

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE COMMISSIE FYSIEKE LEEFOMGEVING DORDRECHT D.D. 18 februari 2020

Voorzitter: dhr. Veldman
Commissiegriffier: dhr. Den Boer
Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Chapel (CDA)
Dhr. Gündogdu (Beter Voor Dordt)
Dhr. Jansen (PvdA)
Mevr. Klein-Hendriks (ChristenUnie-SGP)
Dhr. Kleinpaste (Gewoon Dordt)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Dhr. Noldus (VVD)
Dhr. Oostenrijk (CDA)
Dhr. Soy (Beter Voor Dordt)
Dhr. Stolk (VSP)
Dhr. Struijk (ChristenUnie-SGP)
Portefeuillehouders: wethouder R. van der Linden, wethouder P. Sleeking

1. Opening, mededelingen en vaststellen agenda

De voorzitter: Beste mensen, beste commissie Fysiek, allemaal heel hartelijk welkom aan u en ook alle mensen thuis die wellicht met ons meeluisteren en kijken. In het bijzonder ook welkom aan de heer Lentink, die zo meteen een presentatie zal verzorgen. Ik zie dat mijn halve hoofd op het scherm is, maar goed, gelukkig geldt dat in de werkelijkheid niet. Maar voordat we daar aankomen nog een aantal huishoudelijke dingen. We zijn natuurlijk nu bij agendapunt één en ik wil even een voorstelrondje doen, zodat dat netjes in de notulen beland. Als we dan bij de heer Stolk beginnen en dan zo via de heer Kleinpaste deze kant opkomen dan gaat het goed. U heeft het woord.

De heer Stolk: Leo Stolk, VSP.

De heer Kleinpaste: Gert Jan Kleinpaste, Gewoon Dordt.

Mevrouw Klein-Hendriks: Ingrid Klein-Hendriks, ChristenUnie-SGP.

De heer Struijk: Leen Struijk, ChristenUnie-SGP.

De heer Oostenrijk: Theo Oostenrijk, CDA.

De heer Chapel: Frank Chapel, CDA.

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

De heer Sleeking: Piet Sleeking, wethouder.

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

De heer Jansen: Alexander Jansen, PvdA.

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

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Noldus: Robin Noldus, Dordtse VVD.

De heer Soy: Osman Soy, Beter Voor Dordt.

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Beter Voor Dordt.

De voorzitter: Heel erg dank. Dan kom ik bij het puntje vaststellen agenda. Kan deze agenda op uw goedkeuring rekenen? Ja. Ik heb geen mededelingen. Heeft iemand van de commissieleden voor de commissie dan wel de leden van het college? Niet? Dan sluit ik agendapunt 1.

2. Vaststellen besluitenlijst adviescommissie van 11 februari 2020

De voorzitter: Gaan wij naar agendapunt 2, vaststellen besluitenlijst van de adviescommissie van 11 februari. Zijn er op- of aanmerkingen bij? Niet? Dan is die vastgesteld.

BESPREEKSTUKKEN

3. Vragen aan het College

De voorzitter: Dan komen we bij vragen aan het college en van beide heren van de VVD zijn er vragen aangemeld. De heer Kuhlmann schriftelijk en de heer Noldus zojuist mondeling. Dus ik geef de heer Kuhlmann als eerste het woord.

De heer Kuhlmann: Dank, voorzitter. Ik heb vragen aan het college voor wat betreft het verkeer. Naar aanleiding van signalen die mijn fractie heeft ontvangen vanuit de stad, over de overlast als gevolg van de werkzaamheden aan de Wantijbrug. In de eerste plaats over het tijdelijke vrachtwagenverbod. We hebben natuurlijk van de week al gezegd dat we daar blij mee zijn, met die snelle actie, maar helaas is het zo dat dat niet door alle chauffeurs van lange vrachtwagens wordt gerespecteerd. Nu begrijp ik dat het onmogelijk is om dat volledig uit de stad te weren, maar toch denk ik dat we moeten doen wat we kunnen doen. Daarom wil ik het college vragen of er bereidheid is om zich in te spannen voor één of enkele controleacties door de politie op dat tijdelijk vrachtwagenverbod. Het is maar een aantal plekken in de stad, maar heel specifiek heb ik begrepen dat dat wordt genegeerd op een aantal momenten op de provinciale weg richting de Crayensteynstraat. Dan nog als gedachte daaraan meegevend dat het natuurlijk niet handig is om op die plek dan zo'n hele grote vrachtwagen stil te houden, maar om die dan even mee te nemen naar een locatie waar dat wel geschikt is. Dat is m'n ...

De voorzitter: De wethouder.

De heer Van der Linden: Dank u wel. Zoals u weet: het is natuurlijk best een lastig onderwerp, want aan de ene kant wil je vrachtverkeer wat niet nodig is of niet aanwezig moet zijn in de stad weg hebben. Aan de andere kant moet de stad wel bevoorraad kunnen worden op alle plekken. Dat is ook consequentie van het inrijverbod provinciale weg. Geldt niet voor bestemming, geldt wel voor het andere verkeer. Met de politie is daar op voorhand over gesproken, die kan niet permanent kijken: we gaan steeds elke vrachtwagen op willekeurig welke plek dan ook aanhouden om te kijken 'ben jij bestemmingsverkeer of ben jij een passant die eigenlijk liever via een andere route, namelijk A16-A15, moet omrijden?'. Daar is ook van tevoren aandacht voor gevraagd door de winkeliers, door mensen in de Vogelaarwijk en ook elders. Ook wij krijgen natuurlijk signalen. Wij krijgen ook het signaal dat het wel aanzienlijk rustiger is in dat stuk van de stad dan voorheen. We blijven dit monitoren en mocht het nodig zijn, dan zijn we ook in gesprek met de politie om te kijken wat er dan mogelijk is.

De voorzitter: Ik kijk even naar de heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Ik denk dat het wel nodig is om er iets steviger op te zitten, ik ben het wel met de wethouder eens, dat het wel zeker helpt, maar dat de overlast op het moment nog te groot is om te zeggen: dit is helemaal klaar. Dus ik hoop dat hij daar toch eventjes nog naar wil kijken. Ga ik door, als de voorzitter dat goed vindt, naar een volgende ...

De voorzitter: Hoe veel vragen heeft u eigenlijk?

De heer Kuhlmann: Ik heb twee vragen.

De voorzitter: Twee. Dan heeft u het woord.

De heer Oostenrijk: Voorzitter, mag ik nog iets inbrengen op ...

De voorzitter: Eigenlijk is het de heer Kuhlmann die een vraag stelt aan het college.

De heer Oostenrijk: Ik wilde nog een oproep doen aan het college over dezelfde problematiek.

De voorzitter: Eigenlijk is dat niet helemaal de bedoeling. En de heer Oostenrijk kennende. De heer Kuhlmann vervolgt.

De heer Kuhlmann: Dank u wel, voorzitter. Mijn volgende vraag die gaat over de verkeersregelaars die we nu in de stad zien, die een belangrijke functie vervullen om het verkeer in goede banen te leiden. Het valt mij echter op dat ik meer dan de helft verkeersregelaars binnen zie zitten in een auto, al dan niet kijkend op een mobiele telefoon. Nu zeg ik er meteen bij: dat zijn natuurlijk momentopnames. Ik sta niet de hele dag te kijken wat die mensen aan het doen zijn. Ik begrijp ook dat voor iedereen, en zeker als je een baan hebt waarbij je heel opmerkzaam moet zijn, dat het belangrijk is om te pauzeren. Ik wil ook niet iedereen over één kam scheren, maar het is wel zo

dat ik dit – ik hoop dat de wethouder hier nog even naar deze vraag wil luisteren ook – het is wel zo dat ik dit signaal ook van meer mensen in de stad hoor, dat er verkeersregelaars zijn die schijnbaar iets anders aan het doen zijn dan verkeer monitoren en regelen. Ik ben benieuwd of het college dit beeld herkent.

De voorzitter: De wethouder.

De heer Van der Linden: U brengt het in de goede nuance, want natuurlijk: we hebben in het begin heel veel verkeersregelaars op straat gezet. Dat doen we allemaal in samenwerking met Rijkswaterstaat, omdat we natuurlijk een heel groot gebied verwachten waar de werkzaamheden effect zouden hebben. Sommige dingen vallen gewoon een beetje mee, andere plekken zijn wel degelijk heel intensief en is het goed dat ze er zijn. We hebben de inzet een beetje anders verdeeld, ook wat terug geschaald. Op sommige plekken kon dat gewoon. We monitoren ook voortdurend inderdaad sociale media en andere berichtgeving over de situatie op de weg, maar ook de vragen en opmerkingen over de inzet van verkeersregelaars. Daar krijgen we ook deze signalen. Dus daar sturen we op door ze vooral in te zetten op plekken waar echt wat te doen valt. Als je inderdaad op een plek staat waar niet zoveel te doen valt, dan trekken verkeersregelaars wel aandacht en dat is ook goed, want het geeft alertheid op straat. Maar het liefst heb je ze gewoon op plekken waar daadwerkelijk inzet is vereist, dus ook dat monitoren wij en we proberen daar in samenwerking met Rijkswaterstaat, die uiteindelijk opdrachtgever is van deze mensen, tot een goede inzet te komen.


De voorzitter: Dan gaan we naar de heer Noldus.

De heer Noldus: Voorzitter, dank u wel. Ook een vraag vanuit de Dordtse VVD. Niet vooraf aangemeld, omdat de informatie pas laat bij ons was. Vorig jaar in april zijn hier de bewoners van de Rechte Zandweg geweest die een petitie hebben ingediend om hun eigen straat verkeersveiliger te krijgen. Daar heb ik nu begrepen dat er sprake zou zijn van wat vordering op dat vlak, eventueel een pilot met bloembakken. Ik ben benieuwd of de wethouder dat kan bevestigen en of u kunt aangeven wat het verdere vervolg is op dit front voor deze bewoners.

De voorzitter: De wethouder.

De heer Van der Linden: Dank. Klopt, we hebben toen ook het debatje even gevoerd over wat er precies mogelijk is er nodig is. Er zijn ook wat andere maatregelen al genomen, maar één van de suggesties die nog was gedaan, waar toen nog geen invulling aan is gegeven, omdat we eerst de pilot van inzet van bloembakken wilden afwachten in de binnenstad. We hebben toen gezegd: als we daar wat meer van hebben gezien, dan gaan we kijken of dat ook op de Rechte Zandweg zou kunnen werken. In de binnenstad hebben de bloembakken die we hebben neergezet wel enig effect, dat hebben we gezien. Maar er wordt ook gezegd: ze zijn wel wat te klein. Dus daar staan inmiddels, of ze worden net neergezet, wat grotere bakken en de bakken die we nu over hebben gaan we dan als proef gebruiken op de Rechte Zandweg, om te kijken of dat ook effect sorteert. Dat zal deze week, volgende week, één dezer weken gaan gebeuren.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Noldus, nog een vervolgvraag?

De heer Noldus: Nee, het vervolg volgt '...'.


De voorzitter: Dan sluiten we eigenlijk punt drie, vragen aan het college.

STUKKEN TER BESPREKING

4. Presentatie beoogd standbeeld Stadswerven

De voorzitter: Komen we bij agendapunt vier, presentatie over beoogd standbeeld Stadswerven, waar ik net al de heer Lentink voor welkom heette. Ik wilde het eigenlijk als volgt structureren: ik denk dat de wethouder misschien nog een paar procedurele opmerkingen vooraf heeft. Dan heeft de heer Lentink ongeveer vijftien minuten voor de prestatie, waarna de heer Van Zon, de stedenbouwkundige van de gemeente, ook nog een aantal dingen zal toevoegen en er is volgens mij ook nog een filmpje wat we dan zien. Daarna kan de commissie technische vragen stellen aan de heren, omdat u eerder heeft afgesproken dat het debat hierover op een ander moment plaatsvindt. Ik denk zomaar na de voorjaarsvakantie dan, volgende week. Dus dat voor dit agendapunt. Dan kijk ik even naar de wethouder: is er iets af te trappen? U heeft het woord.

