

Stadsas Dordt

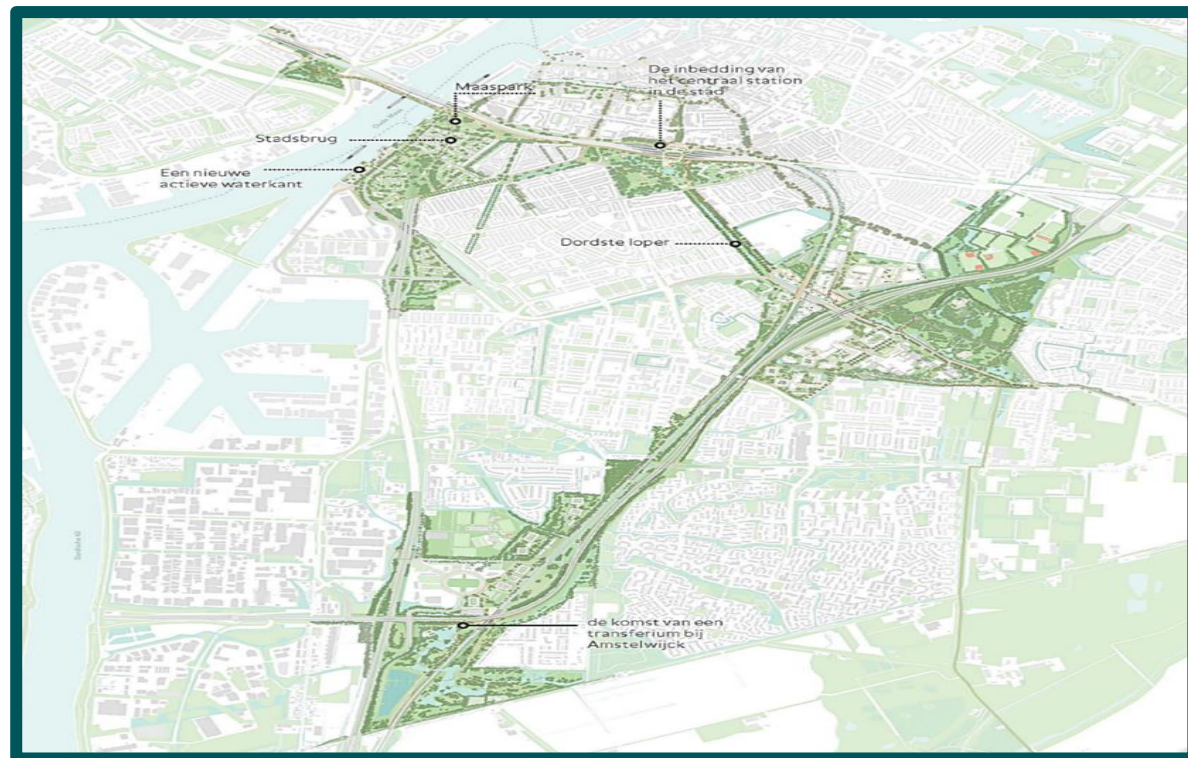
Mobiliteit in het Maasterras

Raadscommissie van 26 maart
Dordrecht



Agenda

- De Ontwikkelvisie & mobiliteit;
- Het Maasterras en zienswijzen;
- De OER, verkeersstructuren & mobiliteit;
- Parkeren;
- Hoge Bakstraat;



Van Ambitie naar Visie: (Ontwikkelvisie Mecanoo)

Uitgangspunten visie:

- Bouwen zoveel mogelijk binnenstedelijk, nabij 2 regionale ov-knooppunt;
- Mobiliteitstransitie op het spoor;
- Stadsbrug wordt omgevormd tot een spectaculaire wandel- en fietsroute.
- Ruimtes onder de brug worden bijzondere plekken;
- Openbare ruimte voor verblijf, ontmoeting en interactie;



Van Ambitie naar Visie: (Ontwikkelvisie Mecanoo)

- Inzet Ontwikkelvisie ten aanzien van mobiliteitsopgave Maasterras:
- *“Om Dordrecht duurzaam, leefbaar en bereikbaar te houden, moet de dominantie van het autoverkeer verminderen. Dat vraagt om een mobiliteitstransitie.”*
- *“omvorming van de stadsbrug over de “Oude Maas met haar aanlanding aan Dordtse zijde (de Hugo de Grootlaan) tot een aantrekkelijke route voor fietsers en voetgangers, en een goede benutting van de ruimte onder de aanlanding van de brug;”*
- *“Deze visie bevat een aantal maatregelen die bijdragen aan én anticiperen op die noodzakelijke mobiliteitstransitie. Te noemen zijn ... het weren van o.a. autoverkeer op de Stadsbrug ”*



