



BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2023, NUMMER 87

| | |
|----------------|--------------------------|
| Datum | 17 mei 2023 |
| Van | College B&W |
| Behandeld door | R.S. Broekmeulen |
| Doorkiesnummer | 030-2868471 |
| E-mailadres | r.broekmeulen@utrecht.nl |
| Kenmerk | 11217166 |
| Beleidsveld | Ruimtelijke Ordening |

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsragen jaargang 2023 nummer 87 van Pepijn Zwanenberg (GroenLinks), Hester Assen (PvdA), Louise de Vries namens Anne Sasbrink (PvdD), Kelly de Haan namens Stevie Nolten (BIJ1), Dirk-Jan van Vliet (D'66), Linda Bode (VOLT), Annemarijn Oudejans (Student & Starter) van 21 april 2023 over Schriftelijke vragen Stand van zaken dB's.

De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1

Klopt het dat de gemeente de eis van een fietspad heeft neergelegd zoals hierboven beschreven?

Antwoord 1

Nee, het is geen eis. Wel hebben we besproken dat een informele fietsverbinding een wens van de gemeente is die voortvloeit uit de Visie Werkspoorkwartier (zie ook antwoord bij vraag 2).

Voor de ontwikkeling van de Vlampijpstraat 63 hebben wij regelmatig contact met MONK Architecten. Zij werken in opdracht van zowel eigenaar PRE als in opdracht van dB's. Beide opdrachtgevers hebben ons verzekerd dat MONK optreedt namens hen.

Op dit moment zijn er op het terrein 52 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen voldoen niet aan de NEN-normen voor de grootte en bereikbaarheid van parkeerplaatsen. Ook is er nu op het terrein geen ruimte voor fietsparkeren op eigen terrein.

Wij hebben daarom met MONK in februari 2023 een gesprek gevoerd over de terreininrichting en het aantal parkeerplaatsen. Daarbij hebben wij aangegeven dat wij een informele fietsverbinding over het terrein wenselijk achten, in lijn met de Visie Werkspoorkwartier. Maar alleen als dit niet ten koste zou gaan van het aantal parkeerplaatsen en veilig kon worden ingepast.

MONK heeft daarop verschillende varianten ingetekend. Daaruit bleek dat met én zonder fietsverbinding er maximaal 32 parkeerplaatsen conform de NEN-normen, inclusief voldoende fietsparkeerplekken, op eigen terrein gerealiseerd konden worden. Onze eigen parkeerdeskundigen onderschrijven deze conclusie.

Omdat een informele fietsverbinding niet leidt tot minder parkeerplaatsen bij de Vlampijpstraat 63, hebben wij in overleg met MONK voor de variant met informele fietsverbinding gekozen.

Vraag 2

Kan het college toelichten of en hoe het besluit tot specifiek dit informele fietspad op deze plek voortvloeit uit het aangenomen amendement? En welke inspanningen zijn én worden gedaan om het gebied op andere wijze aantrekkelijker en veiliger te maken voor de fiets?

Antwoord 2

In de [visie Werkspoorkwartier](#) (op 23 december 2021 vastgesteld door uw gemeenteraad) is opgenomen dat er een wens bestaat om informele, groene fietsroutes aan te leggen door het Werkspoorkwartier, ook over privéterreinen.

Omdat het gaat over routes over private parkeerterreinen, is het in de Visie opgenomen als wens, en niet als een eis of randvoorwaarde.



Tekening uit Visie Werkspoorkwartier, pagina 32

In verschillende beelden in de Visie Werkspoorkwartier wordt een informele route over het parkeerterrein Vlampijpstraat gesuggereerd.

Aanvullend, op basis van een aangenomen amendement ([A177 Mooiere en snellere fietsroute](#)), is er bij het raadsbesluit opgenomen:

bij de uitwerking van de omgevingsvisie in het bijzonder de invulling van de verkeersstructuur de wens tot het realiseren van een kortere en efficiëntere variant te onderzoeken als voorkeursvariant voor een fietsroute tussen de Industriehavenbrug en het tunneltje bij de Julianaparklaan, waarbij de optie van een gecombineerde inrichting voor fietsers en voetgangers (zoals het Lint in Maximapark wordt) wordt overwogen.