De heer Sleeking: Voorzitter, dank u wel. In ieder geval dank aan de commissie dat de heer Lentink in de gelegenheid wordt gesteld om zijn beeld te presenteren en toe te lichten. Ten aanzien van het proces, dan het volgende: het betreft hier geen collegevoorstel. Het college heeft de heer Lentink ook geen opdracht gegeven om tot het ontwerp van een beeld te komen. Het leek me toch goed om, voordat het college zich daar definitief over gaat buigen, om te peilen hoe het in onze lokale volksvertegenwoordiging ligt. Is er voldoende draagvlak om dit traject door te zetten? Dat wil de heer Lentink graag weten, en ook de groep die hem daarbij ondersteunt, of er voldoende draagvlak is om te komen tot een crowdfundingactie om dit beeld mogelijk te maken. Een beeld op de punt van de Stadswerven is natuurlijk alleszins denkbaar. Ik heb begrepen van de heer Lentink dat hij daar ook in het verre verleden met één van mijn voorgangers op het gebied van RO wel over gesproken heeft. De vraag dient zich dan natuurlijk aan: willen wij daar nog steeds een beeld op de punt van de Stadswerven? Vinden wij dat het beeld, waar de heer Lentink nu aan werkt, dan ook een geschikt beeld om op die plek een plaats te bieden? Het is, maar de heer Lentink zal dat zo meteen zelf laten zien, we hebben er ook nog een filmpje bij: het is een beeld wat een behoorlijke impact zou hebben op het gehele gebied. Niet voor een paar jaar, maar ook gezien de duurzaamheid die de heer Lentink voor ogen heeft voor vele tientallen jaren, misschien nog wel langer. Het is bedoeld als geschenk aan de stad in het kader van 800 jaar stadsrechten. Dat zou de heer Lentink graag dit jaar symbolisch aan de stad willen overhandigen. Voordat eventuele realisatie en plaatsing van het beeld zo ver zal zijn, dan zijn we echt wel verschillende jaren verder. Dat zal denk ik pas kunnen op het moment dat ook de Prins Clausbrug is gerealiseerd. Dat zal op zich al een kunstwerk op zich zijn. Het college zal in ieder geval nog verdere adviezen inwinnen, voor zover dat nog niet gebeurd is, bij partijen die ook betrokken zijn bij Stadswerven. Dat zijn wij ook aan onze stand verplicht, zeg ik maar, een Q-team, het projectteam. We hebben kunst

in de openbare ruimte en de beoordeling daarvan belegd bij een Dordrechts museum, die zullen er ook een standpunt over hebben, onze stedenbouwkundigen zelf. Ten aanzien van het proces wil ik dan voor vanavond meegeven: neemt u alle informatie tot u, stel eventueel vragen aan de heer Lentink als daar aanleiding toe is en laat het bezinken, neem het mee terug naar de fractie, denk daar eens even goed over na. Laten we daar dan inderdaad na het reces met elkaar op terugkomen, dan zal ik u ook de adviezen die wij ingewonnen hebben beschikbaar stellen. U kunt dan ook tot een afgewogen oordeel komen en ik denk dat de heer Lentink daar ook recht op heeft, omdat het ook niet al te lang moet gaan duren voordat hier een besluit over genomen wordt.

De voorzitter: Dank. Dan heeft de heer Lentink het woord.

De heer Lentink: Goedenavond. Deze presentatie bestaat uit twee delen. In het eerste deel toon ik ter introductie een doorsnee van mijn beeldend werk. In het tweede geef ik een toelichting bij mijn voorstel voor een monumentaal beeld op de Stadswerven. U heeft begrepen dat mijn naam Gerhard Lentink is. Na de studie aan de academie Sint Joost in Breda heb ik mij in 1982 hier in Dordrecht gevestigd en sindsdien heb ik me beziggehouden met de productie van monumentaal beeldhouwwerk, monumentale houten beelden. De rode draad in mijn werk is het pogen om de organische vormen van de menselijke anatomie te verzoenen met de rechtlijnigheid van de mathematische constructie. Dus er is altijd een dualiteit in mijn werk en dat gaat u ook zo zien, mag ik hopen. Daarbij verwijs ik veelvuldig naar de klassieke mythologie, de wereldliteratuur en de christelijke iconografie. We gaan nu even – ik heb mijn werken steeds een opusnummer gegeven, want er zijn er heel weinig, ik ben nu bezig met het 42^e werk – en we gaan nu even in sneltreinvaart langs 15 werken die al gerealiseerd zijn en die hun plaats hebben gevonden in Nederland of daarbuiten. Ik beperk me daar eigenlijk alleen maar met het noemen van het opusnummer, de titel en de collectie. We gaan van start. Opus 5, Sebastiaan Martier, collectie beeldengalerij Het Depot, Wageningen. Opus 10, Alkyoneus-toren, collectie museum Beelden aan Zee, Den Haag. Nummer 12, Kariatide, collectie Eneco Utrecht. Opus 17, Sacre, collectie museum De Fundatie, Zwolle. Opus 22, Immer leiser wird mein Schlummer, collectie beeldengalerij Het Depot, Wageningen. Dit zijn dus steeds beelden van zeg maar anderhalf keer tot twee keer levensgroot. Dit is een landschapsproject, opus 24, La grande nageuse de Saint-Setiers, Parc Arboretum de Saint-Setiers, Corrèze in Frankrijk. Opus 25a, La berceuse, collectie Bravis Ziekenhuis Roozendaal. Nummer 26, de Circassische, collectie Douwe Egberts Utrecht. Opus 27, Koningin Beatrix, collectie Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, locatie: Provinciehuis Den Haag. Opus 29, Daedalus, collectie gemeente Alphen aan den Rijn, locatie: het stadhuis. Opus 30, Waltershuis, het interieur daarvan, collectie gemeente Dordrecht, locatie Albert Schweitzerziekenhuis. Opus 33, Und so mit großen Fernen überladen, collectie gemeente Rijssen-Holten, locatie: gemeentehuis. Opus 36, La création du monde, collectie Stichting Utopa, Leiden. Opus 40, Tuffo, collectie Young Blood Artcenter, Kaapstad, Zuid-Afrika. Opus 28, Christophorus, dit beeld heb ik gemaakt in 2000, 2003. Collectie gemeente De Panne, België. Dit beeld is eigenlijk een schakel naar het tweede deel van mijn verhaal. Ik heb dit beeld gemaakt voor een internationale beeldtentoonstelling langs de Belgische kust, Beaufort 2003. Na afloop van die

zomertentoonstelling werd het beeld te koop aangeboden, in eerste instantie aan de deelnemende kustgemeentes. Gemeente De Panne reageerde niet meteen en dat was voor destijds wethouder Hans Spigt aanleiding om te kijken of hij dit beeld wellicht op de punt van de Stadswerven zou kunnen gaan plaatsen, omdat dat gebied net in ontwikkeling was. Men was net bezig plannen te maken voor dit gebied en dit zou dan de aandacht vestigen op die plannen. Dat vond ik een mooi idee, maar ik dacht: ik moet wel even kijken of dat beeld daar goed kan staan. Dus ik heb een fotomontage gemaakt destijds en dit beeld is zeven meter hoog en ik heb het idee meteen verworpen. Het was veel te klein, het zag er niet uit. Als er een schip met containers driehoog langs zou varen dan zou dat beeld gewoon verdwijnen. Dus hoe leuk ik het idee ook vond, ik zag geen mogelijkheden daartoe. Gelukkig belde toen de gemeente De Panne met de mededeling dat zij het gingen kopen. Het staat er nog steeds. Maar toch bleef dat idee van een beeld op de Stadswerven wel hangen. Temeer toen ik ontdekte dat op een oude kaart van Jacob van Deventer uit 1540, laat maar even zien, aan de ingang van de Wijnhaven een monumentaal beeld afgebeeld is. Dit beeld dat heet Hanneke van Dordt en het had monumentale proporties, u ziet het, links de Groothoofdspoor en rechts de Hanneke van Dordt-toren. Dit is de enige afbeelding van dat beeld wat in de late middeleeuwen daar ooit gestaan heeft en in feite de ingang van de Wijnhaven bewaakte. Dus ze staat daar met het stadsvaandel in de handen. Dat beeld is ooit, in de 16^e eeuw, verdwenen. Op latere kaarten komt ze niet meer terug. Het leek me aardig om, juist bij de gelegenheid van de viering van Dordrecht 800 jaar stadsrechten, om op een dergelijke markante plaats weer een monumentaal beeld te plaatsen. Dan is dat idee er en dan moet je, ik wist dus dat 7 meter te laag was, een te klein beeld, is het eerste wat ik in 2011, meen ik, gedaan heb is een maatonderzoek doen. Ik kwam erachter dat een beeld van ongeveer 18 meter hoog de juiste maat heeft. Als je werkt in de openbare ruimte dan is er één ideale maat voor een beeld. Voor ogen had ik een beeld van staal, dus niet het beeld wat ik net liet zien, wat van vurenhout was, maar een stalen skelet, eventueel bekleed met hout. Als leidraad gebruikte ik als voorbeeld een elektriciteitsmast, dat is een snelle manier om omhoog te komen en goedkoop, relatief. Dat was dus het uitgangspunt om te denken in staal. Dus ik had eigenlijk de uiterlijke vorm, maar nog niet precies de inhoud. Ik had wel het idee: er zou weer een soort stedenmaagd moeten komen. Maar de uitdruk van het beeld, dat had ik nog niet voor ogen en dat kwam pas een aantal jaren later, toen ik een voetreis ondernam van Zuid-Italië naar Istanboel. Toen passeerde ik ook Athene en daar heb je de kariatiden op de Akropolis, die zuilen in de vorm van een vrouwengestalte. Wat bleek? Deze dames die hadden ooit ook nog onderarmen en die droegen met z'n zessen alle zes een bronzen schaal. Dat vond ik een prachtig idee, dat er dus een soort plechtige processie plaatsvond, terwijl die vrouwen dan ook nog het dak torsten van het Erechtheion. Toen ik dat las, dat die vrouwen die schalen droegen, dacht ik: dat is het motief voor het beeld wat ik voor ogen heb op de stadswerven. Namelijk een vrouw die een offerschaal draagt, die vrouw die personifieert de stad Dordrecht en zij offert uit dankbaarheid aan de rivier, waaraan zij haar bestaan in feite te danken heeft. In 2015, kort na die reis, heb ik een model laten poseren met een schaal voor haar borst. Dat heb ik eerst maar eens massief uitgewerkt in multiplex, een schaalmodelletje, om de vorm te doorgronden en te kijken hoe ik dat zou kunnen vertalen in staal. Voor mij was het ook wel een spannend proces, het is in feite de vertaling van het werken in Lego naar het werken

met Meccano, of spelen met Meccano. Daar ben ik sinds 1 maart dit jaar mee bezig, nadat zij model had gestaan kwam die opdracht voor dat beeld in Kaapstad, waar ik 2,5 jaar mee bezig ben geweest. Daarna heb ik nog een boek geschreven en toen ben ik hiermee verdergegaan, aan dit beeld. De liniatuur die ontstond bij dat verlijmen van het multiplex die heb ik eigenlijk vertaald naar een opengewerkt beeld, waarvan de maquette daar in de hoek staat. Het is eigenlijk heel helder te zien dat het beeld in negen schijven gedacht is, die elk een stuk contour omvatten. Die negen schijven op zich die maken dan nog geen plastisch ogende gestalte, dus daar moesten ook contourdelen bij. Dus die contouren heb ik daar later aan toegevoegd en uiteindelijk als derde element worden die contouren ook weer met dat basisskelet verbonden door te dwarsribben, die echt in horizontale zin min of meer de lichaamscontouren volgen. Dus eigenlijk was de uitdaging bij het ontwerpen van dit beeld: hoe maak je staal zacht, hoe maak je staal humaan? Volgende plaatje. Ik had al vrij snel in de gaten, dat toen ik een montage liet maken van dit ontwerp op de locatie, dat zij wel een bodem nodig had. Dus er moest iets onder. Mijn idee was: dat beeld moet zeker drie meter omhoog, boven het waterniveau. Ik vond het wel aardig om het toegankelijk te laten blijven, dus ik heb in feite de hoek van de punt van de Stadswerf, die is een kleine veertig graden, heb ik gekopieerd in het ontwerp voor een soort plateau, wat toegankelijk is via vijftien treden en ook voor rolstoelgebruikers via een hellingbaan. Die hellingbaan, dat is één op twintig, dus ik had zestig meter hellingbaan nodig en die heb ik dan in drie delen dubbelgeklapt, zodat het aansloot bij de massa van de voet. Dit modelletje wat u net zag dat is eigenlijk een beetje te grof. Ik ben nu bezig met een schaalmodel één op vijf, dus je moet voorstellen dat dat wel ongeveer een drieënhalve meter hoog beeld wordt. Daar zijn dit een aantal werktekeningen van. Dit zijn bijvoorbeeld vijf hoofdsegmenten. Ze zijn niet allemaal precies op dezelfde schaal, maar ze geven wel een indruk van hoe dat beeld er uiteindelijk uit komt te zien. Hier zijn dus een aantal dwarscontouren en hier de dwarsribben. Hier nog wat meer. Zo'n hoofd is natuurlijk belangrijk, dus daar heb ik even een schets van gemaakt, hoe dat er ongeveer uit zou komen te zien. Dat hoofd is dan 2,65 meter hoog. Ik kwam ook tot de ontdekking dat ze wel moest kijken, ze moet wel de schippers welkom heten. Het idee was, in stedenbouwkundige zin eigenlijk, dat het beeld een schakel zou vormen tussen de oude stadskern en het nieuwe culturele hart van Dordrecht, wat belichaamd wordt door het energiegebouw en vele bioscoop daar en zo. Dus het is eigenlijk een riskante onderneming om het cultureel hart te verleggen en het leek mij aardig dat dat beeld als een soort schakel tussen die twee kernen opgevat zou kunnen worden. Toen ik hier zo mee bezig was werd ik uitgenodigd om een bijeenkomst bij te wonen van de gemeente, om na te denken over het burgerinitiatief ter invulling van 800 jaar stad. Zo werd ik op het idee gebracht om dat daaraan te koppelen. Dat is dan iets sneller dan ikzelf voor ogen had, want ik heb mijn schaalmodel van één op vijf nog helemaal niet klaar, maar ik vond het wel een prachtige manier, een echt lumineus idee om – wat dus niet uit mijn koker komt, maar van een aantal burgers uit Dordrecht – om dit beeld aan te bieden aan de stad als verjaardagscadeau. Er is dus een werkgroep ontstaan van zes enthousiaste Dordtenaren, die uit diverse disciplines, die graag hun schouders willen zetten onder dit initiatief om te komen tot een realisering van dit plan. Doordat dat opeens in een stroomversnelling kwam was het voor mij ook heel urgent om te gaan kijken of dat beeld op die plaats eigenlijk wel kon. Ik wist van de plannen van de Prins Clausbrug, dus

ik dacht: voordat ik dit naar buiten ga brengen moet ik zelf tevreden zijn over die combinatie van de brug. Ook verder moet dat beeld gewoon goed in zijn omgeving staan. Er zijn een aantal elementen die dan belangrijk zijn, en dan pak ik weer mijn dingetje.

