

Aan
de gemeenteraad

Datum 21 mei 2024
Zaaknummer 2024-0052043
Betreft Vaststellen 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

het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 vast te stellen als gemeentelijk beleidskader voor mobiliteit, met als belangrijkste leidende principes:

1. Dordrecht, om de toekomstige groei van de stad te faciliteren, de kwaliteit van de leefomgeving en andere beleidsdoelstellingen zoals Klimaatneutraal 2040, toewerkt naar een nieuwe balans in de mobiliteit middels een mobiliteitstransitie in de hele gemeente en doelen voor beïnvloeden van mobiliteitskeuze en verkeersgedrag.
2. Realiseren van sterke toekomstige verkeersnetwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit, auto, goederenvervoer en ingericht volgens het STOMP-principe.
3. Een gebiedsindeling met bijbehorende mobiliteitsprofielen volgens STOMP, toegepast voor verschillende delen van de gemeente op een verschillende manier en met keuzevrijheid in mobiliteit als uitgangspunt.
4. In vervolg op het mobiliteitsplan worden wijkuitwerkingen die de mobiliteitstransitie ondersteunen ontwikkeld. Deze wijkplannen worden voorgelegd aan de gemeenteraad zodat ook op meer detailniveau het beleid wordt vastgesteld.
5. Realiseren van sterke fietsradialen tussen de verschillende gebieden en regio om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor autoverplaatsingen.
6. Stimuleren van hoogwaardig openbaar vervoer onder andere middels de MIRT-verkenning Oude lijn met de doorontwikkeling van het spoornetwerk, een opwaardering van station Dordrecht en de komst van het nieuwe station Leerpark.
7. Het goed inrichten van hubs om overstappen zo makkelijk mogelijk te maken, als belangrijke schakel in een ketenreis, om het gebruik van openbaar vervoer, de fiets, deelmobiliteit en parkeren op afstand te stimuleren.
8. Borgen van een goede doorstroming van autoverkeer op de belangrijkste inprikkers, te weten Laan der Verenigde Naties, Dokweg, Baanhoekweg, Merwedestraat, Oranjelaan, Mijlweg, Rijksweg (ten noorden van N217), Aquamarijnweg, Overkampweg, Copernicusweg en Provincialeweg.

9. Toepassen van 30 km/u als basissnelheid in woonwijken, waarbij goede aanrijtijden van nood- en hulpdiensten en reistijd busvervoer randvoorwaardelijk zijn, welke urgentie krijgt in de wijkuitwerkingen. Definitieve besluitvorming hierover vindt plaats middels verkeersbesluiten.
10. Ingrepen in het autonetwerk, zoals knips en ongelijkvloerse kruisingen in de nabije toekomst noodzakelijk zijn om verkeer naar de gewenste routes te leiden en meer ruimte voor lopen, de fiets en OV te realiseren.
11. De sturingsprincipes voor fiets- en autoparkeren, aansluitend bij de gebiedsindeling.
12. Bijsturing van beleidsuitgangspunten en effecten middels het Monitoring en Evaluatie plan.

Deadline

Behandeling collegevergadering 21 mei zodat dit voorstel behandeld kan worden in een beeldvormende raadscommissie op 4 juni.

Raadsvoorstel**Hoe zijn de bevoegdheden rond dit onderwerp verdeeld?**

De gemeenteraad heeft de bevoegdheid om beleidskaders vast te stellen. Dit mobiliteitsplan biedt een beleidsmatige basis op hoofdlijnen voor afwegingen en besluiten die op een later moment worden genomen.

In de Omgevingsvisie heeft de gemeenteraad de hoofdzaken van het te voeren integrale beleid voor de fysieke leefomgeving vastgelegd. De Omgevingsvisie bevat het strategische ruimtelijke beleid voor de lange termijn.

