



# **Koersnota Mobiliteit Dordrecht: een stad in beweging**

Versie 6 maart 2018

## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding	1
1.2	Missie: Stad in beweging	2
<b>2</b>	<b>Ambitie en strategie</b>	<b>2</b>
2.1	Stedelijke Ambities	2
2.2	De strategie	3
<b>3</b>	<b>Versterken netwerken</b>	<b>4</b>
3.1	Wegennet gemotoriseerd verkeer	4
3.2	Hoofdnet langzaam verkeer	7
3.2.1	De fietser	7
3.2.2	De voetganger	10
3.3	Hoofdnet openbaar vervoer	13
3.3.1	Spoor agenda	13
3.3.2	Busvervoer	14
3.3.3	Personenvervoer over water	15
<b>4</b>	<b>Beter verknopen</b>	<b>16</b>
4.1	OV knoop Dordrecht CS	17
4.2	Transferpunten	19
4.3	Parkeren in het centrumgebied	20
<b>5</b>	<b>Slimmer organiseren</b>	<b>22</b>
5.1	Duurzame en energie neutrale stad	22
5.2	Op weg naar een veilige stad	23
5.3	Een Smart City (innovatie)	24
5.4	Toegankelijk voor iedereen	26
<b>6</b>	<b>Realisatie met de stad</b>	<b>26</b>
	<b>Geraadpleegde bronnen</b>	<b>27</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Mobiliteit is belangrijk voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad. Een goede bereikbaarheid zorgt immers voor een omgeving waar bedrijven zich graag willen vestigen en mensen graag willen wonen en werken. De vraag naar mobiliteit blijft de komende jaren toeneemen maar verandert ook snel. De Klimaatveranderingen, het ingezette proces van energietransitie en de technologische ontwikkelingen maken dat mensen anders gaan leven, anders gaan denken en nieuwe eisen gaan stellen aan mobiliteit.

De komende jaren gaat er veel veranderen in de mobiliteit van Nederland. Aanpassingen van het systeem zijn hierdoor onvermijdelijk. De technologische ontwikkelingen gaan het deur-tot-deur vervoer flexibeler en efficiënter maken. Ook komen de milieudoelen (energie neutraal, klimaatbestendig, schone lucht, beperken geluidhinder) steeds centraler te staan.

De traditionele planvorming baseerde zich steeds op het naar de toekomst toe doorvertalen van waargenomen trends. De komende decennia gaat dit veranderen. De te verwachten trends die impact hebben op de mobiliteit zijn dermate betekenisvol, dat de gevolgen bijna niet lineair te voorspellen zijn.

Als gevolg van technologische ontwikkelingen, trends en het feit dat klimaatveranderingen nopen tot een energietransitie, verwachten we dat er een slimme mix gaat ontstaan van alle modaliteiten, individueel en collectief. Hierdoor wordt de aanwezige capaciteit van het vervoerssysteem en de openbare ruimte optimaal en duurzaam benut. De kwaliteit van de (keten)verplaatsing komt centraal te staan, in plaats van het gebruik of bezit van een modaliteit (auto, fiets).

Naast deze landelijke trends kiest Dordrecht zelf ook voor groei. Meer werk, meer woningen en het versterken van voorzieningen wordt het nieuwe uitgangspunt. Het vertrekpunt hierbij is dat deze groei gevonden gaat worden in de bestaande stad. Deze stedelijke verdichting heeft effecten op het verkeer en vervoerssysteem en de leefbaarheid.

Om deze gewenste ruimtelijk-economische groei te faciliteren zijn keuzes nodig en daarom wordt voorgesteld het bestaande verkeer en vervoersbeleid te actualiseren.

Gezien de diversiteit aan landelijke en mondiale ontwikkelingen en de (on)duidelijkheid van het tempo, kiest Dordrecht voor zowel helder als flexibele beleid. De stad wil vlot kunnen anticiperen, soms aanjagen of juist bijsturen. In deze koersnota wordt nu de "koers" uiteengezet. De richting waar we als stad heen kijken. Maar waarbij we nog flexibel genoeg zijn om regie te hebben op de gewenste (groei)ontwikkelingen.

Het is de verwachting dat we van vastomlijnde beleidsplannen, steeds sneller moeten schakelen om de integrale omgevingsvisie te kunnen realiseren. De aankomende jaren vragen ook integraal en adaptief beleid en een succesvolle samenwerking met stakeholders en inwoners van de stad en regio.

## 1.2 Missie: Stad in beweging

Mobiliteit staat niet op zichzelf. Zij is het resultaat van activiteiten in een levendige stad en regio. Mobiliteit wordt gemaakt door de samenleving en is ook alleen mogelijk op door deze samenleving gerealiseerde infrastructuur en de afspraken over het gebruik hiervan. De doorontwikkeling van verkeer en vervoer is in feite daarom niets anders dan een grote en slimme doorlopende reorganisatie.

Een organisatie waarin we afspraken hebben gemaakt met elkaar, waarin regels gelden, waarin keuzevrijheid bestaat en waar een overheid infrastructuur realiseert, openbaar vervoer organiseert, marktpartijen uitnodigt en mobiliteit(informatie) toegankelijk maakt voor iedereen. De gemeente Dordrecht is één van de spelers in het managen van deze grote verkeers- en vervoerorganisatie.

De gemeente Dordrecht biedt kaders, werkt landelijke richtlijnen uit en draagt zorg voor de infrastructuur. Zij doet dit zodanig dat alle Dordtenaren en bezoekers van de stad de maximale keuzevrijheid hebben om verplaatsingen te maken. Deze keuzevrijheid wil de gemeente blijven stimuleren. Dit maakt de stad aantrekkelijk om in te wonen, te werken, te recreëren en te investeren. Er zijn wel randvoorwaarden en deze liggen bijvoorbeeld in de beperkte financiële middelen of beschikbare tijd en de druk op de leefbaarheid die verkeer en vervoer ook veroorzaakt.

De gemeente is daarom doorlopend aan het zoeken naar het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid. We kunnen dit niet alleen, we doen dit samen met inwoners, bedrijven en nog vele stakeholders.

De stad is nooit af; de stad is in beweging!

## 2 Ambitie en strategie

### 2.1 Stedelijke Ambities

Het doel van de koersnota is richting te geven aan een realistisch, vernieuwend en ambitieus verkeer- en vervoerbeleid, welke de ruimtelijke en economische agenda van de stad en de ambitie voor een maritieme topregio ondersteunt. Met de Koersnota wordt een bijdrage geleverd aan de volgende overkoepelende ambities van Dordrecht:



#### **Onderscheidende economie**

Het behouden en waar mogelijk versterken van de economie door het bieden van een robuust, betrouwbaar, veilig en functioneel vervoersysteem en het (waar mogelijk) verbeteren van de interne (binnen Dordrecht zelf) en externe bereikbaarheid (van en naar Dordrecht) van de economische kerngebieden.



#### **Aantrekkelijke verblijfsgebieden**

Het waar mogelijk verhogen van de kwaliteit van verblijfsgebieden (wonen, werken en recreëren). Er wordt per locatie een balans gevonden tussen bereikbaarheid, uitstraling, verkeersveiligheid en leefbaarheid.



#### **Integraal, efficiënt en rendabel**

Een meer kostenefficiënt vervoersysteem door de bestaande infrastructuur (voor auto, fiets en openbaar vervoer) maximaal te benutten en door waar mogelijk de uitvoering van maatregelen te koppelen aan de agenda's en doelstellingen van bijvoorbeeld economie, ruimte, milieu, duurzaamheid, welzijn, onderhoud en Smart City.



### Kansen voor mensen (bewoners, bezoekers, werknemers, scholieren)

Het vergroten van de kansen voor mensen door te zorgen dat ze toegang hebben tot werk en voorzieningen binnen een aanvaardbare reistijd en een aanvaardbare prijs.



### Toekomstbestendig

De aandacht voor de klimaatveranderingen leiden tot innovaties, ontwikkelingen; technieken. We staan aan de vooravond van een energietransitie; van fossiel naar gebruik duurzame energie en brandstoffen.



*Relatie stedelijke ambities met het "Politiiek akkoord 2014 -2018"*

## 2.2 De strategie

Om de ambities, zoals deze in paragraaf 2.1 verwoord zijn, te kunnen waarmaken en een duurzame groei van de stad te kunnen stimuleren, is bereikbaarheid een belangrijke randvoorwaarde. Mobiliteit is geen doel meer op zichzelf. Dit vraagt een vorm van bereikbaarheid en mobiliteitssysteem die aansluit bij zowel de ruimtelijke economische als de duurzaamheidsagenda van Dordrecht. Ook moet deze ruimte bieden aan en inspelen op maatschappelijke trends en ontwikkelingen. Dit betekent dat er geen plaats is voor grote nieuwe structuren, maar dat het (anders) benutten van de bestaande infrastructuur en voorzieningen centraal komt te staan.

Ook is er veel winst te behalen in het slimmer koppelen van de netwerken, of het slimmer organiseren van het gebruik. Samengevat ziet de koers er als volgt uit:

Het optimaal benutten en versterken van de bestaande netwerken en knopen.

1. versterken netwerken (hoofdstuk 3);
2. beter verknopen (hoofdstuk 4);
3. slimmer organiseren (hoofdstuk 5);
4. samen realiseren (hoofdstuk 6).

### **1. Versterken netwerken**

In Dordrecht zetten we in op het optimaal benutten van de verschillende netwerken. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt naar verschillende modaliteiten, te weten: het vrachtverkeer, het autoverkeer, het fietsverkeer en het openbaar vervoer.

### **2. Beter verknopen**

Daarnaast is het verknopen van de verschillende netwerken belangrijk. Goede overstappunten zijn noodzakelijk voor het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur (ketenverplaatsingen en reisalternatieven). Bij een snelle en comfortabele reis van deur tot deur wordt het benutten van de kwaliteit van de verschillende modaliteiten steeds belangrijker. Tevens bieden deze overstappunten kansen voor het versterken van de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad (knooppuntontwikkeling). Leefbaarheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

### **3. Slimmer organiseren**

Naast het goed verknopen van netwerken is het slim organiseren van het gebruik een voorwaarde om de infrastructuur optimaal te benutten. Het slim organiseren houdt in dat wordt ingezet op een groen, slim, innovatief mobiliteitssysteem dat beschikbaar is voor alle reizigers van en naar Dordrecht. Bij de verschillende modaliteiten en knopen zal de rol van de gemeente anders ingekleurd worden.

### **4. Samen realiseren**

Om de bestaande infrastructuur maximaal te benutten, moet deze op verschillende onderdelen worden versterkt. Dit houdt in dat op bestaande onderdelen moet worden geïnvesteerd, om het systeem als geheel beter te gaan benutten.

## **3 Versterken netwerken**

In dit hoofdstuk is de visie uit hoofdstuk 2 vertaald naar de verschillende vervoersnetwerken. Achtereenvolgens komen de netwerken voor het gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer aan bod. Het hoofdstuk eindigt met het benoemen van enkele belangrijke knopen, waar de verschillende netwerken elkaar ontmoeten en het overstappen van de ene op de andere vervoerwijze mogelijk is.

### **3.1 Wegennet gemotoriseerd verkeer**

De gemeente zet in op het scheiden van de functies 'stromen' en 'verblijven'. Hiervoor moet het gemotoriseerde verkeer zo vlot mogelijk naar wegen van een hogere orde worden afgewikkeld. Op de hoofdnetten staat de verkeersfunctie van de betreffende vervoerwijze voorop. In de tussenliggende gebieden is de verblijfsfunctie het meest belangrijk.