De voorzitter: Ik wil heel even aangeven dat u nu ruim een kwartier bezig bent.

De heer Lentink: Dan ga ik het nu snel afmaken. De Schuttevaer Staete is 65 meter hoog, de bouwhoogte van de beoogde bebouwing op de Stadswerven zelf, dat gaat tot 35 meter boven NAP en de Prins Clausbrug die is ook 32 meter hoog, de ballastarm van deze brug. Dat zijn allemaal elementen die met elkaar een spel moeten aangaan en dat heb ik onderzocht met de volgende tekeningen. U ziet hier een rechte projectie vanuit het westen, dus eigenlijk vanuit het water, frontaal kijkend naar het beeld. Rechts de Schuttevaer Staete, in het midden de Prins Clausbrug en links de geprojecteerde bebouwing op de Stadswerven. U ziet dat brug en beeld zich verhouden als twee tot drie ongeveer. Er zijn natuurlijk enorm veel zichtlijnen, hier komen brug en beeld vrij dicht bij elkaar en in mijn optiek maken ze een soort dansje met elkaar. Dat is hier ook weer zichtbaar, dit is dan vanaf het noorden, vanaf Papendrecht. Eigenlijk is die ballastarm hier een soort beschermend gebaar naar het beeld toe. Ik heb Piet Krijger, fotograaf, ook een paar montages laten maken. Hier ziet u nog de montage vanaf de Stadswerven met het eerste sokkelontwerp. Dit soort ontwerp werd door gemeentelijke commissie die mijn werk heeft bekeken in het atelier eigenlijk verworpen en om die reden heb ik een slankere opengewerkte sokkel ontworpen, wat in dit plaatje te zien is. Dus in feite is dit een soortabri met tien taps toelopende zuilen die het beeld vier meter omhoogheffen. Dit is een aanzicht vanuit de fietsbrug over de Riedijkshaven. Dit is het aanzicht vanuit Papendrecht. Hier is duidelijk te zien dat het beeld zich op een harmonische wijze zich verhoudt tot de enorme bouwmassa van de Schuttevaer Staete. Dit was mijn presentatie.

De voorzitter: Hartelijk dank. Ik stel eigenlijk voor aan de commissie dat we vragen helemaal aan het einde doen, als we ook de heer Van Zon aan het woord hebben gehad. U heeft het woord.

De heer Van Zon: Ik ben Edwin van Zon, stedenbouwkundige bij de gemeente Dordrecht. Ik ben werkzaam ook aan de omgeving Stadswerven. Mij is gevraagd om even iets over de context te vertellen. Zo'n beeld is inderdaad in de context geplaatst. Het gebied Stadswerven kennen we allemaal. Het beeld is inderdaad geprojecteerd op de punt hier van de Stadswerven. Eigenlijk een punt waar twee rivieren samenkomen, eigenlijk een heel landschappelijk element, waar het Wantij en de Merwede eigenlijk nog net even de binnenstad bijna aanraken. Dit is het plan Stadswerven, eigenlijk gaat uit van de historische structuren die daar in dat gebied aanwezig zijn, een aantal grote bouwvelden. Daar waar het beeld is geprojecteerd, daar moet nog volop ontwikkeling plaatsvinden. Dit gedeelte staat er inmiddels al, hier liggen de drijvende woningen, en hier moet inderdaad de Prins Clausbrug aanlanden. Zoomen we even in. We hebben al even gesproken inderdaad over de context van het beeld. Het beeld is inderdaad hier geprojecteerd. Dit is de belangrijkste as van Stadswerven, uitkomend op de brug en zo maak je de verbinding met de binnenstad. De Prins Clausbrug wordt al een heel

spektakel eigenlijk in die omgeving. De bebouwing hier zien we eigenlijk in het eerste stadium, zijn we met de ontwikkelaar aan het kijken wat voor soort bebouwing daar moet gaan komen. Hier even vanuit de Watertoren, op 4 augustus gekeken naar ditzelfde punt. Eigenlijk zie je al kijkend vanuit dit gebied, kijkend naar dat drierivierenpunt, daar zie je je eigen historische binnenstad liggen. Je ziet nogmaals hoe eigenlijk het Wantij aankomt en eindigt hier in een hele fraaie landschappelijke context. Hier even aan de andere kant, vanaf de Merwede gezien, eigenlijk het punt van Stadswerven waar je een prachtig overzicht hebt over het drierivierenpunt. Het is net al even genoemd, de Prins Clausbrug, ook een spektakelstuk op zich. Zeker als hij opengaat, dan is het nog een wat hogere stand. Een belangrijke eyecatcher en er is inderdaad gekeken: hoe verhoudt zo'n beeld zich nou tot de brug? Welke verhouding moet die daar nou aannemen en wat gaat daar uiteindelijk daar de sfeer en ook het beeld bepalen van de Stadswerven? Niet alleen de bebouwing is hier erg belangrijk, maar ook de openbare ruimte. Er is veelvuldig al vanuit de bevolking gekeken: hoe gaan we om met openbare ruimte op de Stadswerven en kan daar niet iets van een grote verblijfsplek, in de vorm van een stadsstrand worden gemaakt? Zodat ook voor iedereen die naar de Stadswerven wil komen het daar een aangename plek is om te verblijven. Ik licht heel even toe van waar we op dit moment mee bezig zijn. Hier is weer de hoofdvoet, de oude Maasstraat, van de Stadswerven. De witte vlekken zijn de bouwvelden die nog moeten worden ingevuld en dit is de Prins Clausbrug. Hier komt een openbaar plein te liggen, wat in de vorm van een strand wordt uitgewerkt. Dus dat is echt de plek waar je in de zon kan zitten, met horeca er rondom heen, prachtig op de zon gericht. Vanaf deze plek kun je onder de brug door wandelen, via een wandelpad naar de kop van de Stadswerven. Dan kom je eigenlijk hier vandaan, loop je hier onderdoor verder en dan kom je uit op deze plek. We hebben dat altijd genoemd: dat is het podium van de Stadswerven. Daar moet je grote hoogteverschillen overbruggen, de Maasstraat ligt namelijk op vijf meter plus NAP en onder de brug door zit je ongeveer op twee meter plus NAP, dus dat is een hoogteverschil van drie meter tussen dit niveau en het lageregelegen niveau. Dat geeft ruimte eigenlijk om een soort stadsbalkon te maken daar, waar je eigenlijk die verschillende hoogtes bij elkaar brengt. Het stadsbalkon is altijd gezegd: daar moet eigenlijk ruimte zijn voor activiteiten, voor evenementen. Ook als daar iets gebeurt op die drierivierpunt en je kijkt daaruit naar de Dordt In Stoom of naar de vuurwerkshows. Is in ieder geval een hele openbare plek. Zo hebben we ook gekeken naar het beeld: hoe past dat er nu in, hoe verhoudt dat zich tot elkaar? Daarom is het ook een dynamisch proces, is de sokkel al wat aangepast om daar wat meer uitzicht over te geven. We moeten verschillende adviezen gaan inwinnen over: kan dat op die plek, mag dat op die plek? Eén van de belangrijkste instanties is Rijkswaterstaat. Het is het drukst bevaren rivierpunt van Nederland. Er gebeurt heel veel qua scheepsvaart. In eerste instantie heeft Rijkswaterstaat nu gezegd: zo'n groot bouwwerk op die plek, daar geven we echt een negatief advies over af, dat verstoort de radar. Wij moeten verder met hen in gesprek – afhankelijk van wat u uiteindelijk als beslissing neemt – om te kijken: welke stappen moeten er genomen worden om te kijken of we toch tot realisatie kunnen komen van het beeld of dat de plek toch iets gaat wijzigen op deze locatie. Het zijn discussies in ieder geval die in een later stadium plaats moeten vinden. Omdat het een aantal hele grote bouwwerken eigenlijk kort bij elkaar zijn hebben we een filmpje laten maken die al die bouwwerken tot elkaar in verhouding

brengen. Voor u ook om een goed inzicht te geven: wat gebeurt er nu allemaal op zo'n plek? En ook om een goed idee te krijgen van wat zo'n beeld op zo'n plek nu gaat doen. Het filmpje duurt ongeveer vijf minuten. Eerst wordt er wat vertraagd afgespeeld, later wordt het versneld afgespeeld. Dan komen verschillende varianten van de sokkel aan bod.

De voorzitter: Veel dank. Dan denk ik dat het nu aan de commissie is om, als die er zijn althans, vragen van technische of feitelijke aard te stellen aan dan wel de wethouder of de heer Lentink of Van Zon. De heer Jansen, u heeft het woord.

De heer Jansen: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Ik heb maar een korte. Ik kan in mijn stukken kan ik geen verbeeldingen van andere types sokkels zien, terwijl ik er wel een aantal voorbij zie komen in de presentatie. Sommige mooier als dat. Ik meen mij te herinneren dat in een vorige vergadering ook toegezegd was dat we ook de verbeeltenis van de sokkels erbij zouden krijgen. Ik meen een verzoek van de heer Oostenrijk zelfs nog.

De voorzitter: Ik was er niet de vorige keer, maar de heer Oostenrijk. U heeft daar ook iets over? U heeft het woord.

De heer Oostenrijk: Voorzitter, wij zijn erg enthousiast over het beeld an sich, laat daar geen misverstand bestaan. De vragen zitten inderdaad rond de sokkel. Ik zou zeggen: bijna met terugwerkende kracht word ik nog steeds enthousiaster over de oorspronkelijke vormgeving, passend ...

De voorzitter: Mijnheer Oostenrijk, even, want we hebben meer te doen nog vanavond, om even feitelijke vragen. Uw enthousiasme, te waarderen, maar even de feitelikheden.

De heer Oostenrijk: Nu komt de vraag. Wie heeft er nu dit oorspronkelijk ontwerp nu eigenlijk afgeblazen? Welke mensen zijn eraan te pas gekomen en met welk motief? Want als je dit zo ziet dan denk je: jongens, dat past prachtig in het hele gebied. In ieder geval honderd keer beter dan het sokkeltje wat hier nu staat, want ook de laatste variant in de film gaf een sokkel aan die wat mij betreft dan nog the next best zou kunnen zijn. Dus de vraag is eigenlijk: die heeft er nu beslist dat die oorspronkelijke sokkel er niet mocht komen? En met welk gewicht?

De voorzitter: Ik wijs er wel op dat er nog helemaal niks is beslist of besloten, maar de vraag is helder.

De heer Oostenrijk: Maar er is wel medegedeeld dat de oorspronkelijke sokkel is afgeblazen. Dan wil ik graag weten: wie zijn daar de aanstichters van?

De voorzitter: Het is helder. De heer Kleinpaste, u heeft het woord.

De heer Kleinpaste: Mijn vraag is niet zozeer wethouder, maar aan mijnheer Lentink. Los van het feit dat ik me ook afvraag of dit nou zijn magnum opus wordt, hoe staat u

zelf tegenover het feit dat die oorspronkelijke sokkel is vervangen door een ander ontwerp?

De voorzitter: Ik kijk even rond. Zijn er anderen die nog? Ja, de heer Noldus. Dan verzamelen we ze even en dan delen we ze weer uit. U heeft het woord.

De heer Noldus: Dank u wel, voorzitter. Dank voor de mooie presentatie en de beelden. In ieder geval een vraag ook aan de heer Lentink, een beetje in dezelfde lijn. Er zijn een aantal aanpassingen gedaan ten opzichte van het oorspronkelijke idee en ontwerp, mogelijk zelfs concessies. De vraag is in ieder geval of de kern van het kunststuk, zoals ooit bedoeld, of dat naar uw mening nog voldoende uitkomt. Een andere vraag, die gaat denk ik meer richting het college, maar ik kijk wel wie hem beantwoord: in de stukken gaat het er een aantal keren over dat het beeld wordt aan de stad geschonken, de bewoners kunnen daar een bijdrage in hebben om dat te leveren. Toch vind ik het nog een beetje een open einde in de informatie die vinden, dus ik ben benieuwd of er nog een gemeentelijke bijdrage voor dit kunststuk te verwachten valt. Een derde en laatste vraag is een vraag uit onze fractie: met de open staalconstructie zoals die is, of er nog overlast in termen van geluid bij bepaalde windstanden te verwachten is en of daar rekening mee gehouden is?

