



Aan:

Het College van Burgemeester en Wethouders

Dordrecht, Oktober 2004

Onderwerp: Rapportage Verkeersplan 19^e eeuwse Schil

Geacht college,

Doelstelling

Het verkeersplan 19e eeuwse Schil heeft als doel om de binnenstad en de verschillende functies in de 19e eeuwse Schil een passende bereikbaarheid te geven en daarnaast een leefbare en verkeersveilige woonomgeving te creëren. Hierbij past het vaststellen van de hoofdroutes voor auto, fiets en openbaar vervoer in de wijk, waarbij nadere uitwerking van het categoriseringsvoorstel uit 1998 plaatsvindt.

Het doel van de voorliggende Rapportage Verkeersplan 19^e eeuwse Schil is het presenteren van de uitgangspunten en basismaatregelen voor het Verkeersplan 19e eeuwse Schil.

Proces

In 2001 is gestart met het proces van de totstandkoming van het Verkeersplan 19e eeuwse Schil. Vanuit de wens te komen tot een meer interactieve vorm van beleidsontwikkeling is er vanaf het begin van dit proces een sterke interactie geweest met diverse bewonersorganisaties. Gaande het proces is geconstateerd dat enerzijds de vertegenwoordiging vanuit de bewonersorganisaties niet de volledige breedte had die op grond van de kernmerken van de wijk verwacht had mogen worden, terwijl anderzijds is geconstateerd dat de problematiek in de 19e eeuwse Schil een andere benadering (meer "toekomstgericht" en "toekomstvast") vraagt dan de problematiek zoals die in de andere wijken speelt. Kern hierbij is het belang van de 19e eeuwse Schil voor de bereikbaarheid van de binnenstad en de eigen bovenwijkse voorzieningen in combinatie met het belang van de leefbaarheid in de wijk zelf. Deze combinatie is in de 19e eeuwse Schil van dien aard, dat een relatief eenvoudige procesgang zoals gevolgd bij andere verkeersplannen niet passend bleek.

In het najaar van 2003 is dan ook een hernieuwde start gemaakt. Vanuit de toekomstig te verwachten problematiek is allereerst gekeken naar de verkeersoplossingen voor de 19e eeuwse Schil. Aangezien een aantal zeer belangrijke stedelijke ontwikkelingen een andere wending had gekregen (o.a. géén kantoorontwikkeling in de directe stationsomgeving, herontwikkeling gebied Stadswerven, planvorming Spoorzone), was het nodig om een update van het in regioverband gebruikte verkeersmodel (RVMK) op te stellen. Hierdoor is de planning van het Verkeersplan Schil in de vertraging gekomen.

De vertraging, alsmede de gewijzigde aanpak van het proces, heeft bij diverse bewoners(organisaties) geleid tot achterdocht ten aanzien van het verkeersplan. Vooral het idee dat de gemeente reeds concrete plannen had gemaakt voor de situering van een aantal parkeergarages in het oostelijke deel van de 19e eeuwse Schil, leidde tot heftige reacties bij een deel van de bewoners. Dit idee, mede gevoed door de wens van een garage onder water en onderzoek naar de mogelijkheid tot het realiseren van een parkeergarage in het kader van een nieuwbouwproject in de Schil (locatie Theuns), heeft vooral op een in januari 2004 georganiseerde inloopbijeenkomst, bezocht door ongeveer 500 mensen, de toon gezet.

Bewonersbijeenkomst januari 2004

Tijdens deze bijeenkomst in januari 2004 zijn twee scenario's gepresenteerd waarin de hoofdroutes voor verkeer (hoofdwegenstructuur) zijn ingetekend. Het grootste verschil tussen beide scenario's is de spreiding van parkeergarages. Het tekort aan parkeerplaatsen in de

Stadsontwikkeling

toekomst zou moeten worden opgelost in de Schil door extra parkeerruimte te realiseren. Tijdens deze bijeenkomst zijn er veel vragen gesteld. Ook hebben veel mensen gereageerd door het invullen van een reactieformulier. In bijlage 1 van de rapportage Verkeersplan 19^e eeuwse Schil is een samenvatting opgenomen met de reacties die de gemeente heeft ontvangen. De reacties betroffen op hoofdlijnen de volgende punten:

1. Zoveel mogelijk parkeren op afstand (= buiten de Schil) voor bezoekers aan de binnenstad van Dordrecht.
2. Zoveel mogelijk beperken van sluipverkeer door de 19e eeuwse Schil.
3. De gevolgen van de scenario's voor de verkeersdruk en het milieu nader onderzoeken en beter beschrijven aan de hand van cijfers.
4. Meer aandacht voor de 19e eeuwse Schil als woonomgeving.

