

Aan
de gemeenteraad

Datum
Zaaknummer 2023-0062131
Betreft Uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan Dordrecht 2040

Vergadering van Portefeuillehouder: Rik van der Linden
Begrotingsprogramma Bouwend en Bereikbaar Dordrecht
Kernteam/Opgave: Opgaven - Bereikbare Stad
Auteur: Karen van den Ouweland-Smeekens
E-mail: k.van.den.ouweland@dordrecht.nl
Verantwoordelijke: Karen van den Ouweland-Smeekens
Openbaar: Ja

Voorgesteld besluit

geen wensen en bedenkingen ter kennis van het college te brengen ten aanzien van de uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan 2040 voor het opstellen van het Mobiliteitsplan 2040.

Raadsvoorstel

Hoe zijn de bevoegdheden rond dit onderwerp verdeeld?

De gemeenteraad heeft de bevoegdheid om beleidskaders vast te stellen. De eerste stap in het vaststellen van beleidskaders omtrent mobiliteit is het bespreken van de uitgangspuntennotitie mobiliteitsplan 2040. De gemeenteraad kan hiermee richting geven aan de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan. Het rapport van de Rekenkamercommissie 'Richting geven aan de bereikbaarheid' wordt hierbij betrokken.

Wat is het doel?

Een bereikbaar Dordrecht in 2040

De komende jaren bouwt Dordrecht ongeveer 10.000 huizen en zo groeit de stad door naar ongeveer 140.000 inwoners. Dit moet gepaard gaan met een verbetering van de leefbaarheid in de stad. We willen onze inwoners een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving bieden en bedrijven een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Bereikbaarheid, en meer specifiek duurzame bereikbaarheid vormt hierbij een belangrijke voorwaarde.

Dit perspectief hebben we al vastgelegd in diverse documenten: Omgevingsvisie 1.0, Groeiagenda Drechtsteden 2030, begroting 2023 (programma bouwend en bereikbaar Dordrecht), Politiek akkoord 2023 – 2026, Startnotitie programma mobiliteit 2040.

Keuzes maken

Om de bovengenoemde ambitie te realiseren moeten er keuzes gemaakt worden. Meer woningen, groen en ruimte voor leefbaarheid toevoegen aan Dordrecht vraagt om een beter gebruik van de beschikbare ruimte. Dit kan alleen wanneer we tot andere mobiliteitskeuzes komen.

We kiezen ervoor het STOMP ontwerpprincipes te hanteren. Bij het ontwerpen van de buitenruimte geven we prioriteit aan reizen te voet (Stappen) en op de fiets (Trappen), dan volgt het versterken van het bereik van Openbaar Vervoer (O) met ketenmobiliteit (M) en tenslotte de privéauto (P).

Hierbij gelden twee overwegingen:

1. Het STOMP-principe is een algemeen uitgangspunt. De wijze waarop dit wordt toegepast hangt af van de uitgangspositie en de omstandigheden in de verschillende delen van de stad. In de binnenstad is de uitdaging anders dan in een willekeurige buitenwijk, dit betekent dan ook dat per gebied een andere mobiliteitsmix kan worden nagestreefd.
2. We hanteren een uitvoeringstermijn van vijftien jaar. Dit betekent sowieso een gefaseerde aanpak.

Wat zijn per beslispunt de argumenten en wat is hierop de toelichting?

De keuzen die we nu voorleggen in deze uitgangspuntennotitie zijn richtinggevend voor het te maken mobiliteitsplan, dat in Q2 2024 wordt aangeboden aan de gemeenteraad. In het proces om hiertoe te komen is nog veel onderzoek en dataverzameling nodig, dit maakt het maken van scherpe keuzen extra belangrijk.

Met de behandeling van dit voorstel horen we graag waar we mee verder kunnen, maar ook wat absoluut onbespreekbaar is. Om een goede discussie te kunnen voeren treft u hierna een scherp geformuleerde samenvatting van de uitgangspuntennotitie.

Langzaam verkeer ofwel actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers), krijgt voorrang op de auto door het toepassen van het ontwerpprincipe STOMP

- We maken belangrijke looproutes korter door doorsteken te realiseren.
- We kiezen zoveel mogelijk voor doorgaande fietsroutes, met ongelijkvloerse kruisingen.
- We verbeteren (verbreden) loop- en fietsroutes waar dat kan, dit kan ten koste gaan van de ruimte voor de auto op sommige plekken. De auto kan langer stil staan voor het verkeerslicht ten gunste van de voetganger en de fietsers.
- We verbeteren de doorstroming van het Openbaar Vervoer door de aanleg van (vrije) bus infrastructuur.
- We creëren buurthubs.
- We zetten structurele gedragscampagnes in om inwoners en werknemers te stimuleren zich duurzamer te verplaatsen.
- We maken Openbaar Vervoer en deelmobiliteit betaalbaarder voor mensen met een kleine beurs.

Terugbrengen van autoverkeer op plekken waar dat noodzakelijk en wenselijk is

- We nemen op een aantal plekken in de stad fysieke maatregelen die de noodzakelijke ruimte creëren voor meer fietsen en wandelen, waarmee we ook kiezen voor minder ruimte voor de auto's.
- Basisvoorzieningen (arts, school, winkel, ontmoetingsplek, park, sportveld) moeten in alle wijken – bestaand en nieuw – op loop- en fietsafstand aanwezig zijn om onnodige autoverplaatsingen te voorkomen.

Autoverkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld en krijgt prioriteit op belangrijke verkeersaders. Dit bevordert de doorstroming

- Gemotoriseerde verkeer bundelen we zo veel mogelijk op de verkeersaders zoals de A15, A16, N3, Laan der Verenigde Naties, Dordtse Mijl en Merwedestraat/Oranjelaan. Op andere wegen accepteren we dat het iets langer duurt om van A naar B te komen gedurende de spits.
- De industrie- en bedrijventerreinen langs de westelijke en noordelijke oevers van de stad, het Gezondheidspark & Leerpark en de historische binnenstad blijven goed bereikbaar per auto, onder meer door het instellen van hoofdroutes, het inrichten van groene golven. En het investeren in ongelijkvloerse kruisingen.

Slimmer organiseren van autoparkeren maakt ruimte vrij in de stad

Parkeren van een privéauto is belangrijk én vraagt veel ruimte op straat. Op dit moment zien we dat grote delen van de dag, de ruimte die wordt gereserveerd voor de auto, niet wordt benut. Slim organiseren van autoparkeren betekent dat we ervoor gaan zorgen dat autobezitters hun auto, daar waar mogelijk, niet op straat voor de voordeur parkeren maar in een parkeergarage of mobiliteitshub. De ruimte die daarmee vrijkomt op straat kan dan anders worden benut. Dit pakken we stapsgewijs aan en zo werken we de komende zeventien jaren naar de stad van de toekomst. In de binnenstad en in de gebiedsontwikkeling Spuiboulevard zien we de meeste kansen en de grootste noodzaak, en daarom beginnen we daar in 2024. Vanaf juni 2023 start het participatie traject al wel. Dit geeft ons inzicht in de mate hoe bewoners hun straat in de toekomst ingericht willen zien en hieraan willen meewerken aan de transitie naar duurzame mobiliteit.

Met een sterker sturend parkeerbeleid zetten we in op minder blik op straat.

- We bereiden het afschaffen van de 2e parkeervergunning op straat voor. We werken met een sterfhuisconstructie. De vergunninghouders van de tweede parkeervergunning op straat in de binnenstad, parkeren dan hun auto in de parkeergarages. Daarna volgt de rest van de 2e parkeervergunningen van de schil. Dit leidt ertoe dat er de komende jaren in de binnenstad en de gebiedsontwikkeling Spuiboulevard op straat 500 parkeerplaatsen worden omgevormd naar ruimte voor groen, lopen en fietsen. Daarbij zoeken we naar oplossingen om parkeerknelpunten in het weekend op te lossen.
- De prijs voor het parkeren gaan we meer differentiëren met als uitgangspunt dat het parkeren op straat duurder wordt dan in de parkeergarages. We stellen een brede businesscase parkeren op voor parkeren in parkeergarages, parkeren op straat en voor fietsparkeren.
- Dordrecht gaat investeren in parkeergarages die als mobiliteitshub gaan functioneren. Dat betekent nieuwe parkeergarages bouwen op onder meer het Maasterras en in Huis van Stad en Regio, de uitbreiding van parkeergarage Spuihaven. Het komende jaar onderzoeken we hoe de 'verborgen parkeerplaatsen' in de binnenstad en gebied Spuiboulevard ingezet kunnen worden voor dubbelgebruik (middels het ParkBee concept bijvoorbeeld).

Wat zijn kanttekeningen en/of risico's bij dit voorstel?

In het politiek akkoord zien we door alle focuslijnen het onderwerp bereikbaarheid tevoorschijn komen. Bereikbaarheid is niet benoemd als focuslijn, maar de mobiliteitsambitie en een daadkrachtige realisatie ervan zijn randvoorwaardelijk zijn voor de realisatie van de Groeiagenda 2030 en de versnelde gang (2040) naar klimaatneutraliteit. Een verdere uitwerking van het politiek akkoord in een mobiliteitsplan met focus op een duurzame en bereikbare stad in 2040 is daarom hard nodig.

Welk (participatie)proces is doorlopen om tot dit voorstel te komen?

Om te komen tot deze uitgangspuntennotitie is binnen de Dordtse gemeentelijke organisatie vanuit diverse vakdisciplines input opgehaald. Ook is er een serious game gespeeld met het college en de raadscommissie. Hiermee zijn de eerste stappen gezet om te komen tot een integraal en breed gedragen mobiliteitsplan. Participatie met externe partijen heeft nog niet plaatsgevonden. Dit staat gepland na vaststelling van de uitgangspuntennotitie. Deze notitie vormt de basis voor dit participatieproces.

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

[Vaststellen startnotitie programma Mobiliteit 2040 \(14 maart 2023\).](#)

[Onderzoek RKC 'Richting geven aan bereikbaarheid' naar de sturing op bereikbaarheid](#)

Hoe wordt dit betaald?

Het opstellen van het mobiliteitsplan 2040 wordt bekostigd uit de middelen die beschikbaar zijn gesteld bij het vaststellen van de startnotitie programma mobiliteit 2040.

Wat is het vervolg op het raadsbesluit?

Direct na de bespreking van de uitgangspuntennotitie gaan we samen met een bureau aan de slag met het opstellen van het mobiliteitsplan 2040.

In het najaar 2023 staat het participatieproces rondom dit plan op de planning. Zowel de stad (inwoners, ondernemers etc.) als andere relevante partijen (provincie, Rijkswaterstaat etc.) worden hierbij betrokken.

Vaststelling van het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 staat gepland vóór de behandeling van de Kadernota 2025.

Het college van Burgemeester en Wethouders

C.H.W.M. Post
secretaris

A.W. Kolff
burgemeester