

# UITGANGSPUNTENNOTITIE

## MOBILITEITSPLAN 2040 DORDRECHT

Een eerste doorkijk naar een mobiliteitsplan voor de gemeente Dordrecht

## Colofon

UITGANGSPUNTENNOTITIE  
MOBILITEITSPAN 2040 DORDRECHT

17 mei 2023  
Gemeente Dordrecht

Deze publicatie is opgesteld door de gemeente Dordrecht, met ondersteuning van Panteia. Diverse mobiliteitsplannen van andere overheden, zoals gemeenten zijn als inspiratie gebruikt, in het bijzonder het plan van de gemeente Utrecht. Enkele passages in deze notitie zijn gebaseerd op het Utrechtse plan.

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding.

## Inhoud

1. Inleiding .....	4
2. Waar komen we vandaan.....	6
3. Trends en ontwikkelingen .....	9
Algemene trends en ontwikkelingen.....	9
Trends en ontwikkelingen in stedelijke omgevingen .....	10
4. Waar willen we naartoe .....	11
Ambitie .....	11
Strategische doelen.....	11
Centrale thema's .....	13
5. Toelichting op de centrale thema's.....	14
Thema 1: Strategische verstedelijking – ruimtelijk concept .....	14
Thema 2: Sterke netwerken .....	16
Stappen (lopen) .....	17
Trappen (fiets) .....	18
Openbaar vervoer .....	20
Mobility as a service (MaaS).....	21
Prive auto .....	23
Goederenvervoer .....	24
Thema 3: Duurzamer en slimmer reizen .....	26
Thema 4: Menselijke mobiliteit.....	28
Thema 5: Parkeren .....	30
6. Processtappen .....	32

## 1. Inleiding

### Aanleiding

In de Omgevingsvisie 1.0 van de gemeente Dordrecht (2021) en het Politiek Akkoord 2022 - 2026 is een duidelijke ambitie geformuleerd op het gebied van bereikbaarheid. 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. Daarnaast wil Dordrecht haar openbare ruimte anders indelen met extra aandacht voor gezondheid. Dit houdt in: meer ruimte voor groen, water, duurzame mobiliteit en klimaatadaptatie ten koste van het ruimtegebruik van de auto. Dit is vooral belangrijk in het licht van de groei die de stad ondergaat – de stad moet 10.000 extra woningen en 4.000 extra banen creëren om gelijke tred te houden met de bevolkings- en economische groei. Deze groei zorgt voor extra druk op het transportsysteem en de leefbaarheid van de stad. Om de duurzame ontwikkeling van de stad op lange termijn te garanderen, is het nodig om de mobiliteit anders te organiseren. Het verminderen en verduurzamen van autoverkeer zijn centrale pijlers om deze visie te realiseren, samen met het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen, zoals aantrekkelijke looproutes, de fiets, het openbaar vervoer en deelvervoer.

### Waarom een mobiliteitsplan

Voor het toekomstgericht ontwikkelen van mobiliteit in de stad, nodig vanwege het groeiende aantal woningen en banen, wil de gemeente Dordrecht een mobiliteitsplan opstellen. Dit mobiliteitsplan is een uitwerkingsslag van de strategische doelen in de omgevingsvisie waarin omschreven staat hoe de gemeente de extra woningen en banen wil laten landen. Bovenop de binnenstedelijke opgave vormt Dordrecht een belangrijke schakel in Nederlandse en Europese transportnetwerken. De stad is deel van het Stedelijke Netwerk Nederland en is betrokken bij de Goederencorridor Zuid, 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), waardoor het veel doorgaand verkeer kent.

Ook in het politiek akkoord komt door alle focuslijnen het onderwerp bereikbaarheid tevoorschijn. Hoewel bereikbaarheid geen eigen focuslijn kent, zijn de mobiliteitsambitie en een daadkrachtige realisatie ervan randvoorwaardelijk voor de realisatie van de Groeiagenda 2030 en de versnelde gang (2040) naar klimaatneutraliteit.

Een verdere uitwerking van het politiek akkoord in een programma mobiliteit met focus op een duurzame en bereikbare stad in 2040 is hard nodig. Deze uitwerking past binnen de opgave klimaatneutraal, het vergroenen van de stad en het toekomstbeeld voor de binnenstad 'Slijpen aan een diamant'.

Vanwege het nieuwe Urban Mobility Framework dat de Europese Commissie heeft geïmplementeerd, moeten de grootste 424 EU steden (waaronder Dordrecht) die deel zijn van het TEN-T netwerk een 'Sustainable Urban Mobility Plan' (SUMP) ontwikkelen voor 2025. Dit heeft gevolgen voor Dordrecht als het wil blijven voldoen aan de 'Ten-T'-eisen en aanspraak wil (blijven) maken op subsidie van de EU.

Recent heeft de gemeenteraad van Dordrecht (14 maart 2023) de startnotitie Mobiliteit vastgesteld waarin is aangegeven waarom ze de mobiliteit in de stad wil herorganiseren. De verdere concretisering van deze startnotitie en het politiek akkoord en visie is nodig om ten eerste een meer gedetailleerde uitwerking te geven aan de omgevingsvisie, waarin de nieuwe ruimtelijke rol van (auto)mobiliteit beschreven staat, en ten tweede om aanspraak te blijven maken op Europese (transport) subsidies.

### **Doel van deze notitie**

Als eerste uitwerking van het mobiliteitsplan 2040 is een notitie met uitgangspunten voor het mobiliteitsplan opgesteld. Deze notitie geeft een doorkijk naar hoe het definitieve mobiliteitsplan eruit gaat zien. Tevens geeft dit richting bij het nemen van beslissingen totdat het definitieve mobiliteitsplan 2040 gereed is. De uitgangspunten dienen als kapstok voor het huidige mobiliteitsbeleid en het nog te programmeren mobiliteitsbeleid.

### **Gehanteerde werkwijze**

Panteia heeft aan de start gestaan van het proces om te komen tot deze notitie en heeft hiervoor diverse bouwstenen opgeleverd.

Dordrecht begint bij het opstellen van een Mobiliteitsplan niet vanaf nul. Duurzame mobiliteit is reeds in bestaande mobiliteitsbeleidsstukken verankerd. Daarom is bij het opstellen van de uitgangspunten allereerst een inventarisatie gemaakt van het huidige beleid.

In 2018 is de Koersnota Mobiliteit 2018 door de raad vastgesteld. In de koersnota is de "koers" uiteengezet. De richting waar we als stad heen kijken. Het optimaal benutten en versterken van de bestaande netwerken en knopen was hier onderdeel van. De Koersnota Mobiliteit 2018 is opgegaan in de omgevingsvisie.

In het programma mobiliteit voegen we aan de koersnota onderdelen toe, we verleggen accenten en zetten keuzes steviger aan. Dit wordt vertaald naar een mobiliteitsplan 2040 wat in verbinding staat met het vergroenen en klimaatneutraal maken van onze stad. Een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsplan is een verkeersstructuurplan voor de hele stad.

Deze notitie met uitgangspunten is tot stand gekomen via een interactief werkproces. In verschillende bijeenkomsten in 2022 is gereflecteerd op de beleidsinventarisatie en aangegeven (1) waar de belangrijkste hiaten zitten

en (2) wat in de toekomst gerealiseerd moet zijn. Vervolgens zijn de ambities en hiaten gegroepeerd, en zijn 5 centrale thema's bepaald. Deze concrete thema's zijn nadrukkelijk gekoppeld aan de overkoepelende strategische doelen, die beschreven staan in de startnotitie mobiliteit, de omgevingsvisie en in het politiek akkoord 2022-2026 van de gemeente Dordrecht. Vervolgens zijn de vijf thema's geconcretiseerd waardoor zij dienen als uitgangspunten voor het opstellen van een definitief mobiliteitsplan 2040.

Er zijn drie dialoogsessies gehouden aan de hand van het spelen van de serious game Mobipolis. Met beleidsambtenaren, het college van B&W en de gemeenteraad van Dordrecht. Hiermee is bewustwording gecreëerd over de mobiliteitstransitie ten opzichte van de diverse programma's en bijbehorend ruimtebeslag in Dordrecht. Hierbij is in de dialoogsessie zelf stilgestaan bij de te maken keuzes tussen duurzame gebiedsontwikkeling en mobiliteit.

Dit alles heeft op hoofdlijnen extra informatie opgeleverd en focus aangebracht over de haalbaarheid van het Mobiliteitsplan en welke mobiliteitsmaatregelen en vervoerswijze het meest kansrijk zijn in Dordrecht.

### **Leeswijzer**

Deze notitie kent de volgende opbouw. In hoofdstuk 2 is uiteengezet wat de basis is voor deze notitie. Vervolgens komen de belangrijkste trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit aan bod in hoofdstuk 3. De ambitie en strategische doelen voor 2040 worden in hoofdstuk 4 omschreven. Dit is uitgewerkt in vijf centrale thema's en wordt verder uiteengezet in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 gaat in op de processtappen na het vaststellen van deze uitgangspuntennotitie.

## 2. Waar komen we vandaan

### Koersnota Mobiliteit 2018 en Omgevingsvisie 1.0

In 2018 is de Koersnota Mobiliteit door de raad vastgesteld. In de koersnota is de "koers" uiteengezet. De richting waar we als stad heen kijken. Het optimaal benutten en versterken van de bestaande netwerken en knopen was hier onderdeel van. De Koersnota Mobiliteit 2018 is opgegaan in de omgevingsvisie.

Dordrecht wil een stad zijn die nu en in de toekomst goed bereikbaar is over water, spoor en weg. Om als centrumstad van de regio en toegangspoort tot de Randstad te fungeren, is bereikbaarheid cruciaal. De opgaven om 10.000 extra woningen en 4.000 extra banen te creëren leidt tot nieuwe verplaatsingen. Wanneer al deze verplaatsingen met de auto plaatsvinden, komt de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad onder druk te staan. Bovendien is er onvoldoende ruimte om het autogebruik in de toekomst verder te faciliteren.

Om in verblijfsgebieden, waaronder woongebieden ruimte te geven aan het aangenaam verblijven (spelen, wandelen etc.) is het belangrijk het autoverkeer in de stad verder te verminderen en te verduurzamen. Gemotoriseerd verkeer is op veel plaatsen ondergeschikt. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en gezondheid. De gemeente zet daarom in op infrastructurele en ruimtelijke maatregelen en gedragsacties om het gemak en de veiligheid voor voetgangers, fiets en OV te verhogen en het hiermee stimuleren van alternatieve vervoerwijzen zoals het openbaar vervoer, de fiets en deelvoertuigen. Om dit mede mogelijk te maken is het van belang om zogenaamde knooppunten goed in te richten, zodat overstappen makkelijk is. Zo benutten we de totale verkeersinfrastructuur maximaal. Het slimmer koppelen van de netwerken en organiseren van het gebruik zijn de sleutels.

### *Accenten doel bereikbare stad*

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

### *Aandachtspunten verkeer en mobiliteit vanuit impactbeoordeling*

In het kader van de omgevingsvisie is een beoordeling van de impact op de fysieke leefomgeving opgesteld. Er is onderzocht wat de impact van de hoofdogaven in de omgevingsvisie is (groei met 10.000 woningen en 4.000 banen). Vanuit en voor de zeven doelen in de omgevingsvisie zijn aandachtspunten benoemd voor de groeiambities. De belangrijkste in het kader van bereikbare stad zijn:

- Groei van Dordrecht leidt (bij ongewijzigd beleid) tot een forse toename van verkeersbewegingen. De bereikbaarheid van de stad komt (verder) onder druk te staan en daarmee ook de leefbaarheid;
- Om verdere overbelasting te voorkomen wordt voor gebieden met een hoge verkeersintensiteit door toedoen van de auto actief en gericht maatregelen genomen en campagnes ingezet om het OV- en fietsgebruik te bevorderen;
- Per uitbreidingslocatie moet worden bekeken of de toename van verkeer nog wel gefaciliteerd kan worden op het wegennet en zo niet welke maatregelen ingezet moeten worden om de verkeerstoename te beperken;
- Dit vraagt om een visie in de vorm van een uitwerking van de omgevingsvisie en/of in een programma.