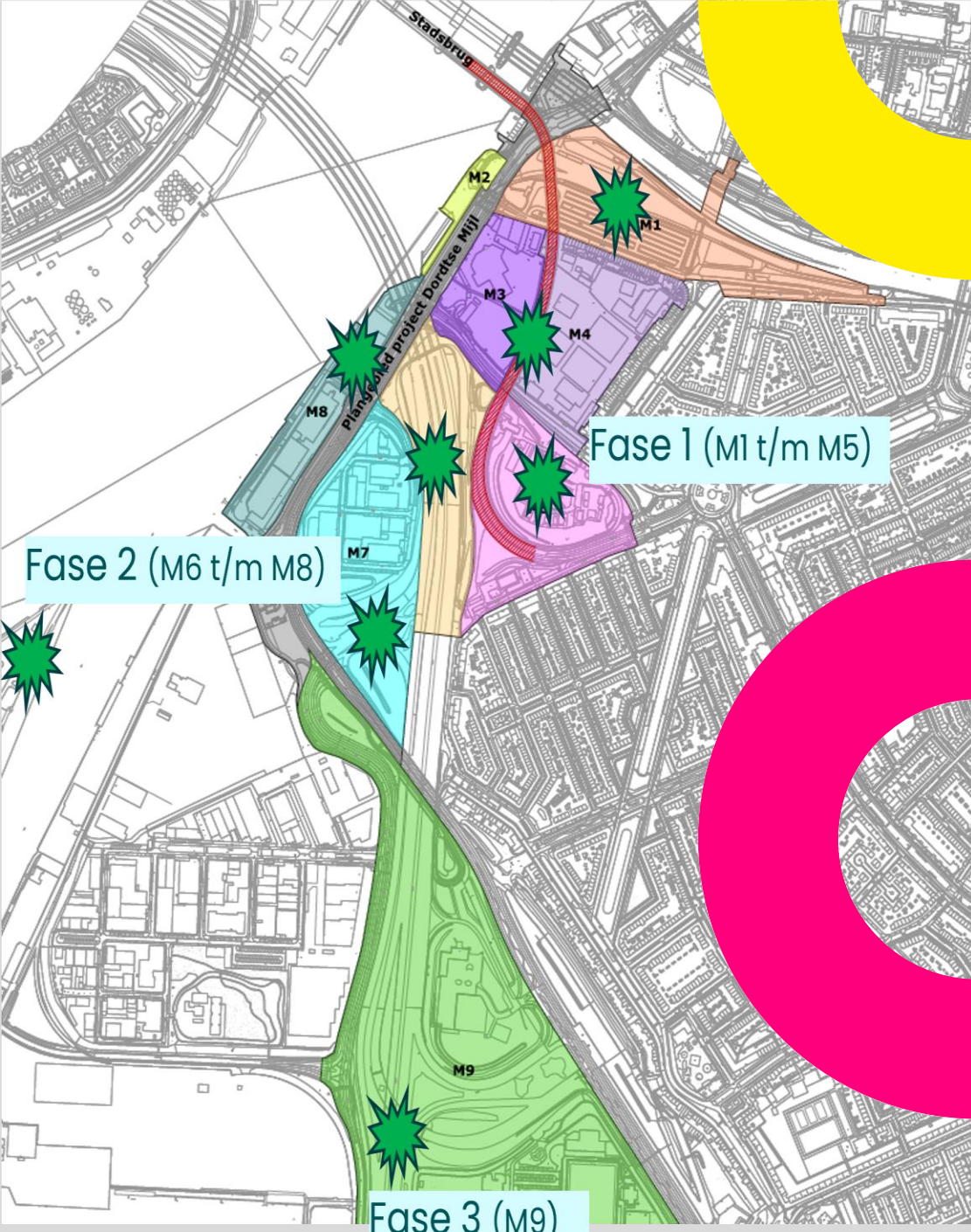
Spelbepalende richtingen:

1. Verwijderen (gefaseerd) Brugweg (waterkant tot rotonde Hugo de Grootlaan)
2. Opheffen (gefaseerd) Stamlijn/Rangeerterrein
3. Invoeren Parkeerstrategie (beleid STOMP, sluitende businesscase Maasterras)
4. Verplaatsen (gefaseerd) woonwagens locatie Brandts Buys
5. Verwijderen (gefaseerd) woningen Weeskinderdijk Oost (Vlietwegzijde)

Uitdagingen Maasterras

Faseringen:

1. **Fase 1 en 2** zijn de basis voor het Stedenbouwkundig Masterplan Maasterras en de OER
2. **Fase 1** is de basis voor het Ontwerp bestemmingsplan
3. **Fase 2** wordt nu opgepakt voor de verdere uitwerking ten behoeve van een Omgevingsplan
4. **Fase 3** wordt nu opgepakt voor de verdere uitwerking ten behoeve van een Omgevingsplan en is het onderzoeksgebied voor de verplaatsing van de woonwagens



Fase 1 (M1 t/m M5)

Fase 2 (M6 t/m M8)

Fase 3 (M9)

Proces bestemmingsplan:

- Zienswijzenprocedure (thema's):
 - Parkeren (Hubs, parkeernorm en regulering);
 - Stamlijn;
 - Stadsbrug;
 - Emplacement;
- Publieke stakeholders:
 - RWS (brug, geluidsschermen, overkluizing en afritten A16)
 - ProRail (emplacement en stamlijn)
 - HBR (exploitatie stamlijn)
 - PZH (bus remise/concessie)
 - NS (parkeervoorziening)
 - Buurgemeenten (brug)

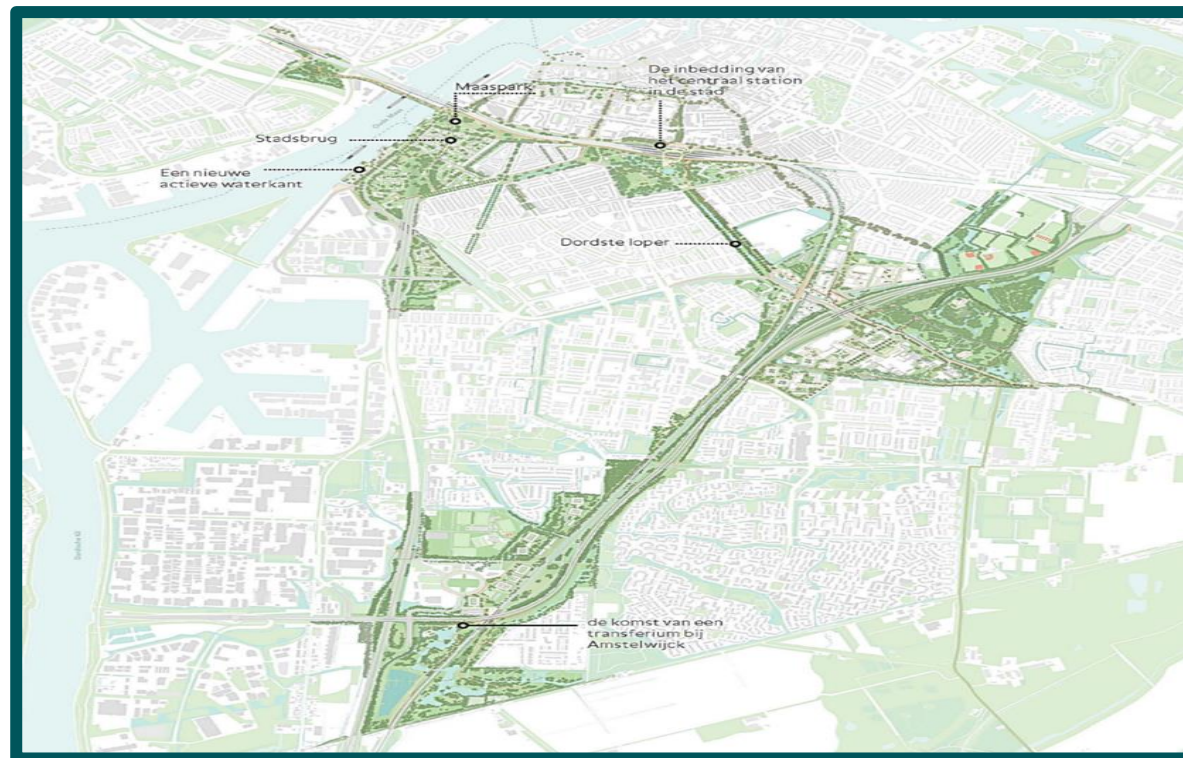
Mobiliteitsconcept Maasterras:

