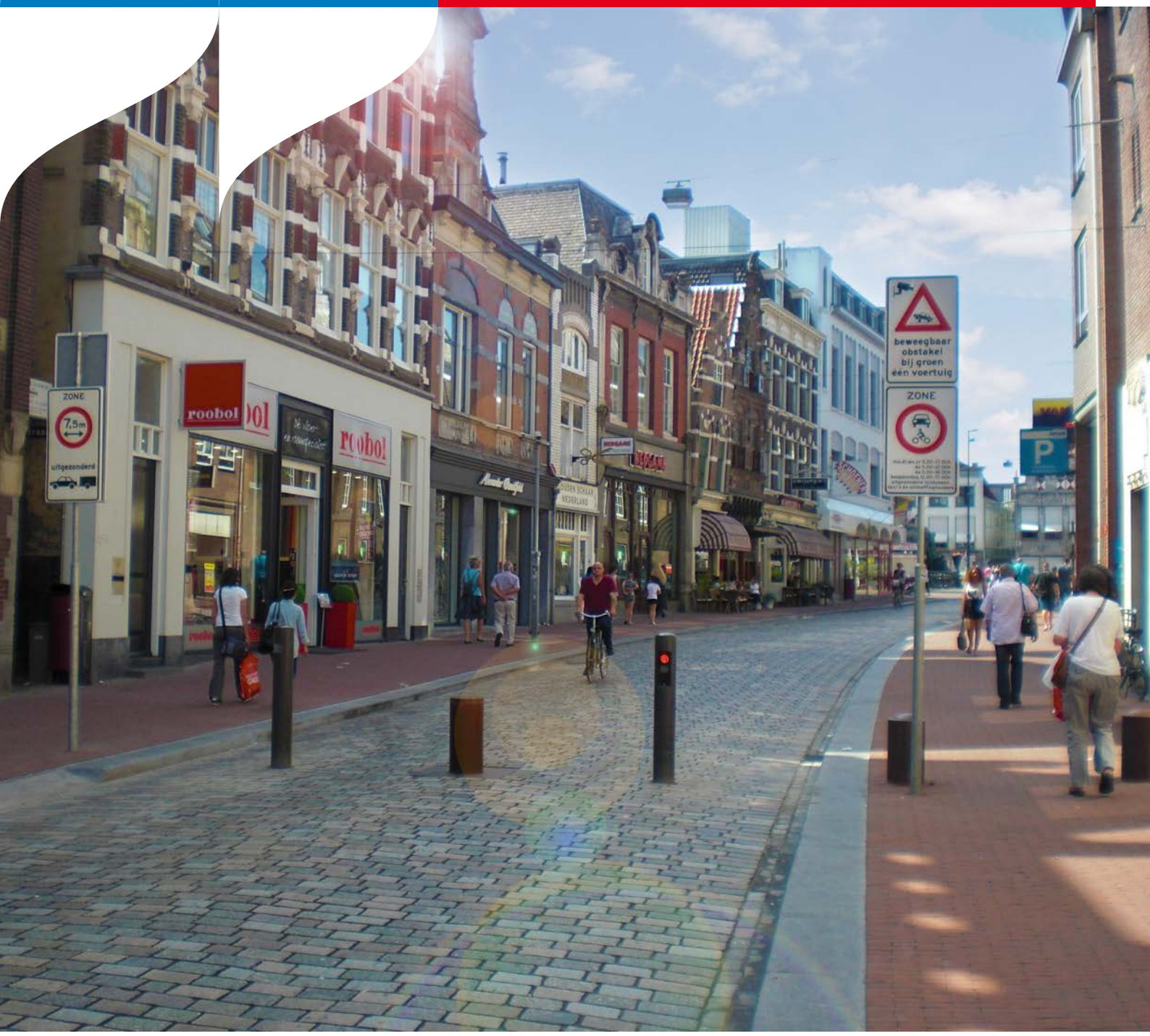
DORDRECHT

Verkeersstructuurplan Centrum 2013 - 2023

Binnenstad en 19e-eeuwse Schil



Verkeersstructuurplan Centrum 2013 - 2023

Binnenstad en 19e-eeuwse Schil

B&W 16 juli 2013

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5
1.1 Aanleiding 5
1.2 Doelstelling 5
1.3 Leeswijzer 6

2. Historie en analyse 8
2.1 Historie 8
2.2 Levendige binnenstad 10
2.3 Ruimtelijk functionele analyse (Atlas) 12
2.4 Leefbaarheid 15
2.5 Het Stadsdebat en Forum 19

3. Aanrijroutes en parkeercirculatie 21
3.1 Aanrijden: Gebruik van de radialen 21
3.2 Locaties parkeren ten behoeve van de binnenstad 24
3.3 Circulatie in de 19e-eeuwse Schil 26
3.4 Circulatie in de binnenstad (pollers) 29
3.5 Runshopplaatsen 32

4 . Fietsstructuur 34
4.1 Fietsnetwerk 34
4.2 Fietsparkeren 37

5. Wandel- en flaneerstructuur 39
5.1 Structuurversterking 39
5.2 Bewegwijzering 42

6. Openbaar vervoer 44
6.1 Spoor 46
6.2 Bus 46
6.3 Waterbus 49

7. Mogelijke projecten 51
7.1 Met partners 51
7.2 Mogelijke projecten 52

1. Inleiding

Dordrecht is een aantrekkelijke en gastvrije stad met een vitale economie. De gemeente zet in op het versterken van haar economische Centrumfunctie voor de Drechtsteden, waarbij de toeristische en culturele voorzieningen maximaal tot hun recht komen. Om de ambities waar te kunnen maken is de bereikbaarheid van het Centrum een belangrijke voorwaarde. In dit Verkeersstructuurplan wordt geschetst op welke wijze hieraan de komende 10 jaar invulling wordt gegeven.

[1]. Plangebied Dordrecht Centrum: (historische) binnenstad en 19e-eeuwse Schil

1.1 Aanleiding

Het functioneren en de bereikbaarheid van het Centrum zijn, zeker in een veranderende economie, onderwerpen van een maatschappelijke discussie. Voor de economische vitaliteit van de stad is bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde. Dit geldt voor zowel de auto, het openbaar vervoer, de fiets als de wandelaar.
De bereikbaarheid van de binnenstad is een zorg van bepaalde doelgroepen zoals ondernemers en vastgoedeigenaren. Tevens blijven bewoners signalen afgeven dat zij zich nog steeds zorgen maken over de leefbaarheid in het Centrum. In het Politiek Akkoord 2010 – 2014 is de dynamiek van het gebied onderkend en wordt aangekoerst op de aanpak van resterende verkeersknelpunten, gezamenlijk met inwoners en bedrijfsleven.

1.2 Doelstelling

De binnenstad en de 19e-eeuwse Schil zijn voor de stad en regio van grote betekenis. Zowel om te wonen, te werken, te winkelen of te recreëren biedt dit gebied een hoge kwaliteit. Voor het Verkeersstructuurplan Centrum geldt als hoofddoelstelling dat de bereikbaarheid en de leesbaarheid (de logica van routes) worden verbeterd. Het verbeteren van de bereikbaarheid en leesbaarheid geldt voor verschillende modaliteiten als de trein, de bus, de Waterbus, de fiets en de voetganger.

Mobiliteit mag, maar niet onbeperkt. Er zijn beperkingen aan de mate waarin en de wijze waarop alle vormen van mobiliteit gefaciliteerd kunnen worden, zeker in een historische stad. Naast de ambities op het gebied van bereikbaarheid worden immers ook ambities gehanteerd ten aanzien van de leefbaarheid. Bij leefbaarheid gaat het om:

- geluid, luchtkwaliteit en trillingshinder;
- ruimtebeslag en barrièrewerking van infrastructuur;
- externe veiligheid en verkeersveiligheid.

Deze doelstelling wordt uitgewerkt in het voorliggende Verkeersstructuurplan. Hierin wordt het kader voor de komende jaren geschetst. De belangrijkste maatregelen worden in samenhang bezien en geagendeerd, maar nog niet volledig en gedetailleerd uitgewerkt. Daardoor kan ook slechts globaal worden aangegeven wat de effecten zijn. In de uitwerking van de hier geagendeerde projecten worden de direct belanghebbenden nauw betrokken.

1.3 Leeswijzer

De verkeersstructuren van het Centrum van Dordrecht zijn soms eeuwenoud. Om het huidige functioneren van het Centrum te begrijpen is kennis van de historie relevant. In hoofdstuk 2 wordt hier op ingegaan.
Een groot deel van de ruimtelijk functionele analyse van het Centrum is terug te vinden in de atlas. De atlas is een dynamisch document; de atlas wordt regelmatig bijgewerkt en is voor allerlei doeleinden geschikt. Deze atlas vormt geen onderdeel van het beleidskader, maar verschaft wel veel inzicht in het functioneren van het Centrum. In bijlage 1 wordt deze atlas weergegeven. Het Verkeersstructuurplan is opgesteld samen met ondernemers en inwoners. In februari 2013 vond een groot stadsdebat plaats waarin vele ideeën en suggesties zijn meegegeven aan het stadsbestuur. Een verslag van dit debat is terug te vinden in bijlage 2. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het functioneren van de autobereikbaarheid van het Centrum.
Het aanrijden naar het Centrum wordt eerst uiteengezet.