### **Gebiedsagenda Bereikbaarheid Drechtsteden**

Binnen de regio Drechtsteden is een gezamenlijke agenda opgesteld. Met het uitbreiden van de regio met 25.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen wil de regio Drechtsteden inzetten op het aantrekken van

extra inwoners en de lokale economie vergroten. Een voorwaarde voor het bereiken van deze doelstellingen is een goede bereikbaarheid van de regio. Om dit op een integrale manier en op regionale schaal aan te pakken is een gebiedsagenda opgesteld. Gericht op het versterken van een goede bereikbaarheid van alle modaliteiten en het komen tot duurzame mobiliteitsveranderingen. In deze Gebiedsagenda zijn een 12-tal gezamenlijke opgaven geformuleerd:

1. Gebruik van fiets
2. OV-netwerk: spoorverbindingen en stations
3. OV-netwerk: regionaal busvervoer
4. OV-netwerk: vervoer over water
5. Netwerken: multimodale overstappunten (hubs)
6. Slimme mobiliteit en informatievoorziening
7. Wegverkeer: bereikbaarheid A15 corridor
8. Wegverkeer: bereikbaarheid A16
9. Wegverkeer: bereikbaarheid N3
10. Bereikbaarheid en geleiding vrachtverkeer
11. Vervoer gevaarlijke stoffen
12. Bereikbaarheid van toeristische hotspots

De gebiedsagenda is in 2022 aangevuld met het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP). In dit plan staan verscheidene acties die de regio en gemeenten (willen) realiseren om de CO<sub>2</sub> uitstoot te verlagen.

### Huidig sectoraal beleid

Naast een overkoepelende koers op mobiliteit kent Dordrecht op dit moment ook sectoraal beleid voor verschillende onderdelen. Zo bestaat de 'Fietsnota – Dorcht fietst verder' inclusief diverse uitvoeringsprogramma's, de Agenda Deelmobiliteit met juridische vertaling in nadere regels, sturend parkeerbeleid met o.a. tariefdifferentiatie, een integrale visie op

laadinfrastructuur, routekaart Zero Emissie Stadslogistiek, top 20 aanpak verkeersveiligheid en deelname aan het Schone Lucht Akkoord.

Daarnaast bestaan er gebiedsgerichte (verkeers)plannen zoals het verkeersstructuurplan en parkeervisie Spuiboulevard en Schil west, Ontwikkelvisie Spoorzone, toekomstbeeld binnenstad Dordrecht – Slijpen aan een diamant, Ontwikkelplan Wantij-West, top 20 verkeersveiligheid.

### Politiek akkoord 2022 - 2026

In het politiek akkoord 2022 – 2026 zien we door alle focuslijnen het onderwerp bereikbaarheid tevoorschijn komen.

*Ben je inwoner of kom je naar Dordrecht om hier te werken, winkelen, leren en recreëren? Dan moet je makkelijk van, naar en binnen Dordrecht kunnen reizen. Aan de plannen daarvoor hebben we de afgelopen jaren hard gewerkt. Met beter aansluitingen op de N3 en de A16 voor auto's. En met versterking van het openbaar vervoer via de aanpak van de Spoorzone en de MerwedeLingeLijn. De plannen liggen klaar en gaan we de komende tijd uitvoeren. Landelijk zijn we met onze acties ter verbetering van de bereikbaarheid goed op de kaart gezet.*

*De komende periode gaan we hard aan de slag om de mobiliteit en verkeersveiligheid binnen Dordrecht te verbeteren. Het moet vanzelfsprekender worden om binnen de stad te wandelen en te fietsen. Of om deelvervoer, openbaar vervoer en personenvervoer over water te benutten. Onze ambitie op mobiliteit valt daar samen met die op duurzaamheid en kwaliteit van leven. We hebben oog voor veiligheidsrisico's van vervoer van gevaarlijke stoffen en lobbyen bij de rijksoverheid voor veilig vervoer en alternatieven.*

*We kijken per wijk en gebied wat nodig is. Vanuit alle wijken moet je goed kunnen lopen of fietsen naar stations of het centrum. Er komen meer*

*fietsenstallingen. Met transferia, parkeergelegenheden aan de rand van de stad (parkeren op afstand) en tariefdifferentiatie, verlagen we de druk op wegen naar het centrum en de parkeerdruk in de binnenstad. We houden oog voor mensen die op hun auto zijn aangewezen en realiseren betere doorstroming op de ontsluitingswegen. Voor parkeren en parkeertarieven bij plekken met belangrijke maatschappelijke functies, zoals de Sportboulevard, onderzoeken we oplossingen. Door meteen te zorgen voor goede looproutes en vervoer via (pendel)bus of deelfiets vanaf deze parkeervoorzieningen realiseren we onze Binnenstadvisie. Een aantrekkelijk levendig bereikbaar centrum met meer groen en minder 'blik' op straat. Daarbij hoort ook ons plan om de bevoorrading van de binnenstad zo snel mogelijk emissieloos en efficiënter te maken. Nieuwe bewoners van de binnenstad kiezen voor een omgeving met voorzieningen nabij, daarom krijgen zij één parkeervergunning.*

*Onze stad moet aantrekkelijk en toegankelijk zijn voor iedereen, ook met kinderwagen, rolstoel of rollator. Te vaak zijn er nu obstakels. We geven hier meer aandacht aan bij het onderhouden en inrichten van de stad. Zo geven we onze gehele stad, en met name de binnenstad, een duurzame kwaliteitsimpuls. Dit werken we uit in programma's en communicatieaanpak om fietsgebruik, ov en deelvervoer te stimuleren.*

### **Onderzoek RKC 'Richting geven aan bereikbaarheid'**

In 2022 heeft de Rekenkamercommissie van Dordrecht (RKC) onderzocht hoe effectief de rol van de gemeenteraad op het gevoerde beleid op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid was in de afgelopen collegeperiode en welke lessen dat oplevert voor de ambities van het nieuwe college, zoals opgenomen in het Politiek Akkoord 2022-2026: 'Samen bouwen aan een sterk en groen Dordrecht'.

Het doel van het onderzoek was inzicht verkrijgen in effectiviteit van het bereikbaarheidsbeleid in de periode 2018-2022 met specifieke aandacht voor de kaderstellende en controlerende rol van de gemeenteraad.

Het rapport schets de volgende aanbevelingen:

**Integraal mobiliteitsbeleid met gebiedsgerichte keuzes:** Raad betrekken bij de voorbereiding van het integrale mobiliteitsbeleid (STOMP). Mobiliteitsbehoefte van toekomstige inwoners meenemen in plannen. Inzicht in ruimtelijke consequenties, keuzes per deelgebied en keuzes maken/voorleggen.

**Vaststellen SMART doelstellingen die inzicht geven in effectiviteit van beleid:** Onderdeel van mobiliteitsbeleid moet zijn SMART beleidsdoelen waarmee de raad inzicht krijgt in hoe de bereikbaarheid in en van Dordrecht zich ontwikkelt. En deze eens per 2 jaar te meten en hier budget voor beschikbaar stellen.

**Jaarlijkse voorgangnota op mobiliteitsdoelen (buiten de P&C-cyclus):** Eén keer per jaar een voortgangsnotitie opstellen waarmee inzicht wordt gegeven in hoe de mobiliteitsdoelen en -opgaven zich ontwikkelen. Op basis van de informatie moeten waar nodig beleidsdoelen en/of uitvoeringsplannen bijgesteld worden.



### 3. Trends en ontwikkelingen

#### Algemene trends en ontwikkelingen

De laatste jaren is het keuzepalet aan vervoersmogelijkheden aan het veranderen.

#### Meer variëteit aan fietsen

De laatste jaren is er een enorme toename van elektrische fietsen (e-bikes en speed pedelecs). Dankzij zijn hogere snelheid en de beperkte inspanning die voor het fietsen nodig is, is de elektrische fiets geschikt voor regionale reisafstanden. Ouderen blijven dankzij de elektrische fiets langer mobiel. Ook zien we dat logistiek per (elektrische) (bak)fiets steeds meer gemeengoed wordt. Door deze variëteit aan fietsen en type fietser, nemen op het fietspad de verschillen in snelheid en massa toe. Dat leidt soms tot onveilige situaties. Een extra aandachtspunt hierbij is de vraag om meer bewaakte fietsenstallingen en het is legitiem meer ruimte voor de fiets te reserveren.

Nieuw in het straatbeeld is de elektrische step, wat nu nog niet als legaal vervoermiddel geldt, zien we ze wel steeds meer op straat. Onduidelijk is welke plek op straat voor hen geschikt is.

#### Digitalisering verandert vervoer

De doorgaande ontwikkeling van digitalisering verandert onze reisbehoefte en de manier waarop we reizen.

#### Thuiswerken wordt gemakkelijker

Onlinevoorzieningen om thuis te werken of te studeren waren er al langer, maar de Covid-19-crisis heeft een flinke zet gegeven aan het gebruik ervan. Het aandeel online werken en leren zal de komende jaren groter zijn dan we tot voor kort reëel vonden. Dit kan leiden tot het verminderen van mobiliteit en het afvlakken van de piekmomenten in stedelijke mobiliteit.

Ook zien we dat de woensdag- en vrijdagen duidelijk rustiger zijn dan de andere drie werkdagen.

Voor de lange termijn is de verwachting dat mensen open staan voor een baan verder dan huis dan eerder het geval was. Of dat mensen verder van hun baan gaan wonen vanwege andere belangrijke punten, zoals het woongenot en de reistijd een minder belangrijke factor is. Het is de vraag of deze ontwikkeling van het kunnen thuiswerken zorgt voor minder mobiliteit of dat het enkel zorgt voor andere patronen en kenmerken van mobiliteit.

#### Ketenvervoer en deelmobiliteit wordt aantrekkelijker

Technologie biedt kansen om makkelijker meerdere voertuigen voor één reis te gebruiken (ketenvervoer). Wie van A naar B reist, kan met de mobiele telefoon in een handomdraai zijn reis plannen, vervoersmiddelen reserveren en gebruiken, en dus zo zijn reisgedrag aanpassen op de actuele situatie. Digitalisering maakt het mogelijk om eenvoudig deelauto's, -scooters en -fietsen te vinden, te reserveren, te ontgrendelen en te betalen. Hierdoor is het delen van voertuigen een stuk gebruiksvriendelijker geworden en is mobiliteit minder afhankelijk van het eigen bezit van een voertuig. Reizigers hebben meer reismogelijkheden gekregen en zijn flexibeler in hun reiskeuzes dan we een paar jaar geleden voor mogelijk hielden.

#### Logistiek wordt efficiënter en flexibeler

Door innovatieve digitale ondersteuning van logistieke processen kunnen ladingen beter worden gebundeld dan voorheen en gaat de beladingsgraad van voertuigen omhoog. Ook overslag op (logistieke) hubs aan de rand van (binnen)steden naar kleinere en schone voertuigen wordt daarmee geoptimaliseerd. Zo ontstaat betrouwbaar en efficiënt transport en zullen

er kansen ontstaan om logistieke processen beter aan te passen aan toegangs- en emissie-eisen voor wegen vanuit wegbeheerders. Digitalisering van logistiek leidt zo tot reductie van kosten en emissies.

### **Nasleep van corona**

Voor de korte termijn (tot 2025) is de verwachting dat de beschikbaarheid en daarmee het gebruik van openbaar vervoer nog niet op het niveau van 2019 is. Wat hier niet bij helpt is dat gedurende corona periode het aantal auto's is toegenomen; er zijn meer auto's aangeschaft.

### **Voertuigen worden duurzamer**

De industrie investeert miljarden euro's in de productie van elektrische auto's, bussen en scooters. Daarnaast komen er steeds meer oplossingen om op waterstof te rijden. In Nederland willen we dat er vanaf 2035 geen nieuwe auto's meer worden verkocht die op benzine of diesel rijden. Dit moet ervoor zorgen dat de vervoerssector tegen 2050 koolstofneutraal wordt. De grootste uitdaging voor ons ligt erin dat al deze voertuigen altijd kunnen opladen of waterstof kunnen tanken. Het aanbod van laadinfrastructuur moet dus meegroeien evenals het aanbod van tanklocaties voor de energiedrager van groene waterstof.