- Citysprinterconcept (onderdeel Oude Lijn);
- Aanleg F16 (provinciaal fietspad);
- Optimaliseren busconcessie;
- Voorzieningen in de nabijheid;
- Logistieke Hub;

Vragen?

Agenda

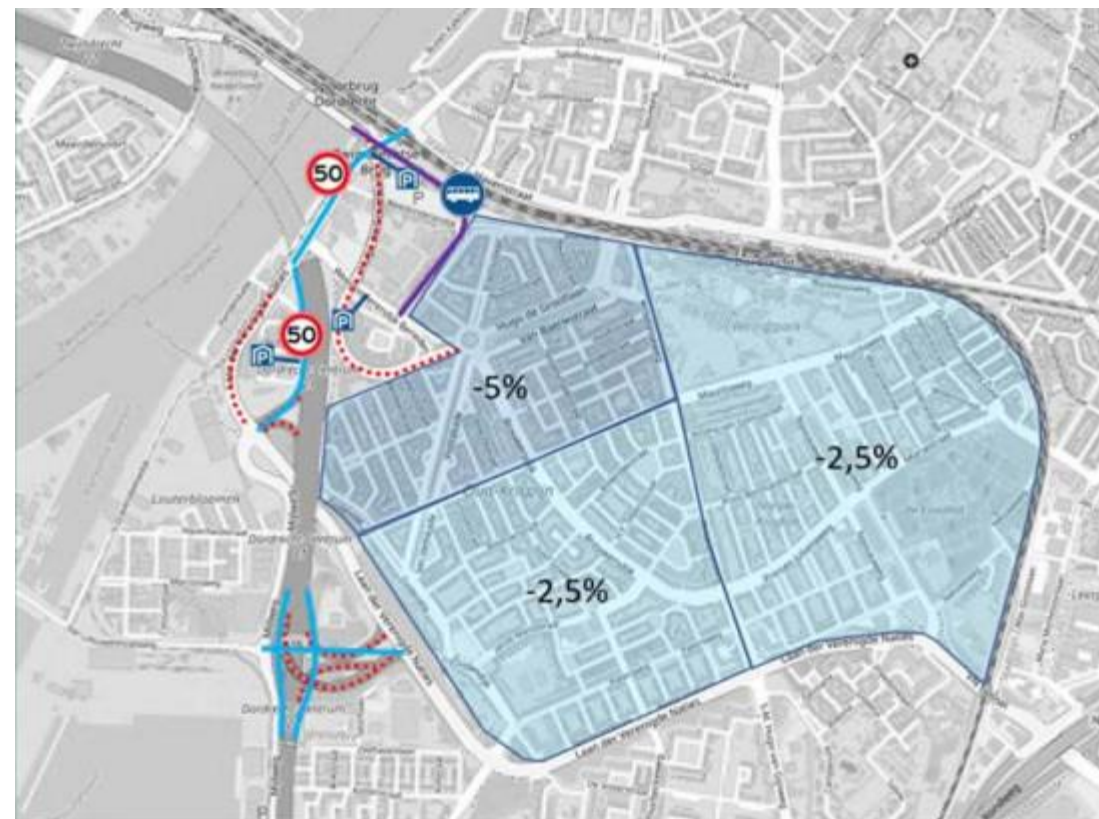
- De OER, verkeersstructuren & mobiliteit;
- Parkeren;
- Hoge Bakstraat;