Vervolgens komen de parkeercirculatie, de circulatie in de 19e-eeuwse Schil en de circulatie in de binnenstad (inclusief het pollersysteem) aan bod. In dit hoofdstuk wordt ook ingegaan op het recent uitgevoerde “Parkeerbehoefte onderzoek”, Ecorys 2013 (bijlage 3).
In hoofdstuk 4 staat de fiets centraal. Er wordt ingegaan op de belangrijkste fietsstructuren, fietsen in het kernwinkelgebied en stallen van de fiets. In hoofdstuk 5 komt wandelen en flaneren aan bod. Er wordt geschetst waar de grote kansen liggen om de wandelstructuur te versterken. Het hoofdstuk eindigt met de bewegwijzering.

Het openbaar vervoer heeft voor het Centrum grote betekenis. De Waterbus en de buslijndienst, maar ook de bereikbaarheid over het spoor komen aan de orde in hoofdstuk 6. Om van een visie op de bereikbaarheid van de stad ook daadwerkelijk tot een verbeterslag te komen, wordt in hoofdstuk 7 de uitvoeringsagenda uiteen gezet. Een overzicht van deze maatregelen is aansluitend aan hoofdstuk 7 te vinden.

2. Historie en analyse

2.1 Historie

De stad is ontstaan op het eiland van Dordrecht aan het knooppunt van de Oude Maas, Beneden Merwede en de Noord. Alle relaties (personen- en goederenvervoer) van en naar Dordrecht werden onderhouden over het water. De stad was vrijwel volledig gericht op het water van de Oude Maas en de structuren van de stad (havens, kades, bebouwing) zijn parallel gelegen aan de rivier. Met de komst van de trein en later de auto werd het vervoer over water minder belangrijk. Toen de stad ging uitbreiden met haar 19e-eeuwse Schil richting Station, werd dit ook de nieuwe voorzijde van de stad.

Na de Tweede Wereldoorlog groeide het autobezit en werd het eiland van Dordt ontsloten voor het gemotoriseerde verkeer. Bewoners trokken naar nieuwe woongebieden op het eiland en vertrokken uit het Centrum. In de jaren '60 werden op basis van het binnenstadssaneringsplan grote delen van het Centrum gesloopt. Nieuwe brede straten en pleinen moesten ruimte geven aan de auto. Voorbeelden van deze herstructurering zijn nog te vinden bij de Grote Markt, het Statenplein en de Sarisgang. In het zuidelijk deel van de historische binnenstad is een nieuw winkelhart gerealiseerd en er werd voor gekozen om tot ver in dit winkelhart te kunnen parkeren. Rondom de binnenstad zou een nieuwe ringweg worden aangelegd parallel aan de Spuihaven. In het begin van de jaren '70 was de maatschappelijke weerstand ten aanzien van deze grootschalige sloop echter zo groot geworden dat de gedachten rondom het saneringsplan zijn verlaten. Om deze reden zijn de grote verkeersdoorbraken beperkt tot het westelijk deel van de 19e-eeuwse Schil. Een deel van de beoogde ringweg is vandaag de dag nog herkenbaar als de huidige Spuiboulevard.

In de jaren '70 ontstond langzaam maar zeker het besef dat er ook nadelen kleefden aan het gemotoriseerde verkeer door het Centrum en dat de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van dit gebied onder druk stond. In de jaren '90 werd een levendig debat gevoerd over de positie van de auto in de binnenstad. Was parkeren en rijden door de binnenstad nu wel of juist niet in het belang van bewoners, winkeliers en de toeristische aantrekkelijkheid van de stad? In 1996 werd het "Ondernemersplan Binnenstad" gepresenteerd, op basis waarvan bijvoorbeeld het Statenplein autovrij werd.

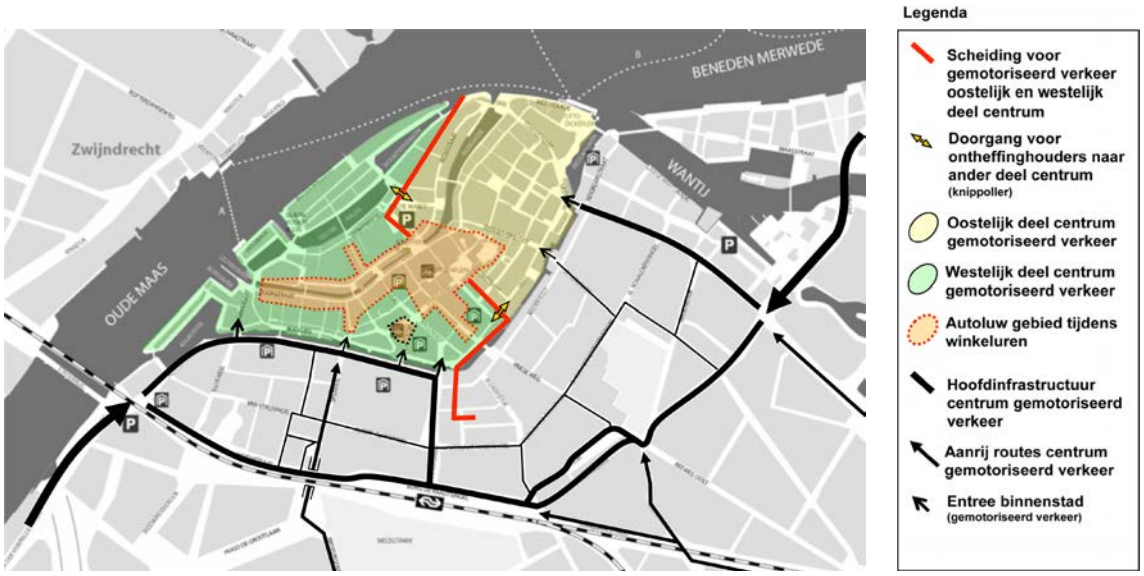
[2] Centrum Dordrecht in 1572

[3] Centrum Dordrecht in 1910

[4] Centrum Dordrecht in 1958

[5] Centrum Dordrecht in 2008

Langzaam maar zeker werd het gemotoriseerde verkeer tot de rand van de binnenstad gefaciliteerd, ten gunste van het verblijfsklimaat in de binnenstad (winkelen – wonen – toeristisch bezoek). In het begin van de 21e eeuw is naast een scheiding in een oostelijk en westelijk deel van de binnenstad voor het gemotoriseerde verkeer, ook een autoluw winkelgebied gecreëerd tijdens de openingstijden van de winkels. Het parkeren werd door middel van parkeergarages gefaciliteerd op de grens tussen binnenstad en 19e-eeuwse Schil. Tot op heden bestaat er een debat over de exacte balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid.



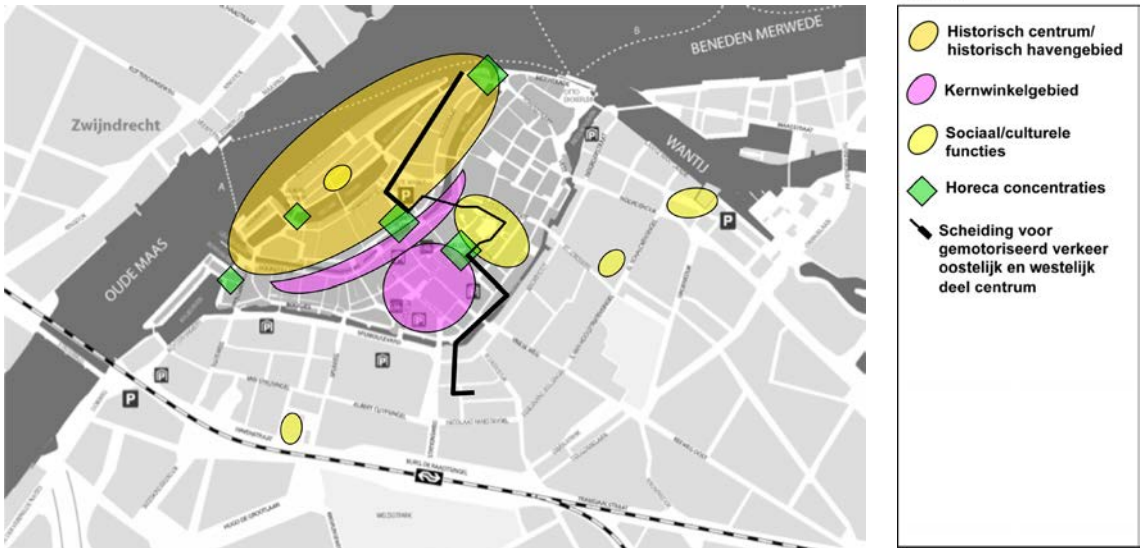
[6] Verkeerssysteem 21e eeuw in het Centrum van Dordrecht voor gemotoriseerd verkeer

Dezelfde discussie over leefbaarheid en bereikbaarheid is in het begin van de 21e eeuw ook gevoerd over de 19e-eeuwse Schil. In dit gebied staat de leefbaarheid onder druk door de lange asfaltwegen, waar het nodige gemotoriseerde verkeer gebruik van maakt. Door de huidige splitsing van de binnenstad in een oostelijk en westelijk deel is het belang van de oost-west structuren voor het gemotoriseerde verkeer in de 19e-eeuwse Schil toegenomen. De fysieke- en de milieuruimte is echter te beperkt voor een goede en veilige afwikkeling van grote stromen gemotoriseerd en langzaam verkeer. Dit vraagt om maatregelen op structuurniveau en niet op wegvakniveau. De verkeersstructuur reikt echter verder dan de 19e-eeuwse Schil zelf en is bovendien onlosmakelijk verbonden met de binnenstad. Vandaar dat in dit Verkeersstructuurplan het gehele Centrum (historische binnenstad en 19e-eeuwse Schil) als één plangebied wordt beschouwd.