In dit amendement geeft de Raad duidelijk opdracht om op zoek te gaan naar een kortere fietsroute tussen de Julianaparklaan en de Industriehavenbrug. Een fietsverbinding over het terrein van de

Vlampijpstraat 63 is daarvoor de oplossing. Dit is alleen mogelijk met medewerking van de grondeigenaar, en op basis van dit amendement zijn wij hierover het gesprek aangegaan met PRE en MONK.

Ook op andere manieren wordt het Werkspoorkwartier aantrekkelijker en veiliger gemaakt voor voetganger en fietser.

Een recente, directe aanleiding daarvoor is de aanleg van de warmtetransportleiding van Eneco. Voor de aanleg van een warmtetransportleiding door energiebedrijf Eneco wordt er in Utrecht noordwest een groot aantal straten opengebroken, ook in het Werkspoorkwartier. Dit wordt gecombineerd met herinrichting en vergroening van die straten (waaronder de naast dB's gelegen Walsenrijstraat, en een deel van de Vlampijpstraat).

Ook wordt er in 2023 betaald parkeren ingevoerd in het Werkspoorkwartier. Met het invoeren van betaald parkeren wordt getracht de dominante positie van gemotoriseerd verkeer terug te dringen. Door tegelijkertijd de openbare ruimte te herinrichten ten behoeve van de voetganger en fietser wordt er gewerkt aan een duurzame mobiliteitstransitie.

Vraag 3.

Is het college van mening dat dit een veilig fietspad wordt, met aan beide zijden dwars op de weg geplaatste auto parkeerplaatsen?

Antwoord 3

Ja, wij zijn van mening dat dit een veilige fietsverbinding wordt. Door rood asfalt, markering en bebording, wordt voor iedereen duidelijk dat dit een fietsverbinding betreft.

Na de invoering van betaald parkeren in het Werkspoorkwartier kan het terrein afgesloten worden voor auto's met (bijvoorbeeld) een verzinkbare paal in plaats van een slagboom, zodat de verbinding toegankelijk blijft voor fietsers.

Door de breedte en de uitstraling is het veilig genoeg om de fietsers over het terrein te laten gaan, ook al liggen er haakspaarkeervakken.

Deze haakspaarkeervakken liggen overigens ook langs de alternatieve fietsverbinding (Vlampijpstraat), Het is niet de verwachting dat er veel uitwisselingen zullen zijn van voertuigen.

Vraag 4

De plek van dit fietspad gaat over privéterrein vergt derhalve toestemming van eigenaar PRE. Heeft men die toestemming? Zo nee, hoe denkt men die toestemming te krijgen?

Antwoord 4

MONK Architecten heeft laten weten dat de eigenaar in principe met deze informele fietsverbinding instemt, omdat dit geen parkeerplaatsen op eigen terrein kost,. Dit blijkt ook uit het aanvragen van de omgevingsvergunning inclusief deze informele fietsverbinding.

Echter, PRE en de gemeente zijn nog in gesprek over de wijze waarop deze fietsverbinding juridisch geregeld moet worden. Uitgangspunt is dat het terrein privaat eigendom blijft, en dat betekent dat zaken zoals aansprakelijkheid en toegankelijkheid goed geregeld moeten worden. Lukt dat niet, dan zien partijen af van deze fietsverbinding. Het aantal parkeerplaatsen blijft ook in dat geval 32 plaatsen.

Vraag 5

In de huurovereenkomst van dB's staat dat er 55 gezamenlijke parkeerplaatsen zullen worden aangelegd voor Perla Palace en dB's. Is er, indien dit fietspad doorgaat, ruimte voor 55 parkeerplaatsen? Zo nee, hoe wordt dit opgelost?

Antwoord 5

Allereerst, ook zonder de fietsverbinding is er op het terrein geen ruimte voor 52 (of 55) parkeerplaatsen. Zie de beantwoording van vraag 1.