Naar aanleiding van de inloopbijeenkomst en nieuwe inzichten is een aantal zaken verder onderzocht. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

1. Onderzoek naar parkeren op afstand in andere steden.
2. Beter kwantitatieve onderbouwing parkeren.
3. Verkeersgegevens op basis van nieuw verkeersmodel.
4. Beter in beeld brengen van milieueffecten.

In juni 2004 is de Interim rapportage Wijkverkeersplan 19^e eeuwse Schil door u vrijgegeven voor discussie. Op 15 juni is opnieuw een informatiebijeenkomst georganiseerd, waarbij bewoners hebben konden reageren op het plan. Ook is de rapportage ter kennisname verzonden aan de commissie Ruimte & Economie.

Bewonersbijeenkomst juni 2004

Het nadere onderzoek heeft geleid tot aanpassing van het verhaal rondom verkeersplan Schil, en een opzet met oplossingsrichtingen in plaats van scenario's. De nadruk lag in tegenstelling tot januari 2004 meer op parkeren op afstand. Op 15 juni 2004 zijn de nieuwe resultaten, vooruitlopend op de beschikbare resultaten op het gebied van milieu, aan bewoners gepresenteerd. De reacties hadden betrekking op de volgende onderwerpen (zie ook bijlage 2 Rapportage Verkeersplan 19^e eeuwse Schil):

1. Verkeersafwikkeling: weren sluipverkeer, verbeteren afstelling verkeerslichten met name op het Sumatraplein en het Stationsplein. Verbeteren verkeersveiligheid.
2. Parkeren: parkeerproblemen Groenedijk e.o., Schil is geen overloopgebied voor binnenstadbewoners, alternatieve locaties voor nieuwe parkeergarages, parkeertarieven, parkeeronderzoek dat de gemeente gehouden heeft.
3. Verkeersplan Schil: men was overwegend positief over de maatregelen uit het basisscenario, welke plannen zitten in het verkeersmodel verwerkt, vragen over het plus (toekomst) scenario, zorg over de inrichting van 30 km/uur straten waar slechte funderingen zijn, aanpak verkeersonveilige situatie op het kruispunt Singel-Bleekersdijk-Dubbeldamseweg Noord.

De binnengekomen reacties en aanvullend onderzoek hebben geleid tot de voorliggende rapportage waarin de uitgangspunten en basismaatregelen van het Verkeersplan 19^e eeuwse Schil zijn weergegeven.

Uitgangspunten Verkeersplan 19^e eeuwse Schil

Om de basismaatregelen voor het Verkeersplan Schil goed te kunnen definiëren, is het van belang de uitgangspunten goed vast te leggen. Na bestuurlijke vaststelling zullen ze vervolgens als uitgangspunten voor het definitieve Verkeersplan Schil dienen.

De uitgangspunten zijn:

1. Parkeren bewoners. Goede parkeervoorzieningen in de buurt van de woning. Bij voorkeur parkeren op eigen terrein (zeker bij nieuwbouw). Als dat niet mogelijk is, is parkeren op straat het uitgangspunt.
2. Parkeren werkenden/bezoekers. De groei van het bezoekersparkeren opvangen via flankparkeren (Energiehuis/Weeskinderendijk) en parkeergarages in Schil en historische binnenstad.

Stadsontwikkeling

3. Leefbaarheid. De leefkwaliteit in de Schil staat voorop. Uitgangspunt is dat de milieunormen voor lucht en geluid niet overschreden worden. Het doorgaande verkeer, dat geen relatie heeft met Binnenstad of Schil, concentreren op de hoofdroutes.
4. Verkeersveiligheid. Eén van de hoofddoelstellingen is het verbeteren van de verkeersveiligheid. De 8 blackspots in de Schil worden aangepakt. In de wegenstructuur wordt een onderscheid gemaakt tussen 30 km/u in verblijfsgebieden en 50 km/u op hoofdwegen.
5. Fietsroutes. De fiets is één van de belangrijkste vervoersmiddelen naar de Binnenstad. De hoofdfietsroutes zullen voldoende kwaliteit moeten hebben met waar nodig aparte fietsvoorzieningen.
6. Autostructuur. Doorgaand verkeer concentreren op de hoofdwegen.
7. Afbakening Verkeersplan Schil. Door de groei van het verkeer zullen er op de hoofdstructuur knelpunten (Oranjelaan, Sumatraplein, Oranjepark/Toulonselaan en mogelijk Burgemeester de Raadsingel) ontstaan, die niet alleen binnen het Verkeersplan Schil op te lossen zijn. De doorstroming van het verkeer (ook openbaar vervoer) zal via het Mobiliteitsplan worden geregeld.

