mevrouw Van Herwijnen: Er zijn natuurlijk een aantal dingen die zijn gewoon wettelijk bepaald, maar er zijn ook een aantal dingen die het zijn gewoon keuzes ook die gemaakt zijn en ik denk dat we over die keuzes die gemaakt zijn wel wat consultatie kunnen geven.

De voorzitter: En dan wilt u daar wat meegeven. Mijnheer De Boer. Ik heb er vier, moeten we een meerderheid halen? Want die is er niet. Gaan we inplannen? Mijnheer Laban.

De heer Laban: Misschien is beter dat alle fracties zich uitspreken en ik wil me graag aansluiten bij de woorden van de heer van der Kruijff, dat er geen behoefte aan is.

De voorzitter: Dan ga ik nog een keer heel helder vragen van vinger omhoog als u zegt: ik wil graag wel een consultatie. Dan hebben we in ieder geval een beetje een idee. Het zijn vier fracties.

De heer ...: Ik vind dat het moet kunnen. Als zoveel fracties het willen, dan moet het gewoon kunnen.

De voorzitter: Dan denk ik ...

De heer ...: Als daar geen bezwaren tegen zijn.

De voorzitter: Nee en de heer Van der Kruijff hoeft niet te komen natuurlijk, als hij het niet zinvol vindt. Of het veel toegevoegde waarde heeft zal dan blijken.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, toch even een punt van orde. We hebben met elkaar afgesproken dat voor beeldvormende en consulterende dingen je de meerderheid van de fracties nodig hebben en die hebben we niet. Dus als we daarmee de hand gaan lichten heb ik ook nog wat onderwerpen die ik wil agenderen.

De voorzitter: Mijnheer Safranti.

De heer Safranti: Ik sluit me echt aan bij de heer Van der Kruijff.

De heer Portier: Qua procedure, ondanks dat het dan in mijn eigen nadeel werkt, sluit ik me aan bij de heer Van der Kruijff. Wij hebben inderdaad afgesproken dat er een meerderheid moet zijn voor een ...

De voorzitter: Bij het vooroverleg juist het idee van laten we het deze keer niet al te formeel doen, maar goed als nu de meerderheid van de vergadering het wel formeel wil doen, de vergadering beslist uiteindelijk, dan denk ik dat we toch moeten besluiten om het niet te doen. Waarbij het iedereen vrij staat altijd om schriftelijk tips mee te geven, denk ik, dat kan wel. Helder zo? Dan is dat besloten en sluit ik deze sessie en gaan we om negen uur verder met de volgende sessie.

2. Stadsas: Ontwerp bestemmingsplan Maasterras - Thema Mobiliteit (consultatie)

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

Aanwezig:

Dhr. Bootsman (GroenLinks)
Dhr. Buitenhek (Programmadirecteur Stadsas)
Dhr. Damen (PvdA)
Dhr. Gündogdu (Op Ons Eiland)
Mevr. De Heer (Forum voor Democratie)
Dhr. Den Hartog (GroenLinks)
Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)
Mevr. Jager (Beter voor Dordt)
Mevr. Kamphuis (SP)
Mevr. Koene (Gewoon Dordt)
Dhr. Van der Kruijff (CDA)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Dhr. Laban (CU/SGP)
Dhr. Noldus (VVD)
Dhr. Portier (SP)
Dhr. Stolk (VSP)
Dhr. De Vries (VSP)
Dhr. Wringer (Beter Voor Dordt)

Portefeuillehouders: wethouder M. Burggraaf, wethouder H. van der Linden

De voorzitter: Is de stoelendans bijna klaar? Dan kunnen we gaan beginnen. Fijn, mijnheer Gündogdu, dat u zo flexibel bent. Wederom op het programma de Stadsas, het ontwerp bestemmingsplan Maasterras, thema mobiliteit. Wij gaan krijgen een consultatie. Ik heet allereerst welkom de raads- en commissieleden, ook in het bijzonder wethouder Burggraaf en wethouder Van der Linden, waarbij ik nu alvast aankondig dat wethouder Van der Linden zo meteen ook wel weer eventjes naar zaal 1 gaat, want daar is ook een belangrijk onderwerp waar hij bij moet zijn. Welkom, ook de mensen achter mij en de kijkers thuis.

We gaan gewoon weer het voorstelling rondje doen, want er zitten ook niet dezelfde mensen als daarnet. Wethouder Burggraaf, ik ga met u beginnen, dus rechtsom.

De heer Burggraaf: Maarten Burggraaf, wethouder.

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

De heer Buitenhek: Ronald Buitenhek, programmadirecteur Stadsas.

Mevrouw Jager: Ineke Jager, Beter Voor Dordt.

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

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

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

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

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

Mevrouw Koene: Irene Koene, Gewoon Dordt.

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op ons Eiland.

De heer Stolk: Leo Stolk, VSP Dordrecht.

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

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

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks.

De heer Portier: Ronald Portier, SP.

Mevrouw Kamphuis: Meta Kamphuis, SP.

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

De heer Noldus: Robin Noldus, Dordtse VVD.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

De voorzitter: En mijn naam is Leen Struijk en ik ben vanavond uw voorzitter. Toelichting waarom hebben we deze vergadering? Op 26 maart vond over het thema mobiliteit een technische sessie plaats, waarbij onder andere het ging over de parkeernorm, de aanlanding van de stadsbrug en de tunnel naar de hoge Bakstraat. De

consultatie van vanavond die is bedoeld om het college vrijblijvend dingen mee te geven, is dus niet een verlanglijstje waarvan u gegarandeerd weet dat u het krijgt. Het college kan dit vervolgens meenemen richting zienswijzennota en het definitieve bestemmingsplan. De consultatie van vanavond is geen oordeelsvorming. U zou dus zelfs iets mogen meegeven waarvan u zelf niet eens per se wil dat het gaat gebeuren. Het mag. De oordeelsvorming over het bestemmingsplan als geheel vindt pas na de zomer plaats als alle beeldvormende sessies zijn geweest, en daar is in de vorige vergadering al op gedoeld, dat wordt heel spannend want dan komt alles bij elkaar, als het college het definitieve bestemmingsplan ter vaststelling aan de Raad heeft voorgelegd. De vorige consultatie over het woningbouwprogramma, volgens mij ging dat best wel goed, behalve dan dat de wethouder gemist werd, maar daar kon hij ook niks aan doen. Daarom hebben we er deze keer twee. Anderhalf, vooruit, we zeggen niet wie die half is. Ik ga er eigenlijk van uit dat elke fractie wel iets wil zeggen en ik ga gewoon deze keer eens achteraan beginnen. Mevrouw Koene, heeft u iets om mee te geven en u mag natuurlijk nee zeggen.

Mevrouw Koene: Misschien heb ik wel wat om mee te geven, maar dat moment dat bepaal ik graag zelf.

De voorzitter: Prima. Mijnheer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, dank u wel. Net als de vorige keer wilde ik niet het bestemmingsplan zelf al gaan beoordelen op mobiliteit en dergelijke, het ligt er en we gaan ooit het antwoord op de zienswijze zien en dan gaan we het allemaal wel beeldvormend en oordeelsvormend nog eens bespreken. Nu gaandeweg het proces hebben we er wel wat opmerking bij en dat is met name omdat we zien dat natuurlijk rondom een aantal vraagstukken al wat vraagtekens reizen hier en daar of dat allemaal haalbaar is, zonder nu al de handdoek in de ring te gooien, maar toch je hoeft die geluiden ook niet te negeren. Dan zouden wij het wel prettig vinden als op die aspecten, waarover echt discussies is, als wij dan de stukken vanuit het college krijgen aangeboden als Raad, ook eventueel alternatieven te horen van: als dat dan zo'n groot vraagstuk is, zijn er dan ook alternatieve oplossingen en wat zijn daar dan de consequenties van? Behalve dat we alleen maar een antwoord op een zienswijze krijgen. Dat zou bijvoorbeeld kunnen gelden voor de stadsbrug wel of niet autoluw, is dat haalbaar? Het antwoord weten we nog niet, maar stel dat dat niet zo is, waar zouden we dan uit kunnen kiezen, wat zijn andere scenario's? Hoef ik nu geen antwoord op, maar daar zouden we wel graag bij de bespreking te zijner tijd handvatten voor mee willen krijgen, zodat dat wat richting krijgt. De effecten ook op het totaalplan, bijvoorbeeld verkeer, geluid, luchtkwaliteit et cetera. Hetzelfde geldt voor hier en daar wat de infrastructuur. We weten dat er een hoop zienswijze zijn, ook vanuit de bewoners vanuit de Weeskinderendijk, die graag in hun huis willen blijven wonen. Stel dat die huizen nu zouden blijven staan, wat is dan het alternatief? Moet dan de busbaan alleen maar anders of moeten als er geen doorbraak is ... We hebben er ooit wel een technisch verhaal over gehad, maar mochten we ooit over moeten besluiten, willen wij toch graag de consequenties en alternatieve oplossingen weten. Als laatste, voorzitter, geldt dat ook voor de parkeernorm.

