



MOBILITEITSPLAN DORDRECHT 2040

Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Dordrecht
Mobiliteitsplan Dordrecht

Kenmerk
Datum publicatie

014879.20240522.R1.08
22 mei 2024

Projectleider Goudappel
Projectteam Goudappel

Frank de Winter
Merel Slangewal & Rianne Roeleveld

Projectteam opdrachtgever

Karen van den Ouweland-Smeekens, Peter Vissers, Robert Kraak

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 22-5-24

Inhoudsopgave

Samenvatting	7	4. Bereikbaar	39
1. Inleiding	15	4.1 Ruimte voor de voetganger	39
1.1 Waarom een nieuw mobiliteitsplan?	15	4.2 Dordrecht als fietsvriendelijke stad	42
1.2 Samen met de stad	16	4.3 Stimuleren van (hoogwaardig) openbaar vervoer	46
1.3 In lijn met wat we al doen	16	4.4 Hubs als belangrijke schakel in de ketenreis	52
1.4 Afgestemd met de regio	16	4.5 Deelmobiliteit als aanvulling	54
1.5 Leeswijzer	17	4.6 Goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer	55
2. Dordrecht in beeld	19	4.7 Logistiek vervoer	62
2.1 Van vroeger tot nu	19	4.8 Prognose verkeersontwikkeling 2040	64
2.2 Opgaven	21	4.9 Samenvattend: de groei ombuigen	66
2.3 Trends en ontwikkelingen	24	5. Aantrekkelijk en verkeersveilig	71
2.4 Doelen	26	5.1 Verkeersveilige stad voor iedereen	71
3. Een nieuwe kijk op mobiliteit	29	5.2 Meer ruimte voor groen en verblijven	73
3.1 Een bredere blik	29	6. Gezond en klimaatneutraal	80
3.2 Aansluiten op de verschillen in de stad	32	6.1 Naar een gezond en klimaatneutraal Dordrecht	80
		6.2 Werk maken van schone lucht	81
		6.3 Verminderen van geluid- en luchtmissies	81
		6.4 Stimuleren van gezond verplaatsingsgedrag	82
		6.5 Werken aan een klimaatadaptieve stad	83

7. Uitvoeringsstrategie 85

7.1	Maatregelclusters verdeeld over 4 termijnen	85
7.2	Cluster 'Lopen, fietsen en openbaar vervoer op orde'	85
7.3	Cluster 'Verbeteren leefbaarheid in wijken'	86
7.4	Cluster 'Ruimte maken voor aantrekkelijke binnenstad'	86
7.5	Cluster 'Regionale bereikbaarheid op orde'	88
7.6	Cluster 'Meer dan alleen de basis op orde'	88
7.7	Cluster 'Gezond gedrag'	88
7.8	Cluster 'Organisatie'	89

8. Monitoring- & Evaluatieplan 98

8.1	Achtergrond en uitgangspunten	98
8.2	Indicatoren	100
8.3	Uitvoering	113
8.4	Bewonersenquête	113

9. Financieringsstrategie 116

Bijlage 1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk 118



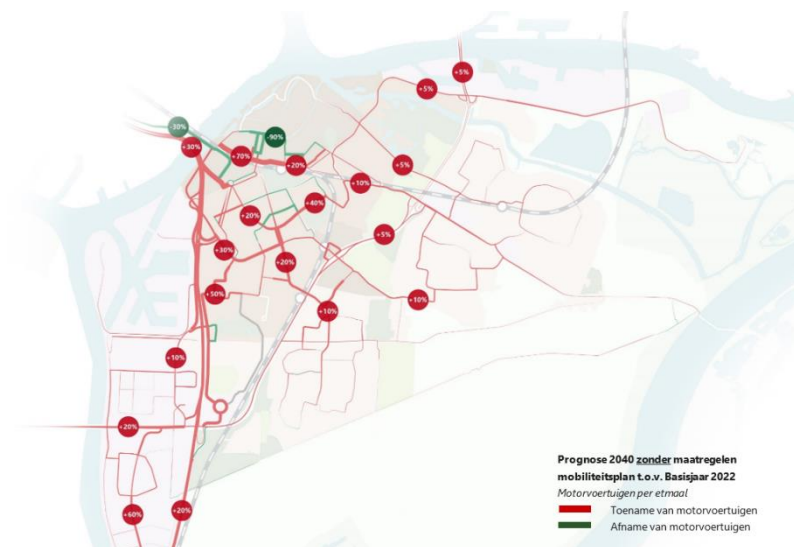
SAMENVATTING

Onze stad

Dordrecht biedt een unieke mix van historische charme en moderne voorzieningen. Dankzij sterke OV-verbindingen, de ligging aan de N3 en A16 is de stad gemakkelijk te bereiken. Het bruisende stadshart, een breed scala aan culturele attracties en het Gezondheidspark vormen belangrijke trekpleisters in de regio. De nabijheid van de Biesbosch en de economische activiteit op de Dordtse Oever, de Staart en Amstelwijck Businesspark en Leerpark als campusomgeving dragen bij aan diversiteit en werkgelegenheid. Met haar veelzijdige aanbod en gunstige ligging is Dordrecht een aantrekkelijke bestemming om te ondernemen, wonen, werken en te bezoeken.

Dordrecht groeit

Dordrecht streeft naar groei in inwoners en werkgelegenheid. Én onze stad moet een aantrekkelijke omgeving blijven om te bezoeken en te verblijven. Groei brengt ook uitdagingen met zich mee. Zonder verandering zal de geplande groei leiden tot een toename van ca. 45.000 dagelijkse autoritten van, naar en binnen Dordrecht. Het huidige netwerk kan deze groei niet faciliteren. Deze toename leidt op sommige plekken tot lange wachttijden bij kruispunten en meer benodigde ruimte voor (geparkeerd) verkeer in de al beperkte beschikbare openbare ruimte. Het verkeerssysteem kan vast gaan lopen. In 2040 kan dit beeld op onze wegen ontstaan:



Daarnaast vermindert verdichting de ruimte voor groen, wat de stad vatbaarder maakt voor hittestress en wateroverlast. Dordrecht staat ook voor een opgave om klimaatneutraal te zijn en sociale uitdagingen en het thema inclusiviteit vragen aandacht om de stad voor iedereen aantrekkelijk en veilig te houden.

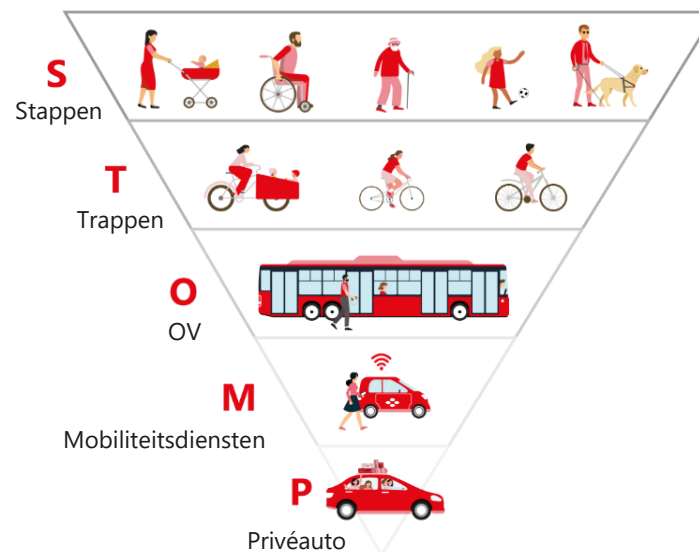
Mobiliteitsplan Dordrecht geeft concrete uitwerking aan eerdere besluiten

Met de eerder vastgestelde uitgangspunten¹ geeft de gemeente een nieuwe richting aan het mobiliteitsbeleid. Met dit mobiliteitsplan zetten we de volgende stap wat betreft de uitwerking van de uitgangspunten naar ambities op netwerkniveau. De voorstellen in dit mobiliteitsplan zorgen ervoor dat naast de auto, het kwaliteitsniveau van de fiets-, wandel- en OV-netwerken wordt versterkt.

In lijn met de ambitie uit het Politiek Akkoord 2022-2026 leidt dit plan in 2040 tot 13.500 minder autoritten en 73.000 minder autokilometers per dag ten opzichte van als we niets doen. Dit is bijna tweemaal de wereld rond. We maken ruimte voor fietsen, wandelen en OV en *brenge[n] het autoverkeer terug op plekken waar dat noodzakelijk en wenselijk is*. Vooral korte ritten zullen vaker te voet, met de fiets of het openbaar vervoer gemaakt worden. *Langzaam verkeer ofwel actieve mobiliteit krijgt (voetgangers en fietsers), waar mogelijk, voorrang op de auto door het toepassen van het ontwerpprincipe STOMP*. Dit resulteert niet alleen in een gezondere en aantrekkelijkere stad, maar ook tot meer ruimte op de hoofdwegen, zoals de Laan der Verenigde Naties, Baanhoekweg en Merwedestraat, voor ritten waarvoor de auto noodzakelijk is. *Het autoverkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld en krijgt prioriteit op de hoofdverkeersaders, dit bevordert de doorstroming*. Zo wordt de bereikbaarheid van de stad verbeterd en tegelijkertijd doorgaand verkeer over bijvoorbeeld de Stevensweg, Brouwersdijk en Toulonselaan, voorkomen. Hierdoor verbetert de leefbaarheid voor nieuwe en bestaande inwoners in woonwijken en blijven deze samen met industrie- en bedrijventerreinen langs de oevers van de stad en de A16, het Gezondheidspark & Leerpark, de randen van de historische binnenstad en de regio ook in de toekomst ook goed bereikbaar per auto.

Dit leidt tot een perspectief voor een aantrekkelijk, bereikbaar en gezond Dordrecht waarbij wandelen, fietsen en het openbaar vervoer de belangrijkste vervoerswijzen binnen de stad worden. Zo ontstaat er ook ruimte voor de auto om door te rijden voor de verplaatsingen waarvoor lopen, fiets en OV geen alternatief is. *Met slimmer organiseren van autoparkeren ontstaat er ruimte in de stad; met sterker sturend parkeerbeleid zetten we in op efficiënter ruimte gebruik*. We sturen per doelgroep op parkeren op de juiste plek in Dordrecht. Op die manier kan uiteindelijk de

groeiambitie van Dordrecht worden gerealiseerd en tegelijkertijd ruimte worden besteed aan de kwaliteit van de openbare ruimte, vergroening en ontmoeten.



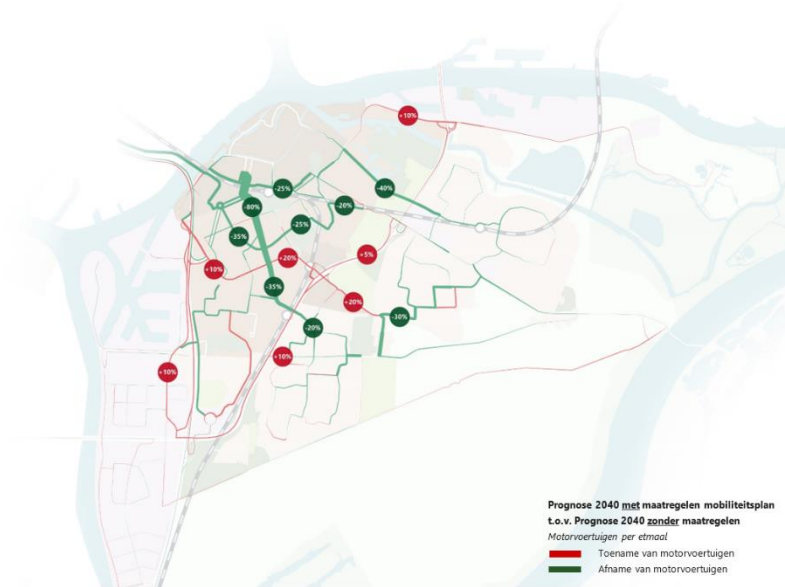
¹ 14 Uitgangspunten Mobiliteitsplan 2040 vastgesteld 7 november 2023.
Zie vier hoofdpijlers schuingedrukt/blauw in de samenvatting opgenomen.

Betere balans tussen verschillende vervoerswijzen en de auto kan blijven rijden.

In dit mobiliteitsplan stellen we de volgende maatregelen voor om de druk op de weg te verlichten:

- Het ontwerp principe STOMP passen we toe op de bestaande wegen bij onderhoud van de weg en riolering en bij gebiedsontwikkelingen als basisprincipe.
- We gaan uit van 30 km/u op wegen in wijken. Dit vraagt om een uitwerking per wijk want dit is maatwerk. De nadere uitwerking van 30km in de wijk in de wijkplannen komt als geheel in 2025 naar de raad.
- We realiseren het fietsnetwerk conform het mobiliteitsplan. De uitvoering van de fietsverbindingen nemen we mee in het onderhoud. In de gebiedsontwikkelingen wordt dit fietsnetwerk als uitgangspunt gebruikt. Uitvoering op straat zal plaatsvinden in de periode 2024-2030. Zoals beloofd zal voor de uitvoering van de fietsverbindingen de raad worden geïnformeerd over de definitieve ontwerpen hiervan in een raadsinformatiebrief.
- Station Leerpark realiseren we met een sprinterverbinding van/naar Rotterdam. Dit is al gestart in de MIRT verkenning Oude Lijn en het station wordt gerealiseerd rond 2030-2032.
- We breiden parkeerregulering uit in delen van het B- en C-gebied met passende tarifiering en bouwen parkeergarages in de binnenstad en bij gebiedsontwikkelingen zodat we minder op straat hoeven te parkeren. Aparte raadsvoorstellen komen richting de raad in 2025 en 2026.
- Als we een eind op weg zijn in onze groei, rond 2030, dan zien we dat een knip voor autoverkeer in de Krispijntunnel veel goeds doet voor de auto doorstroming. Aanpassing van de Krispijntunnel is onderdeel van MIRT Oude Lijn. Hierover kan de raad in 2030 een besluit nemen.
- Een knip voor het autoverkeer op de Zuidendijk (tussen Stevensweg en Schenkeldijk) kan sluipverkeer voorkomen en de bereikbaarheid per fiets naar sportpark verbeteren. Het voorstel aan de raad om dit te realiseren komt in 2028.

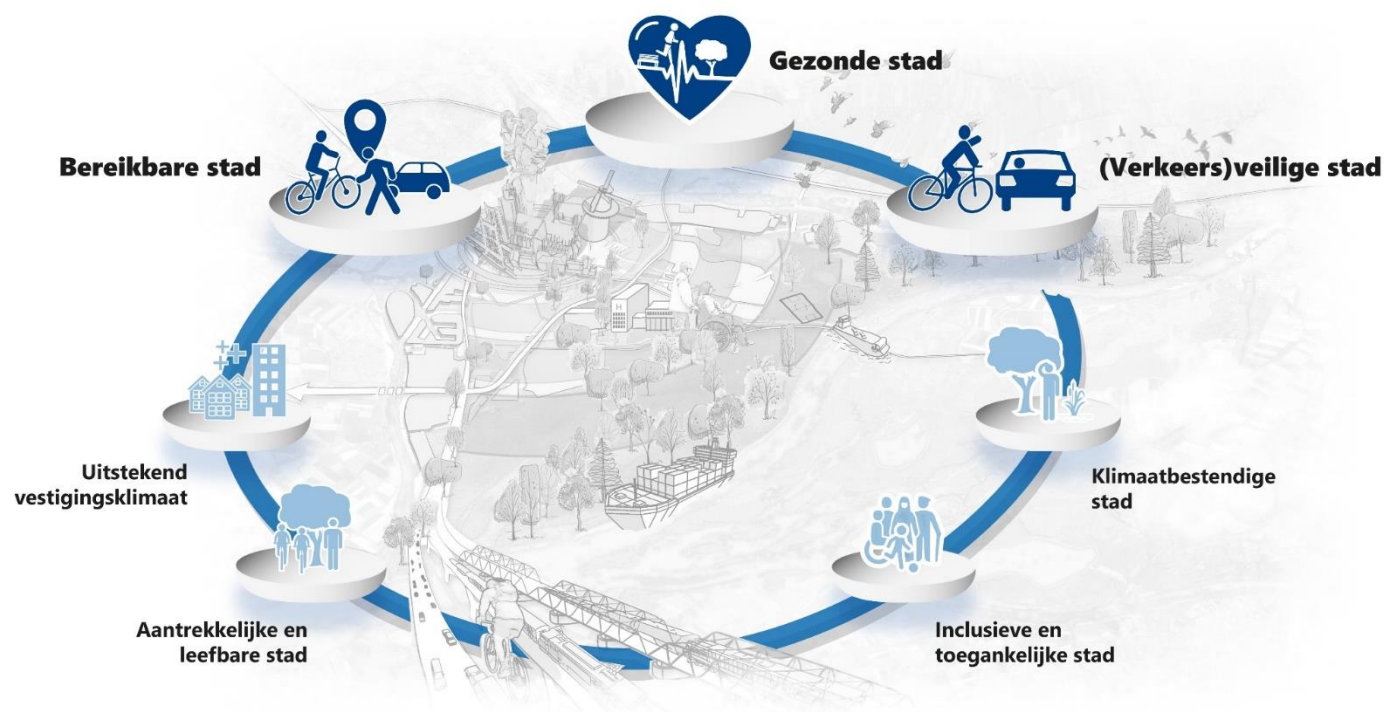
Als we deze maatregelen nemen en dan opnieuw berekenen hoe de druk op de weg er uit zal zien, zien we de volgende verschuivingen ontstaan:



Het merendeel van onze uitdagingen zijn met de genoemde maatregelen verbeterd. De auto kan op de meeste plekken doorrijden terwijl onze stad gegroeid is. De Laan der VN heeft het dan nog steeds zwaar. De Laan der VN is een belangrijke autoweg voor onze stad, die monitoren we de komende jaren goed. Als de Laan der VN een te groot probleem dreigt te worden - de druk op de kruispunten wordt te groot - bespreken we dat tijdens het structurele monitor gesprek. Ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers en OV, bijvoorbeeld middels fietsbruggen, zijn dan de beste oplossingen. Om niet achter de feiten aan te lopen is het daarom noodzakelijk om tijdig de technische haalbaarheid hiervan te onderzoeken. Mogelijk zijn dergelijke ingrijpende maatregelen op termijn niet nodig als blijkt dat er meer gefietst wordt en de auto juist minder gebruik wordt dan nu aangenomen.

Werken vanuit een monitor

Het eindresultaat van dit mobiliteitsplan is een uitvoeringsstrategie inclusief monitorings- en evaluatieplan. Op die manier houden we grip op de uitvoering en de effecten van de maatregelen en de mate waarin de gestelde doelstellingen behaald worden. Dit biedt gelegenheid om tussentijds bij te sturen wanneer nodig. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de recente toezegging van het college om de uitvoering van het mobiliteitsplan integraal te monitoren aan de hand van duidelijke indicatoren, dat het college heeft gedaan in antwoord op de aanbevelingen uit het recente rapport van de Rekenkamercommissie (Rekenkamercommissie Dordrecht (2023) 'Richting geven aan bereikbaarheid').



Hoe werkt het mobiliteitsplan door per gebied

Dordrecht is divers en onze mobiliteitsaanpak is daarop afgestemd. We streven naar behoud van keuzevrijheid in mobiliteit, maar willen ook duurzamere opties stimuleren binnen Dordrecht maar ook van- en naar de regio.

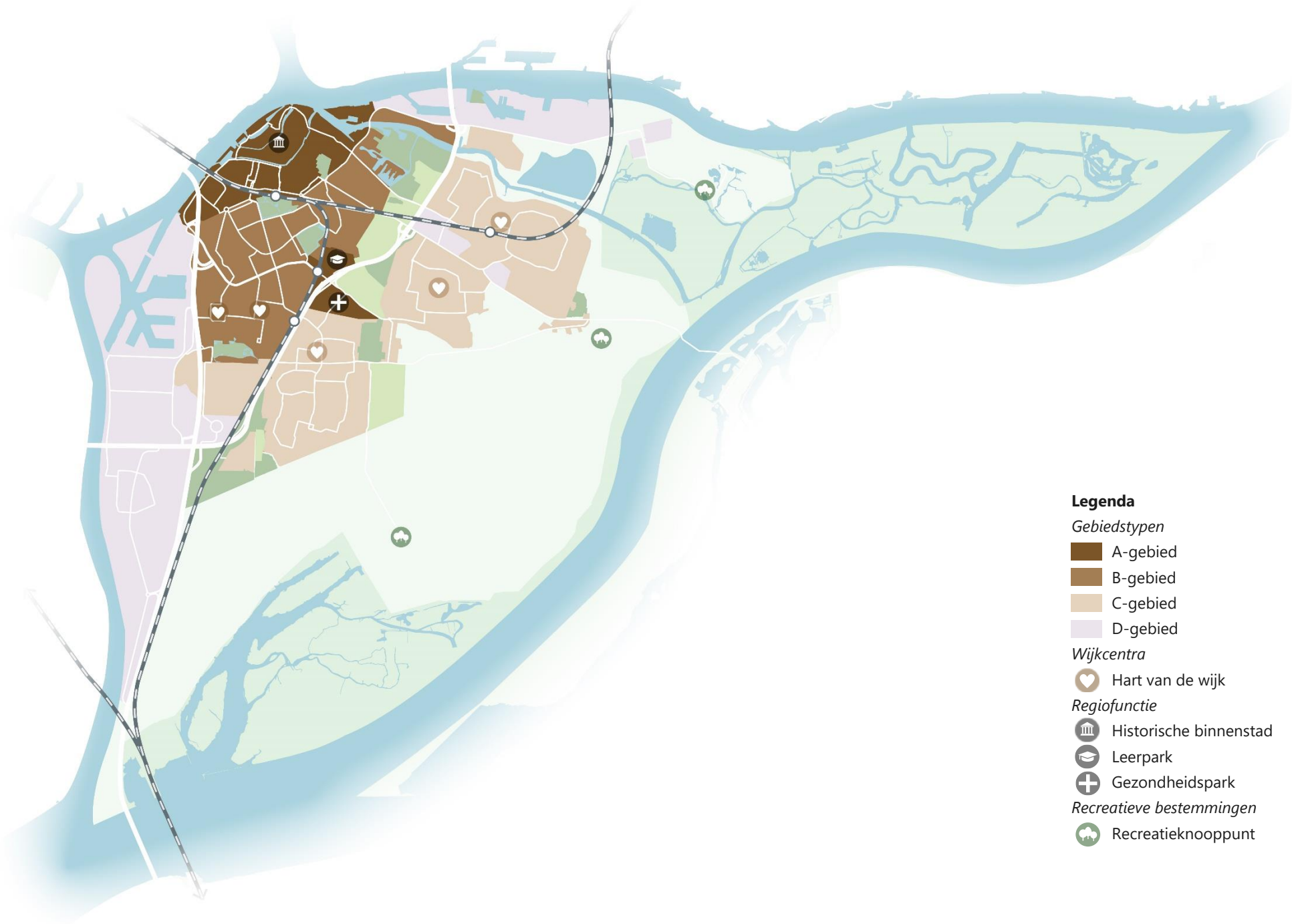
De **historische binnenstad** en 19^e -eeuwse schil kenmerken zich door hoge ruimtelijke dichtheden met weinig openbare ruimte per gebruiker. Gevels zijn dicht op de straat gesitueerd waardoor verkeer overlast veroorzaakt in de vorm van geluid en trillingen. Daarom staat in deze omgeving, net zoals toen deze wijken ontstonden, de voetganger centraal. Naast wandelen spelen ook de fiets en het openbaar vervoer een belangrijke rol. Aanvullend daarop kunnen kleine voertuigen met lage snelheid op daarvoor bestemde wegen naar de binnenstad rijden. Zo blijft het gebied toegankelijk, ook voor mensen die minder goed ter been zijn. Voor fietsers zijn goede stallingsvoorzieningen belangrijk, zodat ze gemakkelijk en veilig hun (e-)fiets kunnen stallen tijdens hun bezoek aan het kernwinkelgebied. Auto's en zero emissie stadslogistiek met bestemming in het gebied zijn in een deel van het gebied welkom, maar delen straten met fiets en voetgangers. We streven naar minder verkeersbewegingen door onder andere te sturen op slimme bundeling van logistiek. Bewoners en bezoekers kunnen hun auto kwijt in speciaal voor deze doelgroepen bestemde parkeergarages, wat ruimte op straat op levert. Deze benadering breiden we uit naar Maasterras, Stadswerven en woningverdichtingslocaties Leerpark en Gezondheidspark vanwege sterke menging van functies in een hoge dichtheid.

De **wijken Nieuw en Oud-Krispijn, Wielwijk, Crabbehof, Het Reeland en Staart-West** hebben een middelhoge woonintensiteit maar een hoge mobiliteitsdruk mede door het aandeel doorgaand verkeer. Hierdoor spelen er in deze wijk opgaven op geluid en trillingen. Gemotoriseerd verkeer en fietsers maken vaak gebruik van dezelfde ruimte met een hoger risico op conflicten. Voetpaden zijn vaak smal en niet voor iedereen toegankelijk. In deze wijken staat daarom het herstel van de balans tussen wandelen, fietsen en autorijden centraal. Fiets en OV krijgen betrouwbare doorgaande routes met een corridorfunctie tussen het centrum, het CS station en de buitenwijken en buitengebieden. Doorgaand verkeer gebruikt de hoofdstructuren en in de woongebieden is enkel ruimte voor bestemmingsverkeer. Hierdoor wordt de leefbaarheid en veiligheid voor alle weggebruikers verbeterd.

De **wijken Staart-Oost, Stadspolders, Dubbeldam, Sterrenburg, Wilgenwende, Zuidhoven, het Dordtse Hout en Amstelwijk** zijn ruimer opgezet en hebben een lagere woonintensiteit. Vanwege deze lagere woonintensiteiten en beperkte functiemenging zijn deze wijken relatief meer afhankelijk van de auto. Daarom zetten we hier in op het veilig faciliteren van de bestaande automobiliteit in combinatie met het verbeteren van de voorzieningen voor lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer.

Dordrecht is een belangrijke schakel geworden in de Nederlandse- en Europese transportnetwerken. De grote **bedrijventerreinen zoals de Westelijke Dordtse Oever (WDO) en de Merwedehavens**, trekken grote- en zware voertuigen (soms met gevaarlijke stoffen) aan. Om het vestigingsklimaat voor bedrijven aantrekkelijk te houden is voldoende ruimte voor grote voertuigen en betrouwbare multimodale bereikbaarheid voor verkeer essentieel. Daarnaast is ook het verbeteren van de bereikbaarheid voor alternatieve vervoerswijzen belangrijk. Daarom werken we samen met bedrijven om de toegang en veiligheid voor fietsen en openbaar vervoer te verbeteren.

Daarnaast vervult Dordrecht een belangrijke **regiofunctie** wat bijdraagt aan de economische vitaliteit van de stad. Voorbeelden van bestemmingen zijn het Leerpark, het Gezondheidspark, het bezoeken van het kernwinkelgebied in de historische binnenstad en recreatieve bestemmingen zoals Nationaal Park de Biesbosch. We investeren in de multimodale bereikbaarheid van deze bestemmingen. Dit betekent een goede aantakking op het hoofdwegennet en tegelijk de beschikbaarheid van aantrekkelijke regionale fietsverbindingen en openbaar vervoer of deelmobiliteit. Voor de binnenstad geldt dat de aantakking op het hoofdwegennet voor autoverkeer plaatsvindt vanaf de randen waar veel autoverkeer met bestemming binnenstad wordt opgevangen in daarvoor bestemde mobiliteitshubs met voldoende parkeermogelijkheden aan de rand van de binnenstad en het kernwinkelgebied. Zo beschermen we de kwaliteit van de openbare ruimte van de historische binnenstad en voorkomen we doorgaand verkeer. Inzet op multimodale bereikbaarheid van voorzieningen vanuit de regio werkt ook andersom: de regio blijft hiermee ook voor de inwoners bereikbaar.



Legenda

Gebiedstypen

- A-gebied
- B-gebied
- C-gebied
- D-gebied

Wijkcentra

- Hart van de wijk

Regiofunctie

- Historische binnenstad
- Leerpark
- Gezondheidspark

Recreatieve bestemmingen

- Recreatieknooppunt

Uitvoeringsstrategie

Om onze ambities te realiseren zijn concrete maatregelen nodig. Het ontwikkelen van de netwerken volgens ontwerpprincipes STOMP conform het gestelde perspectief per netwerk is hiervoor noodzakelijk. Met de realisatie van dit toekomstbeeld kan morgen al worden gestart. Hiervoor is een uitvoeringsstrategie opgesteld welke bestaat uit ca. 70 maatregelen waarbij de netwerken lopen- fietsen en openbaar vervoer een kwaliteitssprong maken. Deze maatregelen zijn samengevoegd in clusters die in samenhang bijdragen aan het lange termijn perspectief zoals geschetst in dit mobiliteitsplan. We kiezen voor een gefaseerde aanpak om het eindbeeld te kunnen realiseren. Onderdeel van deze aanpak zijn de wijkuitwerkingen die een verdere detaillering zijn van dit mobiliteitsplan en de mobiliteitstransitie ondersteunen. Zie onderstaand schema voor de uitvoeringsstrategie op hoofdlijnen.



De groei van het totaal aantal verkeersbewegingen in de stad naar 2040 wordt veroorzaakt door de verdichtingsopgave in Dordrecht maar ook in de regio en is onderhevig aan regionale- en nationale ontwikkelingen op thema's als prijsbeleid en toenemende welvaart. Voor dit mobiliteitsplan betekent dit dat de gemeente actief samenwerkt met de partners in de regio om de bereikbaarheid te vergroten. Dat zijn alle buurgemeenten, RWS, PZH en I&W. In de gezamenlijke lobby wordt aandacht gevraagd voor de problemen waar de regio Drechtsteden als gebied mee te maken hebben en waar geld voor nodig is om de problemen te verminderen en wordt samengewerkt op de bovenregionale bereikbaarheid waarbij wordt ingezet op duurzame vervoerswijzen.

De uitvoeringsstrategie zorgt ervoor dat Dordrecht de basis op orde heeft en lopen, fietsen en openbaarvervoer mede drager voor de mobiliteit in Dordrecht wordt. Naast netwerkmaatregelen zetten we in Dordrecht ook in op het sturen en stimuleren van verplaatsingsgedrag door parkeermaatregelen en actieve gedragsbeïnvloeding. Hiermee zijn we in de toekomst klaar voor een groei in het vervoerssysteem. Het monitoring en evaluatieplan zorgt ervoor dat we, waar nodig, kunnen bijsturen in de toekomst. Het monitorings- en evaluatieplan kan aanleiding zijn om op termijn meer sturend parkeerbeleid en verdergaande maatregelen in het autonetwerk te overwegen.

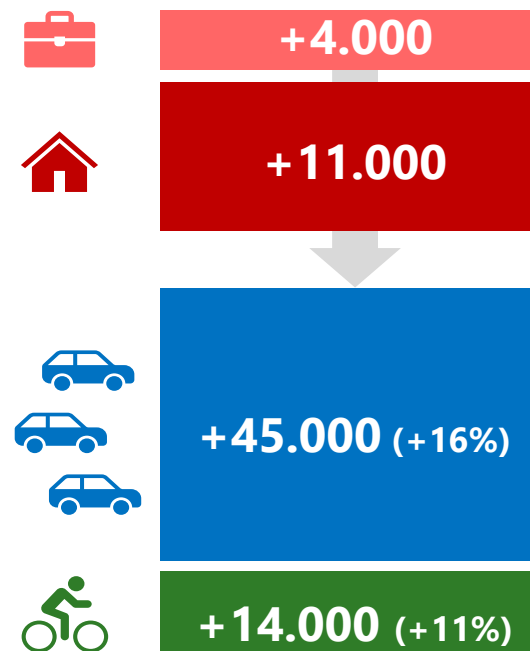


1. INLEIDING

1.1 Waarom een nieuw mobiliteitsplan?

Dordrecht wil een stad zijn die goed **bereikbaar** is over water, spoor en weg. Zo is en blijft het aantrekkelijk om in Dordrecht te ondernemen, te wonen, te werken en te bezoeken. Daarnaast wil Dordrecht haar openbare ruimte anders indelen met extra aandacht voor **gezondheid**. Dit houdt in dat de openbare ruimte uitnodigt tot gezonde verplaatsingen, klimaatadaptief is en we uitstoot van schadelijke stoffen en geluid willen beperken. Genoeg ruimte voor groen en water is daarvoor de sleutel. Om de stad naar de toekomst toe **aantrekkelijk** te houden, is het nodig om de mobiliteit anders te gaan organiseren. Dit is extra belangrijk in het licht van de groei die de stad ondergaat – de stad gaat in de toekomst binnenstedelijk 11.000 extra woningen en 4.000 extra banen creëren om gelijke tred te houden met de bevolkings- en economische groei. Vanzelfsprekend groeit het aantal verplaatsingen in de stad mee met de ontwikkeling van woningen en banen. Deze mobiliteitsgroei willen we mogelijk maken, zonder dat dit leidt tot een stad waarin de openbare ruimte wordt gedomineerd door ruimte voor verplaatsen. In Dordrecht willen we juist toe naar meer ruimte voor groen en verblijven, zodat de mens meer centraal komt te staan. Dat vraagt om een duidelijke visie op hoe we deze groei in het aantal verplaatsingen richting 2040 willen faciliteren en concrete maatregelen die bijdragen aan een mooiere stad. Hoe Dordrecht mobiliteit in de stad in 2040 wil vormgeven is beschreven in dit mobiliteitsplan.

Aantal extra ritten per dag in, van en naar Dordrecht in 2040 t.o.v. 2022



O.b.v. verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard (2.0) – autonome ontwikkeling van verkeer naar 2040 zonder extra maatregelen conform landelijke prognoses

1.2 Samen met de stad

Het mobiliteitsplan van Dordrecht is ontwikkeld met de actieve betrokkenheid van de inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden. De gemeente heeft diverse gespreksmomenten met de stad georganiseerd gedurende het proces, en ook digitaal input verzameld via een raadpleging onder bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers. Vooraf heeft een uitgebreid gesprek plaatsgevonden met de gemeenteraad en zijn de uitgangspunten gezamenlijk vastgesteld. Tijdens de ontwikkeling van het mobiliteitsprogramma zijn updates over de voortgang gedeeld met de gemeenteraad.

1.3 In lijn met wat we al doen

Dit mobiliteitsplan is een programma dat als uitwerkingsslag van de strategische doelen onder de Omgevingsvisie van gemeente Dordrecht hangt. Verder vormen andere vastgestelde visies en uitgangspunten van gemeente Dordrecht en de regio belangrijke kaders voor dit plan. Voorbeelden hiervan zijn de binnenstadsvisie 'Slijpen aan een diamant', Programma Klimaatneutraal 2040, Uitvoeringsprogramma Fiets 2023-2026, Verkeersstructuurplan Spuiboulevard eo en de 14 uitgangspunten voor dit mobiliteitsplan zoals vastgesteld op 7 november 2023.

1.4 Afgestemd met de regio

Mobiliteit van personen en goederen stopt niet bij de gemeentegrenzen. Het gebied waarbinnen mensen dagelijks reizen voor hun werk, onderwijs, winkelen, en andere dagelijkse activiteiten (ook wel Daily Urban System genoemd) reikt verder dan het eiland van Dordrecht. Zo is Dordrecht sterk verbonden met de andere Drechtsteden en grote gemeenten uit de regio zoals Rotterdam via water, spoor en weg. En deze verbindingen reiken nog veel verder: Dordrecht maakt onderdeel van het Trans-Europees transportnetwerk (TEN-T) die Nederland met de rest van Europa verbindt. Het is daarom van belang dat het mobiliteitsplan 2040 past binnen regionale, nationale en Europese kaders. Het mobiliteitsplan 2040 is om die reden opgesteld in de vorm van een Sustainable Urban Mobility Plan (**SUMP**). Deze Europese planvorm helpt om een duurzaam mobiliteitsplan op te stellen, met extra aandacht voor de dagelijkse verplaatsingen van personen en goederen, participatie binnen en buiten de gemeente en monitoring & evaluatie (M&E).

Bij het opstellen van het mobiliteitsplan is een breed scala aan partijen uit de regio uitgenodigd om input te leveren op dit mobiliteitsplan. Op deze wijze houden we oog voor de functie die Dordrecht vervult voor de bredere regio en waarborgen we dat Dordrecht ook zijn steentje bijdraagt aan de hogere doelen en ambities die er liggen binnen de Drechtsteden.

1.5 Leeswijzer

Dit mobiliteitsplan is opgebouwd uit 9 hoofdstukken (waaronder deze inleiding):

Hoofdstuk 2 beschrijft de ontwikkeling van Dordrecht door de tijd en hoe dit nu en richting de toekomst leidt tot grote opgaven die we met dit mobiliteitsplan moeten adresseren. Dit is vertaald in 7 doelen. Zo blijft de ontwikkeling van Dordrecht richting de toekomst mogelijk.

Hoofdstuk 3 beschrijft hoe Dordrecht anders om moet gaan met mobiliteit om een mobiliteitstransitie naar actieve, gezonde en schone verplaatsingen te realiseren, aansluitend bij de verschillen van de stad.

Hoofdstuk 4 beschrijft per modaliteit hoe het netwerk van de toekomst er uitziet, uitgaande van het STOMP-principe. Zo houden we een groeiend Dordrecht multimodaal bereikbaar.

Hoofdstuk 5 beschrijft hoe Dordrecht actief aan de slag gaat met verkeersveiligheid en aantrekkelijke openbare ruimte creëert middels gebiedsgericht parkeerbeleid.

Hoofdstuk 6 beschrijft hoe het mobiliteitsbeleid bijdraagt aan een gezonde en klimaatneutrale stad door inzet op schonere mobiliteit en het beïnvloeden van verplaatsingsgedrag.

Hoofdstuk 7 beschrijft de uitvoeringsstrategie. Dit bevat de maatregelen die nodig zijn om dit mobiliteitsplan realiteit te maken. De maatregelen zijn ingedeeld in 7 maatregelclusters en zijn verdeeld over 4 termijnen van korte tot lange termijn.

Hoofdstuk 8 beschrijft hoe Dordrecht bij de uitvoering van het Mobiliteitsplan grip houdt op de uitvoering en de effecten van de maatregelen. Dit geeft zicht op de mate waarin de doelstellingen behaald worden en biedt gelegenheid om tussentijds bij te sturen wanneer nodig.

Hoofdstuk 9 beschrijft de financieringsstrategie die nodig is om de kosten van de maatregelen te dekken.



2. DORDRECHT IN BEELD

Dordrecht kent een rijke geschiedenis op het gebied van mobiliteit. Van de oude waterwegen, de komst van de spoorwegen tot de hedendaagse straten, mobiliteit heeft altijd een sleutelrol gespeeld in de evolutie van deze stad. Mobiliteit legt de laatste jaren echter een steeds grotere druk op deze beschikbare openbare ruimte, waardoor de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid onder druk komen te staan. Met de verdere groei van de stad komen er meer mensen en dus ook meer verplaatsingen bij. Om ruimte te maken voor die verplaatsingen én tegelijk Dordrecht aantrekkelijk en leefbaar te houden, moeten we toe naar een situatie waar de manier van verplaatsen beter aansluit bij de verschillende wijken die Dordrecht kent.