2.2 Levendige binnenstad

De Dordtse binnenstad heeft een unieke kwaliteit. De binnenstad levert een belangrijke bijdrage aan de identiteit van de stad en is een belangrijke economische motor. De binnenstad vervult een sleutelrol in de ontwikkeling van Dordrecht en de Drechtsteden. Het college kiest voor een vitale en levendige binnenstad die een centrumfunctie vervult voor een grote regio. Een levendige binnenstad met een ontmoetingsfunctie. Er is specifieke aandacht voor het versterken van het voorzieningenniveau, het voorkomen van leegstand in het kernwinkelgebied, een hoogwaardige herinrichting van de openbare ruime en het aantrekken van hoger onderwijs.

Er wordt de komende tijd fors geïnvesteerd in de binnenstad door zowel particulieren als gemeente. Naast de (ver)bouw van winkels aan het Bagijnhof en omgeving wordt er geïnvesteerd (zowel publiek en privaat) in het culturele vastgoed en de daarbij behorende programmering. Zo zullen in het Hofkwartier een filmhuis (The Movies) en een Historisch Museum (DiEP) gevestigd worden, waardoor er samen met het onlangs heropende Dordrechts Museum een aantrekkelijk cultuur- en historisch cluster ontstaat. In de spoorzone wordt het pand De Holland verbouwd waarin het Nationaal Onderwijsmuseum wordt gevestigd.
Op Stadswerven wordt een cluster van voorzieningen (waaronder het recent geopende Energiehuis) gerealiseerd. De verbinding tussen Stadswerven en andere delen van het Centrum biedt nieuwe kansen. De bereikbaarheid van het gehele Centrum is één van de speerpunten in het programma Levendige Binnenstad.

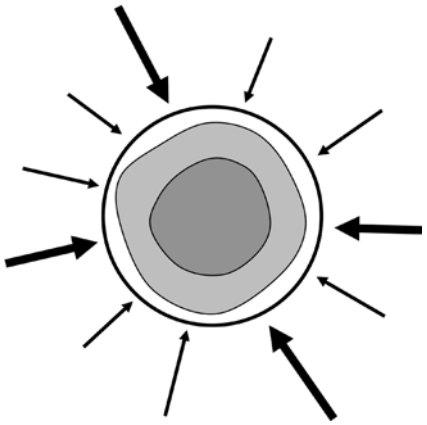


[6] Verkeerssysteem 21e eeuw in het Centrum van Dordrecht voor gemotoriseerd verkeer

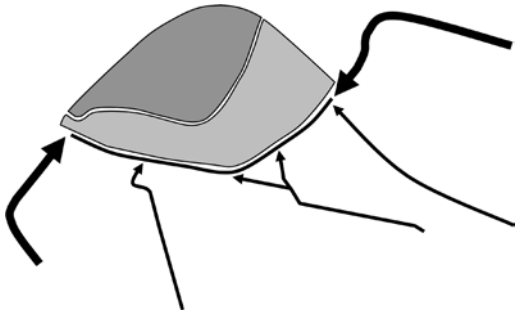
2.3 Ruimtelijk functionele analyse (Atlas)

Als basis voor dit Verkeersstructuurplan zijn verschillende ruimtelijke en functionele analyses op kaart geplaatst en samengevoegd in een atlas. Hierin is het verkeerssysteem geobserveerd en zijn bijvoorbeeld ook de klachten in beeld gebracht. Deze atlas is een dynamisch document; het wordt regelmatig bijgewerkt en is voor allerlei doeleinden geschikt. De atlas vormt geen onderdeel van het beleidskader, maar verschaft wel veel inzicht in het functioneren van het Centrum. De jongste versie van deze atlas is ter informatie bijgevoegd in bijlage 1.

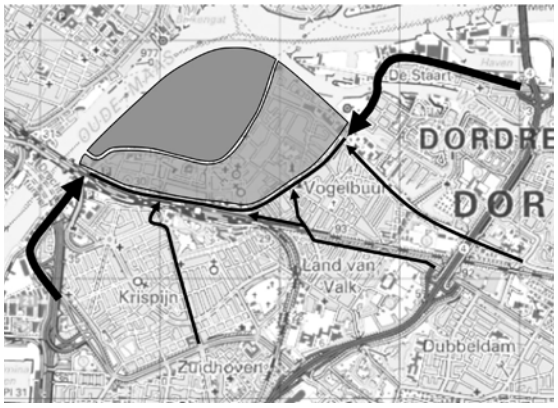
De binnenstad van Dordrecht is een historische waterstad. Door de ligging in de oksel van de rivieren is er sprake van een gebied dat beperkt over land bereikbaar is. Waar vele steden een Centrum kennen met een ringvormige infrastructuur, is het Centrum van Dordrecht door het water beperkt bereikbaar.
Het Centrum beslaat met haar vorm 'een kwart taartpunt' en ligt voor het gemotoriseerde verkeer relatief geïsoleerd. In het Centrum vormen de havens (parallel aan de rivier) barrières en aan de rand van de 19e-eeuwse Schil vormt ook het spoor nog een barrière.



[8] Centrumstructuur gemotoriseerd verkeer 'stad in Nederland'



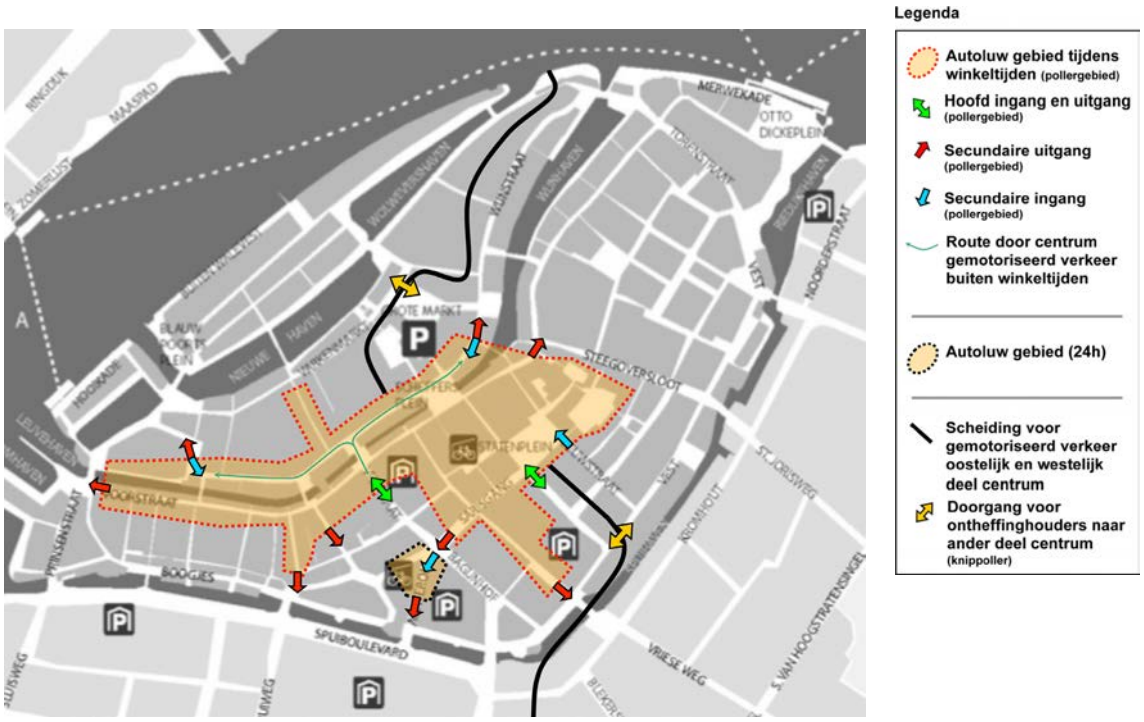
[9] Centrumstructuur gemotoriseerd verkeer in Dordrecht



[9] Centrumstructuur gemotoriseerd verkeer in Dordrecht

[11] Barrières voor gemotoriseerd verkeer in Centrum Dordrecht

Om de leefbaarheid in en de aantrekkelijkheid van de binnenstad te vergroten is begin 21e eeuw gekozen om de binnenstad voor het gemotoriseerd verkeer te scheiden in een westelijk en een oostelijk deel, de binnenstad autoluw te maken tijdens winkeltijden en het gemotoriseerde verkeer te laten parkeren aan de rand van de binnenstad. Door de goede bereikbaarheid over de Spuiboulevard zijn al deze parkeergarages gesitueerd in het westelijk deel van het Centrum. Hier is ook een volwaardige parkeerroute met een Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS).