De voorzitter: Dank. De heer Kuhlmann. Uw vragen zijn niet door de heer Noldus al gesteld?

De heer Kuhlmann: In aanvulling. Ik ben zelf iemand die toen ik wat jonger was het leuk vond om in een boom te klimmen, in het vrijheidsbeeld, daar kun je ook heel mooi van het uitzicht genieten. Gelet op de plek van het beeld en ik denk ook de constructie, dat nodigt misschien voor mensen die wat jonger zijn dan mij uit om daarin te klimmen, om van het uitzicht te genieten. Ik vraag me af, dat is een vraag aan de heer Lentink, of u daar gedachten over heeft. Je zou namelijk twee kanten op kunnen gaan. Je kunt dus zeggen: dan moet je dat heel moeilijk maken, dat die kans niet bestaat. Of je zou de andere kant op kunnen redeneren: als mensen dat leuk vinden op die plek, maak het dan juist een constructie zoals het vrijheidsbeeld, zodat je – iets bescheidener, het formaat is natuurlijk anders – maar dat je erin kan klimmen. Graag uw gedachten daarover.

De voorzitter: Helder. Mevrouw Klein-Hendriks, u heeft het woord.

Mevrouw Klein-Hendriks: Dank u wel. De vraag die ik heb, en ik probeer even wat woorden daarvoor te zoeken, want ik begreep van de heer Lentink dat dat zijn motief net juist is geweest voor het beeld, namelijk dat de waterbekken. Maar toch, als ik het zo even bekijk, dan roept juist met die verschijningsvorm met dat waterbekken, eigenlijk de gekozen vrouwenfiguur, de kariatide op die oever plenzen toch wel vraagtekens op. Het vereist een uitleg: hoe kun je dit nu in verband brengen met Dordrecht? Daar wil ik toch nog een toelichting, meer woorden op, alstublieft.

De voorzitter: Dank. De heer Soy.

De heer Soy: Dank u wel, voorzitter. We gaan na het reces gaan we hier nog in nadruk over spreken, maar ik kan wel laten doorschemeren dat onze fractie enthousiast is over het beeld wat nu is gepresenteerd. Onze complimenten daarvoor, we zijn er echt enthousiast over. Eigenlijk aansluitend op de vraag van de heer Oostenrijk: waarom afwijken van de oorspronkelijke sokkel, het plateau, met de trappenpartij? Wij zijn daar ook zeer enthousiast over. We hebben wel gelezen dat het op basis van bepaalde adviezen is gesneuveld. Althans, nog niet definitief gesneuveld, maar wel het advies is om dat te veranderen. Wij zouden daar eigenlijk een stap verder in willen gaan. Heeft u er ook over nagedacht om de trappenpartij door te trekken aan de andere kant? Dat je aan de andere kant ook naar beneden kunt komen om de verbinding met het water, dat je zelfs aan die kant kunt zitten en kunt genieten van het uitzicht? In het verleden heb ik wel eens, namens mijn partij, voorbeelden genoemd van Istanboel, maar ook van Frankfurt, waarbij je aan het water op zo'n trappenpartij prachtig kunt zitten. Dat hebben we nu gerealiseerd bij de bioscoop en dit gebied zou zich daar ook excellent voor lenen om een soort trappenpartij aan het water te hebben waar je op de trappen kunt zitten. Heeft u daar wel eens over nagedacht?

De voorzitter: Dank. Ik kijk even rond. Zijn er meer vragen? Niet? Dan wil ik ze als volgt ordenen. Voor de wethouder zijn er vragen over de sokkel en de verandering – om dat woord dan maar even te gebruiken – en de financiering. En dan denk ik voor de heer Lentink vragen eveneens over de sokkel, over de achtergrond van het verhaal en hoe relateert zich dat aan Dordrecht en vragen over geluid en klimmen. Dat is denk ik, dan hebben we iedereen recht gedaan. Ik wil eerst even naar de heer Lentink. U heeft het woord.

De heer Lentink: Ik heb inderdaad die eerste variant heb ik ontworpen, eigenlijk vanuit de gedachte dat er nog geen plannen waren. Dus ik had alleen een plattegrond van Edwin van Zon gekregen met het bebouwingsplan en voor de rest was het tamelijk wankel. Mijn idee was, als je die punt, dat is een heel markant gegeven in de stadsplattegrond. Je kijkt naar de plattegrond van Dordrecht en bijna het eerste wat je ziet is die scherpe punt. In mijn optiek moet je zo'n punt harder maken, die moet je accentueren, dat is een pijlpunt. Met dat idee, plus het gegeven dat ik ervan overtuigd was dat het beeld een duidelijke bodem moest hebben, meer dan wat aanwezig was van één of twee meter hoog, kwam ik tot het ontwerp van zo'n stadsbalkon, heb ik het genoemd. Daar heb ik me vrijelijk laten gaan. Dus ik heb niet aan de kosten gedacht, ik heb niet gedacht aan Rijkswaterstaat. Ik heb gewoon op grond van de plattegrond een ideale vorm bedacht om dat beeld een ontmoetingsplaats te laten zijn. Ik vond het ook een interessant idee, want je speelt met maat natuurlijk. Je hebt de menselijke maat, dit is negen maal de menselijke maat en het feit dat je dat kunt benaderen, dat maakt het interessant. Het beeld zie je in de verte vanuit Papendrecht en je komt dichtbij en je kunt zo dichtbij gaan tot dat je de voeten aanraakt. Dat spel met maat optimaliseren dan meteen. Ik heb me meteen gerealiseerd: dan heb je dus een probleem, als dat beeld op een lage sokkel staat, die ik sowieso nodig vond, van 1,20 meter hoog – dat is een soort vliegervormig betonnen blok – dan is dat een uitnodiging voor turners om naar boven te gaan. Ik dacht: dat moet technisch op te lossen zijn. Dat heb ik voor me uitgeschoven. Toen dit concept helemaal klaar was heb ik een gemeentelijke commissie

op bezoek gehad, bestaand uit wethouder Sleeking, Peter Schoon en Edwin van Zon, hier aanwezig, en nog twee mensen, Henk Kranendonk en Mark Benjamin, als ik me niet vergis. Voor hen was het een gelopen race, dus mij werd gevraagd: kun je die sokkel eventueel missen of is het beeld dan voor jou verloren? Ik heb natuurlijk niet de wijsheid in pacht, dus ik doe een voorstel en ik ben enthousiast over dat beeld, ik ben enthousiast over die sokkel. Maar ik kan me voorstellen, en dat heeft Edwin mij ook wel een beetje duidelijk gemaakt, ondertussen is er een bureau bezig met de ordening van de publieke ruimte. Er is een soort alternatief stadsbalkon, wat juist diametraal tegenover mijn plan stond, namelijk dat je vanaf die 5 meter bouwhoogte van die bebouwing op de Stadswerven langzaam afdaalt, als een tribune, dat wat u ook zegt in Istanboel, dat is een mogelijkheid. Dan kun je zittend op die treden van het water genieten. Het is een beetje vreemd om van daaruit, wat ik dus getekend had, weer omhoog te gaan. Dus in die zin begreep ik de stedenbouwkundige bezwaren en heb ik daar geen halszaak van gemaakt. Dat neemt niet weg dat ik enthousiast blijf over mijn voorstel, maar dan suggereert dat een enorme samenspraak met de ontwerpers van de stedelijke ruimte daar. Dat zou een enorme inbreuk zijn op die plannen. Dus ik begreep de bezwaren en ik dacht: dan moet ik dus iets anders gaan ontwerpen. Zo ben ik op die abri-vorm uitgekomen, omdat ik het wel aardig vind om zo'n beeld een ontmoetingsruimte te laten zijn. Ik had ook met de nieuwjaarsreceptie de voorzitter van de Nederlandse Wielrijdersbond en die zegt ook: daar komen twee Europese trajecten samen en het zou heel mooi zijn als je die fietsers wat biedt. In die zin vind ik een abri ook een, dat alternatief komt ook uit mijn koker, dat vind ik verdedigbaar.

De voorzitter: Dank. Dan zijn er nog twee, misschien detailvragen, maar wellicht kunt u er iets over zeggen. Over geluidresonantie op het staal en klimmen van de VVD-fractie.

De heer Lentink: Dat gevaar van het klimmen dat wordt ondervangen met het tweede sokkelontwerp, want dat is 4,20 meter hoog. Die wanden staan iets hellend naar buiten, dus zonder klimmaterieel kom je dat beeld niet in. Dus dat is daarmee opgelost. Tegelijkertijd is die abri toegankelijk. Er is in het ontwerp ook een voetpad helemaal naar het eind van de strekdam gedacht. Dat voetpad zou prachtig onder die abri door kunnen lopen en ook die sensatie van dat je onder dat torenhoge beeld doorloopt vind ik ook interessant. Daarbij komt dat in mijn tweede voorstel, dus mijn tweede sokkelontwerp denk ik die poten heel laag, bijvoorbeeld op één meter boven het gemiddelde waterniveau. Dat bij hoog water die poten gewoon in het water staan, dat lijkt me ook een fantastisch gezicht. Dus ik zie ook de voordelen van mijn tweede ontwerp.

De voorzitter: Dan even geluid en de fractie ChristenUnie-SGP heeft gevraagd of u nog iets meer over de achtergrond van het verhaal en hoe het linkt met Dordrecht.

De heer Lentink: Dat geluid, daar ben ik eerlijk gezegd niet zo bang voor. Als je gaat staan bij een hoogspanningsmast dan bij mijn weten hoor je eerder het geluid van die elektriciteitsdraden dan dat er iets rond gaat cirkelen in zo'n mast. Maar in dat stadium zijn we nog lang niet. Op het moment dat het college goedkeuring heeft aan dit project moet er ook een sterkteberekening gaan plaatsvinden en wordt uiteindelijk de zwaarte van de constructie bepaald en de windvastheid en de windbelasting en dergelijke. In dat

verhaal past ook een vraag, ook over eventuele geluidsoverlast. Dan inhoudelijk: ik vond het thema van een offer vond ik wel heel mooi, omdat ik ben van gereformeerde huize en voor mij was offer iets heel bijbels. Later toen ik op het gymnasium kwam werd dat offer eigenlijk uitgebreid als het tonen van dankbaarheid en dat vond ik een mooi gebaar. Een stad kan dankbaar zijn vanwege die enorme hoeveelheid water waaraan deze stad haar grootsheid heeft te danken gehad. In die zin, zoals wij in het taalgebruik ook refereren naar de klassieker. Je hebt bijvoorbeeld Vrouwe Justitia, dat is ook een beeld met een balans, met een weegschaal. Of de Muze, in ons taalgebruik refereren we vrij makkelijk aan klassieke archetypen. In die zin gebruik ik dat archetype van een offerende dame als motief van het tonen van dankbaarheid.

De voorzitter: Dank. Ik kijk even rond of dit nog aanleiding geeft tot vervolgvragen. Dan nog de wethouder misschien over de financiering.