Wat betreft de oplossing van het parkeren zijn er twee antwoorden:

A. Publiekrechtelijk

De gemeente heeft in kaart gebracht wat het aantal parkeerplaatsen is dat volgens de gemeentelijke parkeernormen nodig is voor dB's en Perla Palace. Onderstaande tabel toont per tijdvak de parkeerbehoefte, de parkeercapaciteit op het terrein van Vlampijpstraat 63 en de verhouding tussen parkeerbehoefte en -capaciteit: het overschot of tekort aan parkeercapaciteit.

| | <u>Werkdag</u> <u>ochtend</u> | <u>werkdag</u> <u>middag</u> | <u>werkdag</u> <u>avond</u> | <u>koop-</u> <u>avond</u> | <u>nacht</u> | <u>zaterdag-</u> <u>middag</u> | <u>zaterdag-</u> <u>avond</u> | <u>zondag-</u> <u>middag</u> |
|-------------------------|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|------------------------------|--------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| Parkeerbehoefte | <u>10,6</u> | <u>18,8</u> | <u>50,4</u> | <u>50,4</u> | <u>0,0</u> | <u>31,4</u> | <u>55,5</u> | <u>24,0</u> |
| Parkeercapaciteit | <u>32,0</u> | <u>32,0</u> | <u>32,0</u> | <u>32,0</u> | <u>32,0</u> | <u>32,0</u> | <u>32,0</u> | <u>32,0</u> |
| Overschot/tekort | +21,4 | +13,2 | -18,4 | -18,4 | +32,0 | +0,6 | -23,5 | +8,0 |

Uit de tabel blijkt dat er sprake is van tekorten aan parkeercapaciteit op eigen terrein op werkdagavonden, koopavond en zaterdagavond. Tijdens de andere tijdvakken is voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. De tekorten bedragen 18 parkeerplaatsen op werkdagavond en koopavond, en 24 parkeerplaatsen op zaterdagavond. Wij verwachten dat deze tekorten aan parkeercapaciteit vooral (concert- en horeca-) bezoekers van dB's zullen betreffen.

Vervolgens heeft de gemeente in de maand maart 2023 zelf (op onze kosten) parkeerdrukmetingen laten uitvoeren om zo spoedig mogelijk in beeld te hebben of we het bezoekersparkeren konden oplossen in de omliggende openbare ruimte.

Hierbij zijn 638 parkeerplaatsen onderzocht. Het drukste moment van de week in de omliggende openbare ruimte is zaterdag, met een bezetting van 83%. De maximaal toegestane bezetting na toevoeging van dB's is 90%. We kunnen dus 7% van 638 plaatsen gebruiken, ofwel 45 stuks. Aangezien er volgens de parkeerberekening (zie bovenstaande tabel) op zaterdag afgerond 24 parkeerplaatsen op het terrein Vlampijpstraat 63 tekort komen kan dit opgelost worden in de openbare ruimte. Ook **Artikel 17 Parkeren op loopafstand op de openbare weg (Aw 6)** biedt hier ruimte voor aangezien het toegestaan is om het parkeren op te lossen in de openbare ruimte, mits daar voldoende plaatsen beschikbaar zijn.

Conclusie: het tekort aan parkeercapaciteit is oplosbaar in de openbare ruimte. Op 21 april 2023 is de Omgevingsvergunning Fase 1 voor de verbouwing Vlampijpstraat 63 verleend, mede op basis van deze parkeerberekeningen.

B. Privaatrechtelijk

dB's heeft een huurovereenkomst gesloten met eigenaar PRE. Daarin staat dat dB's, samen met Perla Palace, gebruik kan maken van 52 parkeerplaatsen op eigen terrein. Dat worden 32 parkeerplaatsen, vanwege de regels voor de afmetingen van parkeerplaatsen (de eerder genoemde NEN-normen), en door de verplichting om ook fietsparkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Ook al is de conclusie van de gemeente dat er voldoende parkeerplaatsen zijn op het eigen terrein en in de omliggende openbare ruimte, is het aan dB's en PRE om te beoordelen of deze regels en verplichtingen reden zijn om hun privaatrechtelijke overeenkomst te ontbinden.

PRE heeft laten weten dat zij het betreuren dat er minder parkeerplaatsen mogelijk zijn, maar dat zij nog steeds willen verhuren aan dB's, zeker nu het parkeren publiekrechtelijk geen probleem hoeft te zijn.

Vraag 6.

Het lijkt er op dat het wel of niet aanleggen van een fietspad en de hoeveelheid parkeerplaatsen ten gevolge daarvan de oorzaak zijn van een impasse die op dit moment al enige maanden duurt. Klopt dit? Zo ja, hoe gaat dit opgelost worden? Zo nee, wat is er dan wel aan de hand? En hoe kan die impasse doorbroken worden?