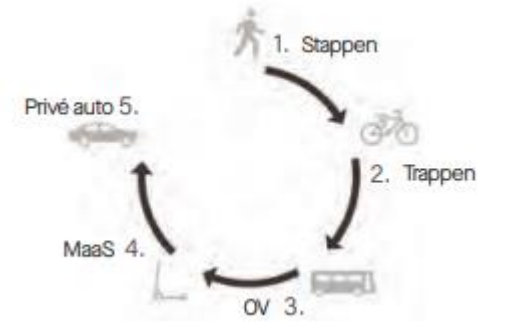
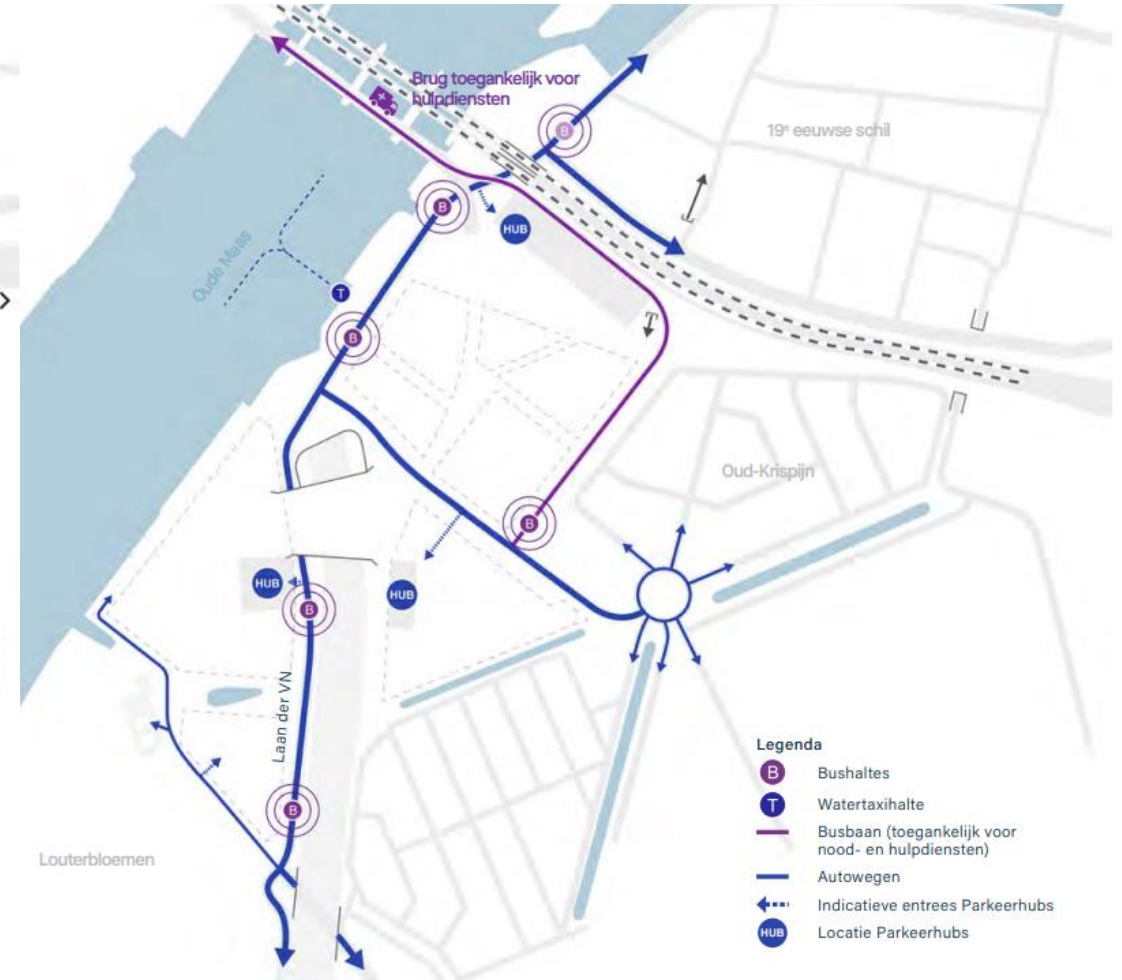
Uitgangspunten OER:

Keuzes voor het voorkeursalternatief:

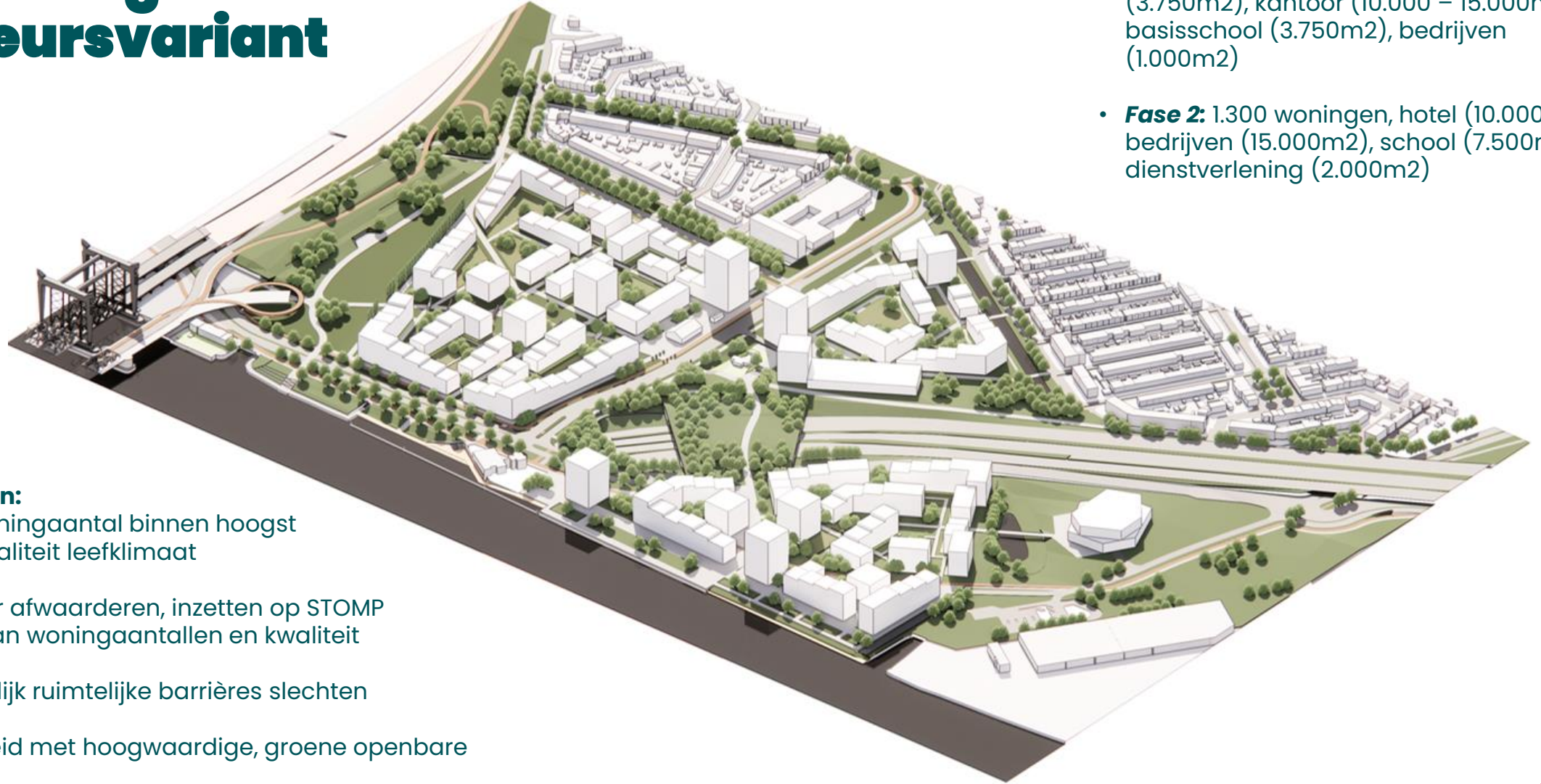
- Verleggen van de Brugweg langs het spoor, afbreken in M3 en M4 en aansluiten op de Weeskinderendijk-Oost.
- De brug en Weeskinderendijk-Oost is alleen toegankelijk voor langzaam verkeer, calamiteiten en bussen;
- Weeskinderendijk-Zuid als ontsluiting voor M5 en Krispijn;
- Bij M7 verleggen van de Laan der VN langs de A16. De snelheid op de Laan der VN blijft 50 km/uur;
- Aanpassen van de afrit 21 van de A16 op de Laan der VN aan de zuidkant naar een volwaardige op- en afrit (fase 2);
- Hanteren van een parkeernorm van 0,3 per woning (0,2 bewoners, 0,1 bezoekers) in Maasterras. Dit vraagt om flankerend parkeerbeleid voor de omgeving (Krispijn);
- De aanleg van parkeerhubs in M1, M5 en M7;