## **Trends en ontwikkelingen in stedelijke omgevingen**

### **Toenemende verkeersdruk**

Naar verwachting groeien de meeste stedelijke gemeenten in Nederland. Ze breiden fors uit met nieuwe woningen en arbeidsplaatsen. Dat betekent ook extra mobiliteit van, naar en binnen de gemeenten en dus meer voertuigen.

### **Effecten bereikbaarheid**

Deze verwachte groei zet de bereikbaarheid van steden verder onder druk. Nu al leidt de verkeersdruk tot opstoppingen op de weg, overvolle bussen, drukte op de fietspaden en meer onveilige situaties. In de toekomst nemen deze knelpunten toe. Op veel plekken zijn al maatregelen genomen, maar naar verwachting lopen we steeds vaker tegen de grenzen van de capaciteit van ons vervoerssysteem aan. Zo boeten steden aan aantrekkingskracht in.

### **Effecten leefkwaliteit**

Steeds meer wordt de schaarse ruimte in de stad opgeëist door het verkeer. Van alle vervoersvormen neemt de auto verreweg de meeste ruimte in, zowel stilstaand als rijdend. Mensen die per auto reizen, hebben veel meer ruimte nodig dan reizigers per fiets, bus, trein en lopend. Automobilisten vragen daarnaast ruimte voor parkeren. Zonder steviger ingrijpen neemt in steden het ruimtebeslag door het autoverkeer. Dat belemmert de ambities om aantrekkelijke buitenruimtes te creëren met veel groen, gelegenheid voor ontmoeten en verblijven.

Al dat verkeer zorgt ook voor meer geluid, een slechtere luchtkwaliteit, een daling van de verkeersveiligheid. Als we met zijn allen niet anders omgaan met onze mobiliteit, verslechtert onze leefkwaliteit en gaan steden ook hierop aan aantrekkingskracht achteruit.

Kortom gemeenten moeten duidelijke keuzes maken hoe zij de mobiliteit van, naar en binnen de gemeente organiseren in sterk groeiende steden die en goed bereikbaar blijft en hoge leefkwaliteit kennen.

## 4. Waar willen we naartoe

### Ambitie

Het doel van het uiteindelijk te realiseren mobiliteitsplan is de bereikbaarheid en leefbaarheid van Dordrecht te waarborgen. Dit doen we door het mobiliteitssysteem te herorganiseren in een duurzaam houdbaar verkeerssysteem met oog voor klimaat, leefbaarheid en gezondheid in de stad en natuurbehoud. Daarmee past het systeem binnen de aantrekkelijke, bereikbare en gezonde stad die Dordrecht wil zijn.

De ambitie voor 2040 is om met een bredere blik naar bereikbaarheid te kijken en de verschillende modaliteiten in samenhang aan te pakken. Hierbij staat de auto niet langer centraal, maar de mens. Als er minder ingezet wordt op de auto, dan komt er openbare ruimte beschikbaar voor andere zaken. Denk aan meer groen op straat dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, ruimte voor spelen, ontmoeten en sporten, meer plek om veilig te kunnen fietsen en lopen. En meer ruimte om binnenstedelijke bouwopgaven mogelijk te maken.

Het tegelijkertijd verdichten in de stad (meer wonen, werken en voorzieningen) en het creëren van meer openbare ruimte komt voort door het toepassen van Transit Orientated development (TOD) benadering en het ontwerp principe STOMP.

### Strategische doelen

Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan is het van belang aan te sluiten bij de overkoepelende strategische doelen van de gemeente. Deze overkoepelende doelen staan beschreven in de Omgevingsvisie van de gemeente Dordrecht. In de Omgevingsvisie staan drie strategische doelen beschreven die direct relateren aan mobiliteit:

1. Dordrecht is een aantrekkelijke stad

2. Dordrecht is een bereikbare stad
3. Dordrecht is een gezonde stad

Dordrecht kent een sterke woningbouwopgave die voornamelijk binnenstedelijk zal worden gerealiseerd. Dit resulteert in een extra ruimtevraag in de stad. Om de leefbaarheid te behouden en waar ruimtebeslag moeten verminderen krijgt de auto een minder prominente rol. Andere modaliteiten daarentegen worden beter gefaciliteerd door middel van het toepassen van het STOMP-Principe (zie kader hierna voor wat het STOMP principe inhoudt).

Dordrecht wil namelijk als aantrekkelijke, bereikbare en gezonde stad haar openbare ruimte multifunctioneel inrichten. Het ruimtelijk efficiënt inrichten van de stad zorgt ervoor dat er meer ruimte ontstaat voor een gedifferentieerd woningaanbod, culturele voorzieningen, betere toegang tot havens en kades, en extra groen om in te recreëren en bij te dragen aan klimaatadaptatie.

De extra woningen en banen die er de komende jaren in de gemeente bijkomen zorgen voor extra verplaatsingen op een al intensief gebruikt mobiliteitsnetwerk in de stad. Het doel van de gemeente is om een aantrekkelijke, bereikbare en gezonde stad te blijven. Hiervoor wil Dordrecht lopen en fietsen centraal stellen en het spoornetwerk uitbreiden. Daarnaast wil de stad het autogebruik in de stad beperken door middel van een meer sturend parkeerbeleid en innovatieve verkeersoplossingen.

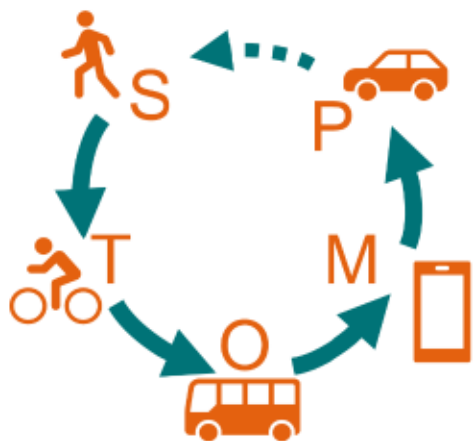
Het verminderen en verplaatsen van het autogebruik levert een noodzakelijke bijdrage aan het bereikbaar en leefbaar houden van de stad. In het bijzonder de bereikbaarheid van economische kerngebieden (het historische centrum en werkgebieden, waaronder Westelijke Dordtse

Oever (WDO) en het Gezondheidspark. Het sturen op autogebruik zorgt ervoor dat het aangenamer is om in te recreëren en te ontmoeten in verblijfsgebieden.

### STOMP Principe

STOMP staat voor **Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto**

Bij het STOMP-principe geven we de S de meeste prioriteit, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Zo vormt de mens het startpunt. Door functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden fiets en OV uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS – bijvoorbeeld deelvervoer – kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt als sluitstuk.



[https://www.crow.nl/downloads/pdf/mobiliteit/brochure-toepassen-stomp\\_jan-2023.aspx?ext=.pdf](https://www.crow.nl/downloads/pdf/mobiliteit/brochure-toepassen-stomp_jan-2023.aspx?ext=.pdf)

De aanwezigheid van natuur en groen (Dordwijkzone) en het verminderen van geluidsoverlast en luchtverontreiniging als gevolg van mobiliteit heeft een positieve invloed op mensen en hun leefomgeving. Daarnaast draagt duurzame en actieve mobiliteit (lopen en fietsen) bij aan een gezonde levensstijl, wat de kwaliteit van leven van inwoners van Dordrecht verbetert. Via het stimuleren van gezond gedrag en het terugdringen van negatieve effecten van mobiliteit draagt mobiliteitsbeleid bij aan een gezonde stad.

Mobiliteit is gerelateerd aan de diverse doelen en beleid. Hierbij kan gedacht worden aan:

- ⇒ aantrekkelijke stad: minder blik op straat – meer beleving historische waarden, kwaliteitsopslag openbare ruimte en versterking van de groenblauwe structuur;
- ⇒ gezonde stad: meer bewegen in de openbare ruimte, zelfstandig wonen en reizen, aanpak vervoer gevaarlijke stoffen, stedelijke mobiliteit die schone lucht, weinig geluidsoverlast, laag energiegebruik oplevert;
- ⇒ uitstekend vestigingsklimaat: aantrekkingskracht door goede bereikbaarheid, watergebonden bedrijvigheid – juiste bedrijf op juiste plaats - bereikbaarheid van werkgebieden met alle vervoerwijzen, lokaal wegennet ontlasten van vrachtverkeer;
- ⇒ klimaatbestendig: vluchtroutes in geval van overstromingsgevaar, hittestress – minder verharding voor verkeer;
- ⇒ energieneutraal: laadinfrastructuur ten behoeve van elektrisch rijden, voorzieningen ten behoeve van rijden op waterstof ;
- ⇒ biodiversiteit: behoud en verdere ontwikkeling van ecologische structuur met langzaam verkeer routes om dit te kunnen beleven;
- ⇒ zorg en ondersteuning: een stad waarin voorzieningen bereikbaar zijn voor iedereen (aanpak toegankelijkheid en vervoersarmoede).

## Centrale thema's

De strategische doelen uit de Omgevingsvisie van de gemeente Dordrecht zijn nog te abstract om te dienen als kapstok voor het mobiliteitsbeleid. Daarom zijn in dit document 5 centrale thema's geformuleerd (zie onderstaande tabel) die richting geven voor mobiliteitsbeleid in Dordrecht. Belangrijk hierin is om de koppeling met de strategische doelen uit de omgevingsvisie te behouden. De 5 centrale thema's zijn zo geformuleerd dat ze aansluiten bij de strategische doelen van Dordrecht. Door het integrale karakter van het mobiliteitsbeleid raken alle thema's aan de drie eerdergenoemde strategische doelen uit de omgevingsvisie.

	<i>Thema</i>	<i>Uitgangspunt</i>
1.	Strategisch verstedelijken – Ruimtelijk Concept	Binnenstedelijk verdichten nabij de OV knooppunten. Zo min mogelijk automobilititeit genereren en de leefbaarheid in de stad verbeteren
2.	Sterke netwerken	Een sterk netwerk realiseren voor voetgangers, fietsers, OV, deelmobiliteit, auto en goederenvervoer (waaronder gevaarlijke stoffen)
3.	Duurzamer en slimmer reizen	Reizigers stimuleren duurzamer en slimmer te reizen
4.	Menselijke mobiliteit	Veilige en inclusieve mobiliteit faciliteren waarbij de mens centraal staat
5.	Parkeren	Met parkeerbeleid sturen op vermindering van het autogebruik en minder blik op straat

## 5. Toelichting op de centrale thema's

In dit hoofdstuk wordt ieder van de vijf thema's nader uiteengezet. Per thema wordt achtereenvolgens ingegaan op de ambitie, de opgaven, een doorkijk naar mogelijk maatregelen, de geografische scope en eventuele meekoppelkansen met ander beleid.

In deze notitie wordt nu slechts een doorkijk naar mogelijke maatregelen gegeven, zodat een beeld ontstaat van de soort maatregelen die getroffen kunnen worden. Deze maatregelen worden pas bij het mobiliteitsplan verder uitgewerkt om daarna definitief vast te stellen.

### Thema 1: Strategische verstedelijking – ruimtelijk concept

Strategische verstedelijking gaat over veel meer dan mobiliteit. Maar in deze notitie focussen we ons alleen op het mobiliteitsaspect. Door ruimtelijke ordening lopen, fiets en OV zo veel mogelijk in haar kracht zetten en meer verblijfskwaliteit creëren.

#### *Ambitie*

Door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren binnen de bestaande stad en te voorzien van een aantrekkelijk aanbod aan mobiliteit, bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor meer nabijheid en minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging.