We snappen dat het een hele belangrijke draaiknop is om het allemaal haalbaar te halen binnen de ambities die we gesteld hebben, maar ook daar horen we natuurlijk heel veel zorgen over. Wat zou het nu bijvoorbeeld betekenen als je die parkeernorm wat hoger stelt voor de financiën of voor het aantal woningen of voor het groen? Hoeven we nu geen antwoord op, maar het zal wel helpen als we dat krijgen te zijner tijd bij de bespreking in het najaar. Dat voor nu.

De voorzitter: Denk dat dit duidelijk is. De behoefte aan welke alternatieven zijn er als bepaalde discutabele maatregelen, ik noem ze maar eventjes zo, niet door kunnen gaan om wat voor reden dan ook. Het antwoord hoeft vanavond niet gegeven worden, maar graag wil CDA daar een keer over spreken. Mevrouw Van Herwijnen.

Mevrouw Van Herwijnen: Dank u wel. Er zijn best wel wat mobiliteits- en verkeersmaatregelen waar we ons als Partij voor de Dieren best in kunnen vinden, dus die onderdelen ga ik ook niet op in, maar het enige wat ik wel nog eventjes wil meegeven, en die heb ik al eerder benoemd, maar dat blijft ons toch een aandachtspunt en dat is die Dokweg. Die Dokweg die zorgt voor een slechte verbinding van de wijk naar het water toe, maar nog veel belangrijker voor ons, die zorgt voor een blokkade in de ecologische verbinding en die was ook in de stukken meegegeven als een aandachtspunt, maar ook die willen wij toch nog eventjes extra benoemen.

De voorzitter: Duidelijk. De Dokweg een blokkade als het gaat om ecologie. Mevrouw De Heer.

Mevrouw De Heer: Zonder in herhaling te vervallen, ik heb niet echt specifieke nieuwe dingen, maar waarvan ik dan misschien in herhaling val vind ik de punten die de heer Van der Kruijff heeft genoemd. Daar sluit ik me heel graag bij aan.

De voorzitter: Heel fijn dat u het in ieder geval niet allemaal herhaalt, dat scheelt tijd. Het is duidelijk. Mijnheer Laban.

De heer Laban: Dank, voorzitter. Inderdaad, de bijdrage van de heer Van der Kruijff vond ik ook waardevol en daar wil ik me ook eigenlijk wel bij aansluiten. Maar daaraan toevoegend hebben we in die vergadering van 26 maart ook gesproken over de Hoge Bakstraat. De heren gaven het net al aan dat we daar waarschijnlijk nog even op terug zouden komen, maar wat onze fractie betreft is die doorgang richting de Hoge Bakstraat, ik denk dat die onnodig is en op de manier waarop nu aangegeven, zoals de heer Bootsman de vorige vergadering al aangaf, met trappen, dat is iets wat we afgesproken hebben met elkaar dat we dat niet meer zouden doen. In die zin moet die óf aangepast worden, maar wat ons betreft eigenlijk helemaal geschrapt worden, omdat er voldoende ontsluitingen zijn in het gebied richting de stad. De parkeergarage die krijgt een bepaalde grote, uit mijn hoofd even een kleine 800 plaatsen, en mijn vraag is daarbij: kan die parkeergarage ook groter gemaakt worden om daarmee parkeergarages in de stad te ontlasten? Waardoor de parkeergarage in de stad mogelijk kunnen worden gebruikt voor binnenstadbewoners die daarin kunnen parkeren als we de auto's van straat af willen.

De stadsbrug, de heer Van der Kruijff gaf het al even aan, daar is eigenlijk zoveel onduidelijkheid over en toch zo belangrijk voor het plan, dat dat wel heel belangrijk is dat daar duidelijkheid overkomt en hetzelfde geldt eigenlijk ook voor het rangeerterrein en de stamlijn.

De voorzitter: Dank u wel. Dus de nieuwe punten, met name dan de tunnel richting de Hoge Bakstraat overbodig en als die er wel komt dan anders dan volgens de plannen. Parkeergarage zou een tandje bij mogen, zodat in de stad wat meer ruimte komt voor bewoners om daar te parkeren en graag zo snel mogelijk duidelijkheid over de stadsbrug, zullen we maar zeggen. Mijnheer Wringer.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. Het plan valt natuurlijk inderdaad met het rangeerterrein, de stamlijn en de stadsbrug en die zijn natuurlijk alle drie heel belangrijk. We spreken hier over mobiliteit, maar we spreken over mobiliteit over een jaar of tien/vijftien in dat gebied en dat vinden we heel lastig, want dan rijden we waarschijnlijk misschien allemaal 100 procent elektrisch, misschien op waterstof, misschien allemaal op weet ik veel wat. In Parijs zetten ze nu drones taxi's in, wie weet komt dat hier ook wel, dus bouw een beetje flexibiliteit in zou ik zeggen. Dat de plannen eventueel over twee, drie, vijf, tien jaar nog eventueel een beetje aangepast kan worden, dat wil ik even meegeven. En mijn collega heeft ook nog een puntje.

De voorzitter: Mevrouw Jager.

Mevrouw Jager: Dank u wel. Wij zouden ook heel graag zien dat er een planning wordt opgenomen ten aanzien van parkeerplekken voor houders van parkeervergunningen, voor mindervaliden en in relatie daarmee de loopafstanden binnen het wijkgebeuren die dat tot gevolg heeft, samenhangend met de plaats van de parkeerplekken.

De voorzitter: Helder. In ieder geval dus flexibiliteit, omdat in de toekomst het vervoer er waarschijnlijk heel anders uit ziet dan nu. Beter voor Dordt ziet ze vliegen, zou ik bijna zeggen. Planning van parkeerplaatsen voor mindervaliden en ook denken aan de loopafstanden, dat dat toch wel hoge prioriteit moet hebben. Prima. Dank u wel. Dan ga ik naar de VVD en dat zou mijnheer Noldus doen, dacht ik.

De heer Noldus: Voorzitter, dank u wel. We hebben een aantal punten om in te brengen in deze consultatie over mobiliteit, belangrijk onderwerp binnen het plan waar we het over hebben. Allereerst een aantal positieve punten die we zien. We zien dat er ruimte is voor kwaliteit van de buitenruimte en dan vooral de binnenterreinen van de bebouwing door de gekozen voorgelegde inrichting. Het is een gebied dicht bij het spoor en enorm kansrijk voor verdichting, waarbij allerlei doelgroepen goed bediend kunnen worden met frequent OV. Sterker nog, eigenlijk zien we dat dit gebied bijdraagt aan de verbetering en intensivering van personenvervoer over de oude lijn, dus dat zijn positieve zaken die we erin zien. Dan toch een aantal zorgen die we in deze consultatieronde willen meegeven op het drietal thema's. Allereerst, hij is al eerder genoemd, de parkeernorm van 0.3 vinden we een spannende. Sluit dit nu aan bij de beoogde doelgroepen voor de woningen die we zien en blijft dit dan ook aansluiten, ook als dadelijk de eerste groep bewoners verhuisd is in dit gebied?

Dan komen we op, en die is ook al genoemd, de combinatie dubbel gebruik tussen P+R en bewoners parkeren. Uit de bijeenkomst van de vorige keer hebben we gehaald dat slechts 43 van 50 parkeerplekken exclusief voor bewoners zijn toegerekend. Dat wekt bij ons wel de vraag op of het op de overige parkeerplekken op zaterdag dan wordt gevochten tussen bewoners en bezoekers op de piekdrukke op zaterdag richting de binnenstad, ook een beetje in lijn met wat de heer Laban daarover vroeg. Dus dat is een zorg die we daarin zien. Het derde punt wat daarbij de parkeernorm is, de parkeerregeling voor Krispijn, die daar natuurlijk mee samen zal hangen. Weegt er wat ons betreft mee dat dit proces wat anders tot stand komt dan het reguliere proces, want er volgt immers geen enquête. Bewoners zullen wellicht in mindere mate een keuze daarin zelf hebben en wat ons betreft weegt het mee in de vorm in de driestelling waarin het wordt toegepast. Dan het tweede punt, voorzitter, over de fietstunnel naar de Hoge Bakstraat, is net ook wat over gezegd, wij zijn daar nog niet helemaal van overtuigd. Het leidt tot veel extra fietsdrukke in een woonstraat. We gaan voor heel veel geld kwaliteit toevoegen aan de Achterhakkers route, de extra omweg lijkt ons beperkt, dus we zijn nog niet helemaal van overtuigd van die noodzaak. Dus daar geven we graag mee. Het derde punt, voorzitter, is natuurlijk de stadsbrug. In het voorkeursscenario wordt de Zwijndrechtse brug volledig afgesloten voor autoverkeer, waardoor de toekomstige bewoners weinig overlast zullen ervaren en er waarschijnlijk meer woningen gebouwd kunnen worden. Die keuze, op zich begrijpen we die, maar het laatste onderzoek is uit 2007, zeventien jaar geleden, en we willen graag nader in gesprek met deskundigen over de mogelijkheden, een beetje in lijn met wat de heer Van der Kruijff daarover zei, de mogelijkheden om toch een fors aantal woningen te realiseren in combinatie met autoverkeer. Mogelijk is dit haalbaar in meer of mindere mate. Wat zijn bijvoorbeeld de mogelijkheden wanneer het autoverkeer langs de randen van het toekomstige Maaspark via een haarspeld teruggaat naar de Laan der Verenigde Naties. Kunnen dan minder woningen worden gebouwd, kunnen er helemaal geen woningen worden gebouwd, is dit een handjevol? Op die manier kunnen we meer rekening mee houden hoe we zo'n besluit hoe kunnen gaan nemen. Dat waren onze punten die we graag willen meegeven.