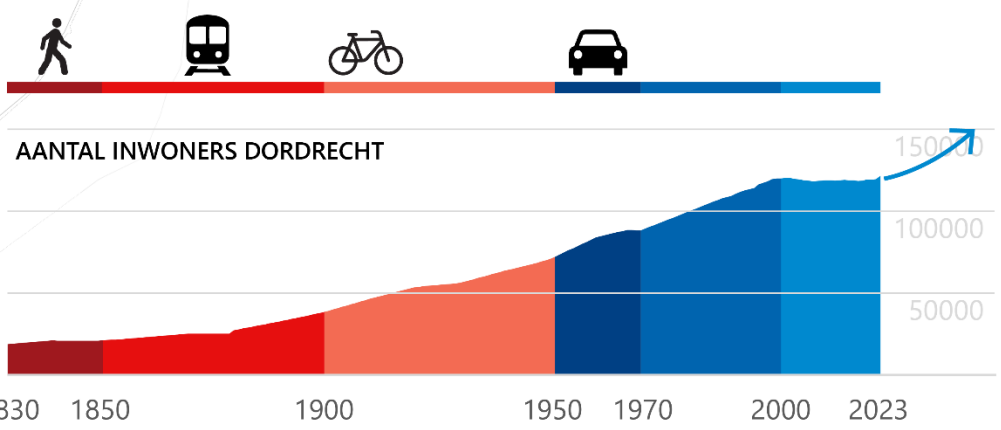
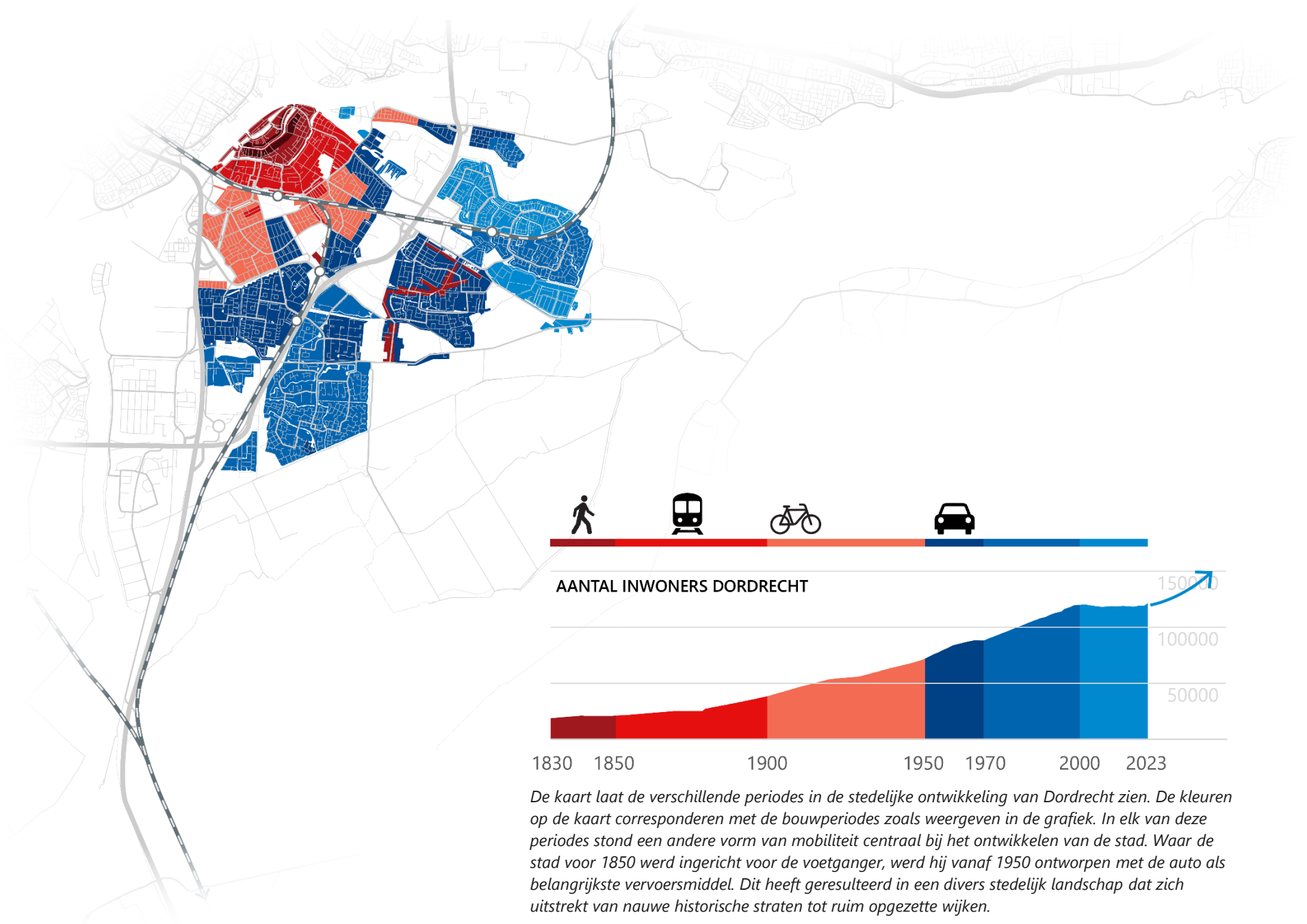
2.1 Van vroeger tot nu

Dordrecht heeft door de jaren heen ingrijpende veranderingen ondergaan op het gebied van mobiliteit. Vanwege haar ligging aan het water diende Dordrecht historisch gezien als een centrum voor scheepvaart en handel. De stad ontwikkelde zich op en rond het water, met rivieren en binnenhavens als belangrijke transportroutes. Op de kades was de voetganger hoofdgebruiker. Met de opkomst van de industriële revolutie in de 19e eeuw vond er een verschuiving plaats. In 1872 opende het Centraal Station van Dordrecht inclusief spoorbrug, wat resulteerde in een toenemend gebruik van treinverkeer en verbeterde regionale verbondenheid (immers geen Eiland meer) met de voetganger als voor- natransport. Deze verandering leidde tot een clustering van stedelijke ontwikkeling rondom het spoor. In de 20e eeuw onderging Dordrecht opnieuw een ingrijpende transformatie met de opkomst van eerst de fiets en later de auto. De aanleg van snelwegen, inclusief bruggen en later tunnels en een groeiend wegennetwerk beïnvloedde niet alleen de dynamiek van mobiliteit, maar veranderde ook de structuur van de stad zelf. Openbare ruimte werd (her)ontworpen, waaronder door de grootschalige stadssanering van het centrum met het oog op autoverkeer en nieuwe wijken werden ontwikkeld met bereikbaarheid per auto als drager van de mobiliteit. Door de kaalslag in het centrum werden veel ongebruikte ruimtes gebruikt als parkeerplaatsen.

Om de stad weer economisch sterk te maken is de gemeente vanaf het eind van de twintigste eeuw aan de slag gegaan om de historische binnenstad weer aantrekkelijk te maken, bedrijvigheid aan te trekken en binnenstedelijk woningbouw toe te voegen. Hierdoor is over de jaren een gevarieerd stedelijk landschap gecreëerd, dat zich uitstrekt van nauwe historische straten tot ruim opgezette wijken.



Station Dordrecht jaren 30 en nu



De kaart laat de verschillende periodes in de stedelijke ontwikkeling van Dordrecht zien. De kleuren op de kaart corresponderen met de bouwperiodes zoals weergegeven in de grafiek. In elk van deze periodes stond een andere vorm van mobiliteit centraal bij het ontwikkelen van de stad. Waar de stad voor 1850 werd ingericht voor de voetganger, werd hij vanaf 1950 ontworpen met de auto als belangrijkste vervoersmiddel. Dit heeft geresulteerd in een divers stedelijk landschap dat zich uitstrekt van nauwe historische straten tot ruim opgezette wijken.

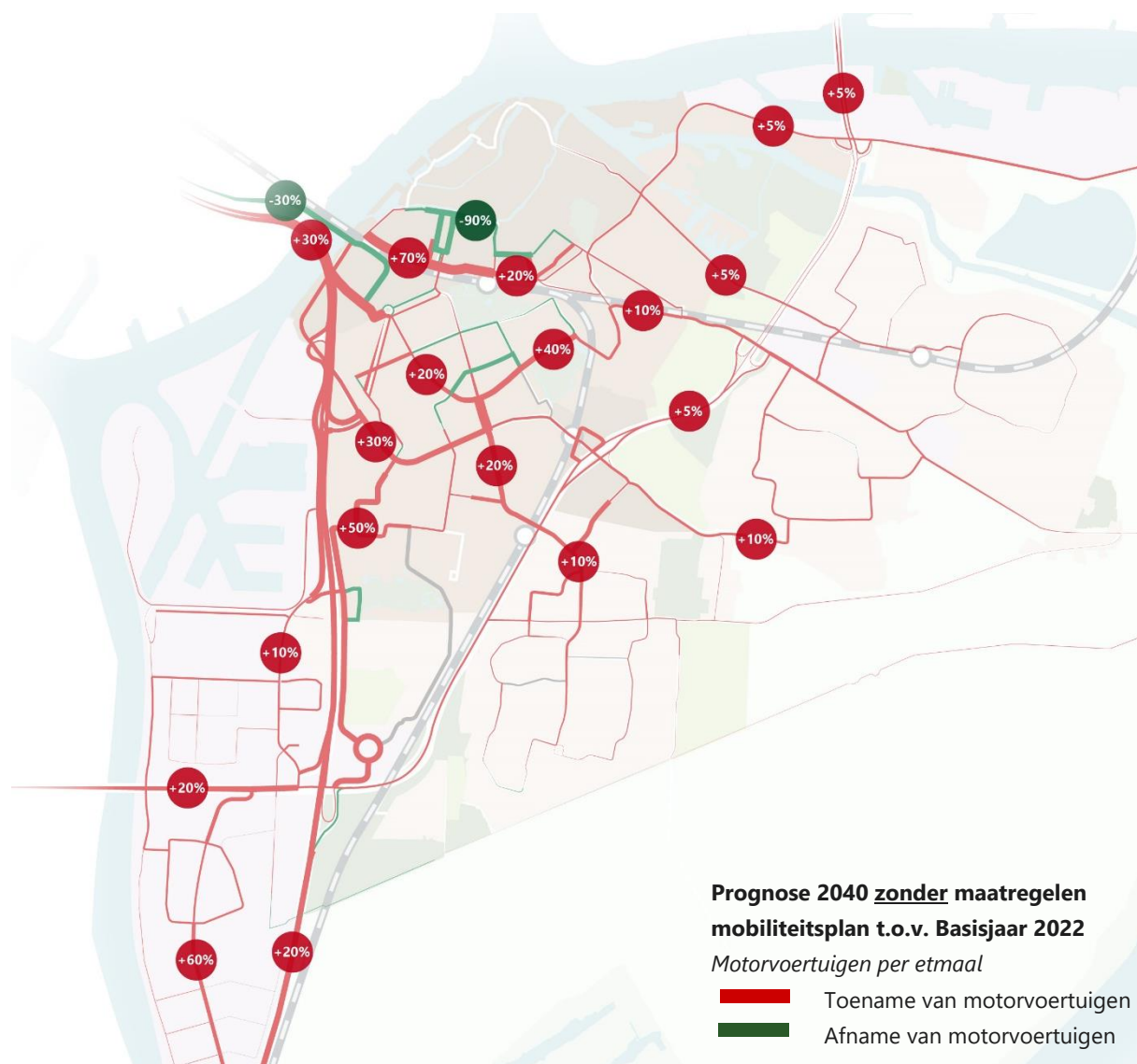
2.2 Opgaven

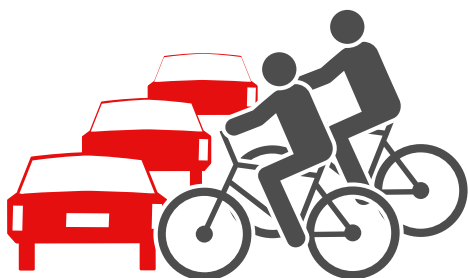
De historisch gegroeide stad, waar mobiliteit door de jaren heen is veranderd en ontwikkeld, staat de komende jaren voor **diverse** opgaven.



De stad groeit, zowel in woningen als in arbeidsplaatsen

Net zoals veel grote steden in Nederland heeft ook Dordrecht een stevige groeiambitie om een aantrekkelijke en vitale stad te blijven. Op basis van de Groeiagenda 2030 en met behulp van de Agenda Dordrecht 2030 wil de stad tot 2030 groeien tot circa 140.000 inwoners. Daarom zijn er plannen om de aankomende jaren circa 11.000 woningen te bouwen en circa 4.000 arbeidsplaatsen toe te voegen. Deze extra woningen en arbeidsplaatsen leiden tot een toename van verkeer in de stad. Wanneer we niet zeer actief inzetten op een transitie naar ander mobiliteitsgedrag, zullen er in 2040 door deze groei naar verwachting 16% meer ritten gemaakt worden met de auto en 11% meer met de fiets (RVMK Drechtsteden en Alblasserwaard 2.0, 2024).





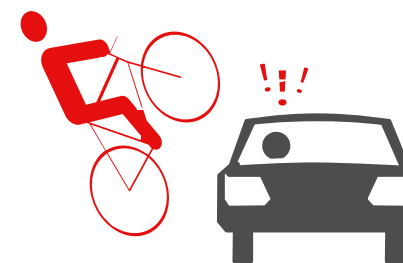
Druk op de netwerken neemt toe

De laatste jaren is de druk op de netwerken in de stad steeds verder toegenomen. Zowel de A15 als de A16 staan nu al in de file top 10 van Nederland (ANWB, 2023) en ook op het onderliggende wegennet wordt het steeds drukker met vertragingen in de spitsen tot gevolg. Een verkeersprognose voor 2040 laat zien dat het aantal dagelijkse reizigers in, van en naar Dordrecht tussen 2022 en 2040 naar verwachting met ca. 13% toeneemt. Dit betekent gemiddeld meer dan 72.000 extra reizigers die dagelijks van de netwerken van Dordrecht gebruikmaken. Dit resulteert in ca. 45.000 extra autoritten en 14.000 fietsritten van, naar en binnen Dordrecht. Wanneer we niets doen zullen de vertragingen voor alle modaliteiten op diverse kruispunten in Dordrecht toenemen, waardoor de bereikbaarheid voor veel mensen in het geding komt.



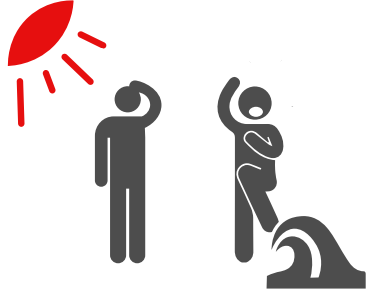
Schadelijke verkeerseffecten

De grote hoeveelheden gemotoriseerd verkeer zorgen niet alleen voor een grote druk op het netwerk, maar brengen ook schadelijk verkeerseffecten met zich mee. Zo zullen de geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen, zoals koolmonoxide, stikstofoxiden en fijnstof, toenemen, wat nadelige gevolgen heeft voor de leefomgeving en de gezondheid van omwonenden. Hoewel de transitie naar elektrische voertuigen de schadelijke uitstoot van koolmonoxide en stikstofoxiden kan verminderen, blijven fijnstofproductie en geluidsoverlast nog steeds uitdagingen die moeten worden aangepakt.



Verkeersveiligheid onder druk

Waar jarenlang een dalende trend te zien was in het aantal verkeersongevallen is het aantal de afgelopen jaren juist toegenomen. Met name fietsers raken vaker betrokken bij ongevallen. Dit komt doordat er steeds meer, en ook meer verschillende, gebruikers dezelfde ruimte delen. De opkomst van nieuwe vervoersmiddelen, zoals elektrische scooters en fatbikes hebben gezorgd voor een grotere diversiteit aan weggebruikers met verschillende snelheden en wendbaarheid. De huidige inrichting van wegen en fietspaden is hier niet altijd op aangepast. Dit in combinatie met minder voorspelbaar gedrag verhoogt het risico op ongevallen, vooral op drukke wegen waar ruimte beperkt is (Fietsersbond, 2023)



Toename hittestress en wateroverlast

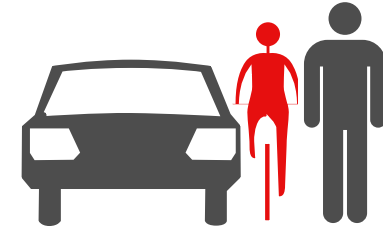
De gemeente staat in de top 10 steden met de meeste versteende buurten van Nederland (Natuur & Milieu, 2022). Dat betekent niet alleen dat er binnenstedelijk weinig groene plekken en natuur zijn, maar het brengt ook specifieke uitdagingen met zich mee. De versteende omgeving in de gemeente die ontstaan is uit de behoefte om grote en zware voertuigen ruimte te geven, veroorzaakt bij stijgende temperaturen op een aantal plekken aanzienlijke hittestress. Ook is er meer kans op wateroverlast als het hard regent, omdat de stenen en het type bodem het water niet goed op kunnen nemen. Door klimaatverandering zullen deze problemen in de toekomst alleen maar erger worden.



Bereikbaarheidsongelijkheid neemt toe

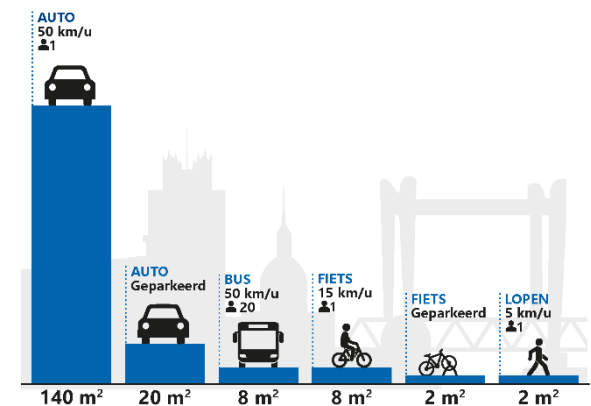
Tegen 2030 wordt verwacht dat een kwart van de bevolking ouder is dan 65 jaar, waardoor de vraag naar vervoersopties die rekening houden met de fysieke beperkingen van ouderen toeneemt. Tegelijkertijd leidt digitalisering ertoe dat reisinformatie steeds vaker alleen online beschikbaar is, waardoor mensen zonder internettoegang of beperkte digitale vaardigheden moeite hebben hun weg te vinden.

Daarnaast kunnen mensen meer problemen met bereikbaarheid ervaren als buslijnen worden gestrekt (de bus rijdt niet meer door de wijk, maar er omheen) en ze verder moeten lopen naar een bushalte. Hogere vervoerskosten vormen bovendien een obstakel voor mensen met een lager inkomen, vooral als de kosten voor het openbaar vervoer stijgen. Dit heeft gevolgen voor hun mobiliteit en hun toegang tot werk, onderwijs en sociale voorzieningen. Zonder maatregelen dreigt vervoersarmoede dus voor een steeds groter wordende groep mensen.



Leefkwaliteit onder druk

De ruimte in Dordrecht is schaars en wordt voor een groot deel opgeëist door verkeer. Van alle vervoerswijzen neemt de auto veruit de meeste ruimte in, zowel op de weg als geparkeerd. Wanneer we autoverplaatsingen overal volledig blijven faciliteren, zal het ruimtebeslag door autoverkeer alleen maar verder toenemen. Dat is in strijd met de ambitie om aantrekkelijke buitenruimtes te creëren met veel groen, gelegenheid voor ontmoeten en verblijven.



Ruimtegebruik per vervoerswijze

2.3 Trends en ontwikkelingen

Er zijn verscheidene trends en ontwikkelingen die een invloed uitoefenen op de manier waarop we ons kunnen en willen verplaatsen.

Meer variëteit op het fietspad

De laatste jaren zijn er steeds meer soorten voertuigen bijgekomen. Naast traditionele fietsen en scooters heb je nu elektrische fietsen, bakfietsen, fatbikes, speed pedelecs en brommobielen. Deze snellere en grotere voertuigen zorgen voor een veranderde dynamiek op het fietspad. Zo worden traditionele fietsen steeds vaker ingehaald door snellere voertuigen en wordt het manoeuvreren op smalle fietspaden lastiger. De hogere snelheden op het fietspad verhogen bovendien het risico op ongevallen bij kruispunten. Naast de veranderingen op het fietspad vragen deze 'nieuwe' vervoerswijzen ook om specifieke stallingsmogelijkheden.

Voertuigen worden steeds slimmer

Dankzij vooruitgang in technologieën zoals kunstmatige intelligentie, sensoren en connectiviteit kunnen auto's steeds zelfstandiger rijden. Het wordt makkelijker om real-time verkeersinformatie te gebruiken, veiligheidssystemen te verbeteren en efficiënter met energie om te gaan. Toch is het lastig te voorspellen hoe snel deze ontwikkelingen zullen gaan. Zeker in een stedelijke omgeving zoals Dordrecht zal de menselijke factor een grote rol blijven spelen. Menselijke bestuurders zijn nog steeds verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen in complexe verkeerssituaties, zoals onverwachte manoeuvres van andere weggebruikers.

Een toenemende mate van connectiviteit

Met de opkomst van snel mobiel internet kunnen voertuigen met elkaar, de infrastructuur en zelfs met andere weggebruikers communiceren. Deze verbondenheid zorgt ervoor dat we steeds beter op de hoogte zijn van de actuele status van het mobiliteitsnetwerk, omdat informatie vanuit voertuigen en mensen onderweg direct wordt gedeeld. Hierdoor kunnen gebruikers hun reis optimaliseren en sneller anticiperen op veranderingen tijdens de reis.





Van bezit naar deelmobiliteit

De opkomst van deelmobiliteit wordt mogelijk gemaakt door de groeiende beschikbaarheid van informatie over de locatie en beschikbaarheid van vervoersmiddelen. Hierdoor wordt het delen van transportmiddelen steeds eenvoudiger. Met het bundelen van mobiliteitsopties onder de paraplu “Mobility-as-a-Service (MaaS)” moet het straks ook mogelijk worden om de gehele reis in één keer te boeken en betalen. Hierdoor wordt het nog eenvoudiger om deelmobiliteit te gaan gebruiken.

Voertuigen worden duurzamer

De industrie investeert miljarden euro's in de productie van elektrische auto's, bussen en scooters, terwijl er ook steeds meer oplossingen opduiken voor voertuigen die op waterstof rijden. In Nederland streven we ernaar dat vanaf 2035 geen nieuwe auto's meer worden verkocht die op benzine of diesel rijden, met als doel om de vervoerssector tegen 2050 koolstofneutraal te maken (Europees Parlement, 2022). Deze verduurzaming betekent echter niet dat de uitstoot volledig zal verdwijnen. Een duurzamer wagenpark resulteert nog steeds in geluidsoverlast en fijnstofuitstoot door verkeer, en deze voertuigen blijven ruimte vragen. Onze grootste uitdaging is ervoor te zorgen dat al deze voertuigen altijd kunnen opladen of waterstof kunnen tanken.

Logistiek wordt efficiënter en flexibeler

Door innovatieve technologieën in de logistiek kunnen goederen slimmer worden georganiseerd en efficiënter worden geladen in voertuigen, waardoor de capaciteit van deze voertuigen beter wordt benut. Tegelijkertijd wordt de overslag op hubs aan de rand van steden naar kleinere en schonere voertuigen geoptimaliseerd. Dit leidt tot betrouwbaarder en efficiënter transport en biedt mogelijkheden om logistieke processen beter af te stemmen op de toegangs- en emissie-eisen van steden en wordt er gestuurd op het slim bundelen van logistiek zodat minder verkeersbewegingen ontstaan.

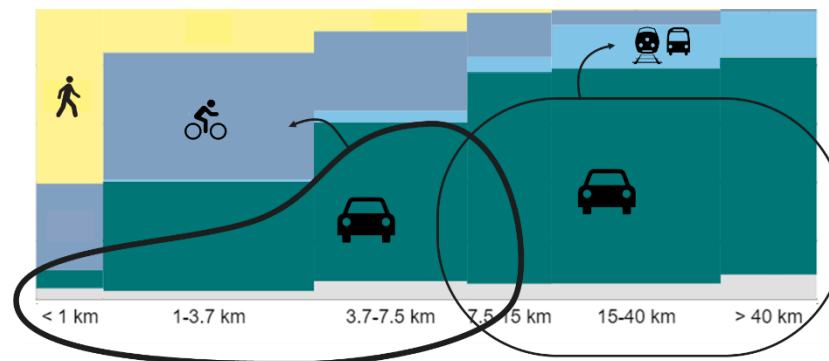
2.4 Doelen

We zetten ons de komende jaren in voor de verdere ontwikkeling van onze gemeente, met als doel het creëren van een groene, levendige stad waarin de bevolking veerkrachtig is en het welvaartsniveau stijgt. Hiervoor hebben we in de omgevingsvisie 7 doelen vastgesteld. Binnen ons mobiliteitsplan dragen we actief bij aan het realiseren van vijf van deze doelen:

Dordrecht is...

- Een aantrekkelijke stad
- Een bereikbare stad
- Een gezonde stad
- Een stad met een uitstekend vestigingsklimaat
- In 2035 klimaatbestendig

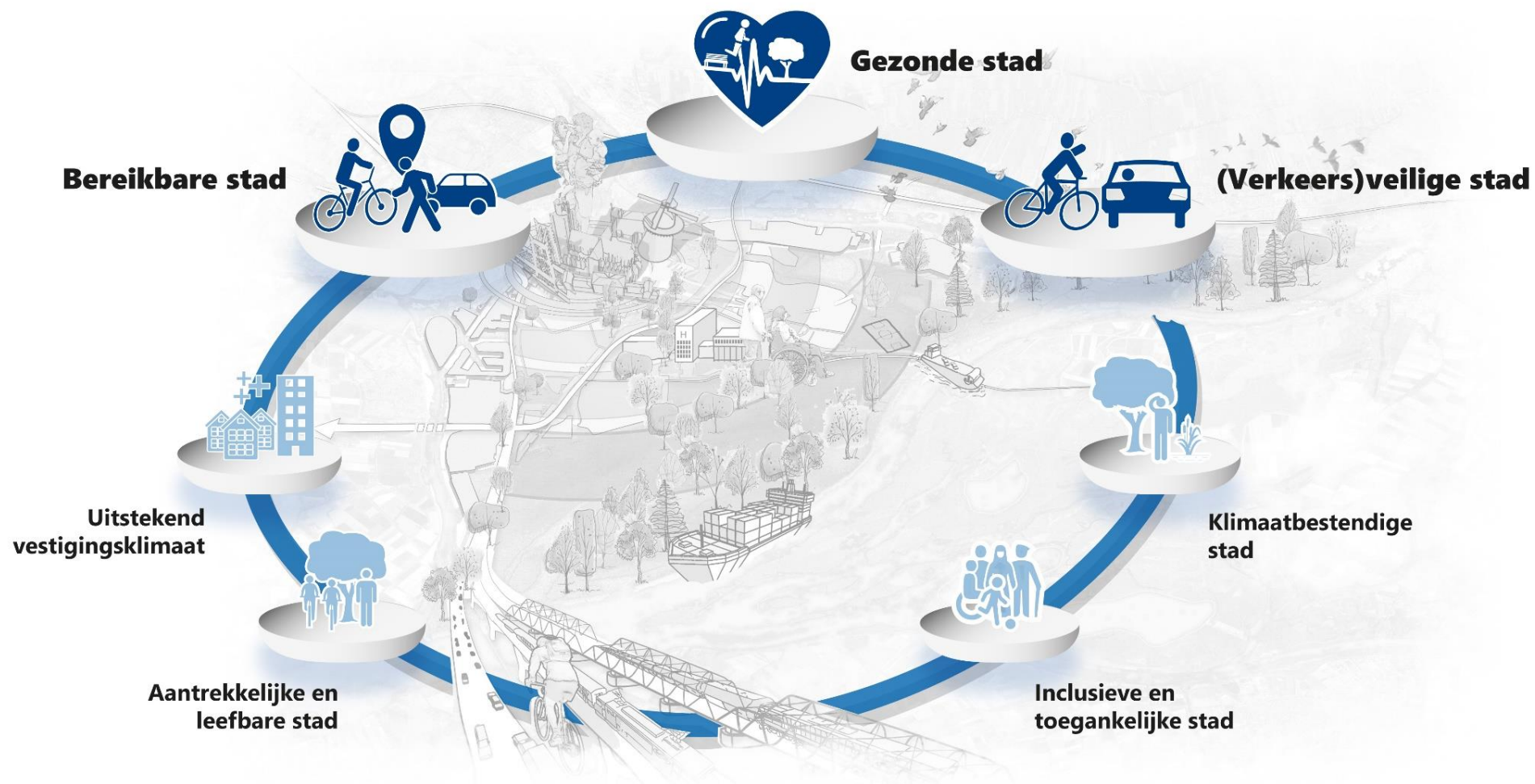
In dit mobiliteitsplan hebben we hier 2 extra doelen aan toegevoegd; (verkeers)veilige stad en inclusieve & toegankelijke stad. Onze primaire focus ligt op het waarborgen van een goede bereikbaarheid. We streven naar een stad waarin mensen veilig en moeiteloos kunnen reizen, of het nu gaat om woon-werkverkeer, winkelen of recreatie. Met de verdichtingsopgave komen er echter steeds meer verplaatsingen bij en als we op dezelfde manier doorgaan loopt het verkeer vast en komt de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in gevaar. Daarom bevorderen we actief gezonde vervoersalternatieven zoals wandelen en fietsen op afstanden korter dan 7,5 km en het gebruik van openbaar vervoer op afstanden langer dan 15 km. Hierdoor verbeteren we niet alleen de bereikbaarheid, maar dragen we ook bij aan een schonere lucht, verminderde geluidsoverlast en een betere gezondheid van onze burgers. Ook stimuleren we efficiënter goederenvervoer door middel van het bundelen van logistiek en de modal shift naar water. Deze prioriteiten zijn verankerd als hoofddoelen in ons mobiliteitsplan, zonder dat we de behoefte aan verplaatsen inperken.



*Gewenste modal shift per afstandsklasse: Onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN)
Alle geregistreeerde ritten met oorsprong of bestemming Dordrecht 2018-2019*

Daarnaast streven we ernaar om een bijdrage te leveren aan bredere doelstellingen: een klimaatbestendige stad die aantrekkelijk is om te wonen, werken en recreëren, en waar iedereen volledig kan deelnemen aan het stadsleven, ongeacht achtergrond of mobiliteitsbeperkingen. Ook dragen we bij aan een positief vestigingsklimaat, zodat Dordrecht een aantrekkelijke vestigingsplaats blijft voor bedrijven.

Gedurende de uitvoering van dit mobiliteitsplan houden we door middel van monitoring & evaluatie een vinger aan de pols of het pakket aan maatregelen uit de uitvoeringsstrategie ook blijft bijdragen aan deze doelen.





3. EEN NIEUWE KIJK OP MOBILITEIT

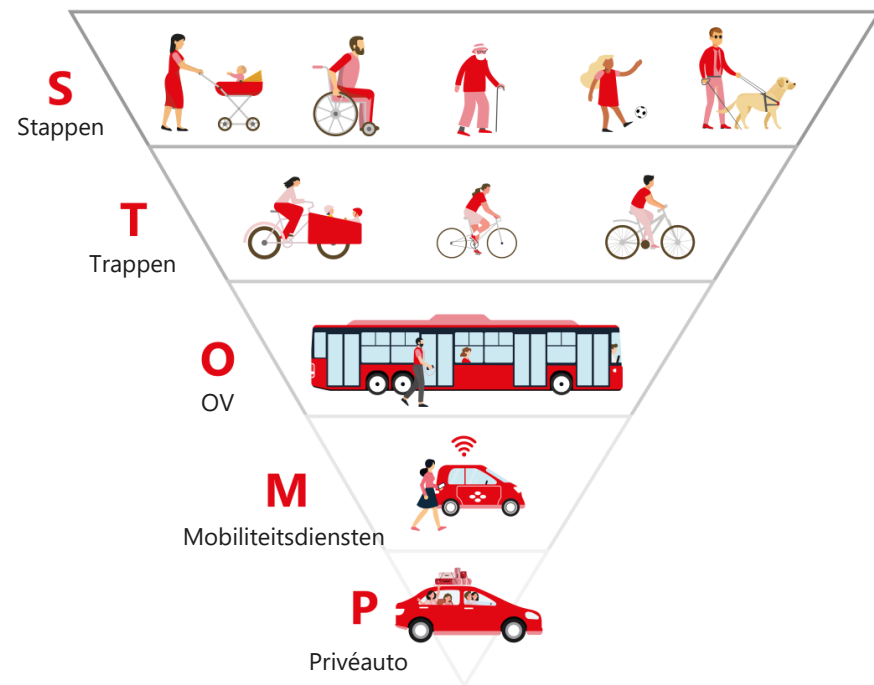
Dordrecht wil een stad zijn die goed bereikbaar is over water, spoor en weg, waardoor het aantrekkelijk is en blijft om er te ondernemen, wonen en werken. Met de groei van de stad neemt het aantal inwoners en verplaatsingen toe, wat de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van de stad verder onder druk zet. Een transitie is daarom noodzakelijk om deze groei te faciliteren en tegelijkertijd de stad bereikbaar en leefbaar te houden. Voor 2040 kijken we dan ook met een bredere blik naar bereikbaarheid en benaderen we de verschillende vervoerswijzen in samenhang. Hierbij komt de mens centraal te staan en krijgt langzaam verkeer, ofwel actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers) voorrang op de auto door het toepassen van het ontwerpprincipe STOMP. Door een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto kunnen we de groeiende mobiliteitsbehoefte ook richting de toekomst faciliteren, zorgen we voor betere luchtkwaliteit, een vermindering van geluid en ontstaat er ruimte voor groen, plekken om te spelen, ontmoeten, sporten en veilige fiets- en wandelpaden. Zo houden we Dordrecht in de toekomst aantrekkelijk, bereikbaar en gezond.

3.1 Een bredere blik

De ambitie voor 2040 is om met een bredere blik naar mobiliteit te kijken. De opgestelde doelen (Hoofdstuk 2.3.4) dragen hier aan bij. Mobiliteit is één van de knoppen waaraan gedraaid kan worden om deze doelen te bereiken maar is wel een belangrijke knop. Door nadrukkelijk ook verbanden te leggen met andere beleidsdomeinen zoals ruimtelijke ordening, economie en sport, borgen we dat gemeentelijk beleid elkaar versterkt en de impact op het behalen van de doelstellingen wordt gemaximaliseerd.

Veranderen naar actieve, gezonde en schone vervoerswijzen

In de loop van de ontwikkeling van Dordrecht is met de opkomst van de auto de positie van actieve, gezonde en schone vervoerswijzen op sommige plekken meer op de achtergrond geraakt in de manier waarop we de openbare ruimte inrichten. Om de voetganger, fietser, openbaar vervoer en deelmobiliteit meer te faciliteren in Dordrecht, hanteren we het STOMP-principe. Door bij de afweging van welke modaliteiten waar hoge kwaliteit krijgen, te beginnen bij de eisen en wensen ten aanzien van 'Stappen', dan 'Trappen' enzovoort, voorkomen we dat de grootste ruimtevragers vanaf het begin het straatbeeld bepalen en de actieve vervoerswijzen terechtkomen in de 'restruimte'. Terwijl



auto's nog steeds beschikbaar zijn voor transport, streven we ernaar om meer kwaliteit te bieden voor de netwerken van fietsers en voetgangers, waardoor zij een aantrekkelijk alternatief worden voor autoverplaatsingen. Door onze stad meer wandel- en fietsvriendelijk te maken, bevorderen we een gezondere en actievere levensstijl onder de bevolking. Bovendien vergroot toenemend gebruik van 'ruimte-efficiënte vervoerswijzen' de kansen om de buitenruimte te vergroenen en de stad zo aantrekkelijker en klimaatbestendiger te maken en verbetert de verkeersveiligheid.

We bekijken of belangrijke looproutes korter kunnen en stellen eisen aan het comfort en de veiligheid op deze routes. Voor langere afstanden zetten we door de aanleg van veilige en doorgaande fietsroutes en goede stallingen in op een aantrekkelijk fietsklimaat en bekijken we waar de doorstroming van autoverkeer dermate belangrijk is dat ongelijkvloerse kruisingen nader onderzocht moeten worden. Ook het openbaar vervoer is een essentieel onderdeel van onze mobiliteitsstrategie. We streven naar een sterk netwerk van bus-, waterbus-, veer- en treindiensten, dat niet alleen efficiënt is maar ook toegankelijk voor iedereen. Zo verminderen we de autoafhankelijkheid en bevorderen we een inclusievere samenleving waarin iedereen gelijke toegang heeft tot alle delen van de stad. Met het verminderen van de automobiliteit door aanbod van sterke alternatieven verbeteren we eveneens de doorstroming op de hoofdstructuren voor diegenen die nog wel afhankelijk zijn van een auto. Zo behouden we de keuzevrijheid in mobiliteit.

Daarnaast willen we het gebruik van duurzame vervoersmiddelen zoals elektrische voertuigen aanmoedigen. Hiervoor investeren we in de uitbreiding van laadinfrastructuur. Op deze manier streven we naar een vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen en een verbetering van de luchtkwaliteit in onze stad.



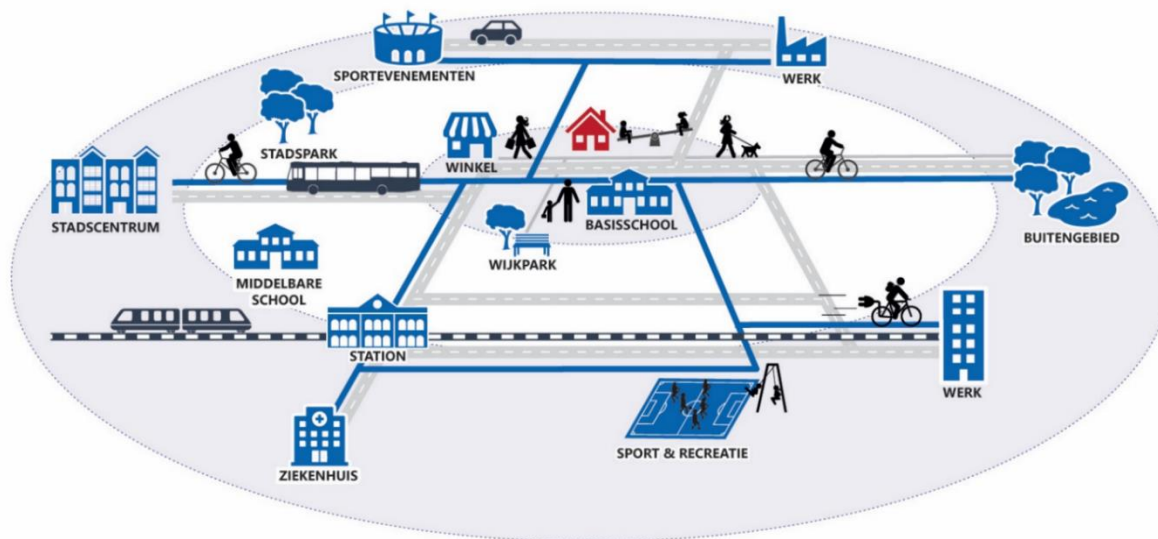
Nabijheidsprincipe

Naast het veranderen van de manier waarop we ons verplaatsen, streven we ook naar het verschuiven van langeafstandsverplaatsingen naar korte afstandsverplaatsingen door het toepassen van het nabijheidsprincipe. Bij het bekijken van mobiliteit richten we ons vaak op de netwerken die we gebruiken om van A naar B te komen, waarbij we kiezen tussen verschillende vervoersmiddelen. De afstand die we moeten afleggen speelt hierbij een cruciale rol. Voor korte afstanden zullen we eerder per fiets of te voet reizen, terwijl voor langere afstanden de auto, trein of bus voor de hand liggende modaliteiten zijn.

We concentreren ons op nabijheid van voorzieningen. Door basisvoorzieningen zoals basisscholen, supermarkten, huisartsen, apotheken en ontmoetingsplekken op loop- en fietsafstand te creëren, verminderen we de noodzaak voor lange reizen en wordt het aantrekkelijker om te lopen of te fietsen. Deze filosofie wordt ook wel aangeduid met de term 10-minutenstad en het nabijheidsprincipe.

Binnen bestaande wijken focussen we hiervoor op het verkorten van de afstand door het realiseren van directere routes. Bij de aanleg van nieuwe wijken zijn basisvoorzieningen op loop- en fietsafstand een uitgangspunt in het ontwerp van de wijk. Bovendien denken we vanuit ruimtelijke ordening zorgvuldig na over het type functies dat we in verschillende gebieden van de stad plaatsen. Door bijvoorbeeld woningen, werkplekken, scholen, winkels en recreatiegebieden strategisch te lokaliseren, kunnen we de behoefte aan langeafstandsverplaatsingen verder verminderen.

Een belangrijk aspect van dit streven is te ontwikkelen op plaatsen waar alternatieven voor de auto beschikbaar of te realiseren zijn. Daarom zetten we in op het verdichten rondom OV-knopen (Transit-Oriented Development (TOD)). De verdichting rond het spoor in de StadsAs, inclusief realisatie van een nieuw station Leerpark en opwaardering van Dordrecht CS is hier een voorbeeld van. Door de beschikbaarheid van aantrekkelijk alternatieven moedigen we mensen aan om minder afhankelijk te zijn van de auto en bieden we duurzame en efficiënte opties voor verplaatsingen binnen de stad. Deze aanpak draagt niet alleen bij aan het verminderen van verkeerscongestie en luchtvervuiling, maar ook aan het bevorderen van een gezonde en leefbare stedelijke omgeving.





3.2 Aansluiten op de verschillen in de stad

De groei van Dordrecht door de jaren heen heeft geleid tot een diverse stad, waar zowel smalle historische straten als ruim opgezette groene wijken te vinden zijn. Deze diversiteit zorgt voor verschillende behoeften en vraagt maatwerk in het mobiliteitsbeleid. We onderscheiden hiervoor 4 gebiedstypen.