Deze koersnota maakt onderscheid in de volgende wegcategorieën:

- Rijkswegen (A16, N3, A15) (stromen);

- Gebiedsontsluitingswegen (stromen en verdelen);
- Erftoegangswegen (verblijven).

Deze wegcategorieën vormen een hiërarchisch systeem ten aanzien van de mate waarin de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer centraal staat.

### **Rijkswegen (A16, N3, A15)**

Dordrecht als onderdeel van de Drechtsteden is gelegen aan een maritieme as, welke wordt gevormd door de achterlandverbinding A16. Deze as verbindt de Mainport Rotterdam via de Maritieme topregio Drechtsteden met het Antwerpse havengebied. Daarnaast vormt de regio Drechtsteden het maritieme centrum tussen Rotterdam en Gorinchem, welke via de achterlandverbinding A15 met elkaar verbonden zijn. De N3 verbindt de A15 en A16 met elkaar.

Voor de Maritieme topregio Drechtsteden is de kwaliteit van de Rijkswegen van groot belang. Deze wegen bereiken in de spitsen echter al de capaciteitsgrenzen. Om een goede bereikbaarheid in de toekomst te borgen blijft de gemeente dan ook inzetten op een goede doorstroming. Tussen Drechtunnel en Moerdijkbrug staat de doorstroming en de beperking van de milieuhinder centraal.

De N3 is een stroomweg met een belangrijke regionale functie voor de Drechtsteden. Rijkswaterstaat heeft de weg ook aangeduid als regionale verbindingsweg. Voor de N3 zet de gemeente in op het versterken van de huidige functie van de weg.

De aansluitingen vanuit de wijken op de N3 vormen een aandachtspunt in verband met mogelijke congestie. Om de doorstroming te borgen, heeft het ontvlechten van verkeer (door bijvoorbeeld de fietsers ongelijkvloers te maken) hier de voorkeur. Hiermee kan de aantrekkelijkheid van het fietsnetwerk ook verbeterd worden. Bij de aansluitingen N3/Laan der VN, N3/Copernicusweg en de N3/Provincialeweg zijn aanpassingen noodzakelijk.

Ondanks dat de N3 voor de stad van groot belang is, is deze autoweg eveneens gelegen in dicht bebouwd stedelijk gebied. De steeds drukker wordende N3 heeft dan ook gevolgen voor de leefbaarheid (gezondheid en het woonklimaat) in de aanliggende wijken. Bij het Rijk wordt gepleit voor het verbeteren van de verkeers- en externe veiligheid, de leefkwaliteit en de doorstroming.

Op de A16, A15 en de N3 is nog winst te behalen op het gebied van duurzaamheid. De regio en gemeente zetten in op innovaties die bijdragen aan minder uitstoot door voertuigen, het verbeteren van de verkeersveiligheid, minder energieverbruik en minder geluidhinder. De stad en regio willen daarom ook ruimte bieden aan pilots om deze innovaties te stimuleren.

De nabijheid van de Rijkswegen zijn een kwaliteit voor stad en regio. Met de aanstaande innovaties in het mobiliteitssysteem kan mogelijk de huidige hinder en overlast in de toekomst steeds beter beheerst worden.

### **Onderliggend wegennet**

Het onderliggend wegennet is veelal in beheer van de gemeente en bestaat uit gebiedsontsluitingswegen (50km/h) en erftoegangswegen (30km/h zones). Algemeen wordt ingezet op het beperken van het gemotoriseerd verkeer door het stimuleren van andere vervoerwijzen om de infrastructuur maximaal te kunnen benutten.

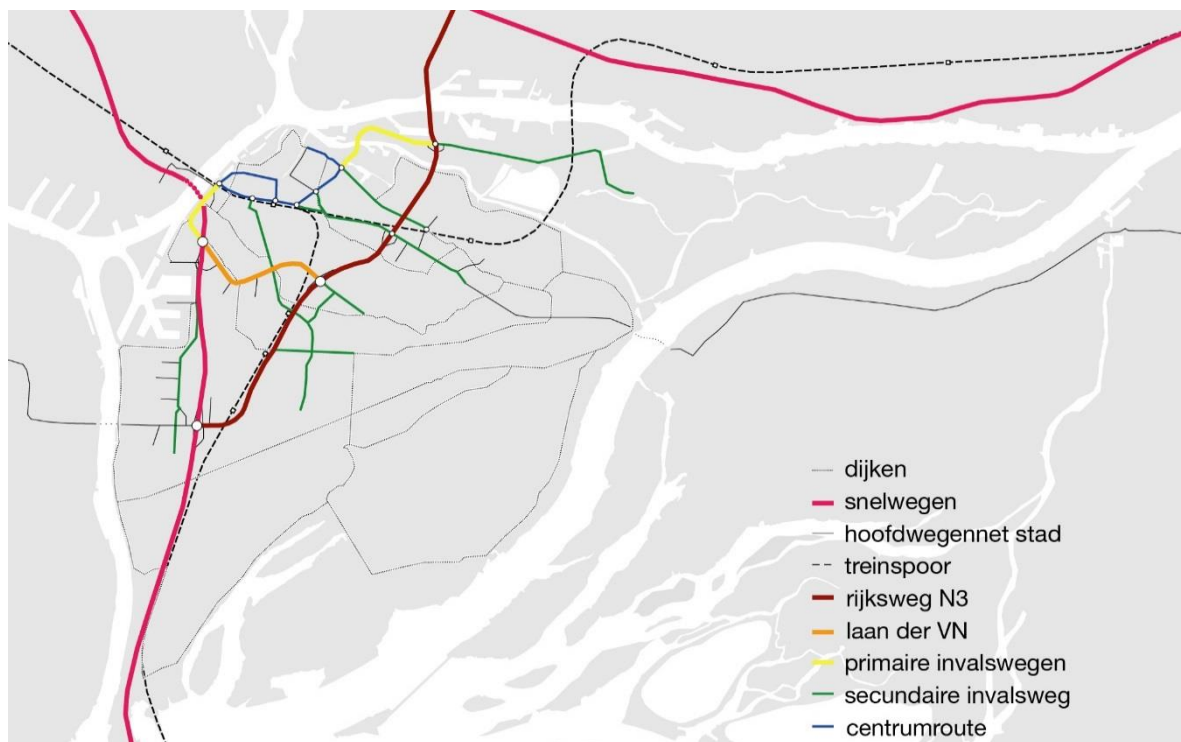
De Laan der VN verbindt de rijkswegen A16 en N3 met de stad en heeft een belangrijke ontsluitende functie. Ditzelfde geldt voor de invalswegen Dokweg en Merwedestraat.

Op deze wegen heeft een goede doorstroming voor het autoverkeer de allerhoogste prioriteit en kunnen geen capaciteits beperkende maatregelen worden genomen. Via de Laan der VN, Dokweg en Merwedestraat kunnen de transferia (overstappunten) aan de randen van de stad worden bereikt, waarvandaan overgestapt kan worden op het openbaar vervoer of de fiets.

Ook de overige gebiedsontsluitingswegen hebben een ontsluitende functie. In het algemeen heeft op deze wegen een goede doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer prioriteit. Echter enige mate van congestie in de beide spitsperiodes wordt geaccepteerd. Gemotoriseerd verkeer heeft de keuze om de auto te parkeren aan de randen van het centrum en met een andere vervoerwijze verder te gaan, of verder te gaan met de auto en het risico te lopen op congestie.

Op de Krispijnseweg, Crayensteynstraat/ Krommedijk/Transvaalstraat en de Noordendijk hebben de fietser en het openbaar vervoer prioriteit boven het gemotoriseerd verkeer, vanwege de belangrijke functie voor openbaar vervoer en fiets. Deze wegen behouden wel de functie voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer.

Nieuwe inbreidingslocaties (woningbouw) aan zowel de oost- als westzijde van de N3 zijn alleen mogelijk wanneer de ontsluiting tot en met de aansluitingen met de N3 voldoende robuust is. Wanneer er sprake is van een nieuw programma (wonen, werken, studeren, recreëren) dan neemt de gemeente regie op het bereikbaarheidsvraagstuk.



*Typering wegen onderliggend wegennet*

### **Erftoegangswegen (30 km/uur-zones)**

Dordrecht wil niet alleen een aantrekkelijke stad zijn om te werken of om te bezoeken, maar ook om in te wonen en te recreëren. Hiervoor is de realisatie van aantrekkelijke verblijfsgebieden van belang. Daarom wordt het autoverkeer zoveel mogelijk gebundeld op een beperkt aantal hoofdwegen.

In deze woonwijken zelf staan de fietser en voetganger centraal. De auto is hier te gast (bestemmingsverkeer). Wel zal elk verblijfsgebied goed op het hoofdwegennet worden ontsloten.



## **3.2 Hoofdnet langzaam verkeer**

De gemeente Dordrecht wil een duurzame en gezonde stad zijn. Een hoog fietsgebruik draagt hieraan bij. Door de opmars van de elektrische fiets is ook voor de langere afstanden de fiets een aantrekkelijker alternatief voor de auto aan het worden.

Investerings in en onderhoud van de fietsinfrastructuur is voordeliger dan investeringen en onderhoud van infrastructuur voor de auto. Daarmee draagt een goed fietsnetwerk ook bij aan de ambitie 'een integraal, efficiënt en rendabel vervoersysteem'.

Tot slot draagt de fietser ook veel bij aan de economie en is het samen met de voetganger de belangrijkste vervoerwijze in verblijfsgebieden. Hiermee draagt een goed fietsnetwerk ook bij aan de ambities voor een onderscheidende economie en aantrekkelijke verblijfsgebieden.

De gemeente heeft dan ook de ambitie om een echte fietsstad te worden. De inzet vanuit de Fietsnota Dordt Fietst verder draagt hier aan bij. Daarom zet de gemeente in op Fietsstad 2020! (800 jaar Stadsrechten).

### **3.2.1 De fietser**

De fiets is bij uitstek een duurzame en gezonde vervoerwijze. De gemeente Dordrecht wil dan ook dat in het jaar 2024 het aandeel fiets in de 'modal split' is gestegen van 21% naar 30%. Om het doel te bereiken, is het nodig om het fietsen op alle fronten aantrekkelijker te maken en te stimuleren. De gemeente zet dan ook in op 7 speerpunten (zie Fietsnota Dordt Fietst verder):

Speerpunt 1: Een compleet fietsnetwerk met snelle fietsverbindingen voor forenzen

Speerpunt 2: Aantrekkelijke stad-landverbindingen voor recreanten

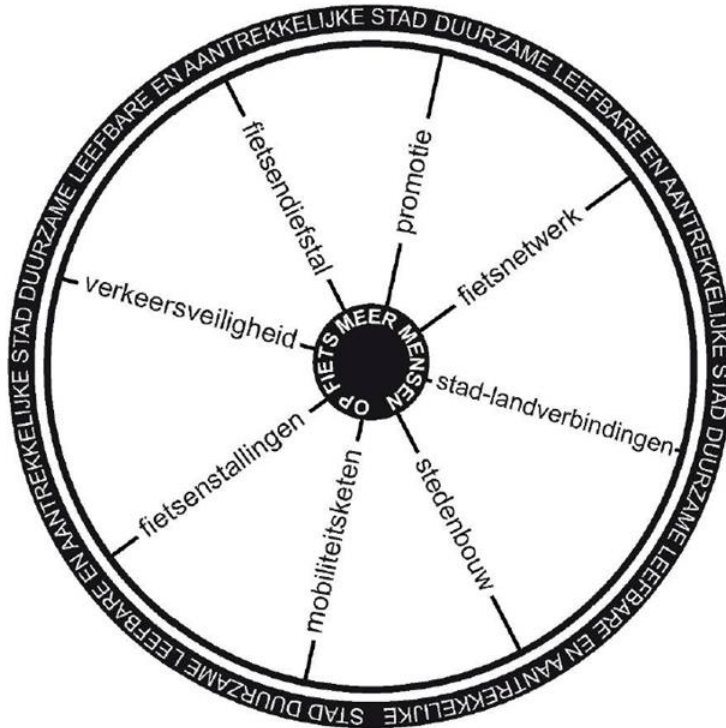
Speerpunt 3: Aanpak objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid

Speerpunt 4: Het versterken van de fiets in de mobiliteitsketen

Speerpunt 5: De kwaliteit van en hoeveelheid aan fietsenstallingen

Speerpunt 6: Aanpak fietsendiefstal

Speerpunt 7: Promotie: fietsen is leuk, snel, goedkoop, gezond, sportief en duurzaam

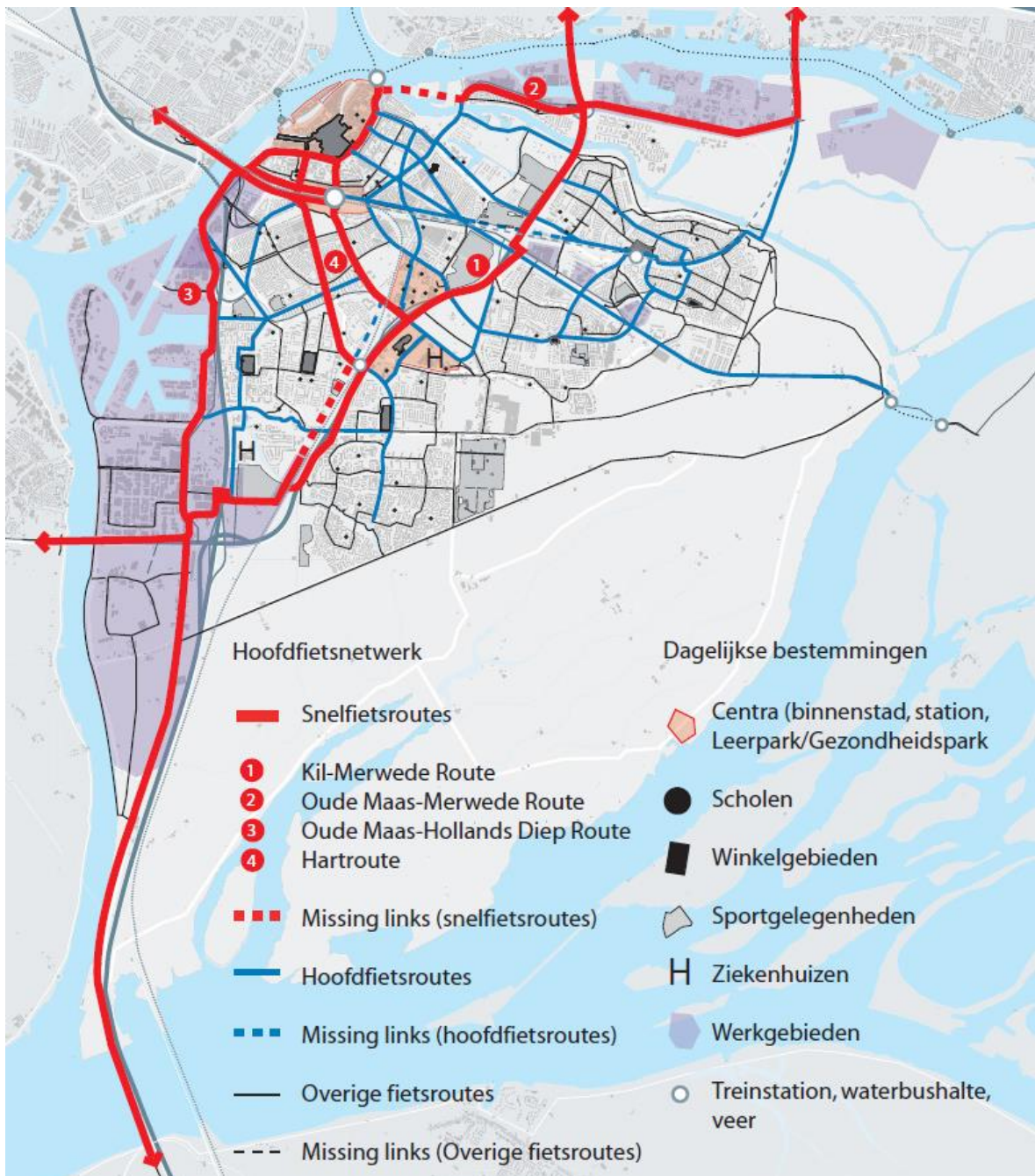


\*Door in te zetten op alle beleidsthema's gaat het fietswiel draaien en worden ambities voor een duurzame, leefbare en aantrekkelijke stad bereikt.

### **Een regionaal snelfietsroutenwerk**

De grotere actieradius van de fietser vraagt om een regionale benadering. In de regio is al in de aanleg van twee snelfietsroutes voorzien, namelijk de F16 (van Rotterdam naar Dordrecht) en de Beneden Merwederoute (door Alblasserdam, Papendrecht en Sliedrecht).

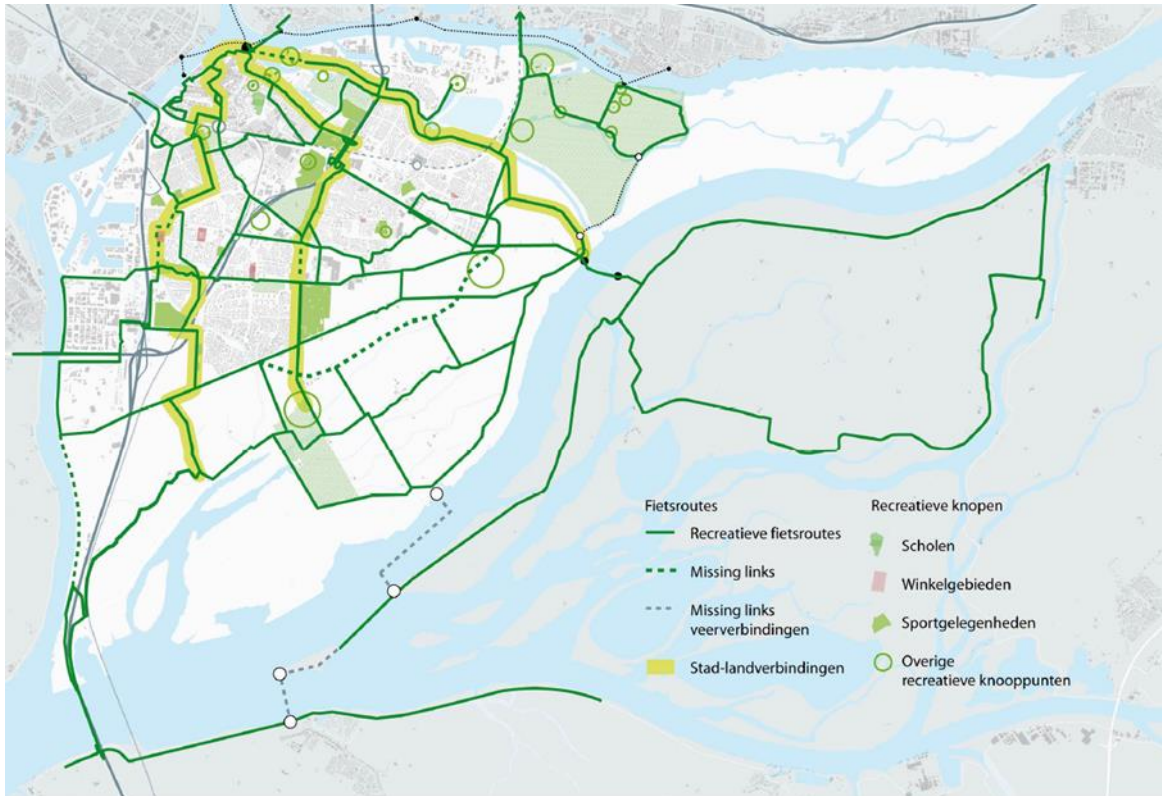
Deze snelfietsroutes vormen de fietsruggengraten van de regio. Het drie rivierenpunt kan beschouwd worden als het 'hart' van het regionale fietsroutenwerk. De bruggen en de waterbus vormen verbindende schakels. De gemeente zet in op het versterken van de regionale snelfietsroute fietsstructuur, zodat er één samenhangend regionaal snelfietsroutenwerk ontstaat. Daarnaast is weergegeven op welke wijze Dordrecht deze structuur wil versterken.



Hoofd fietsroutenetwerk (Bron: Fietsnota, december 2013)

### Regionaal recreatief: Het verbinden van drie regionale iconen

Om het recreatief fietsgebruik te bevorderen, wil de gemeente in de eerste plaats inzetten op het verbinden van de drie iconen Kinderdijk, de Dordtse binnenstad en de Biesbosch. Deze iconen maken deel uit van de Waterdriehoek. De Waterdriehoek is één van de zeven erfgoedlijnen, welke in de provinciale 'Beleidsvisie Cultureel Erfgoed 2013-2016' is benoemd. Het water is een belangrijk geografisch kenmerk van de Drechtsteden en Dordrecht. Alle drie de iconen hebben een relatie met het water.



Recreatief fietsroutenetwerk (Bron: Fietsnota december 2013)

### Hoofd fietsroutenetwerk en Recreatief fietsroutenetwerk Dordrecht

Uit een enquête welke door het OCD in 2016 is uitgevoerd, blijkt dat de Dordtenaren het investeren in betere fietspaden het meest urgent vinden. In de Fietsnota Dordt Fietst verder! is de visie op het fietsen in Dordrecht verwoord. In deze nota zijn eveneens het toekomstig hoofd-fietsnetwerk en het recreatief fietsroutenetwerk beschreven. In de voorliggende Koersnota wordt volstaan met het afbeelden van deze netwerken. Voor de kwaliteitseisen van routes wordt verwezen naar de fietsnota "Dordt fietst verder!".

### Knelpunten fietsnetwerk

In Dordrecht zijn in totaal vier snelfietsroutes onderscheiden (zie afbeelding). Knelpunten in de snelfietsroutestructuur zijn de Dokbrug (blijkt ook uit gegevens van de Fietstelweek), de verbinding met Stadswerven en de verbinding tussen de noord- en zuidzijde van het station (interwijkverbinding). Ook is er een aantal missing links in het fietsnetwerk.

In de uitvoeringsagenda Dordt fietst verder zijn deze knelpunten benoemd. Voor 2023 moeten de knelpunten Dokbrug en Stadswerven zijn opgelost. Voor de interwijkverbinding zal de komende tijd een gerichte lobby worden ingezet om deze te realiseren.

## 3.2.2 De voetganger

### Prioriteit voor voetganger in binnenstad

De binnenstad is het domein van de voetganger. Dit domein wordt gevormd door het voetgangersgebied en de pleinen. In dit gebied heeft de voetganger prioriteit. In de binnenstad is een aantal concrete verbeterlagen gewenst. Met name de omgeving van het Otto Dickeplein (als entree van de stad) sluit op dit moment niet aan bij de kwaliteit van Dordrecht als historische stad aan het water.

De binnenstad blijft autoluw. De autoluwe binnenstad wordt momenteel gereguleerd middels fysieke pollers. Jaarlijks vinden hiermee de nodige ongevallen plaats. Met de uitrol van de digitalisering van parkeren wordt ook de toegangscontrole voor de toegang (op basis van de verlening van ontheffing) tot het autoluw gebied verder gedigitaliseerd. Onderzocht kan worden of de pollers hierdoor kunnen verdwijnen.