De heer Sleeking: Voorzitter, eigenlijk bij plaatsing van alle beelden is het zo dat er sprake is van cofinanciering. Wij hebben een fonds, 'Kunst in de Openbare Ruimte', gevoed op verschillende momenten. Ook bij het beeld van Willem van Oranje, dat een geschenk was, daar heeft de gemeente voorbereidende werkzaamheden getroffen als het gaat om de fundering en dat wordt geheel of gedeeltelijk betaald uit het fonds 'Kunst in de Openbare Ruimte'. Dat zal hier waarschijnlijk ook het geval zijn, dat fonds is ook bedoeld om beelden mogelijk te maken in de vorm van cofinanciering. Gezien de omvang van zo'n beeld zullen daar ook wel de nodige kosten mee gemoeid zijn, want het vraagt een stevige fundering. Dat kan ik me zelf ook voorstellen, omdat ik niet echt technisch ben. Dus dat. Dus de gemeente zal hier zeker een bijdrage aan leveren in met name de voorbereiding en de facilitering om die plaatsing van het beeld mogelijk te maken. Ik denk dat de discussie vanavond niet al te veel moet inzoomen op de sokkel. Dat zal ongetwijfeld onderwerp zijn van verdere uitwerking en gesprek, wat al dan niet wenselijk en mogelijk is. De overstroombaarheid van dit gebied is denk ik het meest doorslaggevende criterium. Bepaalde delen van stadswerven zijn ook bedoeld om bij bepaalde waterstanden te kunnen overstromen. Daar zal de discussie met Rijkswaterstaat denk ik al heel snel aan tafel komen. Nog los van de mededeling die kennelijk al gegeven is dat dit beeld een verstoring van de radar zou kunnen zijn, waarbij mijn tegenvraag meteen luidde: ja maar, en de brug dan die er vlak achter ligt en die nog veel hoger is? Dus ik wil het nog wel eens een keer onderbouwd zien of dat echt een belemmering zou zijn voor plaatsing van een beeld op deze plek. Waarbij wij in eerste instantie, maar dan, we hadden ook het zicht vanuit de Riedijk toen we in het atelier van de heer Lentink waren, en toen kwam dat eerste ontwerp moet ik zeggen op mij ook wel heel massief over. Een heel groot en massief betonnen blok, dat kwam eigenlijk in deze presentatie wat minder tevoorschijn dan de andere ontwerpen zoals ze nu zijn gepresenteerd. Dan ja, het aspect van veiligheid, geluidsbelasting, dat komt natuurlijk altijd aan de orde bij vergunningprocedures. Zo'n beeld, als dat geplaatst wordt, moet dat natuurlijk wel veilig zijn. Het moet niet uitnodigen, richting de heer Kuhlmann, voor allerlei avonturiers om daar 10 meter of nog hoger te gaan klimmen, met alle risico's van dien. Dat kunnen wij als gemeente ons natuurlijk ook niet veroorloven, dus je moet daar maatregelen nemen om dat te voorkomen, sowieso. Dat hebben we bij de kraan trouwens, bij de plaatsing van de kraan, hebben we dat ook

gedaan, ook omdat we daar voorzagen dat de jeugd het wel interessant zou vinden om erin te klimmen. Dat is ook onmogelijk gemaakt door maatregelen die daar getroffen zijn, dus dat zal zeker ook hier het geval zijn.

De voorzitter: De heer Jansen had nog een vraag gesteld, ik denk dat ook zijn vinger daarom omhoogging, over de verbeelding en of die bij de stukken kan worden gevoegd. Ik neem aan dat als die verbeeldingen er zijn, dat die bij de stukken kunnen worden gevoegd.

De heer Sleeking: Het filmpje is sowieso beschikbaar, alles wat hier vanavond gedeeld wordt is publiek en al het materiaal dat daarnaast beschikbaar is dat kan ook worden gedeeld. Ik weet niet of daar ook alle varianten van de sokkels inbegrepen zijn, of die ook via de mail kunnen worden gedeeld of ter beschikking worden gesteld. Misschien de heer Lentink ...

De voorzitter: Ja, dat was uw vraag, mijnheer Jansen? Ja, dan heeft daarvoor nu de gelegenheid, want ik wil eigenlijk met een minuut of vijf het hele punt afronden.

De heer Jansen: Is een hele korte, voorzitter. Dank u wel. De heer Sleeking geeft aan: het advies van Rijkswaterstaat wijst op dat negatieve advies. Misschien is het een idee om Rijkswaterstaat dat advies nog wat nader toe te laten lichten voor de commissie. Mogelijk is het zelfs een idee ook om, als ze een probleem hebben met de brug, om dat toe te lichten. Maar dat is een ander issue.

De voorzitter: Oké, waarvan akte. De heer Oostenrijk nog.

De heer Oostenrijk: Voorzitter, met alle respect toch nog even over de sokkel, want ...

De voorzitter: Ik dacht dat we over een beeld gingen praten vanavond, maar ...

De heer Oostenrijk: Nee, dus zijn we hartstikke enthousiast over, dat heb ik al gezegd. Dus daar moet je niet te veel woorden aan wijden. Het punt is dat nu klaarblijkelijk door enkele ambtenaren het oorspronkelijke ontwerp laten we maar zeggen naar de zandhoop is verwezen. Ik vraag me toch echt af: is het niet mogelijk dat een onafhankelijke groep mensen die verstand heeft van dit soort zaken daar nog een second opinion over kunnen geven? Want ik vind het te kort door de bocht dat dit nu klaarblijkelijk is afgeserveerd tenzij het oorspronkelijke ontwerp nog deel uitmaakt van de heroverwegingen, net zo goed als het ontwerp wat dus aan het eind van het filmpje ook nog aan de orde kwam.

De voorzitter: Mijnheer Oostenrijk, ik ga u toch even onderbreken. Wij hebben nu een presentatie gehad, er is van alles en nog wat langsgekomen, in schetsmatige zin, dat zijn mijn worden dan, maar toch. Er is nu gelegenheid om feitelijke te stellen, de vragen namelijk 'hoe is die sokkel tot stand gekomen en welke variant' en zo, die is volgens mij feitelijk correct – ga ik vanuit – beantwoord. Uw opvatting daarover, dat is voor later de discussie.

De heer Oostenrijk: Ja, maar voorzitter, ik wil niet achter de feiten aanlopen. Ik wil bij de voordeur een goede afweging hebben met alle varianten die op dit moment op tafel liggen en niet geconfronteerd worden met het feit dat er voor de discussie al een variant van tafel is.

De voorzitter: Daarvan wordt denk ik kennisgenomen. Ik stel voor dat we dit op ons in laten werken, dat u dat allemaal meeneemt naar uw fracties en dat we aan de griffie vragen om na het verlot van volgende week op het moment wat zich daarvoor leent in deze commissie het debat met elkaar en het college te voeren. Dat is denk ik voor nu een voldoende heldere afsluiting.

5. Instemmen met de beantwoording van de motie 190219/M4 Mobiliteit en bereikbaarheid op koers en deze hiermee als afgehandeld te beschouwen

De voorzitter: Dan stel ik voor om – helaas zonder pauze, gezien de tijd – verder te gaan met agendapunt vijf. Ik dank uiteraard de heer Lentink en Van Zon voor hun toelichting. Dan zijn wij aangekomen bij instemmen en beantwoorden motie 'Mobiliteit en bereikbaarheid op koers'. Op verzoek van de fractie VVD en GroenLinks spreken wij hierover vanavond. De politieke vraag was: doet de inhoud van het memo recht aan de huidige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit? Met name de auto, vooral de auto. Zijn we voldoende bezig om sturend op te treden in de gewenste mobiliteit van de toekomst? Dat is de tweede vraag van de fractie van GroenLinks. Ik stel voor dat we eerst de fracties van de VVD en GroenLinks het woord geven om hun vragen te stellen over deze punten, dat de wethouder daarop ingaat en dat we daarna kijken of er meer vragen zijn in de commissie over deze punten en ook in hoeverre de tijd ons dat toelaat. Mag ik de heer Kuhlmann, u heeft het woord.

De heer Kuhlmann: Dank voorzitter. Voor wat betreft de uitgangspunten voor de mobiliteit in onze stad. Onze fractie, de Dordtse VVD, denkt dat de wethouder grotendeels steekhoudende uitgangspunten heeft genoteerd, maar nog niet helemaal compleet is. De Dordtse VVD helpt hem daarom graag een handje. Een belangrijk punt is, naar ons oordeel, dat er ook gewerkt moet worden aan bereikbaarheidsproblemen van bestaande wijken, niet alleen de groeiagenda, de wijken en buurten die er gaan komen, maar ook dat er aandacht moet zijn, en dat zal niet van de ene dag op de andere dag zijn, maar dat er toch ook wel een agenda moet zijn van hoe we bereikbaarheidsproblemen van wijken zoals Wilgenwende en de Merwedepolder gaan oplossen of gaan verbeteren. Voor wat betreft de groei-agenda vinden het belangrijk dat wanneer we die natuurlijk bereikbaar maken, die nieuwe buurten en wijken, dat we daar even goed opletten dat we geen ontsluitingsproblemen à la Wilgenwende, noem ik het nu maar even, creëren. Dus dat we minimaal twee ontsluitingswegen steeds hebben. Voor wat betreft de bereikbaarheid van de binnenstad vinden we het erg belangrijk, en dat sluit denk ik wel aan op wat de wethouder of dit college ook wil, maar het is inderdaad misschien iets meer ambitie, om het parkeerterrein Weeskinderdijk echt een volwaardig alternatief te maken voor parkeren in de binnenstad. Dat betekent volgens ons investeren in hoogfrequent vervoer vanuit dat parkeerterrein naar de binnenstad. Alleen als je daar echt nauwelijks op hoeft te wachten, snel in de stad bent dan kan dat terrein echt een goed alternatief worden. Voor wat betreft de snelheid in de

stad: we zijn als Dordtse VVD – en dat zal natuurlijk geen verrassing zijn – wij vinden dat in de bebouwde kom wordt er 50 of 30 gereden, daar moet ook op worden gehandhaafd. Maar op de autoweg denken we daar anders over. Dat is nou de plek om door te rijden en wat ons betreft, ik herhaal het maar weer eventjes, geen 80 maar gewoon 100 op de N3. We onderstrepen het belang om die intercitydienstregeling te verbeteren en wat ons betreft wordt er ook vol ingezet op de lobby voor hoogfrequente lightrailverbinding. Een metro of sneltram die je razendsnel en zonder overstap vanuit Dordt naar een bestemming in Rotterdam of Den Haag brengt. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Sorry, mijnheer Kleinpaste, ik keek even. U heeft het woord.

De heer Kleinpaste: Mag ik daar even een vraag over stellen?

De voorzitter: Uiteraard.

De heer Kleinpaste: Ik ben wel even nieuwsgierig of u het echt nodig vindt dat je zowel inzet op die intercityagenda als op die lightrail. Of zijn dat vervoersstromen waarvan je ook zou kunnen zeggen: als die lightrail goed vormgeeft, is de noodzaak voor die intercity niet zo nodig.

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Wat betreft de Dordtse VVD zijn dat twee zaken die belangrijk zijn. Die lightrail, dat is toch echt iets anders dan die intercity en wij denken dat dat past bij een stad als Dordrecht, want die lightrail gaat je natuurlijk niet naar Groningen brengen of naar Amsterdam. Zo zijn er een hoop belangrijke bestemmingen en daarvoor heb je toch die intercity nodig. Ik begrijp, je kunt natuurlijk ook zeggen: je neemt een lightrail naar Rotterdam en stapt daar over. Die gedachte snap ik, maar de Dordtse VVD is wat dat betreft iets ambitieuzer: wij willen het allebei.

De voorzitter: Dank. Dan gaan we naar de heer Van der Meer. U heeft het woord.

De heer Van der Meer: Dank u wel, voorzitter. Dank voor de uitgangspuntennotitie mobiliteit. Daar wordt over de bereikbaarheid en de doorstroming worden '...' dingen in gezegd. In de motie, waar dit als afhandeling van benoemd is, worden ook allerlei punten aangeraakt, zoals leefbaarheid, duurzaamheid, veiligheid, behoeften van verschillende doelgroepen en het milieu. Deze onderwerpen komen in de notitie eigenlijk heel weinig expliciet aan de orde en die aspecten vragen wel aandacht. Daarom hebben wij onze politieke vraag ook zo geformuleerd, als we willen nadenken over echt de mobiliteit naar de toekomst. Hoe je het ook wendt of keert, denken wij, betekent dat dat het autoverkeer voor de korte afstand verder teruggedrongen moet worden en zeker in het centrum van de stad. Het uitgangspunt van maximale keuzevrijheid wat in de notitie wordt genoemd zou dan wat ons betreft ook gekwalificeerd moeten worden. Er mag best ontmoedigd worden, op zijn minst, om onder bepaalde omstandigheden het autogebruik te stimuleren of mogelijk te maken. Faciliteren van fietsen en het stimuleren daarvan staat duidelijk in de notitie, dat is natuurlijk prima. Het is mij nog niet helemaal duidelijk hoe ambitieus dat eigenlijk is. Er wordt gesproken over een uitbreiding van het aantal

fietsbewegingen tot dertig procent. Het is mij nog, hoewel ik daar technische vragen over gesteld heb, nog niet helemaal duidelijk: dertig procent van wat dat precies is. Het gaat, begrijp ik, alleen over vervoersbewegingen van Dordtenaren, dus het vervoergebruik van anderen, van buiten Dordt, is daarin niet begrepen. Wordt het lopen hierin ook meegeteld, of gaat het alleen over fietsen en autorijden? Maar mijn belangrijkste vraag is: hoe ambitieus is die dertig procent eigenlijk? Die dertig procent is eigenlijk gewoon het doortrekken van de trend die we sinds 2014-2024 doortrekken. Ik denk dat in het licht van de toekomstige ontwikkeling we daar best wat ambitieuzer op zouden moeten zijn. Dat kunnen we faciliteren, dat kunnen we stimuleren. Fietsparkeergelegenheid is daar een hele belangrijke van, zeker in de binnenstad, maar ook daarbuiten. Ik begrijp dat de vlonders het goed doen en dat ze daarom steeds verplaatst worden, maar misschien moeten we dan gewoon meer vlonders krijgen. Dan het andere punt wat ik nog aan de orde wil stellen betreft het parkeerbeleid. We hebben het al een aantal keren gehad over de behoefte aan een fundamentele discussie daarover. Wat mij betreft staat die ook in het licht van het nadenken over de mobiliteit van de toekomst. Er wordt iets gezegd over het verlagen van de normen voor het aantal parkeergelegenheden bij de Spuiboulevard en in het stationsgebied, als daar beter openbaar vervoer en nieuwe vervoersopties-concepten, zoals mobility as a service, worden gerealiseerd. Als dat soort concepten beter worden gerealiseerd, waarom hebben we het dan niet over een groter gebied dan alleen de Spuiboulevard en het stationsgebied? Want daar kan dan veel meer verminderd worden in parkeergelegenheden in de binnenstad. Leer- en Gezondheidspark wordt ook iets over parkeren gezegd. Mij lijkt dat het inderdaad onvermijdelijk is dat in de buurt van het ziekenhuis en gezondheidsvoorzieningen voldoende parkeergelegenheid moet zijn. In de buurt van scholen is dat veel minder het geval, dus mijn vraag is om daar na te denken over gedifferentieerde aanpak. Maar in het algemeen denk ik dat vooral ontbreekt een duidelijke visie op: hoe gaan we die mobiliteit nou echt die modale shift laten maken en daar een extra impuls aan geven? Dus wat ons betreft is de motie nog niet volledig afgehandeld. Dank u wel.