A-gebied

Het A-gebied omvat de historische binnenstad, de 19e-eeuwse schil en Stadswerven. De historische binnenstad en 19e-eeuwse schil worden gekenmerkt door hoge ruimtelijke dichtheden, waardoor de beschikbare openbare ruimte schaars is. In dit gebied wordt zowel gewoond, gewerkt, gewinkeld als gerecreëerd. Bewoners van dit gebied beschrijven het als 'een dorp in een stad': de meeste voorzieningen zijn binnen loopafstand en de betrokkenheid van bewoners is groot. Veel bewoners waarderen bovendien de allure van autovrije of autoluwe straten. In deze omgeving staat – net als toen Dordrecht ontstond – de voetganger centraal. Zo creëren we een aantrekkelijk centrumgebied waar het prettig is om te verblijven en voorkomen we overlast door modaliteiten die onveiligheid, trillingen en geluidsoverlast veroorzaken.

Naast wandelen speelt ook het openbaar vervoer een belangrijke rol. Met goede bushaltes en een opwaardering van het centraal station aan de rand van het gebied, is het centrum goed bereikbaar per openbaar vervoer. Voor fietsers zijn goede stallingsvoorzieningen belangrijk, zodat je fiets veilig staat en je de laatste meters te voet verder kunt. Auto's en zero emissie stadslogistiek met bestemming in het gebied zijn in een deel van het gebied welkom, maar worden beschouwd als gasten. Zij moeten zich aanpassen aan het tempo van de voetganger. Doorgaand verkeer wordt geweerd en bezoekers parkeren aan de rand. Kleine voertuigen met lage snelheid en deelvervoer zijn beschikbaar voor last-mile verplaatsingen, waardoor het gebied toegankelijk blijft voor mensen die minder goed ter been zijn.

Deze benadering zetten we door in de wijk Stadswerven, de gebiedsontwikkeling Maasterras en woningverdichting rond het Leerpark en Gezondheidspark. Hier zal hetzelfde mobiliteitsbeleid worden toegepast vanwege de sterke menging van functies in een hoge dichtheid. De komst van station Leerpark speelt daarbij een belangrijke rol.

B-gebied

Het B-gebied beslaat de wijken Nieuw-Krispijn, Oud-Krispijn, Wielwijk, Crabbehof, Reeland en Staart-West. In deze wijken is de woonintensiteit middelhoog. Bewoners geven aan dat dit gebied divers is en sociale cohesie er sterk is. Er is in het B-gebied meer ruimte dan in het centrum, maar de straten zijn lang niet altijd gebouwd voor veel autoverkeer en hoog autobezit. Een groot deel van de woonstraten in dit gebied zijn immers gebouwd in de periode dat de auto alleen nog voor de rijken was en het straatbeeld nog niet domineerde. Dat is nu anders: gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer maken vaak gebruik van dezelfde ruimte, met het risico op conflicten. In deze wijken staat daarom het herstel van de balans tussen wandelen, fietsen en autorijden centraal. We streven naar een optimale balans, met nadruk op gezonde en ruimte-efficiënte opties voor verplaatsing.

Fietsers krijgen daarom snelle doorgaande routes met een corridorfunctie tussen het centrum, het centraal station en de buitenwijken en buitengebieden. Sterke openbaar vervoer radialen zorgen voor een goede OV verbinding richting het centraal station en het centrum. Daarnaast zijn er goede stallingen beschikbaar bij woningen en stations, waardoor het aantrekkelijker wordt om een ketenreis te maken. Doorgaand verkeer wordt afgewikkeld op de hoofdstructuren, zoals de Laan der Verenigde Naties, Baanhoekweg en Merwedestraat/Oranjelaan. In de woongebieden is enkel ruimte voor bestemmingsverkeer. Het gemotoriseerd verkeer is hier te gast. Hierdoor wordt de leefbaarheid en veiligheid voor alle weggebruikers verbeterd.





C-gebied

Het C-gebied bestaat uit de wijken Staart-Oost, Stadspolders, Dubbeldam, Sterrenburg, Wilgenwende, Zuidhoven, Het Dordtse Hout, Amstelwijck. De woonintensiteit is hier laag (gemiddelde dichtheid van 20-35 woningen per hectare). Bewoners omschrijven dit gebied in de regel als groen en kindvriendelijk. Er is weinig functiemenging en de groene uitstraling zien we in een relatief groot aandeel eengezinswoningen met privétuinen en meer openbare ruimte. Dit gebied is relatief meer afhankelijk van auto's. Daarom zetten we hier in op het veilig faciliteren van de bestaande automobilititeit in combinatie met het verbeteren van de voorzieningen voor lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer. In de woonwijken is geen ruimte voor doorgaand verkeer.

We zetten ons in voor voetgangers door het creëren van voldoende veilige en aantrekkelijke routes, zodat mensen kunnen genieten van de groene omgeving en gemakkelijk naar voorzieningen kunnen wandelen. Speciale aandacht wordt besteed aan de veiligheid en aantrekkelijkheid van looproutes rondom de harten van de wijk en maatregelen zoals doorsteekjes om directere looproutes te bieden. Voor fietsers worden snelle routes ontwikkeld die gericht zijn op het stadshart en aansluiten op het doorfietsnetwerk in gebied B. Daarnaast worden goede fietsenstallingen bij OV-hubs gerealiseerd om het gebruik van de fiets te stimuleren. Het openbaar vervoer in de vorm van bussen willen we behouden met frequente en betrouwbare verbindingen naar het stadscentrum en andere belangrijke bestemmingen, waarbij OV-voertuigen voorrang krijgen bij kruisingen. Met de geplande komst van station Leerpark wordt de OV bereikbaarheid van dit gebied verbeterd.

D-gebied

Dordrecht is van een kleine kern uitgegroeid tot een stad dankzij de gunstige ligging op een kruispunt van rivieren en de aanleg van het treinspoor. Dordrecht is zo een belangrijke schakel geworden in Nederlandse en Europese transportnetwerken; niet alleen over water, maar ook over de weg en het spoor. Zo ligt Dordrecht op drie corridors van het TEN-T netwerk (North-Sea Baltic, NorthSea-Med, en Rhine-Alpine). Deze centrale ligging vormt een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven. Dat zien we terug in de drukke bedrijventerreinen aan de flanken van de stad: de Westelijke Dordtse Oever (WDO) en de Merwedehavens. Deze bedrijven- en industriegebieden noemen we het D-gebied. Ondanks dat in kleine delen van het D-gebied ook gewoond wordt, is de functiemix verder beperkt: bedrijvigheid en infrastructuur staat centraal.

Deze bedrijvigheid bepaalt het mobiliteitsbeeld van het D-gebied: grote en zware voertuigen (soms ook met gevaarlijke stoffen) vragen om ruime infrastructuur en met veel werknemers uit de regio van Dordrecht is de auto een veelgebruikte modaliteit. De ligging aan de A16 en N3 versterken dit effect. Echter, dat betekent niet dat alternatieve vervoerswijzen van ondergeschikt belang zijn in deze gebieden. We zetten in op multimodaal bereikbare bedrijventerreinen. Door een alternatief te bieden voor de auto kunnen bedrijven ook werkgelegenheid bieden aan mensen zonder auto. Daarnaast is het een manier om een bijdrage te leveren aan schonere bedrijfsvoering, vitaliteit van werknemers te bevorderen en een middel om overlast voor de (woon)omgeving te voorkomen. We zetten ons daarom samen met bedrijven in om de bereikbaarheid te verbeteren voor fietsen en openbaar vervoer.

Wel moeten we erkennen dat de uitgestrektheid van deze gebieden er voor zorgt dat arbeidsplaatsen verspreid zijn. Dit maakt het uitdagend om alternatieven voor de auto hier goed te organiseren. Het is in dit gebied extra belangrijk om de investeringen die we doen goed af te wegen tegen het beoogde gebruik.





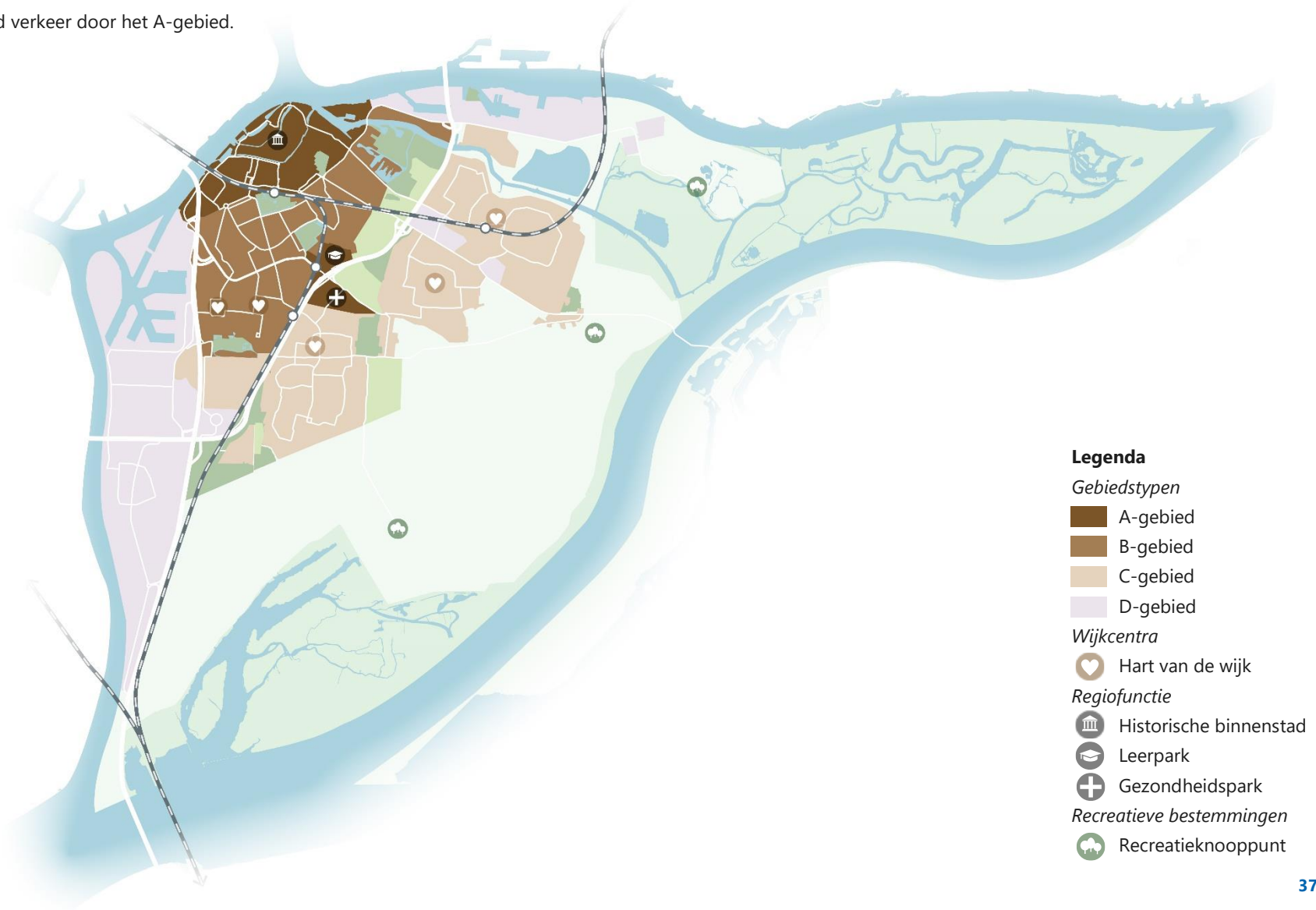
Magneten voor de regio

Naast de verschillende gebiedstypen kent Dordrecht diverse bestemmingen die een nadrukkelijke regiofunctie vervullen. Deze bestemmingen zetten Dordrecht breder op de kaart en dragen bij aan een economisch vitale stad. Voorbeelden van deze 'magneten' zijn de bedrijven in de D-gebieden, het Leerpark, het Gezondheidspark, de historische binnenstad en recreatieve bestemmingen zoals Nationaal Park de Biesbosch. Deze bestemmingen willen we als stad behouden en hun positie binnen de Drechtsteden en de bredere Randstad versterken. We investeren daarom in multimodale bereikbaarheid van deze bestemmingen. Dit betekent een goede aantakking op het hoofdwegennet en tegelijk de beschikbaarheid van aantrekkelijke fietsverbindingen en openbaar vervoer of deelmobiliteit. Het Leerpark, Gezondheidspark en het woningverdichtingsgebied rond deze locaties worden met de komst van station Leerpark aanzienlijk beter bereikbaar met openbaar vervoer.

De recreatieknooppunten zijn goed bereikbare locaties, zowel met de fiets als met de auto, en bieden een hogere intensiteit van recreatie direct rondom het knooppunt. Voor het te ontwikkelen recreatieknooppunt in het zuiden (bij de Oude Veerweg) is op het terrein van de bereikbaarheid nog ruimte voor verbetering. Bezoekers worden aangemoedigd om over te stappen op een andere (actieve) vorm van mobiliteit. Er moet voldoende parkeergelegenheid zijn, zodat men te voet verder het gebied kan betreden. Ook kunnen we bekijken of het nodig is om de overstap op de fiets mogelijk te maken. Daarbij kan worden overwogen om een hub-achtige rol te spelen, met mogelijkheden voor verhuur (via nevenactiviteit van agrariërs) of MaaS.

De bedoeling van deze recreatieknooppunten is dat verder van deze knooppunten af de rust kan worden opgezocht. Door het faciliteren van de overstap relatief dicht bij stad is het idee dat de grotere (auto) verkeerstroom niet ver het buitengebied intrekken.

Voor de binnenstad geldt dat de aantakking op het hoofdwegennet voor autoverkeer plaatsvindt vanaf de randen van het A-gebied, waar volgens dit mobiliteitsplan veel autoverkeer met bestemming binnenstad wordt opgevangen in zogenaamde mobiliteitshubs. Zo beschermen we de kwaliteit van de openbare ruimte van de historische binnenstad en voorkomen we doorgaand verkeer door het A-gebied.





4. BEREIKBAAR

Om de groei van mobiliteit op te vangen en mensen te stimuleren om duurzame vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer te gebruiken, zorgen we ervoor dat ook deze vervoerswijzen een hoog kwaliteit netwerk krijgen en dat deze voor iedereen toegankelijk zijn. Hoewel de auto een rol blijft spelen in het reisgedrag, streven we ernaar om ook de multimodale reis aantrekkelijker te maken door te investeren in infrastructuur voor comfortabele fietspaden, veilige looproutes en oversteekpunten voor de voetganger en betrouwbare openbaar vervoersverbindingen. Dit draagt bij aan een gebalanceerd aanbod van mobiliteit, waarmee de leefbaarheid en een schonere toekomst voor de stad wordt bevorderd.

4.1 Ruimte voor de voetganger

Elke reis begint en eindigt met lopen. Of het nu gaat om het dagelijkse woon-werkverkeer, boodschappen doen, winkelen of sporten, wandelen is een fundamenteel onderdeel van ons mobiliteitspatroon. Het stimuleren van wandelen brengt diverse voordelen met zich mee, zoals het bevorderen van de fysieke gezondheid door regelmatige lichaamsbeweging en het versterken van sociale interactie en veiligheid in de openbare ruimte. Daarom is het cruciaal om voldoende ruimte te bieden aan voetgangers in onze stad, niet alleen voor een duurzamere mobiliteit, maar ook voor een gezondere en leefbare omgeving.

Een rode loper voor de voetganger

In de historische binnenstad van Dordrecht leggen we een rode loper uit voor de voetganger. We richten ons op het creëren van een gastvrije en toegankelijke omgeving waar de voetganger centraal staat. Dit betekent niet alleen het vergroten van het voetgangersgebied, maar ook het herzien van delen van de binnenstad om zowel voetgangers als fietsers meer ruimte en comfort te geven. We besteden bijzondere aandacht aan het waarborgen van de toegankelijkheid voor mensen met mobiliteitsbeperkingen, zodat een inclusieve binnenstad ontstaat waar iedereen gemakkelijk en veilig kan navigeren.



Ter verbetering van de leesbaarheid van de stad, optimaliseren we de inrichting van de openbare ruimte, verbeteren we verwijsborden en versterken we hoofdroutes door de binnenstad en het kernwinkelgebied. Deze maatregelen zijn niet alleen bedoeld om de fysieke omgeving te verbeteren, maar dragen ook bij aan sociale doelstellingen. Door een omgeving te creëren die uitnodigt tot ontmoeting, verblijf en beweging, bevorderen we het sociale netwerk en de gezondheid van de gemeenschap in de stadskern.

Een warm welkom voor bezoekers

Om bezoekers van de binnenstad een warm welkom te bieden, werken we aan het verbeteren van de verbindingen met het station, de stadsrandhubs Weeskinderendijk (Maasparkeergarage) en Energiehuis, en de waterbushaltes. Dit realiseren we door het creëren van aantrekkelijke veilige looproutes, waardoor mensen gemakkelijk vanaf deze knooppunten de binnenstad kunnen bereiken. Denk daarbij aan de looproutes naar het centrum vanaf het centraal station via Johan de Wittstraat waarbij de Burgemeester de Raadsingel beter oversteekbaar is en Krispijn (via Spuiweg), vanaf Weeskinderendijk (via Dokweg-Wilgenbos) of waterbushalte Merwekade naar het centrum (via Voorstraat). Daarnaast heten we bezoekers ook welkom via het water door aanlegpunten te bieden, waardoor ze met hun bootje kunnen aanmeren in de binnenstad. Hiervoor werken we aan een steiger en halteplan voor alle havens in Dordrecht. Het water is een unieke kwaliteit van Dordrecht die we willen benadrukken en behouden.

Op deze manier streven we ernaar om de binnenstad van Dordrecht niet alleen bereikbaar te maken, maar ook uitnodigend en aantrekkelijk voor alle bezoekers, ongeacht hun vervoerswijze.

Te voet naar dagelijkse voorzieningen

Iedereen moet dagelijkse voorzieningen zoals een supermarkt, school of park op een comfortabele en veilige manier kunnen bereiken. Dit begint bij het

principe dat deze dagelijkse voorzieningen in elke wijk aanwezig zijn, zodat de af te leggen afstand vanaf je woning beperkt blijft (10-minutenstad). Dankzij de diverse wijkhartes in de stad, zijn veel basisvoorzieningen al goed gespreid in de stad. Als de nabijheid van dagelijkse voorzieningen op orde is, wordt het ook vanzelfsprekender om hier lopend of per fiets heen te gaan.

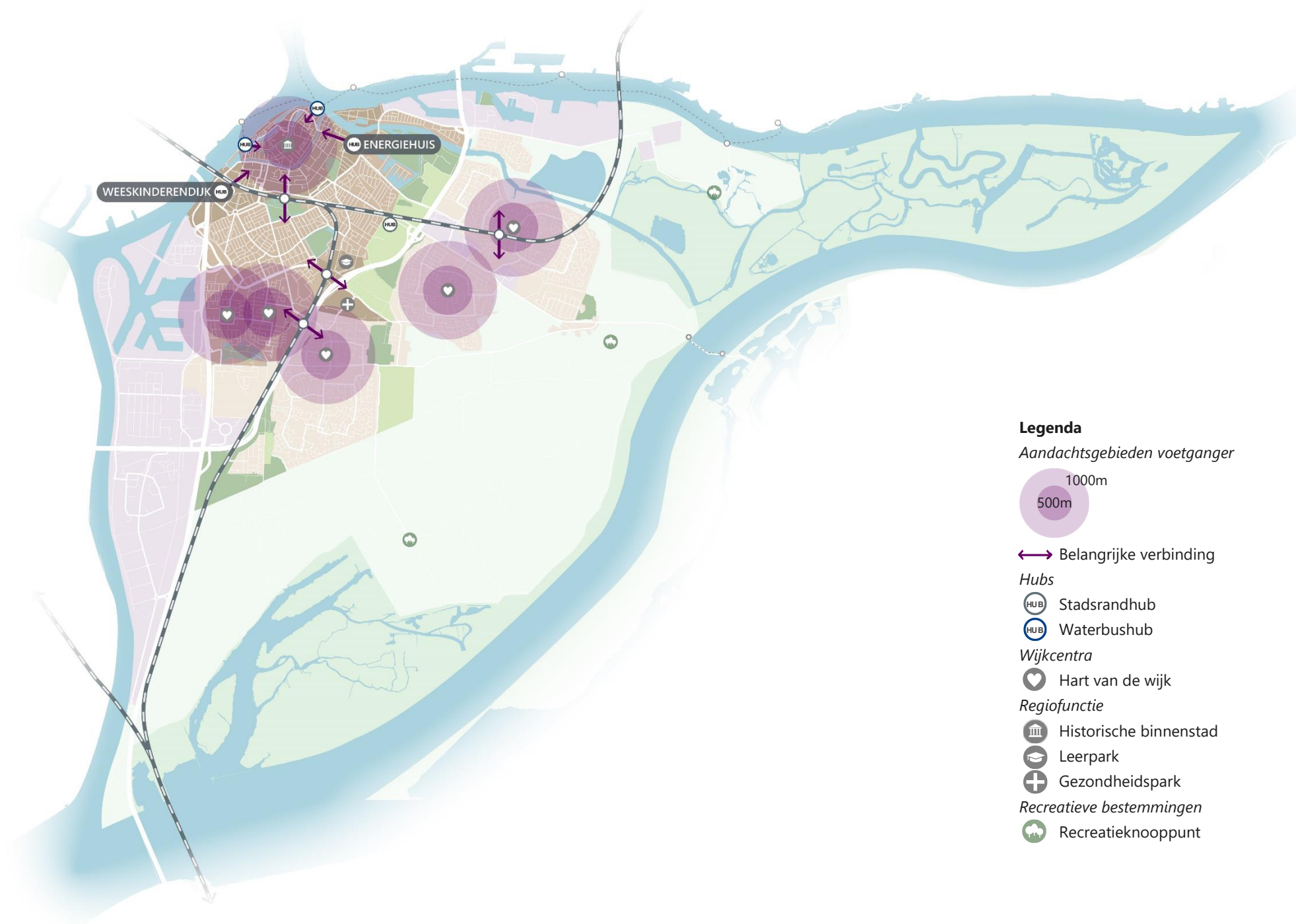
De volgende stap is ervoor zorgen dat de infrastructuur van en naar deze voorzieningen beschikbaar en van kwaliteit is, ook voor de voetganger. Hoe dichter we bij de wijkhartes of andere voorzieningenclusters komen, hoe belangrijker we de positie van de voetganger vinden.

De stoep kent verschillende gebruikers

Bij investeringen voor de voetganger houden we oog voor het feit dat de stoep niet alleen wordt gebruikt door voetgangers. De stoep heeft ook als functie om verplaatsingen per rolstoel, rollator, scootmobiel of kinderwagen te faciliteren. Ook personen met een beperking willen de openbare ruimte goed en veilig kunnen betreden. Dit vraagt om voetpaden van voldoende breedte, toegankelijke hellingen, afwezigheid van obstakels, veilige oversteekplaatsen en het toepassen van geleidelijnen. In het bijzonder op locaties waar veel voetgangers samenkomen zoals het A-gebied, wijkcentra, stadsrandhubs, bushaltes en stations plegen we extra inzet om de toegankelijkheid van voetgangersvoorzieningen te waarborgen. Bijvoorbeeld rondom parkeerterrein Weeskinderendijk is op dat gebied nog veel winst te behalen.

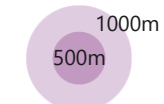
De basis op orde brengen voor de voetganger vereist op sommige locaties ook om maatregelen op andere thema's: denk bijvoorbeeld aan goede oplossingen voor het parkeren van auto's en stallen van fietsen of het tijdig uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden. Dit wordt verder uitgewerkt in de wijkplannen in lijn met het Ontwerphandboek Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR).

1. We maken belangrijke looproutes korter door
doorsteeken te realiseren.



Legenda

Aandachtsgebieden voetganger



↔ Belangrijke verbinding

Hubs

Stadsrandhub

Waterbushub

Wijkcentra

Hart van de wijk

Regiofunctie

Historische binnenstad

Leerpark

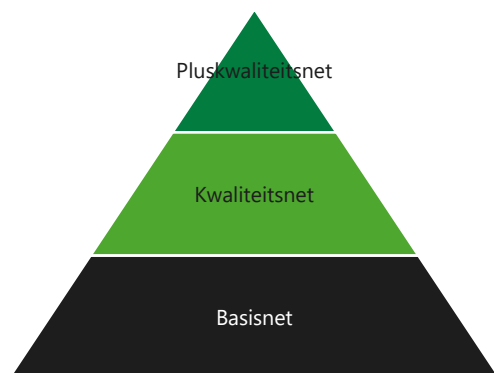
Gezondheidspark

Recreatieve bestemmingen

Recreatieknooppunt

4.2 Dordrecht als fietsvriendelijke stad

In Dordrecht zijn we blij met fietsers. Fietsen draagt niet alleen bij aan een schonere omgeving en gezondere bevolking, maar biedt ook een oplossing voor de ruimte vraag die hoort bij een toenemend aantal verplaatsingen. Om het fietsen te bevorderen en de veiligheid van fietsers te waarborgen, verbeteren we de fietsinfrastructuur en creëren we meer fietsvriendelijke voorzieningen, zodat Dordrecht zich kan blijven ontwikkelen als een fietsvriendelijke stad. Hierbij worden drie niveaus van fietsnetwerken gedefinieerd waarbij het kwaliteitsniveau basisnet de basis vormt en de kenmerken van het (plus) kwaliteitsnetwerk daarboven komen. Zie voor concrete kwaliteitseisen zoals opgenomen in het Uitvoeringsprogramma fiets 2023-2026 in bijlage 1.



Om de kwaliteitssprong in het fietsnetwerk te maken is het nodig om het gehele fietsnetwerk, basis t/m plus kwaliteitsnetwerk zoals weergegeven in bovenstaande afbeelding te realiseren. Om een aantrekkelijk alternatief te vormen voor autoverplaatsingen is het realiseren van de (plus) kwaliteitsnetwerken noodzakelijk. Dit heeft prioriteit en moet in samenhang gezien worden met de maatregelen die in het autonetwerk genomen worden (zoals meer 30 km/u-wegen).

Pluskwaliteitsnetwerk

Sterke radialen

Het fietsnetwerk van Dordrecht moet invulling geven aan sterke radialen. Deze verbinden de wijken van het C-gebied, via het B-gebied met het A-gebied en andersom. Deze radialen passen bij het gegeven dat veel Dordtenaren nu al per fiets naar de binnenstad of het station reizen. Dit willen we zo houden en nog verder versterken. Tegelijkertijd bieden deze radialen kansen om vanuit de meer dichtbebouwde en versteende A- en B-gebieden via directe fietsverbindingen in het groene buitengebied te komen.

Netwerk van snelle fietsroutes

Aan de sterke radialen voegen we directe dwarsverbindingen toe die leiden tot de interwijkverbindingen van kwaliteit. Zo ontstaat een gesloten fietsnetwerk die verplaatsen per fiets binnen Dordrecht in alle richtingen aantrekkelijk maakt. Routes lopen onder andere via het Stadspark en ontsluiten ook de D-gebieden (werkgebieden).

Verbinden met recreatieknooppunten en regio

Fietsen stopt in Dordrecht niet bij de gemeentegrens. Het fietsnetwerk reikt daarom tot aan de omliggende kernen en verder. We verbinden Dordrecht per fiets met Zwijndrecht, Papendrecht, Sliedrecht, Hoeksche Waard en Brabant. Naast bijvoorbeeld de metropolitane fietsroute Dordrecht-Rotterdam (via de Zwijndrechtse brug) vervult ook de waterbus hierin een belangrijke rol. Doordat fietsen gratis mee mogen functioneert de waterbus als het ware als varend fietspad. Vanaf de haltes Merwekade en Hooikade zijn Zwijndrecht, Papendrecht, Sliedrecht en zelfs Rotterdam goed te bereiken met de fiets. Ook de recreatieve bestemmingen in het buitengebied (recreatieknooppunten) zijn met dit netwerk bereikbaar.

3. We verbeteren (verbreden) fietsroutes waar dat kan, dit kan ten koste gaan van de ruimte voor de auto op sommige plekken.

In dit pluskwaliteitsnetwerk dat bestaat uit sterke radiale, snelle fietsroutes en verbindingen met de regio, krijgt de fietser extra prioriteit en stellen we hoge kwaliteitseisen aan veiligheid, directheid, comfort en snelheid. De fietsintensiteiten zijn hier doorgaans hoog.

Kwaliteitsnetwerk

Om ervoor te zorgen dat fietsers zo direct mogelijk het pluskwaliteitsnet kunnen bereiken, is in het uitvoeringsprogramma Fiets 2023-2026 een grofmazig kwaliteitsnetwerk opgesteld. Dit kwaliteitsnetwerk verbindt de stad ook met bestemmingen in het buitengebied, zoals de Merwelanden, De Elzen en gemeente Altena middels de veerpont Kop van 't Land. De eisen die we aan dit netwerk stellen zijn passend bij de intensiteit op de routes. Directheid, veiligheid en comfort staat hierin centraal.

Fijnmazig basisnetwerk

Fietsers zijn gebaat bij een fijnmazig netwerk. Dat betekent dat we niet alleen inzetten op de grote verbindingen en relaties met veel fietsers, maar ook oog houden voor de verkeersveiligheid en het comfort voor fietsers op de overige fietsroutes binnen Dordrecht; bijvoorbeeld naar de wijkwinkelcentra.

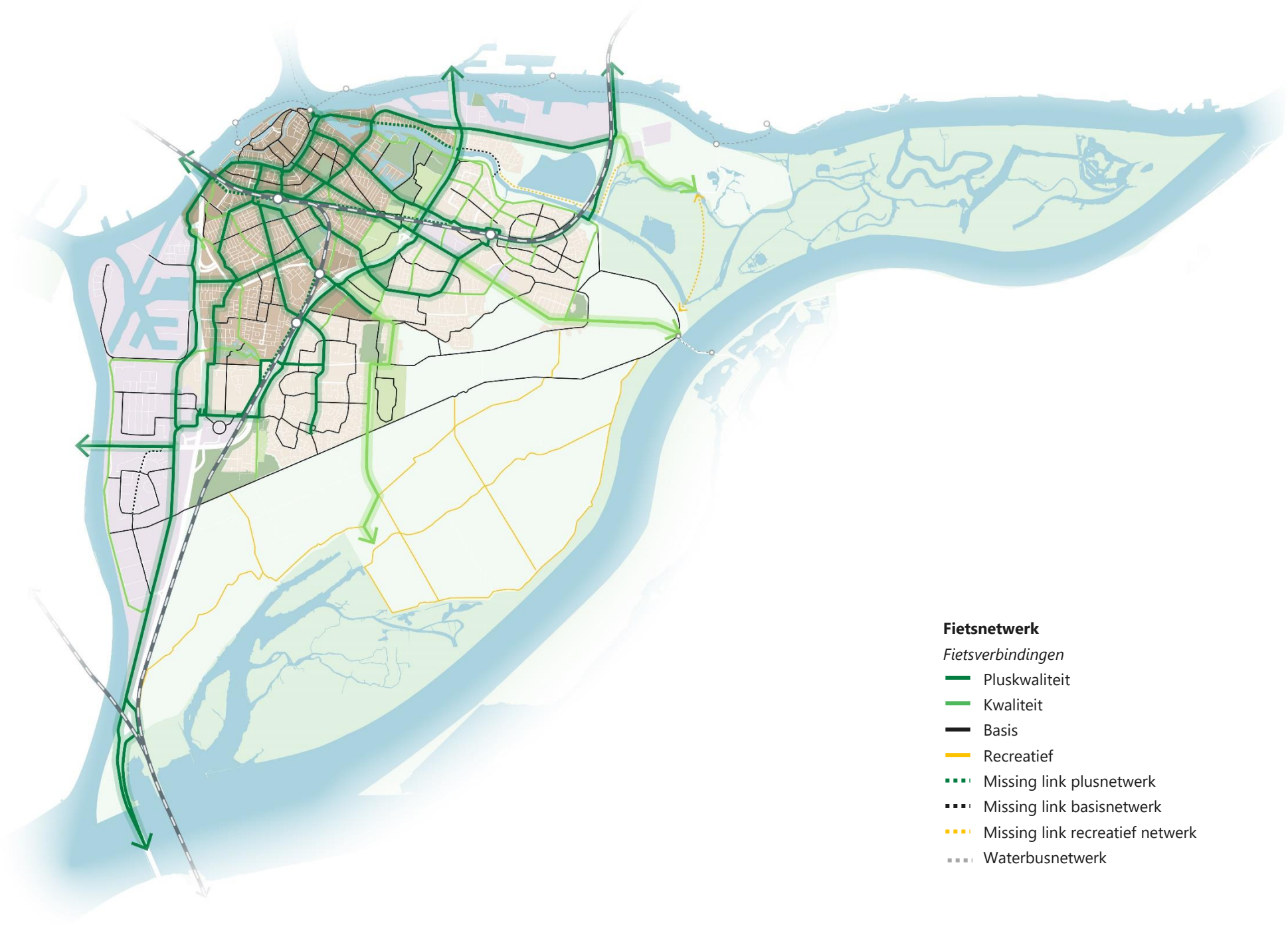
Recreatief netwerk

We willen werken aan een gezond Dordrecht. De mogelijkheid om ook voor recreatieve doeleinden de fiets te pakken moedigen we aan met een compleet recreatief netwerk. We zetten in op een beweegvriendelijke omgeving met brede fietspaden waarin veiligheid en comfort centraal staat, bijvoorbeeld in het toekomstige Stadspark. Deze breedte biedt kansen om het fietspad ook voor andere sporten te gebruiken. Scheiding van de rijbaan waar dat kan heeft daarom de voorkeur, bijvoorbeeld langs de Oude Veerweg.

Maatregelen nodig

De compleetheid en kwaliteit van het (plus)kwaliteitsnetwerk is nog niet overal op orde. Daar zijn maatregelen voor nodig zoals de aanleg van vrijliggende fietspaden langs de Hugo van Gijnweg, realisatie van een nieuw fietspad tussen Amstelveen en Station Zuid en het verminderen van de barrièrewerking van de Laan der VN en het spoor (hoofdstuk 7).





Fietsparkeren

Stimuleren van fietsgebruik doen we niet alleen met een fietsnetwerk van kwaliteit, maar ook met fietsparkeervoorzieningen van kwaliteit. De fiets moet bij vertrek makkelijk te pakken zijn en op bestemming ook weer veilig kunnen worden gestald. Bovendien moeten fietsparkeervoorzieningen rekening houden met buitenformaat fietsen zoals bakfietsen, tandems of driewielers. Rondom woningbouw zijn ruime stallingsvoorzieningen die deze buitenformaat fietsen faciliteren een uitgangspunt.

Tegelijk kost het parkeren van je fiets ook ruimte. Deze ruimte is niet overal in de stad evenveel beschikbaar. De manier waarop we fietsparkeren willen organiseren verschilt daarom per gebied:

- A-gebied: in het centrumgebied vinden we ruimte voor verblijven heel belangrijk. We lossen fietsparkeren daarom bij voorkeur inpandig op. Om inpandig fietsparkeren aantrekkelijk te maken, is vanuit het participatietraject een aantal belangrijke zaken benoemd: de stalling ligt op een veelgebruikte aanfietsroute naar de stad; heeft een toegankelijk, herkenbaar entree; bevindt zich dichtbij de eindbestemming en zijn daarom bij voorkeur gespreid over meerdere locaties; biedt ruimte voor bakfietsen en ander formaat fietsen; heeft ruime openingstijden en is bewaakt en gratis. Hierbij wordt ook het fietsparkeren van bewoners betrokken. Op straat parkeren in het winkelgebied blijft mogelijk. Op plaatsen waar tekorten zijn breiden we het aanbod uit of zetten in op een betere spreiding van het stallen. Er is lokaal behoefte aan meer fietsnietjes, maar deze plaatsen we alleen als ze geen belemmering vormen voor voetgangers en mensen met een beperking. Concrete maatregelen in de binnenstad, zoals een nieuwe stalling in de Drievriendenhof en kwaliteitsimpuls fietsenstalling Achterom, zijn onderdeel van het reeds vastgestelde Uitvoeringsprogramma Fiets 2023-2026 en in lijn met Fietsparkeerplan Binnenstad Dordrecht (SPARK, 2022).

- B-gebied: in dit gebied zien we het liefst dat fietsparkeren op eigen terrein plaatsvindt. Daar waar fietsparkeren op eigen terrein niet mogelijk is, zetten we in op geclusterde stallingsvoorzieningen op straat. Fietsen vormen namelijk dikwijls een obstakel op het voetpad. Met geclusterde fietsparkeervoorzieningen zoals een fietsvlonder of fietstrommel houden we de openbare ruimte aantrekkelijk en toegankelijk voor iedereen. Bij lokale voorzieningen zoals de supermarkt zijn de aanwezigheid en plaatsing van fietsvoorzieningen extra belangrijk.
- C-gebied: in dit gebied is fietsparkeren op eigen terrein het uitgangspunt. Daarnaast bieden we fietsenstallingen aan bij OV-hubs.
- D-gebied: in dit gebied is fietsparkeren op eigen terrein het uitgangspunt. Daarnaast bieden we fietsenstallingen aan bij OV-hubs.

Locatie	Uitgangspunt fietsparkeren
A-gebied	Bij voorkeur inpandig. Op straat parkeren in winkelgebied blijft mogelijk. Bij woningen waar noodzakelijk geclusterd op straat.
B-gebied	Bij voorkeur op eigen terrein. Waar noodzakelijk geclusterd op straat.
C-gebied	Op eigen terrein
D-gebied	Op eigen terrein

4.3 Stimuleren van (hoogwaardig) openbaar vervoer

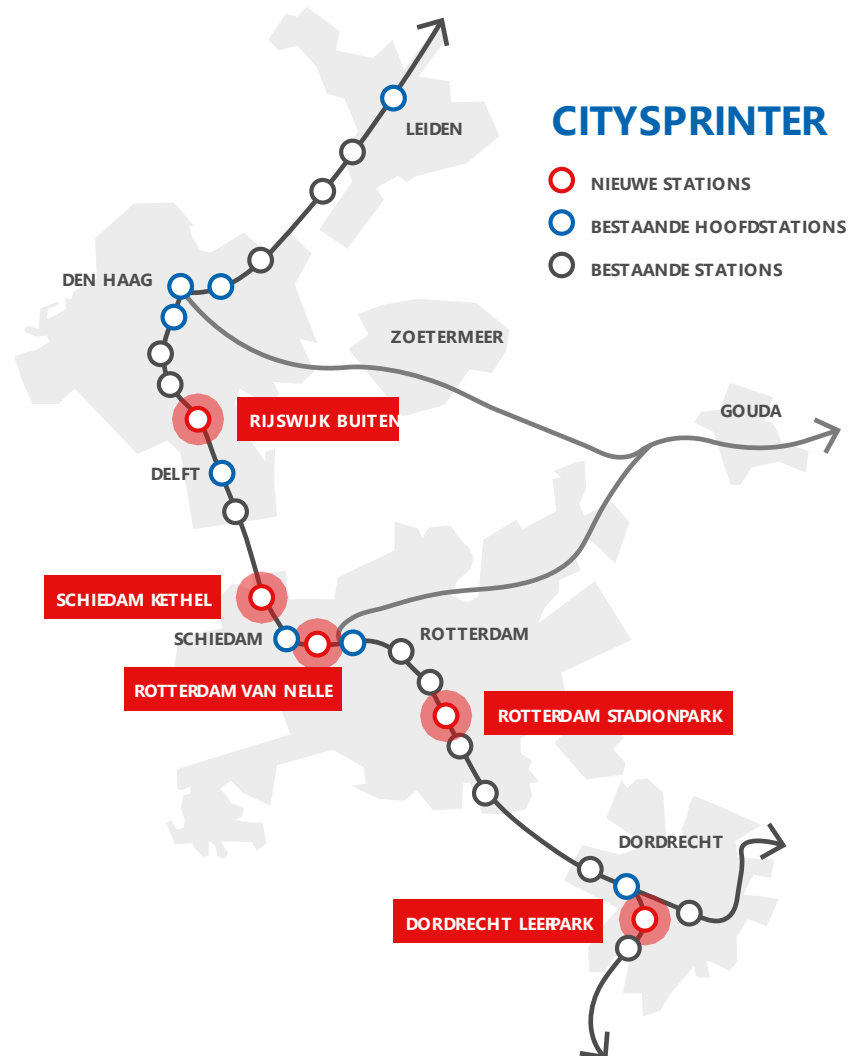
Meer treinen, upgrade CS en een nieuw station

We willen het reizen per spoor van en naar Dordrecht aantrekkelijker maken, om zo een goed alternatief te bieden voor de auto op afstanden langer dan 15 km. Daarom zetten we in op het versterken van het spoornetwerk met frequentere en snellere treinen en het toevoegen van bestemmingen.