### **Verbeteren interwijkverbinding station**

Het spoor vormt een barrière in de stad. Als gevolg van het plaatsen van de OV-chipkaartpoortjes door NS, is het vrij wandelen van centrum naar Krispijn verder beperkt. De gemeente zet daarom in op een echt vrij toegankelijke/publieke interwijkverbinding voor voetgangers en fietsers, los van het reizigersdomein op het station.

De snelfietsroute over de Nassauweg krijgt hiermee zijn vervolg naar het centrum. Ook draagt dit bij aan het verbeteren van de sociale veiligheid aan de zuidzijde van het station (door meer levendigheid). Daarnaast zal de interwijkverbinding Krispijn als woongebied voor "high potentials", dicht bij het station met een directe verbinding naar het centrum aantrekkelijk maken. Hierbij is het verbeteren van de sociale veiligheid in het Weizigtpark een belangrijk aandachtspunt.



*Ruimtelijk perspectief op lange termijn voor de herontwikkeling van het stationsgebied (bron: Koersnota stationsgebied Dordrecht)*

### **Versterking rode loper**

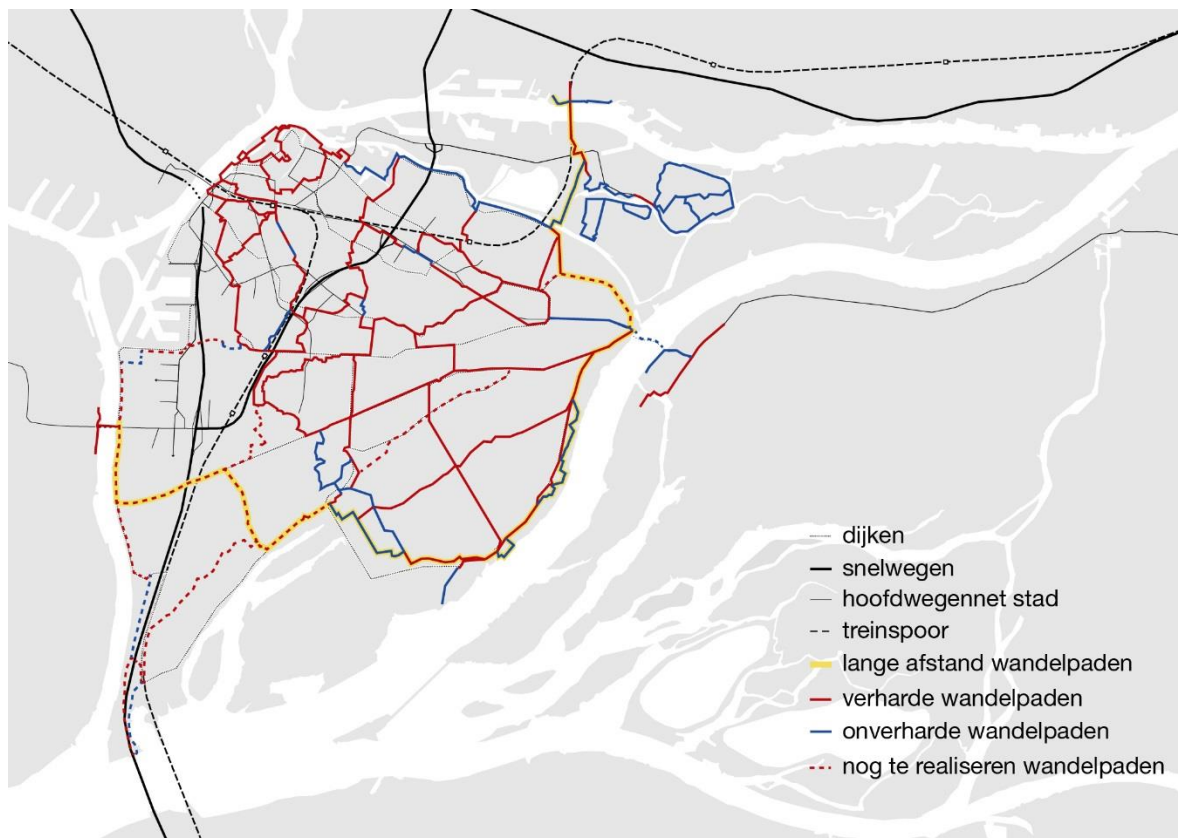
Het station is met circa 23.000 in en uitstappers per dag een belangrijke stadsentree (even belangrijk als de Dokweg). De meeste reizigers komen en gaan te voet en per fiets naar het station. De route van het station naar de binnenstad (Johan de Wittstraat) kan een aantrekkelijke wandel- en fietsverbinding kunnen worden tussen de nieuwe interwijkverbinding onder het station, het station zelf en de binnenstad. De positie van het gemotoriseerd verkeer wordt hier minder dominant.

Op deze route vormt met name de Burgemeester de Raadsingel een grote barrière. Hier moet het langzaam verkeer van en naar het station lang wachten. De gemeente zet in op het verbeteren van de oversteekbaarheid van deze barrière.

### **Het voetgangersdomein delen met fietsers**

De openbare ruimte moet gedeeld worden met verschillende verkeersdeelnemers. In de praktijk blijkt dat voetgangers en fietsers zonder veel problemen dezelfde ruimte kunnen delen.

Op enkele plaatsen lopen belangrijke fietsverbindingen door parken. Een goed voorbeeld is het Weizigtpark, waarbij het voor veel fietsers noodzakelijk is om via het park de zuidelijke toegang van het station Dordrecht te kunnen bereiken. Het is hier nog niet toegestaan om op alle aanrijroutes te fietsen. Voor een aantal parken wil de gemeente een nieuw regime instellen om het fietsen op alle paden door het park toe te staan. Hierbij moeten de belangrijkste aanrijroutes worden verbreed zodat fietsers ongehinderd voetgangers kunnen passeren. Tot slot wordt op recreatieve verbindingen zoals op de Wantijdijk het lopen en fietsen gecombineerd. Ook hier zet de gemeente in op voldoende brede paden. In de binnenstad wordt fietsen en wandelen niet gecombineerd.



*Recreatief wandelroutenetwerk*

### **3.2.3 Het Buitengebied**

Het buitengebied wordt steeds aantrekkelijker en daarmee intensiever benut. Dit leidt tot spanningen tussen verschillende doelgroepen in het gebied. Landbouwverkeer, fietsers maar ook ruiters vragen om ruimte en dit gaat niet altijd goed samen. Voorbeelden van deze spanningen zijn zichtbaar op de Wieldrechtse Zeedijk en de Zuidendijk. Om de Nieuwe Dordtse Biesbosch verder door te ontwikkelen wordt voorgesteld om de verkeersveiligheid, het parkeren en de ruimte voor de verschillende modaliteiten, samen met stakeholders te onderzoeken en aan te pakken.

### 3.3 Hoofdnet openbaar vervoer

In Dordrecht zijn er verschillende openbaar vervoerssystemen over water, spoor en weg. In het onderstaande schema zijn de verschillende vervoerssystemen weergegeven en is aangegeven op welke schaalniveaus deze systemen ingezet worden. Algemeen wordt opgemerkt dat het openbaar vervoernetwerk goed moet aansluiten op vervoersknooppunten.

Schaalniveau	Vervoerverbinding						
	Hoofdrailnetwerk	MLL	RNET	Bus	Waterbus	Veer verbindingen	doelgroepen vervoer
Internationaal	■						
Nationaal	■						
(Inter)regionaal	■	■	■	■	■	■	
Regionaal	■	■	■	■	■	■	
Lokaal	■	■	■	■	■	■	■

*Schaalniveaus vervoerssystemen*

#### 3.3.1 Spoor agenda

##### **(Inter)nationaal verbonden**

Voor de zakelijke reiziger en de toerist, moet Dordrecht per openbaar vervoer goed verbonden zijn met het buitenland. Ook wil Dordrecht de economische binding met Dordrecht voor wonen en werken versterken. Op station Dordrecht halteren sinds het gebruik van de HSL-zuid geen internationale treinen meer. Om een goede internationale bereikbaarheid te borgen, wordt daarom ingezet op directe en snelle verbindingen met de stations waar reizigers kunnen overstappen op hogesnelheidslijnen (richting België, Duitsland en Frankrijk) en luchthavens. Concreet betekent dit dat Dordrecht per spoor goed verbonden wil zijn met Rotterdam CS, Schiphol en station Breda.

##### **Nationaal: Versterken directe, snelle verbindingen**

Dordrecht wil een aantrekkelijke stad zijn om te wonen en om te werken. Hiervoor is het van belang dat Dordrecht ook per spoor over grotere afstanden via directe, snelle verbindingen (met IC-kwaliteit) goed bereikbaar is. Dordrecht zet dan ook in op goede directe openbaar vervoerverbindingen met de Zuidvleugel (de oude lijn), Noordvleugel (Amsterdam CS en Schiphol), de Brabantse steden (Breda-Tilburg-Eindhoven), West Brabant (Roosendaal, Bergen op Zoom), de Provincie Zeeland en Utrecht.

De verbinding met de Zuidelijke Randstad (Rotterdam – Den Haag) is en blijft met 4 Intercity's per uur van een voldoende niveau. De verbinding op Breda-Tilburg staat onder druk als gevolg van het benutten van de HSL-zuid. De inzet is minimaal Intercity kwaliteit. Op Utrecht heeft Dordrecht op dit moment nog geen goede verbinding. De inzet is de Merwede-Lingelijn beter te verknoopen met Utrecht.

##### **(Inter)regionaal / Light Rail**

Op interregionaal niveau zet Dordrecht in op het verder versterken van de relatie met Rotterdam. De oude lijn (de bestaande spoorverbinding Dordrecht – Rotterdam) biedt hierbij de beste kansen. Nieuwe spoorse infrastructuur zal de komende decennia immers niet worden gerealiseerd. De inzet is om hoogfrequent met Light Rail materieel te rijden tussen Rotterdam centraal en Dordrecht.

De nieuwe Light Rail verbinding biedt kansen voor nieuwe haltes Maasterras/Oude Maas, Leerpark/Gezondheidspark en Amstelwijk. Deze haltes zijn wel gekoppeld aan het nieuwe programma (wonen, werken) rond deze haltes. Ook wordt deze Light Rail verbinding verknoopt met de Merwede Lingelijn.

### **3.3.2 Busvervoer**

#### **Snel en frequent OV over weg (R-net)**

Tussen de Drechtsteden onderling en richting Rotterdam Zuidplein en Rotterdam Kralingse Zoom is een verbetering in het HOV-busnetwerk wenselijk. Om het HOV door te ontwikkelen tot een Randstadnet (R-net) moet de lijnvoering gestrekt worden en de frequentie verhoogd. Uit onderzoek blijkt dat er één kansrijke R-net-corridor is, die ingevuld wordt door een combinatie van spoor, waterbus en busvervoer. Om R-net een succes te laten zijn, is een schaa sprong in aantal busreizigers noodzakelijk. Concreet betekent dit dat op deze lijnen wordt ingezet op een minimale verdubbeling van het aantal busreizigers. Ook goede openbaar vervoerknoppen zijn noodzakelijk voor een succesvol R-net om het mogelijk te maken om op andere vervoerwijzen over te stappen. In Dordrecht zijn dit station Dordrecht en Leerpark/Gezondheidspark. Goede aanrijroutes voor fietsers en goede, veilige fietsenstallingen zijn op deze locaties een randvoorwaarde.