[12] Autoluw gebied tijdens winkeltijden (pollergebied) en knippollers die zorgen voor de doorgang van ontheffinghouders naar het ander deel van het Centrum

2.4 Leefbaarheid

Naast bereikbaarheid en leesbaarheid is leefbaarheid een van de pijlers van het Verkeersstructuurplan. Bij leefbaarheid gaat het om:

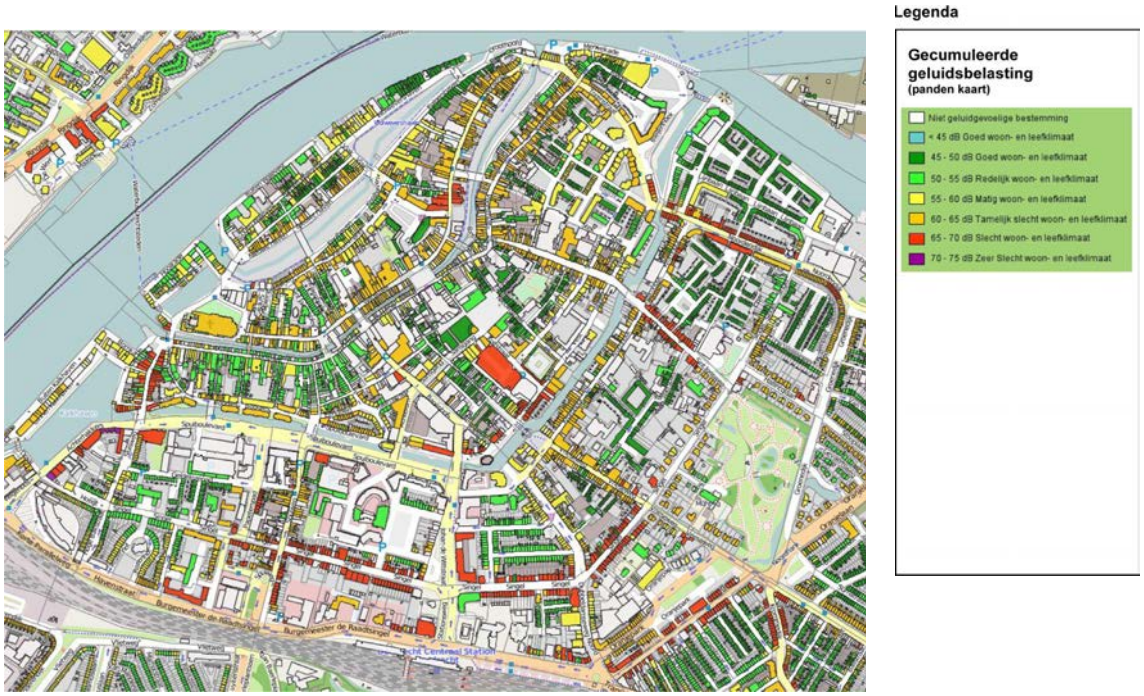
- geluid, luchtkwaliteit en trillingshinder);
- ruimtebeslag en barrièrewerking van infrastructuur);
- externe veiligheid en verkeersveiligheid).

Geluid, luchtkwaliteit en trillingshinder

Geluid

De gemeente heeft oog voor de geluidbelasting die het gevolg is van lokaal wegverkeer en dit is een blijvend aandachtspunt.
De geluidbelastingskaarten 2011 zijn door het college in 2012 vastgesteld en vormen de basis voor een gemeentelijk actieplan geluid. In het vigerende Actieplan Geluid 2010-2013 hanteert de gemeente 65 dB als plandrempel voor de gevelbelasting[1]. Dit betekent dat bij geluidsbelastingen op de gevel boven de 65 dB sprake is van een geluidknelpunt.
Op een aantal wegen in de binnenstad en 19e-eeuwse Schil is de gevelbelasting te hoog en wordt de plandrempel overschreden, onder meer op de Singels, Achterhakkers en Noordendijk. De keuzes in routering van verkeersstromen, de snelheid van de voertuigen en de wegdekverharding zijn bepalend voor de geluidknelpunten.
De gemeente heeft vanaf de jaren '90 met overheidssubsidie inmiddels een behoorlijk aantal woningen in de binnenstad en de 19e-eeuwse Schil gesaneerd, ondermeer woningen in de Prinsenstraat en de Toulonselaan. Het betreft de zogenaamde A-lijst woningen. Deze autonome saneringsoperatie is nagenoeg afgerond.
Daarnaast heeft de gemeente een aantal generieke maatregelen genomen, zoals bijvoorbeeld het stimuleren van 'stedelijke distributie' (Binnenstadservice Dordrecht) waardoor het aantal vrachtwagens voor de bevoorrading van winkels wordt gereduceerd. Ook stimuleert de gemeente de ontwikkeling van elektrisch rijden, onder andere door oplaadpunten te realiseren zoals bijvoorbeeld in de gemeentelijke parkeergarages.
Daar waar beslissingen in dit Verkeersstructuurplan positief of negatief uitpakken voor de geluidbelasting zal dit worden dit aangegeven.

[1] Uit Actieplan Geluid 2010-2013: Vanuit gezondheidsoverwegingen wordt algemeen geacht dat beneden de 65 dB er nog geen gezondheidschade optreedt. Een langdurige blootstelling aan geluid van wegverkeer via lichamelijke stressreacties kan leiden tot een verhoogde kans op hoge bloeddruk en hart en vaatziekten en de klachten verergeren bij mensen die al lijden aan een hart- en vaataandoening. Dit kan optreden vanaf 65-70dB. Verder blijkt uit ervaring dat de maximaal toelaatbare binnenwaarde van 45 dB in de meeste gevallen niet overschreden wordt. Een gemiddelde woning heeft een geluidwering van 20 dB.



[13] Geluidskwaliteit Centrum Dordrecht

Lucht

In 2015 moet aan normen voor luchtkwaliteit (NO_2 en fijn stof) voldaan worden. Met de uitvoering van het Programma Luchtkwaliteit Drechtsteden 2006-2015 worden deze normen gehaald. Voor de verbetering van de luchtkwaliteit in het Centrum van Dordrecht zijn de walstroomvoorzieningen, uitbreiding van het P+R terrein Weeskinderendijk en Binnenstadservice Dordrecht vanuit het regionaal programma ondersteund

[14a] Luchtkwaliteit NO_2 Centrum Dordrecht

[14b] Luchtkwaliteit Fijnstof PM10 Centrum Dordrecht

Trillingsoverlast
Om trillingsoverlast tegen te gaan heeft de gemeente maatregelen genomen zoals de lengtebeperking en een bijbehorende snelheidsbeperking voor grote voertuigen in de historische binnenstad. Ook hebben fysieke aanpassingen plaatsgevonden (binnen civieltechnische projecten) zodat de trillingsoverlast op overlastlocaties verminderd is, zoals bijvoorbeeld op de Vest.

Ruimtebeslag en barrièrewerking van infrastructuur
In de 19e-eeuwse Schil zijn een aantal rechte asfaltwegen die door het gebruik van het (deels doorgaande) gemotoriseerde verkeer een barrière vormen voor het langzame verkeer. Door in de toekomst maatregelen te treffen ten gunste van de verblijfsfunctie, zal deze barrièrewerking verminderen.

Externe veiligheid en verkeersveiligheid
Het vraagstuk rond de externe veiligheid betreft met name de spoorzone aan de rand van de 19e-eeuwse Schil. De externe veiligheid op het spoor wordt bepaald door 'wat' en 'hoe' er wordt vervoerd. De gemeente heeft hier geen directe invloed op. De hoofdwegen langs het spoor zoals de Korte Parallelweg, Havenstraat, Burgemeester de Raadtsingel, Stationsweg, Transvaalstraat en een deel van de Toulonselaan/het Oranjepark, liggen binnen de groepsrisicocontour (zone van 200 meter langs het spoor). Deze wegen kennen een risico dat ze afgesloten worden, als gevolg van een ernstig spoorongeval. De gemeente streeft naar tenminste één alternatieve (calamiteiten)route om het verkeer in de binnenstad en 19e-eeuwse Schil (aangepast) te kunnen verwerken bij ernstige spoorongevallen.

De verkeersveiligheidcijfers van Dordrecht (en ook in het Centrum) zijn gunstig. Dat betekent dat er relatief weinig ongevallen gebeuren en dat er bij deze ongevallen relatief weinig slachtoffers vallen. Elk ongeval is er echter één te veel en het streven blijft naar een verbetering van de verkeersveiligheid. De subjectieve verkeersveiligheid (verkeersveiligheidsgevoel) in het Centrum kan zeker verbeterd worden; met name in de 19e-eeuwse Schil.

2.5 Het Stadsdebat en Forum

Het forum
De gemeente ontvangt regelmatig ideeën en suggesties over het verkeerssysteem in het Centrum. Deze ideeën en opinies vormen een belangrijke basis onder dit nieuwe Verkeers-structuurplan. Omdat niet iedereen actief zijn/haar opinie aan de gemeente meegeeft, is gebruik gemaakt van een digitaal forum.
In 2012 stond dit open en er zijn in totaal 135 reacties binnengekomen. Veel van deze reacties gingen over de voor- en nadelen van de pollers, over de verkeerssituatie op de Wijnstraat en over de leesbaarheid van de stad.

Het stadsdebat
Aan de basis van het nieuwe Verkeersstructuurplan ligt het stadsdebat "Verkeersplan Centrum" dat plaatsvond op 20 februari 2013. Het was een levendig debat onder gastheerschap van de wethouders Jasper Mos (portefeuille verkeer) en Piet Sleeking (portefeuille binnenstad). Het debat werd geleid door de heer Kim Bruggeman. Aan de hand van een vijftal stellingen passeerden diverse problemen, kansen, ideeën, tegenstellingen en slimme verbeteringen de revue. De opkomst was circa 100 bewoners, ondernemers en overige belanghebbenden.

Van te voren was een miniatlas beschikbaar gesteld aan de deelnemers van het debat. Een verslag van het debat is terug te vinden in bijlage 2. Het debat was live te volgen op de site van de gemeente, met 182 unieke volgers. Ook was het debat op Twitter te volgen. Op het hoogtepunt van het debat was het #7 trending topic in het gehele land.

Naast diverse verschillende opvattingen en ideeën, zijn er ook enkele gedeelde opinies waargenomen tijdens het debat, te weten:

- er is draagvlak voor het behoud van een scheiding tussen de oostelijke en westelijke delen in de binnenstad en een autoluw kernwinkelgebied tijdens winkeltijden;
- ook het creëren van grote verblijfsgebieden (30 km/h) in de 19e-eeuwse Schil kan op draagvlak rekenen;
- er blijven zorgen over de leefbaarheid en de verkeerstromen in de (historische) binnenstad en in de 19e-eeuwse Schil;
- het principe dat bezoekers/toeristen hun auto aan de rand van de binnenstad in een parkeergarage dienen te zetten en vervolgens te voet de stad verder verkennen is algemeen aanvaard, maar moet beter duidelijk gemaakt worden;
- de informatievoorziening over de te volgen routes en de logica hiervan is zwak. Hierdoor rijden bezoekers die minder bekend zijn in de stad zich te snel vast voor een poller.

