

Bijlage 1 Overzicht verwerking uitgangspunten en moties in Mobiliteitsplan 2040

Uitgangspunt	Status	Wijze van verwerking
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.		Hoofdlouproutes zijn aangewezen; Inzet verminderen barrières voor lopen en fietsen; Wijkuitwerkingen
2) We kiezen zoveel mogelijk voor doorgaande fietsroutes, met ongelijkvloerse kruisingen .		Fietsnetwerk; Aanpak kruisingen Laan der VN
3) We verbeteren (verbreden) loop- en fietsroutes waar dat kan, dit kan ten koste gaan van de ruimte voor de auto op sommige plekken.		Netwerken lopen en fiets; Knip Krispijntunnel; 30 km/u; Verbeteren looproutes centrum; Aanpak VOP's; Impuls voetganger wijkharten; Wijkuitwerkingen
4) We verbeteren de doorstroming van het Openbaar Vervoer door de aanleg van (vrije) bus infrastructuur.		Inzet op behoud van dienstregeling. Inzet is versnellen waar mogelijk: onderzoek uitvoerbaarheid in uitvoeringsprogramma. Extra businfra nu geen onderdeel in plan.
5) We creëren buurthubs .		Pilot buurthubs
6) We zetten structurele gedragscampagnes in om inwoners en werknemers te stimuleren zich duurzamer te verplaatsen.		Stimuleringscampagne Uitvoeringsprogramma fiets; Werkgeversaanpakken; Werkzaamheden en openingen aangrijpen.
7) We maken Openbaar Vervoer en deelmobiliteit voldoende beschikbaar en ook goed betaalbaar voor mensen met een kleine beurs.		Buurthubs; Onderzoek uitbreiding OV voor minima (bredere doelgroep ruimere vergoeding toevoegen deelmobiliteit)

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.		Knip Zuidendijk; Knip Krispijntunnel; Stadsrandhubs; 30 km/u; Uitbreiding autoluw gebied
9) Basisvoorzieningen (arts, school, winkel, ontmoetingsplekken, park, sportveld) moeten in alle wijken - bestaand en nieuw - op loop- en fietsafstand aanwezig zijn om onnodige autoverplaatsingen te voorkomen		Nabijheidsprincipe; Netwerken; Mobiliteitsplan gaat niet over ruimtelijke ontwikkeling (omgevingsvisie 2.0)
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.		Netwerk auto; Knip Krispijntunnel; Knip Zuidendijk; 30 km/u in woonwijken
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.		Netwerk auto; Inzet op doorstroming op inprikkers auto; Groene golven nu geen onderdeel van plan.
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 sterfhuiscconstructie. De vergunninghouders van de tweede parkeervergunning op straat in de binnenstad, parkeren dan hun auto in de parkeergarages. Daarna volgt de rest van de 2 ^e parkeervergunningen van de schil. We monitoren of de afname van bewonersparkeerplekken op straat <u>gelijke tred houdt met de toename van nieuwe</u>		Stadsrandhubs; Afbouwconstructie 2e vergunning; Overloop naar FC Dordrecht/Leerpark bij pieken; Schuifpuzzel parkeren;

bewonersparkeerplekken op alternatieve locaties zoals parkeergarages en met de ruimte die ontstaat door de geleidelijke afname van tweede parkeervergunningen via de sterfhuisconstructie. 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.	●	Invoeren prijsdifferentiatie
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).	●	Stadsrandhubs

Motie	Status	Wijze van verwerking
Eenrichtingsverkeer (M6)		
Hoe, waar en in welke mate het instellen van eenrichtingsverkeer op hoofdroutes kan bijdragen aan de doelstellingen en uitgangspunten m.b.t. de doorstroming voor voetgangers, fietsers, OV en automobilisten o het creëren van de gewenste ruimte voor veilige, vrijliggende loop- en fietsroutes alsmede ruimte voor groen en parkeren. Bij bovenstaand onderzoek de verkeerscirculatie op stadsniveau in ogenschouw te nemen en te beoordelen	●	Geen eenrichtingsoplossingen op stadsniveau; Wel potentie op wijkniveau (Onderzoek verkeerscirculatie Het Reeland en Land van Valk) - wijkuitwerking

Bakfiets (M8)		
Te onderzoeken waar meer stallingruimte voor bakfietsen kan worden gerealiseerd, en de uitkomsten van dit onderzoek mee te nemen in het Mobiliteitsplan 2040;		Onderzoek toevoegen fietsparkeervoorzieningen A-gebied
Hierbij ook stallingplaatsen voor deelbakfietsen mee te nemen;		Buurthubs