De voorzitter: Dank u wel. Dus de parkeernorm, 0,3, is dat ook toekomstbestendig? Dubbel gebruik van parkeerplaatsen, gaat dat vechtpartijen opleveren? En de parkeerregulering voor Krispijn graag op een bijzondere manier procesmatig gaan regelen van wegen. Fietsstraat, Hoge Bakstraat, een beetje in de lijn met ChristenUnie/SGP, niet helemaal overtuigd van het nut. En de stadsbrug, net als wat de heer van der Kruijff ook al zei, bij de keuze van ... Het onderzoek was sowieso oud en zijn alternatieven mogelijk of denkbaar? We gaan daar straks wel wat op horen mogelijk. Mijnheer Damen van de Partij van de Arbeid.

De heer Damen: Is niet helemaal gebruikelijk, voorzitter, maar ik sluit mij graag aan bij de opmerking van mijn buurman, waar het gaat om de blijheid dat hier gewerkt wordt aan een zeer stedelijk gebied en dat er ook gepoogd wordt om daar een bijbehorend mobiliteitsplaatje neer te leggen, waarbij zeer beperkt gebruik wordt gemaakt van de auto, in tegenstelling tot andere gebieden in de stad die recent zijn uitgelicht.

Er is net al gewezen op de blokkerende werking van de Dokweg. Ik ben heel nieuwsgierig of die blokkerende werking, in ieder geval vanuit de wijk richting rivier, beperkt kan worden. Dat heeft zijdelings met mobiliteit te maken. Een van de kwaliteiten van het gebied is dat je vlak bij de rivier zit, je hebt een prachtig uitzicht. We hebben een rivier waar, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Rotterdam, heel veel schepen over varen, waar je een treinbrug hebt, die heeft Rotterdam ook inmiddels niet meer, en waar je ook nog een bus brug of een autobrug hebt, dat hangt dan nog even vanaf. Maar je hebt daar een prachtig uitzicht, er komt een soort geluidsdichte muur om het geluid van Dokweg te weren en ik hoop dat we daar toch in slagen om die kwaliteit van de rivier meer zichtbaar te maken in de wijk. Tweede punt, dat is al door de heer Van der Kruijff en anderen genoemd, de stadsbrug moet autoluw worden, maar ook als daar alleen een bus overheen rijdt, gaan op zijn minst vijf lijnen overheen, veel met halfuur dienst, dat betekent twintig bussen heen en terug samen per uur. Het is, ook als er geen auto's overheen rijden, is het een drukke weg. Die leiden wij nu volgens het plan via het vierkant door de wijk heen. Dat is geen fijn ding in de wijk, maar als er ook nog auto's overheen gaan, wordt het helemaal een lastig ding. Ik heb al eerder een pleidooi gehouden om te onderzoeken of de haarspeld mogelijk is, waarbij de afrit van de brug terugloopt via of langs de parkeergarage aan de Weeskinderendijk Noord. Mogelijk betekent dat mindere kwaliteit van het park, maar ik ben niet helemaal overtuigd van de mogelijke kwaliteit van het park. Ik vind het niet een van de sterkste onderdelen van het plan, het is meer een terrein dat overschiet, omdat er niet gebouwd mag worden. Dus als daar de afrit van de brug overheen geleid kan worden, zou het mogelijk worden om de woning aan de Weeskinderendijk Oost te sparen, mits we op een andere plek in het plangebied voldoende ruimte vinden om meer woningen te bouwen. Voor mij mag je nog meer de lucht in en de hoogte in dan we nu al doen. Er is nog één andere ingewikkelde knoop, dat is de parkeergarage Weeskinderendijk. Ik hoor dat daar heel veel medewerkers van het stadskantoor parkeren. Nu schuiven we het stadskantoor een heel stuk op, waardoor de afstand ten opzichte van die parkeergarage groter wordt. Ik weet niet precies wie daar parkeren, ik denk dat het goed is om daar heel goed naar te kijken van wie maken daar gebruik van en wat willen die als natransport? Dat kan betekenen dat je misschien fietsenverhuur daar moet inschakelen, misschien gaan die mensen naar het station. Het kan zijn. Dan zou het prettig zijn als er een betere toegang aan de westzijde van het station komt, maar dat is een zeer ingrijpend ding, maar ik vind dat een veel betere investering dan het voetgangerstunneltje, zoals er nu gepland is. Dat doet mij heel erg denken aan het bruggetje dat hier bij de bouw van het stadskantoor en de parkeergarage achter het stadskantoor over de Spuihaven is neergelegd. Dat bruggetje wordt maar heel schaars gebruikt. Ik heb het idee dat dat tunneltje evenmin erg populair zal worden, zeker als er een trap in zit. De afstand tussen de punt waar de parkeergarage aan de Dokweg komt naar de Prinsenstraat is even ver als de afstand via het tunneltje naar de Prinsenstraat, dat scheelt hooguit tien meter. Dat waren ze.

De voorzitter: Dank u wel. Dus naast sympathie voor de VVD, noemde u de Dokweg. Naast de ongebruikelijke sympathie voor de VVD had u vier dingen. De Dokweg, de blokkade graag opheffen zodat van het fraaie uitzicht op de rivier ook optimaal genoten kan worden, de rivier moet goed zichtbaar worden.

De stadsbrug autoluw, maar er rijden allemaal bussen over zodat hij toch druk blijft en dan wordt dat vierkant, waar het de vorige keer overging, toch een te drukke weg in de ogen van de Partij van de Arbeid, dus kijk nog eens naar de haarspeld. Twijfel aan de kwaliteit van het park. De afrit eroverheen zou mogelijk de huizen aan de Weeskinderendijk kunnen sparen, dus zoek dat nog eens een keer uit is het verzoek. En als laatste de parkeergarage Weeskinderendijk, grote afstand van het stadskantoor, dus ook nog maar eens onderzoeken wie gaan straks die parkeergarage gebruiken? Ook de Partij van de Arbeid heeft dus wel zijn twijfels bij het tunneltje richting de Hoge Bakstraat. Zo vat ik het ongeveer samen.

De heer Portier: Voorzitter, laat ik simpel beginnen. Schrap die doorgang bij de Hoge Bakstraat. Dan kom ik even op het cruciale onderdeel van het plan, dat ervan uitgaat dat het autoverkeer drastisch terug gaat lopen de komende jaren. Feit is dat als één op de tien autobezitters nu in Nederland over zou stappen op het openbaar vervoer, dat het openbaar vervoer het niet eens aan zou kunnen op dit moment. Dus de kans dat in de komende paar jaar zoveel mensen over gaan stappen van de auto naar het openbaar vervoer, hoe wenselijk ik dat op zichzelf ook zou vinden, is gewoon niet zo reëel. Dat betekent dat als je nu inderdaad de brug afsluit voor autoverkeer, dat er gigantische files gaan ontstaan op de A16, die vaak toch al vaststaat, dat heeft ook weer tot consequentie dat men andere routes gaan nemen, dat heeft ook tot gevolgen, zoals ook de Fietzersbond betoogd, dat er een heleboel autoverkeer bijvoorbeeld in oostelijke delen van Dordrecht dat dat enorm toe gaat nemen. Wat je in het hele plan ziet is dat er gewoon geen rekening gehouden wordt met de effecten op de rest van Dordrecht en eigenlijk, als je dan gaat kijken naar A16, op de rest op de van Nederland. Sterker nog, over de extra drukte op de A16 wordt gezegd, er wordt niet letterlijk gezegd we halen onze schouders erover op, maar er wordt gezegd: het ligt buiten het plangebied, dus we hebben het daar niet over. Dat is natuurlijk geen manier om een reëel plan te gaan maken.

De voorzitter: Het is geen oordeelsvormende vergaderingen, mijnheer Portier, maar u heeft uw punt gemaakt.