De voorzitter: Dank. De heer Oostenrijk, een vraag aan de heer Van der Meer?

De heer Oostenrijk: Geen specifieke vraag aan de heer Van der Meer, wel een eigen.

De voorzitter: Ja, maar ik had net gezegd dat we eerst naar de wethouder gaan en kijken of er dan nog elementen over zijn, dus de wethouder.

De heer Van der Linden: Dank u wel. U beseft toch wel, mijnheer Oostenrijk, dat u van mijn woordvoering afhankelijk bent? Als ik tot elf uur volpraat, dan is het voorbij.

...

De voorzitter: Ik stel voor dat we hier geen wedstrijd doen wie er het langste spreken kan, want daar kan ik ook wat van.

De heer Van der Linden: Ja, zeker. Dank voor de inbreng, want die was eigenlijk heel puntsgewijs op te schrijven en daarmee ook wel zo compact mogelijk te beantwoorden.

De mobiliteitsvisie zoals die is vastgesteld door uw raad een tijd geleden is natuurlijk een paraplu, waar heel veel inzit, maar waar heel veel ook niet tot op detailniveau is uitgewerkt. Dat gaat achtereenvolgens gebeuren als je het of over deelelementen hebt, zoals het fietsbeleid, waar we natuurlijk vorig jaar ook een nieuw stuk op hebben vastgesteld, of wanneer je het gaat hebben over een gebied, waar dan voorstellen worden gedaan. Dan moet je steeds eigenlijk bedenken: pas dit nou bij de uitgangspunten die zijn omschreven? We hebben geprobeerd in de notitie daar een aantal lijnen nog wat scherper neer te zetten en ik realiseer me heel goed dat je daarmee niet helemaal compleet bent. Want één van de lijnen, bijvoorbeeld, waar de heer Van der Meer zijdelings naar verwijst, is lopen. Eigenlijk, twee jaar geleden dacht niemand na over lopen. Lopen, ja, dat doe je. Maar niemand dacht daar heel goed over na. We zien vanuit vervoersbehoefte wel vanuit: kan dit eigenlijk wel, een beetje stoep? Is die niet te vol en staan er niet te veel prullenbakken en zo? Maar eigenlijk is er nu bij het ministerie ook aandacht voor loopbeleid. Ik vind het zelf ook een element, als je kijkt naar onze binnenstad, waar op zich ontzettend veel mensen wonen, werken, heel veel bezoekers ook. Soms betekent dat crowd control, volle stad. Soms heb je het ook over: hoe bewegen mensen zich nou eigenlijk? Ik denk zelf dat we, net zoals we twintig jaar geleden wat meer zijn gaan nadenken over: hé, al die auto's in de stad, kan het ook anders? Bijvoorbeeld met ov. Dat is eigenlijk al dertig, veertig jaar geleden, maar die ontwikkeling op gang naar langzamer vervoer en ook met de fiets is er nu ook veel meer aan het verlopen en ik denk dat dat ook bij ons zo zal zijn. De stad als verblijfsgebied, we hebben de afgelopen tientallen jaren veel meer aangedaan, in alle steden, in heel Europa en wereldwijd dan daarvoor. Dus dat wil dus niet zeggen dat alles erin staat, maar de vijf uitgangspunten waaraan gerefereerd wordt die staan er wel in. Ik ga nu eventjes van boven naar beneden. Fijn dat volgens de Dordtse VVD alles grotendeels steekhoudend is, dat is mooi. Het zal nooit helemaal steekhoudend zijn. We hebben natuurlijk allemaal best wel verschillende opvattingen over wat nou de ideale stad is. Iets meer auto, iets meer fiets, nog meer ov, daar kunnen we van mening over verschillen. Dat moet ook, want alleen dan krijg je een stad die voor iedereen het optimale midden telt. Wij zijn nadrukkelijk ingegaan op knooppuntontwikkeling. Dat houdt ook in dat je heel veel aandacht hebt voor de binnenstad, want daar komt heel veel samen, daar moet ook veel samen komen, want daar vraag je het meest van de stad. Aan wonen, werken, aan zichtlocaties waar mensen graag komen. Woonwijken zijn ietsje eenvoudiger, daar gebeurt iets minder, iets minder variatie. Laat onverlet dat onze stad bereikbaar moet zijn. We hadden vandaag nog overleg met een aantal mensen die vanuit gebiedsarchitectuur eigenlijk kunnen kijken naar gebieden. Dan blijkt hoe mooi, maar ook hoe complex onze stad is. Wij zijn een stad met het centrum aan de rand van het gebied. Veel steden hebben toch echt een rondweg die helemaal rond gaat. Wij zijn een stad die heel erg, die door de ontwikkeling van de afgelopen 100 jaar heel veel barrières heeft. N3 is een barrière, het spoor is een barrière. Allemaal nodig, allemaal fijn voor omsluiting, maar ook een barrière. Dat maakt het soms ingewikkeld, maar we willen elke wijk natuurlijk goed omsluiten. Weeskinderendijk, zeer belangrijk. Het is nu een gebied wat functioneert, maar als je – en over enkele weken krijgt u het verkeerstructuurplan Spuiboulevard aangeboden, waar we natuurlijk op hoofdlijnen al wel eerder over hebben gesproken – dat kan alleen gaan werken, de ingreep die we in dat gebied willen doen met veel meer woningen, 500, 1000 misschien. Andere circulatie,

andere verkeersregelingen, dat kan alleen gaan werken als je veel aandacht besteed aan de Weeskinderdijk en die omsluiting met heel erg hoogfrequent ov ook regelt, zodat je snel de stad in kan. Intercity en lightrail, volgens mij zegt u het precies goed: het één en ander kan zonder elkaar, maar het werkt veel beter als je het met elkaar doet. Bijna elke stad die meer intercityverkeer aantrekt heeft ook meer sprinter- of lightrain- of metroverkeer georganiseerd en dat gaat samen op. Dat kan ook niet anders, want als je naar ons gebied kijkt: van Dordrecht tot Leiden, elke stad op die oude lijn – die oude lijn is ook een oude intercitylijn – wil veel meer bouwen binnenstedelijk. Daar komen veel vervoersbewegingen uit voort, van lopen tot auto en ov enzovoorts. Dat kan alleen als je ook een veel dichtere ov-netwerk hebt. Met bussen, maar ook met andere treinconcepten. Dat zie je in elke stad gebeuren en daar hopen wij ook van te profiteren. Als je daar een cijfertje aan zou moeten geven en een getalletje. U weet dat we nu vier IC's hebben per uur en ongeveer zes sprinters. Als je daarnaar kijkt dan zouden we naar zes IC's willen, pakweg, op de huidige lijnen tenminste, want naar Brabant willen we natuurlijk ook een andere inzet eigenlijk. Op een lijn als Den Haag zou je nu op zes zitten, dat zou naar acht, misschien tien sprinters dan wel lightrain-verbindingen moeten kunnen. Niet allemaal te regelen zomaar, want dat vergt grote investeringen. Dat is ook wat ook NS als eerste tegen ons zegt: fijn plan, maar één ding, die intercity mag natuurlijk nooit – en nooit is heel lang, maar voor zover we nu kunnen weten – nooit ter discussie komen. Dus meer lightrain kan alleen als je ook blijft investeren in de intercity. Andersom geldt het ook: de intercitylijnen liggen vast. Het mogen er meer worden, maar daar heb je dan het spoor voor. Maar wil je meer lightrain kunnen organiseren, wil je überhaupt meer sprinterverkeer kunnen organiseren – niet alleen bij ons, maar ook op allerlei andere vlakken – dan moet daar meer in geïnvesteerd worden. Daar lopen ook gesprekken over, daar gaan we natuurlijk niet helemaal zelf over. Daar lopen ook gesprekken over met zowel provincie als in de BO-MIRT-overleggen. U heeft ook wel eens gehoord van het Wopke Hoekstrafonds. Dat is natuurlijk niet alleen van hen, dat gaat een groot fonds worden, waar we hopelijk gaan zien dat er heel veel goede dingen voor gaan gebeuren aan innovatie en aan human capital, maar ook aan infra-investeringen. Ook de traditionele lobbypartijen, die heeft in ons polderlandschap zich allemaal geïnvesteerd in ov, anders hou je de Randstad niet bereikbaar.

De voorzitter: Even nog het punt over het ambitieuze fietsdoel en dan afronden.

De heer Van der Linden: Daar kom ik zo op. Nog even over handhaving. We kennen uw standpunt over de autoweg: 100 kilometer. Tot nu toe zit het gelijk geloof ik aan uw kant, want officieel mag het nog steeds. Er loopt natuurlijk een discussie over 80. U kent ook de uitspraak van de raad en u kent de inzet die we daar sinds 2017 op hebben gepleegd, dat gaan we afwachten. Handhaving, dat debat kent u ook en dat voeren we denk ik elk jaar. Binnenkort komt ook weer het veiligheidsplan uw kant op en dan ziet u weer welke afwegingen worden gemaakt. Ga ik naar een paar aanvullende overwegingen van de heer Van Der Meer, even kijken. Wat is nou die dertig procent? Lopen zit daar niet in, want dat is wel heel erg vaak wat kortere afstanden. Het is niet zozeer dat Dordtenaren alleen daarin zitten. Kijk, ik ga vaak naar Groningen, dan is de fiets niet echt een optie, dus dat verkeer filter je eruit en dan hou je het aantal reisbewegingen over. Daar probeer je de mobile shift op te baseren. Als ik van mijn wijk

waar ik woon naar het centrum ga dan zou ik met de auto kunnen gaan, ik zou een besparing pakken en ik zou een fiets kunnen pakken.

De heer Van der Meer: Begrijp ik dat er dus ...

De voorzitter: De heer Van der Meer, even via de voorzitter. U heeft een vraag. Dan heeft u het woord.

De heer Van der Meer: Neem me niet kwalijk, vanwege de snelheid. Begrijp ik dat het gaat over vervoersbewegingen binnen Dordrecht?

De heer Van der Linden: Het gaat zelfs nog wel ietsje verder, alleen moet niet zo zijn dat je vervoersbewegingen gaat vergelijken waarbij het één of het ander geen optie is. Als ik een hele lange afstand ga pakken, dan is de fiets geen optie en misschien zelfs de auto niet, maar het vliegtuig wel. Maar om de vergelijkbaarheid te maken, je pakt een aantal vervoersbewegingen. In 2014 hadden wij 21 procent van de vervoersbewegingen die je met elkaar een beetje kunt vergelijken per fiets. Ik weet nog, dat was 1 van de eerste nota's die ik toen als wethouder besprak, dat toen gezegd werd: van 21 procent naar 30, dat is ambitieus, als dat maar goed gaat. De wereld is 6 jaar verder, vorig jaar zaten we op 27 procent in 5 jaar, dat is niet slecht. Ik denk dat die 30 procent snel binnen bereik is. Ik denk ook, dat als je kijkt naar onze bouwplannen, dat die 30 procent binnen nu en enkele jaren makkelijk hoger kan. Natuurlijk, als je kijkt naar de studentensteden, HBO- en universiteitssteden, dan is 50 procent een hele normale score. Daar zijn we niet helemaal mee te vergelijken, maar de ontwikkeling is ook in de richting van fiets. Even kijken, afrondend. Autoverkeer terugdringen. In de mobiliteitsvisie ziet u het een beetje staan, in de korte debatjes die we hebben gehad over de Spuiboulevard is dat ook een beetje aan de orde gekomen. Eigenlijk willen we verleiden. We vinden nu de Spuiboulevard niet een topgebied, omdat er heel veel gebeurt wat niet nodig is en ook heel veel niet gebeurt. Het is nu een gebied zonder heel veel smoel. Je kunt daar veel meer kwaliteit aan toevoegen, met meer wonen. Dat kan alleen als je de bereikbaarheid garandeert. Die kunnen we garanderen door een aantal ingrepen, heel snel: verkeersregelingen anders inrichten, parkeren niet zozeer verminderen, maar wel anders verdelen, zodat je niet meer het rondje hoeft te rijden, maar aan beide zijden van de Spuiboulevard capaciteit hebt. Wat je dan echt nog extra nodig hebt aan de Weeskinderdijk georganiseerd, dat gecombineerd met betere fietsbereikbaarheid, betere beleefbaarheid van het gebied door de autoluwheid en ook door ervoor te zorgen dat er in de komende jaren, als we heel veel aan ov en fietsen en lopen doen toch meer autokilometers kunnen worden gemaakt. Want 10.000 extra huizen in heel de stad gaat ook meer uitkeer opleveren. Dat kan wel, daar zijn we van overtuigd.

