

# Bijlage bij het raadsvoorstel Startnotitie programma mobiliteit 2040: uitwerking van het politiek akkoord

## Het politiek akkoord

Het politiek akkoord 2022-2026 beschrijft op een aantal plekken het onderwerp bereikbaarheid in relatie tot onze ambities passend bij een groeiende stad. We willen bereikbaar zijn en blijven terwijl we groeien als stad. We stimuleren fietsen en wandelen. De auto krijgt de best passende plek in het Dordrecht van de toekomst waarin we een nieuwe balans in de mobiliteit hebben gevonden, want boven alles staat dat we de leefbaarheid en beleving van de stad gaan verbeteren.

In het politiek akkoord zien we door alle focuslijnen het onderwerp bereikbaarheid tevoorschijn komen. Hoewel bereikbaarheid geen eigen focuslijn kent zien we dat de mobiliteitsambitie en een daadkrachtige realisatie ervan randvoorwaardelijk zijn voor:

1. de realisatie van de Groeiagenda 2030
2. de versnelde gang (2040) naar klimaatneutraliteit

Een verdere uitwerking van het politiek akkoord in een programma mobiliteit met focus op een duurzame en bereikbare stad in 2040 is hard nodig. Deze uitwerking past binnen de opgave klimaatneutraal, het vergroenen van de stad en de visie voor de binnenstad 'Slijpen aan een ruwe diamant'. De duurzaamheidsopgave van het programma mobiliteit is sterk verbonden aan de opgave klimaatneutraal en zal in de startnotitie klimaatneutraal nader worden toegelicht.

## Waar komen we vandaan?

In 2018 is de Koersnota Mobiliteit 2018 door de raad vastgesteld. In de koersnota is de "koers" uiteengezet. De richting waar we als stad heen kijken. Het optimaal benutten en versterken van de bestaande netwerken en knopen was hier onderdeel van. De Koersnota Mobiliteit 2018 is opgegaan in de omgevingsvisie. De strategische doelen uit de omgevingsvisie zijn nog te abstract om te dienen als kapstok voor het mobiliteitsbeleid. We zien dat de koersnota en de omgevingsvisie op het onderdeel bereikbaarheid verdieping nodig hebben. We beginnen dus niet bij nul maar werken de modal split verder uit. In 2022 heeft het college daarom besloten dat we een programma mobiliteit opstellen en dat is ook zo in de begroting 2023 opgenomen.

In het programma mobiliteit voegen we aan de koersnota onderdelen toe, we verleggen accenten en zetten keuzes steviger aan. Dit wordt vertaald naar programma mobiliteit 2040 wat in verbinding staat met het vergroenen en klimaatneutraal maken van onze stad. De ruggengraat van het programma is het verkeersstructuurplan voor de hele stad. Nu hebben we een verkeerstructuurplan voor Schil West en dit breiden we uit naar een stads breed verkeerstructuurplan waarin alle modaliteiten, duurzaamheid en verkeersveiligheid een plek krijgen. Elke wijk is anders en in het VSP leveren we maatwerk die past bij de wijk.

## Planning 2023

Komend jaar bouwen samen met de raad en de stad een programma mobiliteit met de focus op 2040 en ondertussen blijft de winkel open. Dat betekent dat waar het kan we werk met werk maken passend binnen het STOMP principe en we het fietsuitvoeringsplan aan de raad voorleggen omdat dit niet kan wachten op het programma. Ondertussen loopt het proces omgevingsvisie parallel aan het programma door, in de omgevingsvisie wordt eind 2023 ook het STOMP principe verankert.