Antwoord 6

Nee, dit klopt niet. De Omgevingsvergunning Fase 1 is op 15 maart aangevraagd, en op 21 april verleend. In deze fase is de terreininrichting, inclusief de parkeerplaatsen en fietsverbinding, beoordeeld en goedgekeurd. Die discussie was al afgerond op 15 maart, omdat toen de definitieve stukken zijn ingediend. Dit is door de gemeente met alle betrokken partijen besproken.

Fase 2 van de aanvraag is nog niet ingediend. Dit gaat om de technische onderzoeken, zoals constructieberekeningen, geluidsonderzoek, trillingsonderzoek etc.. Wij hebben begrepen dat er tussen partijen (MONK, PRE en dB's) nog discussies zijn over het ontwerp en de bouw. Zo wil dB's bijvoorbeeld een betonnen dakconstructie, terwijl er eerder werd uitgegaan van stalen dakconstructie. Dit soort keuzes zorgen er voor dat constructietekeningen en -berekeningen opnieuw uitgevoerd moeten worden. Zolang deze technische zaken niet definitief zijn bepaald en door de toekomstige huurder dB's zijn geaccordeerd, kan er geen Fase 2 aanvraag worden ingediend. Partijen verwachten nog deze maand deze discussies te hebben afgerond en een Fase 2 aanvraag in te kunnen indienen. De bouw start deze zomer en is in januari 2024 afgerond. Partijen maken afspraken of er mogelijk delen eerder opgeleverd kunnen worden. De gemeente faciliteert het proces.

Vraag 7.

Wat is nu de planning dat dB's kan verhuizen naar de nieuwe locatie? En in hoeverre leiden de bouwactiviteiten tot beperkingen voor dB's?

Antwoord 7

dB's had op 1 mei 2023 het CAB gebouw officieel moeten verlaten. Er wordt vanaf 1 mei namelijk gebouwd aan Bouwblok 1 (tegenover de ingang van dB's), en aan de opbouw bovenop het CAB gebouw.

Het consortium Cartesius en aannemer Heddes die het CAB gebouw gaat verbouwen hebben op verzoek van de gemeente de bouwplannen en de bouwplaatsinrichting aangepast. dB's kan daardoor het CAB gebouw blijven gebruiken tot uiterlijk 1 november 2023.

Vanwege de veiligheid is het terrein, en dus ook dB's, alleen bereikbaar als er niet wordt gebouwd. Dat wil zeggen tussen 16.30u en 06:00u de volgende ochtend, en op zaterdag en zondag de gehele dag.

Uitgangspunt is dat dB's in delen kan verhuizen naar de Vlampijpstraat 63, waardoor de oefenruimtes al voor de einddatum van 1 november 2023 overgezet kunnen worden. De nieuwbouw Vlampijpstraat 63 is naar verwachting in januari 2024 gereed. Hierover worden nu gesprekken gevoerd met alle betrokken partijen. Zie ook antwoord op vraag 6.

Vraag 8.

Is het college het nog steeds met de fracties eens dat wanneer dB's uit het CAB- gebouw moet, ze direct naar een nieuwe passende locatie moeten kunnen verhuizen? Zo ja, hoe gaan zij dit mede mogelijk maken?

Antwoord 8

Zie ook antwoord op vraag 7.

In overleg met alle betrokken partijen proberen we een voor alle partijen werkbare overgangperiode te realiseren.

Er zijn echter geen garanties dat de bedrijfsvoering van dB's door kan gaan tot aan de verhuizing. Zo zijn er gesprekken over oplevering in delen van de Vlampijpstraat. Zoals al eerder gezegd heeft de gemeente Utrecht hierin een grote rol, maar wij zijn geen contractspartij.

Het traject is met alle betrokkenen goed op weg naar eindsituatie waarin dB's is verhuisd naar een op maat gemaakte locatie. Wij blijven als gemeente de ontwikkelingen op de voet volgen en wij zullen zeker daar waar nodig en mogelijk helpen faciliteren om dat eindstation te halen.

Alle betrokken partijen spannen zich tot het uiterste in om de overgangperiode zo soepel mogelijk te laten verlopen. De eigenaar van dB's is bij elke stap en bij elk gesprek betrokken en denkt constructief mee. De gemeente pakt ook hierin een sturende en verbindende rol.