Buiten het stadsdebat om ontvangt de gemeente geregeld diverse suggesties, klachten of verzoeken over het verkeer in het Centrum. Deze signalen zijn eveneens meegenomen in dit Verkeersstructuurplan.

3. Aanrijroutes en parkeercirculatie

In de 19e-eeuwse Schil komen veel kansen en keuzes samen. Voor de bereikbaarheid van dit gebied is het besef van de keten van modaliteiten van essentieel belang. We onderscheiden:

- aanrijden naar de 19e-eeuwse Schil (paragraaf 3.1);
- locaties parkeren ten behoeve van de binnenstad (paragraaf 3.2);
- circulatie in de19e-eeuwse Schil (paragraaf 3.3);
- circulatie in de binnenstad (paragraaf 3.4);
- runshop(parkeer)plaatsen bezoekers (paragraaf 3.5).

3.1 Aanrijden: Gebruik van de radialen

Stand van zaken

De autobereikbaarheid van de 19e-eeuwse Schil wordt gekenmerkt doordat een beperkt aantal radialen die dit gebied met de hoofdwegen (de rijkswegen en de Laan der VN) verbindt, te weten:

- Dokweg;
- Krispijnseweg (Spuiweg);
- Crayensteynstraat (Transvaalstraat en Krommedijk);
- Noordendijk;
- Merwedestraat (Oranjelaan).

Alle radialen hebben een ontsluitende functie voor het Centrum, de 19e-eeuwse Schil en meerdere woonwijken op de stroomwegen Laan der VN en N3.

Deze vijf radialen zijn echter wel verschillend van karakter. Van de vijf invalswegen naar het Centrum zijn er twee met structurele afwikkelingsproblemen: de Krispijnseweg en de Crayensteynstraat - Transvaalstraat. Dit zijn tevens oude assen met veel bebouwing dicht op de weg. De Transvaalstraat wordt daarnaast veel gebruikt door het openbaar vervoer.

De binnenste radialen (Krispijnseweg, Cayensteynstraat, Noordendijk) worden veel gebruikt door fietsers. Het karakter en de functie van de radialen is daarom verschillend. De twee buitenste invalswegen, de Dokweg en de Merwedestraat – Oranjelaan, kunnen het meeste verkeer verwerken: beide routes hebben een profiel dat bestaat uit twee rijstroken per rijbaan. Een uitzondering vormt de Prins Hendrikbrug met in totaal drie smalle rijstroken.

Ambities

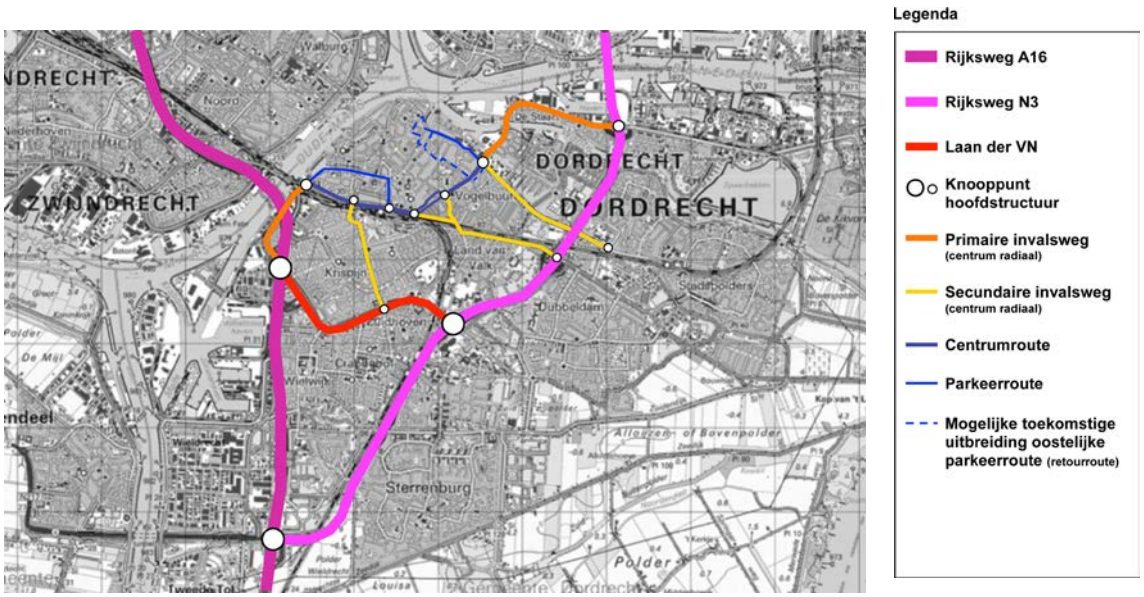
De buitenste twee radialen (Merwedestraat en Dokweg) worden beschouwd als de primaire invalswegen voor het Centrum. Hier kunnen dus geen capaciteitsbeperkende maatregelen worden genomen, de doorstroming van het verkeer staat hier voorop. De keuze voor deze oplossing stelt niet alleen eisen aan de kwaliteit van deze radialen, maar tevens aan de ruimtelijke ontwikkelingen langs of aan deze radialen. Dit betreft vooral de Spoorzone en de Stadswerven:

- Spoorzone: De Dokweg vormt nu al een belangrijke invalsroute vanuit het westen naar het Centrum. Keuze voor de Dokweg als belangrijke stadsradiaal betekent dat deze functie niet alleen gehandhaafd wordt, maar tevens wordt versterkt. Naar verwachting zullen de komende jaren circa 23.000 tot 26.000 motorvoertuigen per etmaal van deze radiaal gebruik (blijven) maken met als gevolg dat de milieubelasting op deze radiaal aanzienlijk is en blijft. Dit stelt verkeerskundige en ruimtelijke en eisen aan nieuwe ontwikkelingen nabij de Dokweg. Gelet hierop wordt aan nieuwe ontwikkelingen de randvoorwaarde meegegeven dat zij de functie van de Dokweg als primaire invalsweg niet mogen belemmeren. Hiervoor worden zowel verkeerskundige als milieukundige criteria gehanteerd

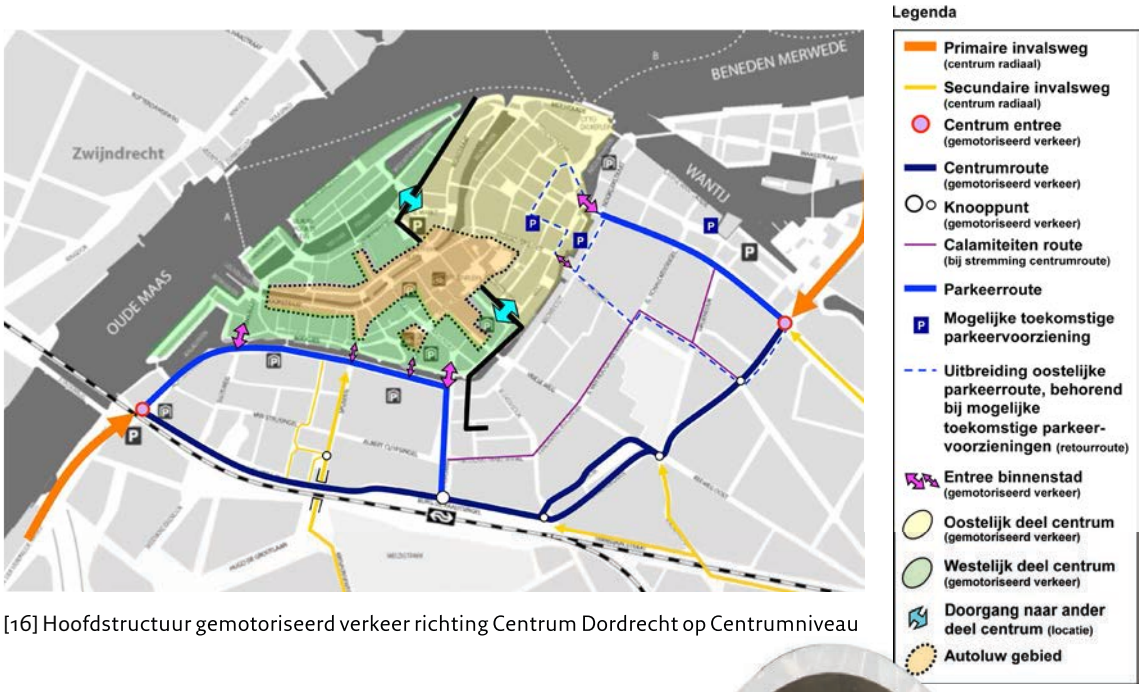
- Stadswerven: De Merwedestraat heeft en behoudt een belangrijke functie als invalsroute naar de binnenstad. Door het project Stadswerven komt er extra verkeer op de Merwedestraat. Verkeersmaatregelen op of aan de Merwedestraat dienen voldoende capaciteit te bieden voor nu en in de toekomst. Naar verwachting zullen de komende jaren circa 12.000 - 19.000 motorvoertuigen per etmaal van deze radiaal gebruik (blijven) maken. Een goede doorstroming van het verkeer is van groot belang voor het handhaven de heersende milieukwaliteit. Gelet hierop wordt dan ook gestreefd naar een verbreding van de Prins Hendrikbrug waardoor het profiel 2x2 rijstroken op deze primaire invalsweg niet onderbroken hoeft te worden. Tevens maakt een bredere Prins Hendrikbrug een kruispunt voor Stadswerven Noord mogelijk wat veilig is en voldoende capaciteit biedt.