De heer Portier: Ik ga dan meegeven wat naar mijn idee wel zou kunnen gebeuren. Er is in 2007 een plan gemaakt inderdaad voor een haarspeld pin, om de aanlanding van de brug direct terug te laten gaan naar de Laan der Verenigde Naties. Dat is gewoon goed onderzocht, dat is werkbaar, dat kan gecombineerd worden met parkeerruimte, het is ook verenigbaar met het handhaven van het werkspoor. Dus ik heb iets van: alsjeblieft, kijk daar gewoon goed naar. Wat je nu eigenlijk ziet, dat zie je ook aan de parkeernorm, van drie op de tien huishoudens, dat betekent dus anderhalf op de twintig volwassenen, maar moet je ook nog wat rekening houden met bezoekers, dus je gaat ervan uit dat één op de twintig volwassenen straks een auto in dit gebied heeft die daar wil parkeren. Gaat gewoon niet gebeuren, zeker niet met de hogere-inkomensgroepen waarvoor volgens de plannen gebouwd gaat worden. Met andere woorden: wat er in het gebied gepland gaat is, is gewoon te veel voor een te kleine ruimte. Dus mijn pleidooi is echt: kom wat dat betreft, college, op je schreden terug. Kijk heel goed naar het handhaven van de auto's op de stadsbrug, in ieder geval voor de komende 20 jaar.

Kijk en pas plannen daarop aan, zodat het realistisch wordt, want als we alles willen in dit gebied, wat dan uiteindelijk niet haalbaar is, heb je kans dat er de komende jaren niets gebeurt. Dat is wat ik hiermee betoog.

De voorzitter: Dank u wel. Dus ook hier werd de tunnel de Hoge Bakstraat genoemd als overbodig. In de ogen van de SP blijven er ook in de toekomst veel auto's rijden, dus de brug blijft noodzakelijk, want anders loopt de A16 vol en Dordrecht ook. Het oude onderzoek de haarspeld wordt genoemd, is al eerder genoemd, dat is ook een voorkeurswens van de SP. En minder woningen, want er wordt eigenlijk te veel gepland in een te kleine ruimte, als ik het goed begrepen heb. Kom ik bij GroenLinks en dat gaat de heer Bootsman doen.

De heer Bootsman: Dank u wel, voorzitter. Een wijk gebaseerd op het STOMP principe, dat vinden wij als GroenLinks Dordrecht een prachtig idee, maar de voorwaarden moeten daarbij dan wel goed zijn. Hoogwaardig openbaar vervoer en niet alleen per spoor, maar ook per bus. Dat is volgens ons een voorwaarde om een wijk op basis van het STOMP principe echt een succes te laten te zijn. Hetzelfde geldt voor de spelbepalende richtingen in het plan op gebied van mobiliteit, bijvoorbeeld de Zwijndrechtse brug. Het autovrij hiervan maken vinden wij een mooi idee, volledig in lijn met het STOMP principe, maar zoals met alle spelbepalende richtingen geldt, het is wel belangrijk wat mijnheer Van der Kruijff net zei, om goed na te denken over: wat als het niet lukt. Meerdere fracties spraken er net al over, maar in tegenstelling tot hen zien wij de tunnel in de Hoge Bakstraat niet als overbodig. Voor mensen die niet lang kunnen lopen en die vanuit de nieuwe wijk toch naar het centrum willen, kan de omweg over andere ontsluitingswegen misschien wel te ver zijn, maar dat maakt het volgende punt des te belangrijker. "Toegankelijkheid bij nieuw aangelegde infra de norm", dat is een citaat uit de unaniem aangenomen motie Dordrecht toegankelijk. Dit is belangrijk, want toegankelijkheid gaat niet alleen een selecte groep mensen met een beperking aan, maar gezien de vergrijzing die eraan komt, steeds meer mensen gaan toegankelijkheid voorzieningen nodig hebben. GroenLinks Dordrecht vindt het aanleggen van een tunnel die niet voor iedereen toegankelijk is onacceptabel en wij willen het college daarin graag ook meegeven om ook met dit soort grote gebiedsontwikkeling het VN-verdrag handicap te volgen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dus GroenLinks: prima dat STOMP principe, maar dan moeten wel aan de voorwaarde voldaan worden van een goed en hoogwaardig OV. Brug autovrij ook goed, maar wel: wat als het nu niet zou lukken, alternatieven. Tunnel Hoge Bakstraat vinden jullie wel een goed idee, maar moet hij wel ook toegankelijk zijn voor iedereen. Sowieso in heel de wijk moet gelden: de toegankelijkheid moet de norm zijn, ook met het oog op de vergrijzing, dus niet alleen mensen met een beperking. Ik dank u daarvoor en dan ga ik naar de VSP.

De heer ... (VSP): Voorzitter, dank u wel. We hebben een klein lijstje. Ieder geval wil ik toch aandacht vragen voor het openbaar vervoer. Zeker in de tijd voor de mobiliteit en wat we allemaal met het STOMP-principe willen doen, denk ik dat er, zowel vanuit de wijken naar de stad, als van de nieuwe wijk naar de stad, een goed openbaar vervoer komt en wel voordat we met alle activiteiten gaan beginnen daar waar we gaan bouwen.

Dan heb ik het over de Hoge Bakstraat, daar is de VSP ook niet voor. De stadsbrug, daar is over de haarspeldbocht gesproken, dat zou voor ons een hele aantrekkelijke situatie zijn, waardoor dus de Weeskinderendijk Oost ontzien wordt en misschien moet er wel aan gedacht worden om die huizen ook te laten staan. Dan kijk ik naar parkeren in de stad, maar ook in de wijk. Veel aandacht wil ik vragen voor de gehandicapten om de auto te plaatsen. Ik kom in diverse steden en daar zie je heel veel parkeerplaatsen voor invaliden en bij ons zie je dat eigenlijk niet. Ik wil dat toch eigenlijk op het hoofdmenu zetten, dat daar dus geen vijf of tien neergezet worden, maar vele malen meer, dat die mensen, die dus moeilijk ter been zijn, de auto in kunnen. Dat parkeernorm, wij als VSP zeggen toch: wij denken niet dat de auto verdwijnt, dus ik wil toch aandringen dat er toch gekeken wordt naar voldoende parkeerplaatsen, ook voor de auto. Dat was het tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. Dus de VSP vraagt aandacht voor goed OV, zowel van de wijk naar de stad, als andersom. Hoge Bakstraat tunneltje, dat zagen jullie ook niet zo zitten. Stadsbrug graag de haarspeld, zodat de Weeskinderendijk en de huizen daar mogelijk ontzien kunnen worden. Parkeren, met name voor zoals u het noemt ook aandacht voor de invaliden, dus daar veel meer parkeerplaatsen dan nu gebruikelijk is. Dan is het natuurlijk logisch dat het volgende punt ook genoemd wordt, dan zal de parkeernorm vanzelfsprekend hoger moeten worden. Maar u gaf ook als argument omdat de auto tenslotte toch zal blijven. Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, dank u wel. Er is al heel veel gezegd, dat krijg je ervan als je als bijna een na laatste aan de beurt bent. Maar in ieder geval, wat ik wil zeggen is dat we in ieder geval een mooi gebied hebben om te ontwikkelen. Wij hebben de ambitie eerder uitgesproken dat we dit gebied tot een volwaardig stadsdeel willen ontwikkelen. Maar misschien is ook wel de vraag die we moeten stellen: willen we misschien te veel in een relatief moeilijk gebied om te ontwikkelen? We hebben het in de afgelopen technisch sessies allemaal gehad over de moeilijke onderdelen van dit gebied, in de praktijk komen we dat natuurlijk ook wel tegen. Om een voorbeeld te geven: zojuist ook is gerefereerd aan de brug, wij hebben daar een standpunt in bepaald en dat gaat denk ik ook niet veranderen in de loop van de komende maanden, maar wij willen helemaal niet dat de brug dichtgaat voor het autoverkeer. Heeft een eenvoudige reden: de bereikbaarheid, de vervoerverbindingen van de twee belangrijke steden in deze regio en daarnaast ook dat op het moment dat de brug dichtgaat, hoeveel druk dat geeft op de A16, extra druk, plus de N3 en ook nog eens dat dichtslippen van de stad op andere delen dan de situatie zoals dat nu zich voordoet. Dus in ieder geval, wat we willen meegeven: we zouden van het college bijvoorbeeld willen verwachten van is er een studie ook om te kijken van dit niet, maar een alternatief van de aanlooproute van de brug. Er is een onderzoek vanuit 2007, er is een haarspeld constructie, die hebben we gezien, maar wellicht dat het college zegt: gezien de beraadslaging en de signalen vanuit Zwijndrecht en in ieder geval vanuit Dordrecht, nu wil ik daar nog eens even goed over nadenken of het alsnog haalbaar is om die brug wel open te laten voor het autoverkeer. Wij zullen er inderdaad in ieder geval nooit voorstemmen om die brug dicht te gooien. Ik kan er nog heel veel woorden aan wijden, maar dat ga ik bewust even niet doen, dat komt nog.