## Scope programma mobiliteit

In het programma mobiliteit gaan we werken met een nieuw stedenbouwkundig ontwerp principe: STOMP. We starten een breed participatie traject om op straatniveau samen met bewoners en ondernemers te onderzoeken hoe de straat er ook uit kan zien. Met een aantal **pilot straten** die we in 2023 tijdelijk vergroenen laten we inwoners direct ervaren hoe de straat er ook uit kan zien. Hiervoor werken we samen met BOSK, een bos dat in Leeuwarden al wandelend de waarde van groen in straten heeft laten zien. Dit zal uiteindelijk leiden tot het reorganiseren van de straat met een focus op parkeren: wij creëren ruimte voor groen, bewegen (lopen en fietsen) en spelen. Dit kan vanzelfsprekend niet in alle straten, de komende jaren ligt de focus eerst op de binnenstad én in het nieuw op te stellen stadsbrede Verkeersstructuurplan zal STOMP als ontwerpprincipe leidend zijn evenals het onderhoudsprogramma. De uitwerking van het STOMP-principe is afhankelijk van het type wijk en de infrastructuur. De ontsluitingswegen en de doorgangswegen in de wijken kennen uiteraard een andere uitwerking.

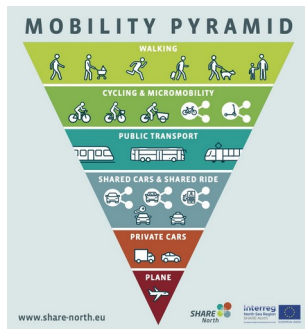
De uitgangspunten van het programma volgens de lijnen van STOMP worden vertaald naar een monitor. Na vaststelling van het programma mobiliteit in Q1 van 2024 zal een jaarlijkse monitor ons de voortgang van het programma mobiliteit melden. Samen met de raad bepalen we aan welke knoppen we draaien om het behalen van onze doelstelling te versnellen of bij te stellen.

### **Routes van het programma**

In het programma mobiliteit werken we steeds langs drie routes:

1. We bieden goede alternatieven aan voor de auto. Aantrekkelijke loop en fietsverbindingen en hubs met deelmobiliteit. Deelmobiliteit zal autobezit helpen te verminderen en daarmee ruimte creëren die zo hard nodig is voor de groeiende stad. Daarbij zetten we vooral in op een gezonde manier van deelmobiliteit. We werken met rijk en provincie aan het versterken van de openbaar vervoersknooppunten.
2. We zetten in op gedragsbeïnvloeding door te verleiden en te sturen. Zowel via campagnes met doelgroepen bewoners en bedrijven in het kader van bewustwording. En ook via de inrichting van de openbare ruimte waarmee we verkeersgedrag meer sturen. Dit kan door bijvoorbeeld op andere plekken parkeergelegenheid aan te bieden dan voor de voordeur en verkeer via het verkeersstructuurplan anders door de stad te leiden.
3. Gezien de groei van de stad en de opgaven waar we voor staan moeten we een mobiliteitstransitie door, dit maakt een betere stad en een goed bereikbare stad mogelijk. Dit programma levert daarmee een kwaliteitswinst op voor groen, luchtkwaliteit en leefbaarheid.

De invoering van het STOMP ontwerp principe helpt ons om het mobiliteitsprogramma 2040 vorm te geven. Voor de opgaven waar we voor staan - binnenstedelijke bouwopgave, klimaatadaptatie en gezondheid - is meer ruimte nodig. Deze kunnen we creëren door het ontwerp principe STOMP toe te passen. Dit ontwerpprincipe geeft een nieuwe kijk op hoe we de beschikbare ruimte inrichten en kan bij gebiedsontwikkeling worden gebruikt om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de nieuwe wijken in Dordrecht en de Drechtsteden te vergroten.



### *Het ontwerpprincipie voor binnenstedelijke ontwikkeling: STOMP*

STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto. Bij het STOMP-principe geven we de meeste prioriteit aan de vervoerwijze die met het minste ruimtebeslag de grootste groep mensen kan faciliteren bij hun verplaatsing. S krijgt de meeste prioriteit, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Zo vormt de mens het startpunt. Door functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden fiets en OV uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS – De combinatie van verschillende vervoerwijzen door ICT gecombineerd met een breder aanbod van deelvervoer – kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt als sluitstuk. Je kunt dus nog overal komen met de auto, maar je moet soms net wat verder lopen als je hem parkeert. STOMP vormt de basis voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit.

