

Aan
de gemeenteraad

Datum 10 maart 2020
Zaaknummer InProces BBV: 2020-0016531
Betreft Verkeersstructuurplan Spuiboulevard e.o.

Vergadering van

Portefeuillehouder: Rik van der Linden
Begrotingsprogramma Bouwend en Bereikbaar Dordrecht
Pijler Fysieke Leefomgeving
Kernteam/Opgave: Stad - Mobiliteit, Milieu & Economie
Auteur: Juul Buitink
E-mail: jk.buitink@dordrecht.nl
Verantwoordelijke: Juul Buitink
Openbaar: Ja

Voorgesteld besluit

het Verkeersstructuurplan Spuiboulevard e.o. als ontwikkelscenario te hanteren, in de verdere uitwerking van de bereikbaarheid van Spuiboulevard/Schil-West;

de uitgangspunten uit het Verkeersstructuurplan Spuiboulevard vast te stellen;

een voorbereidingskrediet van € 460.000,- beschikbaar te stellen, voor de verdere uitwerking van de maatregelen uit het Verkeersstructuurplan, ten laste van SI reserve Spoorzone/Spuiboulevard;

de begroting te wijzigen middels begrotingswijziging 220010.

Raadsvoorstel

Wat is het doel?

In de Groeiagenda zijn de ruimtelijk economische ambities van de gemeente vastgelegd. In het vastgestelde stedelijke Mobiliteitsplan zijn deze voor bereikbaarheid nader gedefinieerd. Het Rijk en de provincie Zuid-Holland onderschrijven deze aanpak.

Het ontbreekt echter nog aan de doorvertaling van deze ambities naar concrete maatregelen. Met de aanstaande ontwikkelingen rond de Spuiboulevard, is hier versneld behoefte aan.

Dit Verkeersstructuurplan biedt een samenhangende doorvertaling van de stedelijke ambities naar een visie op de bereikbaarheid.

Het voorliggende Verkeersstructuurplan vormt de ontwikkelvisie op basis waarvan verschillende deelprojecten worden uitgewerkt. Het ontwikkelscenario is geschreven om de samenhang van het bereikbaarheidsvraagstuk te duiden. In de uitwerking is ruimte gecreeerd voor ontwerp en fasering.

Uitgangspunten

Aan het verkeersstructuurplan als ontwikkelvisie liggen een aantal uitgangspunten ten grondslag, dit zijn:

- centrum blijft bereikbaar voor de auto;
- sneller en beter met de fiets naar het centrum;
- voldoende parkeerplaatsen verdeeld over gevarieerd parkeeraanbod op slimme en goed bereikbare locaties;
- met OV snel en makkelijk naar het centrum;
- kwaliteitsverbetering entree centrum voor auto, fiets en voetganger;
- kwaliteitsverbetering leefomgeving in Schil-west.

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

Zowel de ruimtelijk economische ambities in dit deel van de stad als de visie op bereikbaarheid, zijn vastgelegd in zowel gemeentelijk beleid als in samenwerkingsafspraken met de Zuidvleugel partners. Dit biedt echter nog onvoldoende kaders om tot een concreet afgewogen visie op bereikbaarheidsmaatregelen te komen. In dit Verkeersstructuurplan worden de bredere kaders en doelstellingen uitgewerkt tot een logisch en samenhangend pakket. Het geeft richting aan inwoners, ondernemers en investeerders, op welke wijze het gebied zowel bereikbaar blijft als aantrekkelijker wordt om te wonen en verblijven.

Het gebied Schil-west/Spuiboulevard is een dynamisch gebied. De komende jaren wordt veel (her)ontwikkeld en nog niet alle plannen zijn uitgekristalliseerd. We stellen daarom voor om het verkeersstructuurplan (Bijlage 1) te hanteren als de richtinggevende visie. Omdat de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen niet exact zijn te prognosticeren vraagt dit stadsdeel om een robuuste visie op haar bereikbaarheid. Een visie met "knoppen" om bij te sturen bij voortschrijdend inzicht.

In de voorbereiding van het voorliggende Verkeersstructuurplan, zijn diverse varianten onderzocht. Hierbij is onder andere adviesbureau RHDVH gevraagd voor technische analyses. Deze zijn terug te vinden in bijlage 2.