Vraag 9

Eerder leek ook een ander pand aan de Vlampijpstraat in beeld voor de herhuisvesting van dB's; het gebouw aan de Vlampijpstraat 87-91 waar het fietsdepot zou komen. Is dat nog steeds een (terugval) optie?

Antwoord 9

Voor zover ons bekend is het genoemde pand nooit in beeld geweest als alternatieve locatie voor dB's. Het pand is nu in gebruik als het depot van het Centraal Museum.

De gemeente ziet dit pand niet als een geschikte locatie voor dB's. Om dat pand vrij te maken, moet er eerst een nieuw depot worden gebouwd in Lage Weide. Daarom duurt het zeker nog tot 2026 voordat dit pand vrijkomt. Daarnaast zou bij deze locatie een financieringsprobleem spelen: het moet geschikt gemaakt worden voor dB's, en daar zijn geen financiële middelen voor. Op de locatie Vlampijpstraat 63 wordt noodzakelijke renovatie en nieuwbouw betaald door het consortium Cartesius en door de eigenaar PRE.

De gemeente wil in het vrijkomende pand op de locatie Vlampijpstraat 87-91 het gemeentelijk fietsdepot huisvesten. En het is de bedoeling om in de haalbaarheidsstudie voor de toekomstige invulling van het pand te kijken of er mogelijkheden zijn voor een mix van functies met daarbij ook creatieve, betaalbare werkruimtes. Dat zou gaan om een beperkt aantal vierkante meters en is daarom bij voorbaat niet geschikt als alternatief voor dB's gegeven de door hun benodigde vierkante meters.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,



Schriftelijke vragen Stand van zaken dB's

21 april 2023

In 2017 diende GroenLinks samen met PvdA, SP en PvdD motie 157 in bij de raadsbehandeling van de woningbouwplannen Cartesiusdriehoek. Doel van de motie was dat de goede culturele voorzieningen in het gebied behouden zouden blijven. Helaas bleek dat niet mogelijk. Althans volgens de ontwikkelaar. Dat vinden de fracties van GroenLinks, PvdA, PvdD, BIJ1, Volt, Student & Starter en D66 nog steeds doodzonde.

Inmiddels zijn we zo'n 6 jaar verder en zit dB's nog steeds in het CAB gebouw. Er is een pand aangekocht aan de Vlampijpstraat waar ze op termijn naar toe gaan verhuizen. Het is een lastig traject geweest met veel vertraging en onduidelijkheid voor betrokkenen. Uiteindelijk is de huur van dB's in het CAB-gebouw al meermaals verlengd met korte perioden als gevolg van vertraging van de nieuwbouw, (zie ook [Nieuwbouw vertraagd, dB's blijft half jaar langer op oude stek aan de Cartesiusweg | Utrecht | AD.nl](#)). Maar de tijd dringt.

Op de nieuwe locatie zit ook Perla Palace. Aanvankelijk leek het dat zij zouden vertrekken maar ze blijven nu toch. Om dB's hier ook te huisvesten vereist dat een grootschalige verbouwing. In 2022 stelden de fracties GroenLinks, PvdA, Volt, CDA, PvdD, S&S, US en D66 schriftelijke vragen 2022/145 aan het college. Hierin gaven de fracties aan dat het belangrijk is dat de bedrijfsvoering van het poppodium en oefenstudio's naadloos over moest gaan naar de nieuwe locatie. Dit omdat de fracties zien dat dB's voor veel Utrechters een enorm belangrijke plek is in het genieten en beoefenen van cultuur, zowel voor professionals als amateurs. Daarnaast is voor dB's zelf ook, zeker na de coronajaren, continuïteit een vereiste voor de bedrijfsvoering. Richting dB's en de raad is daarom ook steeds aangegeven dat er alles aan gedaan wordt om dit mogelijk te maken. Die belofte moeten we nakomen.