### **Niet alles kan in hetzelfde tempo**

Een fietsnetwerk leg je niet in een paar jaar aan. De investeringen zijn hoog en de voorbereiding duurt lang. Ook verdwijnen niet van de ene op de andere dag parkeerplaatsen in bestaande wijken. Dat gebeurt alleen als we in gesprek gaan met bewoners hoe hun straat er ook uit kan zien. We starten met het toepassen van STOMP in de nieuw te ontwikkelen gebieden en introduceren langzaam maar zeker STOMP in de bestaande wijken. Dit gaat allemaal heel geleidelijk. Net zoals dat afgelopen decennia is gegaan. Zo werken we naar een nieuwe stad in 2040.

We werken met een korte termijn van 2023 tot en met 2026. Op korte termijn realiseren we de volgende onderdelen. De ruggengraat van het programma mobiliteit is het nieuw op te stellen stads brede verkeerstructuurplan. We werken naar een optimale verkeerstructuur passend in een groeiende stad. Doseren van verkeer door een andere afstelling van verkeerslichten hoort hierbij en dit kan in kleine stapjes op straat uitgevoerd worden. Het verkeerstructuurplan geeft aan waar we 30 en 50 km gebieden kunnen toepassen, welke straten zich lenen voor fietsen en lopen, waar je altijd met de auto moet kunnen blijven komen, soepel door kan rijden op ontsluitingswegen, wat er minder auto-bereikbaar kan zijn en hoe we de stad voor de nood en hupdiensten overal goed bereikbaar houden. Daarnaast gaan we het looproute netwerk optimaliseren en de quick wins aanleggen. Het fietsnetwerk optimaliseren en fiets parkeren beter faciliteren, met de beschikbaar gestelde kredieten uitvoering starten. Met campagnes stimuleren we gewenst gedrag. De waterbus en de veerverbinding Werkendam wordt doorontwikkeld en ook de first and last mile verbinding van de veelgebruikte buslijnen in samen werking met Stroomlijn die nu het doelgroepenvervoer verzorgt. We rollen de agenda deelmobiliteit verder uit en zorgen ervoor dat dit netjes en passend in het straatbeeld wordt aangeboden. We realiseren stadsrandhubs en buurthubs en leren hoe dit effect heeft op het gebruik van de straten. Samen met werkgevers promoten we thuiswerken op momenten dat de files verder toenemen want in onze omgeving staat er nog flink wat werk aan de rijkswegen gepland.

In het programma kijken we naar 2026-2030: de middellange termijn en naar 2030-2040 de lange termijn. De focus ligt hier op vergroenen als onderdeel van de loop en fietsbeleving en op het STOMP principe bij nieuwe stedenbouwkundige ontwikkeling en het meerjaren onderhoudsprogramma van de openbare ruimte. Daarnaast versterken we de openbaar vervoer component. OV moet uit een dip komen en daar helpen we aan mee door de volledige looptijd van het programma.

### Waar werken we naar toe voor 2040?

- We werken aan de best passende modal split.
- Alle nieuwe auto's zijn elektrisch en de dekkingsgraad laadpalen past op de dan geldende situatie.
- In elke wijk zijn de dagelijkse voorzieningen zoals scholen, sporten, boodschappen doen goed te bereiken met de fiets of lopend. Wijken zijn via aantrekkelijke groene fietsroutes met elkaar verbonden.
- Door goed OV via spoor en water en beschikbare deelmobiliteit is autobezit minder vanzelfsprekend zeker in de binnenstad.
- Stadslogistiek met name in de binnenstad, legt een minder zware druk op het weggebruik omdat dit slim gebundeld is.
- Op het station Dordrecht Centrum en station Zwijndrecht pak je elke 7 minuten een trein naar Rotterdam, Den Haag en Leiden. Het station Leerpark zorgt ervoor dat de campus goed bereikbaar is voor studenten uit de regio.
- De stad biedt goede autobereikbaarheid voor noodzakelijk verkeer. Alle bestemmingen blijven voor de auto bereikbaar maar niet meteen via de kortste of de snelste route. Nood en hulpdiensten zijn in het ontwerp proces betrokken.
- We doseren per autoroute de hoeveelheid autoverkeer dat past bij de omgeving. Waar het kan rijd je lekker soepel door.
- We stellen grenzen aan het aantal parkeerplaatsen in onze groeiende stad.
- We werken met beleid dat past bij verschillen in de stad. We werken per wijk met een mobiliteitsprofiel.