Het Verkeersstructuurplan geeft hiermee tevens invulling aan de uitgesproken wens van uw raad, om concreet aan te geven hoe om te gaan met de huidige stedelijke ontwikkelingen (rond de Spuiboulevard). We geven hiermee richting aan de gewenste mobiliteit van de toekomst.

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

Het uitgangspunt is dat er in de directe nabijheid van het kernwinkelgebied altijd voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Alleen op (zeer) drukke momenten zal de piek afgevangen moeten worden op P-Spuihaven of Weeskinderendijk. Dit betekent dat wordt geïnvesteerd in de bereikbaarheid van de bestaande garages in de binnenstad. Maar ook in de kwaliteit van P-Spuihaven en Weeskinderendijk om de piekmomenten goed op te kunnen vangen.

Ook is een evenwicht gevonden tussen een goede doorstroming (voor bestemmingsverkeer) versus het niet te aantrekkelijk maken van het gebied voor doorgaand verkeer. Dit betekent bijvoorbeeld dat een tunnel ter hoogte van het station wordt ontraden. Een tunnel maakt de route voor wijkvreemd verkeer te aantrekkelijk, wat weer leidt tot extra verkeersoverlast.

Tevens is het belangrijk dat de kruispunten voor het station en ter hoogte van Maasplaza in de eerste fase aangepakt worden. Een "knip" in de Spuiboulevard zonder aanpak van deze kruispunten leidt tot verkeerssituaties zoals herkenbaar tijdens de zomerkermis. Dit is onwenselijk.

Het risico bestaat dat niet alle maatregelen in samenhang uitgevoerd worden. Het verwachte positieve effect op de bereikbaarheid en leefbaarheid wordt dan beperkter.

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

Na de presentatie van de contouren (hoofdlijnen) van het Verkeersstructuurplan in de commissie Grote Projecten (19 juni 2019) zijn deze verder besproken met de inwoners en ondernemers uit het centrum.

Op 1 oktober 2019 is samen met Stichting DE STAD het "Stadslab Bereikbaarheid, Parkeren en Openbare ruimte" georganiseerd. De deelnemers waren op hoofdlijnen positief. Verschillende bouwstenen en wensen uit een voorgaande Stadslab sessie (Spuikwartier 2018) maken nu

onderdeel uit van de voorliggende plannen. Er zijn verder verschillende suggesties en adviezen meegegeven. Het verslag van deze Stadslab sessie is opgenomen in bijlage 3A.

Op 15 oktober 2019 is er een inloopbijeenkomst voor bewoners van het centrum georganiseerd. De sfeer en reacties waren overwegend positief en de betrokkenheid groot. Veel vragen gingen over de uitwerking van de plannen, het vervolgproces en het effect op de eigen woonsituatie. De wens om nauw betrokken te blijven bij de uitwerking leeft breed.

Met ondernemers van de DOV/POBD is op 16 oktober 2019 gesproken over het voorstel. Er is brede waardering dat er in het gebied geïnvesteerd gaat worden. Wel vragen ondernemers aandacht voor de uitwerking van het parkeervraagstuk (locaties, aanrijdroutes, tarieven). Ook de fasering van de uitvoering van de werkzaamheden is een punt van zorg. Er is breed draagvlak voor de grote lijn van het plan. De verschillende aandachtspunten zijn gebundeld en terug te vinden in bijlage 3B.

Tevens hebben diverse gesprekken plaatsgevonden met belanghebbenden die niet bij een sessie aanwezig konden zijn. Ook is de presentatie die is gegeven via de website van de gemeente in zijn geheel terug te bekijken.

Op welke manier communiceren we hierover?

Het verkeersplan is een complex plan dat zich niet eenvoudig laat uitleggen. Bereikbaarheid en verkeer is echter een onderwerp dat directe invloed heeft op bewoners en ondernemers. Velen hebben er een mening over en willen meepraten en daarom op tijd geïnformeerd worden. We informeren mensen daarom met een heldere, duidelijke en zo eenvoudig mogelijke uitleg. En betrekken hen zo vroeg als mogelijk is. Het huidige verkeersstructuurplan is een pakket aan samenhangende maatregelen. We communiceren duidelijk over welke ruimte er wel of niet is voor inspraak. In de uitwerkingsfase worden de verschillende specifieke doelgroepen betrokken en kunnen zij meer invloed uitoefenen.