De voorzitter: De laatste zin.

De heer Van der Linden: Ik hou het daarbij. Misschien aanvullend ...

De voorzitter: Nee.

De heer Van der Linden: Nee, maar even afrondend, hoor. Ik krijg binnenkort het stuk over de Spuiboulevard. Ik merk dat er best veel belangstelling is, ook vanuit andere hoeken van de organisatie, voor: hoe werkt dat dan precies? We hebben niet een soort draaikappenmodel: kijk eens, als je daar een huis bouwt dan is dat de vervoersregeling. We kunnen wel iets meer cijfermatig inzicht geven in: wat doen nou de ingrepen met het aanbod en de intensiteit-capaciteit-verhouding op de weg? Want dat is maatgevend voor file, als de IC-verhouding bijna 100 procent wordt, of eigenlijk 80 procent of meer, dan ga je file krijgen. Door een paar ingrepen kun je daar al wel een beetje aan schakelen ...

De voorzitter: Maar mijnheer de wethouder, u moet echt afronden.

De heer Van der Linden: Dat was hem, dank u wel.

De voorzitter: Dan kijk ik even rond. De heer Oostenrijk, mevrouw Klein-Hendriks. Maar ik stel wel voor dat u ook korte vragen, geen hele woordvoering, want daar hebben we gewoon simpelweg geen tijd meer voor. De heer Oostenrijk.

De heer Oostenrijk: Voorzitter, nee, dat gaat niet om een korte vraag, het is een stuk ter bespreking.

De voorzitter: Ja, maar we hebben ook met elkaar afgesproken dat we rond elf uur stoppen.

De heer Oostenrijk: Dat is prima.

De voorzitter: Dan heeft u het woord.

De heer Oostenrijk: Voorzitter, de vraag ligt voor of we deze motie, die op één dag na een jaar oud is, als afgehandeld kunnen beschouwen. Voor de CDA-fractie is dat antwoord: nee. Dus in die zin is dat kort. Want in die motie zit het dictum van de koersnota, die dient vertaald worden in een uitgangspuntennota met concrete doelstellingen en uitgangspunten. Als we nu de uitgangspuntennotitie lezen dan herken ik me daar niet als zodanig in. De uitgangspuntennotitie is redelijk abstract, in ieder geval niet concreet. Ik beperk mij even tot één onderdeel die we verwoord hebben in de motie, al eerder bij besprekingen al aangevoerd: een visie aangaande het verkeersluwer maken van de binnenstad en de gevolgen die dat heeft voor verkeersstromen, parkeren en PR-zones. Daar lees ik in de notitie, ik zou bijna zeggen, ik zeg het even heel plat, met geen letter iets concreets over.

De voorzitter: Mijnheer Oostenrijk, toch even. Er zijn twee politieke vragen afgesproken over deze bespreking. Die heb ik daarnet genoemd. Met alle respect voor uw betoog, wat heus wel hout snijdt, daar ga ik maar even gemakshalve vanuit, maar wij moeten onze bespreking concentreren op de politieke vragen.

De heer Oostenrijk: Ja.

De voorzitter: Nou ja, daar wijs ik u op. Maar uw vragen gaan daar niet over.

De heer Oostenrijk: Ik meld even waarom onze fractie deze motie niet als afgehandeld beschouwd wil zien en dat licht ik met een aantal aspecten toe.

De heer Kleinpaste: Maar voorzitter ...

De voorzitter: De heer Kleinpaste.

De heer Kleinpaste: Dan ben ik wel benieuwd wat de conclusie van de heer Oostenrijk is die hij hieraan verbindt. Want er lagen inderdaad twee concrete vragen voor. Voor mijn gevoel gaat dat wat de heer Oostenrijk hier inbrengt verder dan dat. Stelt hij dan voor dat we het opnieuw bespreken? Geeft hij een gele kaart aan de wethouder? Wat is de consequentie die het CDA verbindt aan de opmerkingen die hier nu gemaakt worden?

De voorzitter: Even vanuit uw voorzitter, er komt zo meteen een afsluiting waarin de vraag staat: bent u het hiermee eens, kan dit als hamerstuk naar de raad, of bespreekstuk of wat u ook maar bedenkt? Daar kan dit een duidelijke rol in spelen en de heer Oostenrijk heeft zijn standpunt toegelicht, dat is prima, maar voor de bespreking nu, de inhoudelijke bespreking, probeer ik uw besluit van eerder een beetje recht te doen en dat is de discussie te sturen naar die twee vragen. Dus de heer Oostenrijk heeft het woord voor een reactie op de heer Kleinpaste.

De heer Oostenrijk: Voorzitter, ik houd me aan de kernvraag: dienen we deze motie als afgehandeld te beschouwen, ja of nee? Daar ben ik mee begonnen en dat antwoord was wat onze fractie betreft: nee. Ik kan het niet korter maken.

De voorzitter: Mevrouw Klein-Hendriks.

Mevrouw Klein-Hendriks: Dank u wel. Eén vraag zou ik willen stellen aan de wethouder. Die verwees net in zijn reactie op de woordvormen van GroenLinks en de VVD naar BO-MIRT-overleggen. Ik zou graag een overzicht willen hebben van de inbreng bij BO-MIRT-overleggen voor het ov en het spoor in Dordrecht. Ten aanzien van de reactie ook op de politieke vragen die er zijn gesteld: biedt het voldoende sturing aan de toekomstige mobiliteit? Dan missen we in de uitgangspuntennotitie een hele hoop punten. Er ontbreken harde uitgangspunten die ook te maken hebben met bijvoorbeeld digitalisering vanwege, uitbreiding van het ov-netwerk, met name veiligheid wordt echt gemist en snelle fiets- en wandelverbindingen. Snelfietspaden en deelauto's, maar denk ook aan elektrificeren van het wagenpark en daar de laadpaalinfrastuctuur. Dus er ontbreekt nogal wat. Dus nee, het biedt nu nog onvoldoende stuur.

De voorzitter: Anderen? U heeft het woord, de heer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, dank u wel. Een korte vraag aan de portefeuillehouder. In deze notitie staat dat de stad natuurlijk nog lang niet klaar is en dat de portefeuillehouder ook zegt: we moeten rekening houden met trends en ruimte creëren voor toekomstige ontwikkelingen. Hij doet daar ook de uitspraak: "De doelstellingen en uitgangspunten zijn daarom niet in beton gegoten." Geeft hij daarmee aan dat hij dus ons regelmatig meeneemt en ook voorstellen doen toekomen met name in de uitwerking

van de mobiliteitsvisie zoals wij dat vorig jaar hebben vastgesteld, maar dat hij dat momenteel nog niet zodanig hard kan maken?

De voorzitter: De wethouder kan daar denk ik gelijk op reageren. Ik zie ook geen andere handen.

De heer Van der Linden: Nee oké, toe maar. Even kijken, hoor. De heer Oostenrijk is duidelijk, dank voor de duidelijkheid in ieder geval. Ik ga graag met u in bespreking over de opmerkingen die u heeft, hoor. Want dat vind ik altijd sowieso welkom. Mevrouw Klein-Hendriks vraagt: de inbreng bij BO-MIRT van Dordtse punten. U weet dat Dordrecht niet rechtstreeks zelf aan tafel zit, hè? Dat maakt het natuurlijk ook wel relevant dat wij zo goed als mogelijk aangehaakt zijn. De BO-MIRT is landsdelig. Hoe het meestal werkt is dat wij het overleg hebben met de provincie: wat is de inbreng van bijvoorbeeld Dordrecht? Soms is het '...', soms wordt het meegenomen in pakketjes. We kunnen in ieder geval resultaten van de laatste overleggen u doen toekomen. U weet dat we, voor wat het waard is, een intercity willen met Brabant en daar is behoorlijk hard om gesteggeld, zowel aan de voorkant als in de wandelgangen als frontaal op tafel in het BO-MIRT. Als u dan alle afspraken van BO-MIRT ziet, daar vindt u tientallen pagina's, en dan is er natuurlijk ook één regeltje hieraan besteed. Dus dat zijn de verhoudingen. We richten onze inspanningen er wel op, en dat doen we samen met de oude lijnstedes in de verstedelijkingsalliantie, om scherper een gezamenlijk belang te vertegenwoordigen te zien aan die BO-MIRT-tafel. Want natuurlijk, wij zijn allemaal een beetje concurrent als het gaat om een paar miljoen voor het één of het ander, maar we hebben allemaal ook hetzelfde belang: bereikbaarheid in onze steden en connectie tussen onze landsdelen organiseren. Daar zijn we ook mee bezig. Dan even, u miste ook een aantal zaken. Digitalisering, veiligheid en onder andere de discussie over laadpalen en elektrisch vervoer. Ergens snap ik dat. Als je bijvoorbeeld kijkt naar elektrisch vervoer: als één van de eerste steden zijn wij daar met de laadpalen voor een vergunningmodel gaan werken. Dat is heel veel overgenomen, want dat is een ideale manier om tegen weinig kosten van de gemeente veel capaciteit te realiseren. Alleen, een elektrische auto die stilstaat en wordt opgeladen staat langer stil dan een fossiel aangedreven auto, dus dat doet wel iets met de ruimte. Boete hanteren, kijk. Dus we moeten daar nieuw beleid. Dat zijn allemaal facetten waarvan ik best snap dat u zegt: ik wil daar iets meer doorzicht op krijgen als je het hebt over hoe we gaan we nou die ruimte, en vooral die binnenstedelijke ruimte, invullen? Ik vermoed dat meer van dit soort vragen nog onze kant opkomen. Ik moet even kijken hoe we daar invulling aan kunnen geven. De laatste vraag, die sluit ook een beetje aan bij de vorige van de heer Gündogdu. "Niet in beton gegoten", nee, dat kan ook niet. Onze stad gaat groeien met 10.000 huizen minstens, 140.000 inwoners. Als we nu al zouden weten daar, daar, daar en daar gaan we dat allemaal regelen en we doen er een strik omheen, dan zouden klaar kunnen zijn. Maar dat is niet zo. We zien ontwikkelingen die we in feite toch al niet hadden, we zien sommige dingen veel sneller gaan, discussies ontstaan in gebieden. Dus wat ik net al zei: soms ga je op facet nieuw beleid maken, laadpalen, binnenstaddistributie, dat is er één. Soms op gebieden. De Spuiboulevard is een eerste test: kunnen we met de uitgangspunten die we hebben voldoende doen? Of zien we dat we dingen missen? Dan zien we ook misschien: meer of minder verkeersontwikkelingen.

Dat zien we alleen al – en dan rond ik af, voorzitter – project Wantijbrug. Onze grootste angst was: die 70.000 voertuigen gaan allemaal door de stad heen. Gaat dat gebeuren? Wij communiceren veel maatregelen, we weten het niet. Nu zijn we vier weken verder en we zien dat ongeveer een derde van de auto's verdampt is. Dus zijn allemaal gaan fietsen, lopen of met een bus en de rest is of op de A15-A16 verschenen of toch in de binnenstad. Nou, we zijn bereikbaar gebleven. Als dat niet zo was geweest hadden we iets '...' moeten doen. Nu dat wel zo is kunnen we werken met de riemen die we hebben.

De voorzitter: De heer Van der Meer en dan ronden we af.

De heer Van der Meer: Het voordeel van de gang van zaken rondom de afsluiting van de Wantijbrug laat denk ik zien hoeveel gedragsbeïnvloeding er mogelijk is door dingen anders in te richten. Met de hoeveelheden, met parkeerplaatsen, met openbaar vervoer wat je regelt, enzovoort, te doen. Dat is wat ik niet zie, waartoe volgens mij in de motie wel opgeroepen wordt, namelijk om daar een visie op te ontwikkelen, hoe je daar meer sturend in te werk kunt gaan.

De voorzitter: Goed, dan komen we tot een afronding en de vraag hoe u hiermee verder wil richting de raad. Er ligt een raadsvoorstel met het verzoek aan u om daar 'ja' dan wel 'nee' tegen te zeggen. Dat luidt als volgt: instemmen met de beantwoording van de motie 'Bereikbaarheid op koers' en deze daarmee als afgehandeld te beschouwen. Nou zou je dat in die zin kunnen knippen dat je zegt: er ligt een tekst, een uitgangspuntennotitie en de vraag 'is daarmee de motie afgehandeld?'. Dat zijn feitelijk twee vragen, maar ik kijk even rond, want ik heb een aantal fracties uit horen spreken dat ze vinden dat de motie niet is afgehandeld. Maar ik hoor ook wel breed dat in ieder geval de dingen die erin staan – zeg ik dan maar even in mijn woorden – zo gek niet zijn, maar dat er meer dingen zijn. Dat is dan in ieder geval maar even mijn uitleg. Dus de vraag is even wat u hier mee wil richting de raad. De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank, voorzitter.