Voor een succesvolle ontwikkeling van het R-net is een goede samenwerking met de provincie en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) een voorwaarde.

#### **Lokaal: OV toegankelijk voor iedereen**

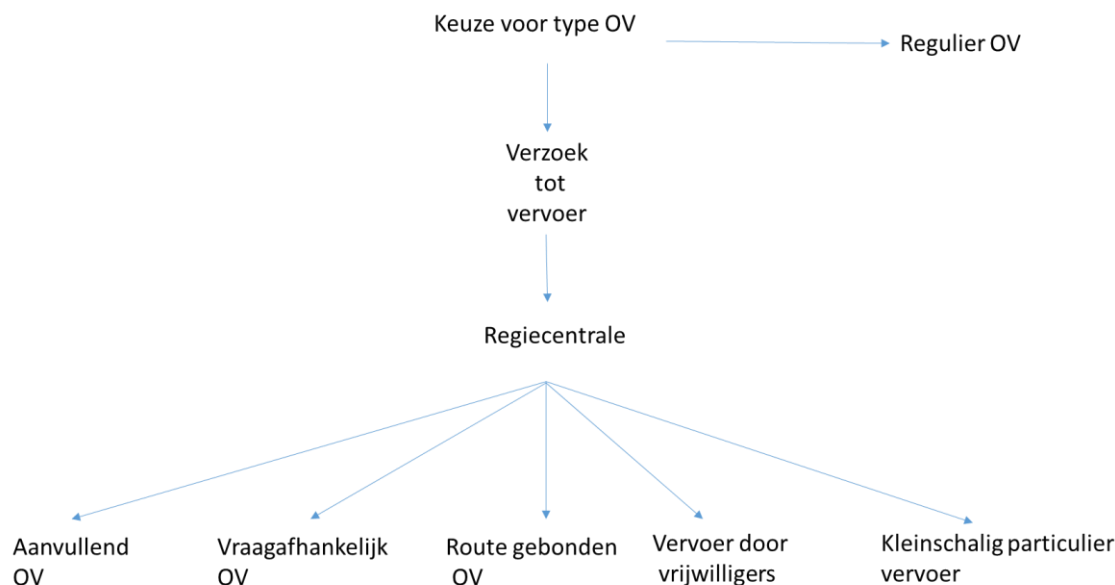
Van oudsher vervult het openbaar vervoer ook een sociaal maatschappelijke functie. Dit is ook van belang in relatie tot de ambitie 'kansen voor mensen'. Daarom blijven op lokaal niveau ontsluitende lijnen (o.a. stadsdiensten) van belang. Deze ontsluitende lijnen takken aan op de OV-knoop Dordrecht CS en in mindere mate ook knoop Gezondheidspark/Leerpark.

Doordat meer ingezet gaat worden op directe, snelle busverbindingen, bestaat echter de kans dat er op lokaal niveau mogelijk minder ontsluitende lijnen zullen komen. Om te voorkomen dat bepaalde doelgroepen in bepaalde delen van de stad geen deel meer kunnen nemen aan het maatschappelijk verkeer, wordt de functie en samenwerking van kleinschalig vervoer zoals bijvoorbeeld de Drechthopper (of particulier met bijvoorbeeld E-Wheels) steeds belangrijker.

Voor een goede afstemming tussen alle vervoersmogelijkheden is een vorm van regie noodzakelijk. Voor het doelgroepen vervoer wordt sinds januari 2017 regionaal proef gedraaid met een regie centrale "Stroomlijn". Onderzocht wordt of deze kan doorgroeien naar een mobiliteitscentrale.

Deze regiecentrale wordt dan complementair aan het R-net en de bestaande stadsdiensten. Op basis van iemands conditie en verplaatsingsbehoefte wordt door de regiecentrale bepaald welk type ondersteunend vervoer wordt aangeboden.





*Schematisch voorbeeld regiecentrale*

### **Emissie vrij materiaal**

De inzet is om alle bussen energieneutraal te laten rijden, vooruitlopend op landelijke afspraken voor 2030. In de nieuwe DAV-concessie (na december 2018) wordt de busvervoerder verplicht om op de stadslijnen te starten met elektrisch materieel. Tevens heeft Dordrecht bewerkstelligd dat de Provincie Zuid-Holland –als aanbesteder van de concessie- de nieuwe vervoerder verplicht om "groene stroom" te gebruiken (bij het opladen van de bussen).

## **3.3.3 Personenvervoer over water**

### **Waterbusconcessie**

De Waterbusconcessie is de best gewaardeerde vervoersconcessie van Nederland. Behalve een openbaar vervoer verbinding, is de waterbus ook een belangrijke schakel in het hoofd fietsnetwerk en kan de waterbus beschouwd worden als een 'drijvend fietspad'. Als gevolg van de e-bike neemt het invloedgebied van de Waterbus toe. Daarmee zal ook het aantal reizigers groeien. Voor de waterbus heeft de gemeente de ambitie om het systeem verder uit te breiden, te verbeteren en te vernieuwen.

Het meenemen van de fiets op de waterbus is erg succesvol. Het aantal fietsen dat meegenomen mag worden is echter gelimiteerd. Daarom wordt ook onderzocht of deelfietsystemen bij de haltes in de Drechtsteden hier een rol in kunnen vervullen.

Een sterke uitbreiding van het lijnennet in Rotterdam is mogelijk in samenwerking met de MRDH.

Ten aanzien van de vloot is de ambitie dat alle waterbussen in 2025 emissievrij zijn. Voor de lijnvoering is de inzet dat op termijn alle lijnen met een kwartierdienst worden bediend. Ook wordt ingezet op het experimenteren met het varen op feestdagen, het varen in de avonduren en het verbinden van recreatieve bestemmingen.

### **Haltevisie**

De huidige waterbushaltes zijn nu ongeveer 15 jaar oud. Deze haltes vormen een belangrijke schakel in de netwerken voor de voetganger en de fietser. De gemeente zet in op het opnieuw vormgeven van twee waterbushaltes, namelijk de Halte Merwedekade/Otto Dickeplein en de

halte Biesbosch. De halte Merwedekade/ Otto Dickeplein wordt de nieuwe stadspoort vanaf het water (het nieuwe Groothoofd). Het is de verknoping van de Stadswerven, de Waterbus en de binnenstad. Dit vraagt om een nieuw ontwerp met logische wandel- en fietsroutes.

De waterbushalte Biesbosch (aan de Beneden Merwede) nodigt niet uit om uit te stappen. Er liggen hier veel kansen om een nieuwe toegang tot de Biesbosch te maken. Dit moet een aantrekkelijke groene entree voor fietsers worden om het gebied te gaan verkennen.

#### **Veerverbinding Kop van 't Land**

De veerverbinding Kop van het Land wordt in 2018 opnieuw aanbesteed. In de aanbesteding wordt het varen van een nieuw duurzaam veer gestimuleerd. Ook wordt gestimuleerd om toeristische verbindingen te varen (zowel regulier als seizoensgebonden), zoals de verbinding tussen Brabant-Drimmelen en de Biesbosch.

## **4 Beter verknopen**

Voor het optimaal benutten van de beschikbare vervoersmodaliteiten is ketenmobiliteit van groot belang. Bij ketenmobiliteit gaat het om het zo goed mogelijk faciliteren van een overstap van de ene op de andere vervoerwijze.

In Dordrecht zijn verschillende typen knooppunten te benoemen. Zo zijn er knooppunten die meer recreatief en knooppunten die meer op woon-werkverkeer georiënteerd zijn. Op een knooppunt hoeven niet altijd alle vervoerwijzen aangesloten te zijn. Zo kan een parkeerterrein en/of garage met een goede overstap op de fiets ook een knooppunt zijn.



*knooppunten*

## 4.1 OV knoop Dordrecht CS

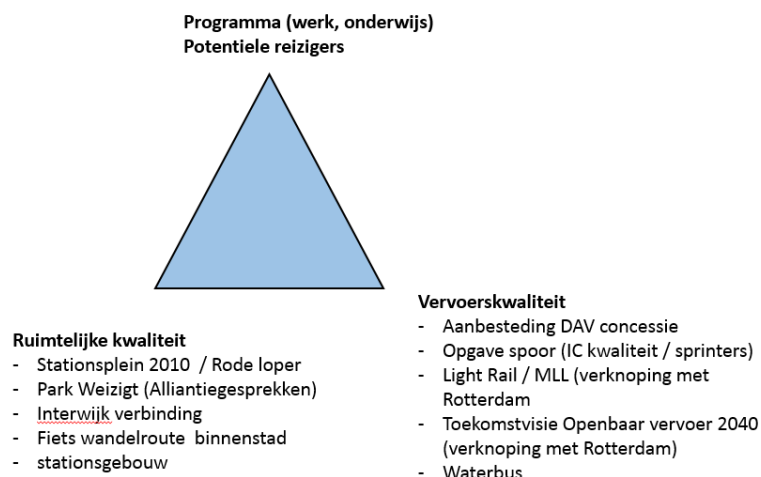
De stad en haar regio bevinden zich op een schakel van twee bestuurlijke regio's in het land. Aan de noordwestzijde liggen Den Haag en Rotterdam (MRDH). Aan de zuidzijde ligt de provincie Noord-Brabant, waarbij Breda en Tilburg de eerste belangrijke stedelijke regio's zijn. Het is belangrijk voor Dordrecht om een schakel te blijven op deze corridor. Alleen door deze schakelfunctie te vervullen, kunnen de Drechtsteden en Dordrecht hun sociaal-economische positie versterken.

Om deze schakelfunctie te vervullen moet de bereikbaarheid op orde zijn. Een belangrijk onderdeel van bereikbaarheid zijn de knopen waar verschillende vervoerwijzen letterlijk worden verknoot. De grootste vervoersknoop in de Drechtsteden is station Dordrecht. Om de sociaal economische positie van Dordrecht op de corridor Zuidelijke Randstad – Brabant te versterken, wordt ingezet op Intercitykwaliteit en hoogfrequente Sprinterverbindingen (doorgroei naar Light Rail).

Landelijk blijkt dat er bij vervoersknopen een sterke samenhang bestaat tussen:

- Vervoerswaarde (IC kwaliteit, fiets, onderliggend ov, gemotoriseerd verkeer);
- Programma (wonen, werken, studeren);
- Ruimtelijke kwaliteit (openbare ruimte);

Een knoop is sterker naarmate deze sterker scoort op deze drie aspecten.



### *Vervoerskwaliteit knoop*

De gewenste vervoerskwaliteit is uitgewerkt in de hoofdstukken rond openbaar vervoer en fiets. Essentieel is hierbij de Intercity kwaliteit en Sprinter kwaliteit (doorgroei naar Light Rail op Rotterdam). Om deze doorgroei mogelijk te maken is versterking van de ruimtelijk economische positie van de knoop een belangrijke ondersteuning.

### *Ruimtelijk- economische kwaliteit knoop*

Ruimtelijk gezien moet het gebied "u bent welkom" uitstralen. Dit moet vertaald worden in een uitnodigende en goed ingerichte stationsomgeving met mogelijkheden tot ontmoeten en verblijven, laatste inkopen doen, aantrekkelijke route naar de binnenstad (Johan de Wittstraat) en het herontwikkelingsgebied rond de Spuiboulevard, alsmede naar de zuidelijk gelegen woonwijken. Ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit ligt aan de zuidzijde van het station een opgave.