Naast het behoud van goede en frequente Intercity-verbindingen, werkt de gemeente hiervoor met diverse partners aan het programma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking). Dit programma is gericht op het verbeteren van de mobiliteit langs de Oude Lijn, die als drager fungeert voor het openbaar vervoer in Zuid-Holland. Het doel is om de Oude Lijn mee te laten groeien met de stedelijke ontwikkelingen, zodat banen, scholen en voorzieningen goed bereikbaar blijven en we ons ook in de toekomst duurzaam kunnen blijven verplaatsen.

Om dit doel te bereiken, wordt de CitySprinter geïntroduceerd; een hoogfrequente lightrailverbinding tussen Dordrecht en Den Haag. De ambitie is om tegen het jaar 2040 een dienstregeling te hebben waarbij elke 5 minuten een trein rijdt op dit traject, waardoor het openbaar vervoer efficiënter en comfortabeler wordt en op deze as een aantrekkelijk alternatief biedt voor de auto.

Een tweede element van MoVe waar in Dordrecht aan wordt gewerkt is een forse upgrade van station Dordrecht CS. Onderzocht wordt hoe deze upgrade vorm kan krijgen, bijvoorbeeld door verbreding van perrons, aanpak van de stationshal en het verminderen van de barrièrewerking van het spoor (bijv. d.m.v. een tunnel of loopbrug).



Het derde onderdeel van MoVe is de realisatie van station Leerpark. De komst van dit extra station brengt verschillende voordelen met zich mee. De Smart Campus Leerpark wordt hierdoor beter bereikbaar, net als het Albert Schweitzer ziekenhuis en de rest van het Gezondheidspark. Ook verdichting van woningen rond deze locaties krijgt een verbeterde multimodale bereikbaarheid. Dit draagt bij aan een betere bereikbaarheid van essentiële voorzieningen vanuit Dordrecht en de regio en bevordert duurzame mobiliteit onder de inwoners.

Na de realisatie van station Leerpark, ambieert de stad het station Zuid te verplaatsen richting het zuiden. Potentiële locaties zijn Amstelwijk of Copernicusweg. Deze ambitie valt echter buiten de planhorizon van dit mobiliteitsplan.

Naast de verbetering van de Oude Lijn werkt de gemeente ook aan de verdere ontwikkeling van de Merwedelingelijn. Hiervoor is door gemeenten in Drechtstedenverband de Merwedelingelijn Alliantie opgezet. Ook hier wordt de woningbouwopgave gekoppeld aan het verbeteren van de verbinding via het spoor. De ambitie is dat je op de Merwedelingelijn straks "spoorboekloos kan rijden". In de toekomst moet er elke tien minuten een trein gaan rijden. Ook een goede doorverbinding richting Rotterdam en Den Haag is daarbij wenselijk.

Tot slot zetten we in op het verhogen van de frequentie van de bestaande sprinter van en naar het zuiden. Zo versterken we de verbinding tussen de Oude Lijn in de Randstad en het Brabantspoor vanaf Breda.

Een hoogwaardig regionaal busnetwerk

Met de introductie van R-net is een eerste stap gezet richting een snel, frequent en comfortabel regionaal busnetwerk dat met aantrekkelijke reistijden de belangrijkste centra in de regio verbindt: onderling, en met stedelijke knooppunten als het Leerpark/Gezondheidspark en Station Dordrecht. Dit netwerk van R-netlijnen wordt ondersteund door regionale busverbindingen die

fungeren als fijnmazige aanvulling op R-net en door een goede toegankelijkheid van het netwerk via comfortabele haltes die vanuit de omgeving goed bereikbaar zijn te voet, met deelmobiliteit en per fiets.

Het is zaak de komende jaren deze basis te versterken met behulp van verdere versnelling, frequentieverhoging, uitbouw van verbindingen en goede fietsstallingsmogelijkheden om een positieve spiraal in het regionale OV-gebruik te bewerkstelligen. Met name op de verbindingen tussen de Drechtsteden onderling en van en naar de knooppunten Rotterdam Zuidplein en Rotterdam Kralingse Zoom kan dit hoogwaardige regionale busnetwerk een duurzaam alternatief bieden voor de auto.

Versterking van het stedelijk openbaar vervoer

Het stedelijk openbaar vervoer fungeert enerzijds als voor- en natransport voor de (boven)regionale OV-verplaatsingen (veelal met de trein als hoofdvervoermiddel) en anderzijds als vervoersalternatief op de middellange afstand binnen Dordrecht. Binnen Dordrecht ontsluit het busnetwerk de stadsharten voor de omliggende wijken, regionale functies als het Gezondheidspark en Leerpark en verbindt de B- en C-gebieden met bestemmingen in het A-gebied. De bus biedt hier dus een alternatief voor verplaatsingen per auto en fiets binnen de stad. Vanwege de verplaatsingsafstand vormen elementen als snelheid, frequentie, nabijheid van de halte en tarieven belangrijke elementen om een aantrekkelijk vervoersalternatief te bieden.

In het stedelijk openbaar vervoer is een kwaliteitssprong nodig: vooral in B-gebieden zet gebrek aan een eigen busbaan de kwaliteit van het openbaar vervoer onder druk. Bijvoorbeeld op (delen van) de Krispijnseweg en de Zuidendijk lopen de rijtijden van bussen sterk uiteen. Tegelijkertijd zijn dit de gebieden die zich nabij de belangrijkste knooppunten in het netwerk bevinden en waar dus de meeste reizigers worden beïnvloed – ook reizigers van buiten die gebieden. Daar komt bij dat binnen het OV-netwerk geen harde grens is tussen regio en stad: regionale OV-verbindingen kunnen een antwoord bieden op lokale verplaatsingsbehoeften en andersom kan een lokale maatregel de kwaliteit van regionale verbindingen verbeteren. Versnelling en prioritering voor het busvervoer en doelgroepenvervoer – zeker op trajecten nabij knooppunten en met veel reizigers – kan mede worden bereikt met maatregelen op het gebied van weginrichting, verkeerscirculatie en verkeersmanagement. Voor Dordrecht betekent dit:

- Prioriteit bij verkeerslichten: dit gebeurt al op de meeste plekken, maar vraagt op sommige kruispunten op termijn aanvullende maatregelen (bijv. op Laan der VN) omdat prioriteit met toenemende verkeersaantallen niet altijd gewaarborgd kan blijven.
- Busbanen bij drukke kruispunten: als middel om lange wachtrijen voor verkeerslichten te omzeilen. Echter, de ruimte om nieuwe busbanen in de stad aan te leggen ontbreekt; in het bijzonder op plekken waar meer doorstroming gewenst is, bijvoorbeeld op de Krispijnseweg of Zuidendijk. Daarom zetten we in plaats daarvan in op maatregelen die overig verkeer op busroutes vermindert.
- Uitzonderingspositie van openbaar vervoer bij verkeerskundige knips en verkeerscirculatie: dit gebeurt al op Professor Waterinklaan en in de toekomst op de autoluwe Spuiboulevard. Op termijn is een uitzonderingspositie van de bus in de Krispijntunnel en te overwegen (zie paragraaf 4.6).

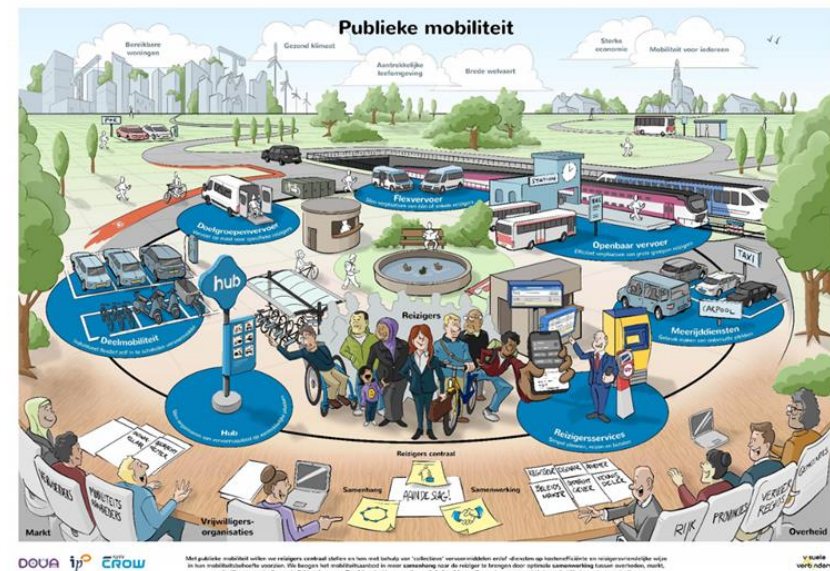


- Voorzichtigheid in uitrol van 30 km/u als maximumsnelheid op busroutes: zonder vorm van onderscheid of prioritering voor het openbaar vervoer ten opzichte van andere vervoerwijzen wordt maar beperkt een alternatief geboden voor de auto op dezelfde route.

Verder blijkt uit onderzoek dat er gebieden zijn waar het stedelijk openbaar vervoer moeilijk een alternatief kan bieden. Het gaat dan bijvoorbeeld om gebieden als Amstelveen, Wilgenwende, De Hoven en Dordtse Kil I-IV. Deze gebieden kenmerken zich door een zwakke vervoersvraag naar andere delen van de B-, C- en D-gebieden. Dit wordt versterkt door de aanwezigheid van geografische infrastructurele en natuurlijke barrières, zoals spoorwegen, snelwegen en dijklinten. Openbaar vervoer kan voor deze gebieden wel een alternatief bieden voor de verbinding met het A-gebied, centraal station en Leerpark. Maar de huidige OV-verbindingen kunnen aantrekkelijker: de halte is niet altijd in de buurt, de reistijd is ten opzichte van andere vervoerwijzen relatief lang en het aantal vertrek mogelijkheden vaak beperkt. Verbetering is vanwege de sterke concurrentiepositie van auto en fiets in de C- en D-gebieden moeilijk, maar niet onmogelijk. Als het goed lukt de OV-doorstroming in A- en B-gebieden op peil te brengen brengt dat ook C- en D-gebieden qua OV-reistijd dichterbij A- en B-gebieden. Dat verbetert de aantrekkelijkheid voor alle gebieden en schept tegelijkertijd ruimte om waar nodig en mogelijk C- en D-gebieden verder te ontsluiten en lijnen te verlengen (bijvoorbeeld lijn 4 naar Amstelveen), zonder dat dit grote impact heeft op de rendabiliteit van het systeem.

Voor de zwakke OV-reisrelaties tussen C- en D-gebieden onderling kan het reguliere stedelijk openbaar vervoer geen passend antwoord bieden: de vervoersstromen zijn te dun, te diffuus en het alternatief dat het reguliere openbaar vervoer nog zou kunnen bieden is voor de meeste gebruikers te onaantrekkelijk. Om een modal shift te bewerkstelligen ligt de opgave op die relaties dan primair bij andere vervoerwijzen, zoals de fiets. Ook de deelfiets of ander deelvervoer kan hier een rol in vervullen. Openbaar vervoer op die dunne

reizigersstromen binnen Dordrecht kan enkel via maatwerk, waarbij specifiek wordt ingespeeld op de behoeften van een bepaalde groep reizigers of reisrelaties. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een programma publieke mobiliteit. De regio Drechtsteden werkt hieraan mee met de pilot publieke mobiliteit. Vanuit de vervoersorganisatie Stroomlijn is een samenwerking gestart met Provincie Zuid-Holland en Qbuzz om te zien hoe we hier invulling aan kunnen geven. Met deze pilot beogen we het mobiliteitsaanbod in meer samenhang naar de reiziger te brengen door optimale samenhang tussen overheden, markt, vrijwilligersorganisaties en individueel vervoer. Een vernieuwde rol van de vraagafhankelijke deur-halte-taxi kan hier de uitkomst van zijn.



Betaalbaar openbaar vervoer

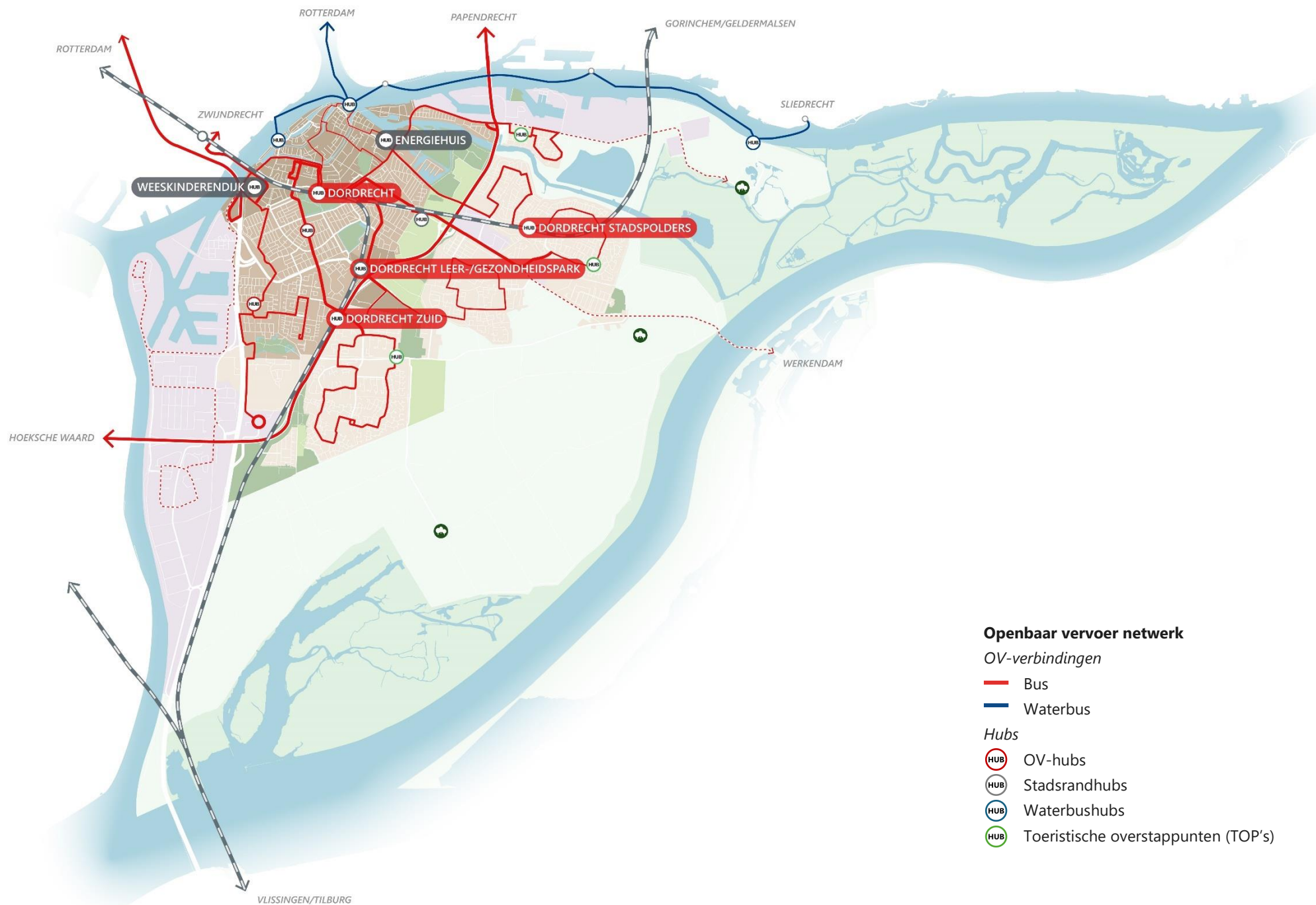
Versnelling van OV-verbindingen versterkt de betaalbaarheid van het openbaar vervoer tweeledig: enerzijds trekt een aantrekkelijker product meer reizigers waardoor de reizigersinkomsten toenemen, anderzijds draagt versnelling bij aan een efficiëntere exploitatie waardoor de kosten dalen. Aanvullend kan de betaalbaarheid voor de reizigers worden versterkt door aantrekkelijke tarieven aan te bieden. Hoewel de tariefstelling van openbaar vervoer in de eerste plaats bij de vervoerder en vervoersautoriteit ligt, kan Dordrecht in samenwerking met hen daar aanvullend een bijdrage in leveren. Dit doet Dordrecht nu al middels een OV-regeling voor minima die te gebruiken is door te betalen in de bus met de Dordt pas. De Dordtpas waar deze regeling onder valt, kunnen we gebruiken om inzichtelijk te maken, welke kansen er zijn om deze regeling verder uit te breiden om OV-gebruik te stimuleren en vervoersarmoede tegen te gaan. Oplossingen kunnen liggen in riantere vergoedingen en vergoeding voor andere (deel)modaliteiten.

Een verbeterde bereikbaarheid over water

Voor de ontsluiting van voorzieningen en ontwikkelingen langs het water speelt de Waterbus een belangrijke rol. We streven naar een verhoging van de frequentie en een verbetering van de kwaliteit van het vervoer over water. Daarnaast is het essentieel om de integratie met andere vervoersmiddelen, vooral de fiets, waar mogelijk te verbeteren omdat vervoer over water een belangrijke regionale schakel in het fietsnetwerk vormt.

Een belangrijk onderdeel van deze strategie is de herinrichting van de waterbushaltes Merwekade/Otto Dickeplein en de halte Biesbosch tot waterbushubs. Deze aanpassingen zijn van meerwaarde, aangezien de waterbusreis in vrijwel alle gevallen onderdeel is van een grotere ketenreis. Bij een goed functionerende waterbushub horen dan ook logische fiets- en looproutes voor de schakel halte-eindbestemming en vice versa.

Door te investeren in het verbeteren van de waterbusinfrastructuur en de verbindingen met andere vervoersmiddelen te optimaliseren, creëren we een efficiënter en aantrekkelijker transportsysteem. Dit zal niet alleen de lokale bevolking ten goede komen, maar ook bijdragen aan de toeristische en recreatieve aantrekkingskracht van Dordrecht en andere locaties in de regio zoals Kinderdijk en de Biesbosch.



4.4 Hubs als belangrijke schakel in de ketenreis

Om het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en deelvoertuigen te stimuleren is het van belang om overstappen zo makkelijk mogelijk te maken. Hiervoor moeten we de knooppunten ofwel hubs zo goed mogelijk inrichten passend bij de functie die de hub vervult. Zo benutten we de totale verkeersinfrastructuur maximaal. Het slimmer koppelen van de netwerken en het organiseren van het gebruik zijn hierin onmisbaar.

We onderscheiden vijf soorten hubs om de vervoersstromen te verknopen:



Stadsrandhubs

Stadsrandhubs zijn primair gericht op het afvangen van auto's de stad in, oftewel op bezoekers, werknemers en bewoners van Dordrecht. Deze hubs moeten enige verlichting brengen op de entrees van de binnenstad die nu fors worden belast zoals de Prinsenstraat, Burgemeester de Raadsingel en Torenstraat/Noordendijk. Op deze stadsrandhubs is deelvervoer beschikbaar, gebruikers kunnen ook met hoogfrequent rijdend OV of lopend naar hun bestemming. Vanuit het participatietraject is hier positief op gereageerd. Wel is aangegeven dat prettige looproutes, ook 's avonds, hierbij essentieel zijn. Voor inwoners van Dordrecht zijn er ook deelauto's beschikbaar als alternatief voor de eigen auto. Energiehuis en Weeskinderendijk (in toekomst Maasparkgarage) zijn voorbeelden van deze mobiliteitshubs.

Gezondheidspark en FC Dordrecht vervullen tijdens grote evenementen en piekmomenten een overloopfunctie. Deze locaties missen op dit moment de voorzieningen om als volwaardige stadsrandhub te functioneren (geen deelfietsen en bij FC Dordrecht geen regulier OV). Nut en noodzaak van dergelijke investeringen moeten eerst worden afgewogen.



OV-hubs

OV-hubs zijn gericht op het verknopen van fietsen en openbaar vervoer. Deze hebben een rol voor herkomst- en/of bestemmingsverkeer en er is sprake van een concentratie van reizigers. Op OV-hubs die herkomstlocaties in de omgeving ontsluiten is voldoende stallingsruimte voor eigen fietsen in een gebruiksvriendelijke stalling aanwezig. Met hoogwaardige stallingen worden werknemers gestimuleerd een eigen fiets bij de OV-hub te stallen en/of meer deelfietsen te plaatsen. Dit kan bijvoorbeeld op de Westelijke Dordtse Oever stimuleren om gebruik te maken van het OV en het laatste stukje te fietsen. Voor OV-hubs die bestemmingen in de omgeving bedienen zijn voldoende deelfietsen beschikbaar. Natuurlijk moeten de wandelroutes van en naar een OV-hub ook op orde zijn. De treinstations van Dordrecht, inclusief Leerpark zijn voorbeelden van OV-hubs vanwege het goede OV-aanbod. Naast OV hubs bij stations bekijken we ook het ontwikkelen van OV hubs bij druk gebruikte bushaltes, zoals het Admiraalsplein.



Buurthubs

Buurthubs bieden bewoners voorzieningen als alternatief voor hun (tweede) auto, zoals deelauto's en deelbakfietsen. In buurten waar bewoners weinig ruimte hebben om hun eigen fiets te stallen, kan de buurthub deze rol ook vervullen. Die stalling voor eigen fietsen kan ook handig zijn als de buurthub een groter verzorgingsgebied heeft. Buurthubs zijn ook locaties voor pakketkluisen, zodat het logistieke verkeer in de buurten wordt verminderd en kunnen samenvallen met OV-haltes. Door middel van de pilots op de locaties J.P. Heijepark en Steegoversloot wordt een kader opgesteld waar toekomstige buurthubs aan moeten voldoen. Denk daarbij aan de geschiktheid van een locatie en het soort voorzieningen dat aanwezig moet zijn. Daarbij sluiten we graag aan bij bestaande voorzieningen om de hub te versterken.



Toeristische overstappunten (TOP's)

Toeristische overstappunten zijn een speciale vorm van hubs aan de bestemmingszijde van de reis. Zij bedienen een groot gebied en vooral gebruikers met een recreatief motief. Aanbod van deelfietsen is het belangrijkste onderdeel van dit type hub. Voldoende capaciteit is daarbij belangrijk, omdat deze overstappunten vaak piekgebruik kennen op bepaalde momenten in de week en het jaar (vooral op zonnige weekend- en feestdagen). TOP's verbeteren de bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen, ook naar plekken in het buitengebied waar regulier openbaar vervoer niet beschikbaar is. Zo helpen deze hubs een alternatief te bieden voor de auto, omdat hier de reis te voet of per deelfiets voortgezet kan worden. Bij de realisatie van TOP's horen ook goede loop- en/of fietsverbinding naar de recreatieve eindbestemmingen. Daarnaast is een goede communicatie over het bestaan van deze overstappunten van belang voor het gebruik ervan. Voorbeelden van locaties waar TOP's kansrijk zouden kunnen zijn, zijn nabij de bushaltes Leeuwstraat in Sterrenburg en Baanhoekweg/Kerkeplaat in Merwepolder Oost.



Waterbushubs

Waterbushubs vormen een schakel in woon-werkverplaatsingen en het recreatieve (fiets)netwerk. Hier bestaat de mogelijkheid voor een aanreis per openbaar vervoer waarna de reis voortgezet kan worden te voet, per deelfiets of per eigen fiets. Net als bij TOP's speelt het recreatieve reismotief een belangrijke rol bij de gebruikers, maar deze bedient eveneens forenzen die van de waterbus gebruikmaken. De herinrichting van het Otto Dickeplein is een goede kans om de hub-functie van de waterbushalte Merwekade te verbeteren.

Meer dan een schakel

Voor alle hubs geldt, een hub is meer dan een parkeerplek of een overstappunt, het is een plek waar je prettig kan verblijven. Omdat hubs een scharnierpunt in de ketenreis van mensen vormen kunnen hubs bij uitstek ook locaties waar ook andere functies of activiteiten kunnen worden ondergebracht, zoals een pakketkluis, kiosk, koffievoorziening, fietsenmaker of stomerijservice. Dordrecht werkt samen in het Landelijk programma Mobiliteitshubs, onderdeel van het DMI Ecosysteem. Dit programma richt zicht op het ontwikkelen en delen van kennis rondom hubs op thema's als exploitatie, business-cases, zinvolle eigenaars- en beheerafspraken en de inrichting van hubs.



4.5 Deelmobiliteit als aanvulling

We zien deelmobiliteit als een aanvulling op het pakket aan alternatieven voor het gebruik van privéauto's. Om een succesvol deelmobiliteitssysteem te creëren, is grootschalige uitvoering cruciaal. Daarom streven we naar een uitgebreid netwerk van deelmobiliteit. Daarnaast is deelmobiliteit een van de voorzieningen op de verschillende hubs verspreid over de gemeente. Per hublocatie wordt gekeken naar de precieze invulling van het deelvervoeraanbod. Dit aanbod kan verschillen per soort hub en per locatie van dezelfde soort hubs. Dit is afhankelijk van het doel van de hubs, het dagelijks gebruik van de hubs en de omgeving van de hubs.

Deeltweewielers

Op dit moment is er een netwerk van circa 150 vaste locaties waar deelfietsen en deelscooters geplaatst kunnen worden, het zogeheten Back-2-many-systeem. Dit netwerk van locaties wordt de komende jaren verder uitgebreid en geoptimaliseerd om het netwerk beter te laten functioneren. OV-haltes, treinstations en parkeerconcentraties/parkeergarages zijn belangrijke locaties om hier deeltweewielers beschikbaar te stellen om het voor- en natransport te faciliteren, naar bijvoorbeeld de historische binnenstad of werklocaties op bedrijventerreinen.

Op dit moment wordt er gewerkt met schaarse vergunningen en voertuigplafonds om als gemeente grip te houden op welke deelvoertuigen er aangeboden worden in de gemeente. Het aantal vergunningen en het maximum aantal voertuigen per voertuigcategorie kunnen in de loop van de tijd aangepast worden. De ontwikkelingen op het gebied van deeltweewielers gaan snel. Op dit moment zijn de (elektrische) deelfiets en (elektrische) deelscooter de twee voertuigen die aangeboden kunnen worden. Deelsteps en deelbakfietsen zijn op dit moment nog niet toegestaan. De wenselijkheid en manier van aanbieden van deelbakfietsen wordt door middel van de pilot buurthubs verder onderzocht.

Vanuit het participatietraject bleek hierin niet zozeer een grote behoefte. De ontwikkeling, regelgeving en toegevoegde waarde van deelsteps evenals andere voertuigen die mogelijk de komende jaren ontwikkeld worden houden we scherp in de gaten.

Deelauto

Het aanbieden van deelauto's zetten we in om het privéautobezit te verminderen. Dit levert ruimte op straat die we op andere manieren kunnen inrichten. Binnen het parkeervergunningengebied is er een maximum aantal parkeervergunningen beschikbaar voor deelautoaanbieders. Deze krijgen waar mogelijk, rekening houdend met de parkeerdruk, een aangewezen parkeerplaats zodat er zekerheid is voor gebruikers op welke plek de deelauto beschikbaar is en dat deze ook terug geparkeerd kan worden. Buiten het gereguleerde gebied maken we maatwerkafspraken met de aanbieders over het systeem van aanbieden van de deelauto.

Deelautoaanbieders die actief zijn binnen de gemeente ondertekenen het convenant autodelen om zo samen met de gemeente afspraken te maken over samenwerking, informatiedeling en groeiambities in aantal voertuigen en gebruikers.

We sturen erop dat in 2030 75% van de deelauto's elektrisch is. In 2040 zijn *alle* deelauto's 100% elektrisch.

Deelvervoer bij nieuwbouwontwikkelingen

Het aanbieden van deelmobiliteit vanaf het begin van oplevering van nieuwbouw- of herontwikkellocaties is een van de manieren om een lagere parkeernorm te hanteren voor deze ontwikkelingen. We gaan als gemeente kaders hiervoor opstellen om onder andere te borgen (bijvoorbeeld in een mobiliteits-/woonconcept) dat er langdurige beschikbaarheid is van de deelmobiliteit en afspraken te maken met de aanbieders over publieke toegankelijkheid van deze voertuigen.

4.6 Goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer

Dit mobiliteitsplan is opgesteld met het STOMP-principe en het nabijheidsprincipe (10-minutenstad) als uitgangspunt (paragraaf 0). Beide principes versterken de positie van lopen, fietsen, deelmobiliteit en openbaar vervoer in het mobiliteitsbeleid. Desondanks blijft de auto nu en in de toekomst een rol spelen in de bereikbaarheid van de stad. Voor veel Dordtenaren is de auto simpelweg het meest geschikte vervoermiddel om op het werk te komen of vrienden en familie te bezoeken. Naarmate afstanden in het daily urban system (zie paragraaf 1.4) groter worden, neemt de autoafhankelijkheid in de regel toe. Dit noodzakelijk autoverkeer blijven we daarom faciliteren in Dordrecht. Dat vraagt om goede verkeersafwikkeling op specifieke kruispunten, ook in de toekomst.

Doorgaand verkeer op hoofdwegen

Gemotoriseerd verkeer bundelen we zo veel mogelijk op het hoofdwegennet. Voor Dordrecht betreft dit de A16, N3 en A15. Hoewel deze hoofdwegen niet in beheer zijn van gemeente Dordrecht en hier eveneens verkeer rijdt dat geen relatie heeft met Dordrecht, is een goede kwaliteit van dit netwerk voor Dordrecht van groot belang. Tijdens de avondspits is nu al merkbaar dat het vastlopen van dit netwerk leidt tot verkeer dat alternatieve routes door de stad zoekt, zoals via de Copernicusweg en Zuidendijk. Met verkeersveiligheid die onder druk staat en schadelijke verkeerseffecten die we willen beperken, is dit verkeer door de stad ongewenst. Goede doorstroming op het hoofdnetwerk is de sleutel om verkeer te bundelen en zowel Dordrecht als de regio bereikbaar te houden. Onderdeel van dit robuuste netwerk zijn ook de bruggen en tunnels die het Eiland van Dordrecht verbinden met de regio zoals de Kiltunnel. Grootchalige renovatiewerken van Rijkswaterstaat aan bijvoorbeeld de Verkeersbrug Dordrecht, Drechtunnel en Van Brienenoordbrug die de komende

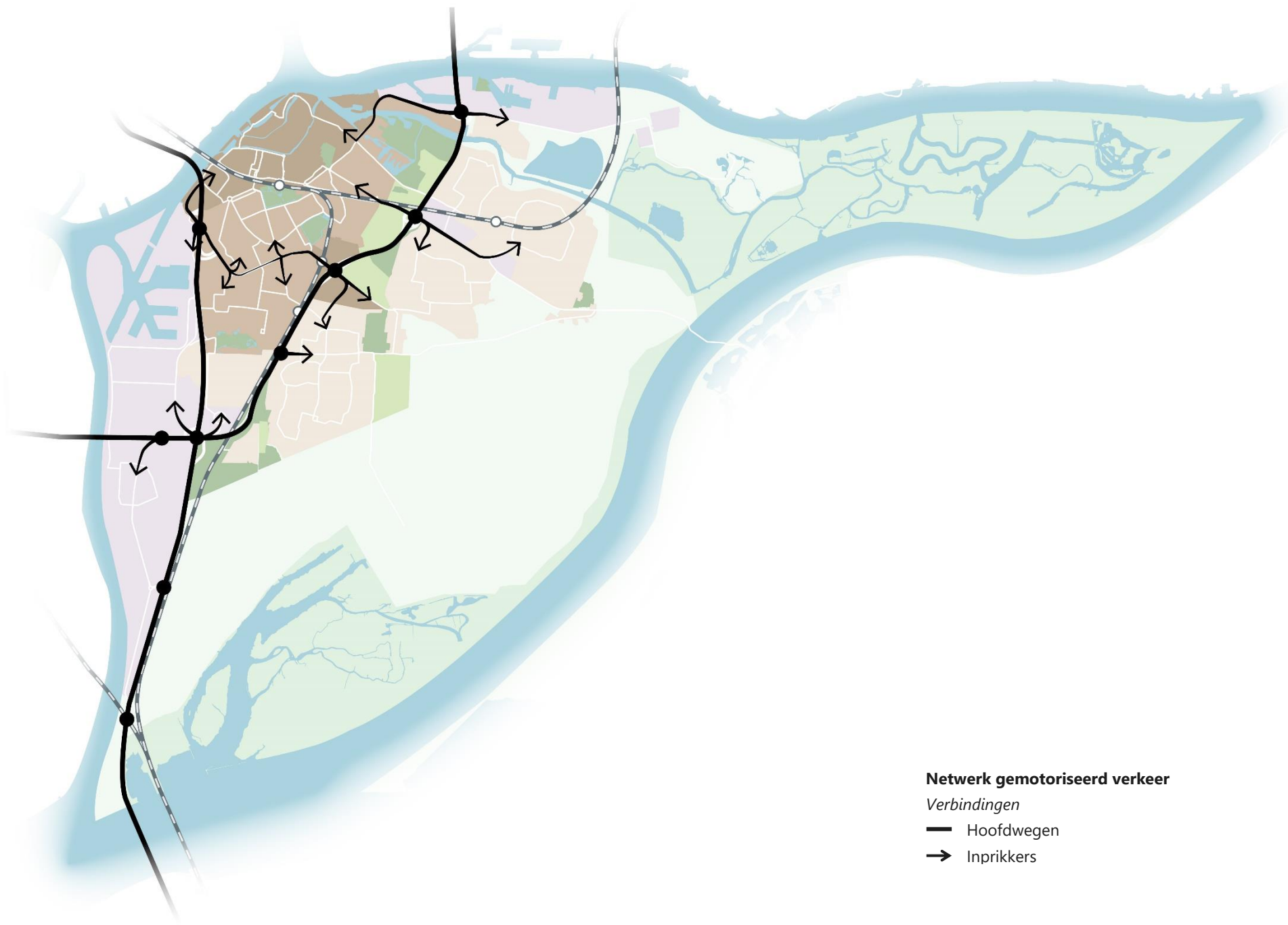
jaren in de regio worden uitgevoerd, benadrukken het belang van een robuust hoofdwegennet.

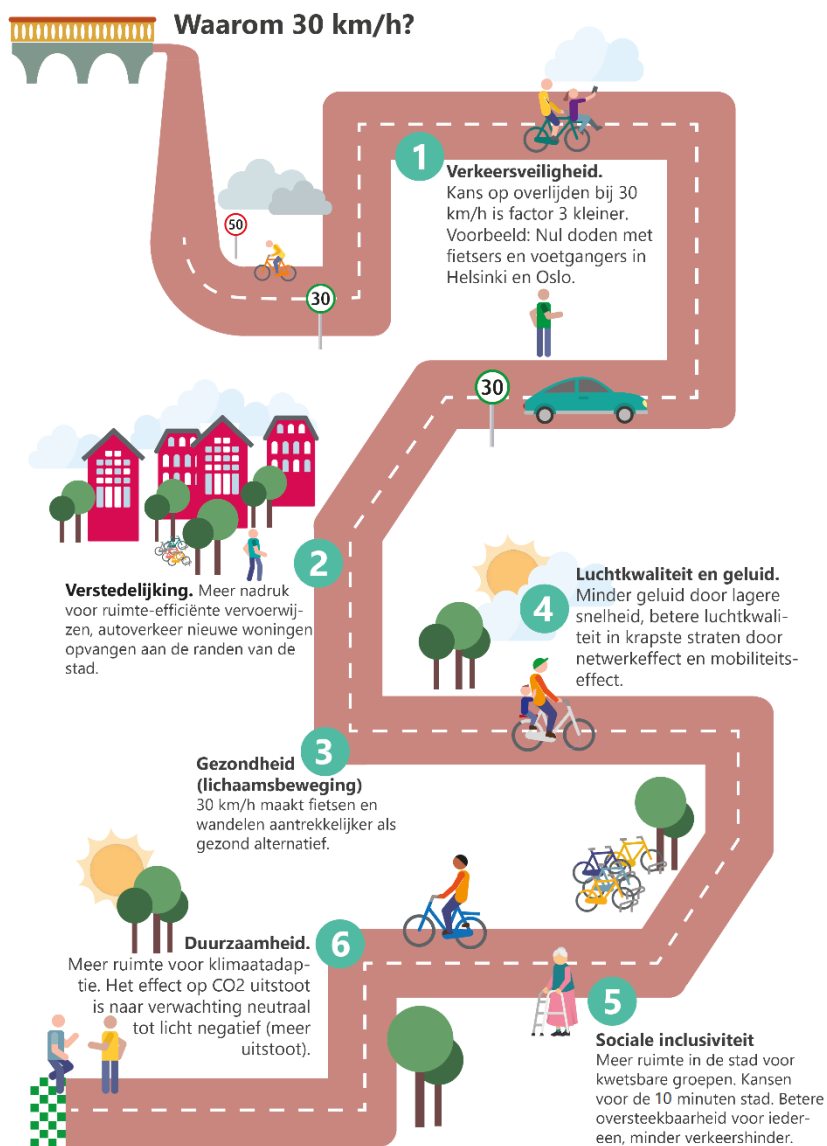
Inprikkers naar wijken, werkgebieden en regionale bestemmingen

Stedelijk verkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van de stedelijke hoofdinfrastructuur. De infrastructuur leidt verkeer van de op- en afritten van het hoofdwegennet naar de verschillende wijken in de stad en vice versa. Ook de stadsrandhubs (rand van het A-gebied) en bovenregionale functies (zoals Leerpark, Gezondheidspark en werkgebieden zoals de Staart en WDO) zijn geënt op deze inprikkers. De belangrijkste inprikkers voor autoverkeer in Dordrecht zijn (delen van) de Baanhoekweg, Merwedestraat/Oranjestraat, Laan der VN (zowel oost als westzijde), Mijlweg, Laan van Europa, Aquamarijnweg, Rijksstraatweg, Overkampweg, Copernicusweg, Dokweg en Provinciale weg.

De autobereikbaarheid van wijken, werkgebieden en bovenregionale functies is afhankelijk van de mate waarin deze inprikkers het autoverkeer kunnen verwerken. Goede doorstroming van autoverkeer op deze inprikkers is daarom gewenst. Deze doorstroming beperkt ook de schadelijke effecten van gemotoriseerd verkeer op de omgeving. Om dit te realiseren is het uitgangspunt dat we de bestaande infrastructuur maximaal benutten. Dit betekent goede afstelling van verkeerslichten en actueel verkeersmanagement op deze inprikkers. Toepassing van slimme verkeerslichten (iVRI's) kan helpen om de bestaande kruispuntcapaciteit nog beter te benutten en de verkeersafwikkeling van verschillende kruispunten beter op elkaar af te stemmen.

Richting 2040 is het aannemelijk dat op verschillende kruispunten op termijn extra maatregelen nodig zijn om de doorstroming van autoverkeer te waarborgen: bijvoorbeeld op de Laan der VN, de Provincialeweg en de Dokweg. Mede om deze reden wordt vanuit dit mobiliteitsplan al gestart met het onderzoeken van ongelijkvloerse kruispunten op de Laan der VN. Het monitoring- en evaluatieplan zorgt voor geregeld inzicht of op termijn ook op andere inprikkers zoals de Merwedestraat, Provincialeweg en Dokweg doorstromingsmaatregelen benodigd zijn (zie ook 4.9).





Bestemmingsverkeer in woonwijken

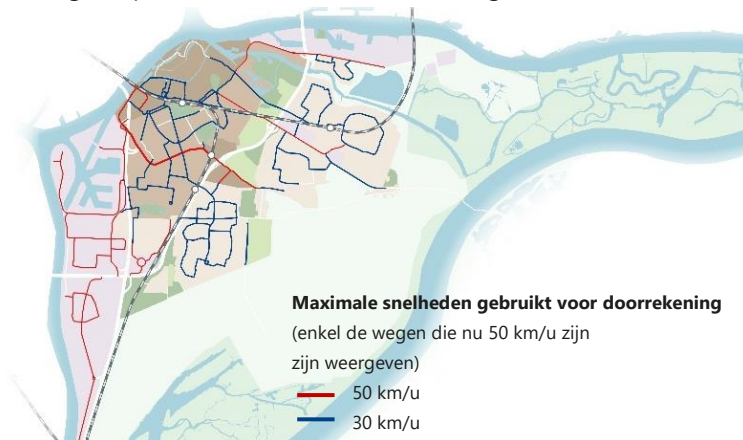
In de verblijfsgebieden (woonwijken) is voor doorgaand verkeer geen plaats. De ruimte is primair bestemd voor langzaam verkeer en verblijven. Dat betekent niet dat autoverkeer hier niet meer welkom is, maar wel dat de weginrichting rekening houdt met gebruik door langzaam verkeer en alleen autobewegingen faciliteert die een bestemming in de buurt hebben dit draagt o.a. bij aan de verkeersveiligheid. Een goed middel om dit doel te bereiken, is het toepassen van 30 km/u als basissnelheid in woonwijken; ook op gebiedsontsluitingswegen. Veel bewoners staan hier positief tegenover, mits dit meer is dan het plaatsen van een bord. Dit vraagt dan ook om een inrichting die deze snelheid ook geloofwaardig maakt en daadwerkelijk kwaliteit biedt voor voetgangers en fietsers. Daarbij zal er altijd onderscheid blijven bestaan tussen 30 km/u-wegen die het karakter hebben van een woonstraat (erftoegangsweg 30 km/u) en wegen die een meer ontsluitende functie vervullen (gebiedsontsluitingsweg 30 km/u).

