

Dordrecht, 2 juni 2024

Aangaande het Mobiliteitsplan 2040

Geacht College van de Gemeente Dordrecht,

De onderstaande vragen worden door de Buurtvereniging de Prinsenpoort aan het college voorgelegd om bij te dragen aan het Mobiliteitsplan 2040 Gemeente Dordrecht.

Vragen, in willekeurige volgorde, samengesteld door de leden van de Buurtvereniging de Prinsenpoort (KVK 24460369).

Vraag 1: Hoe weegt de gemeente de belangen/behoefte van inwoners, bezoekers en werknemers af, ook in relatie tot de verdergaande specifiekere segmentatie van deze doelgroepen?

Context: Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid is er voor de inwoners, maar kijkt de gemeente Dordrecht ook naar andere doelgroepen, zoals bezoekers en werknemers. Het belang van de inwoners zou primair centraal moeten staan en daarmee zwaarder moeten wegen dan de belangen van de andere doelgroepen.

Vraag 2: Waarom richt het beleid zich niet om stapsgewijs eerst alle bezoekers en werknemers standaard aan de randen van de binnenstad, vallende in het A-gebied, te parkeren?

Context: Uit niets blijkt waardoor de parkeerdruk daadwerkelijk ontstaat in de binnenstad (in het A-gebied). Wat als de bezoekers en/of werknemers deze druk anno 2024 veroorzaken?

Vraag 3: Wat zou het tekort aan parkeergelegenheid nog zijn als alleen de inwoners (ieder huishouden) in de binnenstad, het A-gebied, het huidige aantal auto's blijft parkeren nabij de woning?

Context: Uit niets blijkt waardoor de parkeerdruk daadwerkelijk ontstaat in de binnenstad (in het A-gebied). Wat als de parkeerdruk afneemt als bezoekers en werknemers aan de randen van de binnenstad parkeren? Is dan een stand-still beginsel of overgangperiode denkbaar voor verdere ontwikkeling.

Vraag 4: Is de gemeente Dordrecht bereid om de verkeersonveilige situatie aan te pakken door specifieke en concrete fysieke "snelheidsremmende" maatregelen, evenals "gedragmaatregelen" te nemen.

Context: De verkeersonveilige situaties in de binnenstad (in het A-gebied), zoals de casus Prinsenstraat, lossen niet op met minder voertuigen (pagina 72 Mobiliteitsplan). Het probleem zijn voertuigen die met een te hoge snelheid verplaatsen vanuit en naar de binnenstad. Voorgaande in combinatie met te smalle stoepen (voetgangers passeren elkaar door op de rijweg te lopen) en het ontbreken van oversteekplaatsen. De buurtvereniging Prinsenpoort wijst op het aangeboden verbeterplan waarin circa 25 (optionele) maatregelen zijn genoemd voor "een veilige, groene en leefbare weg naar binnenstad" (versie 2023).

Vraag 5: Waarom neemt de gemeente Dordrecht de indicator "verkeerstrillingen (niet zijnde geluid)" mee voor verbeteren van de leefomgeving in de binnenstad?

Context: Minder voertuigen betekent vooral minder uitstoot en minder verkeerslawaaï (en niet per se het oplossen van verkeersonveilige situatie). In de binnenstad, A-gebied, is anno 2024 sprake van de situatie dat nog steeds te zware voertuigen hinder door trillingen tot aan zelfs trillingschade veroorzaken aan de monumentale panden. Een dergelijke indicator is belangrijk.

Vraag 6: Is de gemeente Dordrecht bereid om na het verlagen van de maximale rijsnelheid naar 30 km/uur toezicht/handhaving eventueel in combinatie met snelheidsmetingen (flitspalen) op de korte termijn in te zetten?

Context: Uit de praktijk blijkt dat nu al dat de wegen waar 30 km/uur mag worden gereden, een wassen neus is, zekers als deze niet hiertoe is ingericht. Een specifieke situatie doet zich al jarenlang voor in de bijvoorbeeld de Prinsenstraat. Dagelijks wordt in deze straat vele malen harder gereden door voertuigen wat ook in 2023 bleek uit twee metingen (beide 24 uur per dag over 7 dagen). Dit geldt ook structureel voor het zware verkeer (waar zelfs een adviessnelheid van 15 km/uur) geldt. Gemeente Amsterdam erkent het probleem van notoire snelheidsovertreders in de praktijk, welke afwijkt van de theorie of iedere modelbenadering, en gaat de snelheidsovertreders via boetes aanpakken. Deze situatie ontstond zelfs na het treffen van allerlei andere maatregelen (bebording, belijning, bredere stoepen, et cetera).