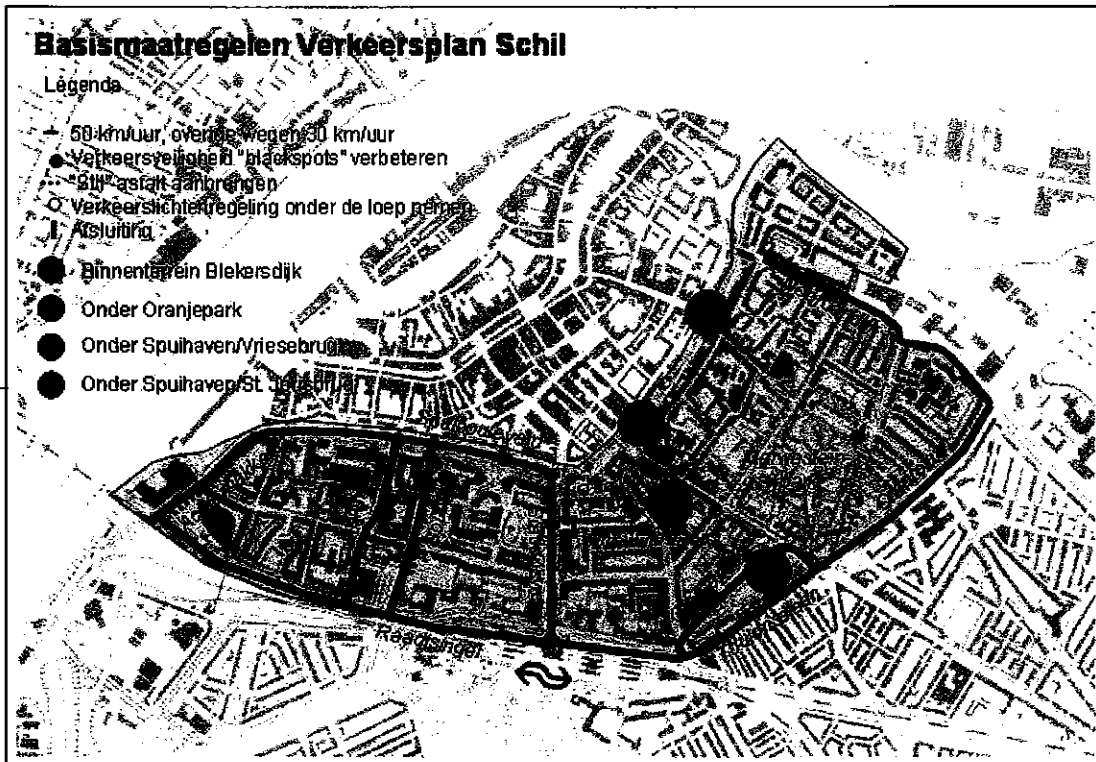
Basismaatregelen Verkeersplan 19^e eeuwse Schil

In het verlengde van bovenstaande uitgangspunten is bekeken welke maatregelen minimaal genomen moeten worden om de uitgangspunten/doelstellingen te kunnen realiseren.

Het betreft de volgende basismaatregelen:

1. (Alvast) zoeken (in Schil-oost) naar een geschikte locatie voor een parkeergarage.
2. Parkeeroverlast voor bewoners in de Schil tegengaan.
3. Hoofdwegen 50 km/uur, overige wegen onder 30 km/uur regime laten vallen.
4. Blackspots aanpakken (kruispunten waar in de periode '99-2003 meer dan 6 letselongevallen hebben plaatsgevonden)
5. Stil asfalt aanbrengen op de Achterhakkers
6. Verkeerslichtenregeling van kruispunten op hoofdwegen efficiënter afstellen (bevordert verkeersveiligheid & doorstroming).
7. Afsluiten C. de Wittstraat en Wilhelminastraat.
8. Afsluiten Groenedijk