Mobiliteit wordt steeds bepalender voor ruimtelijke planvorming:

- ⇒ Verdichten rondom binnenstedelijk knooppunten (hierdoor wordt gebruik van OV, lopen en fiets gestimuleerd)
- ⇒ Nabijheid (basisvoorzieningen op loop- en fietsafstand)
- ⇒ Concentratie (intensiveren aantal werknemers per ha)

- ⇒ Mobiliteitsvraag beperken (d.m.v. stimuleren thuiswerken en aanpak bezorgdiensten)

De gemeente Dordrecht hanteert het principe dat ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit hand in hand gaan. In de strategische verstedelijkingsopgave wordt gekozen voor de Transit Orientated development (TOD) benadering. De verdichting wordt primair gezocht in de bestaande stad, waarbij de OV knooppunten een centrale positie hebben. De verstedelijkingsopgave en investeringen in (boven)regionaal OV en fiets houden hierbij gelijke tred.

De woningbouwopgave is een belangrijke trigger om ruimte in de stad leefbaarder in te richten, met meer aandacht voor groen en gezondheid. In nieuwe stedelijke gebieden wordt de openbare ruimte dusdanig ingericht dat zij de overgang naar veiligere en duurzamere vervoerswijzen ondersteunt. De vrijgekomen ruimte in straten wordt gebruikt om straten groener en aantrekkelijker te maken om in te verblijven en om duurzame vormen van mobiliteit beter te faciliteren.

In het verknopen van de stad met de Zuidvleugel staat het openbaar vervoer en dan met name het spoor centraal. Voor de verplaatsingen in de stad zelf, krijgen de fiets en voetganger een stevigere positie. Hierbij moet ook gedacht worden aan het anders en slimmer organiseren van het parkeren door het toepassen van een gebiedsgebonden parkeervisie bij gebiedsontwikkelingen/herontwikkelingen in wijken. Hierbij worden de parkeernormen aangescherpt aan de hand van de toekomstige verdichtingsgraad en de mobiliteitsreductiefactoren in relatie tot het STOMP principe.

#### *Opgaven*

- De Spoorzone Dordrecht is een integrale gebiedsopgave voor de stad. Naast bereikbaarheid wordt hier grootschalig geïnvesteerd in wonen, werken, onderwijs en zorg. Deze afspraken zijn geborgd in de

Zuidvleugel Verstedelijkingsalliantie en binnen het MIRT Oude Lijn onder de Wederkerigheidsafspraken.

- Het centraal station staat aan de vooravond van een grootschalige renovatie (verbreden tunnel, verbreden perrons, gebouw).
- Tussen het nieuwe station Dordrecht Leerpark en de Zuidvleugel wordt geïnvesteerd in de City Sprinter. Een hoog frequent spoor systeem (8x/uur) voor de dagelijkse forens.
- Verplaatsen emplacement Weeskinderdijk naar zuidrand van de stad
- Hoogwaardige stads HUB Weeskinderdijk (functie voor een groot gebied)
- Basisvoorzieningen zoals basisschool, arts, ontmoetingsplek (café, park), winkel, OV hub en sportveld moeten in alle wijken, bestaand en nieuw, op loop- of fietsafstand gesitueerd zijn.
- Sturen in een gezamenlijke spoorgemeenten lobby op heroverwegen van nationale goederenvervoer netwerken door woonwijken. Met als doel de aanleg van een dedicated Goederenvervoerlijn (DGL) gekoppeld aan de A16
- Beleid dat past bij de verschillen in de stad; de kwaliteit en aard van de verschillende gebieden in de stad bepalen (mede) de oplossing voor mobiliteitsopgaven. Er zijn per gebied verschillende oplossingen en manieren van werken. Zo zijn er in het Toekomstbeeld van de binnenstad – Slijpen aan een diamant – opgaven voor dit gebied verwoord.

#### *Geografische scope*

De primaire scope is het "Daily Urban System" van Dordrecht. Dit is het gebied waar alle dagelijkse ritten (woon, werk, onderwijs, voorzieningen e.d.) van en naar plaatsvinden. In de praktijk is Drechtsteden met een duidelijke uitloper naar de Zuidvleugel (m.n. Rotterdam) en West-Brabant.

#### *Mogelijke maatregelen*

- Herstructurering aansluiting Laan der VN/ A16 (behoudt primaire aansluiting van de stad op de A16, maar met minder ruimtebeslag)
- Pilot met vergroenen straten; creëren van autovrije buurten met een groene leefomgeving
- Groene lanen in de wijken voor wandelen en fietsen
- Leefbaarheid verbeteren nabij stations.
- Centrale parkeervoorzieningen aan rand (combinatie van functies – pakketkluisen)
- Nieuwe stations - citysprinter

#### *Meekoppelkansen*

Het thema strategische verstedelijking met zijn ambitie en opgaven heeft sterke raakvlakken met het programma bouwende stad, ruimtelijke ordeningsprincipes en de opgave Blauw Groene Stad met daaraan gekoppeld de gezonde stad.

## Thema 2: Sterke netwerken

### *Ambitie*

Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze alternatieven voor de auto op orde zijn en moet de toegankelijkheid voor iedereen tot het mobiliteitssysteem geborgd zijn. Ook de auto zal onderdeel uit blijven maken van het reisgedrag van onder andere bewoners, forenzen en bezoekers. Om hen te verleiden om tijdens hun reis over te stappen van de auto op bijvoorbeeld de fiets, het OV of met een vorm van deelmobiliteit moet deze multimodale reis minimaal net zo aantrekkelijk zijn als de autoreis naar de eindbestemming. Daarvoor moeten alle onderdelen van deze multimodale reis op orde zijn.

Om de gewenste groei van fiets en OV te faciliteren, pakken we de routes die verbeterd moeten worden aan en maken we nieuwe routes. Loop- en fietsroutes nodigen uit om (ook) recreatief gebruikt te worden. Parken, natuur en sportvoorzieningen zijn goed met lopen, fietsen, het OV of deelmobiliteit te bereiken. Bij het op orde brengen van de hierboven genoemde netwerken hebben we aandacht voor nood- en hulpdiensten en logistiek verkeer.

We gaan de forse groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, deelmobiliteit en OV. Bezoekers die met de auto komen, stimuleren we om een transferium of mobiliteitshub te gebruiken en te kiezen voor een duurzaam alternatief op het laatste stuk van hun reis.

### *Verkeer sturen*

We gaan per vervoerswijze netwerken aanwijzen, dan wel actualiseren. Bij de uitwerking van de netwerken blijven we prioriteit geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen en openbaar vervoer en zetten we in op de multimodale reis en deelmobiliteit om groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen. Daar zijn fysieke projecten voor nodig (bijvoorbeeld

herinrichtingen en het verbeteren van fiets- en OV-infrastructuur), maar het vereist ook een integrale aanpak. Hierbij worden nadrukkelijk de milieuaspecten van mobiliteit betrokken; het beperken van hoge geluid-, stikstof- en luchtkwaliteitswaarden door bijvoorbeeld gemotoriseerd verkeer te weren.

Voor het mobiliteitsplan wil de gemeente een meer multimodale visie op haar netwerken ontwikkelen (bijvoorbeeld gebaseerd op het multimodale netwerk kader van het CROW). Hierbij hanteert de gemeente het STOMP-principe: langzaam verkeer krijgt, op plekken waar meerdere modaliteiten samen komen, de voorkeur boven niet-duurzaam verkeer zoals de personenauto. Hiermee verbetert de gemeente de leefbaarheid van de stad en stimuleert daarbij inwoners om zich zo veel mogelijk lopend en met de fiets te verplaatsen. Deze multimodale visie beantwoordt ook de vraag in welke gebieden de auto de voorkeur krijgt en waar niet.

De mobiliteit per vervoerswijze, dient door de netwerken op de gewenste wijze, met voldoende kwaliteit en veiligheid en minder hinder voor de omgeving te worden afgewikkeld.

### *Opgaven – algemeen*

- Actualiseren, dan wel opstellen van beleidskaders voor iedere vervoerswijze.
- Opstellen van verkeersstructuurplan waarin alle modaliteiten op elkaar afgestemd worden.
- Verkeer sturen: regelen van kruispunten alleen waar nodig, ruimte voor innovatie met verkeersmanagement.
- Kiezen voor maatwerkoplossingen: plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak.
- Principes prioritering vervoerswijzen stellen:



- Prioriteit voor de voetganger zit vooral in korte routes en voldoende kansen om veilig over te steken en niet zozeer in voorrang;
- Voor fiets is een gestage, weinig onderbroken reis van belang;
- Voor alle OV-lijnen geldt dat stoppen, wachten en weer optrekken zeer oncomfortabel is. Prioriteit betekent dat stoppen zoveel mogelijk wordt voorkomen;
- We kiezen ervoor om de auto een lagere prioriteit te geven. Omdat de auto een snel en comfortabel vervoermiddel is, vinden we langer wachten bij verkeerslichten minder erg. Wel is het van belang dat voorkeursroutes, zoals de stedelijke verbindingswegen richting de snelweg, qua rijtijden sneller zijn dan ongewenste routes door de wijken;
- Voor efficiënt en schoon goederenvervoer is maatwerk nodig;
- Voor nood- en hulpdiensten is het van belang om van OV-routes gebruik te kunnen maken en daarmee van de prioriteit van OV-lijnen.

#### *Mogelijke maatregelen - algemeen*

- Het STOMP-principe toepassen in heel Dordrecht en per gebied bepalen welke modaliteit de voorkeur krijgt.
- Onderzoeken / in kaart brengen met welke grote en kleine ingrepen in het netwerk de voetganger, fiets en OV meer op voorsprong kunnen worden gebracht t.o.v. de autoverplaatsing. Onder meer prioritering bij kruisingen, bijvoorbeeld door anders instellen verkeerslichten.

## **Uitsplitsing per STOMP onderdeel**

### **Stappen (lopen)**

#### *Ambitie*

De ambitie is om een voetgangersnetwerk vast te stellen waarbij voor elke wijk en buurt de (dagelijkse) voorzieningen ontsloten worden en goed en prettig te bereiken zijn te voet. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar de binnenstad ('Slijpen aan een diamant'). Ook worden (grotere) OV-locaties en transferia en mobiliteitshubs onderdeel van dit netwerk. Zo krijgt de voetganger voldoende prioriteit in die gebieden, en wordt de ketenmobiliteit verder versterkt. Dit netwerk wordt vervolgens op gewenste kwaliteit gebracht. Wat deze gewenste kwaliteit is wordt verder uitgewerkt en vastgelegd.

#### *Opgaven*

- Meer verplaatsingen te voet, mede door het verbeteren van belangrijke utilitaire wandelroutes door meer ruimte voor de voetgangers te realiseren en kwaliteit op orde te brengen.
- Betere verbindingen van de mobiliteitshubs Weeskinderdijk en Energieplein (Wantij West) met historische binnenstad en op termijn voor het Leerpark met het Gezondheidspark in relatie tot het te realiseren station Leerpark. Daar waar nodig dergelijke belangrijke looproutes ook verkorten, door doorsteken te realiseren.
- Verbinding met OV knopen ofwel OV hubs, zoals waterbushaltes.
- Herkenbaarheid en leesbaarheid van looproutes door centrum vergroten.

#### *Geografische scope*

Met dit onderdeel van het STOMP-principe focussen we ons op Dordrecht.

### *Mogelijke maatregelen*

- Vaststellen van netwerk: lijnen op wijkniveau en op buurtniveau en van/naar belangrijke voorzieningen (OV, binnenstad, hubs, recreatiegebieden);
- Vaststellen van gewenste kwaliteit van het stappen netwerk;
- Schouw uitvoeren naar huidige kwaliteit van het netwerk;
- Op basis van schouw plan van aanpak maken per gebied/wijk;
- Het looproute netwerk optimaliseren door het aanleggen dan wel verbeteren van quick-wins (rode loper binnenstad - station, Energieplein (Wantij West) - binnenstad en Weeskinderdijk - Spuiboulevard) en om het gehele netwerk op niveau te krijgen, aansluiten op bestaande MOP-projecten. Het opheffen van parkeerplaatsen en versmallen van de rijbaan om ruimte te maken voor lopen (en fietsen) zijn keuzes die dan voor kunnen liggen.