### Investeringsstrategie

Met het mobiliteitsplan 2040 scherpen we de keuzes aan die nodig zijn om onze groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Het mobiliteitsplan 2040 is daarmee richtinggevend voor de prioritering van projecten. Tegelijkertijd brengt het plan een aanzienlijke financiële opgave met zich mee. De dekking zal deels moeten komen uit de beschikbare agenda 2030 gelden voor de ontwikkelgebieden zoals de Spoorzone en de binnenstad. Daarnaast maken we werk met werk door onze plannen te koppelen aan meerjaren onderhoud aan riolering of weg en nieuwe initiatieven zoals het warmtenet. Dit alles laat onverlet dat significante provinciale, overheids- en Europese fondsen nodig zullen zijn om de ambities uit dit mobiliteitsplan te realiseren, zoals het Groeifonds en MIRT. Hoe beter de integrale investeringsagenda, met een helder beeld van de (fasering van de) ambities, en hoe robuuster het lokale investeringsklimaat, hoe groter de kansen op cofinanciering.

In grove lijnen benutten we de reservering voor mobiliteit verdeeld over de 4 jaarschijven als volgt:

| onderdeel Mobiliteitsprogramma                     | 2023    | 2024    | 2025    | 2026   | totaal    |
|----------------------------------------------------|---------|---------|---------|--------|-----------|
| Planvorming door externen                          | 275.000 | 175000  | 50000   |        | 500.000   |
| Participatie en gedragscampagne                    | 175000  | 50000   | 50000   | 25000  | 300.000   |
| Deelmobiliteit inrichten                           | 100000  | 100000  | 50000   |        | 250.000   |
| Stadrandhubs en buurthubs organiseren en inrichten | 75000   | 50000   | 25000   |        | 150.000   |
| Quick wins voet en fietspaden                      |         | 75000   | 75000   | 50000  | 200.000   |
| Totaal                                             | 625.000 | 450.000 | 250.000 | 75.000 | 1.400.000 |

**Wat kan de raad de komende maanden verwachten:**

1. Januari 2023 startnotitie vaststellen: proces om te komen tot programma 2040, reserve mobiliteit activeren, STOMP in omgevingsvisie opnemen als ontwerpprincipe.
2. Maart 2023 consulterende sessie met de raad over aanscherpen van keuzes. Bovendien starten we dan met de eerste fase van participatie waar u als raad vanzelfsprekend bij betrokken wordt.
3. Maart 2023 Fietsuitvoeringsprogramma vaststellen, in het kader van 'de winkel blijft open tijdens de verbouwing'.
4. April 2023 raad stelt de uitgangspunten vast voor programma mobiliteit 2040 inclusief uitgangspunten slim parkeren.
5. Kwartaal 4 2023: Omgevingsvisie aangevuld met het STOMP Principe en de uitwerking in het Kwaliteitshandboek voor de Openbare Ruimte.
6. Kwartaal 1 2024: vaststellen definitieve programma mobiliteit 2040 inclusief verkeersstructuurplan.