Potentie van meer 30 km/u-wegen

Om te toetsen of het vergroten van het aantal 30 km/u-wegen, ten behoeve van het verbeteren van de verkeersveiligheid en terugdringen van negatieve milieuaspecten, niet leidt tot ongewenste verkeerseffecten, is met het verkeersmodel Drechtsteden en Alblasterwaard een doorrekening gedaan. In deze doorrekening zijn alle (gebiedsontsluitings)wegen in wijken van Dordrecht die 50 km/u zijn én niet zijn aangemerkt als 'inprikker', modelmatig teruggebracht naar 30 km/u (zie de afbeelding op pagina 60). Deze doorrekening voor het jaar 2040 laat zien dat de fiets een sterkere positie krijgt in Dordrecht. Van, naar en binnen Dordrecht worden dagelijks ca. 4% meer fietsritten gemaakt ten opzichte van de situatie waarbij de meeste wegen 50 km/u blijven. Deze toename leidt tegelijk tot een vergelijkbare afname van het aantal autoritten dat in, van en naar Dordrecht wordt gemaakt. Daarnaast zien we dat autoverkeer ook geneigd is andere routes te kiezen. Voorbeelden van wegen die meer worden gebruikt, zijn de Laan der VN en N3. Andere wegen,

zoals de Brouwersdijk, Julianaweg, Mariastraat, Hugo van Gijnweg en Admiraal de Ruyterweg worden minder belast. Deze ontlasting van autoverkeer is ook hard nodig omdat de autonome groei van autoverkeer ervoor zorgt dat de fietser op deze wegen steeds meer in gedrang komt. Als we niets doen neemt het autoverkeer hier met 20% of meer toe met negatieve gevolgen voor veiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid (zie ook 4.8 en 4.9).

Hoewel de berekende modal shift in lijn ligt met het STOMP-principe en positief bijdraagt aan het verminderen van verkeerslawaai en uitstoot waar we in Dordrecht op inzetten, is deze doorrekening onvoldoende reden om direct alle blauwe wegen uit onderstaand figuur in de toekomst te gaan inrichten als 30 km/u. Voor het goed en veilig omvormen van 50 km/u naar 30 km/u is meer nodig dan het plaatsen van een bord. Maatwerk en samenwerking met andere partijen is vereist. Bij een doorvoering van een dergelijke snelheidswijziging gaan we in gesprek met nood- en hulpdiensten en vervoerders. Zo kunnen we beter afwegen in hoeverre het aantrekkelijker maken van een weg voor de voetganger en/of fietser zich verhoudt tot de aanrijtijden van hulpdiensten of de reistijd van busvervoer. Daarnaast is het van belang dat het terugbrengen van wegen naar 30 km/u gepaard gaat met passende maatregelen zodat dit niet leidt tot een verschuiving van problematiek naar een andere weg.



Kansen voor eenrichtingsstructuren en knips

Naast toepassing van meer 30 km/u-wegen in de stad kan het creëren van ruimte voor langzaam verkeer en verblijven ook door het invoeren van eenrichtingsstructuren. Op hoofdautoroutes draagt een dergelijk maatregel niet bij aan de gestelde doelen van dit mobiliteitsplan omdat dit de rijafstanden van autoverkeer fors kan vergroten en kan leiden tot overbelasting van alternatieve routes. Lokaal kan eenrichtingsverkeer wel kansrijk zijn. Omrijbewegingen zijn minder groot en dergelijke verkeerscirculatie kan doorgaand verkeer door een wijk beperken. Bovendien kan eenrichtingsverkeer positieve effecten hebben op de afwikkelcapaciteit van aanliggende kruispunten. Eventuele lokale wijzigingen van de verkeerscirculatie kunnen volgen uit de wijkuitwerkingen van mobiliteitsplan, reguliere onderhoudsprojecten of ruimtelijke ontwikkelingen, maar dienen te blijven bijdragen aan de ambities van dit mobiliteitsplan op stadsniveau.

Een gebied waar invoering eenrichtingsstructuur te overwegen is, is in de wijk Het Reeland. Parallelstructuren zoals de Crayensteynstraat en Reeweg Oost staan onder druk door een combinatie van (veel) autoverkeer en beperkte ruimte voor lopen en fietsen. Verkeersveiligheidsknelpunten en de ambities om langzaam verkeer hier meer comfort te bieden, vragen om maatregelen. Nader onderzoek moet uitwijzen of eenrichtingsverkeer op termijn (2030 – 2032) hier daadwerkelijk een oplossing voor kan vormen. Het doel is dan om ruimte te maken voor realisatie van het pluskwaliteitsnetwerk van de fiets en tegelijk de autobereikbaarheid van de wijk te waarborgen. Autoverkeer naar de binnenstad (dat nu nog veel van de Crayensteynstraat-Krommedijk-Transvaalstraat gebruik maakt) leiden we liever via de daarvoor bestemde inprickers.

Een andere maatregel om meer ruimte te bieden aan langzaam verkeer en OV en tegelijkertijd autoverkeer te leiden naar wegen die geschikt zijn voor doorgaand autoverkeer, is het toepassen van knips in het autonetwerk. De Krispijntunnel in de toekomst niet meer openstellen voor autoverkeer is hier een voorbeeld van.

Ondanks dat de noodzaak van deze maatregel tijdens het participatieproces niet door iedereen werd gezien, biedt dit wel degelijk meerwaarde. Hiermee sluit deze verbinding voor fietsers namelijk heel logisch aan op de toekomstige - als fietsstraat ingerichte - Spuiweg. Tevens rijdt door deze maatregel veel minder doorgaand verkeer door de wijken Oud en Nieuw Krispijn wat de leefbaarheid ten goede komt en de OV-verbinding op deze as ten goede komt. Bovendien maakt deze verbinding ook onderdeel uit van het programma MIRT Oude Lijn.

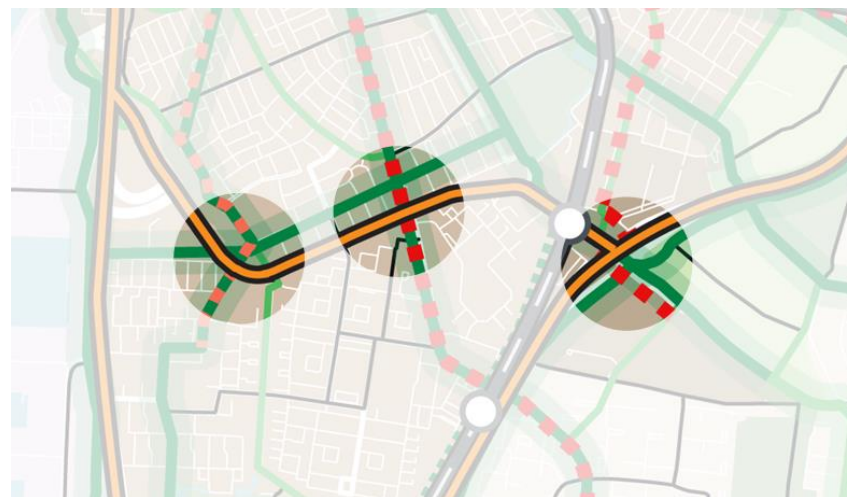
Een ander voorbeeld, wat juist ingebracht werd tijdens het participatieproces is de knip in de Zuidendijk (tussen de Schenkeldijk en Stevensweg). De route naar het sportpark wordt hiermee veel aantrekkelijker en veiliger voor fietsers. Aandachtspunt vormt eventueel landbouwverkeer en de bereikbaarheid van het sportpark. En het autoverkeer dat hier geen bestemming heeft wordt omgeleid via meer geschikte wegen als de Overkampweg. Ook bij deze lokale uitwerkingen van eenrichtingsverkeer en knips is nauwe samenwerking met hulpdiensten en vervoerders van belang.

Waar fiets en OV de inpridders voor autoverkeer kruisen

Realisatie van robuuste inpridders voor autoverkeer heeft effect op de mogelijkheden om ook ambities op de oversteekbaarheid voor de fiets of het openbaar vervoer op deze plekken waar te maken. Immers, langer groen licht voor autoverkeer leidt automatisch tot langer rood licht voor de (kruisende) fietser en andersom.

Een locatie waar dit in de richting van 2040 steeds meer voelbaar zal worden is de Laan der VN. Deze laan vormt zowel vanaf de A16 als de N3 een belangrijke inprikker voor de ontsluiting van het B-gebied. Met de groei van Dordrecht en de regio neemt het aantal autoritten op deze weg fors toe. De toepassing van meer 30 km/u-wegen in Dordrecht leidt ook meer verkeer naar deze weg. Dit betekent dat de verkeerslichten op deze weg in te toekomst steeds langere groentijden aan autoverkeer moet geven om het autoverkeer af te blijven wikkelen op de

wijze zoals dat nu gebeurt. Echter, op de kruispunten van deze weg wordt nu al een matige oversteekbaarheid ervaren door fietsers: de Laan der VN wordt gezien als barrière. Dit is onwenselijk aangezien deze kruispunten ook onderdeel zijn van het kruisende pluskwaliteitsnetwerk fiets en corridors van het stedelijk busnetwerk die we juist willen versterken (zie bovenstaand figuur). Aangezien zowel het vertragen van autoverkeer op inpridders als het vertragen van kruisende stromen zoals gedefinieerd op de netwerkkaarten voor fiets en openbaar vervoer in dit geval beide onwenselijk zijn voor de bereikbaarheid van de stad, komt de toepassing van ongelijkvloerse kruispunten in zicht. Denkbaar ongelijkvloerse oplossingen kunnen liggen in het realiseren van een verhoogde fietsoversteek tot het verdiepen van de Laan der VN om de oversteek ook voor busvervoer ongelijkvloers te kunnen realiseren. Omdat dit een ingrijpende stedenbouwkundig inpassing vraagt en realisatie hiervan zeer kostbaar is, is uitgebreid nader onderzoek op korte termijn vereist. Zo kunnen problemen door groei van verkeer richting 2040 tijdig worden voorkomen.



Nood- en hulpdiensten

In ons streven naar een veiligere en efficiëntere verkeersomgeving worden verschillende maatregelen voorgesteld, zoals het verlagen van de maximumsnelheid, het invoeren van eenrichtingsverkeer en het plaatsen van knips. Hoewel deze maatregelen bijdragen aan een veiligere verkeersomgeving, kunnen ze invloed hebben op de aanrijtijden van nood- en hulpdiensten zoals de politie, brandweer en ambulances.

Het verlagen van de maximumsnelheid en het invoeren van eenrichtingsverkeer kunnen namelijk leiden tot langere responstijden, terwijl knips de routemogelijkheden voor hulpdiensten kunnen beperken. Als deze maatregelen ervoor zorgen dat nood- en hulpdiensten niet binnen de gewenste tijd op de plaats van een incident kunnen arriveren, zou dit kunnen betekenen dat er extra uitrukposten nodig zijn. Deze uitrukposten kunnen strategisch worden geplaatst om ervoor te zorgen dat hulpdiensten altijd snel ter plaatse kunnen zijn, zelfs met de invoering van de genoemde maatregelen.

4.7 Logistiek vervoer

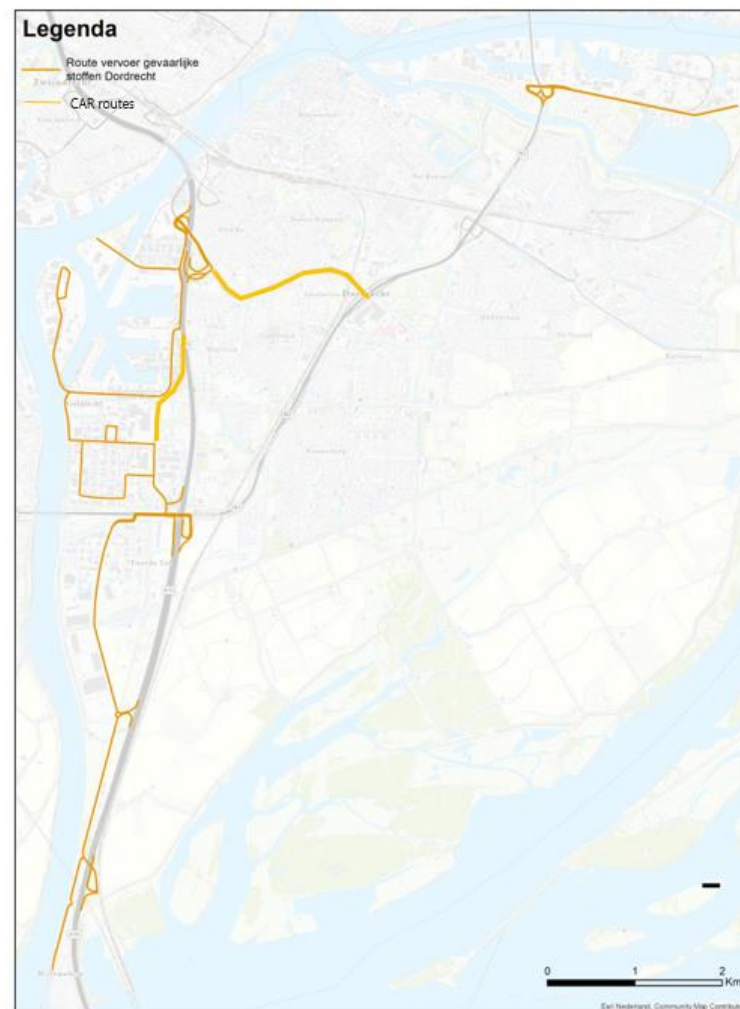
Een belangrijke (inter)nationale schakel

Dordrecht is een belangrijke schakel in Nederlandse en Europese transportnetwerken. De stad is deel van het Stedelijke Netwerk Nederland en is betrokken bij de Goederencorridor Zuidwest, waarvan onder meer het goederenvervoer over het spoor onderdeel uitmaakt. Bovendien ligt Dordrecht op drie corridors van het TEN-T netwerk (North-Sea Baltic, NorthSea-Med, en Rhine-Alpine). Dordrecht wil de aansluiting op deze netwerken vanaf de logistieke clusters van de stad behouden en waar mogelijk versterken.

Bereikbaarheid bedrijventerreinen

De bereikbaarheid van de industrie- en bedrijventerreinen vraagt bijzondere aandacht, aangezien ze niet alleen een belangrijke basis bieden voor de economische kracht en werkgelegenheid van Dordrecht, maar ook fungeren als cruciale knooppunten voor zowel water- als wegvervoer langs de westelijke en noordelijke oevers van de stad. Deze unieke ligging biedt potentie voor het verduurzamen van goederenvervoer door een verschuiving naar vervoer over water. Door meer goederen over water te transporteren, kan niet alleen de belasting op het wegennet verminderd worden, maar kunnen ook aanzienlijke milieuvoordelen worden behaald.

Met de herstructurering van de Mijlweg en de realisatie van de knoop N3-A16 zijn de investeringen in de optimalisatie van de bereikbaarheid van de Westelijke Dordtse Oevers groot. Gelet op de geschiktheid voor de vestiging van risicorelevante bedrijven, zijn de terreinen aan de Westzijde van de stad (Dordtse Kil I, tot en met IV alsmede de Zeehaven) en de Merwedehavens aangesloten op een **stedelijke route gevaarlijke stoffen**, zie afbeelding hiernaast. Deze houden rekening met de verschillende veiligheidsaspecten zoals o.a. dat de nieuwvestiging van beperkt zelfredzame personen (kinderen/ouderen) niet is toegestaan. De status en bereikbaarheid van deze routes moet geborgd blijven.



Routing vervoer gevaarlijke stoffen en CAR-routes (bewerking van kaart Omgevingsdienst Zuid-Holland)

Uitwijkroutes bij calamiteiten

Naast de stedelijke routes gevaarlijke stoffen hebben we in Dordrecht ook rekening te houden met zogenaamde calamiteitenroutes (CAR-routes). Deze alternatieve routes vormen vaste uitwijkroutes in het geval van calamiteiten op het hoofdwegennet. De Laan der VN maakt onderdeel uit van zo'n route (U3). Dit benadrukt het functioneren van deze weg zoals benoemd in hoofdstuk 4.6.

Nieuwe ontwikkelingen op de Westelijke Dordtse Oever

De eventuele ontwikkeling van de nieuwe containerterminal langs de westelijke oever kan een verschuiving veroorzaken van een afname van het aantal containers over de A16 naar de routes via het water. Wel zorgt deze eventuele ontwikkeling voor een toename van containerverkeer binnen de Westelijke Dordtse Oever. Het mobiliteitsplan maakt een eventuele verschuiving van deze stromen niet onmogelijk en wil juist een duurzame wijze van goederenvervoer faciliteren om de unieke multimodale knooppuntfunctie van Dordrecht te benutten.

Vrachtwagenparkeren

Passend bij de rol van knooppunt voor goederenlogistiek moet aandacht zijn voor vrachtwagenparkeren. Gegeven de opgaven waar Dordrecht voor staat is vrachtwagenparkeren in de A- en B gebieden niet gewenst. De gemeente gaat daarom samen met de bestaande ondernemers kijken naar passende locaties binnen Dordrecht. Daarnaast zijn er binnen de regio Drechtsteden afspraken gemaakt waar grotere truckparkings gerealiseerd worden. Dat is bijvoorbeeld in Alblasserdam (Grote Beer).

Landbouwverkeer

Naast goederenvervoer speelt landbouwverkeer in Dordrecht een rol. Er worden landbouwroutes bepaald om overlast binnen de stad in de toekomst te verminderen. Dit is met name van belang voor landbouwverkeer tussen de N3 (Papendrechtse brug) en de Kiltunnel. Het uitgangspunt in het mobiliteitsplan is landbouwverkeer zo min mogelijk langs kwetsbare huizen te leiden. Onderzocht wordt of alternatieve routes, bij voorkeur gebruikmakend van wegen in het buitengebied zoals de Landbouwweg, gemaakt kunnen worden. Daarnaast wordt binnen een project of programma altijd gekeken hoe overlast van landbouwverkeer binnen de stad wordt verminderd.

4.8 Prognose verkeersontwikkeling 2040

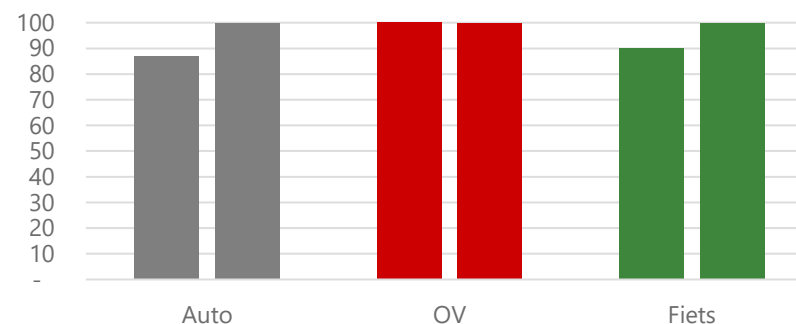
Groei van verkeer in Dordrecht

Met het verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 2.0 is een prognose opgesteld van de verkeersontwikkeling tussen 2022 en 2040 zonder maatregelen uit dit mobiliteitsplan. Tussen het basisjaar 2022 en de referentie 2040 is een flinke toename van mobiliteit te zien van, naar en binnen Dordrecht. De oorzaak van deze groei is tweeledig:

- **Autonome verkeersontwikkeling op nationaal niveau:** Het groeiscenario WLO-2040-Hoog is gehanteerd. Dit toekomstscenario is opgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau). Deze bevat enerzijds nationale ruimtelijke en demografische ontwikkelingen (denk aan groei inwoners en arbeidsplaatsen in Nederland) en anderzijds beleidsindices (denk hierbij aan toenemende welvaart, afnemende brandstofprijzen, toenemende OV kosten en e-bike gebruik). Dit scenario leidt tot een sterke groei van de mobiliteitsbehoefte richting 2040 en vertaalt zich met name in een groei van auto, fietsritten en een lichte afname van het aantal OV-ritten van, naar en binnen Dordrecht. Overigens blijkt uit historische analyse dat het werkelijke aantal voertuigkilometers in Nederland zich in de praktijk eerder ontwikkelt volgens de lage dan de hoge WLO-scenario's. De keuze voor het hoge scenario is dus een worst-case-benadering, ook met het oog op het maximale effect op geluid en milieu.
- **Groei van aantal woningen en arbeidsplaatsen in Dordrecht en de regio:** In de referentie 2040 is ook ruimtelijke ontwikkeling in Dordrecht en de andere Drechtsteden opgenomen circa 11.000 extra woningen en 4.000 extra arbeidsplaatsen. Hieronder vallen bijvoorbeeld ontwikkelingen langs de Spuiboulevard, Gezondheidspark Middenzone en ca. 3.000 extra woningen in het Maasterras en 1.000 extra arbeidsplaatsen in de Westelijke Dordtse Oever.

De autonome ontwikkeling en verdichting spelen beiden een rol in de groei van de mobiliteitsbehoefte in de referentie van 2040. Onderscheid in welk aandeel van de groei door welk onderdeel wordt veroorzaakt is op basis van de doorrekeningen niet te maken. Samen zorgt het voor een groei van verkeer op de Dordtse netwerken: er komen dagelijks ca. 72.000 reizigers (+13%) per dag bij. Dit resulteert in ca. 45.000 extra autoritten en 14.000 fietsritten van, naar en binnen Dordrecht.

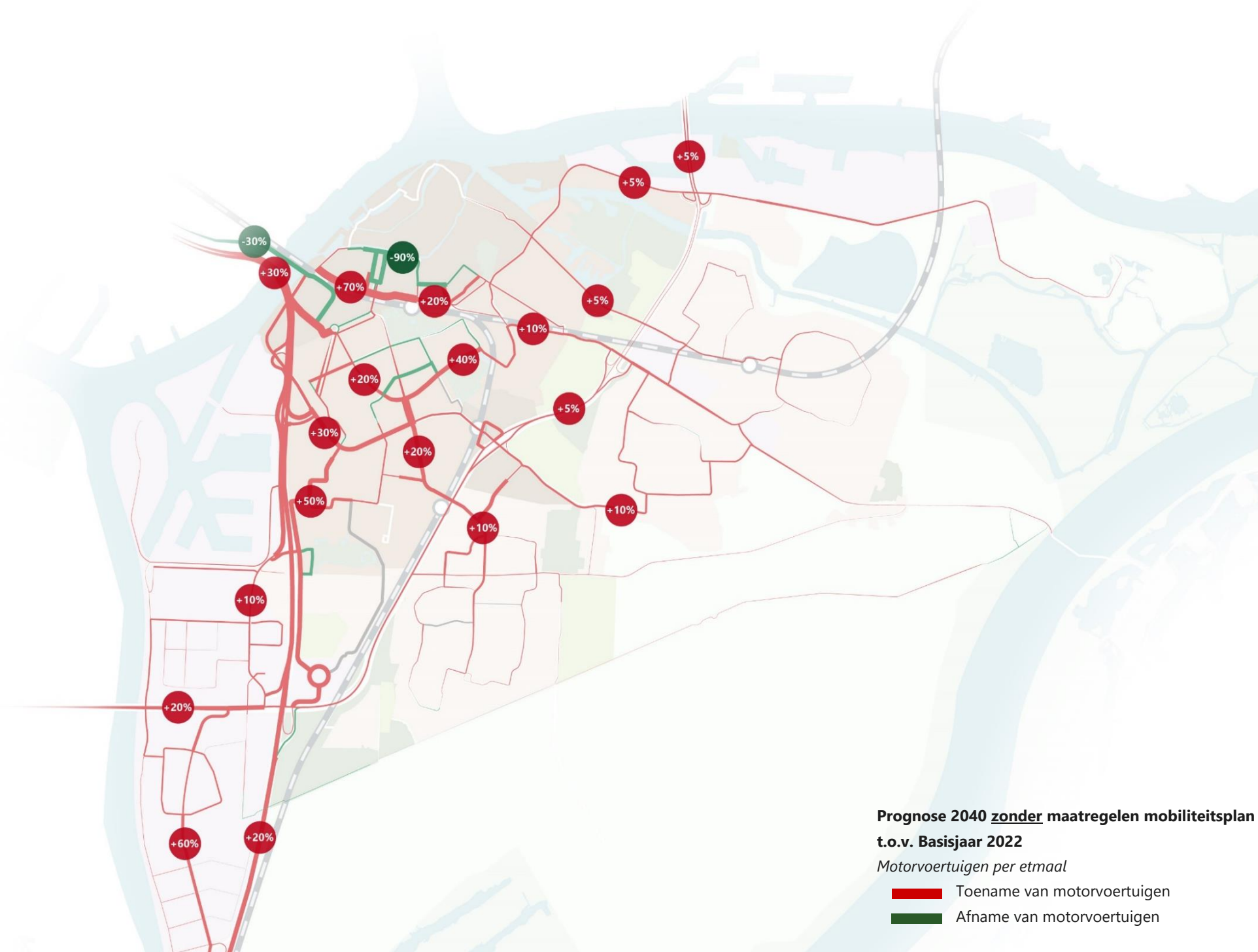
Prognose mobiliteitsgroei van ritten van, naar en binnen Dordrecht van 2022 naar 2040
(2040=100%)



Aanpassingen in het netwerk tussen 2022 en 2040

Verder zijn ook lokaal wijzigingen in het netwerk aangepast die zijn vastgesteld en reeds zijn of worden gerealiseerd. Denk bijvoorbeeld aan de aangepaste verkeerscirculatie op de Spuiboulevard en de herinrichting van de Patersweg en het doortrekken van de Laan van Londen. Degelijke maatregelen leiden tot een verschuiving van verkeer op het netwerk.

In de afbeelding op de volgende pagina is het modelresultaat weergegeven van een vergelijking tussen het aantal motorvoertuigen in 2040 zonder maatregelen van dit mobiliteitsplan ten opzichte van het basisjaar 2022.



4.9 Samenvattend: de groei ombuigen

Dordrecht staat aan de voet van een schaa sprong. Richting 2030-2040 en heeft de ambitie te groeien met ruim 11.000 woningen en 4.000 arbeidsplaatsen. Ook de regio ontwikkelt ook door en genereert extra verkeersbewegingen. Dat betekent dat het aantal dagelijkse reizigers in, van en naar Dordrecht tussen 2022 en 2040 naar verwachting met ca. 13% toeneemt. Dit betekent gemiddeld meer dan 72.000 extra reizigers van, naar en binnen Dordrecht gebruiken. Aangezien het grootste deel van de ritten per auto wordt gemaakt is te verwachten dat richting 2040 de sterkste groei ook plaatsvindt in de automobilititeit. Zonder mobiliteitstransitie gaat dit volgens prognoses om ca 45.000 extra autoritten per etmaal, verspreid over alle wegen van Dordrecht. Echter, deze verwachte groei van automobilititeit botst met de doelen van dit mobiliteitsplan om de leefbaarheid en veiligheid in de stad te vergroten en de oversteekbaarheid van wegen in de stad te verbeteren. Daarom moet de schaa sprong van Dordrecht gepaard gaan met een mobiliteitstransitie. Dit houdt in dat Dordrecht met dit mobiliteitsplan:

- A) Lopen, fietsen en openbaar vervoer stimuleert door deze netwerken op kwaliteit te brengen;
- B) Inzet op het verknopen van modaliteiten in hubs en mobiliteitsopties vergroot met aanbod van deelmobiliteit;
- C) Automobilititeit kanaliseert op wegen die daarvoor geschikt zijn en doorgaand autoverkeer door wijken ontmoedigt. Waar nodig worden kruispunten op inprickers onderzocht en aangepakt om het extra autoverkeer in de toekomst te kunnen blijven verwerken.

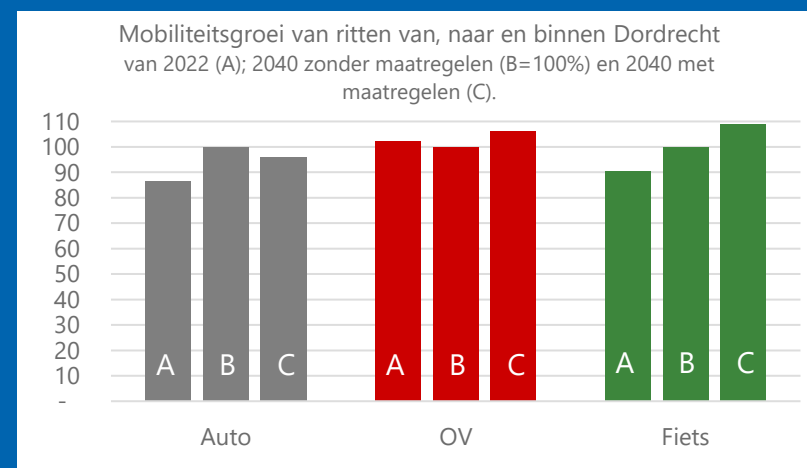
Maatregelen zijn nodig om in 2040 zowel de kwaliteit van de netwerken (A) op niveau te brengen als ook doorgaand verkeer door wijken te verminderen (C). Maatregelen zoals het vergroten van het aantal 30 km/u-wegen in woonwijken, versterken van fietsverbindingen en het toevoegen van station Leerpark dragen daaraan bij.

EFFECTBEREKENING MOBILITEITSPLAN 2040

Met verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 2.0 zijn in samenhang de effecten berekend van de volgende maatregelen:

- 30 km/u op wegen in wijken (conform kaart in 4.6)
- (Plus)kwaliteitsfietsverbindingen conform fietsnetwerk mobiliteitsplan (zie 4.2)
- Station Leerpark (met sprinterverbinding van/naar Rotterdam)
- Uitbreiding parkeerregulering in delen van B- en C-gebied
- Knip voor autoverkeer in Krispijntunnel
- Knip voor autoverkeer op Zuidendijk (tussen Stevensweg en Schenkeldijk)

In deze berekening zijn alleen fysieke maatregelen en een aanscherping van parkeerbeleid opgenomen. Dit mobiliteitsplan gaat echter verder dan dat en zet ook in op gedragsverandering door aanpak van bijvoorbeeld verkeersveiligheidsknelpunten en stimuleringscampagnes die ook bijdrage aan de transitie naar schonere mobiliteit.



Met deze maatregelen vindt er een verplaatsing plaats naar alternatieve vervoerswijzen zoals de fiets en het openbaar vervoer en autoverplaatsingen worden meer geconcentreerd op de daarvoor bestemde hoofdwegen en inpridders (zie figuur op de volgende pagina).

De prognose WLO-2040 is de bovengrens van de bandbreedte van de groei van het autoverkeer. Deze gebruiken we om de effecten van de verkeerstoename voor inwoners- en bezoekers niet te onderschatten en maximaal voorbereid te zijn op de toekomst is het verstandig om een toekomstvast en robuust plan te hebben liggen. Op het moment dat het hoofdwegennetwerk onvoldoende capaciteit heeft, gaat verkeer de snelste route zoeken, met kans op sluipverkeer door wijken. Daarom zijn extra maatregelen zoals het toepassen van knips voor autoverkeer in de Zuidendijk of de Krispijntunnel op termijn te overwegen om ambities voor lopen, fietsen en openbaar vervoer te kunnen realiseren.

Als Dordrecht de netwerken op orde brengt met al deze maatregelen samen, is de mobiliteitsgroei richting 2040 om te buigen naar een situatie waarin de groei van autoritten van, naar en binnen Dordrecht vermindert met circa 30%. Dit resulteert in ca. 13.500 minder autoritten en 73.000 minder autokilometers¹ per dag ten opzichte van de situatie zonder deze maatregelen.

¹ Op alle wegen op het eiland Dordrecht

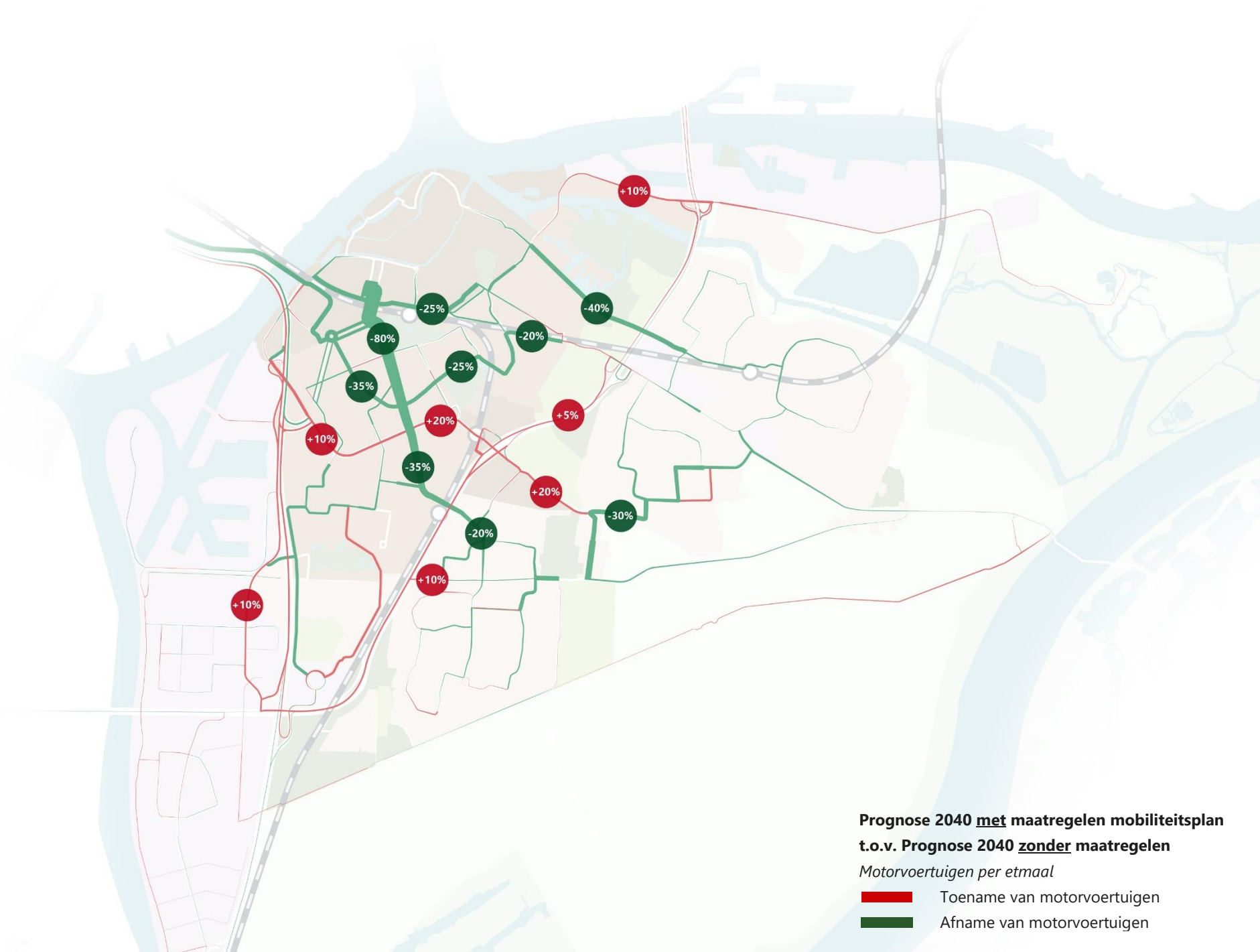
Vinger aan de pols op de inpridders

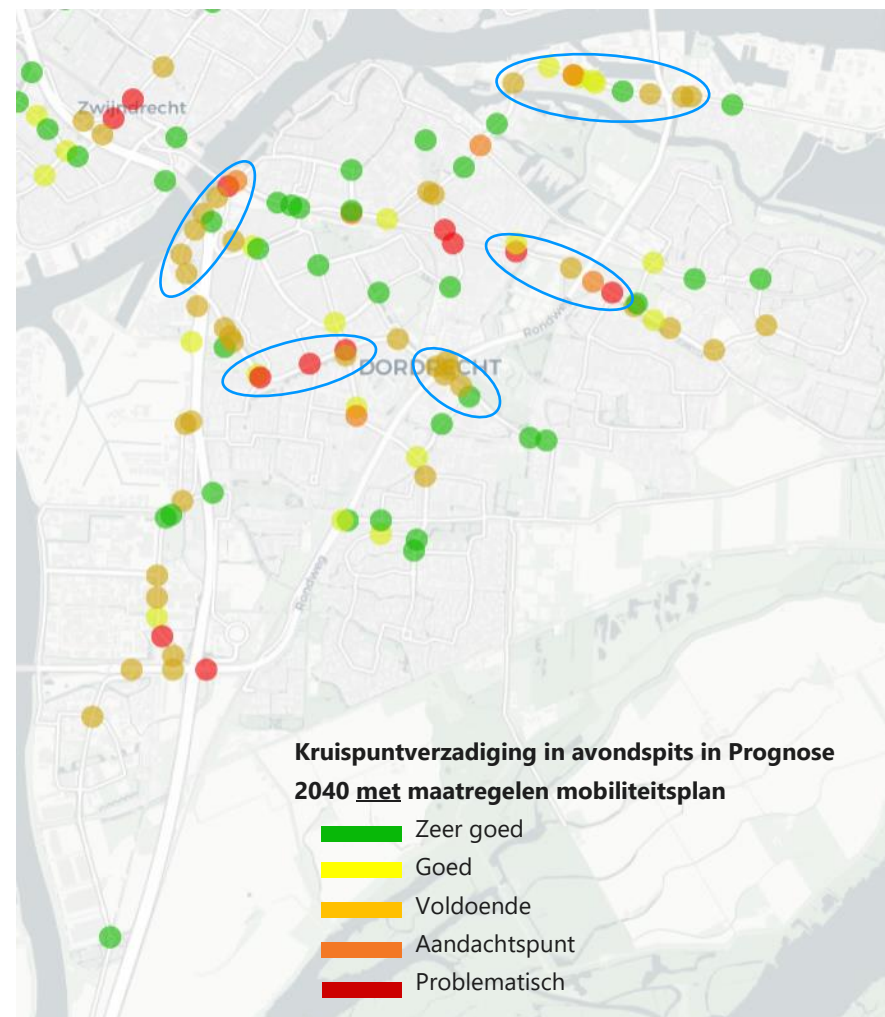
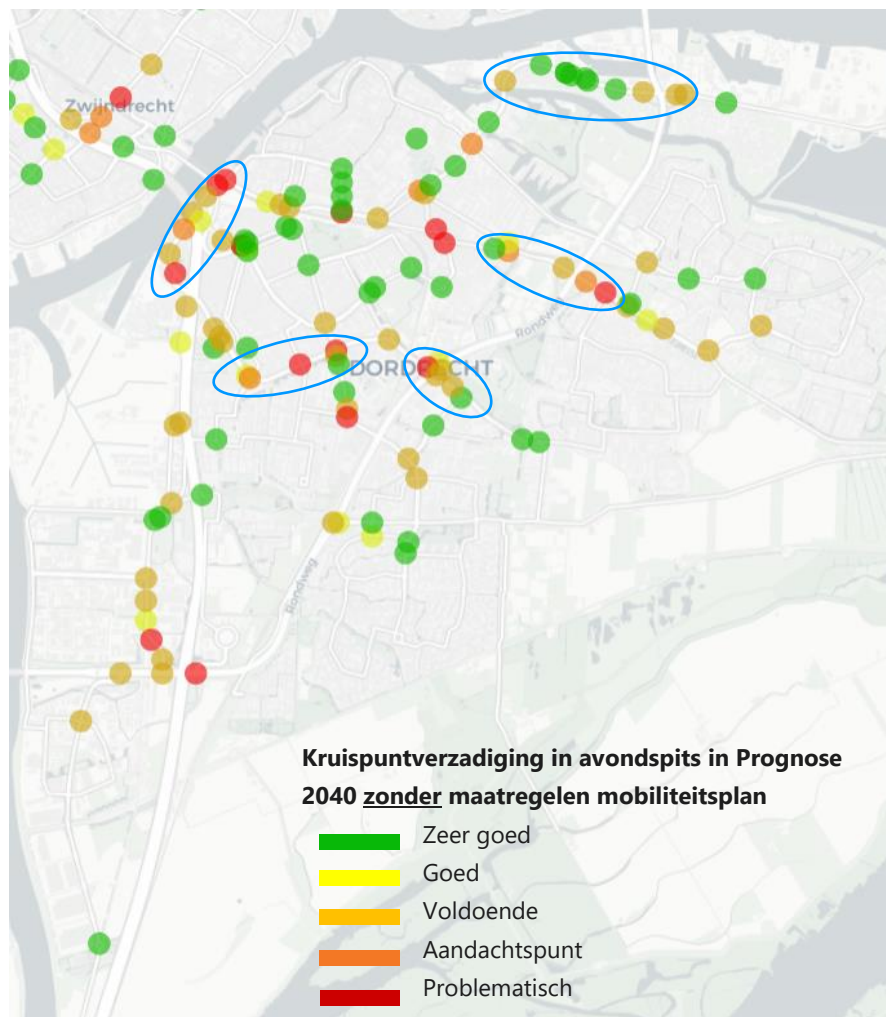
Hoewel dit mobiliteitsplan leidt tot een verminderde groei van autoverkeer in de stad, is het noodzakelijk de doorstroming op de inpridders goed te monitoren.