De verkeersafhandeling. Voorzitter, wij hebben een verkeerskundig rapport gekregen en in alle eerlijkheid moet ik bekennen: ik heb het rapport doorgenomen, maar ik zie door de bomen het bos niet meer op een gegeven moment. Er zijn zoveel alternatieven, zoveel keuzes en hoe gaan we daar nou een best practice keuze uit destilleren, met de wetenschap we kunt het één keer goed doen, want we gaan het gebied zo goed mogelijk in ieder geval aanleggen, waarbij dus zowel het autoverkeer, maar met name fietsers, als de voetgangers hun weg weten te vinden. Onze wens zou zijn: is het mogelijk om op basis van dit rapport één of twee verkeerskundige modellen te stimuleren, waarbij we dus inzage krijgen van als we de keuze hiervoor maken, wat betekent dat voor de direct omliggende straten, wijken en voor de hele stad? Dat zou een voorstel, althans een verzoek zijn richting het college. Een ander verzoek, voorzitter, parkeernorm is net even aan gerefereerd. Heel eerlijk gezegd als je kijkt naar de parkeernorm wat nu momenteel wordt gehanteerd, van 0,3, dat vinden we echt wel aan de lage kant. Onze argumentatie daarbij is: ook al ondersteunen wij de STOMP principe, de realiteit is dat we de auto nodig hebben om bereikbaar te zijn, althans de locatie te bereiken waar we naartoe moeten gaan. Als je kijkt naar de mobiliteit überhaupt in Nederland, auto is een vast onderdeel van ons leven, werk. Je kan natuurlijk die 0,3 hanteren, maar dat heeft denk ik, of denken wij, echt wel effect op ook de verkoopbaarheid van woningen in het gebied, want dit is nogal rigide. Terwijl we wel het idee hebben, als je kijkt naar de parkeergarage, want er komt natuurlijk een parkeergarage, als we nu de keuze maken om wat innovatieve vorm van parkeren, want er zijn diverse voorbeelden her en der in het land, dan wel in de wereld, waarbij je dus wel die parkeergarage bouwt, maar wel op zo'n innovatieve manier dat dubbel gebruik of zelfs meerdere gebruiksmogelijkheid, is daarnaar gekeken? Is daar een mogelijkheid toe? Wat kost het? De kosten, daar krijgen we nog een overzicht van. Als laatste, voorzitter, het gebied moet wel goed bereikbaar zijn, uiteraard wandelend, fietsend, maar als je nu kijkt naar het aantal wegen wat mogelijk gepland is in het gebied, waarbij mensen naar hun woning kunnen gaan, dat vinden wij ook best beperkt. Ik weet niet wat daar de achterliggende idee bij is geweest. Het is een groene, duurzame ruimte, maar het moet ook wel bereikbaar zijn, ook met de auto. Dat wil ik meegeven.

De voorzitter: Dank u wel. Dus als ik de krenten even uit de pap haal, dan niet te veel willen in een te moeilijk gebied. Ook hier wordt weer genoemd het alternatieve onderzoek uit 2007 met de haarspeld. De verkeersafhandeling, dat hele stuk vindt u erg ingewikkeld, graag één of twee verkeerskundige modellen onderzoeken en die ons voorleggen. Parkeernorm te laag, ondanks dat Op ons Eiland STOMP principe wel steunt, maar de auto is nu eenmaal een onderdeel van ons leven en anders zijn de huizen misschien niet eens verkoopbaar. Innovatie op gebied van parkeren werd genoemd en zorg over de bereikbaarheid die nu toch wel een beetje erg te beperkt is. Ik kijk nog even naar mevrouw Koene. Is dit misschien wel uw moment?

Mevrouw Koene: Helemaal voorzitter. Ik zal heel kort zijn. Geen tunnel naar de Hoge Bakstraat, parkeernorm hoger, geef opdracht mee aan bouwers dat onderin appartementengebouwen gewoon parkeerplekken gecreëerd kunnen worden.

Autobezit neemt alleen maar toe op dit moment, dus voorlopig nog niet af, en dat de bereikbaarheid ook met de auto zo hoog mogelijk moet zijn, ook in de nieuwe wijk. En u hoeft me niet te herhalen.

De voorzitter: Wat jammer, had ik dat net willen doen, maar ik ga heel gehoorzaam naar uw luisteren. U was zo duidelijk, dat behoeft geen herhaling. Goed. Ik ga richting degenen die hierop willen reageren. Wilt u ... U kijkt zo glunderend mijnheer Van der Linden, wilt u als eerste?

De heer Van der Linden: Dank u wel, voorzitter. Ik sta bekend om mijn korte woordvoering. Zo is het. De kortste woordvoering die ik kan doen is: u heeft uw zienswijze geuit op een aantal elementen waarvan u zegt: kom daar goed op terug in alle reacties, die dan tot een definitief bestemmingsplan gaan leiden. Want daar gaat u te zijner tijd ja tegen zeggen en wilt u alles terugzien wat u heeft benoemd. Dat kunnen we natuurlijk toezeggen. Of dat voldoende zal zijn om bijvoorbeeld de heer Gündogdu te verleiden tot een ander oordeel dan wat u nu al heeft uitgesproken, dat kan ik natuurlijk niet voorspellen, maar we gaan ons verhouden tot elk element wat is genoemd. Afgaand op het turven, wat wordt het meeste genoemd? Natuurlijk wordt de brug heel vaak genoemd, ik heb bijna iedereen gehoord over de parkeernorm, ik heb een aantal mensen gehoord over de Hoge Bakstraat en daarna wordt het wat diffuser, maar ieder geval is er heel veel aandacht gevraagd voor OV, rangeerterrein, stamlijn. Dat gaat niet zozeer over onze mobiliteit dan, maar wel over de ingang van het hele plangebied. Dan kom je ook bij een aantal uitgangspunten. Natuurlijk is dit een complex gebied om zoiets te realiseren als dat we van plan zijn, maar we mogen ook ons realiseren dat we dit niet van het een op het andere moment gaan doen, we gaan dit in een aantal jaren doen, stapsgewijs, en natuurlijk wordt als je het STOMP-principe serieus wil nemen, en dat willen we in deze stad, en als je wil verdichten in de bestaande stad, dan kan dat alleen als je anders kijkt naar mobiliteit dan nu. Dan realiseer ik me heel goed dat dat voor sommige mensen betekent toch nog iets meer auto dan voor sommige andere mensen. Dat maken we inpasbaar op een manier waardoor we denken dat we alle doelen die we ons hebben gesteld gaan realiseren. Maar natuurlijk, het vergt ook keuzes. Als je die keuzes maakt, gaan ze ook leiden tot ander gedrag. Dat ga je bijvoorbeeld ook zien als het gaat om, want daar vraagt onder andere de heer Damen aandacht voor, hoe ga je dan om met die parkeerbalans? Want een grote garage faciliteit bouwen aan de Weeskinderendijk en ook verderop, als je wat verder bent met de wijkontwikkeling, gaat natuurlijk ook zijn effect hebben op de benodigde garage capaciteit in het centrum. Daar willen we ook goed naar kijken. Elke parkeerplaats kost heel veel geld om te realiseren en om zestig tot tachtig jaar in bedrijf te houden. Dat kun je alleen laten renderen als je de goede keuze maakt voor zoveel mogelijk dubbel gebruiken, dat iemand die overdag aan het werk is op een andere plek en 's avonds die plek wel weer nodig heeft, dat die plekken overdag door een bezoeker van de stad kan worden gebruikt. Dan ga je zo'n dure faciliteit kunnen gebruiken. Dat vergt hele goeie analyse, daar zijn we mee bezig. Het vergt ook dat we de stad dan toegankelijk maken met heel veel ov-bereikbaarheid. Eigenlijk doen we dat nu ook al een beetje, parkeren Weeskinderendijk hebben we nu een pendelbusje voor, op een bepaald moment komt er om de paar minuten een bus langs.

Dan ga je toen naar een dichtheid waarvan je zegt van dan wordt het ook een vanzelfsprekende asset om te kunnen zeggen: ja, natuurlijk ga ik daar parkeren, want ik ben zo in de binnenstad. Gaat dus ook op dan voor het woon-werk verkeer van bijvoorbeeld die plek naar het nieuwe Dordthuis. Dit zijn een paar bespiegelingen na mijn eerste zin, die lekker kort was. We kunnen op alle elementen die u benoemd heeft goed terugkomen. Punt.

De voorzitter: Dank u wel. Gaat niet verder, geen behoefte om te reageren. Goed. Dan zou ik nog kunnen vragen of iemand er op in wil gaan, maar ik denk dat ik beter kan gaan vragen: vindt de commissie dat ze genoeg input hebben kunnen geven aan het college? Ik zie geen schudden. Is het voor het college duidelijk wat voor wensen er allemaal liggen bij de commissie? Mijnheer Damen.

De heer Damen: Er is nog één punt wat ik heel intrigerend vind. De Laan der Verenigde Naties gaat op een gegeven moment parallel lopen in de plannen met de A16, gaat ook onder het ecoduct dit door, maar moet vervolgens pijlsnel weer omhoog om over de Deltadijk heen te gaan. Ik ben zo benieuwd of dat kan, of dat lukt? Het is geen politieke zaak, maar ik vind het heel intrigerend.

De voorzitter: Technische vraag, die mag u even beantwoorden dan.

De heer Buitenhek: Dank u wel, voorzitter. Ik kan daarop reageren dat we erg ons best gaan doen.

De heer Damen: Dat vind ik mooi.

