

AMENDEMENT

Uitgangspunten mobiliteitsplan 2040

Ag

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>

+27 } aangenomen.
-8 }

De Uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan 2040 vast te stellen.

<nieuwe tekst>

1. De volgende richtinggevende uitgangspunten voor het mobiliteitsplan 2040 vast te stellen:

- A. Langzaam verkeer ofwel actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers), krijgt voorrang op de auto door het toepassen van het ontwerpprincipes 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).

2. De Uitgangspuntennotitie mobiliteitsplan 2040 als bijlage te beschouwen en hiervan kennis te nemen.

Toelichting:

De oordeelsvormende bespreking in de commissie van 3 oktober focuste zich op de 14 uitgangspunten zoals verwoord in het raadsvoorstel. De achterliggende uitgangspuntennotitie is vrij omvangrijk en gaat over veel meer onderwerpen dan alleen de 14 uitgangspunten. Om de bespreking in de raad niet alle kanten op te laten gaan is in de commissie van 3 oktober besloten om de besluitvorming in de raad (incl. moties en amendementen) ook op de 14 uitgangspunten te richten. De portefeuillehouder gaf aan dat de notitie meer een toets is of het college de juiste weg is ingeslagen richting het mobiliteitsplan. De 14 uitgangspunten zijn voor het college nu van belang. Het college kan goed verder werken aan de mobiliteitsvisie 2040 als de achterliggende uitgangspuntennotitie nu als bijlage wordt beschouwd. Via dit amendement wordt geregeld dat de raad de notitie nu voor kennisgeving aanneemt en expliciet besluit over de 14 uitgangspunten. Fracties die in de 14 uitgangspunten willen wijzigen of deze willen aanvullen kunnen dit doen door voorliggend amendement te amenderen via subamendementen.

Ondertekening:



Wim van der Kruijff