### *Meekoppelkansen*

Stappen heeft een duidelijk verband met de opgave Groenblauwe Stad: verbinden van groenblauwe gebieden middels groenblauwe routes. Er is een goede koppeling te maken tussen enerzijds missende schakels voor voetgangers en anderzijds het aantrekkelijker maken van de routes en verblijfplaatsen door het toevoegen van groen, water en andere voorzieningen zoals bankjes. Dit draagt ook bij aan de opgave voor de aantrekkelijke (binnen)stad. Ook is er een duidelijk raakvlak met gezonde stad: door meer ruimte te creëren voor lopen bieden we de mogelijkheid om meer te bewegen in de buitenlucht.

Verder is dit onderdeel van STOMP sterk verbonden met het toekomstbeeld van de binnenstad – slijpen aan een diamant en de ontwikkeling van Wantij-west. Denk hierbij aan het vergroten van het voetgangersgebied, het versterken van hoofdroutes in en naar de binnenstad en recreatieve routes langs het water.

### **Trappen (fiets)**

#### *Ambitie*

In Dordrecht zijn we blij met fietsers. Fietsers zorgen ervoor dat de stad bereikbaar blijft, ook als de stad verder groeit. Nu al staan er files op de Dordtse toegangswegen en wegen naar de binnenstad. De beschikbare ruimte voor parkeren is schaars en we hebben te maken met hoge geluidsbelasting door gemotoriseerd verkeer. Door meer te fietsen geven we ademruimte aan onze wegen om de groei aan te kunnen. Maar ook letterlijke ademruimte: fietsen is goed voor het milieu en de gezondheid. Door vaker voor de fiets te kiezen kunnen we onze luchtkwaliteitsdoelen behalen. Fietsers zijn bovendien de extra ogen en oren op straat die zorgen voor levendigheid en daarmee een aantrekkelijke en veilige stad.

Dat we blij zijn met fietsers willen ook laten merken aan de stad. We willen dat fietsers zich welkom voelen op straat en bij hun bestemming als ze de fiets willen stallen. Fietsers hebben een kwetsbare positie ten opzichte van sneller verkeer. Op veel plekken in Dordrecht komen fietsers nu in de knel. Smalle fietsstroken langs een drukke 50 km/u autoweg is een situatie die in Dordrecht vaak voorkomt. Maar er zijn ook belangrijke fietsroutes waar fietsstroken of -paden zelfs ontbreken. Fietsers moeten niet zelden lang wachten bij verkeerslichten of omfietsen. Ook ontbreekt het, in het bijzonder in de binnenstad, aan voldoende plekken waar de fiets geparkeerd kan worden. Deze situaties willen we aanpakken.

#### *Opgaven*

- In het politiek akkoord 2022-2026 is afgesproken dat er voor de komende jaren een nieuw fietsplan opgesteld wordt.
- Een groter aandeel fietsverplaatsingen in de stedelijke verplaatsingen realiseren (in eerste instantie op de korte afstanden (< 7,5 km) omdat hier de meeste winst valt te behalen).

- Meer stallingsruimte voor fietsen creëren in het centrum en woonwijken zowel overdekt als in de openbare ruimte, zodat een netter straatbeeld ontstaat.
- Aansluiting fietsnetwerk op nieuwe gebiedsontwikkelingen, de binnenstad en belangrijke mobiliteitshubs zoals stations.
- Aansluiting op regionale fietsroutes en Nationale Toekomstbeeld fiets.

#### *Geografische scope*

De scope voor de fiets is de stad Dordrecht, de regio Smart Delta Drechtsteden en de omliggende gemeenten (Hoeksche Waard, Moerdijk, Altena, Gorinchem, Molenlanden en Ridderkerk).

#### *Mogelijke maatregelen*

- Realiseren van extra gratis fietsstallingen in de binnenstad, onder andere bij Drievriendenhof;
- Actualiseren van het Dordts fietsnetwerk;
- De basiskwaliteit van het fietsnetwerk op orde brengen;
- Uitvoeren fietsuitvoeringsplan 2023 – 2026 met daarin:
  - Maatregelen fysieke infrastructuur:
    - Aansluiten op onderhoudsprojecten (meekoppelkansen);
    - Doorlopende projecten (vorig UIP & ontwikkelingen);
    - Nieuwe projecten (fietswensen) zoals het creëren van een fietsstraat in de Vriesweg en Twintighoevenweg;
  - Haalbaarheidsonderzoeken complexe schakels zoals de Crayensteynstraat en het verbeteren of realiseren ongelijkvloerse kruisingen (tunnels) bij de Transvaalstraat en Laan der VN – S.M. Hugo van Gijnweg, Weeskinderendijk – Hoge Bakstraat;
  - Fietsparkeren:

- Vlonders & nietjes (fietsparkeerplan) + deelfietsplekken + onderzoek bewonersstalling (evt. pilot);
- Aanpak kwaliteit quick wins:
  - O.a. paaltjes, verlichting, gladheid en markering;
- Aanpak VRI wachttijden fietsers (optimalisatie) waardoor automobilisten langer moeten wachten op groen;
- Fietsstimuleringsmaatregelen:
  - Acties + communicatie;
- Verlenging van de snelfietsroute F16 (Metropolitane fietsroute Rotterdam – Dordrecht) naar het station van Dordrecht.

#### *Meekoppelkansen*

Trappen heeft een duidelijk verband met de opgave Gezonde stad. Door fietsers meer ruimte te geven, is het makkelijker om te bewegen en te sporten in de openbare ruimte. Daarnaast trekken goede en prettige fietsroutes toeristen en recreanten aan, wat weer goed is voor het doel aantrekkelijke stad. Dit is tevens verbonden aan het toekomstbeeld voor de binnenstad (slijpen aan een diamant), waar aantrekkelijke routes vanuit de woonwijken naar het centrum zorgen voor meer bezoek op de fiets. Verder kan met fietsverbindingen het groen beter beleefd worden, wat weer kan bijdragen aan de biodiversiteit.

## Openbaar vervoer

### *Ambitie*

Het moet vanzelfsprekender worden om met het openbaar vervoer te reizen als men een bezoek wil brengen aan de binnenstad, naar een plek in de regio of naar andere delen van de Randstad wil reizen.

Om dit voor elkaar te krijgen moet er op verschillende schaalniveaus maatregelen getroffen worden, omdat ieder een deel van de vervoersmarkt bedient. Denk aan een systeemsproming in het openbaar vervoer tot aan vraaggericht vervoer op dunne lijnen. Een investering in het OV vraagt om maatwerk per deelsysteem.

### *Opgaven*

- Systeemsproming naar het city sprinter model
- Meer OV-gebruik op de lange afstanden (bovenregionaal) door o.a. betere verbindingen met gebieden in de Daily Urban System van Dordrecht en op de kortere afstanden ((boven)lokaal) door de verbetering van de buslijnvoering
- Meer regionaal personenvervoer over water (waterbus gebruik verhogen) en de veerverbinding naar Werkendam doorontwikkelen.
- Hoogwaardige OV-knooppunten met goede voetgangers-, fiets- en deelmobiliteit voorzieningen.
- Aanvullende vervoervoorzieningen – zoals vraaggestuurde bus - als maatwerk

### *Geografische scope*

Bij het openbaar vervoer kijken we verder dan alleen naar Dordrecht. We kijken naar de zogenaamde daily urban system. Een daily urban system is het gebied waarbinnen de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen (woonwerk, studie, sport, etc.) zich afspeelen. Dit reikt verder dan de Smart Delta

Drechtsteden. We kijken ook naar de Zuidvleugel en het westelijk deel van Brabant.

### *Mogelijke maatregelen*

- Het spoorstelsel staat aan de vooravond van een schaalsproming. Het centraal station Dordrecht met een nieuwe tunnel en bredere perrons biedt de mogelijkheid om het OV op een hoger planniveau te tillen.
- De verbindingen op de Zuidvleugel krijgen de komende jaren een forse impuls. Naast de Intercity wordt het product City Sprinter ontwikkeld. Een hoogfrequente verbinding (8x/uur) over het spoor tussen het nieuwe station Leerpark en Rotterdam - Den Haag.
- Een doorontwikkeling van de Merwedeling lijn biedt kansen. Naast nieuw materieel wordt het direct doorrijden naar Rotterdam onderwerp van de studie. De Merwedeling lijn is en blijft de OV backbone voor de oostelijke Drechtsteden.
- Met het nieuwe station Leerpark kan dit onderwijscluster zich, naast de regio, nog scherper gaan richten op West-Brabant.
- Het opstellen van een gezamenlijke OV visie in Drechtsteden verband samen met provincie Zuid-Holland. Exploitatie en infrastructuur zijn onderdelen van deze visie.
- We zetten ons in op het verder doorontwikkelen van het bussysteem voor stad en regio. Deze zal nauw aansluiten bij gebiedsontwikkelingen, o.a. in de binnenstad en de Spoorzone, waaronder in de Spuiboulevard, het Leerpark, Gezondheidspark en Maasterras.
- De Waterbus blijft een uniek en gewaardeerd OV systeem in stad en regio. We zetten ons in om deze verder te optimaliseren en door te ontwikkelen. Deze komende jaren staat een nieuwe vloot en een upgrade van de Waterbushaltes zoals de Merwekade (in combinatie met de ontwikkeling van Otto Dickeplein) op de agenda.

- De veerverbinding tussen Dordrecht en Altena (Kop van het Land) blijft een stabiele verbinding met de Biesbosch. Deze zal verder worden verduurzaamd.
- Met de pilot innovatief personenvervoer verbinden we de oevers van de Drechtsteden en Gorinchem met schone, snelle, kleine boten (watertaxi).
- Inpassing van (vrije) businfrastructuur.

### *Meekoppelkansen*

De ambitie op het gebied van openbaar vervoer heeft sterke raakvlakken met het programma bouwende stad en de Groeiagenda van zowel de regio als de gemeente Dordrecht. Door aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer kan de ambitie van binnenstedelijk uitbreiden makkelijker gerealiseerd worden. Daarnaast biedt OV – met name de waterbus – potentie voor de groei van toerisme en recreatie.

### **Mobility as a service (MaaS)**

Onder dit onderdeel vallen deelmobiliteit en mobiliteitshubs.

#### *Ambitie*

Door het creëren van logische knooppunten waar verschillende vervoersvormen en netwerken bij elkaar komen, bieden we uitstekende alternatieven voor de privéauto. Deze mobiliteitshubs met deelmobiliteit, goede fietsinfrastructuur, een dekkend openbaar vervoer aanbod en aanvullende voorzieningen zorgen voor een aantrekkelijke manier van voor- en na transport. Hierdoor trachten we (binnenstedelijk) privéautogebruik terug te dringen en bij te dragen aan de vergroening van de stad. We spelen ruimte vrij die we in de straten zelf op andere manieren kunnen invullen.

We zien deelmobiliteit - naast lopen, fietsen en openbaar vervoer - voor de toekomstige bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad als noodzakelijke aanvulling op de alternatieven voor de privéauto. Maar het aanbod moet wel voldoen aan onze voorwaarden. Deze variëren per gebied binnen onze gemeente.

#### **Mobility as a Service (MaaS): multimodaal reisadvies op maat**

MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, of (water)taxi. En zelfs de eigen auto of fiets. Maar vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen van-deur-tot-deur op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is.

We willen in de toekomst toegroeien naar een MaaS (Mobility as a service) systeem. Om dit te kunnen verwezenlijken maken we afspraken met

aanbieders van (deel)mobiliteit over interoperabel werken. We ontwikkelen als gemeente zelf geen MaaS applicatie.