De voorzitter: Dan is de heer Damen vast gerustgesteld. Goed. Ik concludeer dat de commissie zijn zegje heeft kunnen doen en dat het college heel wat te verstouwen heeft gekregen, input heeft gekregen, en daarmee misschien wat kan gaan doen. Wethouder Van der Linden wil toch nog even zijn welsprekendheid etaleren.

De heer Van der Linden: Dank u wel, voorzitter. U stelde nog een vraag: heeft u genoeg gehoord? We hebben alles gehoord wat u heeft willen inbrengen met wat ik erop gezegd heb. De heer Gündogu stelde eigenlijk nog een half technische vraag: kunnen we een model zien wat kunnen we te weten komen?

De voorzitter: Liefst twee modellen, zodat hij kan kiezen.

De heer Van der Linden: Kijk, we hebben natuurlijk gebruikgemaakt van verkeersmodellen om bijvoorbeeld de OER op te stellen, de omgeving effectrapportage, en om aantoonbaar te maken in het ontwerp, voor zover het overtuigend is, dat we de bereikbaarheid kunnen organiseren en al het verkeer binnen de stad, maar ook van buiten naar binnen en van binnen naar buiten, goed kunnen afhandelen. Dat vereist natuurlijk een aantal keuzes, maar dat kunnen we aantoonbaar maken. Ik kan me voorstellen dat als we wat verder zijn, dat het interessant kan zijn om nog eens even door het model heen te praten, maar dat kan natuurlijk altijd een keer georganiseerd worden.

Zo kan ik me voorstellen dat er te zijner tijd nog meer van dit soort technisch inhoudelijke vragen zijn, die kunnen helpen bij het verder verduidelijken van de plannen.

De voorzitter: Dank u wel. Goed, dan denk ik dat wij kunnen afsluiten. Dan vraag ik in ieder geval degenen die hier weggaan en niet terugkomen, of ze al hun spulletjes mee willen nemen en netjes op willen ruimen, dan hoeft Clark dat straks niet te doen. Dan zie ik denk ik een groot deel om 22.00 uur hier weer voor de volgende sessie. Allen hartelijk dank voor de inbreng.

3. Stadsas: Ontwerp bestemmingsplan Maasterras - Bijpraatmoment over voortgang proces bestemmingsplan

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

Aanwezig:

Dhr. Bootsman (GroenLinks)
Dhr. Buitenhek (Programmadirecteur Stadsas)
Dhr. Damen (PvdA)
Dhr. Gündogdu (Op Ons Eiland)
Dhr. Den Hartog (GroenLinks)
Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)
Mevr. Jager (Beter voor Dordt)
Mevr. Kamphuis (SP)
Mevr. Koene (Gewoon Dordt)
Dhr. Kokiliç (DENK)
Dhr. Kramer (Gebiedsproject manager Maasterras)
Dhr. Van der Kruijff (CDA)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Dhr. Laban (CU/SGP)
Dhr. Noldus (VVD)
Mevr. Pichel (FvD)
Dhr. Portier (SP)
Dhr. De Vries (VSP)
Dhr. Wringer (Beter Voor Dordt)

Portefeuillehouders: wethouder M. Burggraaf

De voorzitter: Goed, beste mensen, het is 22.00 uur. Wederom staat Stadsas Maasterras op het programma en deze keer een bijpraat moment voortgang proces bestemmingsplan. Het is een beeldvormende vergadering. Ik heet hartelijk welkom wethouder Burggraaf, ik heet wederom hartelijk welkom de twee heren van de ambtelijke ondersteuning en u als raads- en commissieleden en het publiek achter mij. We gaan weer een voorstelrondje doen. Heel snel, mijnheer Den Boer, wilt u beginnen?

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Noldus: Robin Noldus, Dordtse VVD.

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

Mevrouw Kamphuis: Meta Kamphuis, SP Dordrecht.

De heer Portier: Ronald Portier, SP.

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks.

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

De heer De Vries: André de Vries, VSP Dordrecht. (2.04)

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op ons Eiland.

Mevrouw Koene: Irene Koene, Gewoon Dordt.

De heer Kokiliç: Masum Kokiliç, DENK.

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

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

Mevrouw Pichel: Ruby Pichel, Forum voor Democratie.

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP.

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

Mevrouw Jager: Ineke Jager, Beter voor Dordt.

De heer Kramer: Peter Kramer, gebiedsproject manager Maasterras.

De heer Buitenhok: Ronald Buitenhok, programmadirecteur Stadsas.

De heer Burggraaf: Maarten Burggraaf, wethouder.

De voorzitter: En mijn naam is Leen Struijk en ik ben u voorzitter vanavond. Hele korte toelichting waarom deze vergadering? Wederom een moment om u te laten weten, bij te praten, over de stand van zaken rondom het Maasterras. Vorige keer is gebleken dat een halfuurtje wel erg krap was, daarom hebben we vanavond een uur ingepland, wat overigens niet betekent dat het uur per se volgemaakt hoeft te worden, dat ligt aan u, maar er is een uur beschikbaar.

Vanavond staat het adviesrapport van de commissie voor de MER centraal. Ik heb begin van de avond er al op gewezen en vol verwachting klopt het hart van sommigen, denk ik. Ik ga het woord geven allereerst aan de heer Buitenhok, die gaat presentatie geven samen met de heer Kramer. Het zijn volgens mij drie blokken en na elk blokje is er gelegenheid om vragen te stellen. Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Wij gaan u vandaag meenemen in ieder geval uiteindelijk naar het advies van de commissie MER. Voordat we dat doen nog heel even kort een terugblik naar waar we zijn begonnen met de MER, dus het startdocument, de notitie reikwijdte en van een detail, en vervolgens ook het eerdere advies wat we hebben gekregen van de commissie MER en nog een klein stukje ook over de opzet van hoe wij deze MER hebben opgebouwd. We zijn begonnen in het vierde kwartaal van 2022. Daarin eigenlijk de beschrijving van hoe we de OER willen vormgeven en daarbij ook weer centraal die zeven doelstellingen die we vanuit de omgevingsvisie hebben gehaald en die we in het OER toetsen. Daarvan hebben we een eerste advies ontvangen in januari 2023. Een aantal punten die daarin terug zijn gekomen: hoe we omgaan met de fasering in het plan, transparant maken hoe scores tot stand komen, dat zijn die balkjes waar we het eerder deze avond ook over hebben gehad, voor de verschillende deelonderwerpen, onderbouwde programma en ook hoe de stedenbouwkundige opzet van het plan tot stand is gekomen. Vanaf daarvan hebben wij een volgende slag gemaakt, daar wil ik u zo meteen meer over vertellen. Als er nu al vragen zijn, dan kan die nu gesteld worden.

De voorzitter: Zijn die er? Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, nu is er in januari 2023 al een adviesrapport geweest van de adviescommissie en de adviezen die er vorige week zijn meegegeven aan het college, zijn dat nieuwe adviezen of aanvullend op datgene wat ze eerder hebben geadviseerd?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Dat zijn nieuwe adviezen.

De voorzitter: Kort, maar krachtig. Ik zie verder geen vragen, dus ik zou zeggen gaat u verder met de presentatie.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Hier heb ik eerder op deze avond ook even kort stil bij gestaan, denk ik voor nu ook wel even goed om dat even uit de lijnen. Hoe is die OER uiteindelijk tot stand gekomen? Momenteel zitten we relatief onderaan. Dit is het laatste toetsingsadvies van de commissie MER waar we nu inmiddels zitten. In het begin van de hele procedure zijn we gestart met die drie documenten naast elkaar, het stedenbouwkundig masterplan, het bestemmingsplan de rol van de OER die daarin heeft gespeeld, dus niet alleen onderzoekend, maar dus ook het sturen daarin van wat hebben die effecten van de verschillende varianten uiteindelijk voor een effect op het stedenbouwkundig masterplan en hoe moet dat vertaald worden naar het bestemmingsplan.

Het eerdere advies wat we ook hebben gekregen, waar ik net naar verwees in januari, en de drie varianten die eerder zijn doorgerekend, behoudend, groen en gezond en hoog stedelijk, daarvan is eerder ook op de avond gezegd: die zijn allemaal niet optimaal. Ook geconstateerd dat daar veel knelpunten in verschillende varianten zitten en om tot een optimale variant te komen is die voorkeursvariant opgesteld. Die is aan de hand van de OER doorgerekend en de zogenoemde voorkeursvariant die is dus getoetst en daarvan zijn ook al die schuifjes, die ik eerder op de avond ook heb toegelicht voor de verschillende deelonderwerpen, dat maakt daar onderdeel vanuit, die toetsing scores komen uit de voorkeursvariant. Nu zijn we dus aanbeland bij het laatste advies van de commissie MER, als onderdeel van het ontwerp bestemmingsplan wat ter inzage heeft gelegen en samen met het stedenbouwkundig masterplan. Voor de mensen die eerder op de avond niet aanwezig waren nog even kort, deze balkjes geeft de toetsing aan van de verschillende onderwerpen. Links helemaal de minimale kwaliteit, rechts de optimale kwaliteit. Het rode stippellijntje wat hier zichtbaar is, is dus de minimale kwaliteit getoetst aan de zeven doelstellingen die van de omgevingsvisie mee zijn gegeven. Dus als het aan de rode stippellijn voldoet, wil niet zeggen dat minimale kwaliteit is, maar dat het voldoet aan de eisen of aan de ambities die gesteld zijn in de omgevingsvisie, zoals door u is vastgesteld. Hoe verder naar rechts toe het schuifje gaat, het blauwe schuifje, hoe beter de kwaliteit, waarbij dus grijs ook aangeeft van hoe verder je kan optimaliseren en blauw geeft aan wat de score is zoals die is behaald door de voorkeursvariant. Hier alle schuifjes inzichtelijk, even kort kennis denk ik van nemen, denk ik niet de moeite waard om er nu uitgebreid stilstaan. Meerdere zijn ook eerder op de avond besproken. Als er nog vragen over zijn kan het zo meteen nog, maar dit zijn de verschillende deelonderwerpen die getoetst zijn. Aan links ziet u dus ook weer vanuit die omgevingsvisie die verschillende deelonderwerpen waar deze onderdeel van uitmaken, hoe wij dus ook aan die doelstellingen komen daarvoor.