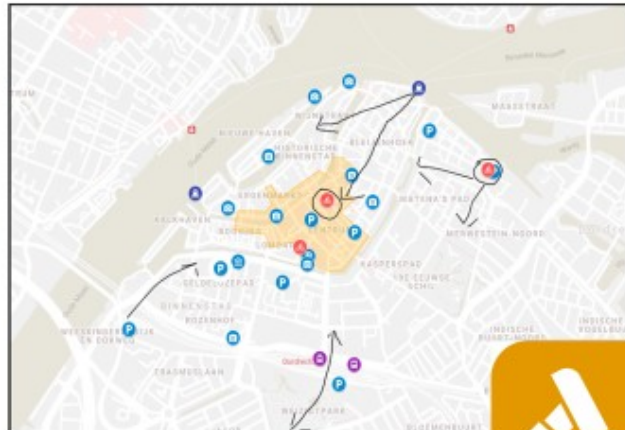
## STOMP in Dordrecht: uitwerking politiek akkoord 22-26.

### Stappen: Stap Structuur Plan



1. Lange Lijnen /  
Bovenwijkse verbindingen
  2. Lijnen op wijkniveau
  3. Lijnen op Buurniveau
- Kijken per gebied wat nodig is

Focus op verbindingen :  
Bijv. Centrum →



### Trappen: FUP 2022-2026



#### Legenda

##### Fietswegnetwerk

- Snelroute
- Houtwielroute
- Ontwikkelende schakel snelroute
- Ontwikkelende schakel houtwielroute

##### Verbeterpunten voor fiets

- Gegunde verbetering voor fiets (uitvoeringssnelheid)
- Mogelijke verbetering voor 2027 (invoeringssnelheid)
- Verbeterpunt voor fiets (snel)
- Ontwikkelende schakel voor fiets (snel)
- Verbeterpunt voor fiets vanuit workshop (snel)
- Grote ontwikkelingsgebied



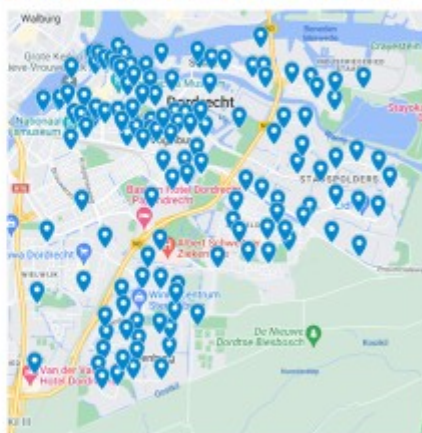
## Openbaar vervoer



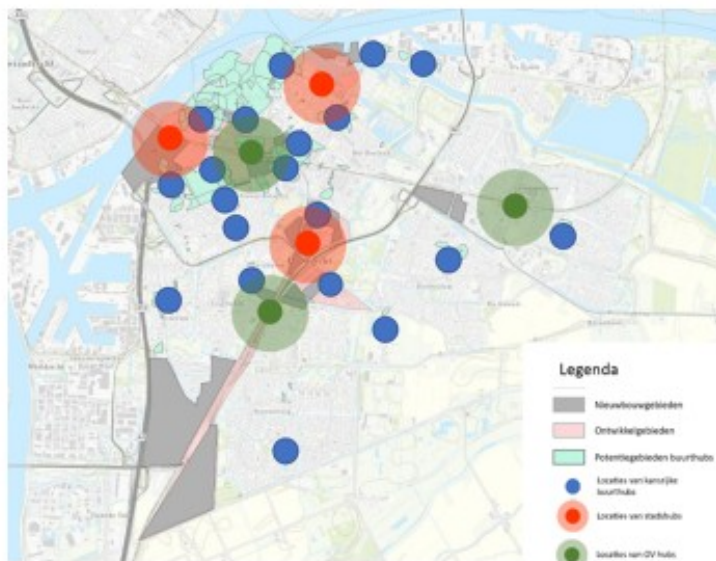
- Waterbus doorontwikkelen
- Waterbushaltes met watertaxi aanvullen
- Kleine buslijnen vraaggestuurd maken samen met Stroomlijn
- MIRT Oude Lijn: station Dordrecht upgrade en station Leerpark
- Aansluiten van bedrijventerreinen op OV (en fiets)



## Mobility as a service: vraaggestuurd vervoer en deelmobiliteit uitrollen



## Privé auto



- Hubs
- Slim parkeren
- 30km/50km