#### *Opgaven*

- Vormgeven van stadsrand- en buurthubs en het uitbreiden van het aantal hub locaties.
- Inrichten van bestaande parkeergarages volgens een hub (P&R) principe voor forenzen en bezoekers.
- Een fijnmazig netwerk van buurthubs doorontwikkelen waar deelvervoer en andere voorzieningen samenkomen.
- Upgraden van bestaande regionale hubs met onder andere ketenmobiliteit en enkele nieuwe hubs realiseren inclusief voor- en natransport (rapport regionale hubs)
- Een gevarieerd aanbod aan deelmobiliteit binnen Dordrecht. Dit geldt zowel voor soorten als aanbieders.
- Een uniforme uitstraling en een goede vindbaarheid om free floating deervoertuigen zo veel mogelijk te voorkomen.
- We werken zo veel mogelijk met deervoertuigstations, zowel fysiek als virtueel. In het geval van deelauto's werken we juist zo min mogelijk met vaste plaatsen, zodat we parkeerplaatsen zo veel mogelijk dubbel kunnen gebruiken.
- In het geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet deelmobiliteit duurzaam verankerd zijn in het mobiliteitsprofiel van de ontwikkeling. Tevens stimuleren we ontwikkelaars om zoveel mogelijk aan te sluiten bij het stadsbrede aanbod van deelmobiliteit.

#### *Geografische scope*

Bij de aanpak van deelmobiliteit en hubs kijken we naar Dordrecht en de regio Smart Delta Drechtsteden.

#### *Mogelijke maatregelen*

- Uitvoeren acties agenda deelmobiliteit:
  - Stellen van kwaliteitseisen voor de inpassing van deelmobiliteit in de openbare ruimte
  - Vergroten van aanbod deelmobiliteit – we groeien naar 400 deelauto's in Dordrecht in 2030
  - Stimuleren van gebruik van deelmobiliteit
- Investeren in ketenmobiliteit en het verknopen van netwerken door middel van mobiliteitshubs.
- Quick win: Parkeergarage Energiehuis inrichten als P&R met aantrekkelijke tarieven en last-mile vervoer richting het centrum.
- Onderzoek naar de mogelijkheden en consequenties van verplaatsing en ontwikkeling van parkeer- en mobiliteitshub Energieplein (Ontwikkelplan Wantij West).
- P&R Weeskinderdijk uitbreiden en versterken tot een mobiliteitshub onder andere voor het afvangen van autoverkeer door bezoekers van de binnenstad.
- Een gemeentebreed standaardontwerp ontwikkelen voor de inrichting en ontwerp van buurthubs.
- Regionale hubs; uitvoeren van actieagenda van rapport regionale hubs.

#### *Meekoppelkansen*

Bij het ontwikkelen van hubs trachten we het aandeel gemotoriseerd verkeer uit de binnenstad en de wijken te halen. Denk hierbij aan privé auto's, maar ook aan pakketservices. Want door pakketkluisen bij de hubs te realiseren kunnen deze ritten hier afgevangen worden. Tevens kunnen hubs ook een ontmoetingsplaats worden door combinaties te maken met bijvoorbeeld speelplekken en andere voorzieningen.

## Prive auto

### *Ambitie*

Het huidige autonetwerk zit in de spitsperiode aan haar maximale capaciteit. Door de ruimtelijke verdichting van de stad is er geen ruimte om het autoverkeer in de stad te laten groeien. We zetten in op de groei van mobiliteit in de breedte en geen groei van het autoverkeer. Iedereen mag de (privé)auto (blijven) gebruiken, maar gaat ook accepteren dat daar de structurele congestie in de spitsen standaard is.

Dordrecht wil dat autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de stad, blijft rijden via de rijkswegen. Ook willen we dat autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijft rijden via de rijkswegen en lokale gebiedsontsluitingswegen om alleen het laatste stukje door de stad of wijk te rijden (rijden via de juiste invalroute zoals A16, N3 en Laan der VN). Zo worden zo min mogelijk mensen blootgesteld aan geluid, stank en onveiligheid als gevolg van druk autoverkeer.

Met Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten in de regio willen we ervoor zorgen dat ook in de spits er sprake is van voldoende doorstroming van het autoverkeer op de rijkswegen.

### *Opgaven*

- Geen groei van het autoverkeer van en naar de stad door de alternatieven aantrekkelijker te maken.
- Gebiedsontwikkeling vindt zoveel mogelijk autoluw plaats.
- Er is in en rondom het centrum, zoals op de centrumroutes (Oranjelaan, Toulonselaan, Burgemeester de Raadtensingel, Havenstraat en Spuiboulevard, Vest, Kromhout, Noordendijk) geen ruimte voor autoverkeer dat hier geen bestemming heeft, ook om de bereikbaarheid van het centrum te waarborgen.

- Verminderen van autoverkeer in het centrum (binnenstad en schil) door toeristen en bezoekers uit de regio hun auto te laten parkeren in aantrekkelijke mobiliteitshubs aan de rand van het centrum met een goede overstap op OV-lijnen, deelmobiliteit en goede fietsvoorzieningen naar hun bestemming.
- Inzetten op verkeersmanagement om autoverkeer over de gewenste routes te verdelen en de overlast van autoverkeer te beperken.
- Investeren in de goede bereikbaarheid - als de doorstroming ontoereikend is - voor noodzakelijk autoverkeer, met name op de ontsluitende wegen zoals de Laan der VN.
- Snelheid van autoverkeer daar waar mogelijk verlagen voor meer veiligheid, minder geluid en betere luchtkwaliteit. Hierbij wordt rekening gehouden met de aanrijtijden van hulpdiensten zodat geen ongewenste situaties ontstaan.
- Minder binnenstedelijk (sluip-) autoverkeer door het doseren van binnenstedelijke autoroutes richting de binnenstad, zoals de Krispijnseweg en het aanscherpen van het toelatingsbeleid in het autoluwe gebied.
- In de woonwijken staat het bereiken van de woning centraal en niet de doorstroming van verkeer. Voetgangers, fietsers en openbaar vervoer hebben hierbij een belangrijke positie. De auto is meer ondergeschikt, alleen bestemmingsverkeer is gewenst. Gebiedsvreemd verkeer wordt zo veel mogelijk geweerd door onder andere de auto om de stad te leiden via de rijkswegen.

### *Geografische scope*

De primaire scope is het "Daily Urban System" van Dordrecht. Dit is het gebied waar alle dagelijkse ritten (woon, werk, onderwijs, voorzieningen e.d.) van en naar plaatsvinden. In de praktijk is Drechtsteden met een duidelijke uitloper naar de Zuidvleugel (m.n. Rotterdam) en West-Brabant.

### *Mogelijke maatregelen*

- Sturen op de hoeveelheid auto's die over een weg kan rijden;
- Aanscherpen van ontheffingenbeleid voor de autoluwe gebieden;
- Aanpassen wegategorisering inclusief bijbehorende wegkenmerken: aanwijzen van stedelijke verbindingswegen en buurtontsluitingswegen voor de meeste logische en kortste routes naar bestemmingen, centrum- en buurtstraten waar de auto te gast is, eenrichting instellen.
- Bij kruispunten kijken we kritisch of het autoverkeer niet over minder rijstroken kan worden afgewikkeld, zodat ruimte ontstaat voor bredere middenbermen (veiliger), bredere stoepen en/of meer groen.
- Per gebied bepalen of doorgaand autoverkeer er nog welkom is. Hiervoor komt per wijk een mobiliteitsprofiel.

### *Meekoppelkansen*

Het beperken van de groei van autoverkeer, al dan niet op specifieke plekken, kan positieve effecten hebben op de milieuaspecten geluid en luchtkwaliteit. Verder draagt het verminderen van het gebruik (en bezit) van auto's bij aan het creëren van meer openbare ruimte welke anders ingevuld kan worden. Ook in de binnenstad, zie toekomstbeeld binnenstad – 'slijpen aan een diamant'.

## **Goederenvervoer**

### *Ambitie*

Bevoorrading van winkels en andere logistieke stromen stimuleren we meer gebruik te maken van vervoer over water, meer te bundelen, data-gedreven toegang tot (bepaalde delen en tijden van) de stad en indien mogelijk gebruik te maken van kleinere en schonere voertuigen.

We willen vrachtverkeer zo veel mogelijk afwikkelen op de hoofdontsluitingswegen en het lokale wegennet ontlasten. Speciale aandacht gaat hierbij naar het transport van gevaarlijke stoffen. Verder streven we naar het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor niet meer door de woonwijken te leiden.

### *Opgaven*

- Aanwijzen van voorkeursroutes voor goederenvervoer over weg, water en spoor zowel binnen Dordrecht als de regio.
- Lobby voor nieuwe veiligere nationale routes (spoor en weg) voor vervoer van gevaarlijke stoffen die niet door bewoond gebied gaan - bij het Rijk aansturen op een zo minimaal mogelijk aantal gevaarlijke stoffen routes langs Dordtse woonwijken. Hierbij trekken we samen op met Zwijndrecht.
- Faciliteren ondernemers bij invoering zero emissie zone stadslogistiek op basis van de routekaart zero-emissiezone. Dit onderwerp maakt onderdeel uit van Opgave Klimaatneutraal 2040 – transitiepad mobiliteit.

### *Geografische scope*

Omdat goederenvervoer in de basis verder rijkt dan alleen Dordrecht en de regio wordt naar de nationaal schaal gekeken en daar waar relevant zelfs internationaal.



### *Mogelijke maatregelen*

- Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg concentreren op een beperkt aantal routes in de stad die het Basisnet Weg (A16, N3) verbinden met de bedrijventerreinen in de Westelijke Dordtse Oever en de Staart Oost.
- Dordrecht beter aansluiten op nationale goederenvervoersnetwerken (spoor en weg) voor een veiligere en betere verbinding met Brabant en de Zuidvleugel. Door het uitvoeren van de agenda spoor en de (vervangings-) opgaven benoemd door Rijkswaterstaat.

### *Meekoppelkansen*

De ambitie op het gebied van goederenvervoer heeft sterke raakvlakken met het programma bouwende stad en de Groeiagenda van zowel de regio als de gemeente Dordrecht. Door goederenvervoer (anders) te sturen kan er meer en betere (veiligere) ruimte ontstaan voor woningbouw.

### Thema 3: Duurzamer en slimmer reizen

#### Ambitie

Je prettig kunnen verplaatsen biedt kansen om je te ontwikkelen, om naar je werk te gaan, om vrienden te ontmoeten en om gezond te leven. Tegelijkertijd willen we de nadelen van ons reisgedrag (belasting op milieu en leefklimaat, drukte, onveilige situaties en andere hinder) beperken.

Centraal in dit thema staat de bescherming en verbetering van de gezondheid van de inwoners van Dordrecht. Dit hangt sterk samen met het duurzaamheidsbeleid en omvat ambities om de uitstoot te verminderen.

Samen met onder andere werkgevers, onderwijsinstellingen en willen we inwoners en bezoekers daarom stimuleren om minder te reizen, in ieder geval in de spits (bijvoorbeeld door thuis te werken of te studeren), op een ander tijdstip te reizen (buiten de spits), schoner te reizen (gebruik van zero emissie voertuigen), anders te reizen (met gezonde en gedeelde vervoermiddelen) of het inzetten van smart mobility. De uitrol van deze ambities moet gebiedsgericht.

#### Smart Mobility

Smart mobility gaat over het slim toepassen van informatie- en communicatietechnologieën en data om mobiliteitsopgaven op te lossen. De door data gedreven systemen kunnen zowel binnen als buiten het voertuig bevinden. Het slimmer organiseren van mobiliteit wordt mogelijk gemaakt door de enorme hoeveelheid data.

Voorbeelden van smart mobility zijn:

- In-car systemen zoals Adaptive Cruise Controle, Lane Assistance,
- Systemen in de openbare ruimte (intelligente transportsystemen (ITS)): intelligente verkeersregelinstantaties (iVRI's) en dynamische bewegwijzering
- Intelligente snelheidsaanpassing (ISA)

De gemeente is verplicht om de gezondheid van haar inwoners te waarborgen. Op plekken waar geluid- en/of uitstootnormen overschreden worden, heeft de uitrol van dit beleid extra prioriteit.

Binnen dit mobiliteitsplan krijgen smart mobility en het stimuleren van duurzamer reisgedrag een plek. Het schoner reizen, ofwel het faciliteren van het gebruik van zero emissies voertuigen (zowel personenvervoer als logistiek) krijgt een plek binnen de Opgave Klimaatneutraal 2040 – transitiepad mobiliteit.