Hoewel het grootste deel van de stad op de zuidelijke toegang georiënteerd is, wordt namelijk met name de zuidzijde van het station ervaren als een onprettige plek, die sociaal onveilig is. Er is wateroverlast in het park, de aanrijroutes zijn niet altijd logisch, er zijn te weinig fietsparkeerplaatsen en de entree naar het station is onaantrekkelijk. Bovendien vormt de zuidzijde van het station momenteel geen eenheid met de noordzijde. Het stationsgebied zou meer één gebied moeten zijn. De gemeente werkt dan ook aan een plan samen met de alliantiepartners en andere partijen (zoals bewoners, gebruikers en onderwijsinstellingen), dat moet voorzien in:

- een nieuw ontwerp voor het Weizigtpark (routes langzaam verkeer en betere fietsenstallingsmogelijkheden);
- een upgradering van de zuidelijke entree van het station;
- een nieuwe Interwijkverbinding (Leerpark – Weizigtpark – Johan de Wittstraat) voor langzaam verkeer onder het spoor door;
- herbesteding stationsgebouw (publieke functie).



### *OV knoop station Dordrecht*

Met de recent ingezette groeistrategie rondom de knoop Dordrecht CS, wordt met extra aandacht gekeken naar een uitwerking voor het gebied rond de Spuiboulevard. Voor wat betreft de bereikbaarheid van dit gebied wordt geschetst dat het kunnen parkeren in en nabij het gebied belangrijk is. Dit zal deels in het gebied zelf geregeld dienen te worden en deels aan de randen.

De verhouding is deels afhankelijk van de te kiezen kwaliteiten (bewoners en bezoekers parkeren). In het gebied zelf staat het verblijfsklimaat centraal (fiets en voet). Het voor gemotoriseerd verkeer knippen van de oost- west verbinding in de singel structuur is ter hoogte van de Johan de Wittstraat acceptabel. Ook een knip in de spuiboulevard kan overwogen worden, wanneer dit vanuit kwaliteit voor het project Spuiboulevard gewenst is. De bundeling van verkeer op de Burgemeester de Raadsingel als centrumroute is en blijft het uitgangspunt. De milieuhinder moet worden beperkt en passen binnen de huidige kaders.

## 4.2 Transferpunten

De gemeente wil een leefbare, energie neutrale en fietsvriendelijke stad zijn. Om het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en deelvoertuigen in de stad te stimuleren en het autogebruik te verminderen, is het van belang om op de knopen de automobilist te verleiden tot het vervolgen van de verplaatsing met het openbaar vervoer, de fiets of te voet.

Dit wil de gemeente doen door ook de parkeergarages en de aanwezige grote parkeerterreinen in de stad hiervoor te benutten. Deze plaatsen zijn namelijk, naast bijvoorbeeld Dordrecht CS (inclusief het busstation), bij uitstek geschikt om de automobilist te verleiden om in de "last mile" de overstap naar het OV en/of de (deel)fiets te maken; aantrekkelijke rode loper voor de voetgangers en voor bezoekers aan de binnenstad kan gedacht worden aan het faciliteren van fietsverhuur of een vorm van leenfietsen.

De volgende locaties worden beschouwd als kansrijke transferpunten:

### **Transfer Weeskinderdijk**

Op dit moment is parkeerterrein Weeskinderdijk beschikbaar. Hier kan de eerste 24 uur gratis worden geparkeerd. Tot deze locatie tot ontwikkeling komt (door ProRail), blijft dit een parkeerterrein. Onderzocht wordt of de looproutes naar de binnenstad (langs de Dokweg) en een nieuwe looproute naar het station (achterzijde Weeskinderdijk) gerealiseerd kunnen worden. Hierdoor wordt het parkeerterrein ook aantrekkelijker als transferlocatie voor het station.

### **Transfer Gezondheidspark**

De parkeergarage Gezondheidspark is in potentie ook te benutten als een aantrekkelijke transferlocatie. Onderzocht wordt of het mogelijk is hier met een aantrekkelijk regeling te parkeren en met het R-net/ HOV en/of deelfietsen naar de stad door te rijden. Voldoende parkeercapaciteit is hiervoor wel een voorwaarde.

### **Transfer Merwedekade (Het nieuwe Groothoofd)**

De waterbushalte Merwedekade aan het Otto Dickeplein vormt een belangrijke schakel tussen de binnenstad, Stadswerven en de omliggende gemeenten via de waterbus. Deze knoop (waar de netwerken voor de voetganger, fietser en waterbus samenkomen) wordt zowel dagelijks door forensen in de regio als door toeristen gebruikt. Met name de omgeving van het Otto Dickeplein, als ontvangstruimte voor bezoekers vanaf de waterbus, sluit echter op dit moment niet aan bij de kwaliteit van Dordrecht als historische stad aan het water. De gemeente zet in op het verbeteren van de verblijfskwaliteit van deze plek.

### **Transfer Biesbosch**

Het buitengebied van Dordrecht met de Biesbosch heeft unieke natuurwaarden. De gemeente zet in op het creëren van een nieuw bovenregionaal toeristisch overstappunt aan de oostzijde (Waterbushalte) en westzijde van de A16. Deze overstappunten fungeren als 'poorten' naar de Biesbosch. Op deze plek kunnen toeristen, die de Biesbosch willen verkennen de auto parkeren en overstappen op de fiets om het gebied te verkennen. Ook hier kan gedacht worden aan een

vorm van fietsverhuur of leenfietsen. Daarnaast zet de gemeente in op het stimuleren van combinatiebezoeken aan de binnenstad. Door middel van de stad-landverbindingen zijn aantrekkelijke fietsroutes gedefinieerd waarmee de binnenstad verbonden wordt met de Biesbosch. In 2017 zijn de stad-landverbindingen ten aanzien van bewegwijzering op orde. Wel zijn extra verbeteringen aan de routes gewenst (zoals het fietspad over de Wantijdijk). Hiervoor wordt verwezen naar de Fietsnota 'Dordt fietst verder'.

Voor andere delen van de Biesbosch waar niet de recreatie, maar de natuur prioriteit heeft, wordt bewust ingezet op beperkte tot volledige onbereikbaarheid.

### **Onderzoek Transfer Stadswerven**

Als gevolg van de ontwikkelingen op Stadswerven-Zuid en de invoering van het betaald parkeren op het parkeerterrein Energiehuis is het transferpunt op het Energiehuis grotendeels komen te vervallen. Uit de parkeerbalans blijkt dat er aan de oostzijde van de stad behoefte is aan een P&R functie van ongeveer 150 parkeerplaatsen. De gemeente wil onderzoeken of de parkeergarage Energiehuis in de geest van "Kralingsezoom" in Rotterdam, deze functie in de toekomst zou kunnen gaan vervullen. Bij het parkeren in deze parkeergarage wordt na het parkeren overstapt op een deelfiets of het OV. In combinatie met het gebruik van de OV-chipkaart, is het dan mogelijk om tegen een nul-tarief of gereduceerd tarief te parkeren. Automobilisten die deze overstap niet maken, moeten wel het regulier tarief betalen.

## **4.3 Parkeren in het centrumgebied**

Parkeren vormt een belangrijk onderdeel binnen het mobiliteitsbeleid. De locatie, het aantal, de beschikbaarheid en de prijs van een parkeerplaats bepalen in hoge mate de bereikbaarheid en leefbaarheid van zowel de binnenstad, als een woonwijk, winkelcentrum of bedrijventerrein. Met een gedegen parkeerbeleid kunnen dus niet alleen mobiliteitsdoelen, maar ook ruimtelijke en economische doelen worden bereikt.

Parkeergarages zijn een middel voor het bereiken van een balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. In kwantitatieve zin moet voor een goede bereikbaarheid de vraag en het aanbod van parkeerplaatsen in balans zijn. Hierbij is het van groot belang de diverse gebruiksgroepen zoals bewoners, bezoekers en zakelijke gebruikers goed af te wegen op het gebied van de locatie, omvang en prijs van de diverse parkeervoorzieningen.

Deze balans is echter niet stabiel in tijd. Op wisselende tijdstippen is de behoefte aan parkeerplaatsen anders. Daarnaast is de balans ook per gebied verschillend. Maar ook complexiteit van verschillende gebruikersgroepen is verschillend. In of nabij de binnenstad betreft dit zowel bezoekers van de binnenstad, als werkers en bewoners waarbij het aanbod en de vraag naar parkeerplaatsen in balans moet zijn. Daarentegen is in een woonwijk de parkeerdruk 's-nachts het grootst. Differentiatie naar gebied, dagen over de week, uren van de dag en de diverse gebruikers is dan ook van groot belang om een optimale balans te kunnen bieden, waarbij een optimalisatie van het gebruik van de bestaande parkeercapaciteit goed bekeken moet worden. Hierbij dient onderscheid gemaakt te worden naar gebied en doelgroep. Dit betekent dat soms een faciliterend (volgend) beleid wordt gevoerd en soms een sturend parkeerbeleid (voorwaardelijk).

### **Beter benutten van de huidige parkeercapaciteit**

Om het centrum leefbaar te houden, is op straat parkeerregulering van kracht. De parkeerregulering bestaat er in de vorm van parkeervergunningen en betaald parkeren. In 2007 heeft Dordrecht de mengvorm (bewoners en bezoekers) voor het parkeren op straat geïntroduceerd. Daarmee is destijds veel winst geboekt in het optimaliseren van de beschikbare parkeercapaciteit. Hiermee is de realisatie van dure gebouwde parkeervoorzieningen voorkomen.

De gemeente Dordrecht blijft inzetten op het beter benutten van de huidige capaciteit. Zo is het parkeeraanbod (zonder aanvullend programma Spuiboulevard en omgeving) in het centrum in 2030 naar verwachting op orde. Wel is er sprake van een scheve verdeling van de parkeerdruk. Hierbij zijn er ook kansen om in die gebieden met schaarse ruimte zoals de Binnenstad en Schil ten gunste van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid (minder autoverkeer) op straat, in te zetten op het beter benutten van de bestaande parkeercapaciteit van de parkeergarages. Nu is er veelal in de avonduren veel onbenutte parkeercapaciteit beschikbaar terwijl deze op straat juist meer dan benut wordt. Hierbij kan gedacht worden om in de toekomst de 2e parkeervergunning niet langer voor de straat maar voor de parkeergarages te gaan verstrekken. De te verstrekken zakelijke parkeervergunningen worden gemaximaliseerd door de beschikbare capaciteit.

### **Parkeerbilans binnenstad**

De recentste actualisatie van de parkeerbehoefte (bijlage) heeft eind 2016 plaatsgevonden, waarbij een doorrekening is gemaakt voor 2030 inclusief enkele mogelijke beleidsscenario's. Op dit moment is er aan de oostzijde van de binnenstad geen tot beperkte behoefte aan extra parkeercapaciteit. Naar de toekomst toe is het echter nog onduidelijk in welke mate de binnenstad gaat verdichten (intensiever gebruik van dit deel van de binnenstad. De locatie Steegoversloot wordt daarom aangehouden als reservelocatie voor een gebouwde parkeervoorziening. Een nieuwe parkeerbehoefte is gekoppeld aan de aard en omvang van een nieuw ruimtelijk programma. Binnen dit kader wordt na vaststelling van deze koersnota een visie voor de toekomst van dit gebied opgesteld.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt ook de parkeerbilans aangescherpt op basis van de actuele inzichten. Bij een grotere ontwikkeling zoals knooppuntontwikkeling rond de zone station/Spuiboulevard liggen er meer en nieuwe kansen. Gegeven het hoogwaardig openbaar vervoer (Dordrecht CS) kan een lagere parkeernorm worden toegepast. Ook wordt het mogelijk om de parkeercapaciteit beter te benutten. De parkeerbehoefte als geheel kan als uitgangspunt worden gehanteerd (parkeerbilans), in plaats van de gebruikelijke voorwaarde dat parkeren op eigen terrein dient te worden gerealiseerd.