Communicatieaanpak

We gaan zichtbaar maken wat het verkeersplan oplevert, door te laten zien wat er gebeurt als we niets doen. We richten ons daarbij op bewoners van het centrum, ondernemers uit de binnenstad en bewoners van de stad. We zetten daarop communicatiemiddelen in die goed passen bij de doelgroepen en die zich goed lenen om een complexe boodschap eenvoudig uit te leggen.

Kernboodschap

De komende jaren worden er 10.000 woningen toegevoegd aan de stad en gaan we duizenden nieuwe banen creëren. Nieuwe woningen en meer banen leiden tot meer verkeer in de stad. Om ervoor te zorgen dat het centrum bereikbaar blijft, dat je je auto kwijt kunt, dat de fiets en het OV volop benut worden en dat je prettig in de (binnen)stad kunt verblijven, is het nodig dat we de verkeersstructuur rond het centrum aanpassen. De huidige structuur is hier niet op berekend.

Bovendien willen we het gebied rondom de Spuiboulevard ontwikkelen tot een prettig woon- en werkgebied.

Rekening houdend met zoveel mogelijk wensen van ondernemers, bewoners en bezoekers is het nieuwe Verkeersstructuurplan gemaakt. Het verkeer naar het centrum rijdt straks via de Burgemeester de Raadtsingel, Stationsweg en Johan de Wittstraat. De kruisingen worden daarvoor aangepast, zodat het verkeer veel makkelijker doorstroomt. De Spuiboulevard krijgt een knip, waar alleen OV en fiets doorheen kan. Deze weg is qua auto's dan alleen nog bedoeld voor verkeer dat er echt moet zijn, in de wijken of in de parkeergarage. Er blijft voldoende parkeergelegenheid, maar die wordt anders verdeeld. Het nieuwe transferium Weeskinderendijk aan de rand van het centrum, met een snelle en frequente busverbinding naar het centrum, heeft daarin een belangrijke plek. In de Spuihaven komen meer plekken, terwijl in plaats van de Veemarkt een garage voor abonnementen en bewoners komt.

Hartje centrum parkeren blijft mogelijk voor wie dat wil, maar wel iets meer beperkt. Naar de binnenstad kom je zoveel mogelijk met openbaar vervoer of op de fiets. Daar investeren we in.

We hebben een animatie gemaakt die duidelijke uitleg geeft over het hoe en waarom van het ontwikkelscenario. De animatie is te bekijken op <https://youtu.be/KM-hIwb4sFU>.

Planning

Na het besluit van college communiceren we naar alle partijen (o.a. DOV, POBD en bewoners) die in de voorbereidingen voor het collegevoorstel hun input hebben geleverd. We informeren hen over het voorstel dat naar de raad gaat, kort nadat de stukken naar de raad zijn verstuurd. Daarbij geven we aan wat er op hoofdlijnen is gedaan of nog gaat gebeuren met de input uit het participatieproces. Bij het vervolg; de uitwerking van de maatregelen, is ruimte voor maatwerk en zullen we met de verschillende groepen in gesprek gaan. Daarin zetten we de communicatiemiddelen specifiek doelgroepgericht in.

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

- De gebiedsvisie op de Spuiboulevard is vastgesteld in december 2018.
- De Koersnota Mobiliteit, de Groeiagenda bereikbaar maken is vastgesteld in februari 2019.
- De hoofdlijnen van van dit Verkeersstructuurplan zijn op 19 juni 2019 gepresenteerd in de commissie Grote Projecten.

Hoe wordt dit betaald?

De voorbereiding en onderzoeken van de werkzaamheden (1) kruispunt en wegvak aanpassingen, (2) Parkeren Spuiboulevard en (3) P+R Weeskinderdijk worden geschat op circa € 460.000,-. We stellen voor deze te dekken uit SI reserve Spoorzone/Spuiboulevard.

Met dit voorstel is nog geen besluit genomen over de daadwerkelijk uitvoering. Deze besluiten worden na de genoemde voorbereiding en onderzoeken separaat aan u voorgelegd. Het investeringsbedrag voor uitgewerkte deelprojecten in het totale gebied kan oplopen naar enkele tientallen miljoenen. Hier is momenteel geen dekking voor aanwezig, dus aanvullende middelen zullen benodigd zijn en voor integrale besluitvorming worden voorgelegd. Hierbij worden de mogelijkheden van subsidies of samenwerkingen met derden onderzocht. Tevens wordt een onderscheid gemaakt tussen separate investeringskosten, kosten die mogelijk toegerekend kunnen worden aan toekomstige grondexploitaties en de exploitatie van parkeergarages.