#### Opgaven

- De doorstroming van automobilititeit verbeteren door meer spreiden van automobilititeit over de tijd (bijvoorbeeld aanpassen werktijden bij grote werkgevers).
- Inwoners, werknemers en bezoekers zo duurzaam mogelijk zich laten verplaatsen met de fiets, lopen, waterbus, OV en deelmobiliteit door deze vormen van mobiliteit beter en/of makkelijker beschikbaar te maken voor alle doelgroepen.
- De afstanden van (dagelijkse) autoverplaatsingen verkleinen (dichter bij huis werken, lokaal inkopen/zaken doen, sporten).
- Op basis van de data kunnen mobiliteitskeuzes en gedrag worden gestuurd en beïnvloed en kan beleid worden ontwikkeld en gemonitord.
- Borgen van duurzame digitalisering en waardoor we voorwaarden creëren voor (markt)innovaties ten aanzien van mobiliteitsoplossingen, duurzame mobiliteit, vermindering van emissies, klimaatadaptatie en vergroening.
- Als gemeente sturen we op hoogwaardig gebruik van schaarse ruimte op basis van data-ontsluiting, -monitoring en -visualisatie via urban dataplatforms en digital twins. In samenwerking met de G40 partner steden hanteren we een gezamenlijke data architectuur. Door

afspraken en standaarden borgen we dat databronnen met elkaar kunnen communiceren.

In Dordrecht werken we hier ook nauw samen aan met diverse stakeholders op project- en programmaniveau. Denk hierbij aan het Ministerie van I&W, Provincie Zuid-Holland, ProRail, Rijkswaterstaat, Zuid-Holland Bereikbaar en private mobiliteitsaanbieders.

### Digital Twin

Met een digitale tweelingstad - een digitale 3D-simulatie – wordt met behulp van data huidige knelpunten in kaart gebracht, verschillende plannen (scenario's) doorgerekend, gebeurtenissen gesimuleerd en ontwikkelingen in de stad visueel zichtbaar gemaakt.

### Geografische scope

Bij het thema duurzamer en slimmer reizen kijken we naar Dordrecht en de regio Smart Delta Drechtsteden. Daarnaast werken we in het kader van smart mobility samen met de G40 partner steden, het ministerie van I&W en de provincie Zuid-Holland.

### Mogelijke maatregelen

- Verdere uitrol van Smart Mobility
  - Slimme prioritering bij kruispunten (bijvoorbeeld VRI's). Denk aan meer groen licht voor fietsers en voetgangers. Dit gaat ten koste van een korte wachttijd voor automobilisten.
  - Slimme routes – slim sturen van verkeer d.m.v. (real time) data.
  - Meer verkeersveiligheid door slimme mobiliteitstoepassingen, zoals intelligente snelheidsassistentie en smart zones.
  - Inzet van apps of gamification om inwoners te verleiden om duurzamere keuzes te maken.

- Maatregelen treffen om opkomst van zelfrijdend vervoer te faciliteren.
- Gedragscampagnes:
  - Werkgeversaanpak, bijvoorbeeld fietsenmaker op afroep bij grote werkgevers.
  - Omdenken over wat 'bereikbaar' nou is: veel meer dan reistijd alleen als je het afweegt met andere dag/tijdsbestedingen (OV: ontspannen/leren/lezen tijdens rit; fietsen/stappen: beweging en woonwerkverplaatsing combineren).
  - Meer initiatieven ontwikkelen rondom lopen, fiets-, waterbus, OV- en deelmobiliteit-stimulering.
  - Inzet (promotie en financiering) bij wijkvernieuwing of groot onderhoud om bewoners over te laten stappen op duurzamere vervoerswijzen.
  - Extra stimuleren van thuiswerken.
  - Stimuleren om dichterbij huis te werken, winkelen, te sporten etc.
  - Meer aandacht voor duurzame bereikbaarheid tijdens grote evenementen en werkzaamheden aan rijkswegen in de regio.
- Beleidsacties van de gemeente:
  - Aansluiten bij een werkgeversbenadering waarin duurzaam reisgedrag van medewerkers verder gestimuleerd wordt & alternatieven gestimuleerd worden tijdens groot onderhoud aan rijkswegen.

### Meekoppelkansen / uitdagingen ander beleid

De diverse stimuleringsmaatregelen om duurzamer te reizen hebben een positief effect op de Opgave Klimaatneutraal.

Smart mobility kan bijdragen aan marktinnovaties welke goed zijn voor de economie

## Thema 4: Menselijke mobiliteit

### Ambitie

In de omgevingsvisie staat dat Dordrecht een aantrekkelijke stad wil zijn. De mens staat dan ook centraal wanneer het gaat over een aantrekkelijke stad. Menselijke mobiliteit is het stimuleren van menselijk contact en het de-anonimiseren van verkeer op straat. Om meer menselijke mobiliteit te faciliteren is het zaak om hoeveelheden groot en zwaar verkeer in dicht stedelijk gebied waar mogelijk te beperken en rijsnelheden omlaag te brengen. De gemeente maakt werk van meer veiligheid op de weg. De maximumsnelheid wordt waar het kan teruggebracht naar 30km/u (rekening houdend met aanrijtijden van hulpdiensten) en financiert de gemeente gedragsmaatregelen die bijdragen aan de verkeersveiligheid. Om er voor te zorgen dat iedereen mee kan doen in de maatschappij heeft de gemeente aandacht voor inclusiviteit – fysieke toegankelijkheid en vervoersarmoede.

Met minder anonimiteit en meer ogen op straat wordt de stad veiliger, levendiger, aantrekkelijker, inclusiever en socialer. Een levendige inclusieve stad draagt ook bij aan een vitale lokale economie en sociale cohesie.

### Opgaven

- Proactief verkeersveiligheidsbeleid opstellen en hanteren op basis van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030. Het SPV geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Ze zijn tot stand gekomen vanuit een gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid.
- De reeds uitgevoerde risicoanalyse SPV 2030 weginfrastructuur inbedden in een verkeersveiligheidsplan. Bij deze analyse is een weg(vak) of traject beoordeeld op een aantal Duurzaam Veilig

vormgevingscriteria. Een grote afwijking van een duurzaam veilige weginrichting duidt mogelijk op een verkeersveiligheidsrisico

### De 9 thema's uit het SPV 2030

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

[Veilig van deur tot deur - Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#)

- Lagere (daadwerkelijke) snelheid van auto's, brommers en elektrisch aangedreven fietsen op straat (op niet doorgaande wegen) waarbij rekening wordt gehouden met de aanrijtijden van hulpdiensten.
- Een obstakelvrije stad zodat mensen met een beperking (visueel en motorisch) overal kunnen komen. Dit onderdeel komt terug binnen thema 2 – onderdeel stappen.
- Betaalbare gedeelde mobiliteit – OV en deelmobiliteit – voor mensen met een kleine beurs.
- Voorzieningen dichtbij waar mensen wonen.

### Geografische scope

Met dit onderdeel focussen we ons op Dordrecht waarbij we wel nauw samenwerken met en leren van de gemeenten in de regio, andere regio's en de provincie.

### *Mogelijke maatregelen*

- Herinrichten van straten zodat de maximumsnelheid naar beneden bijgesteld kan worden (aan de hand van het nieuw op te stellen verkeersstructuurplan, zie thema 2). Hierbij wordt rekening gehouden met de aanrijtijden van hulpdiensten zodat geen ongewenste situaties ontstaan.
- Vervoer goedkoper aanbieden aan wie vervoer te duur is (geworden)
- Opstellen van een verkeersveiligheidsplan dat stuurt op risico's op basis van de SPV 2030, Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030 en risicoanalyse met daarin:
  - Aanpassing van wegategorisering;
  - Concrete maatregelprogramma's voor aanpassing van weginfrastructuur;
  - Verkeerseducatie en overige gedragsmaatregelen in het kader van verkeersveiligheid, onder andere door uitvoering van het Regionaal Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid;
  - Monitoring;
- Openbare ruimte voor iedereen toegankelijk maken:
  - Betere bewegwijzering voor voetgangers en fietsers
  - Verkenning kwaliteit openbare ruimte t.b.v. mensen met een beperking. Daarna de inrichting aanpassen op mensen met een beperking (visueel en motorisch), kinderwagens, kinderen etc.
  - Afstanden tot dagelijkse voorzieningen verkleinen zodat deze voorzieningen lopend en fietsend (goedkoop/kosteloos) te bereiken zijn.

### *Meekoppelkansen / uitdagingen ander beleid*

Een deel van dit thema is gekoppeld aan de Uitgangspunten startnotitie Inclusieve Stad : voor obstakelvrije routes, toegankelijkheid voor mensen met een bewegings- of visuele beperking.

Verkeersveiligheid maakt ook onderdeel uit van het integraal veiligheidsbeleid van de gemeente. Binnen dit integrale beleid is sociale veiligheid een belangrijk onderwerp. De SUMP methodiek bevat ook een doelstelling omtrent sociale veiligheid. Denk aan meer sociale veiligheid op straat, in de bus, in fietsenstallingen en op treinstations. Door onder andere gebruik van verlichting.

## Thema 5: Parkeren

### *Ambitie*

Dordrecht kent al jaren een gedegen parkeerbeleid. Dit is ook het moment om het parkeerbeleid aan te scherpen van faciliterend naar een meer sturend parkeerbeleid om de mobiliteitstransitie in goede banen te leiden. Parkeerbeleid is immers een belangrijk instrument om het aantal voertuigen op de weg in de gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid te verminderen (autoluw). Dit alles om autoverkeer terug te dringen ten faveure van lopen, fietsen en gebruik van deelmobiliteit. Minder autoverkeer zorgt namelijk voor een levendig centrum, een van de uitgangspunten van het toekomstbeeld voor de binnenstad "Slijpen aan een diamant". Bij het strakker reguleren van het parkeren op de juiste plaats speelt flankerend beleid, in de vorm van het aanbieden van goede alternatieven uiteraard een belangrijke rol. Deze rol neemt parkeerbeleid op zich. Parkeerbeleid in Dordrecht is dan ook meer dan alleen het verlagen van de parkeerdruk.

Om ervoor te zorgen dat het centrumgebied (binnenstad en schil) van Dordrecht (meer) autoluw wordt en ruimte kan worden gecreëerd voor vergroening moet Dordrecht haar parkeerbeleid aanscherpen en de koppeling met andere mobiliteitsdoelstellingen versterken. Een meer sturend parkeerbeleid is dan noodzakelijk. Daarnaast is het van belang een gelaagdheid in het parkeerbeleid aan te brengen. In andere woorden; in de tijd uiteen te zetten hoe de gemeente haar parkeerbeleid aanscherpt. Dit vraagt immers ook een gedragsverandering in de keuze hoe men zich in de toekomst verplaatst. De mobiliteitsbehoefte zal immers niet anders zijn, wel de wijze waarop deze gestalte krijgt. Zo kan de gemeente Dordrecht stapsgewijs invulling geven aan de politieke wens om het "blik van straat" te verminderen door het autoparkeren slimmer te organiseren, zonder dat zij hiervoor haar draagvlak verliest. We streven naar een autoluwe

binnenstad door te parkeren aan de randen van de binnenstad en in aantrekkelijke mobiliteitshubs.

### *Opgaven*

- Om de kwaliteit van de verblijfsgebieden in de binnenstad voor bewoners en bezoekers te verhogen, zijn minder parkeervoorzieningen op straat gewenst. Om dit te kunnen realiseren is het noodzakelijk dat bewoners eerst een alternatief wordt aangeboden.
- Parkeren op afstand in mobiliteitshubs en het parkeren in parkeergarages door bewoners te bevorderen waar dat kan.
- Door de ontwikkeling van de hubs (P+R) aan de Weeskinderendijk en Energieplein wordt een aantrekkelijk alternatief gerealiseerd voor parkeren bij bezoek aan de binnenstad.
- Optimalisering van de beschikbare parkeercapaciteit, waarbij strakker gestuurd wordt om te parkeren op de juiste plaats.
- Monitoring of alles in balans is en blijft wordt hierbij steeds belangrijker om tijdig bij te kunnen sturen.
- Er kan niet gestuurd worden zonder reguleren en handhaving. Denk onder andere aan het voorkomen van waterbedeffecten.