### **Inzet op een kwalitatief hoogwaardige parkeergarage als visitekaartje binnenstad**

De huidige uitstraling van de bestaande parkeergarages Spuihaven en Veemarkt voldoen niet aan de huidige ideeën en beelden over kwaliteit. In kwalitatieve zin moeten de parkeervoorzieningen een hoogwaardige uitstraling hebben. Dit zijn namelijk juist de punten waar bezoekers aan Dordrecht de stad voor het eerst echt ontmoeten. De parkeergarages zijn hiervoor bij uitstek het visitekaartje van de stad. Daarnaast is deze plek één van de mogelijkheden om organisch kwalitatief hoogwaardige mogelijkheden aan te bieden aan de automobilist om deze te verleiden tot het overstappen op duurzamere vervoerwijzen zoals het OV en de fiets of om te voet de reis te vervolgen. Goede voorbeelden van garages met een hoogwaardige uitstraling zijn: de parkeergarage Boulevard Zee-garage in Katwijk, de parkeergarage Sint Jan in 's-Hertogenbosch en de momenteel aanbouw zijnde Albert Cuyp (Boerenweteringgarage) in Amsterdam-Zuid. De bestaande parkeergarages kunnen zich dan richten op bewonersparkeren, waardoor meer ruimte op straat vrij komt ten behoeve van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit (zie alinea 'beter benutten bestaande kwaliteit').

### **Benutten met Parkeerregulering**

De schaarse ruimte in verschillende woonwijken leidt ertoe dat er sprake kan zijn van een parkeerprobleem. In verschillende situaties wordt dit probleem veroorzaakt doordat er teveel niet 'woon'-gerelateerde bezoekers parkeren. In die situatie kan parkeerregulering een oplossing bieden. In de overweging om parkeerregulering in te voeren, staat het draagvlak in de wijk centraal. Wanneer de invoering wijkoverstijgend van belang is, wordt hiervan afgeweken.

## 5 Slimmer organiseren

### 5.1 Duurzame en energie neutrale stad

#### **Verschoneren wagenpark en verduurzamen infrastructuur**

De gemeente Dordrecht wil in 2050 energieneutraal zijn. Ook op het gebied van mobiliteit liggen hier kansen. Fossiele energie zal de komende jaren nog wel een substantieel aandeel kennen, maar dit aandeel wordt kleiner. Dordrecht stimuleert deze trend.

Initiatieven die deze trend ondersteunen worden gestimuleerd. Denk hierbij aan bijvoorbeeld het elektrisch rijden. Marktpartijen worden gefaciliteerd in het plaatsen van laadpalen. Naar de toekomst toe wordt waterstof een interessante optie.

Elektrisch rijden is niet alleen goed voor de luchtkwaliteit (schone lucht), elektrische voertuigen zijn ook stiller. Wanneer het aantal elektrische voertuigen toeneemt, zal naar verwachting de geluidbelasting op binnenstedelijke wegen aanzienlijk verminderen. Op provinciale wegen en autosnelwegen zal er met elektrische auto's overigens naar verwachting nauwelijks reductie in het geluid gehaald worden.

Niet alleen het wagenpark moet schoner, maar ook de bussen, waterbussen en het scheepvaartverkeer. Voor de bussen en waterbussen wordt via de verleende DAV concessie gewerkt aan verduurzaming. Op het scheepvaartverkeer heeft de gemeente vrijwel geen invloed.

De gemeente zet ook in op het realiseren van een duurzame infrastructuur. Het gaat hierbij om duurzaamheid bij de realisatie en het onderhoud. Maar ook bijvoorbeeld om de verlichting langs de weg of verkeerslichten.

#### **Veranderen van vervoerwijze**

In het kader van duurzaamheid zet de gemeente in op het stimuleren van het gebruik van schone en meer duurzame vervoerwijzen, zoals de fiets, reizen met openbaar vervoer of car-poolen. Door de regio wordt al gestalte gegeven aan een aanpak met werkgevers. Het platform Samen Beter Bereikbaar is hiervoor een hulpmiddel. Smart City kan mobiliteitsmanagement ondersteunen met behulp van data-analyses.

De gemeente Dordrecht zet in op het creëren van de aanvullende randvoorwaarden door te investeren in de fietsinfrastructuur, de infrastructuur voor het openbaar vervoer en goede overstappunten.

De gemeente ondersteunt hiermee ook projecten die gericht zijn op deelauto's of deelfietsen. Indien gewenst zal de gemeente per project faciliterend optreden.

#### **Verkorten van ritten**

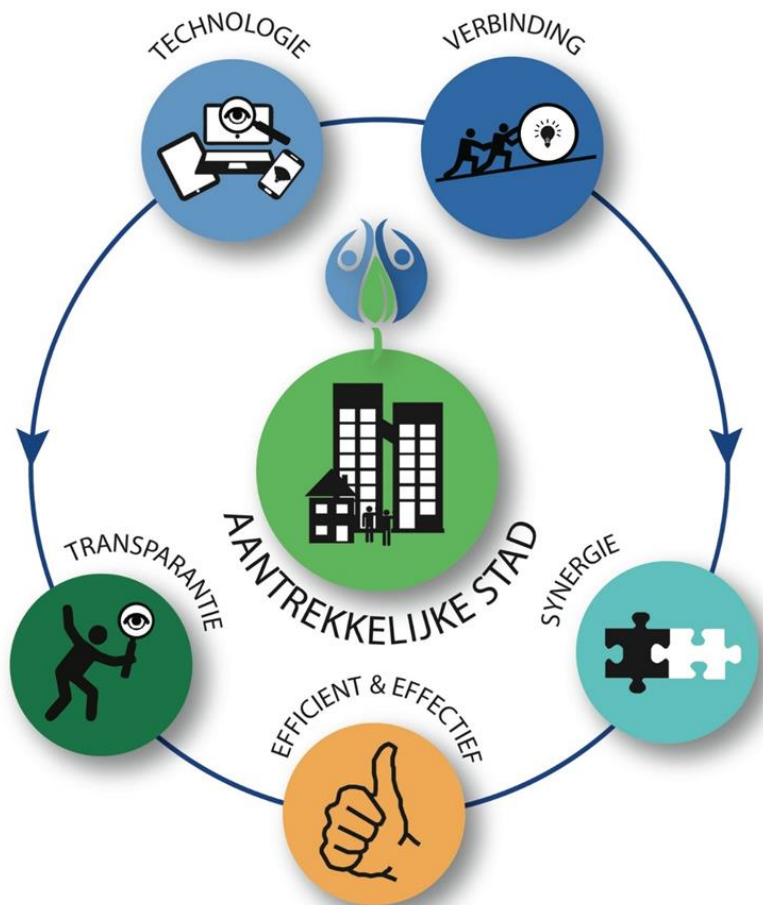
Het 'omrijden' en 'zoeken' van gemotoriseerd verkeer leidt tot extra onnodige autokilometers. Om onnodige autokilometers te voorkomen, investeert de gemeente in adequate informatie aan de weggebruiker, zowel digitaal als op straat. Hierbij wordt ook gezocht naar innovatieve oplossingen uit de markt. Een voorbeeld van een innovatie om zoekverkeer te verminderen, zou het openstellen van parkeerdata kunnen zijn.

#### **Voorkomen van mobiliteit**

In het kader van voorkomen van mobiliteit, speelt het thuiswinkelen en thuiswerken een belangrijke rol. Ten aanzien van werktijden en thuiswerken kan mobiliteitsmanagement een rol



vervullen. Ten aanzien van duurzaamheid wil de gemeente de markt faciliteren en uitnodigen om pilots in Dordrecht uit te voeren.



*Smart City Dordrecht*

## 5.2 Op weg naar een veilige stad

### Verkeersveiligheid

Ten aanzien van de verkeersveiligheid sluit Dordrecht aan bij de landelijke filosofie "Maak van nul een punt" (het streven naar 0 dodelijke ongevallen). Hiervoor blijft Dordrecht via de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid inzetten op de vijf E's: Engineering (voertuigtechnologie en infrastructuur), Education (onderwijs), Enforcement (handhaving), Empowerment (acties om te wijzen op de eigen verantwoordelijkheid) en Encouragement (aanmoedigen door bijvoorbeeld het toekennen van verkeersveiligheidslabels). Verkeersveiligheid is niet alleen een rol van de overheid, maar een verantwoordelijkheid van alle weggebruikers (zoals bijvoorbeeld ouders van kinderen op basisscholen). Daarnaast zet de gemeente in op het oplossen van verkeersveiligheidsknelpunten in de stad. Voor het verkeersveiligheidsbeleid wordt verwezen naar de Beleidsvisie verkeersveiligheid 2014-2020 (RPV Drechtsteden, 2013).

### Externe veiligheid

Ten aanzien van het goederenvervoer over het spoor blijft de gemeente inzetten op het verminderen van het vervoer van gevaarlijke stoffen door de stad.

De Betuweroute dient hiervoor zoveel mogelijk benut te worden. Daarnaast moet gezocht worden naar andere definitieve oplossing richting Brabant, zoals bijvoorbeeld een 'dedicated lane'

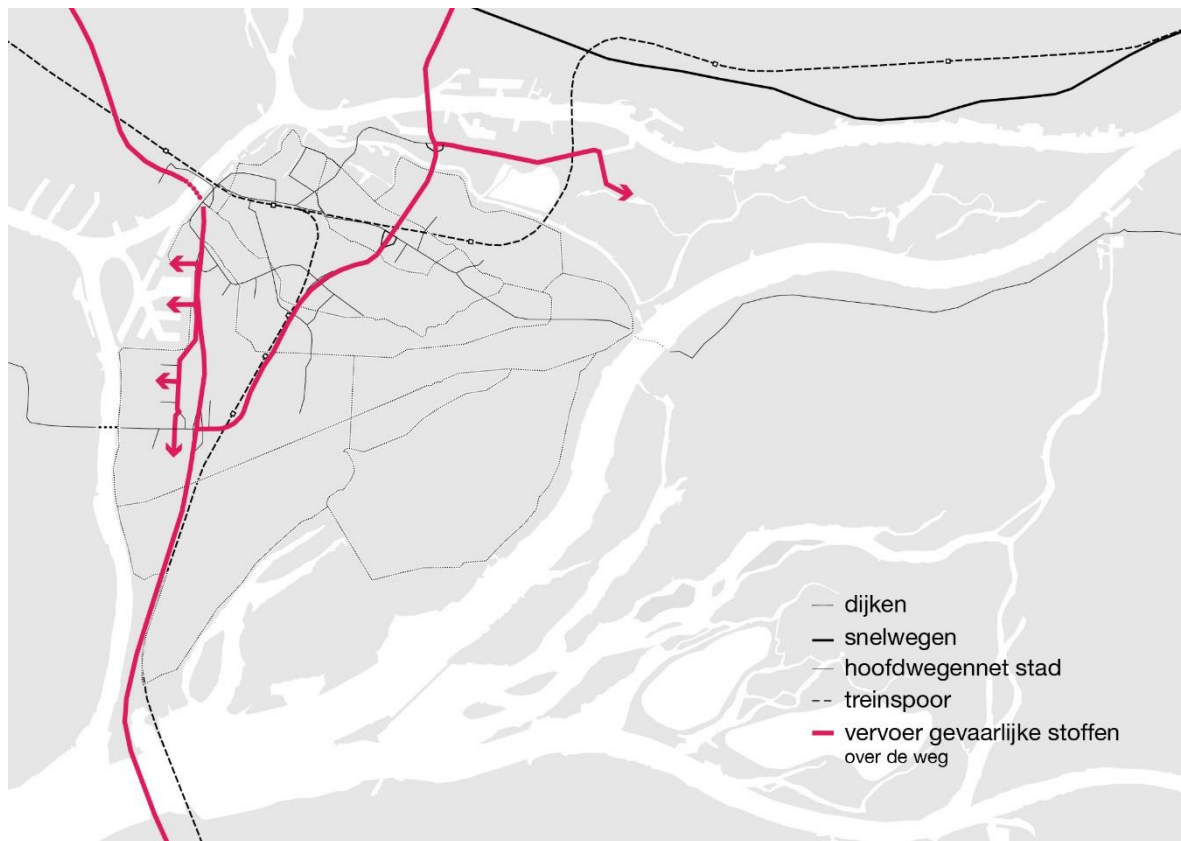
(goederenspoor) buiten het stedelijk gebied van de Drechtsteden of het meer vervoeren van (gevaarlijke)goederen over water.