Maasterras – Verkeersstructuur



Doelstellingen i.r.t. voorkeursvariant



Uitgangspunten:

- Optimaal woningaantal binnen hoogst mogelijke kwaliteit leefklimaat
- Infrastructuur afwaarderen, inzetten op STOMP ten gunste van woningaantallen en kwaliteit
- Zoveel mogelijk ruimtelijke barrières slechten
- Hoge dichtheid met hoogwaardige, groene openbare buitenruimte
- Nodigt uit tot bewegen, toonbeeld van duurzaamheid, natuurinclusiviteit en nieuwe mobiliteit

Programma:

- **Fase 1:** 2.200 woningen, detailhandel en horeca (5000m²), dienstverlening (3.750m²), kantoor (10.000 – 15.000m²), basisschool (3.750m²), bedrijven (1.000m²)
- **Fase 2:** 1.300 woningen, hotel (10.000m²), bedrijven (15.000m²), school (7.500m²), dienstverlening (2.000m²)

Vragen?

Onderzoeken aanlanding; Hairpin of Vierkant

- Onderzoek 2007
 - Conclusie Hairpin beste en Vierkant 2^e
 - Ander programma en ander beleid
- Onderzoek 2019
 - Conclusie Vierkant het beste
- Huidige keuze volgt uit:
 - OER
 - Nieuw mobiliteitsbeleid
 - Integrale oplossing kwaliteit, ruimte, geluid en externe veiligheid



Vragen?

Agenda

- Het Maasterras en zienswijzen;
- Parkeren;
- Hoge Bakstraat;

Mobiliteitsvraagstukken

Maasterras:

- Autobereikbaarheid – hoe wordt het Maasterras ontsloten voor de auto en wat betekent dit voor de verkeersafwikkeling in de omgeving?;
- Langzaam verkeer en openbaar vervoer – toepassing STOMP;
- Parkeren – hoe wordt het parkeren van auto's en fietsen binnen het plangebied opgelost en wat betekent dat voor de omgeving?

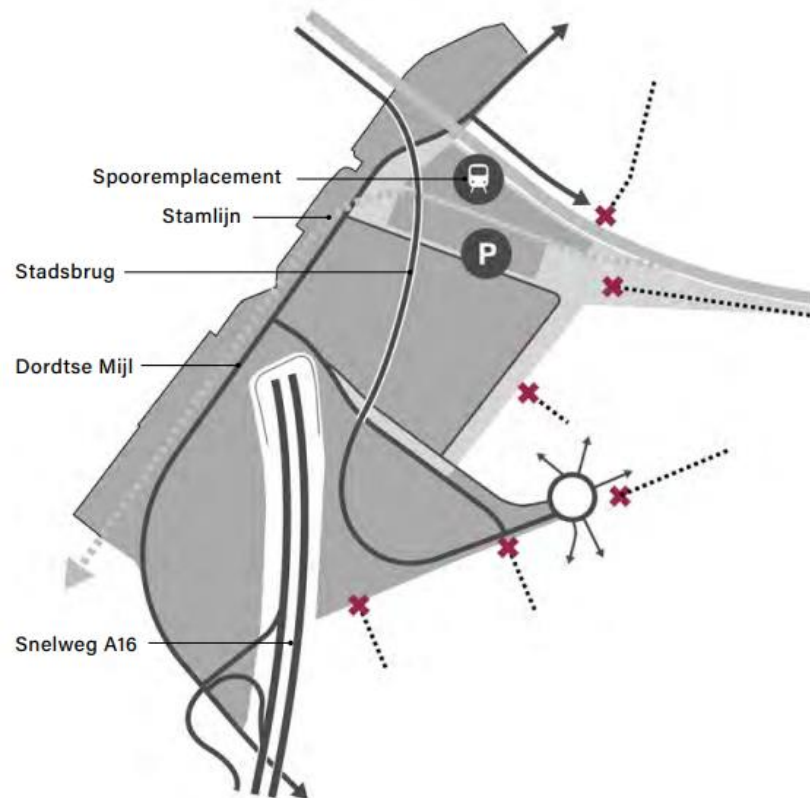
Omgevingsvisie:

- Dordrecht wordt een fietsstad;
- Stimuleren van het (hoogwaardig) openbaar vervoer (HOV);
- Parkeerbeleid en innovatieve verkeersoplossingen;
- Optimale bereikbaarheid van economische kerngebieden;