Dit is noodzakelijk omdat:

- A) De doorstroming van autoverkeer op deze inpridders bijdraagt aan de ambitie om Dordrecht per auto bereikbaar te houden.
- B) De kruispunten op deze inpridders met de autonome groei van verkeer al onder druk komen te staan (zie linker figuur op pagina 69 bijvoorbeeld op de Dokweg, Laan der VN, VN-tunnel en Provincialeweg).
- C) De maatregelen van dit mobiliteitsplan leiden tot een extra kruispuntbelasting door concentratie van verkeer op deze inpridders (zie rechter figuur op pagina 69, bijvoorbeeld op de Provinciale weg, Merwedestraat en Laan der VN).

Mede om deze reden wordt vanuit dit mobiliteitsplan al gestart met het onderzoeken van ongelijkvloerse kruispunten op de Laan der VN. Het monitoring- en evaluatieplan zorgt voor geregeld inzicht of op termijn ook op andere inpridders zoals de Merwedestraat, Provincialeweg en Dokweg doorstromingsmaatregelen benodigd zijn.







5. AANTREKKELIJK EN VERKEERSVEILIG

We streven naar een aantrekkelijke stad waarin iedereen zich prettig voelt en waar het verkeer zo min mogelijk hinder en onveiligheid veroorzaakt. Bij het vormgeven van straten en pleinen laten we ons dan ook leiden door de behoeften en ervaringen van mensen en niet door de auto. Dit betekent dat we ruimte creëren waar mensen kunnen wandelen, fietsen en genieten van de omgeving. Hierbij krijgen kwetsbare verkeersdeelnemers extra aandacht. Zo streven we naar een leefbare en duurzame omgeving waarin mobiliteit en menselijk welzijn centraal staan.

5.1 Verkeersveilige stad voor iedereen

Werk maken van veiligheid

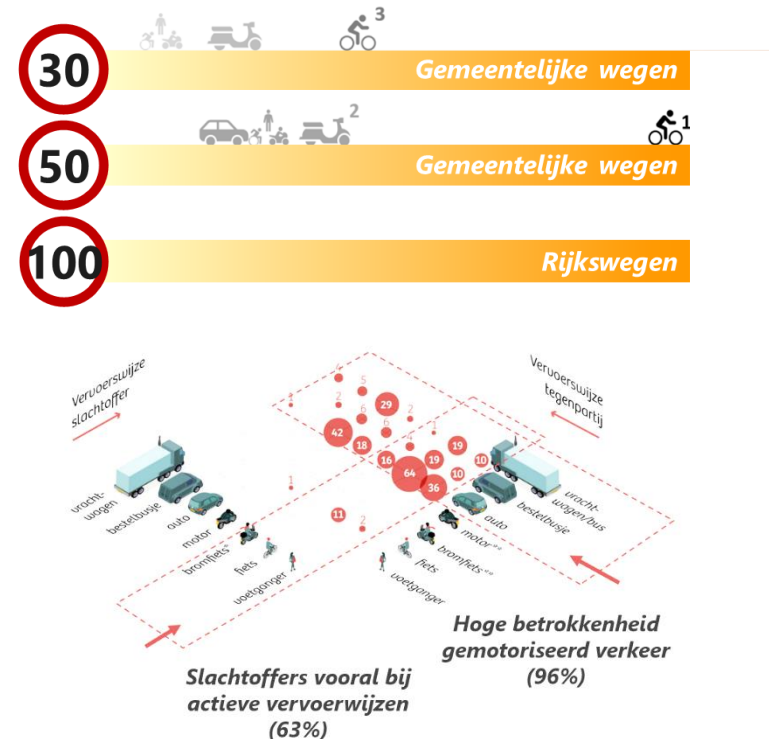
Een aantrekkelijk Dordrecht begint bij een veilige stad. Vanuit het participatietraject van dit mobiliteitsplan is veelvuldig benoemd dat het thema verkeersveiligheid urgentie heeft. Niet alleen vinden er jaarlijks nog steeds honderden geregistreerde ongevallen plaats in de stad, maar wordt op meerdere plekken in de stad een mate van onveiligheid ervaren, met name door voetgangers en fietsers. Ook deze beleefde onveiligheid nemen we serieus in Dordrecht.

We verbeteren de veiligheid in de stad door toe te werken naar:

- Een wegennet dat voor iedereen begrijpelijk en eenduidig is ingericht;
- Openbare ruimte die kwetsbare weggebruikers zoals voetganger en fietsers beschermt;
- Een sociaal veilige omgeving die het gevoel van veiligheid versterkt

Maatregelen vanuit een risico gestuurde aanpak

De verkeersveiligheid verbeteren we middels een risico gestuurde aanpak, ondersteund door gemeentelijke veiligheidsmeldingen. Dit houdt in dat we risicovolle wegen aanpakken. Daarbij wordt gekeken in hoeverre de functie, de vorm en het gebruik van wegen goed op elkaar zijn afgestemd. Het vertrekpunt is een vormtoets van 30- en 50- km/h-wegen binnen de gemeente Dordrecht. In



Boven: Risicodiagram kwetsbare vervoerswijzen per wegcategorie (Quickscan verkeersveiligheidsrisico's provincie Zuid-Holland)
Onder: Verdeling van verkeersdoden 2017 over vervoerswijzen (De Correspondent, 12 februari 2019 / SWOV)

de vormtoets wordt aan de hand van een aantal vormgevingscriteria getoetst in welke mate een weg voldoet aan Duurzaam Veilig (DV3) inrichtingskenmerken die bij de betreffende wegcategorie horen. In het verleden zijn al plannen geweest om deze inrichting op peil te brengen, maar om financiële redenen is de uitvoering achtergebleven.

Bij de aanpak van verkeersonveilige wegen vormt het Ontwerphandboek Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR) de leidraad. Een veilige weg begint namelijk bij een geloofwaardige inrichting. Concreet betekent dit dat wegen en kruispunten zo ontworpen moeten zijn dat mensen automatisch de juiste handelingen uitvoeren (self explaining roads) en dat eventuele fouten geen ernstige gevolgen hebben.

Bescherming van kwetsbare weggebruikers

De combinatie van gemotoriseerd verkeer en actieve vervoerswijzen vormen in Nederland een bewezen risico voor de veiligheid (zie afbeelding op pagina 71). Vanuit inwoners zijn in het kader van dit mobiliteitsplan door de hele stad locaties benoemd waar deze combinatie leidt tot gevoelens van onveiligheid: van de Prinsenstraat in de binnenstad tot de Zuidendijk in Sterrenburg/Crabbehof. Deze problematiek van gecombineerde vervoerswijzen vraagt maatwerk waarin de kwetsbare weggebruiker optimaal wordt beschermd, gegeven de beschikbare ruimte. Op sommige locaties richt zich dit op het verminderen van gemotoriseerd verkeer (bijvoorbeeld in de binnenstad door verkeer aan de randen op te vangen) en op andere locaties op het scheiden van vervoerswijzen (bijvoorbeeld door vrijliggende fietspaden langs de Hugo van Gijnweg). Ook een doelgroepenbenadering waarin bijvoorbeeld ouderen op een scootmobiel of elektrische fiets worden ondersteund bij veilig verplaatsen kunnen onder. Een maatregel die stadsbreed tot verbeterde verkeersveiligheid kan leiden is het verlagen van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u-wegen. Deze snelheidsverlaging vermindert aanzienlijk het risico op dodelijke verkeersongevallen, waarbij de kans op overlijden met een factor 3 afneemt in

vergelijking met wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u. Daarnaast draagt het bij aan een gezondere en schonere stad door minder uitstoot en geluidsoverlast. Dit bevordert de luchtkwaliteit, vermindert verkeerslawaaï en creëert een rustiger en aangenamer leefklimaat waarin de mens centraal staat. Zie voor de verkeerskundige effecten 30km/u paragraaf 4.6.

Verkeersveilig gedrag

Hoewel een goede weginrichting de basis is voor het bewerkstelligen van gewenst gedrag, blijkt in de praktijk dat het soms noodzakelijk is om handhavingsmaatregelen toe te passen. Dit omvat niet alleen handhaving van snelheidslimieten, maar ook andere vormen van verkeersovertredingen, zoals geluidsoverlast of asociaal rijgedrag. Meldingen van verkeersovertredingen bespreken we dan ook met de politie.

Op termijn zal Intelligent Speed Assist (ISA) een rol kunnen gaan spelen bij het handhaven van de snelheid. Aangezien dit rijksbeleid is neemt Dordrecht hier een volgende houding in aan. Wel dragen we zorg voor duidelijke en uniforme bebording.

Een sociaal veilige omgeving

Een sociaal veilige omgeving begint bij het creëren van een gevoel van veiligheid tijdens het verplaatsen of het nu te voet, met de fiets, het openbaar vervoer of de auto is. Daarom zetten we ons actief in voor een veilige infrastructuur en goed verlichte openbare ruimtes, vooral op plaatsen zoals stations, bushaltes, utilitaire fietspaden en wandelroutes. Ook hier vormt het Ontwerphandboek KOR de leidraad. Daarnaast leggen we de focus op het realiseren van actieve plinten. Hierbij streven we naar levendige begane grondniveaus van gebouwen, waar diverse activiteiten bijdragen aan een gevoel van gemeenschap en de kans op ongewenst gedrag verminderen.

Bij de inrichting van de openbare ruimte bij bijvoorbeeld mobiliteitshub letten we daarnaast ook op de zichtlijnen. Door zichtlijnen te optimaliseren, kunnen mensen gemakkelijker hun omgeving observeren wat een gevoel van controle en veiligheid bevordert. Door deze elementen te integreren in onze stedelijke planning en ontwikkeling, werken we gezamenlijk aan een omgeving waarin eenieder zich veilig en geborgen voelt hetgeen een belangrijke rol speelt in de keuze om te voet ergens heen te gaan.

Voor iedereen toegankelijk

Dordrecht zet zich in voor een inclusieve stad, waar iedereen ongeacht leeftijd, inkomen of fysieke mogelijkheden gemakkelijk toegang tot mobiliteit en voorzieningen heeft. Als onderdeel van deze visie wordt er gewerkt aan een inclusieve mobiliteitsaanpak om mobiliteitsarmoede effectief te bestrijden.

Dit begint met toegankelijke netwerken: obstakelvrije openbare ruimte die rekening houdt met personen met een fysieke of mentale beperking. Zo dienen trottoirs zo veel mogelijk te voldoen aan de richtlijnen (in lijn met Ontwerphandboek KOR). Dit vraagt voldoende breedte, aanwezigheid van hellingbanen bij verhoogde stoepen en trappen en waar nodig aangevuld met de aanwezigheid van geleidelijnen (paragraaf 4.1).

Een centraal punt in de aanpak is onderzoek naar mogelijkheden om mobiliteitsarmoede te verminderen en te voorkomen. Zo kijken we, naast de bestaande OV-regeling voor minima middels de Dordtpas, naar de mogelijkheden om het openbaar vervoer toegankelijker te maken voor mensen met beperkte financiële middelen. Dit kan onder andere door alternatieve modaliteiten te overwegen of door ruimere vergoedingen aan te bieden.

Omdat het reguliere openbaar vervoer niet altijd het maatwerk levert dat vanuit toegankelijke mobiliteit gewenst is, werken we met de regio, het Rijk, vervoerders en doelgroepenvervoer aan een Pilot Publieke Mobiliteit waarin we beogen het mobiliteitsaanbod in meer samenhang naar de reiziger te brengen. Een vernieuwde rol van de vraagafhankelijke deur-halte-taxi kan hier de uitkomst van zijn (paragraaf 4.3).

Daarnaast zetten we ons in voor een betere toegankelijkheid van informatie over de verschillende vervoersdiensten. De huidige vervoersmogelijkheden zijn divers, maar informatie hierover is vaak versnipperd. We zorgen ervoor dat er hulp beschikbaar is waar nodig, zodat iedereen in staat is om de juiste vervoerskeuzes te maken en te profiteren van de beschikbare mobiliteitsmogelijkheden. Stroomlijn biedt dit al aan gebruikers van doelgroepenvervoer aan.

5.2 Meer ruimte voor groen en verblijven

Omgaan met de schaarse ruimte die we in Dordrecht hebben, vraagt duidelijke keuzes. We zien graag meer ruimte voor verblijven en groen in de stad – mede om de hittestress en wateroverlast tegen te kunnen gaan – maar duidelijk is dat deze ruimte niet zomaar ontstaat. Hier moeten andere ruimtevragers voor wijken. De auto neemt nogal wat ruimte in beslag, veel meer dan de fiets, lopen en openbaar vervoer en neemt daarmee de meeste ruimte in op straat (zie paragraaf 2.2). Gemiddeld in Nederland neemt de auto meer dan de helft van de beschikbare openbare ruimte in op straat. 55% om precies te zijn².

Uitbreiden autoluw gebied

We streven naar een groter autoluw gebied in de binnenstad. De meeste meerwaarde daarvan voor de voetganger en fietser ligt op de Visstraat, Bagijnhof en het noordelijk deel van de Johan de Wittstraat als onderdeel van het

² Bron: Van wie is de stad (milieudefensie, augustus 2017)

kernwinkelgebied. Voorwaarde is wel dat de parkeergarage Visstraat die nu nog voor veel verkeer door deze straten zorgt wordt ingezet voor bewonersparkeren. Daarmee neemt het verkeer af en is het mogelijk dit deel bij het autoluwe gebied te voegen. Overigens zetten we ook bij nieuwe ontwikkelingen zoals Maasterras in op een autoluwe wijk met parkeren aan de randen.

Grip op parkeren om ruimte te maken

Om de sociale cohesie in wijken te verbeteren, groen en verblijven toe te voegen zal het aandeel m² autoparkeren op straat over heel Dordrecht in de toekomst niet moeten toenemen en in sommige wijken met weinig beschikbare openbare ruimte zelfs moeten afnemen. Autoparkeren blijven we faciliteren in Dordrecht, maar wel met duidelijke kaders om te waarborgen dat er ook in de toekomst voldoende ruimte voor groen, verblijven en fietsparkeren is of ontstaat.

De grenzen van vraagvolgend parkeerbeleid, meer sturen op parkeren

In Dordrecht is lange tijd vraagvolgend parkeerbeleid gevoerd. Dit beleid is reactief met als resultaat dat de parkeercapaciteit de laatste jaren is meegroeit met de toenemende vraag naar parkeerruimte. Gegeven de opgave waarvoor we staan richting 2040 kan dit beleid niet grenzeloos worden doorgezet en is er aanleiding om meer te gaan sturen op parkeren in Dordrecht.

Meer sturen op parkeren betekent twee dingen. Allereerst zetten we ons in om parkeren in de openbare ruimte te beperken, zeker waar dit hinder veroorzaakt en onvoldoende ruimte voor groen en verblijven is. Hierbij hebben we aandacht bij de verschillende wijken die Dordrecht kent zoals in hoofdstuk 3 toegelicht. We zetten ons in om te voorzien in voldoende parkeermogelijkheden zonder overbodige capaciteit toe te voegen passend bij de wijk. Dit betekent dat we het belangrijk vinden dat op reguliere momenten voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, maar dat het tijdens incidentele pieksituaties mag schuren. Dit betekent niet dat we weggijken, maar inzetten op alternatieven op het gebied van lopen, fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en parkeren op afstand.

*Zie toelichting uitgangspunt 12, 13 en 14. Paragraaf 7.1 cluster ruimte maken voor aantrekkelijke binnenstad

STURINGSMECHANISMEN

VRAAGVOLGEND

STERK STUREN



Sturen op locatie



Sturen op prijs



Sturen op aantal

De meest zachte vorm om parkeergedrag te beïnvloeden is het sturen op de locatie waar wordt geparkeerd. Door bijvoorbeeld parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te heffen, wordt het gebruik van andere parkeerruimte, zoals een parkeergarage, gestimuleerd. Zolang er voldoende parkeerplaatsen in de omgeving blijven, is de sturing beperkt. De sturing wordt sterker als op bepaalde locaties minder parkeerplaatsen zijn dan de vraag naar parkeerruimte, waardoor (een deel van) de automobilisten op grotere afstand van hun bestemming moeten parkeren. Hubs (zie paragraaf 4.5) kunnen in dat geval een belangrijke rol spelen. Ook het beperken van het aantal parkeervergunningen, zoals nu al in de binnenstad gebeurt, is een voorbeeld van sturen op aantal. Bij sturen op prijs bepaalt de hoogte van de prijs de mate van sturing. Binnen het huidige vraagvolgende beleid zijn de tarieven over het algemeen nog laag.

De overgang van vraagvolgend naar sturend parkeerbeleid, betekent dat we maatregelen nemen om het parkeergedrag te beïnvloeden. Op hoofdlijnen zijn er drie type sturingsmaatregelen: sturen op locatie, sturen op prijs en sturen op aantal. Het huidige parkeerbeleid heeft in delen van het A-gebied en bij het Leerpark en Gezondheidspark al elementen van een sturend parkeerbeleid in zich. Bijvoorbeeld het beperken van het aantal parkeervergunningen, zoals nu al in de binnenstad gebeurt, is een voorbeeld van sturen op aantal. Om onze ambities te realiseren, zullen we sterker inzetten op sturend parkeerbeleid, ook buiten het A-gebied.

Gefaseerde aanpak

Het aanscherpen van het parkeerbeleid gebeurt niet in één keer. Het gaat om een gefaseerde aanpak waarin het parkeerbeleid over de tijd wordt aangescherpt. Dit vraagt immers ook een gedragsverandering in de keuze hoe men zich in de toekomst verplaatst waarbij de basis van de andere netwerken op orde dient te zijn. De mobiliteitsbehoefte zal immers niet anders zijn, wel de wijze waarop deze gestalte krijgt. Zo geven we stapsgewijs invulling aan de politieke wens om het “blik van straat” te verminderen door het autoparkeren slimmer te organiseren, zonder dat zij hiervoor haar draagvlak verliest.

Gebiedsgerichte aanpak

In het schema op de volgende pagina is per gebied aangegeven op welke manier invulling wordt gegeven aan de sturing op locatie, op prijs en op aantal. Hieruit blijkt dat de sturing in het A-gebied het sterkst is. De visie op sturing in dit gebied komt op grote lijnen overeen met het huidige parkeerbeleid, maar vraagt nog wel aanscherping, zoals de afbouw van tweede vergunningen en sterkere differentiatie in tarieven tussen parkeren in een garage en op straat en tussen parkeren in het hart van het centrum en de rand. De voorkeur van bewoners om goedkoop in een stadsrandhub of duurder in een garage te parkeren is verdeeld. We werken aan een schuifoperatie om de parkeerder op de juiste plek te laten parkeren in de toekomst. Daarvoor vindt momenteel al uitbreiding en

verplaatsing van parkeercapaciteit in diverse garages plaats, de bouw van een parkeergarage onder het Dordthuis en de nieuwe Spuihavengarage. Dit maakt het mogelijk om parkeren in het A-gebied goed te organiseren en tegelijk ruimte op straat vrij te spelen. We blijven het parkeren in het A-gebied monitoren en sturen waar nodig bij.

Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen zoals het Maasterras, en woningverdichting rondom Leerpark en Gezondheidspark is geclusterd parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen het uitgangspunt en wordt er sterk gestuurd op aantal d.m.v. een lage parkeernorm. Ook deze gebieden vallen daarom onder het A-gebied. Bewoners die hier gaan wonen kiezen voor een locatie met een hoge functiemix en nabijheid van voorzieningen. Daarbij hoort beperkt autogebruik en/of het delen van een auto. Met de komst van het station Leerpark en een impuls op het fietsnetwerk is meer sturen op parkeren in de omgeving ook te rechtvaardigen, want hiermee komen meer alternatieven voor verplaatsingen per auto beschikbaar. Bovendien zijn lage parkeernormen van belang om de nodige woningdichtheid te kunnen realiseren en tegelijk in te zetten op een openbare ruimte waar verkeer zo min mogelijk hinder veroorzaakt. Hierbij is het belangrijk oog te houden voor de bezoekers van deze gebieden omdat zich hier ook maatschappelijke voorzieningen bevinden. Dat vraagt om realistisch prijsbeleid voor bezoekers en tegelijk waakzaamheid voor eventuele waterbedefferen.

In het B-gebied zetten we waar nodig in op sturing op locatie en prijs. Enerzijds om het waterbedeffer van de sturingsmaatregelen in het A-gebied tegen te gaan, oftewel de ruimte vrij te houden voor de auto's die in het gebied moeten zijn. Anderzijds om de beperkte hoeveelheid beschikbare ruimte gebalanceerder te benutten. Als we hier niet willen sturen op aantal, moet in gebieden waar de parkeerdruk hoog is, gestuurd worden op locatie (parkeren op afstand). Dit is ook de oplossing die vanuit het participatietraject de voorkeur geniet. Dit betekent dat je dit alleen in goede banen kan leiden door het sturen op locatie

te combineren met de sturing op prijs (parkeerregulering). Met een gelimiteerd aantal parkeervergunningen in de openbare ruimte kan de schaarse ruimte eerlijk worden verdeeld. De resterende parkeervraag moet worden opgevangen op afstand, bijvoorbeeld in een buurthub of stadsrandhub. Het instellen van parkeerregulering kan ook proactief gebeuren, om een verwacht waterbedeffect te voorkomen. Het accepteren van parkeeroverlast heeft voor de meeste bewoners niet de voorkeur.

De visie op sturing in het C-gebied lijkt in eerste instantie veel op het B-gebied. In het C-gebied zal de sturing naar verwachting minder sterk hoeven zijn. Het instellen van parkeerregulering zal met name gekoppeld zijn aan het tegengaan van een waterbedeffect, bijvoorbeeld in de omgeving van ruimtelijke ontwikkelingen.

Aangezien het parkeren in het D-gebied met name op eigen terrein plaatsvindt, is de sturing op locatie al aanwezig en zijn er weinig andere sturingsmogelijkheden.

Voor het parkeren bij recreatieve functies in het buitengebied zoals de Biesbosch en bij de harten van de wijk, houden we voorlopig vast aan het vraagvolgende beleid. We houden een vinger aan de pols om overlast in de omgeving te voorkomen, maar zijn terughoudend in het toevoegen van parkeerplaatsen als de overlast zich beperkt tot enkele piekmomenten in het jaar.

	Sturen op locatie	Sturen op prijs	Sturen op aantal
A-gebied	Zo min mogelijk op straat. Parkeren in garages voor bewoners en bezoekers. Bij voorkeur aan rand A-gebied.	Gereguleerd parkeren. Parkeren op straat is duurder dan in garage. Parkeren in het centrum is duurder dan aan de rand. Realistisch prijsbeleid bij maatschappelijke voorzieningen.	Maximaal één vergunning per huishouden.
B-gebied	Op eigen terrein of straat Waar parkeerdruk hoog is of wordt: naast parkeren op straat ook geclusterd op afstand.	Ongereguleerd parkeren, tenzij parkeerdruk hoog is of wordt: dan invoering gereguleerd parkeren.	Niet sturen op aantal.
C-gebied	Op eigen terrein of straat	Ongereguleerd parkeren, tenzij parkeerdruk hoog is of wordt: dan invoering gereguleerd parkeren.	Niet sturen op aantal.
D-gebied	Op eigen terrein	Ongereguleerd parkeren.	Niet sturen op aantal.



Parkeerbeleid en zoekverkeer

Bij sturend parkeerbeleid wordt de vindbaarheid van parkeerplaatsen steeds belangrijker. Zoekverkeer is immers onwenselijk. Dordrecht beschikt in dit kader over een PRIS (Parkeer Route Informatie Systeem). Dit systeem houden wij in stand, en breiden wij uit met nieuwe parkeergarages. Door in-car routesystemen neemt de meerwaarde van een PRIS echter af: bezoekers letten minder op borden en verwijzingen en passen hun bestemming minder snel aan. Wanneer er forse investeringen nodig zijn, wegen we nut en noodzaak daarom zorgvuldig af. Daarnaast zorgen we dat nieuwe parkeergarages geschikt zijn voor nieuwe technieken, zoals in-carsystemen en parkeerplaatsreserveringen).

Legenda

Parkeren

 Gereguleerd parkeren gebied

 Parkeergarage

Wijkcentra

 Hart van de wijk

Regiofunctie

 Historische binnenstad

 Leerpark

 Gezondheidspark

Parkeren van grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen is in Dordrecht alleen toegestaan op speciaal daarvoor aangewezen locaties. Om onnodige overlast te voorkomen, geldt een vraagvolgend beleid voor het aantal parkeerplaatsen voor grote voertuigen. Handhaving hiervan is wel noodzakelijk om ongewenst gedrag tegen te gaan. Nieuwe locaties worden, in afstemming met ondernemers, bij voorkeur in het D-gebied gesitueerd, en in elk geval niet in het A- en B-gebied. In dit beleid geven we prioriteit aan oplossingen voor chauffeurs die woonachtig zijn in Dordrecht en geen eigen parkeermogelijkheid hebben. Voor logistieke bedrijven is parkeren op eigen terrein het uitgangspunt.

Voor het parkeren van bussen (touringcars) maken we onderscheid in het halteren (korte tijd voor in- en uitstappen van passagiers) en langdurig parkeren. Halteerlocaties liggen op loopafstand van de historische binnenstad. Langdurig parkeren faciliteren we alleen op parkeerlocaties voor de andere grote voertuigen of in/nabij de stadsrandhubs.

Parkeren bedrijfsbusjes

Overlast van grote voertuigen is over het algemeen beperkt. In woonwijken wordt wel regelmatig overlast van bedrijfsbusjes ervaren. Bedrijfsbusjes vallen over het algemeen echter niet onder de definitie groot voertuig: langer dan 6 meter en/of hoger dan 2,40 meter. Het is daarmee juridisch niet mogelijk om te sturen op bedrijfsbusjes binnen afmetingen, voor deze voertuigen gelden dezelfde regels als voor personenauto's. Voertuigen groter dan deze afmetingen kan er wel gehandhaafd worden. Dit betekent dat overlast van geparkeerde busjes binnen de toegestane afmetingen alleen aangepakt kan worden door met een buurt in gesprek te gaan over gewenste locaties die minder overlast opleveren. Vanwege kostbaar materieel is de eigenaar of gebruiker van een bedrijfsbus niet altijd bereid deze bus op enige afstand of op een rustige plek te parkeren.



6. GEZOND EN KLIMAATNEUTRAAL

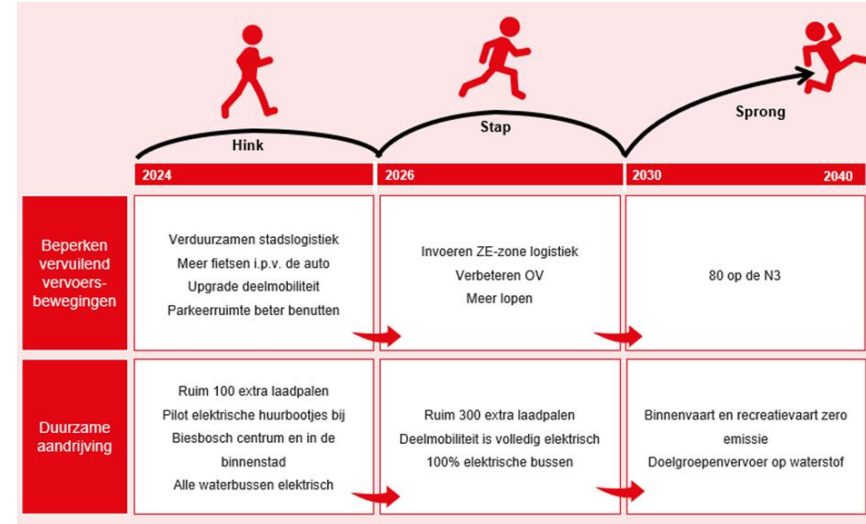
Voor een gezonde en klimaatneutrale stad zijn principiële beleidskeuzes nodig, maar het draait uiteindelijk om wat individuen doen: het maken van een bewuste keuze voor een gezonde en milieuvriendelijke levensstijl. Door te investeren in infrastructuur die deze keuzes ondersteunt en alternatieven aanmoedigt, maken we het makkelijker om duurzaam gedrag aan te nemen. Zo streven we naar een gezondere bevolking, een schonere omgeving en een positieve impact op het klimaat.

6.1 Naar een gezond en klimaatneutraal Dordrecht

De gevolgen van klimaatverandering zijn nu al merkbaar, met toenemende droogte, hittestress, hevige hoosbuien en overstromingen die onze samenleving treffen. Bovendien leiden wereldwijde conflicten over grondstoffen en energie tot economische spanningen die we ook in onze portemonnee voelen. Om deze problemen aan te pakken, zijn grote veranderingen nodig, vooral op het gebied van mobiliteit.

Het akkoord van Parijs heeft een duidelijk doel gesteld: tegen 2030 moet de CO₂-uitstoot met 55% worden verminderd, met als uiteindelijk doel een klimaatneutrale samenleving in 2050. Maar Dordrecht gaat nog een stap verder en streeft ernaar om al in 2040 klimaatneutraal te zijn. Om deze doelen te bereiken, erkent Dordrecht de dringende noodzaak om de luchtkwaliteit te verbeteren en de gezondheid van haar inwoners te beschermen. Dit blijkt uit de ondertekening van het Schone Lucht Akkoord, waarbij de stad zich actief inzet om de luchtkwaliteit te verbeteren. Bovendien zet de stad zich in voor het verminderen van geluidsoverlast door middel van het Actieplan Geluid, met als doel een gezonde leefomgeving te creëren. Een groener mobiliteitsbeleid speelt een cruciale rol in deze inspanningen.

Binnen het Dordtse programma 'Klimaatneutraal 2040' is met de 'Routekaart Mobiliteit' in beeld gebracht hoe we komen tot een forse CO₂ reductie. Dit doen we met een hink-stap-sprong aanpak, met een inzet op enerzijds beperken van vervuilende verkeersbewegingen en anderzijds randvoorwaarden stellen aan duurzame aandrijving/laadinfrastructuur.



6.2 Werk maken van schone lucht

Brandstofshift: op weg naar elektrische mobiliteit

Dordrecht bevordert actief de transitie naar elektrisch vervoer door middel van verschillende initiatieven, zoals beschreven in de Laadvisie. Allereerst investeren we in de infrastructuur door het installeren van extra laadpalen, waarmee we binnen de komende 2 jaar maar liefst 309 nieuwe laadpunten willen toevoegen. Hiermee willen we de adoptie van elektrische voertuigen stimuleren en de beschikbaarheid van laadmogelijkheden vergroten. Naast het stimuleren van elektrificatie van privévoertuigen, zetten we ons ook in voor het elektrificeren van het openbaar vervoer. Momenteel bestaat al 90% van onze (water)bussen uit elektrische varianten, en ons doel is om tegen 2025 een volledig elektrische vloot te realiseren. Tegelijkertijd stimuleren we andere vormen van elektrisch vervoer, zoals de groei van elektrische deelscooters, deelfietsen en deelauto's. Door het aanbieden van schone deelmobiliteit creëren we meer schone mobiliteit die de uitstoot van schadelijke stoffen vermindert.

Kortere en schonere reizen

De meeste winst bij het beperken van de uitstoot is te behalen door het aantal verplaatsingen te verminderen of deze te verkorten. Daarom zetten we in op het creëren van dagelijkse voorzieningen binnen een fiets- of loopafstand van 10 minuten, waardoor inwoners minder ver hoeven reizen. Naast het verminderen van afstanden in het personenvervoer zetten we ons in op het terugdringen van het aantal kilometers dat zware vrachtwagens afleggen voor goederenvervoer via de weg. Door te investeren in logistieke hubs willen we het aantal vervoersbewegingen van grote en zware voertuigen verminderen en zo de impact op het milieu verkleinen.

Het beïnvloeden van reizen door in te zetten op een goed netwerk dat dagelijkse voorzieningen binnen fiets- of loopafstand bereikbaar maakt, kan tevens bijdragen aan een vermindering van het autobezit in de stad. De tweede

of derde auto die alleen voor die enkele boodschap of familiebezoek wordt gebruikt, is daarmee minder noodzakelijk; zeker als er voor deze incidentele reizen ook deelmobiliteit beschikbaar is.

Zero emissie stadslogistiek (ZES)

Dordrecht streeft naar een emissievrije binnenstad voor goederenlevering tegen 2026. In het kader van het programma Klimaatneutraal 2040 is berekend dat deze zero emissie zone een reductie van 25.000 ton CO₂ kan opleveren. Om dit te bewerkstelligen werkt de gemeente, aan de hand van de routekaart ZES samen met binnenstadondernemers, logistieke partijen en is een logistiek makelaar ingeschakeld. Er wordt geanalyseerd welke aanpak het meest geschikt is voor Dordrecht en welke benadering het grootste voordeel oplevert bij het bundelen van verschillende goederenstromen. Het doel is om goederen die bestemd zijn voor levering binnen de binnenstad te concentreren op één of meerdere centrale locaties en deze vervolgens met duurzame vervoersmiddelen binnen afgesproken tijdvensters naar hun bestemming te brengen. Hierdoor zal het aantal transportbewegingen en de omvang van de voertuigen in de binnenstad verminderen, wat de leefbaarheid ten goede komt en de druk op de openbare ruimte verlicht. Definitieve invoering is ook afhankelijk van besluitvorming in 2025. Dordrecht is in dit kader ook aangesloten bij het DMI ecosysteem Hubklup van de G40 samenwerking.

6.3 Verminderen van geluid- en luchtmissies

Op basis van landelijke en Europese wetgeving werkt de gemeente aan het verbeteren van het geluidsklimaat en luchtkwaliteit. De omgevingsvisie 1.0 heeft voor zowel geluid als luchtkwaliteit doelstellingen geformuleerd. Voor geluid streven we naar een akoestisch aanvaardbare woon-, werk en leefomgeving. Voor luchtkwaliteit streven we naar het in 2030 behalen van de WHO advieswaarden voor schone lucht. Hiervoor zijn onder andere het Actieplan geluid opgesteld en het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Verkeer is in

beiden gevallen een grote veroorzaker van schadelijke effecten. Daarom is in het Actieplan geluid in beeld gebracht welke wegen een hoge geluidbelasting kennen en op basis hiervan aangepakt dienen te worden. De aanpak voor het verbeteren van de luchtkwaliteit loopt via het klimaatbeleid. De maatregelen uit dit mobiliteitsplan zoals verschuiven van autoverkeer, stimuleren van fietsen en OV en verlagen van de maximumsnelheid zijn manieren om zowel verbeteringen voor in de luchtkwaliteit als het akoestisch klimaat tot stand te brengen.

Lokaal bereiken we hiermee op verschillende plekken in de stad positieve resultaten op deze milieuaspecten. Bijvoorbeeld op Noordendijk, Johan de Wittstraat en Planetenlaan. Anderzijds wordt door de maatregelen het autoverkeer naar andere wegen geleid wat elders leidt tot negatieve effecten op het gebied van geluid en lucht. Bijvoorbeeld op de Merwedestraat en Overkampweg.

Met de inzet van dit mobiliteitsplan wordt de autonome groei van het autoverkeer getemperd. Hiermee beperken we naar verwachting de groei van het autoverkeer 2040 met zo'n 73.000 kilometers per dag op het Eiland van Dordrecht ten opzichte van het beleidsvrij scenario. Dit leidt op stedelijk niveau tot een emissiereductie van ca. 2,6 %. Voor de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen Fijnstof stikstofoxiden en kooldioxide.

Wat betreft CO₂-emissiereductie komt dit neer op ruim 10 ton minder CO₂-emissie per dag, ofwel ca. 3% (Notitie Milieu Centraal, 2022).

Er blijft echter sprake van een toename van het autoverkeer. Zonder bronbeleid leidt dit lokaal tot een slechter geluidsklimaat en verminderde luchtkwaliteit.

Verder tempert de groei van autoverkeer op verschillende wegen door maatregelen, maar is met deze set aan maatregelen niet te voorkomen dat er ten opzichte van huidige situatie meer verkeer gaat rijden in de toekomst. Voorbeelden van locaties waar sprake is van toename van het verkeer zijn Prinses Julianaweg, Karel Doormanweg en de Burgemeester de Raadsingel. Deze toename gaat gepaard met een toename van milieuhinder. Om deze effecten te compenseren zullen extra maatregelen op het gebied van lucht en geluid noodzakelijk zijn. Dit wordt binnen de wijkuitwerkingen nader bekeken.

Naast inzet op het lokaal wegnennet, zetten we in het kader van klimaatbeleid in op beperking van de uitstoot op snelwegen langs en door de stad, door Rijkswaterstaat (RWS) te verzoeken 80 km voor de gehele N3 in te stellen. Dit leidt tot een emissiereductie op de N3 van 0,5%.

6.4 Stimuleren van gezond verplaatsingsgedrag

Dit mobiliteitsplan richt zich op het stimuleren van gezond en veilig verplaatsingsgedrag. Maar de keuze om een rit die je altijd per privéauto hebt gemaakt te vervangen voor een reis per fiets, OV of deelmobiliteit is niet zomaar gemaakt. Gedragsverandering vraagt o.a.. bewustwording, momentum en een helder beeld van wat ander gedrag aan persoonlijk voordeel oplevert. Tijdswinst, gemak en prijs zijn daarbij belangrijke sturingsmechanismen. Naast het realiseren van sterke netwerken willen we bijvoorbeeld inzetten op een structurele fietsstimuleringscampagne. Hiervoor is een draaiboek voor de komende jaren opgesteld (XTNT, 2022-2026). Denk aan het stimuleren van specifieke doelgroepen zoals binnenstadbezoekers of sporters. Hier wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij actuele gebeurtenissen zoals het starten van een nieuw schooljaar of de opening van een fietsenstalling.

Het stimuleren van ander mobiliteitsgedrag is niet nieuw. Campagnes en educatie doen we nu al. Hiervoor werken we al lange tijd nauw samen met

6. We zetten structurele gedragscampagnes in om inwoners en werknemers te stimuleren zich duurzamer te verplaatsen

partners uit de regio: Drechtsteden, provincie Zuid-Holland maar ook organisaties zoals de regionale projectgroep verkeersveiligheid (RPV) en Zuid-Holland Bereikbaar. Deze samenwerking is goed en zetten we voort.

Actuele gebeurtenissen in mobiliteit aangrijpen

De komende jaren worden grote infrastructurele projecten opgestart of afgerond. Denk aan de upgrade van station Dordrecht CS, de bouw van station Leerpark, ontwikkeling van het Maasterras. Daarnaast staat Rijkswaterstaat voor een grootschalige renovatieopgave van bruggen en tunnels, ook in de regio Drechtsteden. Dergelijke projecten grijpt Dordrecht graag aan om samen met betrokken partners uit de regio nieuw mobiliteitsgedrag tijdens de werkzaamheden te stimuleren en bij afronding vast te houden. Veelvuldige en goede communicatie rondom de opening van bijvoorbeeld het nieuwe station vergroten deze kansen.

Spreading van reizen

Infrastructuur bouwen we niet alleen voor de spitsperiodes. We streven naar een efficiënte benutting hiervan gedurende de hele dag. Dit betekent dat we ons richten op een optimaal gebruik van wegen en openbaar vervoer, ongeacht het tijdstip. Een belangrijk aspect hiervan is het mijden van de spitsen. Werkgevers hebben hierbij een belangrijke rol te vervullen door werktijden te spreiden en thuiswerken te stimuleren. Daarom gaan we onderzoeken welke werklocaties kansrijk zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid door middel van een werkgeversaanpak.

