

MEMO

Van Wethouder van der Linden
Aan Commissie Fysiek
Kenmerk -
Betreft Uitgangspuntennotitie mobiliteit
Bijlage(n) -

Aanleiding

De gemeenteraad van de gemeente Dordrecht heeft op 19 februari 2019 gevraagd om een uitgangspuntennotitie met concrete doelstellingen, uitgangspunten en daaraan gekoppelde budgetten voor het Dordtse verkeer- en vervoerssysteem van de toekomst.

Het college deelt de overwegingen van de raad dat de ambitie om stedelijk te verdichten impact heeft op het verkeer- en vervoerssysteem in de stad. Daarbij constateert uw raad dat er naast het inrichten van een goed functionerend verkeer- en vervoerssysteem ook sprake is van extra druk door externe factoren. U noemt daarbij de grootschalige renovatie van de N3. Het college kiest bij de uitvoering van de motie voor een aanpak waarbij enkel doelen worden opgenomen die realiseerbaar en haalbaar zijn binnen de bevoegdheden van het college en de door uw raad beschikbaar gestelde middelen.

Bij besluitvorming is uw raad aan zet om krediet te verlenen en de kaders van beleid te toetsen aan onderstaande doelstellingen. De Kadernota 2020 en de begrotingscyclus is de plaats waar u besluit over de beschikbare financiën.

Het bereikbaar houden van de stad vraagt om een aanpak waarbij externe ontwikkelingen leidend zijn. Afhankelijk van het tempo van de woningbouw, de realisatie van werklocaties en groot onderhoud spelen wij op ontwikkelingen in. De komende jaren ziet u in de uitvoering van projecten deze doelstellingen en uitgangspunten terug.

Om aan uw wens tegemoet te komen een aantal doelstellingen en uitgangspunten vast te stellen bieden wij u deze hierbij aan.

Hoofddoelstelling

De hoofddoelstelling waar wij in opdracht van uw raad aan werken is het bereikbaar maken van de Groeiagenda. Om de ambitie om woningen toe te voegen binnen bestaand stedelijk gebied in combinatie met werklocaties te realiseren zijn maatregelen in de infrastructuur en op het gebied van bereikbaarheid noodzakelijk.

In de Groeiagenda is besloten om de ruimtelijk economische ambities binnenstedelijk te realiseren. Zoals toegelicht in de koersnota Mobiliteit is het verbeteren van de mogelijkheden voor openbaar vervoer en fiets in de stad daarvoor noodzakelijk.

De stad zal er in 2030 op het thema verkeer en vervoer anders uitzien dan vandaag de dag. Het is dan ook van belang om rekening te houden met trends en ruimte te creëren om in te spelen op ontwikkelingen. De doelstellingen en uitgangspunten zijn daarom niet in beton gegoten. De doorontwikkeling naar 5g internet verruimt de mogelijkheid voor zelfrijdende en communicerende infrastructuur en voertuigen.

Deelconcepten veranderen de vraag naar mobiliteit doordat er minder sprake zal zijn van bezit. Het gebruik van deelauto's en deelfietsen draagt ook bij aan een veranderend gebruik van de openbare ruimte en de weg in de toekomst.

Doelstellingen en Uitgangspunten 2019-2022

1. De Groeiagenda bereikbaar maken.

De komende jaren worden 4.000 woningen toegevoegd aan de stad. De stad groeit in stedelijk gebied.

Onze inzet: Het bereikbaarheidsprogramma richt zich op deze te verwachten ontwikkeling. Infrastructuur is bij enkele projecten voorwaardelijk om woningbouw te faciliteren. Het hebben van goede verbindingen of het aanleggen van infrastructuur is dan noodzakelijk om ontwikkeling mogelijk te maken. Binnen de groeiagenda is de Spoorzone een belangrijke drager voor de beoogde ontwikkeling. Onder het kopje gebiedsontwikkeling spoorzone gaan we verder in op onze inzet met betrekking tot mobiliteit.

2. Groei verplaatsingen per fiets naar 30%

De fiets heeft een belangrijke plaats in onze mobiliteitsvisie. Het aantal verplaatsingen per fiets neemt binnenstedelijk toe, net als het aantal afgelegde kilometers. De komende jaren moet het aandeel van de fiets verder omhoog van 27% naar 30% in 2024. Daarmee verbetert de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze stad.

Onze inzet: Om het aandeel fiets te vergroten blijven wij investeren in fietsmaatregelen. Dit voorjaar heeft u besloten over het uitvoeringsprogramma fiets voor 2019. In het najaar volgt het uitvoeringsprogramma fiets voor 2020-2022. Hierin doen we voorstellen voor de komende jaren om fietsen verder te stimuleren. Uw raad heeft hiervoor € 2.000.000,- beschikbaar gesteld.

3. Toename frequentie en betrouwbaarheid OV

De trein, bus en waterbus moeten een sluitend netwerk binnen en van en naar Dordrecht bieden. De frequentie en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer binnen de Randstad moet verder toenemen. Daarmee wordt het gebruik van OV steeds meer een alternatief voor de auto. Onze inzet: samen met de concessiehouder werken wij permanent aan het verbeteren van de toegang, het gebruik en de kwaliteit van de bus, trein en waterbus in onze regio. Wij zetten daarbij in op het stimuleren van openbaar vervoer gebruik, het efficiënter aansluiten van de first en last mile en het versterken van het OV netwerk van en naar de regio. Gezamenlijk stellen de Drechtsteden € 750.000,- per jaar beschikbaar voor de waterbus.