De voorzitter: Mijnheer Portier.

De heer Portier: Voorzitter, wij hebben nu al verschillende malen de diverse schuifbalkjes voorbij zien komen waarmee getoetst wordt of aan de uitgangspunten voldaan wordt en in hoeverre daaraan voldaan wordt. Wat ik mij afvraag zijn de onderliggende berekeningen en puntentellingen waarmee tot een positionering op die schuifbalken gekomen is. Zijn die ergens voor ons inzichtelijk?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Er liggen meerdere onderzoeken aan ten grondslag inderdaad voor de verschillende deelonderwerpen. Die kunt u enerzijds uit het OER halen en daarnaast ter optimalisaties is ook elke keer opgegeven in het OER per deelonderwerp van welke maatregelen zou je nou kunnen nemen waardoor je een optimale kwaliteit krijgt dan nu aan de hand van die blauwe schuifjes is gehaald. Dus als het goed is kunt u dat uit de OER halen.

De heer Portier: Staan daar echt de berekening in of is het gewoon een kwalitatieve inschatting van wij denken dat het ergens daar zit?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel. Het OER zelf is kwalitatief, maar daaronder liggen wel onderzoeken, dus inderdaad geluidsberekeningen of ten aanzien van berekeningen van luchtkwaliteit of stikstof of wat dan ook. Dus die zijn wel als onderlegger gebruikt van de kwalitatieve toetsen die in het OER opgenomen zijn.

De voorzitter: Mijnheer Portier, nog een vraagje.

De heer Portier: Voor de duidelijkheid, de plek op het balkje is dus eigenlijk een beetje nattevingerwerk. Mag ik het zo zeggen?

De voorzitter: Mijnheer Kramer, nattevingerwerk?

De heer Kramer: Nee, dat kunt u niet zo zeggen, echt niet.

De voorzitter: Duidelijk antwoord. Meer vragen? Dan zou ik zeggen: gaat u verder met de presentatie.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Volgens mij de laatste sheet al en die gaat in op het advies van de commissie MER wat we hebben gekregen. Dat naar aanleiding van de ter inzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan in combinatie met het OER en het stedenbouwkundig masterplan, daarop heeft commissie MER dit advies gegeven. Aantal hoofdonderwerpen, of tenminste highlights, haal ik er even uit. Ze hebben gevraagd in het advies van de commissie MER om beter toe te lichten waarom er voor deze locatie van het Maasterras is gekozen, om tot verdichting over te gaan en woningbouw toe te voegen in het gebied. Ook omdat het een vrij milieu belaste locatie is, is er gevraagd: licht dat nog een keer toe, waarom het Maasterras de locatie is, waarom hier verdicht moet worden? Dat gaan wij ook doen, kunnen we ook doen aan de hand van de omgevingsvisie die eerder is opgesteld. Er is ook al een lijn ingezet om dit soort locaties juist te bebouwen. Wordt ook ingegaan op dat er nog maar weinig locaties in Dordrecht aanwezig zijn binnenstedelijk waarin woningbouw toegevoegd kan worden, maar ook de locatie bezien vanuit de twee ov-punten die dichtbij liggen, van Zwijndrecht en van Dordrecht, locatie dicht bij de binnenstad, dus dat wordt meer toegelicht in het bestemmingsplan ook en het OER om daar te verduidelijken. Daarnaast werd er gevraagd, ook vanuit het commissie MER ook in het gesprek wat we hebben gehad, om beter toe te lichten waarom er 2200 woningen bijvoorbeeld in het stedenbouwkundig masterplan worden mogelijk gemaakt en er 3000 woningen worden genoemd bijvoorbeeld ook in het bestemmingsplan als maximum voor fase 1. Daarvan is gezegd: dat is niet helemaal navolgbaar voor de commissie MER. Wat nu precies onderzocht is, dat zal ook worden toegelicht waar die 800 woningen of dat onderzocht is of niet. Dat is wel degelijk gedaan, alleen ze vonden dat in het OER minder goed te volgen, terwijl in het bestemmingsplan dat al wel is opgenomen is. Dat gaan we ook gelijkstellen met elkaar, dat kunnen we op een goede manier aanvullen. Daarnaast wordt er aandacht gevraagd vanuit de commissie MER, die zegt: er zijn best wel veel afhankelijkheden in het plan met een onzekere ontwikkeling, de stamlijn, het rangeerterrein, de stadsbrug.

Daarvan wordt ook gevraagd: hoe gaan wij daar als gemeente mee om en hoe verhoudt zich dat ook tot de planvorming die nu voorligt? Daarnaast, tenslotte het laatste punt, die gaat eigenlijk ook over dat zij zeggen: we willen graag dat de cumulatieve effecten van de verschillende onderwerpen, dat die ook in beeld worden gebracht. Dus niet alleen afzonderlijk, zoals nu met die schuifjes, maar ook wat is het totale effect van bijvoorbeeld geluid, luchtkwaliteit op bepaalde aspecten? Dat is ook gevraagd om dat nader toe te lichten. Wat hebben wij gedaan? Antea heeft die OER samen met ons opgesteld. We hebben hen inmiddels opdracht gegeven ook om aan de hand van het advies van de commissie MER te vragen of zij in beeld kunnen brengen hoe wij deze aanvullingen ook een plek kunnen geven in het OER. Dat even voor nu.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Kramer. Mevrouw Van Herwijnen.

Mevrouw Van Herwijnen: Dank u wel. Wordt de reactie op dit advies ook teruggekoppeld naar de Raad? Want ik merk toch wel dat als ik dat advies van de commissie MER lees, dat ik heel veel herken in de reacties die wij als Raad al hebben aangegeven over die risico's en onzekerheden die in het plan kan voortkomen. Dus ik ben echt heel erg benieuwd hoe jullie reageren, hoe het college reageert, op de punten die de adviescommissie aan heeft gehaald.

De voorzitter: Mijnheer Kramer. Komt dat ook terug naar de Raad? Hoe jullie reageren?

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Wat ik al zei, is dat het OER ter inzage heeft gelegen samen met het bestemmingsplan en stedenbouwkundig masterplan. Daar zijn zienswijze op ingediend, maar ook dus dit advies van de commissie MER. Die zullen gezamenlijk en ook in gezamenlijkheid worden beantwoord en daarvan komt dan een voorstel vanuit het college naar de Raad toe van hoe de beantwoording kan zijn. Als er om aanvulling in het rapport worden gevraagd dan doen wij die nu al ambtelijk in gang zetten, zodat wij gewoon wel die volledigheid in die OER krijgen en dat wordt ook weer via het college naar u toegezonden.

De voorzitter: Vervolg vraag mevrouw Van Herwijnen.

Mevrouw Van Herwijnen: Krijgen we het stuk dan pas als een soort zienswijzenota bij de vaststelling van het bestemmingsplan of krijgen we dit al eerder tot ons?

De voorzitter: Welk moment krijgen we het stuk?

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Het voorstel is om dat in de lijn van de beantwoording van de zienswijze te doen. Dus dat ze dan ook de beantwoording op het advies van de commissie MER komt.

De voorzitter: Mijnheer Bootsman.

De heer Bootsman: Dank u wel. Ik had twee vragen, maar de eerste is al beantwoord, dat was dezelfde vraag als die mevrouw Van Herwijnen had.

De tweede vraag is: ik zie daar staan dat de gemeente insteek geeft invulling te geven, dan wel punten te verduidelijken. Kunnen we er dan van uitgaan dat alle punten die de commissie MER aangeeft dan gewoon opgelost, casu quo verduidelijkt worden of is dat nog niet duidelijk?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Wij denken aan de hand van het advies wat we hebben ontvangen en ook het gesprek met de leden van de commissie MER, dat wij het OER kunnen aanvullen zoals zij dat aangeven op de punten ook die ze aangeven, dus dat wij daar volledig in kunnen zijn. Die uiteindelijke beoordeling is natuurlijk aan u, want wij gaan via het college de zienswijze beantwoorden, maar dus ook dit advies van de commissie MER. Dan kunt u beoordelen of u zegt: dat is in lijn met het advies of wij willen nog aanvullende verduidelijking of wat dan ook. Dat is uiteindelijk aan u.