  Ook hier dienen nieuwe milieugevoelige bestemmingen op voldoende afstand gerealiseerd te worden.

De binnenste radialen (Krispijnseweg, Crayensteynstraat/Transvaalstraat/Krommedijk en de Noordendijk) blijven functioneren als Centrumradiaal voor het gemotoriseerde verkeer, maar de kwaliteit van de doorstroming ligt lager. Vanwege de belangrijke functie van openbaar vervoer en fiets krijgen deze modaliteiten (indien het de hoofdnetten van deze modaliteiten betreft) op deze radialen prioriteit. Hiermee wordt gestreefd dat een deel van het gemotoriseerde verkeer zich naar de buitenste radialen gaat verplaatsen, met als gevolg dat de milieukwaliteit langs de binnenste radialen zal verbeteren.



[15] Hoofdstructuur gemotoriseerd verkeer richting Centrum Dordrecht op stadsniveau



[16] Hoofdstructuur gemotoriseerd verkeer richting Centrum Dordrecht op Centrumniveau

Aanpak

Van de beide buitenste Centrumradialen (de Dokweg en de Merwedestraat) is de staat van het onderhoud slecht. Beide wegen worden ook opgevoerd voor groot onderhoud. Dit biedt voor beide radialen de kans om deze opnieuw te ontwerpen. Bij de reconstructie staat een goede vlotte doorstroming centraal. De 2x2 rijstroken worden gehandhaafd. Tevens bestaat de mogelijkheid om de Centrumentrees en het begin van de parkeerroutes herkenbaar vorm te geven. De Centrumentrees zijn ook de startpunten van de parkeerroutes.

De Oranjelaan (het verlengde van de Merwedestraat) is eveneens in slechte staat van onderhoud. De Oranjelaan heeft vanaf de Noordendijk richting het station een andere functie dan de Merwedestraat (als primaire invalsweg) en zal dan ook anders vormgegeven worden (zie paragraaf 3.3).

3.2 Locaties parkeren ten behoeve van de binnenstad

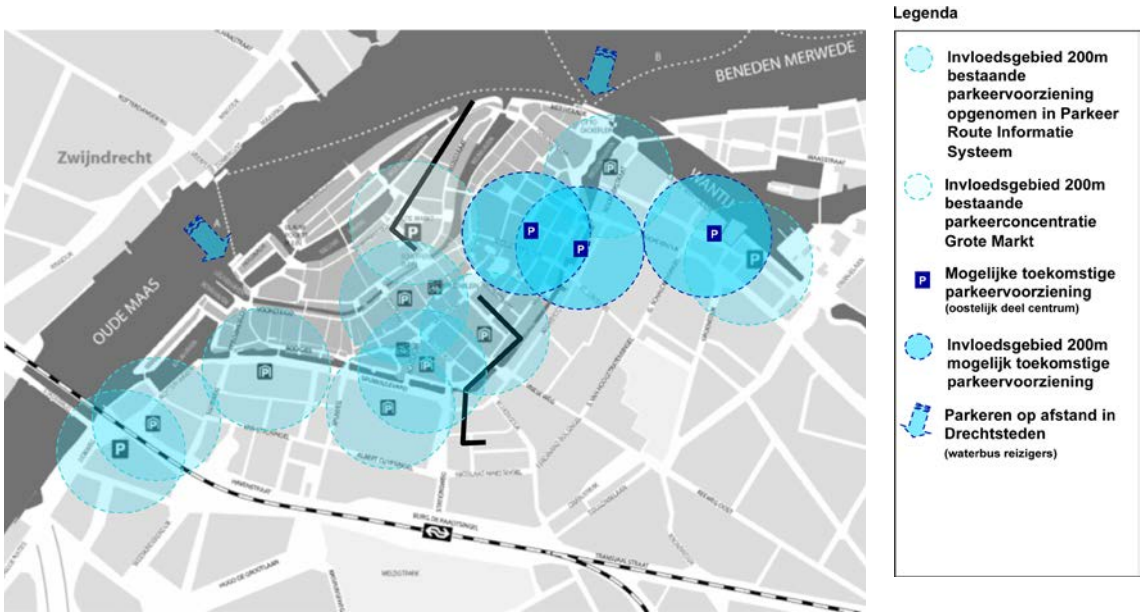
Stand van zaken

In het parkeervraagstuk wordt onderscheid gemaakt naar doelgroepen. Bezoekers aan de stad hebben bijvoorbeeld meer keuzevrijheid dan bewoners. Verwacht wordt dat in de toekomst het huidige parkeerareaal voor bezoekers te krap zal worden ("Parkeerbehoefte onderzoek", Ecorys 2013, bijlage 3) door de toekomstige ontwikkelingen die meer (parkerende) bezoekers trekken. Vanwege de economische recessie daalt weliswaar het totale geprognosticeerde tekort, maar in het oostelijk deel van de binnenstad blijft er sprake van een tekort. Om de bereikbaarheid in de toekomst op voldoende niveau te houden, moet er in dit deel meer parkeercapaciteit gerealiseerd worden. Hierbij moet rekening gehouden worden met de verdeling tussen het westelijk en het oostelijk deel van het Centrum. De parkeervoorzieningen in het oostelijk deel van het Centrum zijn onvoldoende om in de huidige situatie van een volwaardige oostelijke parkeerroute te kunnen spreken. Juist hier zal, mede door de ruimtelijke ontwikkelingen, het verwachte tekort aan parkeerplaatsen zich gaan manifesteren. Tot op heden wordt het verkeer vanuit de oostelijke primaire invalsweg (Merwedestraat) via het Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) richting het station naar de westelijke parkeerroute geleid.
De locaties van de nieuwe parkeerplaatsen bepalen dus voor een deel de route van het extra verkeer (dat ontstaat door de nieuwe ontwikkelingen in het Centrum).

Ambities

Een belangrijk deel van de parkeercapaciteit in het oosten is gesitueerd rondom het Energiehuis. In de toekomst gaat deze locatie waarschijnlijk, door de invoering van betaald parkeren, voor een (groot) deel haar rol als P+R terrein verliezen. Een deel van de huidige gebruikers van dit gebied zal naar verwachting kiezen voor een parkeerplaats dichter bij de bestemming, een ander deel zal op zoek gaan naar andere gratis parkeerplaatsen.
Tegelijkertijd vinden er in het oosten de komende periode de nodige ontwikkelingen plaats op sociaal/cultureel gebied (Dordrechts Museum, The Movies, Het Hof, Kunstmin). Dit gaat er voor zorgen dat de vraag naar parkeerplaatsen in het Centrum, en dan vooral het oostelijk deel daarvan, zal toenemen.
De mate van toename is overigens ook afhankelijk van het parkeerregime dat rondom het Energiehuis ingevoerd gaat worden.
De geprognosticeerde parkeerbehoefte geeft aanleiding om in te (blijven) zetten op extra capaciteit aan de oostzijde van het Centrum (in de vorm van een geclusterde parkeervoorziening). Met de realisatie van een parkeervoorziening in het oostelijke deel van het Centrum zijn, in combinatie met het aanwezige straatparkeren, alle toeristische voorzieningen binnen een acceptabele loopafstand[2] bereikbaar.

[2] De acceptabele loopafstand is van vele factoren afhankelijk zoals bijvoorbeeld de verblijfsduur in de stad, de aantrekkelijkheid van de looproute of het parkeertarief.



[17] Ambitie uitbreiding parkeervoorzieningen in oostelijk deel van het Centrum

Als er voldoende parkeergelegenheid (nabij de binnenstad) gecreëerd is om van een volwaardige parkeerroute te spreken, zullen bezoekers/toeristen vanaf N3 via de Merwedestraat ook verwezen worden naar de Noordendijk waar de oostelijke parkeerroute start vanaf het kruispunt met de Oranjelaan. De realisatie van nieuwe parkeercapaciteit (en het verwijzen naar de oostelijke parkeerroute) zal leiden tot minder verkeer op de Centrumroute, maar heeft negatieve gevolgen voor de Noordendijk.

Het basisprincipe om het parkeren grotendeels op te vangen aan de rand van de stad, blijft gehandhaafd. Dit scheelt een substantieel deel van het verkeer in het Centrum. De sturing hierop vindt mede plaats door de hoogte van het parkeertarief.

Aanpak

De huidige beleidslijn, namelijk dat ingezet wordt op een nieuwe geclusterde parkeervoorziening in het oostelijk deel van de binnenstad (en niet in het westelijke deel), blijft uitgangspunt. De besluitvorming over de daadwerkelijke realisatie van een parkeervoorziening vindt separaat plaats. Mocht een negatieve besluitvorming plaatsvinden over de huidige ontwikkellocaties voor parkeervoorzieningen in het oostelijk deel van het Centrum, dan zal een onderzoek volgen naar alternatieve locaties in dit stadsdeel.