Nu blijkt dat er in de laatste plannen een zogenaamd informeel fietspad is opgenomen over het privéterrein van Vlampijpstraat 67, eigendom van Popal Real Estate (PRE). Dit is de partij die de locatie voornemens is te verhuren aan Perla Palace en dB's. Dit fietspad, wat een uitwerking zou zijn van amendement 2021/A27, zou dan lopen van de Julianaparklaan en komt uit op de Tractieweg. In eerdere plannen ging het juist om het opwaarderen van het fietspad via de Walserijstraat (50 meter verderop) en wandelroutes over privéterreinen.

In de huurovereenkomst van dB's wordt gesproken over 55 autoparkeerplaatsen (voor Perla Palace en dB's samen) en voldoende fietsparkeerplekken. Daarnaast was het plan dat er een doorgaand voetpad tussen het pand en de parkeerplaatsen komt, waar tevens de ingang van dB's moet komen.

Door het 'informele fietspad' wat hier nu bedacht is lijken er meerdere parkeerplaatsen te verdwijnen. Nu zijn wij in de regel voor meer fietspaden en voor minder parkeerplaatsen. Maar zowel Perla Palace (verlovings- en trouwfeesten met capaciteit van 800 gasten) en dB's (bands, optreden) hebben wel behoefte aan een substantieel aantal parkeerplaatsen. Daarnaast zien wij niet direct dat de plannen voor een informeel fietspad voortvloeien uit het bovengenoemde amendement en dat dit de meeste logische manier is om het gebied aantrekkelijker te maken voor fietsen. De noodzaak daartoe onderschrijven we natuurlijk, maar andere maatregelen lijken ons effectiever.

De afgelopen maanden lijkt er hierdoor (wederom) sprake te zijn van een impasse, of minimaal onduidelijkheid en vertraging in de plannen. Terwijl de tijd dringt. En iedereen alles op alles moet zetten om te voorkomen dat dB's dit najaar uit het CAB-gebouw moet zonder dat zij naar een nieuwe locatie kunnen en daarom hebben de fracties van GroenLinks, PvdA, PvdD, BIJ1, Volt, Student & Starter en D66 de volgende vragen:

1. Klopt het dat de gemeente de eis van een fietspad heeft neergelegd zoals hierboven beschreven?
2. Kan het college toelichten of en hoe het besluit tot specifiek dit informele fietspad op deze plek voortvloeit uit het aangenomen amendement? En welke inspanningen zijn én worden gedaan om het gebied op andere wijze aantrekkelijker en veiliger te maken voor de fiets?
3. Is het college van mening dat dit een veilig fietspad wordt, met aan beide zijden dwars op de weg geplaatste auto parkeerplaatsen?
4. De plek van dit fietspad gaat over privéterrein vergt derhalve toestemming van eigenaar PRE. Heeft men die toestemming? Zo nee, hoe denkt men die toestemming te krijgen?
5. In de huurovereenkomst van dB's staat dat er 55 gezamenlijke parkeerplaatsen zullen worden aangelegd voor Perla en dB's. Is er, indien dit fietspad doorgaat, ruimte voor 55 parkeerplaatsen? Zo nee, hoe wordt dit opgelost?
6. Het lijkt er op dat het wel of niet aanleggen van een fietspad en de hoeveelheid parkeerplaatsen ten gevolge daarvan de oorzaak zijn van een impasse die op dit moment al enige maanden duurt. Klopt dit? Zo ja, hoe gaat dit opgelost worden? Zo nee, wat is er dan wel aan de hand? En hoe kan die impasse doorbroken worden?
7. Wat is nu de planning dat dB's kan verhuizen naar de nieuwe locatie? En in hoeverre leiden de bouwactiviteiten tot beperkingen voor dB's?
8. Is het college het nog steeds met de fracties eens dat wanneer dB's uit het CAB-gebouw moet, ze direct naar een nieuwe passende locatie moeten kunnen verhuizen? Zo ja, hoe gaan zij dit mede mogelijk maken?

9. Eerder leek ook een ander pand aan de Vlampijpstraat in beeld voor de herhuisvesting van dB's; het gebouw aan de Vlampijpstraat 87-91 waar het fietsdepot zou komen. Is dat nog steeds een (terugval) optie?

Pepijn Zwanenberg, GroenLinks

Hester Assen. PvdA

Louise de Vries namens Anne Sasbrink, PvdD

Kelly de Haan namens Stevie Nolten, BIJ1

Dirk-Jan van Vliet, D66

Linda Bode, Volt

Annemarijn Oudejans, Student & Starter