6.5 Werken aan een klimaatadaptieve stad

Vrijwel alle verplaatsingen in de stad zijn gebaat bij een goede verharding. Als we puur vanuit mobiliteit redeneren ontstaat het gevaar dat we meer en meer verharding blijven toevoegen, zelfs als we inzetten op lopen en fietsen.

Rekening houden met klimaatadaptiviteit bij de inrichting van wegen

Dordrecht is nu al een van de meest versteende steden van Nederland. Om dit tegen te gaan, werken we bij herinrichtingen van straten en het toevoegen van missende schakels in het netwerk nauw samen met andere beleidsdomeinen die zich richten op groen en water in de stad. Deze integraliteit helpt om de juiste keuzes te maken en aandacht te hebben voor materiaalgebruik dat niet alleen de kwaliteit van de openbare ruimte verbetert, maar ook bijdraagt aan het verminderen van hitte-eilandeffecten en het bevorderen van natuurlijke wateropvang en -filtratie.



7. UITVOERINGSSTRATEGIE

Het beeld van Dordrecht zoals dat geschetst is in de hoofdstukken 4, 5 en 6 wordt niet zomaar realiteit. Daarbij hoort een pakket aan concrete maatregelen die de opgaven van Dordrecht stapsgewijs en over meerdere jaren aanpakt. Deze maatregelen staan beschreven in een uitvoeringsstrategie dat in hoofdlijnen bestaat uit 7 clusters die gezamenlijk bijdragen aan het gewenste lange termijn perspectief: een aantrekkelijk, bereikbaar en gezond Dordrecht.

7.1 Maatregelclusters verdeeld over 4 termijnen

We werken met 4 termijnen, want niet alles kan tegelijk. Het kost geld en inspanning.

- Lopend (2024-2025)
- Korte termijn (2025-2026)
- Middellange termijn (2027-2034)
- Lange termijn (2035-2040)

De clusters van maatregelen vinden plaats over meerdere termijnen. Het zwaartepunt van de maatregelen in de tijd is weergegeven in het hieronder weergegeven overzicht.



7.2 Cluster 'Lopen, fietsen en openbaar vervoer op orde'

Een mobiliteitstransitie van de auto naar actiever en duurzamer vervoer heeft geen succes als de alternatieven voor de auto niet op orde zijn. Daarom starten we met het op orde brengen van alle netwerken voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Veel projecten op dit gebied lopen al. De netwerken zoals beschreven in dit mobiliteitsplan vormen het eindbeeld en dus het kompas voor de benodigde maatregelen. Voor de voetganger investeert Dordrecht in goede en veilige oversteekbaarheid van wegen in het bijzonder rond wijkharten. Wat hier lokaal voor nodig is, werken we nader uit per wijk. Verder verbeteren we de looproutes van de stations en hubs naar de binnenstad en de wijken. Een voorbeeld daarvan is het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Burg. De Raadtsingel als onderdeel van de Rode Loper (zie cluster 'Ruimte maken voor aantrekkelijke binnenstad'). We werken aan een kwaliteitsimpuls voor de fiets en sluiten daarbij aan op projecten uit het Uitvoeringsprogramma fiets 2023-2026. We realiseren ontbrekende schakels en onderzoeken de haalbaarheid van complexe verbindingen die niet zomaar te realiseren zijn. Op middellange termijn overwegen we het afsluiten van de Spuiweg (Krispijntunnel) voor autoverkeer om de kwaliteit voor lopen, fietsen en openbaar vervoer ook hier op orde te brengen. Voor het openbaar vervoer onderzoeken we de haalbaarheid om busvervoer in de stad te versnellen en vergroten de toegankelijkheid van het openbaar vervoer door de regeling van OV voor minima uit te breiden: afhankelijk van waar de behoefte ligt, vertaalt zich dat in

een riantere vergoeding, een bredere doelgroep of een uitbreiding van de regeling voor andere (deel)modaliteiten. Daarnaast zoeken we naar oplossingen om via de Pilot Publieke Mobiliteit het diverse mobiliteitsaanbod (van regulier OV, de deur-halte-taxi, doelgroepenvervoer etc.) beter op elkaar te laten aansluiten en toegankelijker te maken voor de reizigers.

7.3 Cluster ‘Verbeteren leefbaarheid in wijken’

We verbeteren de leefbaarheid in wijken door de voetganger en fietser meer de ruimte te geven. Met dat doel breiden we het aantal 30 km/u-wegen in de stad uit. Deze snelheidsverlaging vergroot verder de mogelijkheden om het fietsnetwerk conform kwaliteitseisen in te richten omdat autoverkeer en fietsverkeer met deze snelheid beter en veiliger samengaan, bijvoorbeeld op de centrumroute. Daarom willen we hier op korte termijn al mee aan de slag en doen dit in samenwerking met nood- en hulpdiensten, vervoerders en doelgroepenvervoer. Verder onderzoeken we diverse maatregelen om leefbaarheid en veiligheid te verbeteren. Denk daarbij aan een andere verkeerscirculatie in Het Reeland en Land van Valk en het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Merwedestraat-Oranjelaan.

We blijven de verwachte groei van autoverkeer door de stad monitoren. Op termijn overwegen we een knip in de Zuidendijk voor autoverkeer om enerzijds de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren, als onderdeel van de Parkloop en voor de bereikbaarheid van het Sportpark aan de Schenkeldijk, en anderzijds sluipverkeer door de wijk tegen te gaan. Omdat de verwachting is dat de oversteekbaarheid van de Laan der VN op termijn verder onder druk komt te staan en we deze weg als inrikker voor autoverkeer willen behouden, starten we nu al met een onderzoek naar ongelijkvloerse kruisingen op deze weg. Vanuit het participatietraject wordt zowel de ontsluitingsfunctie als de oversteekbaarheid belangrijk gevonden.

Zaken die dit onderzoek ten minste zou moeten adresseren zijn:

- hoeveel verkeer de kruispunten en wegvakken van Laan der VN nog aankan
- hoe de ambities voor alle modaliteiten in de toekomst gewaarborgd kunnen worden;
- welke ongelijkvloerse oplossingen stedenbouwkundig inpasbaar zijn;
- wat de gevolgen zijn voor de sociale veiligheid en het comfort van weggebruikers;
- welke de kosten hieraan zijn verbonden.

Verder brengen we in beeld waar en in welke vorm parkeerregulering in het B-gebied en C-gebied kan worden vormgegeven om het waterbedeffect van sterke sturing op parkeren in het A-gebied en ontwikkelingen zoals het Maasterras en Gezondheidspark kan worden beperkt of voorkomen. Hier hoort ook de komst van mobiliteitshub Leerpark bij, gekoppeld aan de komst van het station Leerpark. Deze uitwerking start op korte termijn. Invoering vindt gefaseerd plaats afhankelijk van waar en wanneer overlast wordt verwacht. Ook zetten we in op een transitie naar duurzamer en schoner vervoer door:

- Overweging uitbreiding zero emissie stadslogistiek (ZES) naar wijken en/of een groter deel van het A-gebied op middellange termijn
- Laadvisie actualiseren en uitvoeren
- Doorontwikkeling deelmobiliteit

7.4 Cluster ‘Ruimte maken voor aantrekkelijke binnenstad’

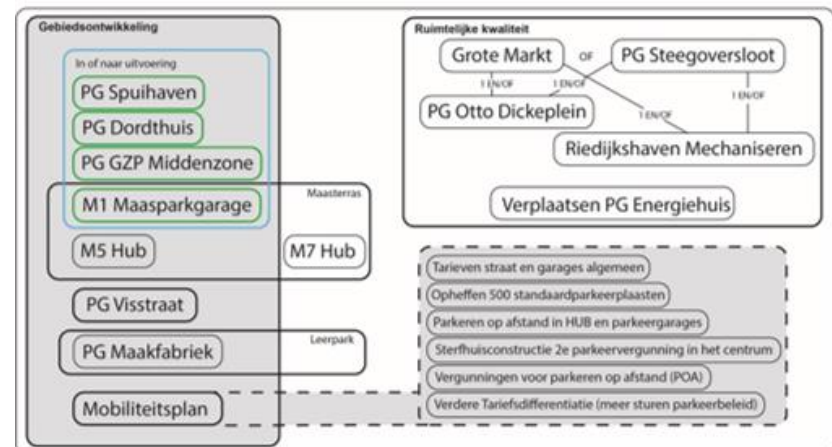
De historische binnenstad is in de eerste plaats het domein van de voetganger. Daarom investeren we in prettige en logische wandelroutes in het A-gebied. Aangezien de voetganger in grote delen van het voetgangersgebied al de ruimte heeft, zien we met name winst in de wandelroutes tussen het kernwinkelgebied en het station en de stadsrandhubs en waterbushubs.

Realisatie van de Rode Loper, herinrichting van het Otto Dickeplein en de autoluwe Spuiboulevard zijn hiervan een voorbeeld. Voor de fietser voegen we fietsparkeervoorzieningen toe. Insteek is meerdere kleine, gebouwde, gratis fietsenstallingen op aanrijdroutes, dichtbij eindbestemming in het kernwinkelgebied, met brede openingstijden. We sluiten in de realisatie hiervan aan bij wat al is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2023-2026 en Fietsparkeerplan Binnenstad Dordrecht (SPARK, 2022). Lokaal uitbreiden op straatniveau is volgend op behoefte, met oog voor behoud van toegankelijkheid van de voetpaden. Ook werken we aan verbeterde fietsroutes van en naar de binnenstad, bijvoorbeeld door het inrichten van de Spuiweg als fietsstraat. Het afsluiten van de Spuiweg (Krispijntunnel) voor autoverkeer kan ook hier een positieve bijdrage aan leveren.

We verminderen het aantal parkeerplaatsen op straat in ruil voor ruimte voor groen, verblijven en fietsparkeren. We werken toe naar een reductie van 500 parkeerplaatsen in het A gebied. Dit doen we door in te zetten op een afbouwconstructie voor de 2e parkeervergunning binnenstad en anders om te gaan met de parkeercapaciteit in parkeergarages. We passen sterkere tariefdifferentiatie voor parkeren toe, onderzoeken de haalbaarheid van een parkeergarage onder de Grote Markt, op Steegoversloot en hoe we de capaciteit kunnen vergroten van de huidige parkeergarage Riedijkshaven door deze te mechaniseren. De parkeergarage Visstraat zal in de toekomst eveneens ingezet worden voor bewonersparkeren: dit biedt op termijn kansen om het autoluwe gebied verder uit te breiden. In de 19e eeuwse schil van gebied A worden de parkeergarages onder het Dordthuis en een nieuwe parkeergarage Spuihaven met meer parkeercapaciteit gerealiseerd.

We beperken het verkeer van en naar de binnenstad in omvang door stadsrandhubs te realiseren. We versterken de functie van het Energiehuis door het toevoegen van deelmobiliteit en het behouden van de zero emissie buslijnen. Op het Maasterras wordt de Maasparkgarage in de vorm van een Mobiliteitshub gerealiseerd om het parkeren op afstand (POA) van bezoekers en bewoners aan gebied A beter te faciliteren, ter vervanging van Weeskinderendijk. We zetten in op parkeren bij FC Dordrecht en Gezondheidspark om tijdens evenementen en piekmomenten een aanvullende rol te vervullen in het afvangen van verkeer van en naar de binnenstad.

De zwaarte en uitstoot van verkeer in de binnenstad beperken we door invoering van een Zero Emissie Zone vanaf 2026 in combinatie met een of meerdere logistieke hubs aan de rand van de stad.



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 2^e parkeervergunningen van de schil. We monitoren of de afname van bewonersparkeerplekken op straat gelijke tred houdt met de toename van nieuwe 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.

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 de Stad en Regio, uitbreiding van parkeergarage Spuihaven. Het komende jaar onderzoeken we hoe de verborgen parkeerplaatsen in de binnenstad en gebied Spuiboulevard ingezet kunnen worden voor dubbelgebruik.

7.5 Cluster 'Regionale bereikbaarheid op orde'

We willen de multimodale bereikbaarheid van bovenregionale functies in de stad zo veel mogelijk waarborgen. In dat kader realiseren we toeristische overstappunten met aanbod van deelmobiliteit die bestemmingen in het buitengebied zoals de Hollandse Biesbosch en De Elzen sterker multimodaal toegankelijk maken.

Een van de centrale knopen in de autobereikbaarheid van deze regionale functies is aansluiting 21 op de A16. In samenhang met Maasterras onderzoeken we op korte termijn de kansen om deze aansluiting op lange termijn te vereenvoudigen en de doorstroming voor autoverkeer te verbeteren. Zo houden we zowel de Westelijke Dordtse Oever, parkeervoorzieningen van de binnenstad zoals Weeskinderendijk/ Maasparkgarage en het B-gebied in de toekomst bereikbaar. Een nieuwe vormgeving van deze aansluiting beschouwen we in samenhang met het eventueel doortrekken van de Admiraal de Ruyterweg, als kans om de Karel Doormanweg in Wielwijk van autoverkeer te ontlasten ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer.

Ten aanzien van regionale logistiek onderzoeken we welke oplossingen het vrachtwagenparkeren in Dordrecht kunnen verbeteren en blijven we lobbyen voor een dedicated goederenspoorlijn die goederenvervoer met een (inter)nationale bestemming een alternatieve route biedt voor het spoor dwars door de stad heen. Tot slot blijven we werken aan oplossingen om landbouwverkeer te faciliteren en tegelijk overlast en onveiligheid in woonstraten te voorkomen.

7.6 Cluster 'Meer dan alleen de basis op orde'

Als de basis op orde is, stoppen we niet. We doen op termijn graag nog wat extra's in aanvulling op het op kwaliteit brengen van onze netwerken. We investeren in de Dordttrack: een route die van het centrum, via het Wantij richting het Biesboschcentrum loopt en bestaande woonwijken beter aanhaakt op het recreatieve wandel- en fietsnetwerk. Ook het verbeteren van de fietsvoorzieningen op de Mijlweg is een wens die we op lange termijn willen vervullen. De meerwaarde en haalbaarheid hiervan worden daarom getoetst in het kader van dit mobiliteitsplan.

7.7 Cluster 'Gezond gedrag'

De meeste maatregelen in deze uitvoeringsstrategie hebben als doel om een transitie naar gezonder en duurzamer verplaatsingsgedrag op gang te brengen, maar hier zetten we ook actief op in met structurele gedragscampagnes en -acties. Zo zetten we het Bewegend Bos door de stad voort als bewustwording hoe meer groen kan bijdragen aan de leefbaarheid in de stad. We voeren nader onderzoek uit hoe we latent fietsgebruik kunnen omzetten in werkelijk fietsgebruik. Dit kan namelijk meerdere oorzaken hebben: onveilige routes, niet kunnen fietsen of het niet beschikken over een fiets. Waar mogelijk koppelen we dit aan het monitoring & evaluatieplan waar ook een bewonersenquête onderdeel van is. In lijn met het uitvoeringsprogramma Fiets 2023-2026 voeren we structurele fietsstimuleringscampagnes. Verder zetten we in op een werkgeversaankpak die werknemers stimuleert om op gezonde, duurzame wijze van en naar het werk te komen. Omdat de invloed van Dordrecht op werknemers die van ver komen beperkt is, richten we ons hierbij op werknemers die in Dordrecht of de directe regio van Dordrecht wonen. Tot slot blijven we werk maken van de uitwerking en uitvoering van bestaande scans, onderzoeken en plannen zoals het Actieplan Geluid en Sportverkeersscans.

7.8 Cluster 'Organisatie'

Dit mobiliteitsplan schetst de kaders, maar vraagt op wijkniveau nog nadere uitwerking. Hiervoor worden de komende periode wijkuitwerkingen gemaakt die verder invulling geven aan maatregelen die nodig zijn om te voldoen aan de wensbeelden voor de verschillende netwerken en lokale knelpunten op te lossen.

Om de maatregelen uit deze uitvoeringsstrategie te nemen is grootschalige inzet van Dordtse ambtenaren vereist. Denk daarbij aan uitvoering van onderzoeken, begeleiden van realisatieprojecten en gedragscampagnes, handhaving op genomen maatregelen en het organiseren van monitoring en evaluatie van het mobiliteitsplan. Tegelijk blijven ook actuele meldingen aandacht vragen. Voor dit laatste is de behoefte om een uniformere aanpak op te stellen hoe om te gaan met meldingen, bijvoorbeeld ten aanzien van verkeersveiligheid.

Tot slot willen we als gemeente Dordrecht graag zelf het goede voorbeeld geven. Daarom zorgen we voor een mobiliteitspas voor werknemers van de gemeente die duurzaam en gezond verplaatsingsgedrag stimuleert.

Nr	Maatregelen 'Lopen, fietsen en openbaar vervoer op orde'	Lopend (tot 2025)	Korte termijn (2025-2026)	Middellange termijn (2027-2034)	Lange termijn (2035-2040)
1	Realisatie verbetering voetgangersoversteekplaatsen (VOP)	X	X	X	
2	Realisatie betere fietsvoorzieningen Vrieseweg & Reeweg Oost	X			
3	Realisatie fietsstraat Twintighoevenweg	X			
4	Realisatie fietsstraat Kromhout & Cornelis de Wittstraat	X			
5	Realisatie fietsstraat Waldeck Pyrmontweg & Patersweg	X			
6	Realisatie herinrichting Dordtse Mijl	X			
7	Realisatie OV-hub Stadspolders	X			
8	Onderzoek en uitvoering verbetering doorstroming busvervoer	X	X		
9	Onderzoek uitbreiding OV voor minima met andere modaliteiten	X	X		
10	Pilot publieke mobiliteit		X		
11	Onderzoek kwaliteitsverbetering fietsnetwerk cf. Uitvoeringsprogramma Fiets		X		
12	Realisatie betere fietsvoorzieningen Hugo van Gijnweg		X		
13	Realisatie fietspad Amstelwijck- Station Zuid		X		
14	Realisatie fietspad Toulonselaan & Krommedijk		X		
15	Uitvoeren haalbaarheidsonderzoeken complexe knelpunten Uitvoeringsprogramma fiets 2023 – 2026		X		
16	Onderzoek geclusterde fietsparkeervoorzieningen B-gebied		X		
17	Realisatie doorfietsroute F16			X	
18	Overwegen realisatie fiets- en OV-tunnel Spuiweg (knip autoverkeer Krispijntunnel)			X	

Nr	Maatregelencluster 'verbeteren leefbaarheid in wijken'	Fasering			
		Lopend (tot 2025)	Korte termijn (2025-2026)	Middellange termijn (2027-2034)	Lange termijn (2035-2040)
1	Pilot Buurthubs J.P. Heijeplein en Steegoversloot	X	X		
2	Actualisatie en uitvoering Integrale laadvisie	X	X		
3	Actualisatie en uitvoeren Actieplan Geluid & Schone Lucht Akkoord	X	X	X	
4	Uitwerking en invoering zone gereguleerd parkeren in B-gebied	X	X	X	
5	Uitwerking en invoering zone gereguleerd parkeren in C-gebied nabij leer-/gezondheidspark (i.c.m. shift van maaiveldparkeren naar garageparkeren)	X	X	X	
6	Uitwerking en invoering 30 km/u in woonwijken		X	X	
7	Uitwerking ongelijkvloerse oplossingen Laan der VN		X		
8	Verbeteren oversteekbaarheid Merwedestraat en Oranjelaan		X		
9	Doorontwikkeling Deelmobiliteit		X		
10	Onderzoek verkeerscirculatie Het Reeland en Land van Valk		X		
11	Realisatie OV-hub station Leerpark			X	X
12	Overweging uitbreiding Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) in andere delen van de stad			X	
13	Verbeteren oversteekbaarheid Zuidendijk			X	
14	Uitbreiden buurthub-locaties op basis van resultaten pilot				X

Nr	Maatregelencluster ‘Ruimte maken voor aantrekkelijke binnenstad’	Fasering				
		Lopend (tot 2025)	Korte termijn (2025-2026)	Middellange termijn (2027-2034)	Lange termijn (2035-2040)	
1	Realisatie fietsparkeervoorzieningen A-gebied (conform Uitvoeringsprogramma Fiets 2023-2026 en Fietsparkeerplan Binnenstad Dordrecht)	X				
2	Realisatie parkeergarage onder Dordthuis	X	X			
3	Uitvoering afbouwconstructie voor de 2e parkeervergunning binnenstad	X	X			
4	Uitwerking en invoering tariefdifferentiatie parkeren	X	X			
5	Realisatie Stadsrandhubs (waaronder Energiehuis & Maasparkgarage)	X	X	X	X	
6	Realisatie Waterbushubs		X	X		
7	Realisatie Rode Loper		X	X		
8	Verbeteren routing voetgangers door de binnenstad		X			
9	Uitbreiding autoluw gebied (i.c.m. Visstraatgarage voor bezoekers)		X			
10	Zero emissie buslijnen tussen mobiliteitshub Weeskinderendijk en Energiehuis		X			
11	Invoering Zero Emissie Stadslogistiek (ZES)		X			
12	Realisatie fietsstraat Spuiweg		X			
13	Vernieuwen en vergroten Spuihavengarage		X			
14	Haalbaarheidsonderzoek uitbreiding parkeergarages Grote Markt en Steegoversloot		X	X		
15	Onderzoek naar vergroten en mechaniseren parkeergarage Riedijkshaven			X		
16	Realisatie autoluwe Spuiboulevard			X		
17	Opheffen straatparkeerplaatsen A-gebied in ruil voor groen, verblijven en fietsparkeren			X		

Nr	Maatregelencluster: Regionale bereikbaarheid op orde	Fasering			
		Lopend (tot 2025)	Korte termijn (2025-2026)	Middellange termijn (2027-2034)	Lange termijn (2035-2040)
1	Onderzoek vrachtwagenparkeren	X			
2	Onderzoek aansluiting 21		X		
3	Realisatie toeristische overstappunten en entrees buitengebied		X	X	
4	Onderzoek landbouwroutes			X	
5	Lobby dedicated goederenspoorlijn				X

Nr	Maatregelencluster: Meer dan alleen de basis op orde	Fasering			
		Lopend (tot 2025)	Korte termijn (2025-2026)	Middellange termijn (2027-2034)	Lange termijn (2035-2040)
1	Onderzoek en realisatie betere fietsvoorzieningen Mijlweg			X	
2	Verkennen aanleggen fietsbrug richting Stadspolders vanaf Staart Oost als onderdeel van Dordttrack			X	
3	Realisatie Dordttrack				X

Nr	Maatregelencluster 'Gezond gedrag'	Fasering			
		Lopend (tot 2025)	Korte termijn (2025-2026)	Middellange termijn	Lange termijn
1	Onderzoek latent fietsgebruik	X			
2	Onderzoek naar kansrijke locaties voor impuls multimodale bereikbaarheid werklocaties middels werkgeversaanpak	X	X		
3	Uitvoeren structurele stimuleringscampagne		X	X	X
4	Uitwerking en uitvoering aanbevelingen uit sportverkeersscans			X	

Nr	Maatregelencluster 'organisatie'	Fasering			
		Lopend (tot 2025)	Korte termijn (2025-2026)	Middellange termijn	Lange termijn
1	Uitvoeren M&E-plan (start met 0-meting)	X	X	X	X
2	Invoering mobiliteitspas gemeente Dordrecht	X	X		
3	Intensiveren handhaving parkeren	X			
4	Opstarten structurele metingen t.b.v. monitoring & evaluatieplan - Toevoegen vaste meetpunten voor voetgangers en fietsers als onderdeel van telplan	X			
5	Wijkuitwerkingen mobiliteitsplan 2040	X	X		
6	Opstellen uitvoeringsplan aanpak verkeersveiligheid		X		

FIETSENSTALLING

DORDRECHT

verhuur - reparatie

035 6830

dordrecht@czwaan.nl

fiets

Bewaakte fietsenstalling

rijwielshop
DORDRECHT



8. MONITORING- & EVALUATIEPLAN

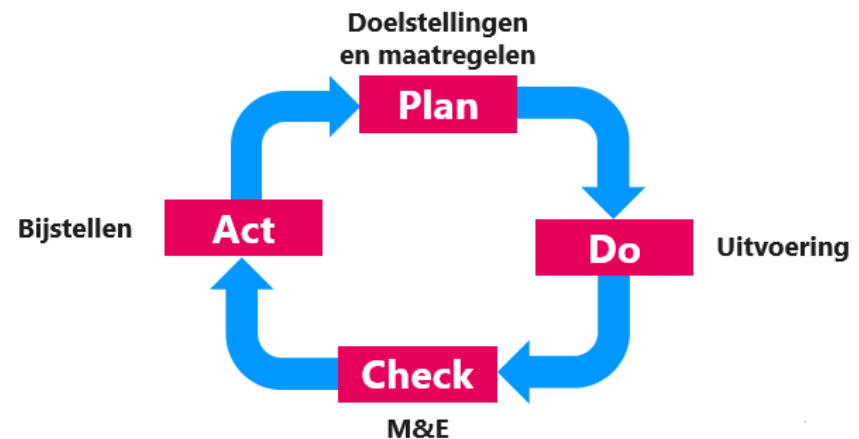
Dordrecht wil bij de uitvoering van het Mobiliteitsplan grip hebben op de uitvoering en de effecten van de maatregelen. Dit geeft zicht op de mate waarin de doelstellingen behaald worden en biedt gelegenheid om tussentijds bij te sturen wanneer nodig. Dit Monitoring- & Evaluatieplan (M&E-plan) geeft hier invulling aan. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we monitoring en evaluatie vormgeven, hoe we zicht houden op de effecten, welke indicatoren we hanteren en waarom, en welke acties er nodig zijn om praktische invulling te geven aan het M&E-plan.

8.1 Achtergrond en uitgangspunten

Doel monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie (M&E) is een belangrijk onderdeel in de beleidscyclus. Met monitoring en evaluatie gaan we na hoe het staat met de voortgang op de doelstellingen uit het mobiliteitsplan. Dat doen we aan de hand van indicatoren die een goede afspiegeling vormen van de thema's uit het mobiliteitsplan. Met monitoring en evaluatie houden we zicht op de inzet van middelen, de maatregelen die zijn uitgevoerd en de effecten op de indicatoren. Door op gezette tijden (vóór, tijdens en na uitvoering van maatregelen) te meten houden we de voortgang in het oog en kunnen we tussentijds bijsturen wanneer nodig.

Met het M&E-plan geven we invulling aan de toezegging van het college om de uitvoering van het mobiliteitsplan integraal te monitoren aan de hand van duidelijke indicatoren, in antwoord op de aanbevelingen uit het recente rapport van de Rekenkamercommissie.³



Monitoring en Evaluatie (M&E) een belangrijk onderdeel van de Plan-Do-Check-cyclus.

³ Rekenkamercommissie Dordrecht (2023) 'Richting geven aan bereikbaarheid'.

Uitgangspunten

Het M&E-plan is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- We sluiten aan bij de richtlijnen die er in het kader van de SUMP gelden voor M&E. Er zijn op dit moment nog geen officiële concrete indicatoren voorgesteld vanuit de Europese Commissie voor de SUMP – deze zijn nog in ontwikkeling. Voor nu geldt voor de SUMP dat monitoring en evaluatie in ieder geval betrekking moet hebben op de volgende onderwerpen:
 - CO2-uitstoot
 - Doorstroming
 - Verkeersveiligheid (doden en ernstig gewonden)
 - Modal split voor alle modaliteiten
 - Toegang tot mobiliteit
 - Luchtverontreiniging en geluidsoverlast
- De doelen zijn leidend bij de keuze voor de indicatoren.
- Tegelijk zijn we kritisch op de mate waarin de keuze voor indicatoren de ontwikkeling van geheel nieuwe dataverzameling betekent. We hebben daarom een voorkeur voor indicatoren waarvoor data al beschikbaar is of die we kunnen invullen op basis van openbare databronnen. We stellen alleen nieuwe initiatieven voor dataverzameling voor wanneer dat voor ons duidelijk meerwaarde heeft.
- De indicatoren liggen in de directe invloedssfeer van het mobiliteitsplan.
- Bij de keuze voor indicatoren is rekening gehouden met gewenste inzichten binnen aanverwante programma's, indien er een relatie is met thema's binnen het mobiliteitsplan. Een voorbeeld is het programma Klimaatneutraal, waar ook doelstellingen zijn opgenomen die een relatie hebben met mobiliteit.
- Dit plan geeft een overzicht van de indicatoren die we gaan meten. De precieze invulling van de indicatoren vindt plaats bij de voorbereiding van de eerste daadwerkelijke meting (0-meting).

Bepalen van effecten

Met het M&E-raamwerk volgen we de stand van zaken op het niveau van het gehele maatregelpakket. Wanneer meerdere maatregelen tegelijk zijn uitgevoerd, is het niet altijd makkelijk om het effect van individuele maatregelen te isoleren. Daar is vaak maatwerk voor nodig met specialistische onderzoeksdesigns.

Daarnaast kunnen ook allerlei invloeden van buiten het Mobiliteitsplan invloed hebben op de indicatoren. Met de volgende werkwijze gaan we hiermee om en krijgen we beter zicht op de effectiviteit van het Mobiliteitsplan:

- Goed zicht op relevante contextvariabelen, die hun eigen invloed kunnen hebben op mobiliteitspatronen. Dan gaat het om autonome en externe ontwikkelingen in o.a. bevolking en economie.
- Een duidelijke referentiesituatie (de 0-meting), waarmee we vervolgmetingen vergelijken.
- Benchmarking: we vergelijken Dordrecht ten opzichte van andere, vergelijkbare steden, zoals Delft en 's-Hertogenbosch.
- We gaan niet alleen uit van harde cijfers over wat we op straat zien, maar bevragen ook inwoners en bezoekers naar hun *gedrag*, *ervaring* en *houding* met betrekking tot mobiliteit en het mobiliteitsbeleid. Hiermee volgen we hun tevredenheid met de mobiliteitsituatie in Dordrecht over de jaren. Ook vragen we hen *waarom* zij bepaald mobiliteitsgedrag laten zien en welke relatie zij zien tussen hun gedrag en het mobiliteitsbeleid. Dit helpt ons bij het duiden van wat we op straat zien.

8.2 Indicatoren

In deze sectie komen de indicatoren van het M&E-raamwerk aan bod. Deze zijn ingedeeld naar thema, de zeven hoofddoelstellingen voor Dordrecht (zie paragraaf 2.3):

- Bereikbare stad
- Gezonde stad
- (Verkeers)veilige stad
- Uitstekend vestigingsklimaat
- Klimaatbestendige stad
- Inclusieve en toegankelijke stad
- Aantrekkelijke en leefbare stad

Beschikbaarheid data en inschatting kosten en moeite

Voor elk van de indicatoren geven we aan wat de databron is en van welke partij de data afkomstig is. Voor elk van de indicatoren geven we ook aan in hoeverre de benodigde gegevens voor het bepalen van deze indicator beschikbaar zijn. Daarbij hanteren we de hieronder weergegeven categorieën.

Daarnaast geven we ook een inschatting van de benodigde kosten/inspanning om de invulling van de indicator te organiseren (€ = relatief weinig kosten/inspanning, €€ = gemiddelde kosten/inspanning, €€€ = relatief veel kosten/inspanning). Wanneer data al beschikbaar is zijn de kosten en inspanningen gering. Wanneer de data nog verzameld moet worden zijn de kosten en inspanningen hoger.

	Cijfer ligt al op de plank.
	Data is beschikbaar voor de gemeente. Er is nog analyse nodig om tot bruikbare cijfers te komen.
	Data is nog niet beschikbaar voor de gemeente, maar wel bij een externe partij. Er is nog analyse nodig om tot bruikbare cijfers te komen.
	Dataverzameling moet nog ontwikkeld worden.

Indicatoren 'Bereikbare stad'

Rond het doel 'Bereikbare Stad' zijn zes onderwerpen gedefinieerd die elk inzicht geven in de bereikbaarheid van Dordrecht:

1. Intensiteit
2. Doorstroming
3. Doorgaand verkeer
4. Parkeervoorzieningen
5. Deelmobiliteit
6. Tevredenheid

We monitoren de intensiteiten van gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers aan de hand van verkeerstellingen. Voor wat betreft het gemotoriseerd verkeer sluiten we aan bij permanente telpunten (VRI's) en het jaarlijkse telprogramma, waarvan we een uitbreiding voorzien. Het gebruik van het OV kan eenvoudig worden bepaald aan de hand van chipkaartdata dan wel data van OV-pay, die de gemeente opvraagt bij de provincie. Voor het verkrijgen van inzicht in de hoeveelheden fietsers sluiten we aan bij de periodieke tellingen die voor het multimodale verkeersmodel worden uitgevoerd en de tellingen op vaste telpunten van de provincie. Ook hier willen we graag het telprogramma uitbreiden. Voor de voetgangers moet nog dataverzameling ontwikkeld worden. We willen hier graag inspanning op leveren omdat inzicht in het gebruik van deze actieve modaliteiten belangrijk is voor de uitvoering van het Mobiliteitsplan. De gewenste meetpunten werken we in een later stadium nader uit. Voor voetgangers gaat het om de toegangsroutes naar de binnenstad. Voor de fietsers gaat het onder andere om de Krispijntunnel, Hugo van Gijnweg, de bruggen en de routes naar de binnenstad zoals de Dokweg en de Noordendijk.

We willen dat de verschillende vervoerswijzen in Dordrecht zonder veel vertraging gebruikt kunnen worden. Door een verbeterde fietsinfrastructuur willen we dat de reistijden voor de fiets ook afnemen. Daarom monitoren we de doorstroming en de reistijden van de verschillende modaliteiten. Voor het

gemotoriseerd verkeer gebruiken we daarvoor de Floating Car Data van TomTom, waar de gemeente via het NDW toegang toe heeft en waarmee analyses met terugwerkende kracht uit te voeren zijn (in tegenstelling tot Google Maps). Met deze FCD bepalen we ook voor de gebieden waar we graag een afname van het doorgaande verkeer zien de ontwikkeling van het doorgaande verkeer. Voor het ov (bus) gebruiken we registraties van rijtijden via DOVA. Voor de reistijden van de fiets gebruiken we de reistijden zoals Google Maps die weergeeft. De reistijden van de fiets zijn vooral afhankelijk van de infrastructuur en daarom is het niet nodig om de reistijden van een langere tijd te analyseren, waardoor het eenmalig opvragen van de reistijden per monitoringsronde volstaat.

Voor een aantal belangrijke trajecten volgen we de onderlinge verhouding van de reistijden van de auto, het ov en de fiets. Dit richt zich met name op de inpridders zoals bepaald in hoofdstuk 4.6. Hier is de ambitie om de doorstroming voor autoverkeer te behouden. Te monitoren trajecten zijn bijvoorbeeld (delen van): de Dokweg, Laan der VN, VN-tunnel, Provincialeweg en Merwedestraat.

Dordrecht wil een 10-minutenstad zijn, waar iedereen belangrijke voorzieningen makkelijk kan bereiken. Om deze ontwikkeling te monitoren volgen we de gemiddelde ritlengte van ritten die bewoners van Dordrecht binnen de stad maken. Dit doen we in het bijzonder naar voorzieningen zoals een basisschool, huisarts/apotheek, grote supermarkt en een bushalte. Ook volgen we de aanwezigheid van fiets- en voetpaden in de gemeente.

We monitoren het aanbod van parkeerplekken op straat en in de garages en het gebruik van deze parkeerplekken. We willen namelijk sturen op de plekken waar bewoners en bezoekers parkeren en willen voldoende parkeerplekken

behouden. Met het oog op uitbreiding van vergunningparkeren volgen we het aantal uitgegeven parkeervergunningen in verschillende gebieden in de stad.

Omdat deelmobiliteit steeds belangrijker wordt in de stad en een relevant onderdeel van het Mobiliteitsplan vormt volgen we het aanbod en gebruik van deelmobiliteit. Daarbij zetten we de registraties zoals beschikbaar via de dashboard van CROW in. We willen ook graag weten welk percentage van de bevolking en welke groepen inwoners deelmobiliteit gebruiken. Dit verdiepende inzicht verkrijgen we door vragen over deelmobiliteit op te nemen in de bewonersenquête.

De Monitor Brede Welvaart van het CBS meet de tevredenheid van de inwoners met de reistijd van en naar de werklocatie. Deze nemen we integraal over.

Onderwerp	Indicator	Data / meetmethode	Bron	Beschikbaarheid data	Verwachte kosten/inspanning
Intensiteit	Intensiteiten gemotoriseerd verkeer	Verkeerstellingen periodieke telpunten en VRI's	Gemeente Dordrecht	Analyse nodig	€€
	Intensiteiten fietsers	Tellingen periodieke en vaste telpunten	Gemeente Dordrecht / provincie	Nog te ontwikkelen	€€€
	Intensiteiten voetgangers op belangrijke assen: - van en naar stadsrandhubs - van station naar binnenstad en vice versa - van en naar waterbushubs			Nog te ontwikkelen	€€€
	Aantal in- en uitstappers bij bushaltes	Data via vervoerders	Stads- en streekvervoerders	Data nog niet beschikbaar	€
	Aantal in- en uitstappers bij treinstations	Data via vervoerders	NS / Qbuzz (R-net)	Data nog niet beschikbaar	€
	Aantal in- en uitstappers waterbus	Data via vervoerders	Aqualiner	Data nog niet beschikbaar	€

Doorstroming	Reistijden gemotoriseerd verkeer op belangrijke autotrajecten en naar belangrijke parkeerlocaties	Floating Car Data	TomTom	Analyse nodig	€
	Reistijdbetrouwbaarheid gemotoriseerd verkeer	Floating Car Data	TomTom	Analyse nodig	€
	Rijtijden Openbaar Vervoer	Ritregistraties	DOVA	Analyse nodig	€
	Reistijdbetrouwbaarheid Openbaar Vervoer	Ritregistraties	DOVA	Analyse nodig	€
	Reistijden fiets	Google Maps	Google Maps	Analyse nodig	€
	Vergelijking reistijden modaliteiten op gedefinieerde trajecten			Analyse nodig	€
Doorgaand verkeer	Doorgaand verkeer	Floating Car Data	TomTom	Analyse nodig	€
10-minutenstad	Gemiddelde ritlengte	ODiN	CBS	Analyse nodig	€
Bereikbaarheid voorzieningen	Aandeel inwoners binnen 10 minuten lopen van: - basisschool - huisarts/apotheek - grote supermarkt - bushalte	GIS-analyse	CBS / haltescan (voor nabijheid bushaltes)	Analyse nodig	€
Infrastructuur	Aanwezigheid voet- en fietspaden: - m ² voetpad - m ² fietspad/fietsstrook	Registraties	Gemeente Dordrecht	Analyse nodig	€€
Parkeervoorzieningen	Aanbod en bezetting parkeerplekken op straat	Parkeerdrukmeting	Gemeente Dordrecht	Analyse nodig	€€
	Aanbod en bezetting parkeerplekken in parkeergarages	Parkeerdrukmeting	Gemeente Dordrecht	Analyse nodig	€€
	Aanbod en bezetting fietsparkeervoorzieningen	Parkeerdrukmeting	Gemeente Dordrecht	Nog te ontwikkelen	€€

	Aantal uitgiften parkeervergunningen naar gebied	Registraties	Gemeente Dordrecht	Analyse nodig	€
	Aantal uitgiften parkeervergunningen naar type	Registraties	Gemeente Dordrecht	Analyse nodig	€
Deelmobiliteit	Aanbod deelmobiliteit*	Registraties	CROW	Analyse nodig	€
	Gebruik deelmobiliteit – aantal ritten	Registraties	CROW	Analyse nodig	€
	Gebruik deelmobiliteit – bevolking **	Bewonersenquête	Gemeente Dordrecht	Nog te ontwikkelen	€€€
Tevredenheid	Tevredenheid met reistijd van en naar werk	Monitor Brede Welvaart	CBS	Cijfer beschikbaar	€

*Doelstelling Dordrecht: 400 deelauto's in Dordrecht in 2030, waarvan 75% elektrisch.

**Doelstelling Dordrecht: 2.000 autodelers in 2030 (gemiddeld 5 gebruikers per deelauto), waarvan 1.500 in elektrische deelauto's.

Indicatoren 'Gezonde stad'

Bij het thema 'Gezonde stad' monitoren we indicatoren die grofweg in drie categorieën onder te verdelen zijn. Allereerst monitoren we indicatoren die te maken hebben met de blootstelling aan emissies als gevolg van verkeer. Ten tweede monitoren we de verduurzaming van het wagenpark. Daarnaast zoomen we op de modal split: de verhouding van de vervoerswijzen in de verplaatsingen die binnen Dordrecht gemaakt worden.