3.3 Circulatie in de 19e-eeuwse Schil

Stand van zaken

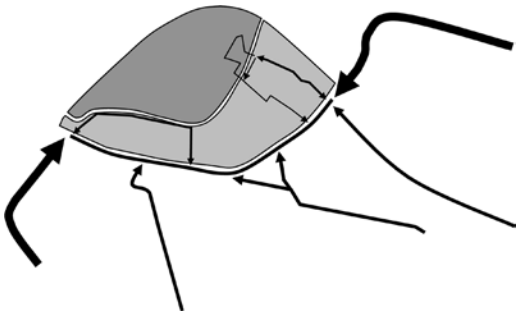
De 19e-eeuwse Schil is een dynamisch gebied met diverse functies. Deze diversiteit lijkt wellicht op onderdelen te knellen, maar is uiteindelijk ook de kracht van het gebied. Op dit moment worden de routekeuzes hoofdzakelijk beïnvloed door de parkeerroute in het westelijke deel van de 19e-eeuwse Schil. Om de verkeersdruk op delen van de hoofdwegen door de 19e-eeuwse Schil (onder andere de Singel) te beperken zijn er in de loop van de jaren verschillende afslagverboden of éénrichtingsverkeer ingesteld. Hierdoor is de kortste route vaak onmogelijk en is de logica van routes afgenomen. Ook de gereden (of ervaren) snelheid leidt op delen van de rechte asfaltwegen in de 19e-eeuwse Schil tot verkeersveiligheidsproblemen en hinder.
Een deel van de overlast wordt veroorzaakt door doorgaand verkeer.

Ambities

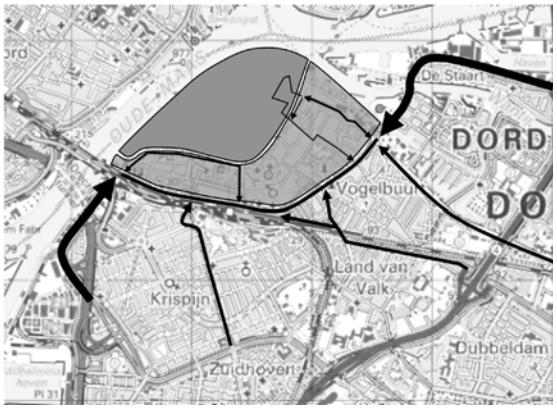
Centrumroute

De bereikbaarheid van parkeerlocaties is van groot belang. Om de parkeerlocaties vanaf de radialen vlot te bereiken is een goede parkeerroutering noodzakelijk. De inzet is dan ook het verknopen van de twee primaire invalswegen met de parkeerlocaties door middel van parkeerroutes. De westelijke parkeerroute functioneert momenteel al.
De oostelijke parkeerroute wordt geïntroduceerd (en opgenomen in het Parkeer Route Informatie Systeem) zodra er parkeervoorzieningen met voldoende parkeercapaciteit zijn gerealiseerd.

Tussen beide parkeerroutes ligt de Centrumroute. De Centrumroute verbindt de parkeerroute in het westen van de 19e-eeuwse Schil met de parkeerroute in het oosten van de 19e-eeuwse Schil. Van west naar oost bestaat deze uit de Korte Parallelweg, Havenstraat, Burgemeester de Raadtsingel, Toulonselaan/ Oranjepark, Sumatraplein en Oranjelaan.
De Centrumroute verdeelt het verkeer wat haar herkomst of bestemming heeft in het Centrumgebied.



[18] Centrumstructuur gemotoriseerd verkeer in Dordrecht met parkeerroutes



[19] Centrumstructuur gemotoriseerd verkeer in Dordrecht met parkeerroutes binnen het wegenstelsel

Er wordt gekozen om het verkeer op de parkeerroutes en de Centrumroute te concentreren. Om de leefbaarheid (geluidhinder en luchtkwaliteit) te borgen worden indien nodig maatregelen getroffen. Om de functie van de Centrumroute als verdeelroute van west naar oost te versterken ligt de focus op de aantrekkelijkheid, een logische oriëntatie (leesbaarheid) en een meer constante doorstroming. Hierbij dienen de kruispunten zorgvuldig te worden ontworpen. Na de reconstructie van het stationsplein enkele jaren geleden en nabijgelegen routes wordt ingezet op het optimaliseren van de kruispunten voor het station en op het optimaliseren van de rotonde Toulonselaan. Op het oostelijk deel van de Centrumroute, te weten het Sumatraplein en de Oranjelaan, zijn maatregelen gewenst om een goede doorstroming te bevorderen, de verkeersveiligheid te vergroten en afslaande bewegingen mogelijk te maken. Dit laatste heeft naar verwachting eveneens positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit.
Goed ontworpen kruispunten op de Oranjelaan (tussen Oranjelaan en Stooplaan) en parallelwegen voor parkeren en fietsers bieden de mogelijkheden om zowel het kruisende verkeer (naar de binnenstad) als het oost-west verkeer tussen de parkeerroutes veilig en vlot te kunnen verwerken.

Logica van kortste route uitgangspunt
Een probleem in de 19e-eeuwse Schil is dat veel routes niet meer logisch zijn. Met name vanuit de Centrumentree bij het Maasplaza is de bereikbaarheid van het oostelijk deel van de 19e-eeuwse Schil ontoereikend. Linksafslaande bewegingen zijn fysiek niet mogelijk (Burgemeester de Raadtsingel – Dubbeldamseweg Noord) of zijn niet toegestaan (Johan de Wittstraat – Nicolaas Maessingel en Oranjelaan – Stooplaan).

In de praktijk echter worden deze verboden genegeerd of verkeer kiest een onwenselijke omrijroute. Er wordt daarom ingezet om de leesbaarheid van het gebied te vergroten en de kortste route voor bestemmend verkeer in de 19e-eeuwse Schil mogelijk te maken. Daarom worden afslagverboden opgeheven en/of worden kruispunten fysiek aangepast.
Het gevolg hiervan is dat er minder gereden kilometers in dit deel van de 19e-eeuwse Schil worden gereden, hetgeen een positief effect heeft op geluid en luchtkwaliteit.

Snelheid in 19e-eeuwse Schil naar 30 km/h
Wanneer het nemen van de kortste routes als uitgangspunt wordt gehanteerd, dan is de gereden snelheid extra van belang. Gelet op de heersende milieukwaliteit (op de Singelroute) zijn niet alle korte routes immers geschikt om het verkeer met een hoge snelheid af te wikkelen. Voor alle wegen in de 19e-eeuwse Schil wordt daarom ingezet op structureel langzamer rijden, met uitzondering van de Centrumroute, de parkeerroutes en de overige hoofdstructuur. Alle straten tezamen vormen grote 30 km/h gebieden, wat ook de (subjectieve) verkeersveiligheid ten goede komt. Deze snelheidsverlaging in combinatie met de beoogde verbetering van de Centrumroute zal leiden tot minder verkeer op de Singelroute met positieve gevolgen voor de milieukwaliteit. Bij de inrichting wordt rekening gehouden met het feit dat sommige routes calamiteitenroutes blijven (uitrukroute hulpdiensten en omleidingsroute), onderdeel uitmaken van een busroute of een parkeerroute (retourroute). De negatieve gevolgen van de parkeerretourroute door de 19e-eeuwse Schil op het gebied van milieu worden naar verwachting gecompenseerd door het instellen van de 30 km/h zone met als gevolg een sterke vermindering van verkeer door de 19e-eeuwse Schil.

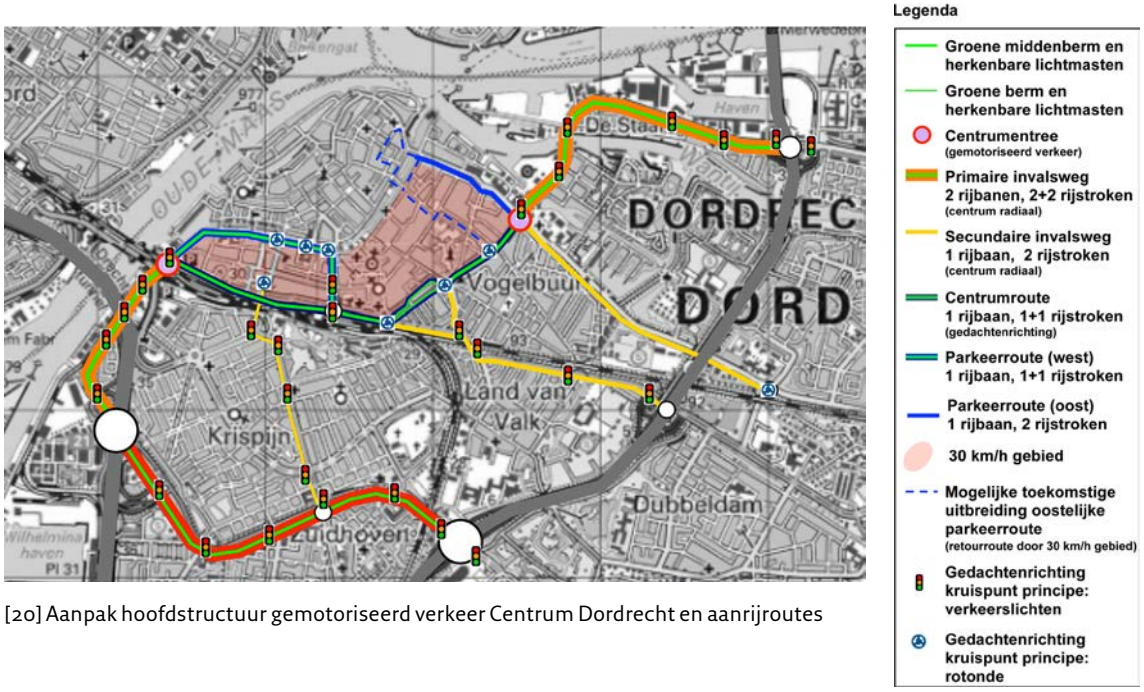
Aanpak

De Centrumroute verbindt de Dokweg met de Merwedestraat. Deze verbindingsroute heeft een belangrijke functie in het verdelen van verkeer tussen het oosten en zuiden binnen de 19e-eeuwse Schil. De doorstroming op deze route is belangrijk in combinatie met een veilige route voor het kruisende langzaam verkeer (van en naar de binnenstad). Delen van de Centrumroute (Oranjelaan tot en met Oranjepark, inclusief Sumatraplein) worden vanuit groot onderhoud gereconstrueerd.
Er wordt ingezet op kleinschalige verbeteringen nabij het station en de rotonde Toulonselaan.