In een programma kan de gemeenteraad beleid uit de omgevingsvisie concreter invullen voor specifieke gebieden, sectoren of onderwerpen. Het programma mobiliteit 2040 is de invulling hiervan. Het mobiliteitsplan geeft de concrete uitwerking van de omgevingsvisie voor het programma mobiliteit 2040.

Wat is het doel?*De groeiende stad Dordrecht bereikbaar houden*

De komende jaren bouwt Dordrecht ongeveer 11.000 woningen. Dit moet gepaard gaan met een verbetering van de leefbaarheid in de stad en een kwaliteitsverbetering van de fysieke leefomgeving. 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.

Keuzes maken

Om de bovengenoemde ambitie te realiseren moeten er keuzes gemaakt worden. Meer woningen en banen, groen en ruimte voor leefbaarheid toevoegen aan Dordrecht vraagt om een ander gebruik van de beschikbare ruimte. Dit kan alleen wanneer we tot andere mobiliteitskeuzes komen. Hierbij perken we de behoeften van verplaatsen niet in, maar zetten we in op het aanpassen van de manier van verplaatsen en aanpassen van de plek waar de auto geparkeerd staat.

Wat zijn per besispunt de argumenten en wat is hierop de toelichting?*Prognoses laten zien dat het verkeer in en om de stad zonder maatregelen vastloopt*

Niet alleen Dordrecht heeft de groeiambities, maar ook de regio. Al deze ruimtelijke en demografische ontwikkelingen resulteren volgens prognoses in circa 45.000 extra autoritten in 2040 per etmaal, verspreid over alle wegen van Dordrecht. Een aantal wegen en met name kruispunten in onze stad kunnen deze verkeerstoename niet verwerken. De stad loopt vast. Dit heeft negatief effect op de aantrekkelijk van Dordrecht als stad om te wonen, werken en recreëren. Met de beleidsuitgangen en maatregelen die we voorstellen in het mobiliteitsplan 2040 kunnen we deze toename ombuigen naar een situatie waarin de groei van automobility getemperd wordt, circa 32.000 ritten (vermindering van circa 30%).

Ruimte die verkeer inneemt is hard nodig om andere urgente opgaven te realiseren

De ruimte in Dordrecht is schaars en wordt meer en meer opgeëist door verkeer. Van alle vervoerswijzen neemt de auto veruit de meeste ruimte in, zowel rijdend als geparkeerd. Gemiddeld

in Nederland neemt de auto meer dan de helft (55%) van de beschikbare openbare ruimte in. In het kader van de Dordtse groeiambitie, waarbij we juist kwaliteit in de openbare ruimte willen toevoegen, willen we de beschikbare ruimte ook voor andere urgente opgaven gebruiken. Denk aan ruimte voor woningbouw, bedrijvigheid en voorzieningen, groen voor onder andere het tegengaan van hittestress, waterberging, om te spelen.

Om deze en andere ruimte vragende opgaven te kunnen realiseren is het noodzakelijk om de ruimte die het autoverkeer inneemt anders te organiseren zodat we die ruimte op straat hiervoor kunnen inzetten. De maatregelen die we voorstellen dragen voor een groot deel bij aan het creëren van deze benodigde ruimte.

Noodzaak om gezondheidsaspecten en leefbaarheid aan te pakken wordt door groei groter

In de huidige situatie staat Dordrecht al voor de opgave om op verschillende plekken in de gemeente de geluidsbelasting te verlagen. Deze opgave wordt met de toename van het verkeer en de negatieve schadelijke gezondheidseffecten (ook CO₂) alleen maar groter. Dit geldt in de toekomst ook voor de luchtkwaliteit. Alleen inzetten op schonere voertuigen (zoals elektrisch aangedreven voertuigen) is niet afdoende om het tijt te keren. Er is een combinatie van maatregelen nodig, welke we met het mobiliteitsplan voorstellen, om een reductie te bewerkstelligen en de vastgestelde waarden te behalen.