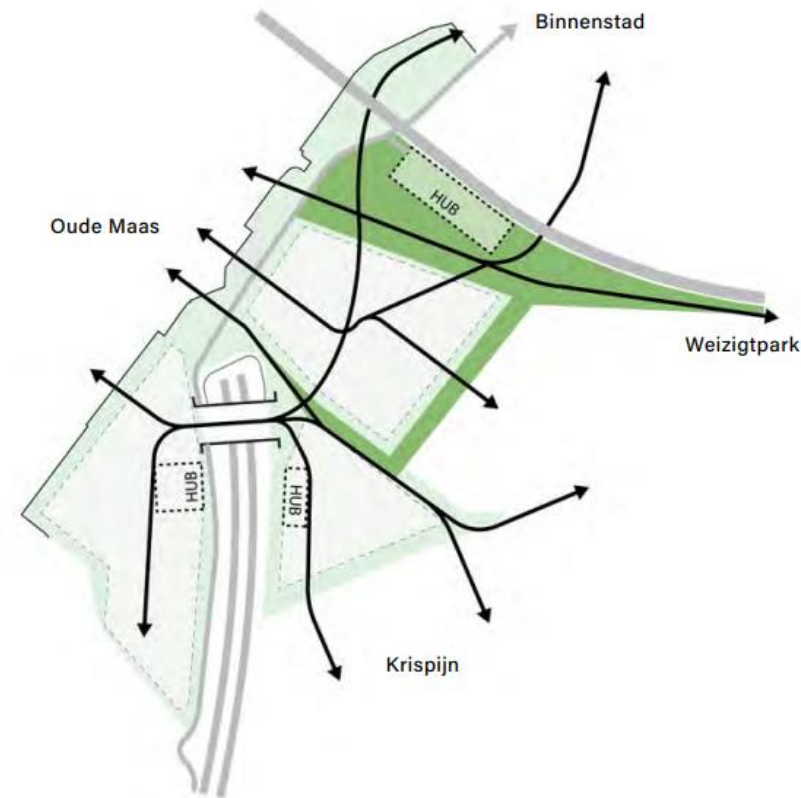
Van barrière naar binnenstedelijke schakel:

Nu

- Groene routes, parken en fiets- en wandelpaden verbinden het Maasterras met de binnenstad, de bestaande wijken en het waterfront