### *Geografische scope*

Dit thema heeft als scope de gemeente Dordrecht. En zal zich met name focussen op de binnenstad, schil, Stadswerven, Gezondheidspark, Maasterras en invloedsgebieden.

### *Mogelijke maatregelen*

Met een sterker sturend parkeerbeleid en de inzet van Slim Parkeren zorgen we ervoor dat het centrumgebied van Dordrecht goed bereikbaar is en aantrekkelijker gemaakt kan worden (vergroenen etc). We zetten in op minder blik op straat in de binnenstad en de gebiedsontwikkeling

Spuiboulevard en zorgen daarbij voor een betere benutting van de parkeercapaciteit in parkeergarages en het parkeren op afstand:

- 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 of op afstand in een mobiliteitshub. Daarna kijken we naar de 2<sup>e</sup> parkeervergunningen in de schil west. Dit leidt er toe 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 structurele parkeerknelpunten in het weekend op te lossen.
- De prijs voor het parkeren gaan we meer differentiëren met als uitgangspunt dat het parkeren in het centrum en op straat duurder wordt dan in de parkeergarages. We stellen een brede business case parkeren op voor parkeren in parkeergarages, parkeren op straat en voor fiets parkeren.
- Dordrecht gaat investeren in parkeergarages die als mobiliteitshub gaan functioneren. Dat betekent nieuwe parkeergarages bouwen op het Maasterras en in het huis van stad en regio, de uitbreiding van Spuihaven. Dordrecht kijkt hoe de verborgen parkeerplaatsen in de binnenstad en schil ingezet kunnen worden voor dubbelgebruik middels bijvoorbeeld het ParkBee concept.
- Toepassing van een gebieds-specifieke parkeervisie bij stedelijke gebiedsontwikkeling;
- Fietsvoorzieningen in en bij parkeergarages tbv voor- en natransport;
- Intensievere handhaving op parkeerovertredingen, bijvoorbeeld door inzet scanauto;
- Dynamische parkeerbewegwijzering doorontwikkelen;
- Deelauto als vervanger van de tweede auto;

- Ook in woonwijken parkeren op afstand stimuleren door mobiliteitshubs op buurtniveau;
- Verkennen van het probleem en mogelijke oplossingen voor de geparkeerde bestelbussen in woonwijken;
- Inzet op een goed monitoringssysteem voor het parkeren in Dordrecht.

#### *Meekoppelkansen / uitdagingen ander beleid*

Sturend parkeerbeleid heeft sterke raakvlakken met de woningbouwopgave en toevoegen van bedrijvigheid, ofwel de groeiagenda en het toekomstbeeld voor de binnenstad ('Slijpen aan een diamant'). Door parkeren in de openbare ruimte in te perken ontstaat er meer ruimte voor deze ontwikkelingen. Maar ook meer ruimte voor groen, spelen, ontmoeten, klimaatadaptatie, lopen en fietsen. Kortom parkeren is gekoppeld aan diverse beleidsvelden en opgaven.

## 6. Processtappen

Deze uitgangspuntennotitie is een van de eerste stappen in de opmaat naar het mobiliteitsplan 2040. Na vaststelling van deze notitie gaan we aan de slag om op basis van de SUMP methodiek het volledige mobiliteitsplan op te stellen.

### Wat is een SUMP

De EU ontwikkelde de SUMP-methode om duurzaam mobiliteitsbeleid vorm te geven en zet leefbaarheid en duurzaamheid centraal.

Een SUMP wordt omschreven als: 'Een strategisch plan dat is opgezet om aan de mobiliteitsbehoeften te voldoen voor een betere leefkwaliteit van mensen en bedrijven in steden en hun omgeving. Het bouwt voort op bestaande plannen en is gebaseerd op integratie, participatie en evaluatie.'

De belangrijkste verschillen met de traditionele plannen en de 'SUMP'-plannen worden samengevat in de volgende uitspraak: "If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic. If you plan for people and places, you get people and places."

Een mobiliteitsplan op basis van de SUMP methodiek streeft de volgende doelen na:

- ⇒ Waarborgen van een mobiliteitssysteem dat alle burgers toegang verschaft tot diensten en banen.
- ⇒ Verbeteren van verkeersveiligheid en sociale veiligheid.
- ⇒ Verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emissies en energieverbruik.
- ⇒ Verbeteren van de efficiëntie en de effectiviteit van het mobiliteitssysteem.

- ⇒ Bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad.

Kenmerken van de SUMP methodiek zijn:

- Bevat een strategische langetermijnvisie. Deze visie is doorvertaald in doelen en er zijn maatregelen opgesteld om deze doelen te behalen. De planning en financiering van deze maatregelen is verwerkt in een helder implementatieplan.
- Analyse van de huidige en toekomstige situatie.
- Heeft als doel een evenwichtige en geïntegreerde ontwikkeling van alle modaliteiten (multimodaliteit). Hiertoe worden zowel infrastructurele maatregelen als gedragsmaatregelen genomen.
- Er vindt afstemming plaats met de beleidsmakers, maar ook met naburige autoriteiten en andere beleidsvelden (integraliteit).
- Belanghebbenden en burgers zijn betrokken bij het hele ontwikkelproces van het plan (participatie).
- De resultaten worden gemonitord, zodat er tijdig bijsturing plaats kan vinden (monitoring, bijsturing en verantwoording).

In deze uitgangspuntennotitie geven we richting aan voor het volledige mobiliteitsplan. Zo ook voor de invulling van bovenstaande kenmerken. Hierna volgt per kenmerk een voorstel voor de nadere uitwerking.

### Planhorizon

Het doeljaar van het mobiliteitsplan is 2040. Dit is ver weg genoeg voor het realiseren van vooruitstrevende ambities, en dichtbij genoeg om concreet te zijn over de ambities die de gemeente zich wil stellen. Om de ambities tastbaar te maken omvat het mobiliteitsplan duidelijke doelen voor 2030 en 2035. Deze doelen reflecteren de tussenstappen voor de gemeente om de ambities voor 2040 te behalen. Hierbij sluit het mobiliteitsplan aan bij bredere maatschappelijk thema's, bijvoorbeeld Klimaatneutraal 2040.



In het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsplan komt een duidelijke gelaagdheid. Hierin biedt de gemeente duidelijkheid over hoe de gemeente haar beleid steeds verder wil aanscherpen. Deze uiteenzetting in de tijd biedt duidelijkheid voor ondernemers en inwoners, en voorkomt dat politieke verandering de koers van het beleid verandert. De programmering van beleid kent twee periodes: de eerste periode loopt tot en met 2026, de tweede periode loopt van 2027 tot 2030. Na 2030 zijn de prioriteiten mogelijk anders, waardoor de programmeer-periodes doorlopen tot 2030 (en niet 2040).

### **Financiering**

Voor de uitvoering van het mobiliteitsplan volgens de SUMP methodiek is het mogelijk om cofinanciering aan te vragen. Doordat de gemeente de SUMP-methodiek wil volgen is met name cofinanciering vanuit Europa kansrijk. Vanuit drie fondsen is cofinanciering mogelijk:

- *Horizon Europe*
- *INTERREG*
- *European Investment Bank (EIB) financiering*

De verwachting is dat in 2023 vanuit de drie fondsen financiering beschikbaar komt. In de Horizon Europe uitvraag voor 2023 zitten meerdere onderwerpen waarbij het mobiliteitsplan onder past. Voor de periode 2021-2027 stelt INTERREG NorthSea cofinanciering beschikbaar. De EIB heeft bekend gemaakt dat het in 2023 steden financieel wil ondersteunen.

Wanneer Dordrecht optrekt met andere steden in haar aanvraag wordt de aanvraag voor cofinanciering extra kansrijk. De provincie Zuid-Holland heeft aangeboden om de gemeente Dordrecht hierin te ondersteunen.

### **Multimodaliteit**

Zoals onder thema 2 reeds is geschetst gaan we per onderdeel van het STOMP principe een netwerk bouwen en dit op elkaar afstemmen. Om de afstemming goed te laten verlopen zijn zowel infrastructurele maatregelen als gedragsmaatregelen nodig.

### **Integraliteit**

Het mobiliteitsplan draagt bij aan meerdere strategische doelen uit de omgevingsvisie (bereikbare stad, gezonde stad, aantrekkelijke stad). Het plan ondersteunt zo ook de doelen van andere beleidsterreinen in Dordrecht. Het is daarom van belang integraal aan het plan te werken. De werksessies voor het opstellen van deze uitgangspuntennotitie hebben de basis gelegd voor het integraal werken aan het plan. Het advies is om raakvlakken met andere domeinen te blijven zoeken bij het opstellen van een mobiliteitsplan. Op pagina 12 van deze notitie is een opsomming van deze raakvlakken opgenomen.

### **Geografische scope**

Mobiliteit is per definitief gebieds-overstijgend. Voor effectief mobiliteitsbeleid is het essentieel dat de gemeente Dordrecht over haar gemeentegrenzen heen kijkt. Afhankelijk van het thema haakt de gemeente de regio aan bij het opstellen van een mobiliteitsplan (mits relevant). Wanneer het thema goed past binnen de regionale agenda (Groeiagenda Drechtsteden en Gebiedsagenda Bereikbaarheid Drechtsteden) zoekt de gemeente de samenwerking binnen de regio. Valt het thema niet binnen de regionale agenda, dan werkt de gemeente het thema zelf verder uit. Dit is per thema en STOMP onderdeel aangegeven in deze uitgangspuntennotitie. Als voorbeeld: bij het thema parkeren focust de gemeente op haar eigen gemeente, terwijl bij het thema sterke netwerken de gemeente samen optrekt met de regio en bovenregionale partners.

De geografische scope voor het mobiliteitsplan 2040 is dus flexibel. Afhankelijk van het thema is de scope gemeentelijk, regionaal of zelfs nationaal.

### **Participatie**

Een belangrijke vereiste van de SUMP-methodiek is dat inwoners participeren bij het opstellen van een mobiliteitsplan. Voor een breed gedragen mobiliteitsplan is het van belang dat burgers zich herkennen in de plannen en zich er mede eigenaar van voelen. Het is belangrijk om inwoners aan de voorkant al mee te nemen, dat levert namelijk extra inzichten op gedurende het proces en betere resultaten als uitkomst van het beleidsplan.

De gemeente Dordrecht heeft ervaring met participatie, en begint niet op nul. Bovendien is het verplicht om de "*participatie en inspraak verordening*" te volgen (o.a. de omgevingswet eist dit ook). Deze verordening is het startpunt voor het verder uitwerken van de participatiestrategie voor het opstellen van een mobiliteitsplan. Gedragsverandering in relatie tot de mobiliteitstransitie is hierbij een belangrijk instrument. Participatie in samenhang met gedragsverandering is een vak apart, iets waar medewerkers mobiliteit niet in gespecialiseerd zijn. Hiervoor wordt dan ook hulp van buiten de afdeling mobiliteit ingezet om te komen tot het opstellen een participatie-strategie.

### **Monitoring, bijsturing en verantwoording**

Als onderdeel van de SUMP-methodiek is het vereist om de voortgang van het mobiliteitsplan goed te monitoren en uiteindelijk te evalueren. Dit is tevens een van aanbevelingen uit het RKC rapport 'Richting geven aan bereikbaarheid'. Maatregelen voor het mobiliteitsplan moeten (mede) op basis van hun doelbereik geselecteerd worden. Hiervoor heeft de gemeente Dordrecht al meerdere monitor instrumenten in huis. Tijdens de

uitvoering van beleid houdt de gemeente goed in de gaten hoe effectief het beleid is, en of het beleid eventueel bijgestuurd moet worden. Na afloop van de programmeerperiodes (tot 2027, 2027-2030) wordt het beleid geëvalueerd, om het beleid voor de komende periode verder te verbeteren.