Veertien uitgangspunten van gemeenteraad verwerkt

De veertien in november 2023 vastgestelde uitgangspunten, waarvan enkelen geamendeerd, voor het mobiliteitsplan hebben een plek gekregen in dit mobiliteitsplan. Dit geldt ook voor de twee aangenomen moties. Een overzicht van de verwerking van deze uitgangspunten en moties is als bijlage toegevoegd.

Ook andere moties en besluiten met betrekking tot mobiliteit die afgelopen tijd zijn behandeld in de gemeenteraad hebben een plek gekregen in dit mobiliteitsplan. Denk aan motie '30 in z'n drie' en het rekenkamerrapport 'Richting geven aan de bereikbaarheid. Onderzoek naar sturing op bereikbaarheid'.

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

Ondanks onze participatie waarmee ruim 100 bewoners en ondernemers hebben betrokken verwachten we dat dit mobiliteitsplan weerstand bij inwoners en ondernemers kan opleveren

De belangen, meningen en behoeften met betrekking tot mobiliteit verschillen aanzienlijk. Door te werken met een gebiedsindeling hebben we getracht recht te doen aan deze verscheidenheid van belangen en behoeften. Maar ook met de ruimtelijke opgaven die we ons hebben gesteld. Dit zullen we ook doen bij de uitwerking van dit mobiliteitsplan per wijk.

Daarnaast wegen we ingrijpende maatregelen in de netwerken op een later moment grondig met elkaar af. Tevens komt de gemeenteraad op verschillende momenten in positie bij de uitwerking. Met deze maatregelen maken we nooit iedereen blij. Echter de ervaring leert dat een poos na de invoering de kritiek vaak afneemt. Men moet wennen aan een nieuwe situatie.

Met dit mobiliteitsplan kunnen we niet waarborgen dat we de verwachte problemen volledig oplossen

Hoewel we met de voorgestelde beleidsuitgangspunten en maatregelen de groei van automobiliteit met circa 30% reduceren is er nog steeds sprake van een forse toename van autoverkeer ten opzichte van de huidige situatie. En daarmee ook een toename van geluid- en luchtemissies. Of we deze toename kunnen blijven afwikkelen op de netwerken, als ook de milieuproblemen, gaan we met behulp van het monitor en evaluatieplan volgen. Op basis daarvan kunnen extra maatregelen zoals snelheid van 30 km/u verder uitrollen, instellen van eenrichting en knips voorgesteld worden.

Daarnaast volgen uit de wijkuitwerkingen aanvullende maatregelen die bijdragen aan de benodigde mobiliteitstransitie. Uiteindelijk zal het gedrag van de weggebruikers bepalen hoe groot het effect van dit plan zal zijn.

We beschikken over onvoldoende middelen en medewerkers voor directe realisatie

Om de ruim 70 maatregelen uit de uitvoeringsstrategie uit te kunnen voeren zijn financiële middelen en personele capaciteit nodig. Het is niet realistisch om in één keer al het benodigde budget en capaciteit te organiseren voor de uitvoering van het mobiliteitsplan. Budgetten zullen stap voor stap en door de jaren heen gevonden worden. Zowel het vinden van financiën als realisatie van de maatregelen willen we daarom programmatisch aanpakken van 2025 tot en met 2040.

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

In het proces om te komen tot het Mobiliteitsplan 2040 is in eerdere documenten de basis hiervoor al gelegd. Denk aan de Omgevingsvisie 1.0, Politiek akkoord 2022 - 2026, Startnotitie programma mobiliteit 2040 en de veertien uitgangspunten.

In het najaar van 2023 is voortvarend gestart met het opstellen van dit mobiliteitsplan. Intern is hiervoor naast een kernteam een brede integrale projectgroep opgezet welke diverse beleidsvelden omvatte. Naast mobiliteit, verkeer en parkeren zijn ook medewerkers milieu, groenblauwe stad, sport, economie, RO, wonen, stedenbouw, data, programma bestaanszekerheid & kansengelijkheid, gebiedsmanagers en projectleiders openbare ruimte aangesloten.