Op gemeentelijke wegen is het vervoeren van gevaarlijke stoffen niet toegestaan, met uitzondering van:

- de route over de Baanhoekweg.
- de route over de Mijlweg in het gebied Westelijke Dordtse Oevers (WDO).

Deze routes sluiten aan op het Landelijk Basisnet. De route over de Baanhoekweg is ten aanzien van de ligging en aansluiting op het hoofdwegennet minder geschikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarom geeft de Structuurvisie 2040 van de gemeente Dordrecht voor dit gebied aan dat de uitbreiding van bedrijven met vervoer van gevaarlijke stoffen niet is toegestaan.

De aansluiting N3/Baanhoekweg is een aandachtspunt in het kader van de externe veiligheid als gevolg van de korte invoegstrook. Voor deze aansluiting zet de gemeente in op het verbeteren van de verkeersveiligheid ter plaatse door hierover in gesprek te gaan met de wegbeheerder Rijkswaterstaat.



*Routes vervoer van gevaarlijks stoffen*

### 5.3 Een Smart City (innovatie)

Smart City is één van de grote opgaven waar de gemeente zich voor inzet. Onder Smart City verstaat de gemeente Dordrecht 'een slimme toekomstbestendige stad, waar ruimte wordt geboden aan innovaties, informatie transparant gedeeld wordt (via bijvoorbeeld open data) en een sterke samenwerking met de samenleving voorop staat.' In het opgaveplan Smart City zijn mobiliteit en milieu benoemd als één van de thema's waarop wordt ingezet.

### **Inzetten op het digitaal ontsluiten van informatie**

Op het gebied van mobiliteit zien we dat innovaties aan zowel de voertuigen zelf als aan de weginfrastructuur snel gaan. Maar ook het digitaal ontsluiten van informatie wordt steeds belangrijker. De gemeente wil actief inzetten op het digitaal ontsluiten van informatie. Onderzocht zou bijvoorbeeld kunnen worden hoe op eenvoudige wijze, de automobilist geïnformeerd zou kunnen worden over overstapmogelijkheden op de waterbus, fiets, trein en het HOV. Een aandachtspunt bij het digitaal ontsluiten van informatie is hoe omgegaan moet worden met privacy-gevoelige data.

### **Adaptief inspelen op innovaties**

Op technologisch gebied zijn er ontwikkelingen gaande die invloed gaan hebben op het mobiliteitssysteem. Het is echter nog niet altijd voldoende bekend wat de gevolgen van deze ontwikkelingen zijn. Daarom zullen deze technologische ontwikkelingen nauwlettend in de gaten worden gehouden om hier tijdig op in te kunnen spelen.

Een voorbeeld van een dergelijke technologische ontwikkeling is de zelfsturende auto. Nederland is het eerste land ter wereld waar een zelfsturende auto op de openbare weg mag rijden. De regels worden aangepast zodat het grootschalig testen op de openbare weg met zelfrijdende auto's en vrachtwagens mogelijk wordt. Op dit moment is echter nog niet voldoende bekend hoe de zelfsturende auto het mobiliteitssysteem en de weginrichting gaat veranderen.

### **De openbare ruimte inzetten als proeftuin voor innovaties uit de markt**

Behalve een Smart City wil de gemeente een energieneutrale, leefbare, verkeersveilige en bereikbare stad zijn. Innovaties zijn een middel om een bijdrage te leveren aan deze ambities. De gemeente zet dan ook actief in op innovaties, door de markt te benaderen en de openbare ruimte als 'proefgebied' beschikbaar te stellen. Dordrecht wil voorop lopen met innovaties in het verkeer- en vervoersysteem.

### **Het faciliteren van deelsystemen uit de markt**

Autodelen heeft voordelen voor het milieu en ook voor de bezetting van parkeerplaatsen. Hoewel het deelauto-concept al jaren bestaat, neemt sinds enkele jaren het deelautogebruik in Nederland flink toe. In Dordrecht is het gebruik van de deelauto nog niet erg groot. Hier is sprake van een afnemende groei. Ondanks het huidige gebruik van deelautosystemen in Dordrecht, liggen hier toch mogelijk kansen om in de toekomst het gebruik van deelauto's of fietsen te stimuleren.

### **De parkeergarage van de toekomst**

Met de komst van de zelfrijdende auto, de elektrische auto, deelauto- en deelfietsconcepten en het realiseren van kwalitatief hoogwaardige overstapmogelijkheden van auto op OV en fiets, ligt er een uitdaging voor de parkeergarages van Dordrecht om hier in de toekomst op voorbereid te zijn. Hierbij kan de parkeergarage van de toekomst als laadstation voor de elektrische auto tevens een bijdrage leveren aan de problematiek van de opslag van duurzame energie. De parkeergarages zijn dan niet langer meer nodig om de bezoekersstroom op zaterdagen op te vangen, maar krijgen een grotere faciliterende rol voor meerdere gebruiksgroepen. Hoe de toekomst eruit gaat zien, is echter nog onbekend. Maar het is goed om bij komende investeringen deze innovaties nauwlettend te blijven volgen om hier tijdig op in te kunnen spelen.

### **Digitalisering en organisatie van parkeren**

De rol van de overheid is aan het veranderen. Met de komst van de digitalisering van het parkeren kan de parkeerder voortaan zelf zijn parkeervergunning, of beter gezegd parkeerrecht, regelen op het moment dat hem dit het beste uitkomt. Ook op het gebied van beheer en onderhoud in het kader van "bring your own device" met mobiel parkeren, alsmede op het gebied van

digitale handhaving met scantechnieken op basis van het kenteken, zijn er enorme veranderingen op het gebied van parkeren op komst. Om tot 100% digitale handhaving te komen zal de gemeente Dordrecht ook de stap gaan maken om het kentekenparkeren in te voeren en in relatie tot de toename van het gebruik van mobiel parkeren het aantal fysieke automaten op straat verminderen. De gemeente beweegt ten aanzien van de digitalisering actief mee met de markt en past waar mogelijk maatregelen toe in Dordrecht.

#### **5.4 Toegankelijk voor iedereen**

De stad wil voor iedereen toegankelijk zijn. Dit betekent dat zij ook toegankelijk wil zijn voor mensen met een beperking. Deze inzet is gericht op het bieden van vervoer op maat (Drecht-hopper). Dit wordt georganiseerd samen met de Drechtsteden. Maar ook de toegankelijkheid van het reguliere openbaar vervoer is belangrijk. Denk hierbij aan toegankelijke bushaltes, het busmaterieel (lage instap e.d.) en goede fietsparkeervoorzieningen (first en lastmile). Hierbij gaat het om ondersteuning gericht op de beperking.

## **6 Realisatie met de stad**

Om de bestaande infrastructuur maximaal te benutten, moet zij op verschillende onderdelen worden versterkt. Dit houdt in dat in bestaande onderdelen moet worden geïnvesteerd, om het systeem als geheel beter te gaan benutten.

De realisatiestrategie om de stad en haar infrastructuur beter te kunnen benutten, wordt samen met de stad en haar stakeholders opgesteld.

De adaptieve realisatiestrategie is een werkwijze. In Dordrecht zijn er verschillende bereikbaarheidsvraagstukken. Voor alle grotere vraagstukken zet de gemeente in op het willen begrijpen van het vraagstuk en het willen kennen van de oplossing. Wanneer er zich een kans of momentum voordoet wil het bestuur kunnen schakelen om probleem, middelen en besluitvorming bij elkaar te brengen. Dit betekent dat wordt ingezet op:

- het begrijpen van de mobiliteitsvraagstukken en problemen (inhoud);
- overzicht van de oplossingsrichtingen (inhoud),
- onderhoud van netwerken met stakeholders (lobby),
- het organiseren van besluitvorming wanneer er een kans (of momentum) ontstaat om middelen aan besluitvorming en inhoud te koppelen (proces).

Verschillende vraagstukken en problemen hebben verschillende schaalniveaus. Het voorstel is om per vraagstuk, kans of probleem deze samen uit te werken. Bij bovenregionale dossiers wordt hier nauw samengewerkt met de regio. In diverse dossiers wordt dit zelfs al volledig regionaal georganiseerd. In andere dossiers gaat het om een intensieve vorm van samenwerking. In weer andere dossiers wordt nauw met de wijk samengewerkt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen beperkte (informerende) en intensieve (coproductie) participatie. Voor ieder vraagstuk of project wordt hier maatwerk georganiseerd.

Het versterken van de bestaande infrastructuur kan voortkomen uit verschillende financieringsafspraken. Er wordt altijd gezocht naar kansen om naast het versterken van infrastructuur meer belangen te dienen. Dit kunnen wensen zijn uit de wijk, maar ook afspraken met andere overheden. Het gaat hier niet alleen om nieuwe infrastructuur maar ook om het onderhoud, beheer van de dagelijkse kwaliteit.

## Geraadpleegde bronnen

- 1 Gemeente Dordrecht, Fietsnota "Dordt fietst verder!", Fietsvisie Dordrecht: Een nieuwe impuls voor de fiets, 16 december 2013.
- 2 Gemeente Dordrecht, Stedelijke Ecologische Structuur Dordrecht; Beleidsplan 2008-2013, Dordrecht oktober 2008.
- 3 Gemeente Dordrecht, Ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2040, 29 mei 2013.
- 4 Gemeente Dordrecht, Verkeersstructuurplan Centrum 2013-2023; Binnenstad en 19e-eeuwse Schil, B&W 16 juli 2013
- 5 Goudappel Coffeng, Actualisatie Parkeerbehoefte onderzoek Dordrecht van 2016 naar 2030, 22 december 2016
- 6 Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Beleidsimpuls Verkeersveiligheid; Aanvulling op Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020, juni 2012
- 7 Ministerie van Infrastructuur en milieu, brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer betreffende 'fietsparkeren bij stations', 24 oktober 2012
- 8 Ministerie van Infrastructuur en milieu, Kennisinstituut voor mobiliteit, Mobiliteitsbeeld 2016, oktober 2016
- 9 Ministerie van Infrastructuur en milieu, Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte; Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig, maart 2012
- 10 Onderzoekscentrum Drechtsteden, Dordtenaren over mobiliteit, Uitkomsten Omnibusonderzoek 2016.
- 11 Regio Drechtsteden, Op één kompas varen; Aankoersen op een bereikbare en leefbare regio 2012-2022, Regionaal Mobiliteitsplan 2012-2022, 2012
- 12 RPV Drechtsteden, Beleidsvisie verkeersveiligheid 2014-2020, 12 september 2013
- 13 TLC Group Travel & Leisure Consultancy, Investeren in Ruimte b.v. stedelijk en regionaal management, Aanpak Investeringsprogramma Waterdriehoek Zuid-Holland, maart 2013