4. Hoogfrequent vervoer mogelijk maken met Light Rail

De ontwikkeling van Light Rail maakt door het lichte materieel en hoogfrequent rijden een toename van het aantal haltes in Dordrecht mogelijk. Zowel de halte Leerpark, als haltering op Amstelwijck en Maasterras maken onderdeel uit van de verstedelijkingsstrategie. Voor de huidige treindienst is onze inzet gericht op Intercity kwaliteit behouden en uitbreiden.

Onze inzet: Light Rail is een cruciaal onderdeel van onze lobby naar het Rijk.

5. Minder hinder werkzaamheden

De werkzaamheden van Rijkswaterstaat aan de rijkswegen rond Dordrecht biedt kansen ten behoeve van het verbeteren leefklimaat wanneer we werk met werk maken. Rijkswaterstaat voert groot onderhoud uit aan de N3 binnen haar reguliere onderhoudsprogramma. Om doorstroming te bevorderen worden de knopen A16/N3 en A15/N3 aangepakt. De werkzaamheden brengen overlast met zich mee, maar bieden tegelijkertijd ook kansen om de situatie ter plekke voor de bewoners van Dordrecht te verbeteren. Het stimuleren van fietsgebruik, het gesprek met bedrijven over mobiliteitsbeleid en de fysieke aanpassing van geluidsschermen zijn daar voorbeelden van. Hierbij is de gemeente de vragende partij richting Rijkswaterstaat. Voor de onderhoudswerkzaamheden geldt dat voor Rijkswaterstaat de scope van projecten zich beperkt tot het uitvoeren van het noodzakelijke onderhoud en het vervangen of rooveren van infrastructuur die in haar eigen areaal valt.

Voor goede doorstroming op de weg is het in samenhang organiseren en afstemmen van het groot onderhoud op het hoofdwegennet met de situatie op het onderliggend wegennet van belang.

Onze inzet: Samen met Rijkswaterstaat wordt ingezet op het beperken van de hinder, het afstemmen van onderhoud en het zo GOED mogelijk informeren van weggebruikers. U bent hierover door Rijkswaterstaat geïnformeerd. We communiceren met inwoners en bedrijven over het wegonderhoud. Ook stemt de gemeente haar werkzaamheden af met die van Rijkswaterstaat.

Gebiedsontwikkeling Spoorzone

De gebiedsontwikkelingen Spuiboulevard, Leerpark/Gezondheidspark en Amstelwijk staan de eerste jaren centraal in de realisatie van de Groeiagenda.

Uw raad heeft voor de ontwikkelingen in de Spoorzone € 10.000.000,- beschikbaar gesteld. Per onderdeel worden keuzes gemaakt in het ambitie niveau.

De verdichting van wonen, werken en openbaar vervoer in de spoorzone is de manier om de ambitie voor meer woningbouw in de buurt van het openbaar vervoer te realiseren. Voor deze ontwikkeling is in de eerste fase (2019-2025) een ambitieuze gebiedsgerichte investeringsagenda voorwaardelijk. Voor de twee deelgebieden die gelegen zijn in het meer centrale deel van de stad zijn de volgende uitgangspunten en doelstellingen geformuleerd.

Spuiboulevard / Centraal Station

- Alleen nog bestemmingsverkeer op de Johan de Wittstraat en de Spuiboulevard. Bestemmingsverkeer betreft het bezoek aan het centrum of bewoners van de binnenstad en 19e Eeuwse Schil.
- Prioriteit in het gebied voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).
- Parkeren maximaal opvangen op de locatie Weeskinderendijk. Inclusief een goede fiets-, voet en OV-verbinding met de binnenstad.
- Frequent treinvervoer van en naar Rotterdam en Brabant.
- Fietssnelwegen vanuit het centraal station naar zowel de oostelijke, de zuidelijke, de westelijke delen van de stad en de Zwijndrechtse brug.
- Fietsparkeerplaatsen uitbreiden naar behoefte op basis van metingen.
- Lage en flexibele parkeernormen gekoppeld aan innovatieve, kwalitatief hoogwaardige mobiliteitsconcepten.

- Investeren in een fietsenstalling aan de zuidzijde van het station. Hierbij is de gemeente afhankelijk van financiering door derden. Zowel de regio, de Provincie en het Rijk wordt om een bijdrage gevraagd.

Leerpark/Gezondheidspark

- Nieuw station Leerpark (6 per uur naar Rotterdam).
- Verbeteren langzaam verkeer verbinding Leerpark-Gezondheidspark, door aantrekkelijke route fietsers en voetgangers.
- Parkeren op straat reguleren ten behoeve van stimuleren OV en fiets.

Lobby

De lobby naar het Rijk, de Provincie en strategische partners richt zich de komende periode op het realiseren van de Halte Leerpark, het verbeteren van de Intercity kwaliteit, Light Rail en de externe veiligheid.

In de contacten met het Rijk en de Provincie houden we aandacht voor de goede bereikbaarheid van Dordrecht via A16, A15 en N3. Vanuit leefbaarheid blijft het verlagen van de maximumsnelheid op de N3 naar 80 kilometer per uur een belangrijk uitgangspunt. Wij blijven dit agenderen in de gesprekken met het Rijk.

Voor de Fietsagenda is het binnenhalen van cofinanciering voor het zuidelijk stationsgebied, in het bijzonder voor de fietsenstalling, voorwaardelijk voor realisatie. In het najaars MIRT 2019 heeft de minister besloten om de financiële middelen aan deze fietsenstalling toe te kennen. De agenda van de provincie rond snelfietsroutes volgen we op de voet om de route van Amstelwijck naar Leerpark en station Dordrecht te kunnen verbeteren.