Uiteraard is niet alleen intern input opgehaald, maar vormde participatie met de stad een belangrijk onderdeel van het proces om te komen tot het mobiliteitsplan.

De eerste stap hierin, oktober 2023, was een enquête en swipocratie welke ingevuld is door ruim 1.600 personen, zowel inwoners als ondernemers en werkenden.

Vervolgens zijn de personen die bij de vragenlijst hebben aangegeven betrokken te willen blijven uitgenodigd voor twee participatiebijeenkomsten. Eén in december 2023 en een vervolgbijeenkomst in maart 2024. Dit resulteerde in een opkomst van circa 80 tot 100 personen uit diverse delen van de gemeente. Omdat de diversiteit qua leeftijd niet groot was, de opkomst van ondernemers laag was en de aanwezigheid van enkele wijken achterbleef zijn nog verschillende focussessies georganiseerd. Ook hebben we bij het maken van het mobiliteitsplan de visie van de bewoners van het historisch havengebied betrokken en de door hun uitgevoerde bewoners enquête. Hiermee hebben we gepoogd zo breed mogelijk reacties op te halen. Ook zijn belangenverenigingen als de POBD, Fietzersbond en LTO hierbij betrokken. Een verslag van het participatieproces is als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Naast input uit de stad zelf zijn ook partners waarmee we samenwerken in de regio geïnformeerd en gevraagd een reactie te geven. Denk hierbij aan partijen als de provincie Zuid-Holland, buurgemeenten, Rijkswaterstaat, Zuid-Holland Bereikbaar, Qbuzz, Stroomlijn, Aqualiner, NS, ProRail, Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, Waterschap Hollandse Delta en Staatsbosbeheer.

Verder is de gemeenteraad tussentijds, in januari 2024, bijgepraat over de stand van zaken, eerste resultaten en denkrichtingen.

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

De basis voor dit mobiliteitsplan is gelegd in verscheidene eerdere besluiten:

- Groeiagenda Drechtsteden 2030 (RIS 2304408);
- [Omgevingsvisie 1.0](#) (InProces BBV: 2021-0031141);
- Binnenstadvisie 'Slijpen aan een diamant';
- Politiek akkoord 2022 – 2026;
- [Startnotitie programma mobiliteit 2040](#) (14 maart 2023) (2022-0194118);
- Begroting 2023 en 2024 (programma bouwend en bereikbaar Dordrecht);
- [Rekenkamerrapport 'Richting geven aan de bereikbaarheid. Onderzoek naar sturing op bereikbaarheid'](#) (mei 2023) (2023-0055829);
- [Uitvoeringsprogramma fiets 2023–2026](#) (september 2023) (2023-0079838);
- [Uitgangspunten mobiliteitsplan 2040](#) (november 2023) (2023-0095096).

Hoe wordt dit betaald?

Het mobiliteitsplan heeft nu geen directe financiële consequenties. Maar het financieren en realiseren van de maatregelen uit de uitvoeringsstrategie zal de komende jaren een grote opgave zijn, waarvoor wij de financiële middelen niet direct zelf voorhanden hebben. Het mobiliteitsplan bevat daarom een financieringsstrategie. Middels deze strategie, welke onder meer een programma aanpak en mobiliteitsfonds bevat, gaan wij op zoek naar de benodigde budgetten. Wanneer er geen middelen gevonden worden via budgetaanvragen of andere kanalen zullen de voorgestelde maatregelen (deels) niet uitgevoerd kunnen worden. Dit heeft consequenties voor de mate waarin we de transitie kunnen maken, en dus ook of we de ruimtelijke ambities waar kunnen maken. Dit gaat samen op.

Wat is het vervolg op het raadsbesluit?