Als het gaat om de uitstoot van CO2 door het verkeer sluiten we aan bij de cijfers die vanuit de Klimaatmonitor voor Dordrecht beschikbaar zijn. Wat betreft fijnstof, stikstof en geluid van het verkeer gebruiken we cijfers van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit en de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid. Dit zijn gemodelleerde gegevens, op basis van updates van de verkeerssituatie (volumes en samenstelling). Gemodelleerde uitkomsten genieten de voorkeur boven op straat gemeten waarden, die te sterk afhankelijk zijn van externe factoren zoals weersomstandigheden. We brengen zowel de

algemene situatie voor Dordrecht in beeld als de situatie in de wijken, om te volgen hoe de ontwikkeling in emissies is in de verschillende delen van Dordrecht, met name in de wijken waar de verbeteringsopgave het grootst is of waar een kwetsbare bevolking is. Als het gaat om de verduurzaming van het wagenpark volgen we de aanwezigheid van elektrische auto's en het aanbod en gebruik van laadpalen en waterstofvoorzieningen.

De modal split monitoren we aan de hand van het CBS-onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN), dat jaarlijks wordt uitgevoerd. Hiermee volgen we of het gebruik van duurzamere en actieve modaliteiten (ov, fiets, lopen) toeneemt binnen het geheel van de verplaatsingen binnen Dordrecht. In de bewonersenquête leggen we aan de bewoners zelf voor in hoeverre zij vinden dat de gemeente het gebruik van actieve vervoerswijzen op een goede wijze stimuleert en dit hen helpt om zelf gebruik te maken van actieve vervoerswijzen.

Onderwerp	Indicator	Data / meetmethode	Bron	Beschikbaarheid data	Verwachte kosten/inspanning
Luchtkwaliteit	Emissies CO2	Registraties	Klimaatmonitor	Cijfer beschikbaar	€
	Emissies fijnstof (PM2,5 / PM10)	Registraties	Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit	Analyse nodig	€
	Emissies stikstof (NO2)		Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit	Analyse nodig	€
	Verdeling emissies over wijken		Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit	Analyse nodig	€€

	Aantal ontheffingen zero-emissiezones stadslogistiek	Registraties	Gemeente Dordrecht	Analyse nodig	€
Geluidsoverlast	Geluidskaart (elke 5 jaar, model)		Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid	Analyse nodig	€
	Aantal woningen waarvoor geluidsnorm wordt overschreden (volgens model)		Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid	Analyse nodig	€
Verduurzaming wagenpark	Aandeel elektrische voertuigen*	Registraties	Klimaatmonitor	Cijfer beschikbaar	€
	Aanbod laadpalen op straat	Registraties	CROW	Cijfer beschikbaar	€
	Aanbod laadpalen in parkeergarages	Registraties	CROW	Cijfer beschikbaar	€
	Gebruik laadpalen op straat	Registraties	Energieleveranciers	Data nog niet beschikbaar	€€
	Gebruik laadpalen in parkeergarages	Registraties	Energieleveranciers	Analyse nodig	€
	Aanbod waterstofvoorzieningen	Registraties	CROW	Cijfer beschikbaar	€
	Gebruik waterstofvoorzieningen	Registraties	Energieleveranciers	Data nog niet beschikbaar	€€
Actieve vervoerwijzen	Aandelen modaliteiten in modal split	Op basis van data uit ODIN	CBS	Analyse nodig	€
Tevredenheid	Tevredenheid gebruik actieve modaliteiten	Enquête onder bewoners	Gemeente Dordrecht	Nog te ontwikkelen	€€€

*Doelstelling Dordrecht: 20% van de auto's elektrisch in 2030 (verwachting is ~60.000 personenauto's in Dordrecht in 2030, dus 12.000 hiervan elektrisch).

Indicatoren 'Verkeersveilige stad'

Om een objectief beeld te krijgen van de verkeersveiligheid in Dordrecht monitoren we het aantal ongevallen, de snelheid van het gemotoriseerde verkeer en de aanwezigheid van (verbeterde/nieuw aangelegde) oversteekplaatsen.

Ongevallendata is beschikbaar via ViaStat. Hierin maken we onderscheid naar afloop, doelgroepen en locatie. Met een lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer willen we Dordrecht veiliger maken. We gaan na in hoeverre ons beleid om meer 30 km-wegen conform richtlijnen aan te leggen wordt uitgevoerd en

hoe de V85-snelheid zich ontwikkelt op geselecteerde corridors. We willen betere oversteeklocaties voor voetgangers en gaan na hoeveel nieuwe en verbeterde oversteeklocaties voor voetgangers gerealiseerd worden.

We willen niet alleen zicht krijgen op objectieve indicatoren, maar ook volgen of inwoners ook zelf een verbeterde verkeersveiligheid ervaren: hoe veilig voelen de inwoners van Dordrecht zich in het verkeer? Hierover nemen we vragen op in de bewonersenquête.

Onderwerp	Indicator	Data / meetmethode	Bron	Beschikbare data	Verwachte kosten/inspanning
Ongevallen	Aantal ongevallen naar afloop	Geregistreerde verkeersongevallen	ViaStat	Cijfer beschikbaar	€
	Aantal ongevallen naar doelgroep (leeftijd)	Geregistreerde verkeersongevallen	ViaStat	Cijfer beschikbaar	€
	Aantal ongevallen naar locatie	Geregistreerde verkeersongevallen	ViaStat	Cijfer beschikbaar	€
Snelheid	Weglengte 30 km/u-wegen (als zodanig ingericht)	GIS-analyse	Gemeente Dordrecht	Analyse nodig	€
	Snelheid (V85) gemotoriseerd verkeer op geselecteerde corridors	Floating Car Data	TomTom	Analyse nodig	€
Voetgangersveiligheid	Aantal nieuw aangelegde / verbeterde oversteekplaatsen	GIS-analyse	Gemeente Dordrecht	Analyse nodig	€
Subjectieve verkeersveiligheid	Oordeel veiligheid	Bijv. inwonersenquête	Gemeente Dordrecht	Nog te ontwikkelen	€€€

Indicatoren 'Uitstekend vestigingsklimaat'

Bedrijven vinden een goede bereikbaarheid belangrijk. Voor bedrijven zijn daarbij goede én betrouwbare reistijden sterk bepalend.

We brengen de reistijden en de reistijdbetrouwbaarheid voor verschillende modaliteiten in beeld door gedurende een maatgevend moment reistijden op te vragen via Google Maps. Binnen Google Maps zijn de reistijden van de auto, het

ov en de fiets direct met elkaar vergelijken. We brengen de reistijden in beeld voor een aantal definieerde routes, vanaf Rotterdam, Breda en Gorinchem naar de belangrijke werklocaties West, Straat en Leerpark. Dit doet we voor ochtendspits in de maand september, als maatgevend moment

Daarnaast bevragen we ondernemers naar hun tevredenheid met de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat in Dordrecht.

Onderwerp	Indicator	Data / meetmethode	Bron	Beschikbaarheid data	Verwachte kosten/inspanning
Bereikbaarheid belangrijke werklocatie	Reistijd auto/ov/fiets naar belangrijke werklocaties	Google Maps	Google Maps	Analyse nodig	€
	Betrouwbaarheid van reistijden auto/ov/fiets naar belangrijke werklocaties	Google Maps	Google Maps	Analyse nodig	€
Ondernemers	Tevredenheid ondernemers met bereikbaarheid / vestigingsklimaat	Enquête onder ondernemers	Gemeente Dordrecht	Nog te ontwikkelen	€€

Indicatoren 'Klimaatbestendige stad'

Als het gaat om de klimaatbestendige stad dragen we met het Mobiliteitsplan voornamelijk bij door middel van het transformeren van parkeerplaatsen op straat en wegoppervlakte naar ruimte voor groen. We volgen hoeveel m² weg en parkeerplaatsen zijn veranderd naar groen.

Onderwerp	Indicator	Data / meetmethode	Bron	Beschikbaarheid data	Verwachte kosten/inspanning
Aanwezigheid groen	m ² weg/parkeerplaatsen naar m ² groen	GIS-analyse	Gemeente Dordrecht	Analyse nodig	€

Indicatoren 'Inclusieve en toegankelijke stad'

Binnen dit thema kijken we voornamelijk naar de toegankelijkheid van infrastructuur, zodat zoveel mogelijk mensen deze voorzieningen kunnen gebruiken.

Ook gaan we na in hoeverre gebruik wordt gemaakt van regelingen voor sociale minima. Tenslotte vragen we de inwoners in de bewonersenquête zelf hoe zij de bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen in Dordrecht zelf ervaren. De maatregelen die we nemen zijn immers voor hen bedoeld.

Onderwerp	Indicator	Data / meetmethode	Bron	Beschikbaarheid data	Verwachte kosten/inspanning
Infrastructuur	Aandeel voet- en fietspaden dat aan voorwaarden self-explaining roads voldoet (walkability / bikeability)	Registratie	Gemeente Dordrecht	Cijfer beschikbaar	€
	Aantal oversteekplaatsen die voldoen aan toegankelijkheidsrichtlijnen	Registraties / schouw	Gemeente Dordrecht	Analyse nodig	€€
	Aantal bushaltes die voldoen aan toegankelijkheidsrichtlijnen	Registraties / schouw	Gemeente Dordrecht	Analyse nodig	€€
	Aandeel fietsnetwerk dat aan kwaliteitseisen voldoet	Registraties	Gemeente Dordrecht	Analyse nodig	€€
	Aandeel weglengte trottoir dat voldoet aan breedte zoals bepaald in KOR	GIS-analyse	Gemeente Dordrecht	Analyse nodig	€€
Gebruik regelingen	Aantal aanvragen ov voor minima (via Dordtpas)	Registraties	Gemeente Dordrecht	Data nog niet beschikbaar	€
	Uitgifte van fietsen aan sociale minima	Registraties	Gemeente Dordrecht	Data nog niet beschikbaar	€
Tevredenheid	Tevredenheid toegankelijkheid van voorzieningen naar doelgroepen (leeftijd, inkomen, etc.)	Inwonersenquête	Gemeente Dordrecht	Nog te ontwikkelen	€€€

Indicatoren 'Aantrekkelijke en leefbare stad'

Het thema 'Aantrekkelijk en leefbare stad' kent veel overlap met de andere thema's. Bereikbaarheid, klimaatbestendigheid, gezondheid, verkeersveiligheid, inclusiviteit en toegankelijkheid dragen immers allen bij aan de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van Dordrecht. Ter aanvulling op de indicatoren die bij de andere thema's genoemd zijn, vragen we in de reeds genoemde bewonersenquête expliciet naar een aantal relevante zaken die nog niet genoemd zijn en die specifiek gaan over Dordrecht als aantrekkelijke en leefbare stad. Het gaat dan onder andere over hun oordeel ten aanzien van de woonomgeving en overlast van het verkeer.

Ook vinden we het belangrijk om inzicht te krijgen in de tevredenheid van bezoekers. We willen onder andere graag weten wat hun oordeel is over Dordrecht als aantrekkelijke stad, met welke vervoersmiddelen zij reizen, wat zij vinden van de bereikbaarheid van de stad en wat de reden is van hun bezoek. Om deze inzichten op te doen ontwikkelen we een enquête die op straat afgenomen kan worden bij belangrijke toegangspunten van de binnenstad.

Onderwerp	Indicator	Data / meetmethode	Bron	Beschikbaarheid data	Verwachte kosten/inspanning
Bewoners	Tevredenheid bewoners. Bijv. aantrekkelijkheid straat, oordeel prettig wonen, oordeel overlast door verkeer	Bijv. inwonersenquête	Gemeente Dordrecht	Nog te ontwikkelen	€€€
Bezoekers	Tevredenheid bezoekers m.b.t. bereikbaarheid, aantrekkelijkheid, reden van bezoek etc.	Bezoekersenquête	Gemeente Dordrecht	Nog te ontwikkelen	€€

Contextvariabelen en indicatoren voortgang uitvoering maatregelen

Naast het monitoren van de indicatoren is het ook belangrijk om de ontwikkeling van enkele contextvariabelen te volgen. Deze gebruiken we om de ontwikkeling van de indicatoren mede te duiden. Deze cijfers zijn bij de gemeente en/of het CBS beschikbaar. Ook houden we zicht op aantal uitgevoerde maatregelen en de ingezette middelen bij de uitvoering van het Mobiliteitsplan.

Onderwerp	Indicator
Bevolking	Aantal inwoners
	Aantal huishoudens
	Huishoudgrootte en – samenstelling
	Leeftijdsopbouw
	Aantal studenten en scholieren
Wonen	Woningvoorraad
Autobezit	Autobezit
Werkgelegenheid	Aantal banen
	Aandeel inwoners met een baan
Infrastructuur	Kilometers wegen
	Kilometers fietspad
Maatregelen	Aantal uitgevoerde maatregelen
Budget	Besteed / openstaand

8.3 Uitvoering

In principe meten we elk twee jaar de stand van zaken van de indicatoren. Niet elke indicator zal jaarlijks geüpdatet kunnen worden, omdat cijfers minder frequent beschikbaar komen.

Gedurende de uitvoering van de monitoring in de komende jaren houden we oog voor relevante ontwikkelingen. Het kan zijn dat er nieuwe databronnen beschikbaar komen die relevante inzichten bieden. Zo wordt er op dit moment binnen het DMI-ecosysteem, waar Dordrecht in participeert, gewerkt aan het beter ontsluiten van data op het gebied van verkeer, bijvoorbeeld op het gebruik van deelmobiliteit en hubs. We grijpen kansen aan wanneer nieuwe data beschikbaar komen die we eenvoudig een plek kunnen geven in ons M&E raamwerk én waarmee we kennislacunes opvullen.

8.4 Bewonersenquête

In deze paragraaf gaan we nader in op de voorziene bewonersenquête. Deze moet nog ontwikkeld worden. We vinden het belangrijk om de inwoners zelf te bevragen naar hun *gedrag, ervaring en houding* ten aanzien van mobiliteit en het Dordrechts mobiliteitsbeleid. Ons beleid is er namelijk voor de inwoners. Het ophalen van informatie bij de inwoners zelf is ook cruciaal om ons beleid nader aan te scherpen en om verbanden te leggen tussen beleid en gedrag. Voor de uitvoering sluiten we aan bij het burgerpanel van de regio Drechtsteden of zetten we zelf een aparte dataverzameling op. Het is hierbij van belang dat de steekproef waaronder de enquête wordt uitgezet representatief is voor de bevolking van Dordrecht. Hiermee kun je uitspraken doen over de hele stad en zorg je ervoor dat onderzoeken uit meerdere jaren goed met elkaar vergeleken kunnen worden.

Om dit te waarborgen is het belangrijk dat:

- Alle relevante doelgroepen worden vertegenwoordigd. Zo weten we van jongeren dat zij lastig te bereiken zijn.
- Iedereen even veel kans heeft om aan het onderzoek mee te doen (niet alleen uitnodigen via sociale media, maar ook via brieven, werven op straat / in buurthuizen).
- De verdeling in vertegenwoordiging niet te scheef is. Met het toepassen van weging is te corrigeren voor een zekere onder- en oververtegenwoordiging van groepen.

Onderstaande tabel toont een eerste inventarisatie van onderwerpen en bijbehorende vragen / stellingen die mogelijk kunnen worden opgenomen in een bewonersenquête. Het gaat om een indruk – deze lijst moet nog nader worden uitgewerkt en is niet nog niet volledig.

Onderwerp	Mogelijke vraag / stelling
Beschikbaarheid vervoermiddelen	Welke vervoermiddelen zijn in uw huishouden aanwezig?
Gebruik vervoermiddelen	Hoeveel dagen per week maakt u gebruik van de volgende vervoermiddelen (lopend, met de fiets, met de auto, met de brom-/snorfiets / scooter, openbaar vervoer)
	Maakt u wel eens gebruik van een deelauto / deelfiets / deelscooter?
	Van welke regelingen maakt u gebruik? (minima regeling ov. doelgroepenvervoer etc.)
Ervaring infrastructuur en voorzieningen	In Dordrecht kan ik veilig fietsen
	In Dordrecht kan ik comfortabel fietsen (denk aan breedte fietspad, materiaal fietspad)
	In Dordrecht kan ik me makkelijk fietsend verplaatsen
	De inrichting van Dordrecht nodigt mij uit om te fietsen
	In Dordrecht kan ik mijn fiets makkelijk parkeren
Bereikbaarheid	Voorzieningen in de stad zijn makkelijk te bereiken met de fiets
Ervaring omgeving	Hoe beoordeelt u de hoeveelheid autoverkeer in uw straat? Hoe beoordeelt u het geluid van het autoverkeer in uw straat? Hoe beoordeelt u de luchtkwaliteit in uw wijk?
Motieven en barrières	Ik fiets omdat (het gezond / makkelijk / snel / goedkoop / goed voor het milieu is). Ik zou vaker fietsen als het veiliger is om te fietsen. Ik zou vaker fietsen als de luchtkwaliteit beter is. Ik zou vaker fietsen als er betere fietsparkeervoorzieningen zouden zijn.
Houding mobiliteitsbeleid	Dordrecht is een aantrekkelijke stad om te fietsen. Dordrecht doet de juiste dingen om het fietsen te stimuleren.
Toegankelijkheid	Mobiliteitsarmoede – Ik kan niet alle reizen maken die voor mij belangrijk zijn omdat ik daar geen geld voor heb. Mentale toegankelijkheid – Ik vind het moeilijk om te begrijpen hoe het openbaar vervoer werkt Fysieke toegankelijkheid – Mijn fysieke beperking hindert mij om het openbaar vervoer te gebruiken.



9. FINANCIERINGSSTRATEGIE

In dit mobiliteitsplan is aangegeven hoe Dordrecht de mobiliteit van de toekomst wil organiseren, om te zorgen dat Dordrecht met kwaliteit kan groeien, en wat daarvoor nodig is. Daarbij hebben wij in het achterhoofd gehouden dat de financiële mogelijkheden niet onbeperkt zijn, integendeel. Daarom bevat de uitvoeringsstrategie de maatregelen die wij denken dat echt (en als eerste) nodig zijn. En spreken wij voor mega-investeringen zoals een nieuw station of ondertunnelingen uit waarvoor wij als eerste gaan. Het financieren en realiseren van deze maatregelen zal de komende jaren een grote opgave zijn, waarvoor wij de financiële middelen niet direct zelf voorhanden zullen hebben. Langs de volgende lijnen gaan wij op zoek naar de benodigde budgetten.

Programmabebating, opgaveregie

Het is niet realistisch om in één keer al het benodigde budget te organiseren voor de uitvoering van het mobiliteitsplan. Budgetten zullen stap voor stap gevonden worden. Zowel het vinden van financieren als realisatie van de maatregelen willen we daarom programmatisch aanpakken. We maken hiervoor een Meerjaren Programma Bereikbare Stad. De programmamanager bereikbare stad is hiervoor verantwoordelijk. Het Programma moet zo worden ingericht dat het kan inspelen op subsidiekansen die zich voordoen (zie hierna). Via de budgetcyclus rapporteert de programmamanager over de voortgang en doet de programmamanager via kadernota en begroting financieringsvoorstellen. Vanuit het bestaande budget van het programma mobiliteit 2040 wordt de komende tijd in ieder geval gewerkt aan de pilot buurthubs, wijkuitwerkingen van het mobiliteitsplan en de nulmeting van het M&E plan.

In de business case parkeren is onderzocht aan welke financiële knoppen we kunnen draaien om tot een goede financiële parkeerbalans te komen. Op basis van de business case parkeren komen we met voorstellen om de financiën rondom parkeren anders in te richten in 2025 en 2026.

Agenda Dordrecht 2030

Dordrecht investeert in de kwaliteit van de stad en het welzijn van alle Dordtenaren. We bouwen verder aan, een fijne, duurzame leefomgeving en meer gelijke kansen. Een stad met uitstekende voorzieningen. En een goed vestigingsklimaat. Dit doen we door te investeren in de Agenda Dordrecht 2030. Het gaat om een samenhangend pakket. Elke maatregel draagt bij aan de andere. In totaal willen we ruim €295 miljoen investeren in 7 programma's: waarvan de volgende relevant zijn voor dit Mobiliteitsplan:

Spoorzone (huidige StadsAs: Nieuw station Leerpark, ontwikkeling van Maasterras, vernieuwing van CS gebied, ontwikkeling Spuiboulevard), Dordwijkzone (fiets- en wandelpaden) en Binnenstad (aanpak Grote Markt, investeringen in parkeren en bereikbaarheid, meer groen en mooie openbare ruimte).

Mobiliteitsfonds inrichten

De verstedelijkingsopgave is één van de belangrijkste redenen waarom een omslag in mobiliteit noodzakelijk is. Daarom stellen wij in dit mobiliteitsplan dat er behalve een inhoudelijke, ook een financiële relatie zou moeten komen te liggen tussen de ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteitsopgave. Wij willen verkennen of het mogelijk is een mobiliteitsfonds op te richten, dat wordt gevuld met bijdragen uit ruimtelijke ontwikkelingen. Ook andere mogelijkheden om een mobiliteitsfonds te vullen worden onderzocht. Denk bijvoorbeeld aan

het principe zoals het Ondernemersfonds. Dit fonds wordt besteed aan planoverstijgende mobiliteitsmaatregelen in het Meerjaren Programma te kunnen bekostigen.

Lobby

Voor de grootste projecten is financiering door meerdere partijen noodzakelijk, waarbij de bijdrage van Dordrecht zelf dan vaak slechts een fractie van het totaal is. Een voorbeeld is de Oude Lijn. Hierin trekken wij al op met provincie, rijksoverheid en ProRail om allereerst de inhoudelijke noodzaak gezamenlijk te bepalen en vervolgens te werken aan oplossingen. Ook lobby bij het rijk is nodig, om in voorkomende gevallen erkenning van het landelijke belang van een project te krijgen.

Subsidies

De provincie Zuid-Holland is een belangrijke partner. Vooral bij de grotere projecten zijn er kansen. De projecten hebben direct impact op het regionale wegennetwerk. Daarom is het van belang om met de provincie allianties op te stellen. Ook de kansen bij het Rijk houden we in de gaten, vooral als zich specifieke subsidiekansen voordoen zoals voor fietsenstallingen en verkeersveiligheid. En de Regiodeal met betrekking tot de Metropolitane fietsroute tussen Dordrecht en Rotterdam. In Europa zullen we, samen met de provincie en Drechtsteden, kijken waar mogelijkheden liggen. In dat geval kan het zowel gaan om infrastructuur van grote projecten van continentaal belang, als meer innovatieve projecten gericht op onder meer nieuwe mobiliteitstechnieken, stimuleren fietsen, zero emissie logistiek etc. Om aanspraak te kunnen blijven maken op dergelijke EU-subsidies, bijvoorbeeld uit het CEF-fonds is dit mobiliteitsplan conform de Europese SUMP methodiek vormgegeven. De EU verplicht Europese steden met meer dan 100.000 inwoners om vanaf 1 januari 2027 een SUMP te hebben. Zonder SUMP is het na deze datum waarschijnlijk niet meer mogelijk om in aanmerking te komen.

In alle gevallen zullen wij de blik niet alleen moeten richten op pure mobiliteitssubsidies. Ook programma's gericht op bijv. duurzaamheid en economische ontwikkeling bieden soms kansen op subsidie voor mobiliteit. En dat geldt ook voor woningbouw: de recent binnengehaalde gelden vanuit de woningbouwimpuls zijn voor een belangrijk deel voor bereikbaarheid bedoeld. Het binnengaan van subsidies is één ding. Het vervolgens binnen de voorwaarden realiseren van het project en het daadwerkelijk ophalen van de subsidie vraagt ook aandacht. Via de eerdere aangegeven programmabespreking moet dit strak worden georganiseerd. Ten slotte willen we, gekoppeld aan de verkenning naar een Mobiliteitsfonds, erover nadenken om binnengehaalde subsidiegelden op mobiliteitsprojecten ook vaker te oormerken voor mobiliteit. Mocht een subsidie per saldo geld (besparingen) opleveren die op nieuwe projecten kunnen worden ingezet, dan zou het inhoudelijk logisch zijn deze winst ook weer in te zetten binnen mobiliteit. En dan bij voorkeur op projecten waar op hun beurt ook weer subsidie kan worden aangevraagd.

Werk met werk maken

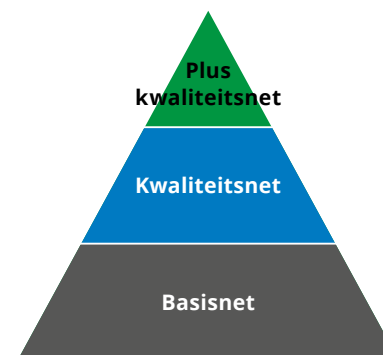
Niet voor alle projecten moet het complete budget nieuw worden gevonden. Er liggen ook kansen om werk met werk te maken, met name in de vervangings- en onderhoudsprojecten die in het meerjaren onderhoudsprogramma (MOP) staan. Door onderhoud van een straat te combineren met herinrichting, hoeft minder nieuw budget gevonden te worden. Bovendien kan dit overheidsgeld vaak (deels) worden ingezet als cofinanciering bij subsidieaanvragen.

Bijlage 1 UITVOERINGSPROGRAMMA FIETS

Nieuwe kwaliteitseisen m.b.t. fietsnetwerk

1 Wegvakken

In onderstaande tabel zijn de nieuwe kwaliteitseisen voor wegvakken weergegeven.



Kwaliteitsniveaus en bijbehorende kenmerken op het Dordtse fietsnetwerk. De kenmerken van het (plus) kwaliteitsnet komen boven op de kenmerken van het basisnet. (zie figuur 5 op pagina 14)

	Pluskwaliteitsnet	Kwaliteitsnet	Basisnet
Type fietsvoorziening	- Vrijliggend fietspad - Fietsstraat (max. snelheid autoverkeer 30 km/h)	- Vrijliggend fietspad - Fietsstraat (max. snelheid autoverkeer 30 km/h) - Aanliggend fietspad (max. snelheid autoverkeer 30 km/h) Fietsstroken (max. snelheid autoverkeer 30 km/h)	- Vrijliggend fietspad - Fietsstraat (max. snelheid autoverkeer 30 km/h) - Aanliggend fietspad (max. snelheid autoverkeer 30 km/h) - Fietsstroken (max. snelheid autoverkeer 30 km/h) - Geen voorziening (max. snelheid autoverkeer 30 km/h)
Breedte fietspad	- Eenrichtings-fietspad: ≥ 3,60 m - Tweerichtingen- fietspad: ≥ 5,20 m	- Eenrichtings-fietspad: ≥ 2,70 m - Tweerichtingen- fietspad: ≥ 3,60 m	- Eenrichtings-fietspad: ≥ 2,50 m - Tweerichtingen- fietspad: ≥ 3,60 m
Breedte fietsstraat	- Bij éénrichtings- verkeer auto: ≥ 5,10 m (incl. rabbatstroken) - Bij tweerichtings- verkeer auto: ≥ 6,30 m (incl. rabbatstroken)	- Bij éénrichtings- verkeer auto: ≥ 5,10 m (incl. rabbatstroken) - Bij tweerichtings- verkeer auto: ≥ 6,30 m (incl. rabbatstroken)	- Bij éénrichtings- verkeer auto: ≥ 5,10 m (incl. rabbatstroken) - Bij tweerichtings- verkeer auto: ≥ 6,30 m (incl. rabbatstroken)
Breedte fietsstrook	Niet van toepassing	≥ 2,00 m	≥ 1,70 m
Markering	- Eenrichtings-fietspad: kantmarkering (indien geen verlichting en/of slechte berm) - Tweerichtingen fietspad: asmarkering en bij voorkeur kantmarkering (in ieder geval indien geen verlichting en/of slechte berm)	- Eenrichtings-fietspad: kantmarkering (indien geen verlichting en/of slechte berm) - Tweerichtingen fietspad: asmarkering en (indien geen verlichting en/of slechte berm) kantmarkering	- Eenrichtings-fietspad: geen eisen - Tweerichtingen fietspad: asmarkering
Verhardingsrand	- Geen band - Schuine, vergevingsgezinde band	- Geen band - Schuine, vergevingsgezinde band	- Geen band - Schuine, vergevingsgezinde band

Tabel 7: Kwaliteitseisen voor wegvakken (vervolg zie volgende pagina)

	Pluskwaliteitsnet	Kwaliteitsnet	Basisnet
Berm	• Vlakke berm	• Vlakke berm	• Vlakke berm
Obstakels op fietspad	• Geen obstakels • Goed ingepaste obstakels, incl. inleidende ribbelmarkering	• Geen obstakels • Goed ingepaste obstakels, incl. inleidende ribbelmarkering	• Geen obstakels • Goed ingepaste obstakels, incl. inleidende ribbelmarkering
Obstakels in berm	• Geen obstakels binnen 0,50 meter van de verhardingsrand	• Geen obstakels binnen 0,50 meter van de verhardingsrand	• Geen obstakels binnen 0,50 meter van de verhardingsrand
Verlichting	• Aanwezig	• Aanwezig	• Bij voorkeur aanwezig
Uitritten	• Afwezig	• Afwezig	• Afwezig
Gladheidsbestrijding	• Ligt op strooiroute	• Ligt op strooiroute	• Ligt op strooiroute
Type verharding	• Asfalt	• Asfalt	• Asfalt
Kleur verharding	• Rood	• Geen voorkeur (Indien fietsers in de voorrang: minimaal de oversteek in rood uitvoeren)	• Geen voorkeur • (Indien fietsers in de voorrang: minimaal de oversteek in rood uitvoeren)
Kwaliteit verharding*	• Goed • Voldoende	• Goed • Voldoende	• Goed • Voldoende
Parkeerplaatsen	• (Bij voorkeur) geen parkeerplaatsen direct langs fietsroute	• (Bij voorkeur) geen parkeerplaatsen direct langs fietsroute	• (Bij voorkeur) geen parkeerplaatsen direct langs fietsroute
Hellingen en trappen	• Geen hellingen en trappen	• Geen hellingen en trappen	• Geen hellingen en trappen
Bromfietsen	• Geen bromfietsen op fietspad	• Geen bromfietsen op fietspad	• Geen bromfietsen op fietspad

Vervolg van Tabel 7: Kwaliteitseisen voor wegvakken

* Voor het beoordelen van de kwaliteit van het wegdek wordt in de gemeente Dordrecht gebruik gemaakt van de CROW-richtlijnen die daarvoor gelden. Dordrecht hanteert ook bij het toekennen van de kwalificatie (goed, voldoende, matig, onvoldoende) die het wegdek op basis van aangetroffen schades/oneffenheden krijgt, de CROW-richtlijnen.

Type fietsvoorziening

Het type fietsvoorziening bepaalt in grote mate de veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid van het tracé(deel). Omdat fietsers op een vrijliggend fietspad gescheiden zijn van het gemotoriseerd verkeer, is dit altijd de beste optie. Fietsstraten, waarop auto's te gast zijn, zijn echter ook acceptabel op pluskwaliteitsnet.

Een aanliggend fietspad (zonder tussenruimte tussen fietspad en rijbaan) en fietsstroken worden op het snelfietsnetwerk bij voorkeur vermeden; op voor het hoofdfietsnetwerk zijn deze fietsvoorzieningen prima indien de maximumsnelheid van het gemotoriseerd verkeer maximaal 30 km/h bedraagt. Een hogere snelheid van het gemotoriseerd verkeer (50 km/h) draagt op dit type fietsvoorzieningen negatief bij aan de veiligheid en comfort en is daarom ongewenst. De afwezigheid van een fietsvoorziening is op overige fietsroutes acceptabel, maar ook dan geldt dat de maximumsnelheid van het gemotoriseerd verkeer maximaal 30 km/h mag bedragen.

Breedte fietsvoorziening

Op het type fietsvoorziening na heeft de breedte van de fietsvoorziening de meeste invloed op hoe de fietser het tracé ervaart. De breedte van het fietspad heeft invloed op zowel de veiligheid, het comfort en de aantrekkelijkheid van het tracédeel. In de regel geldt dat hoe breder de fietsvoorziening is, hoe beter deze door de fietser wordt gewaardeerd en hoe veiliger deze is. Daarbij worden er aan het snelfietsnetwerk hogere eisen gesteld dan aan het hoofdfietsnetwerk. De breedtes die in de tabel zijn aangehouden, sluiten aan bij de meest recente aanbevelingen van CROW-Fietsberaad.

Markering

De aanwezigheid van markering op een fietspad verbetert de herkenbaarheid en veiligheid van het tracédeel. Het aanbrengen van asmarkering op tweerichtingsfietspaden kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van het aantal frontale ongevallen. Dit is daarom belangrijk voor zowel snel- als hoofd- en overige fietsroutedelen.

De aanwezigheid van kantmarkering verbetert de veiligheid op fietspaden wanneer er geen verlichting aanwezig is, omdat hiermee het verloop van het tracé wordt verduidelijkt. Ook als sprake is van een slechte berm is kantmarkering wenselijk om het risico om in de berm terecht te komen zo veel mogelijk te beperken. Op het pluskwaliteitsnet wordt kantmarkering bij voorkeur altijd toegepast op tweerichtingsfietspaden.

Verhardingsrand

De verhardingsrand heeft invloed op de veiligheid van het tracédeel. Een rechte (of schuin, niet overrijdbare) band is minder fietsvriendelijk dan een vlakke band of overrijdbare band, omdat fietsers kunnen verongelukken door tegen de band aan te fietsen. Dit geldt voor alle fietsroutes.

Berm

Als een fietser onverhoopt de berm in rijdt, in het wenselijk dat de berm vlak is, zodat veilig terugsturen mogelijk is. Een niet vlakke berm kan leiden tot valpartijen. Dit geldt voor alle fietsroutes.

Obstakels op fietspad

Obstakels (zoals bijvoorbeeld paaltjes) op het fietspad leiden tot verkeersonveiligheid omdat zij kunnen zorgen voor eenzijdige ongelukken. Wanneer obstakels niet van het fietspad verwijderd kunnen worden, is het van belang dat deze goed worden ingeleid door middel van ribbelmarkering. Dit geldt voor alle fietsroutes.

Obstakels in de berm

Obstakels langs het fietspad hebben een invloed op de veiligheid van het tracédeel. Deze obstakels kunnen tot ongelukken leiden wanneer ze zich te dicht langs het fietspad bevinden. Dit geldt voor alle fietsroutes.

Verlichting

Het is zowel voor de verkeers- als sociale veiligheid en de aantrekkelijkheid van belang dat het fietspad voldoende belicht is zodat deze in de avond en nacht ook toegankelijk blijft. Voldoende verlichting is daarom een eis voor (plus) kwaliteitsnet. Overigens geldt voor de overige fietsroutes dat deze bij voorkeur ook voldoende zijn verlicht.

Uitritten

De aanwezigheid van uitritten langs de fietsroute kan tot verkeersonveiligheid leiden en heeft een negatieve invloed op de samenhang van de route. Daarom is het wenselijk dat geen uitritten aanwezig zijn.

Gladheidsbestrijding

Wanneer een fietspad niet op een strooiroute ligt, is deze nagenoeg ontoegankelijk wanneer het gesneeuwd heeft. Sneeuw op een fietspad heeft een negatief effect op de veiligheid en comfort van alle fietsroutes. Daarom is het wenselijk dat alle fietsroutes op een strooiroute liggen.

Type verharding

Het type verharding heeft invloed op zowel de verkeersveiligheid als het comfort. Een geasfalteerd fietspad wordt als comfortabeler en veiliger ervaren door fietsers. Daarom geldt voor alle fietsroutes dat de toepassing van asfalt wenselijk is.

Kleur verharding

De kleur van de verharding is vooral van belang voor de aantrekkelijkheid en herkenbaarheid – wat ook weer invloed heeft op de samenhang – van het tracédeel. Door het pluskwaliteitsnet in de doorgaans standaard kleur rood uit te voeren, weten fietsers beter hun weg te vinden. Voor het pluskwaliteitsnet geldt daarom, in aansluiting op het provinciaal beleid, de eis om deze in rood uit te voeren. Voor de hoofd- en overige fietsroutes geldt deze eis niet. Op locaties waar de fietsroute in de voorrang ligt, is het wel wenselijk een rode kleur toe te passen ter plaatse van de oversteek.

Kwaliteit verharding

Voor het beoordelen van de kwaliteit van het wegdek wordt in de gemeente Dordrecht gebruik gemaakt van de CROW-richtlijnen die daarvoor gelden. Dat leidt, als er schades/oneffenheden zijn, tot scores voor het wegdek (L, M en E voor de ernst, en 1, 2 en 3 voor de hoeveelheid). Er zijn ook CROW-richtlijnen om te bepalen welke kwalificatie (goed, voldoende, matig, onvoldoende) een wegvak vervolgens krijgt. Daarbij gelden voor fietsinfrastructuur weer andere waarden dan voor een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer. Als er bijvoorbeeld een scheur zit in het fietspad, krijgt deze al heel snel een onvoldoende (omdat dat kan leiden tot onveiligheid), terwijl dat op een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer misschien nog wel een voldoende is. Voor fietsinfrastructuur spelen comfort en verkeersveiligheid een belangrijke rol bij deze richtlijnen. Dordrecht hanteert ook bij het toekennen van deze kwalificaties de CROW-richtlijnen. Als eis voor alle fietsroutes geldt dat de kwaliteit van de verharding minimaal een voldoende scoort.

Parkeren langs de fietsroute

De mogelijkheid tot parkeren voor gemotoriseerd verkeer langs de fietsroute heeft invloed op de veiligheid omdat het tot ongelukken leiden. Zo kan een fietser bijvoorbeeld tegen een openslaande deur aanrijden. Het is daarom wenselijk dat niet direct langs fietsroutes wordt geparkeerd. Dit geldt voor alle fietsroutes.

Hellingen

Hellingen – met name wanneer deze stijl zijn – kunnen tot energieverlies leiden en worden als onprettig ervaren door fietsers. Ze hebben een negatieve invloed op de comfort van de route en zijn daarom ongewenst op alle fietsroutes.

Trappen

Wanneer er op de route trappen aanwezig zijn moeten fietsers afstappen om hun weg te vervolgen. Dit heeft een zeer negatieve invloed op de samenhang, directheid, aantrekkelijkheid en comfort van de route. Trappen horen daarom niet thuis op een fietsroute.

Bromfietsen

Bromfietsen horen bij voorkeur niet op het fietspad omdat deze de veiligheid en comfort van de route negatief beïnvloeden. Brommers op het fietspad kunnen tot gevaarlijke situaties leiden en het snelheidsverschil met fietsers en de eventuele uitstoot worden als onprettig ervaren door fietsers. Dit geldt voor alle fietsroutes.

2 Kruispunten

In onderstaande tabel zijn de nieuwe kwaliteitseisen voor kruispunten weergegeven.

	Pluskwaliteitsnet	Kwaliteitsnet	Basisnet
Kruispuntvorm	Ongelijkvloers Vorrangskruispunt (met fietsroute in de voorrang)	Ongelijkvloers Vorrangskruispunt (met fietsroute in de voorrang) Ronde met fietsers in de voorrang Verkeerslichten	Geen eisen
Wachttijd bij verkeerslichten	Gemiddelde wachttijd eerstwachende < 20 seconden	Gemiddelde wachttijd eerstwachende < 30 seconden	Gemiddelde wachttijd eerstwachende < 40 seconden
Wachttijd-voorspeller bij verkeerslichten	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Opstelruimte voor de stopstreep	> 2,0 meter	> 2,0 meter	> 2,0 meter

Tabel 8: Kwaliteitseisen voor kruispunten

Het type kruispunt heeft invloed op hoe de route door fietsers wordt ervaren. Als fietsers vaak moeten stoppen – zoals het geval is bij kruispunten en rotondes waarbij fietsers uit de voorrang zijn en bij verkeerslichten – wordt de directheid negatief beïnvloed. Een ongelijkvloerse kruising is uiteraard het best. Voor gelijkvloerse kruispunten geldt dat een vorrangskruispunt met de fietsroute in de voorrang de voorkeur heeft op het (plus)kwaliteitsnet. Voor het kwaliteitsnet geldt dat ook rotondes (met fietsers in de voorrang) en verkeerslichten (VRI's) acceptabel zijn.

Als een VRI is toegepast, geldt dat de wachttijd zo laag mogelijk moet zijn. De wachttijd heeft bij VRI's immers een grote invloed op de directheid en comfort. Op het pluskwaliteitsnet (waarop verkeerslichten in principe ongewenst zijn)

geldt een maximale gemiddelde wachttijd voor de eerstwachende van 20 seconden als acceptabel. Op het kwaliteitsnet geldt een maximale gemiddelde wachttijd van 30 seconden als acceptabel en op het basisnet geldt een grens van 40 seconden.

Wachttijdvoorspellers zijn gewenst bij alle verkeerslichten op het fietsnetwerk. Omdat het voor de verkeersveiligheid en het comfort van belang is dat er voldoende opstelruimte is wanneer fietsers bij VRI's moeten wachten, geldt als eis een minimale opstelruimte van 2,0 meter voor de stopstreep.