De voorzitter: U knikt enthousiast, de vraag is beantwoord. Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, dank u wel. Ik ben toch even aan het zoeken. In die zin, er komt een reactie op rapport van deze commissie. Is dit nou meer een adviesorgaan of is het dat zij een toetsing doen? Hoe moet ik dit advies zien in het licht van het naderende bestemmingsplan?

De voorzitter: Mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Dit is een advies van de commissie MER, maar zij toetsen uitgebreid. Het zijn ook allemaal vakspecialisten die in de commissie zitten, we hebben mensen van geluid aan tafel gehad, water, klimaat, dus dat zijn kundige mensen die goed dit MER, of het OER in dit geval, doorlezen en dan met een advies komen en dat is uiteindelijk aan ons hoe wij daar invulling aan geven, maar het is een advies.

De voorzitter: Ik kijk rond. Niemand meer met een vraag? Prima, dat hoeft ook niet hoor. Dan plannen we volgende keer anderhalf uur in, dan zijn we nog eerder klaar. Maar waarschijnlijk was het een heldere presentatie en is het voor de commissie ook helder. Mevrouw Pichel, voor u nog niet helemaal.

Mevrouw Pichel: Wel hoor, voorzitter, het is wel helder, maar inderdaad heeft met het oog op volgende keer, want ik vind dit is heel mooi en dit gaat heel diep, maar wat ik wel ook merk aan de beantwoording is eigenlijk, er wordt natuurlijk afgestemd en daar komt een advies en in principe gaan we ervan uit dat als alles goed kan worden beantwoord of alles goed kan worden ingevuld, dat we daar ook niet zoveel meer mee hoeven. Maar waar mijn behoefte ook ligt voor een volgende keer is, en misschien is dat helemaal niet van toepassing, maar stel je voor dat er iets is waar het niet aansluit, dat er wat dingen zijn waarvan we zeggen: daar kunnen we eigenlijk niet aan tegemoet komen. Dan zijn dat natuurlijk interessante dingetjes om weer te geven, want dan moeten we daar waarschijnlijk wat mee.

Hier heb ik op zich wel vertrouwen in, dat wordt zorgvuldig gedaan en daar wordt natuurlijk beantwoord waar dat beantwoord moet worden, maar dat stukje zou ik dat wel fijn vinden, even hoog over. Waar lopen we mogelijk tegenaan of waar kunnen we mogelijk niet aan beantwoorden of waar zou mogelijk een negatief advies komen? Ik weet niet of dat zo kan hoor, maar daar zou mijn behoefte liggen.

De voorzitter: Mijnheer Kramer, zou u aan die wens kunnen voldoen, dat misschien wat eerder aandacht aan de knelpunten besteed wordt.

Mevrouw Pichel: Als het van toepassing is.

De voorzitter: Als het van toepassing is, want misschien zijn ze er helemaal niet.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Ik denk voor het overgrote deel, wat ik zeg, dat wij het goed kunnen aanvullen en dat wij het volledig kunnen maken. Als ik dan één punt eruit mag halen, dan is het stikstof. Er komt een nieuwe AERIUS-berekening en, heb ik eerder op de avond ook al gezegd, die wordt jaarlijks geactualiseerd. Wij hebben de berekeningen van dit plan gedaan aan de hand van de AERIUS-berekening die toen aanwezig was. Deze is nu geactualiseerd, daarvan zegt de commissie ook: doe die actualiseren. Ik weet natuurlijk niet wat daar uitkomt, maar als daar knelpunten uitkomen, dan lijkt het me verstandig inderdaad dat we dat in vroeg stadium bij u signaleren van daar lopen we echt tegenaan.

De voorzitter: Mijnheer Damen is geïnspireerd.

De heer Damen: Ik vind het heel duidelijk wat gezegd wordt, maar ik mis nog iets in het hele verhaal. Ik vind dat wel een tamelijk essentieel onderdeel van het plan dat er dadelijk moet liggen, namelijk een groot aantal mensen moet het gevoel hebben: ik wil graag in die wijk wonen, dat lijkt me zo tof. Dat zal niet iedereen zijn, want sommige mensen willen huisje, tuintje, boompje, beestje. We bouwen hier een hoog stedelijke wijk en dan zul je ook flink aandacht moeten besteden aan het voorzieningenniveau, maar ook het bijzondere voorzieningenniveau. Dan gaat het niet alleen maar om een huisarts of een apotheek of een kinderdagverblijf, dan gaat het ook om, ik noem maar wat, een zwembad of een gymzaal of tennisbanen of God mag weten wat. Zaken waardoor mensen zeggen: ik hoef niet in die binnenstad, dat is veel te popperig met die oude zooi, ik hoef niet in een buitenwijk, want dat is veel te saai, maar dit is wat ik zoek.

De voorzitter: Of dit het moment is weet ik niet, maar ik begrijp u wel.

De heer Kramer: Ik ben even op zoek, voorzitter, naar de vraag naar mij, want die heb ik even niet gehoord.

De heer Damen: Wanneer komt dat beeld, het aantrekkelijk maken van het gebied, voor een deel van de bevolking, want niet iedereen wil er wonen, voor een deel van de bevolking, wanneer komt dat aan de orde? Hoe is dat in de procedure verwerkt? Gaan we daar iemand voor zoeken, gaan we ergens kijken waar dat leuk uitgevoerd is?

De voorzitter: Zegt u het maar, mijnheer Kramer.

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Kijk, daar hebben we verschillende aspecten bij deze gebiedsontwikkeling en we raken heel veel. We zitten nu heel erg in de fase van ontwerpen, het kijken van past het allemaal, wat voor een effecten heeft het allemaal qua verkeer en mobiliteit en noem maar op. Daarnaast is natuurlijk al een voorzet gedaan, het stedenbouwkundig masterplan, van wat voor wijk zou dat kunnen worden, dus wat voor type woningen wat dan ook. Maar ik ben het met u eens, dat verhaal wat we willen gaan vertellen wat voor wijk het wordt, welke doelgroepen ga je aanspreken, wat voor een typologieën, et cetera, dat dat nog verder aangescherpt moet worden en dat het nog in latere fase nog terug moet komen. Ja, dat ben ik met u eens. Ik denk dat daar ook bijvoorbeeld een tijdelijkheid, de tijdelijke invulling, want zo'n gebiedsontwikkeling gaat jaren overheen, daar kan je ook een begin mee maken. Dus dat momentum moet goed naar gekeken worden, maar dat dat verhaal aangevuld moet worden en dat dat nog moet leven, ja, dat ben ik met u eens en dat moeten we nog aanvullen.

De voorzitter: Mijnheer Gündogdu, u heeft toch nog wat.

De heer Gündogdu: Voorzitter, toch even een vraag over het rapport. We hebben in 2023 ook al een rapport van deze adviescommissie gekregen en nu vorige week ook en ik neem aan dat alle collega's dit rapport hebben gelezen. Maar ik maak me toch zorgen over een aantal ferme uitspraken die deze commissie maakt. Als ik lees dat het OER onderbouwd de keuze voor het Maasterras als woningbouwlocatie niet, terwijl dat belangrijk is vanwege de slechte levenskwaliteit, ik ben dan even benieuwd: hebben ze dan in de adviesrapportage van 2023 iets dergelijks opgenomen? Is dat toen niet gevraagd aan het college? Is dat toen niet onderbouwd, dat ze nu zo redelijk ver in het proces richting het bestemmingsplan met zo'n ferme uitspraak komen?

De voorzitter: Mijnheer Kramer, begrijpt u de ferme uitspraak?

De heer Kramer: Dank u wel, voorzitter. Ik waag me niet aan een waardeoordeel over het advies van de commissie MER en de uitspraken daarin. Wat ik er wel over kan zeggen, is dat dit wel nieuwe punten zijn, maar dat dit punt wij wel goed kunnen onderbouwen en goed kunnen vertellen. Het specifieke verhaal van locatiekeuze, dat komt rechtstreeks uit de omgevingsvisie waarom we dit willen. Dat dat misschien niet goed of onvoldoende staat volgens de commissie MER, dat is wel iets wat we oplosbaar achten, dat moeten we gewoon beter onderbouwen. Maar het staat er heel ferm, maar wat ons betreft niet onoverkomelijk om dat gewoon goed op te schrijven.

De voorzitter: Goed, tevredengesteld met het antwoord. Kijk ik nogmaals rond. Concludeer ik dat er nu geen vragen meer zijn.

De voorzitter: Ga ik de vergadering sluiten en verzoek ik, na de heren bedankt te hebben voor uw presentatie en de wethouder voor de aanwezigheid, verzoek ik u allemaal om uw emballage en dergelijke mee te nemen, zodat hier straks schone tafel te zien is. Dank u wel en nog een fijne avond.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 2024.

De griffier,

De voorzitter,

A.E.T. Wepster

A.W. Kolff