



DENK
DORDRECHT



GewoonDordt

VSP
D O R D R E C H T

A8.

+9 } verworpen
-26 }

AMENDEMENT

Uitgangspunten mobiliteitsplan 2040

De gemeenteraad van Dordrecht, in vergadering bijeen op 10 oktober 2023, behandelend het agendapunt Vaststellen Uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan Dordrecht 2040,

Besluit het ontwerp raadsbesluit als volgt te wijzigen:

<oude tekst>

De Uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan 2040 vast te stellen.

<nieuwe tekst>

1. De Uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan 2040 en de onderstaande uitgangspunten niet vast te stellen.
2. De onderstaande uitgangspunten toetst het college in verkeersmodellen, voor zover deze met data technisch te onderbouwen zijn. Dit met inachtneming van de geambieerde groei van de stad en de effecten daarvan op de leefbaarheid; o.a. verkeersafwikkeling, reistijd, bereikbaarheid, (extra) milieubelasting, geluidsbelasting en mogelijk gezondheidsrisico's in delen van Dordrecht.
3. De uitkomsten hiervan in Q1 2024 te presenteren aan de gemeenteraad middels een nieuw raadsvoorstel waarin deze effecten inzichtelijk zijn gemaakt.
4. De keuzes die dan door de gemeenteraad worden gemaakt verder uit te werken in het Mobiliteitsplan 2040 in Q2 van 2024.
 - A. Langzaam verkeer ofwel actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers), krijgt voorrang op de auto door het toepassen van het ontwerpprincipe STOMP
 - 1) We maken belangrijke looproutes korter door doorsteken te realiseren.
 - 2) We kiezen zoveel mogelijk voor doorgaande fietsroutes, met ongelijkvloerse kruisingen.
 - 3) 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.

- 4) We verbeteren de doorstroming van het Openbaar Vervoer door de aanleg van (vrije) bus infrastructuur.
- 5) We creëren buurthubs.
- 6) We zetten structurele gedragscampagnes in om inwoners en werknemers te stimuleren zich duurzamer te verplaatsen.
- 7) We maken Openbaar Vervoer en deelmobiliteit betaalbaarder voor mensen met een kleine beurs.

B. Terugbrengen van autoverkeer op plekken waar dat noodzakelijk en wenselijk is

- 8) 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.
- 9) 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.

C. Autoverkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld en krijgt prioriteit op belangrijke verkeersaders, dit bevordert de doorstroming

- 10) 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.
- 11) 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.

D. Slimmer organiseren van autoparkeren maakt ruimte vrij in de stad; met een sterker sturend parkeerbeleid zetten we in op minder blik op straat.

- 12) 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.
- 13) 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.
- 14) 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).

Toelichting:

De gemeenteraad van Dordrecht heeft besloten om de komende jaren verder te bouwen aan Dordrecht door 10.000 nieuwe woningen te bouwen en de stad te laten groeien tot 140.000 inwoners. Daarnaast is

de doelstelling uitgesproken om 4.000 banen nieuwe banen te creëren in de komende jaren. De stappen om deze ambitie waar te maken zijn reeds in gang gezet.

Echter, nu het college aangeeft dat er nog veel onderzoek en data nodig is vragen wij ons af in hoeverre deze 14 geformuleerde uitgangspunten de juiste basis vormen om te komen tot het definitieve mobiliteitsplan 2040.

Des te meer omdat in dit voorstel van het college (en de 14 uitgangspunten) nauwelijks rekening gehouden is met de enorme toename van het aantal vervoersmiddelen en verkeersbewegingen vanwege de groeiambities voor de stad en effecten daarvan op de leefbaarheid

Om in het tweede kwartaal van 2024 de gemeenteraad een goed mobiliteitsplan voor te leggen dient door het college nog een tussenstap gezet te worden. De hoofdvraag daarbij is wat is de impact van deze toename van vervoersbewegingen in onze stad op deze 14 uitgangspunten en de groeiambities van de stad. Op basis van dit antwoord kunnen wij pas bepalen of deze gehanteerde uitgangspunten de juiste zijn en wellicht uitgebreid dienen te worden. Hierna kan pas een mobiliteitsplan voor de langere termijn vastgesteld worden.

Een dergelijk verkeersmodel van verkeersplannen kan een belangrijk instrument van de gemeenteraad zijn om definitieve keuzes te maken voor het mobiliteitsplan 2040.

Diverse overheden en instanties maken gebruik van verkeersmodellen. De effecten van woningbouwplannen kunnen inzichtelijk gemaakt worden door deze te modelleren in een scenario (laag, midden of hoog). De uitkomsten van deze scenario's beperken zich niet alleen tot bereikbaarheid in onze stad. Als gemeenteraad hebben we dan ook inzicht in effecten op leefbaarheid.

Het is een hulpmiddel voor besluitvorming van verkeer- en vervoerprojecten, naast alle andere (politieke) argumenten. Het gebruik van een verkeersmodel ervoor zorgt dat er 'een veel bewustere keuze gemaakt kan worden'. Hiermee worden lange discussies over onhaalbare plannen vermeden. Een verkeersmodel kan ook bijdragen aan duurzamere uitkomsten, omdat de milieu- en gezondheidseffecten preciezer in kaart gebracht kunnen worden.

Ondertekening:

Aydin Gundogdu
Op Ons Eiland

Mehmet Safranti
DENK

Marco Stam
Fractie Van Waardhuizen

Irene Koene
Gewoon Dordt

M.G. Stolk
VSP