Wat is het vervolg op het raadsbesluit?

De uitwerking van het Verkeersstructuurplan wordt gefaseerd aangepakt. In de eerste fase wordt voorgesteld de volgende 3 projecten voor te bereiden (bijlage 4). De uitwerkingen worden als separaat raadsvoorstel aan u aangeboden.

(1) uitwerking van de infrastructurele maatregelen (in de vorm van een schetsontwerp); Dit betreft de kruispunten (a) Dokweg - Korte Parallelweg - Wilgenbos, (b) het stationsplein en de wegvakken (c) Johan de Wittstraat en (d) Burgemeester de Raadsingel. Hierbij wordt naast een verkeerskundige en stedenbouwkundige kwaliteit ook de ondergrondse infrastructuur, biodiversiteit, waterhuishouding etc betrokken. De ontwerpen worden getoetst met microsimulatie op de doorstroming. Uiteraard wordt een intensief proces met belanghebbende doorlopen. De inschatting is de doorlooptijd circa 12 maanden bedraagt.

(2) voorstel parkeergarage Spuihaven (bepalen omvang, sloop/nieuwbouw en exacte locatie). Een belangrijk onderdeel van het verkeersstructuurplan is een moderne parkeergarage Spuihaven. De exacte omvang moet nog bepaald worden (circa 700 tot 1.000 parkeerplaatsen). Ook sloop versus nieuwbouw is onderdeel van deze uitwerking. De financiële paragraaf maakt nadrukkelijk onderdeel uit van deze uitwerking. Het voorstel parkeergarage Spuihaven heeft hoge prioriteit en wordt versneld uitgewerkt.

(3) ontwikkelstrategie P+R Weeskinderdijk (tot een volwaardige Mobiliteitshub). De doorontwikkeling naar de Hub Weeskinderdijk wordt belangrijk voor zowel de ontwikkeling Spuiboulevard als de ontwikkeling Maasterras. In de uitwerking staan de volgende punten centraal. (a) de functionaliteit; welke modaliteiten willen we faciliteren (parkeren, fietsen, OV, Maas concepten). (b) de OV, fiets en wandelverbindingen met de 19e eeuwse schil en het centraal

station (nieuwe verbindingen zijn noodzakelijk). Tot slot (c) de samenwerking met stakeholders. De grondeigenaar NS. Maar ook Provincie Zuid-Holland en ProRail zijn belangrijke partners. De doorlooptijd is circa 9 tot 12 maanden.

Het parkeren op de huidige locatie Veemarkt, maakt integraal onderdeel uit van het project HvSR.

Het herontwerp van de Spuiboulevard (knip en busbaan) maakt geen onderdeel uit van deze eerste fase. De fasering van de Spuiboulevard maakt onderdeel uit van de fasering van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de Spuiboulevard.



De raad van de gemeente DORDRECHT;

gezien het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders van 10 maart 2020 inzake Verkeersstructuurplan Spuiboulevard e.o.;

b e s l u i t :

het Verkeersstructuurplan Spuiboulevard e.o. als ontwikkelscenario te hanteren, in de verdere uitwerking van de bereikbaarheid van Spuiboulevard/Schil-West;

de uitgangspunten uit het Verkeersstructuurplan Spuiboulevard vast te stellen;

een voorbereidingskrediet van € 460.000,- beschikbaar te stellen, voor de verdere uitwerking van de maatregelen uit het Verkeersstructuurplan, ten laste van SI reserve Spoorzone/Spuiboulevard;

de begroting te wijzigen middels begrotingswijziging 220010.

Aldus besloten in de vergadering van

Bijlagen

1. Bijlage 1_Verkeersstructuurplan Spuiboulevard eo.pdf
2. Bijlage 2_Eindrapport RHDHV Verkeerskundige Ontwikkeling gebied Spuiboulevard eo 05072018.pdf
3. Bijlage 3A_DE STAD Resultaten Stadslab 5 versie b.pdf
4. Bijlage 3B_Verslagen participatie.docx
5. Bijlage 5_220010 55100 Verkeersstructuurplan Spuiboulevard - voorblad.xlsx
6. Bijlage 6_BWN 220010 rub 6.pdf
7. Bijlage 7_BWN 220010 rub 7.pdf
8. Bijlage 4_Fasering voorbereiding uitvoering VSP.pdf