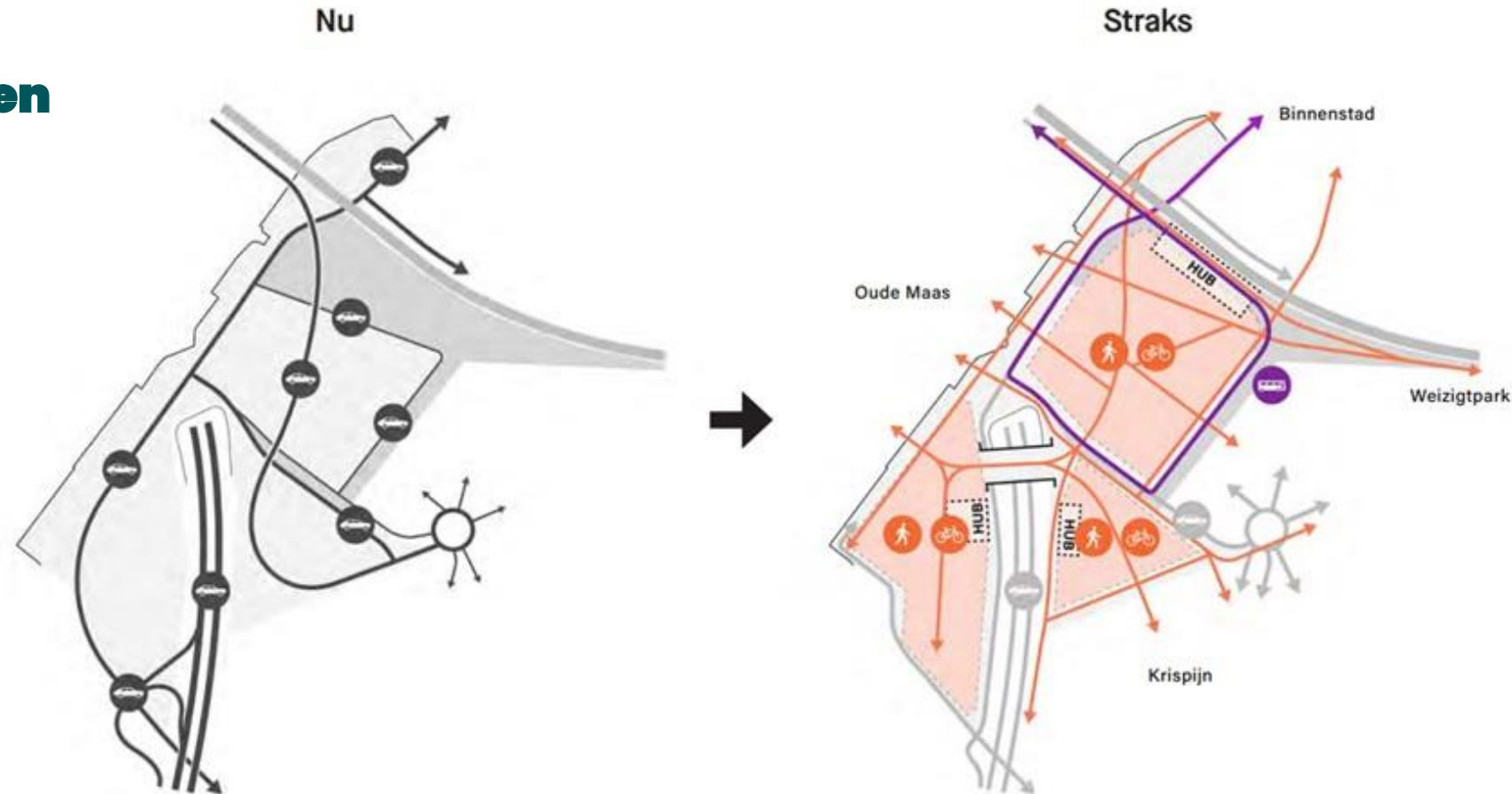
Straks



Verkeersstructuur Maasterras

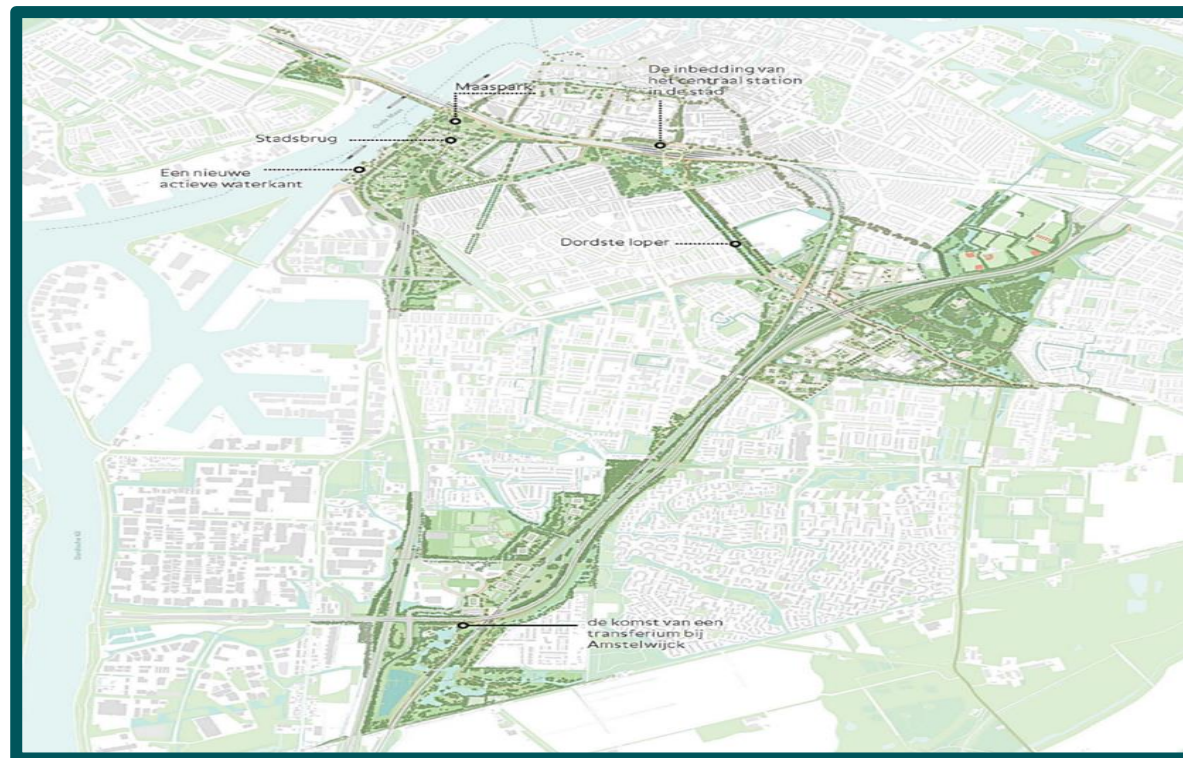
Ruim baan voor voetganger en fietser Maasterras:

- Een gezonde en groene wijk om te wandelen en te fietsen,
- autovrije buurten, met parkeerhubs
- OV nabij en een kleine CO2 -voetafdruk.



Agenda

- Parkeren in het Maasterras;
- Tunnel Hoge Bakstraat;



Parkeren:

- STOMP-principe;
- Parkeernormen van 0,3 fase 1 (0,2 bewoners, 0,1 bezoekers);
- Parkeren in mobiliteitshubs aan de rand;
- Verdeling van voertuigbewegingen over de parkeerhubs.
- Niet-woonfuncties een aparte parkeernorm (dubbelgebruik);
- Flankerend parkeerbeleid in de omgeving (o.a. in Krispijn);

Parkeerhubs:

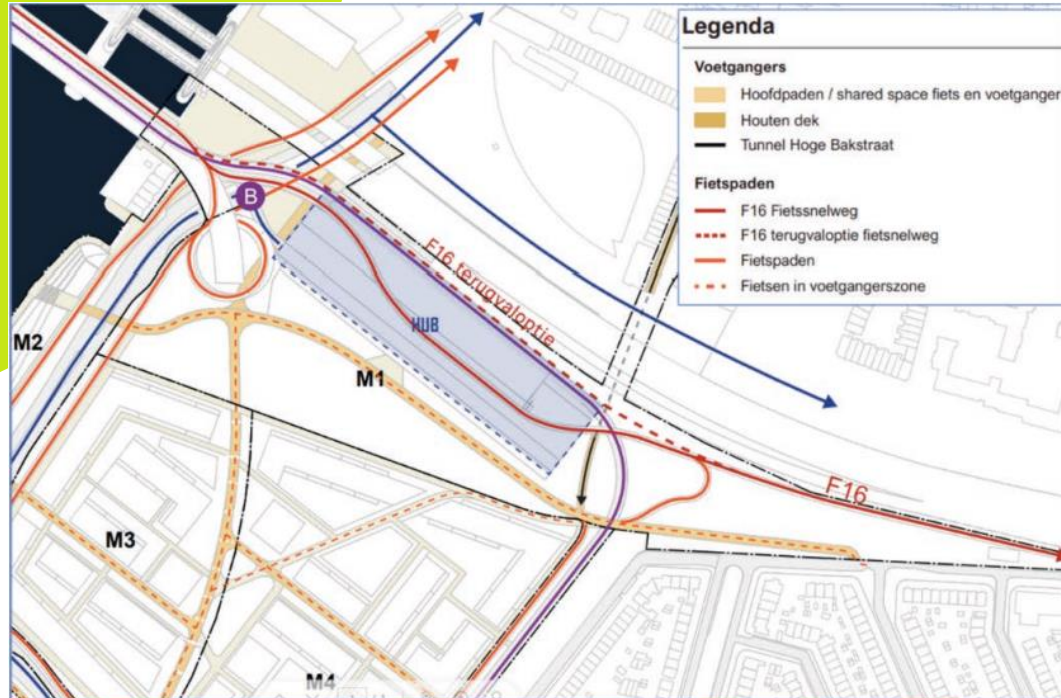
- Totaal aantal parkeerplaatsen Maasterras Fase 1:
 - Parkeerhub M1:
 - ca. 1000 parkeerplaatsen;
 - Parkeerhub M5:
 - ca. 600 parkeerplaatsen;
- Dit is inclusief dubbelgebruik en het opvangen van de parkeerbehoefte uit de binnenstad



Parkeerhub Maaspark:



Parkeerhub Maaspark:



Figuur 16.10 Inrichting fietsnetwerk in M1 ter hoogte van de hub en de F16 (bron: Mecanoo, 2023)



De Hub is meer dan een parkeergarage, maar wordt een verzameling aan modaliteiten gecombineerd met ander ondersteunend programma.