Vraag 6: Hoe wordt een huidige inwoner niet onnodig (financieel) belast als de 2e parkeervergunning niet meer wordt verleend?

Context: Ondanks de huidige kosten voor een tweede parkeervergunning fors zijn, is een inwoner toch bereid om deze aan te schaffen. Redenen kunnen zijn het werk (locatie moeilijk of niet met OV bereikbaar), de gezinssituatie (schoolgaande minderjarige kinderen), lichamelijke beperkingen, et cetera.

Vraag 7:

Wat is de verhouding tussen de uitruil van parkeerplaatsen naar “groen, verblijven en/of fietsparkeren”?

Context: Het idee van de gemeente Dordrecht is om de parkeerplaatsen in te ruilen voor “een betere leefomgeving”. Betekent dat iedere “ingeruilde parkeerplek” altijd bestemd is voor “groen, verblijven en/of fietsplekken”?

Vraag 8:

Waar in de binnenstad (vallende onder het A-gebied) bevinden zich de “potentiële” parkeerplaatsen om in te ruilen voor “groen, verblijven en/of fietsparkeren”?

Context: Het mobiliteitsplan straalt uit dat in de binnenstad, het A-gebied, een parkeerdruk is door het in gang zetten van “de sterfhuisconstructie” qua parkeervergunningen. Dit insinueert dat de gemeente al weer waar het gaat knellen en daarmee impliciet ruimte ziet ontstaan voor “groen, verblijven en/of fietsparkeren”.

Vraag 9:

Er is grote zorg over een eventuele calamiteiten route als er iets opzet spoor gebeurt. De beoogde knip in de spuiboulevard zal in ieder geval (ook als die knip met cameratoezicht wordt gerealiseerd) een versmalling tot gevolg hebben en als om de een of andere reden de achterhakkers als uitval iet mogelijk zou zijn, welke opties zijn er dan om nog weg te kunnen komen?

Vraag 10:

P68 mobiliteitsplan

Voorzien wordt afname van verkeer rondom Prinsenstraat bij genomen maatregelen, waar is deze prognose op gebaseerd bij toename woningbouw binnen Kalkhaven?

P 69 mobiliteitsplan

Ook met maatregelen blijft het kruispunt Spuiboulevard -Prinsenstraat een aandachtspunt, in 2030. Wat zegt dit over de beoogde aantallen verkeer in Prinsenstraat zelf? Wat zijn de consequenties. Meer verkeer betekent een toename van de onleefbaarheid in deze straat.

Vraag 11:

Monumentenzorg: Ten aanzien van de trillingen en schade aan monumentale panden in en rondom de Prinsenstraat wordt niets gesteld. Een advies van Monumentenzorg ontbreekt en is op zijn plaats gezien schade aan monumentale panden door onvoldoende zorg ten aanzien van beperken van trillingen van verkeer.

Vraag 12:

Luchtkwaliteit P 81 mobiliteitsplan

Dordrecht is partij bij het convenant schone lucht, maar relevante metingen op kwetsbare punten blijven achterwege. Niet kan uitgesloten worden dat op kwetsbare punten, zoals de smalle Prinsenstraat onaanvaardbare overschrijding van luchtkwaliteit plaats vinden en plaats zullen blijven plaatsvinden in deze planvorming, omdat daar onvoldoende zorg aan wordt besteed middels daadwerkelijke metingen en prognoses die op die metingen gebaseerd zouden zijn. De gemeente heeft de zorgplicht voor haar bewoners, ook ten aanzien van voorzienbare overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormen. In dit geval kan niet volstaan worden met een zogenaamd gemiddelde gemeten op basis van schattingen.

Dit zijn de vragen die bij de Prinsenpoort leven t.a.v. het Mobiliteitsplan 2040.

Namens de leden van de Prinsenpoort

[Redacted]

Voorzitter

[Redacted]

Noot

**In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt
op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:**

- Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
- Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)
- Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (telefoonnummer)
- Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (e-mail)