Het uitvoeren van het mobiliteitsplan willen we op basis van de uitvoeringsstrategie in vier termijnen aanpakken: lopend (2024-2025), korte termijn (2025-2026), middellange termijn (2027-2034) en lange termijn (2035-2040). Op korte termijn gaan we bijvoorbeeld aan de slag met de wijkuitwerkingen (planning gereed in 2025), pilot buurthubs, parkeeropgave (inclusief fietsparkeren) in de binnenstad en uitvoeren van de nulmeting volgens het M&E plan.

Verder is een prioritering aangebracht welk cluster als eerste aangepakt dient te worden, te weten 'Lopen, fietsen en openbaar vervoer op orde'.

Het college van Burgemeester en Wethouders



De raad van de gemeente DORDRECHT;

gezien het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders van 21 mei 2024 inzake Vaststellen Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 ;

gelet op artikel 160, lid 1 onder b van de Gemeentewet;

b e s l u i t :

het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 vast te stellen als gemeentelijk beleidskader voor mobiliteit, met als belangrijkste leidende principes:

1. Dordrecht, om de toekomstige groei van de stad te faciliteren, de kwaliteit van de leefomgeving en andere beleidsdoelstellingen zoals Klimaatneutraal 2040, toewerkt naar een nieuwe balans in de mobiliteit middels een mobiliteitstransitie in de hele gemeente en doelen voor beïnvloeden van mobiliteitskeuze en verkeersgedrag.
2. Realiseren van sterke toekomstige verkeersnetwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit, auto, goederenvervoer en ingericht volgens het STOMP-principe.
3. Een gebiedsindeling met bijbehorende mobiliteitsprofielen volgens STOMP, toegepast voor verschillende delen van de gemeente op een verschillende manier en met keuzevrijheid in mobiliteit als uitgangspunt.
4. In vervolg op het mobiliteitsplan worden wijkuitwerkingen die de mobiliteitstransitie ondersteunen ontwikkeld. Deze wijkplannen worden voorgelegd aan de gemeenteraad zodat ook op meer detailniveau het beleid wordt vastgesteld.
5. Realiseren van sterke fietsradialen tussen de verschillende gebieden en regio om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor autoverplaatsingen.
6. Stimuleren van hoogwaardig openbaar vervoer onder andere middels de MIRT-verkenning Oude lijn met de doorontwikkeling van het spoornetwerk, een opwaardering van station Dordrecht en de komst van het nieuwe station Leerpark.
7. Het goed inrichten van hubs om overstappen zo makkelijk mogelijk te maken, als belangrijke schakel in een ketenreis, om het gebruik van openbaar vervoer, de fiets, deelmobiliteit en parkeren op afstand te stimuleren.
8. Borgen van een goede doorstroming van autoverkeer op de belangrijkste inprickers, te weten Laan der Verenigde Naties, Dokweg, Baanhoekweg, Merwedestraat, Oranjelaan, Mijlweg, Rijksweg (ten noorden van N217), Aquamarijnweg, Overkampweg, Copernicusweg en Provincialeweg.
9. Toepassen van 30 km/u als basissnelheid in woonwijken, waarbij goede aanrijtijden van nood- en hulpdiensten en reistijd busvervoer randvoorwaardelijk zijn, welke urgentie krijgt in de wijkuitwerkingen. Definitieve besluitvorming hierover vindt plaats middels verkeersbesluiten.
10. Ingrepen in het autonetwerk, zoals knips en ongelijkvloerse kruisingen in de nabije toekomst noodzakelijk zijn om verkeer naar de gewenste routes te leiden en meer ruimte voor lopen, de fiets en OV te realiseren.

11. De sturingsprincipes voor fiets- en autoparkeren, aansluitend bij de gebiedsindeling.
12. Bijsturing van beleidsuitgangspunten en effecten middels het Monitoring en Evaluatie plan.

Aldus besloten in de vergadering van

Bijlagen

1. Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 (014879.20240522.R1.08).pdf