Op het kaartje op de volgende pagina zijn de maatregelen ingetekend. Pas bij het gedetailleerd uitwerken van de maatregelen (in 2005) zijn goede ramingen te maken. Nu is vast een inschatting van de kosten gemaakt. Vooralsnog gaat het om een bedrag van ca. 1,5 miljoeneuro. De brandweer bekijkt momenteel of de hoofdstructuur voldoende uitgebreid is. Het is mogelijk dat in Schil-Oost een extra 'inprikker' (verbinding tussen Oranjelaan en Kromhout) nodig is om in geval van calamiteiten op tijd ter plaatse te zijn. Deze "inprikker" zal dan ook deel moeten uitmaken van de hoofdstructuur en dus een maximale rijsnelheid van 50 km/uur hebben.



Dit pakket van basismaatregelen is tot stand gekomen na een uitgebreide studie van de resultaten van het verkeersmodel. Voor alle maatregelen zijn de consequenties voor de spreiding van verkeersdruk, de luchtkwaliteit en het geluidsniveau berekend.

Monitoring

Het is modelmatig redelijk goed in te schatten wat de effecten van de basismaatregelen in de huidige situatie zullen zijn. Voor het bepalen van de effecten op de langere termijn zijn er echter nog een aantal onzekerheden. Om te bepalen of het pakket van basismaatregelen daadwerkelijk blijkt te volstaan, dienen die aspecten die bepalend zijn voor de effectiviteit van de basismaatregelen gemonitord te worden. Op basis van een gedegen monitoring kan bepaald worden of de situatie zich zo ontwikkelt als in de modellen verondersteld is. Indien dit onverhoopt niet zo en de doelstellingen voor dit verkeersplan in gevaar komen, zullen aanvullende maatregelen getroffen moeten worden. Op de volgende aspecten zal gemonitord worden:

1. Autobezit
2. Gebruik parkeervoorzieningen bezoekers
3. Parkeerdruk bewoners
4. Intensiteiten autoverkeer
5. Milieudruk

Communicatie

Met deze rapportage wordt het college van B&W op 9 november 2004 o.a. gevraagd de bovenstaande basismaatregelen vrij te geven voor inspraak. De inspraakperiode loopt van vrijdag 12 november 2004 tot en met donderdag 9 december 2004. De inspraakperiode zal ook worden aangekondigd in de Stem van Dordt. In de 19e eeuwse Schil zal huis-aan-huis een brief met samenvatting van de rapportage worden verspreid. De volledige rapportage ligt ter inzage op het Stadskantoor en is beschikbaar via het internet.

Stadsontwikkeling

De commissie Ruimte & Economie wordt geadviseerd deze rapportage in de vergadering van donderdag 9 december 2004 ter kennisname aan te nemen, aangezien de inspraakreacties dan nog niet verwerkt zijn.

In februari 2005 wordt de rapportage samen met de resultaten van de inspraak ter besluitvorming voorgelegd aan het college van B&W. Na behandeling in de commissie Ruimte & Economie in maart 2005 inclusief een eventuele hoorzitting (georganiseerd door de commissie) kan de rapportage in mei 2005 definitief worden vastgesteld door de gemeenteraad.

Ondertussen kan de sector Stadsontwikkeling beginnen aan het definitieve Verkeersplan 19e eeuwse Schil, als laatste onderdeel voor de daadwerkelijke uitvoering van de maatregelen. Concreet betekent dit een maatregelenkaart, waarop per straat staat aangegeven welke ingreep waar komt. Overigens worden deze maatregelen eerst weer voorgelegd aan het college van B&W en de gemeenteraad en besproken met bewoners en belanghebbenden, voordat tot uitvoering wordt overgegaan.

Beslispunten

1. Vaststellen van eerdergenoemde uitgangspunten Verkeersplan 19^e eeuwse Schil ten aanzien van de uitwerking van Verkeersplan 19^e eeuwse Schil.
2. Instemmen met de eerdergenoemde basismaatregelen van het Verkeersplan 19^e eeuwse Schil en deze vrij te geven voor inspraak.
3. De commissie Ruimte & Economie op de hoogte brengen van de beslissingen van het college van B&W.

Hoogachtend,

de directeur van de sector Stadsontwikkeling,

drs. W.L.H. Ronken