De voorzitter: Of in de commissie, dat kan ook.

De heer Kuhlmann: Wat ons betreft hebben we dit nu goed besproken, is het zaak om ook door te gaan. We gaan het hier nog veel over hebben, er komen nog weer volgende stukken, wat dat betreft kunnen we erdoor mee en kan het als hamerstuk naar de raad.

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Voorzitter, als de wethouder toezegt dat we hier verder over in discussie gaan en dat hij bereid is om ook meer strategisch en over de sturingsmogelijkheden over de mobiliteit van de toekomst na te denken, dan vind ik het best om dit stuk te hameren en de motie nog niet als afgehandeld te beschouwen.

De voorzitter: Ik kijk even naar de rechterflank van deze tafel. Mevrouw Klein-Hendriks.

Mevrouw Klein-Hendriks: Voorzitter, mijn mening is dat je niet door nog eens 20 of 30 of 40 uitgangspunten toe te voegen een sturender notitie krijgt. Dus dat gaat hem niet worden. Daarom twijfel ik ook als het gaat om sturing geven in die vraag die hiervoor lag. Ik zou de knip in zoverre wel waarderen wanneer de wethouder zou willen aangeven inderdaad dat er nog verder over gesproken wordt in deze commissie, over sturingsmogelijkheden, dat dit voorstel verder naar de raad zou kunnen. Ik zou, maar dat ligt natuurlijk ook aan anderen, de motie nog niet volledig als afgehandeld willen zien.

De voorzitter: Mijnheer Oostenrijk nog, aanvullend.

De heer Oostenrijk: Eigenlijk hetzelfde als mevrouw Klein-Hendriks betoogt.

De voorzitter: Dat is helder. Dan stel ik voor dat de commissie in ieder geval besluit – en ik realiseer me dat dat niet exact de tekst is van het raadsvoorstel – maar dat dan de commissie besluit om de uitgangspuntennotitie zoals die hier ligt als hamerstuk naar de raad te sturen en de motie nog niet als afgehandeld te beschouwen. Dat is dan de conclusie. Mevrouw Klein-Hendriks.

Mevrouw Klein-Hendriks: Er was nog een vraag over de toezegging en daar heb ik nog geen antwoord van het college gehoord.

De voorzitter: Dan kijk ik even naar rechts.

De heer Van der Linden: Ik denk dat, als ik het goed begrijp en als de voorzitter het samenvat, dan is de uitgangspuntennotitie zoals die er nu ligt kennelijk voldoende besproken. Ik heb een aantal, ik noem het even losse eindjes gehoord. Elementen die er niet inzitten, die volgens mij voor een deel voorwaardelijk zijn, voor een ander deel facetten. Daar moeten we het dan nog een keer uitgebreider over hebben, zowel op inhoud van die dingen en dingetjes deels, als op: hoe stuur je nou op al die ontwikkeling? Het lijkt me heel goed om dat eens beter te doen. Dat kan aan de hand van het voorstel Spuiboulevard, maar dat kan ook los van een concreet voorstel sowieso gebeuren.

De voorzitter: Helder, dus ... Ja, de heer Kleinpaste.

De heer Kleinpaste: Ik snap uw samenvatting en uw conclusie in die zin, maar ik wil dan toch hier opgemerkt hebben dat ik het een merkwaardige figuur vindt om het op deze manier af te wikkelen, omdat ik een beetje een déjà vu-gevoel krijg met de manier waarop het met de parkeertarievennotitie is gegaan. Ik zou willen voorkomen in ieder geval dat we in de raad hele grote delen van de discussie overnieuw doen, omdat de commissie dan per saldo haar werk niet goed genoeg heeft gedaan.

De voorzitter: Dat klopt. Ik tracht – en daar kan ik in falen, dat geef ik direct toe – een soort middenweg te bespreken en te formuleren, waarmee in ieder geval het overgrote deel van deze commissie zich in kan vinden.

De heer Kleinpaste: Ik snap uw formulering wel, voorzitter, en ook dat u de middenweg probeert te zoeken, maar ik hoor hier collega's op tafel een aantal argumenten en punten benoemen waarvan ik denk: als je dat echt vindt dan hebben we als commissie nog wat te doen.

De voorzitter: Ja, maar volgens mij is, wat ik zei, sluit het één en het ander niet uit, want er ligt nog een heleboel werk te doen. Dat is volgens mij ook besloten in de conclusie, dat u de motie nog niet als afgehandeld beschouwt. Er ligt dus werk voor u en het college, denk ik, om de punten die in ieder geval door diverse sprekers hier naar voren zijn gebracht, uit die motie – die dan dus nog niet hierin zitten – om die linksom of rechtsom recht te doen. Dat is volgens mij in ieder geval mijn uitleg van mijn eigen conclusie. Maar het staat uiteraard ieder vrij om nog in de raad een stemverklaring hierover af te geven, maar deze conclusie, wat mij betreft staat die en die gaat dan zo ook naar de voorzitter van de raad. In die zin is dat, zou je kunnen zeggen, een nadere duiding van het collegebesluit namens deze commissie. Dus ik zou hem ... Ja, weet u het zeker? Want ik probeer hem nu even netjes af te ronden.

De heer Van der Linden: Zeker, dat lijkt me de afronding. Maar daarna verwacht u natuurlijk iets. Ofwel u verwacht van mij dan nog een aanvullende notitie waarin ik een aantal dingen mee neem die ik nou gehoord heb. Die zou u kunnen aanvullen met dingen die u mij nog mailt. Ofwel, we gaan er eerst eens een themabespreking over hebben, dat kan ook. Maar dat is dan even aan u als commissie.

De voorzitter: Ja, maar daar ga ik dan in die zin niet over, maar u suggereerde net zelf al: er komt een stuk over de Spuiboulevard waar een heleboel van deze aspecten volgens mij in meer of mindere mate aan de orde zijn. Dus misschien is dat dan een goed moment om met elkaar even te duiden van hoe we daarmee verder gaan. De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dat lijkt me een uitstekend idee.

De voorzitter: Oké. Dan ronden we hem zo af en hebben wij nog één agendapunt, namelijk de nieuwe behandelvoorstellen en uiteraard nog een rondvraag.

6. Beschikbaar stellen van voorbereidingskrediet ten behoeve van ontwikkeling van de locatie Karel Doormanweg 4-8 (2517761)

De voorzitter: Bij de nieuwe agendavoorstellen, behandelvoorstellen moet ik zeggen, daar staat een stuk op: beschikbaar stellen voorbereidingskrediet ten behoeve van locatie Karel Doormanweg. De vraag is of u in kan stemmen met het advies van de griffie of om dat als hamerstuk naar de raad te sturen. Zijn daar op- of aanmerkingen bij? De heer Oostenrijk.

De heer Oostenrijk: Voorzitter, dit is een locatie in eigendom van de gemeente waarbij je nog meer dan bij locaties die niet in gemeentelijk eigendom zijn de vraag kunt stellen: wat willen we ter invulling van deze locatie? Als ik ze zie, de tekst van het

raadsvoorstel, maar nog meer de beantwoording van de vragen van Gewoon Dordt dan ademt het hele stuk een procesgang uit richting een selectie naar projectontwikkelaars.

De voorzitter: U wilt het bespreken, is dat?

De heer Oostenrijk: Ik kom nu tot mijn motief tot bespreking. Ik vind dat een te kort door de bocht-argumentatie. Wat ons betreft vind ik dat we de breedte van de doelgroepenhuisvesting – en daar memoreer ik met name sociale huisvesting, sociale woningbouw wil ik daarbij betrekken – in de zin van deze locatie op de hoek van Wielwijk, een wijk waar veel sociale woningbouw is verdwenen, dat wil ik in de commissie bespreken, wat we daar in de breedte met deze locatie willen.

De voorzitter: Dat is dan direct uw politieke vraag? Ik kijk even rond. De heer Kleinpaste.

De heer Kleinpaste: Voorzitter, de beantwoording riep bij mij ook wel vragen op. Dus in die zin sluit ik mij graag aan bij de heer Oostenrijk en zou ik het willen bespreken, ook in het licht van het feit dat er allerlei signalen van Rijkswegen en anderszins tot ons komen over de knellende huizenmarkt en de problemen op dat vlak. Hier kunnen we regie voeren, het lijkt me dat we dan hier ook die politieke vraag moeten beantwoorden met elkaar en dus moeten bespreken.

De voorzitter: De heer Noldus.

De heer Noldus: Voorzitter, van onze kant geen steun voor het bespreken en zonder heel erg diep inhoudelijk het stuk te willen bespreken.

De voorzitter: Nee, dat gaan we ook niet doen nu.

De heer Noldus: Nee, dat klopt. Korte toelichting daarin is dat het voor ons vooral belangrijk is dat we tempo maken in de plannen die voorleggen. Onderdeel van het voorstel is niet om over sociale woningbouw dingen vast te leggen, is ook geen onderdeel van dat stuk of van het besluit, dus totaal niet aan de orde om hier volgens mij die discussie over te willen voeren.

De voorzitter: Punt.

De heer Noldus: Punt. Vraagteken.

De voorzitter: Anderen daar nog over? De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Ik steun het voorstel, om het te bespreken.

De voorzitter: Dan heeft u steun van drie fracties en dan wordt het op de termijnagenda gezet. Met dus de politieke vraag, formuleer ik, als mijn geheugen mij niet in de steek laat, over de doelgroepen die op deze locatie een huis zouden moeten krijgen. Dat is dan dat.

7. Agenderingsverzoek gesprek woningcorporaties

De voorzitter: Dan komen wij nog bij agendapunt zeven, verzoek om een gesprek woningcorporaties. Ik denk zomaar dat daar meestal mee wordt ingestemd. Wel wijs ik erop dat het verzoek dus is om een gehele commissieavond vrij te maken en dat is in de planning fors, zeg ik uit ervaring.

De heer Kleinpaste: Voorzitter?

De voorzitter: Ja, de heer Kleinpaste.

De heer Kleinpaste: Ik heb inmiddels voorbij zien komen van mijn fractievoorzitter, mevrouw Koene, die daar wel een suggestie over doet, omdat er ook meer commissies zijn die hier ook over willen praten, om daar wel een bepaalde orde in aan te brengen om te zorgen dat er niet een hele commissievergadering juist aan opgesoupeerd hoeft te worden. Ik zou er ook niet een hele commissieavond aan willen spenderen.

De voorzitter: Zullen wij, want volgens mij staat dit punt bij meerdere commissies vanavond op de agenda, omdat er ook overlap is volgens mij met Sociaal en wellicht met Bestuurlijke Middelen, weet ik niet eens, om gewoon de griffie te vragen dit te arrangeren met de opmerkingen die hier gemaakt zijn in het achterhoofd? Dan denk ik dat er een avond komt die nuttig is. De heer Kuhlmann nog.

De heer Kuhlmann: Voor wat betreft de gespreksthema's: wat ons betreft zou het zeker ook een heel goed gespreksthema zijn om in dit kader ook eens te kijken van de mensen die in corporatiewoningen wonen, maar toch op de wachtlijst staan voor een andere corporatiewoning. Dat schijnt wel een redelijke groep te zijn.

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Ik had ook twee thema's willen noemen.

De voorzitter: Is het misschien – ik wil niet bot en vervelend zijn – maar gewoon een idee om als u thema's en vragen heeft die gewoon even naar de griffie te sturen? Dan kunnen ze dat bundelen en dan gaat net zo vlot.

De heer Van der Meer: Als dat de procedure is.

De voorzitter: Dat is mijn voorstel nu. De heer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, wat ons betreft mag dit wel degelijk een hele avond betreffen, want het gaat om cruciale onderdelen over de ontwikkeling van deze stad.

De voorzitter: Dat is helder. Als hier verder geen opmerkingen over zijn dan zal er een avond worden georganiseerd en nodig ik u dus uit om vragen aan de griffie te stellen van de thema's die u daar langs wil zien komen.

8. Termijnagenda commissie Fysiek

De voorzitter: Dan hebben wij nog de termijnagenda. Mijn procesopmerking of voorstel zou zijn dat als u daar urgente wensen of bedenkingen bij heeft, dat u ook de griffie daar even over mailt. Want meestal wijzigen de thema's toch nog wel zo dat een detailbespreking weinig zin heeft.

9. Rondvraag

De voorzitter: Dan dank ik u verder allen hartelijk, want dan zijn wij bij de rondvraag, punt negen. Daar wordt traditioneel gezien geen gebruik van gemaakt.

10. Sluiting

De voorzitter: Dan sluit ik de vergadering, een fijne avond.

CONCEPT