Parkeerhub opgenomen in het landschap.



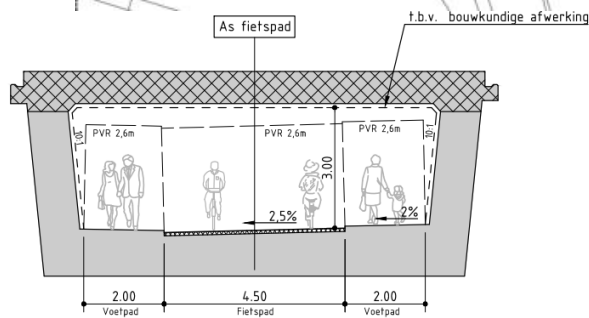
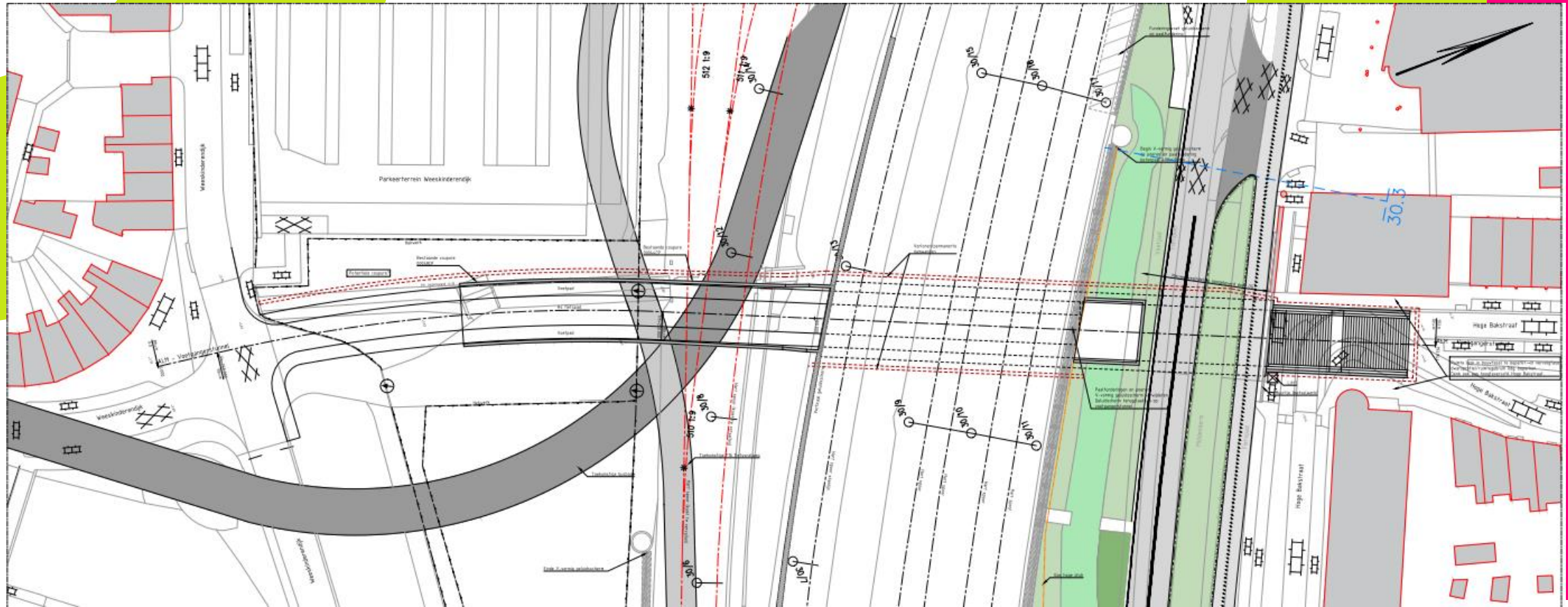
De gebouwde Hub's hebben een aantrekkelijke uitstraling, gecombineerd met ander publiek programma.



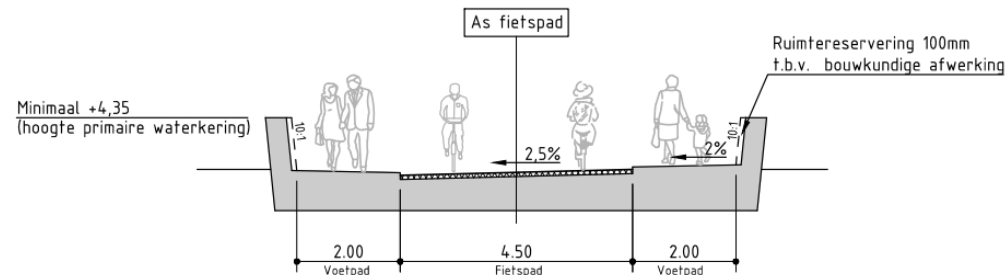
Doorsnede Maaspark met geïntegreerde parkeerhub onder het groene talud.

Vragen?

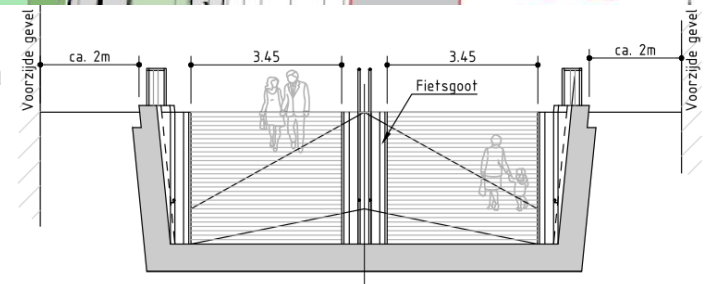
Hoge Bakstraat:



Principe dwarsdoorsnede
Schaal 1:100



Doorsnede A, open toerit Zuidzijde
Schaal 1:100



Doorsnede B, trapopgang
Schaal 1:100

Vragen?