Om de korte routes mogelijk te maken wordt ingezet op het aanpassen van de kruispunten Johan de Wittstraat – Singel en Oranjelaan – Stooplaan. Tevens wordt het (voor het gemotoriseerde verkeer) weer mogelijk om de linksafbeweging Burgemeester de Raadtsingel – Dubbeldamseweg Noord te maken.

Voor een constante doorstroming op de westelijke parkeerring, wordt voor de zeer lange termijn ingezet op twee extra rotondes (bij het Achterom en de Spuiweg).

Bij de herinrichting van de overige wegen naar een 30 km/h zone en het fysiek mogelijk maken van afslaande bewegingen kan een fasering toegepast worden. Het opheffen van afslagverboden is pas mogelijk als de maximumsnelheid in de 19e-eeuwse Schil is teruggebracht naar 30 km/h. Het is mogelijk om eerst de randen van de 30 km/h zone fysiek herkenbaar te maken, de snelheid te remmen, maatregelen te treffen op enkele belangrijke kruispunten en in een kort daarop volgende fase meer noodzakelijke aanvullende verkeersmaatregelen in het gebied zelf uit te voeren. In de uitvoeringsagenda (hoofdstuk 7) volgt een prioritering van maatregelen.



[20] Aanpak hoofdstructuur gemotoriseerd verkeer Centrum Dordrecht en aanrijroutes

3.4 Circulatie in de binnenstad (pollers)

Stand van zaken

Het huidige systeem van de afsluiting van het kernwinkelgebied tijdens winkeluren en de beperking om door de binnenstad te kunnen rijden functioneert over het algemeen goed. Bij evenementen worden de pollers deels open gezet om tot een goede verdeling van het verkeer in het Centrum te komen. Uit het stadsdebat kwam naar voren dat de kwaliteit van een autoluw winkelgebied wordt gewaardeerd.

Wat wel onderwerp van debat is, zijn de afsluitingen bij de Grote Markt en de Vest: de doorgangen voor bewoners en ondernemers tussen het oostelijk en het westelijk deel van de binnenstad. De discussie spitst zich specifiek toe op de vraag of het nog gastvrij overkomt als een toerist voor een poller staat en de parkeerplaats Grote Markt of parkeergarage Drievriendenhof ziet, maar niet met de auto kan bereiken.

Ambities

Dordrecht is en blijft een gastvrije stad.
De inzet is om de levendigheid daar waar mogelijk verder te ondersteunen en te stimuleren. Met de huidige pollers wordt het kernwinkelgebied afgesloten voor het gemotoriseerde verkeer tijdens winkeltijden. Het principe van het autovrije kernwinkelgebied wordt hoog gewaardeerd. Evenals het principe dat gemotoriseerd verkeer in de binnenstad te gast is en dat geparkeerd dient te worden aan de rand van binnenstad en 19e-eeuwse Schil, om te voet verder de binnenstad te verkennen. Wel bestaat er ergernis dat bezoekers zich klem rijden en parkeergelegenheden niet kunnen bereiken omdat ze voor een poller staan.
Dit speelt vooral bij de Grote Markt en de Vest. Dit klem rijden past ook niet in de visie op een gastvrije en levendige binnenstad. Er wordt dan ook ingezet op een fors soepeler regime voor de poller Grote Markt en de poller Vest, zonder het systeem te verlaten. De pollers gaan dan ook niet verdwijnen maar krijgen een doseerfunctie.

Na de herinrichting van de Wijnstraat is een probleem ontstaan. Het profiel van de weg is te smal om het verkeer in beide richtingen goed te kunnen verwerken. Er zijn twee mogelijkheden. Wanneer het parkeren wordt opgeheven is het profiel wel breed genoeg. Dit is echter vanwege de hoge parkeerdruk in de binnenstad ongewenst.

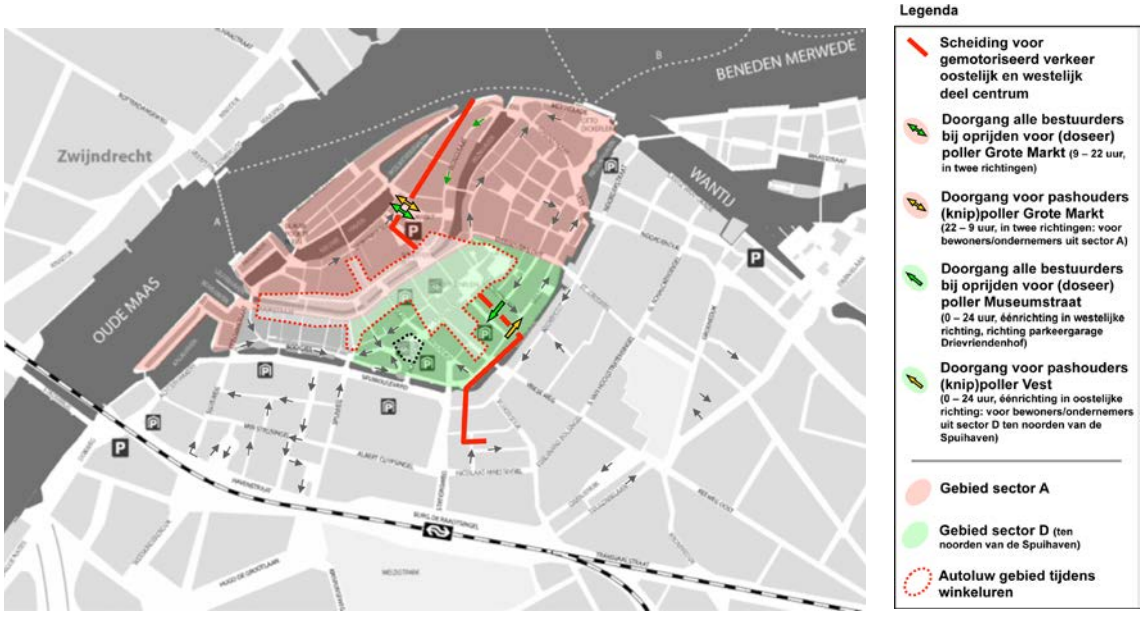
Tijdens wegwerkzaamheden bleek de alternatieve route via de Voorstraat Noord goed te functioneren, onder andere voor buslijn 10. Het heeft dan ook de voorkeur om voor het gemotoriseerde verkeer in dit deel van de binnenstad op de Wijnstraat (tussen de Mattenkade en de Nieuwbrug) éénrichtingverkeer richting het zuiden (de Grote Markt), in te voeren. Dit sluit goed aan bij het éénrichtingverkeer van de Voorstraat Noord (tegengesteld; in noordelijke richting). De route van de Grote Markt via de Wijnstraat en de Nieuwbrug naar de Voorstraat Noord blijft mogelijk.

Omdat de indeling in een oostelijk en westelijk deel van de binnenstad als zodanig wel gehandhaafd blijft, blijven wegen als bijvoorbeeld de Prinsenstraat, de Torenstraat/ Wijnstraat en Steegoversloot/Sint Jorisweg/ Godfried Schalkensingel/Hallincqlaan/ Stooplaan een functie voor het bereiken van parkeerplaatsen in de binnenstad behouden, ondanks de aanwezige verblijfsfunctie en het snelheidsregime in deze straten.
Naar verwachting zal de omvang van het verkeer over deze straten als gevolg van deze beleidslijn niet substantieel veranderen.

Aanpak

Voor een goede bereikbaarheid en levendigheid in de binnenstad wordt ingezet op een drietal pijlers, te weten:

- Slimmere (interactieve) communicatie.
  De gemeente gaat de bereikbaarheid van het Centrum beter en slimmer presenteren.
  Op de website wordt nadrukkelijker en duidelijker aangegeven op welke wijze de parkeergarages bereikbaar zijn en wat de wandel- en fietsroutes in het Centrum zijn.
  Zo wordt bijvoorbeeld op de site van het Dordrecht Museum niet alleen het bezoekadres geplaatst maar ook nadrukkelijk de dichtstbijzijnde parkeergarage.
  Dit voorkomt onnodig verkeer door de binnenstad en de woongebieden van de 19e-eeuwse Schil.
- De poller Grote Markt wordt een “doseerpoller”. De poller staat standaard omhoog en gaat overdag (9.00 uur – 22.00 uur) omlaag als er uit één van beide richtingen een automobilist wil passeren.
  In de nachtelijke uren verandert er niets en kunnen alleen pollerpashouders de poller passeren.
- De poller Museumstraat wordt een “doseerpoller”. De poller staat standaard omhoog en gaat omlaag als er een automobilist in de richting van de Spuiboulevard / parkeergarage Drievriendenhof wil rijden. In de tegenrichting is geen gemotoriseerd verkeer mogelijk.
- De poller Vest blijft voor pollerpashouders te passeren, uitsluitend in de richting van Steegoversloot. In de tegenrichting is geen gemotoriseerd verkeer mogelijk.
- De Wijnstraat wordt (tussen de Mattenkade en de Nieuwbrug) éénrichtingverkeer richting Grote Markt. Het verkeer in de tegenrichting rijdt via de Nieuwbrug en de Voorstraat Noord.



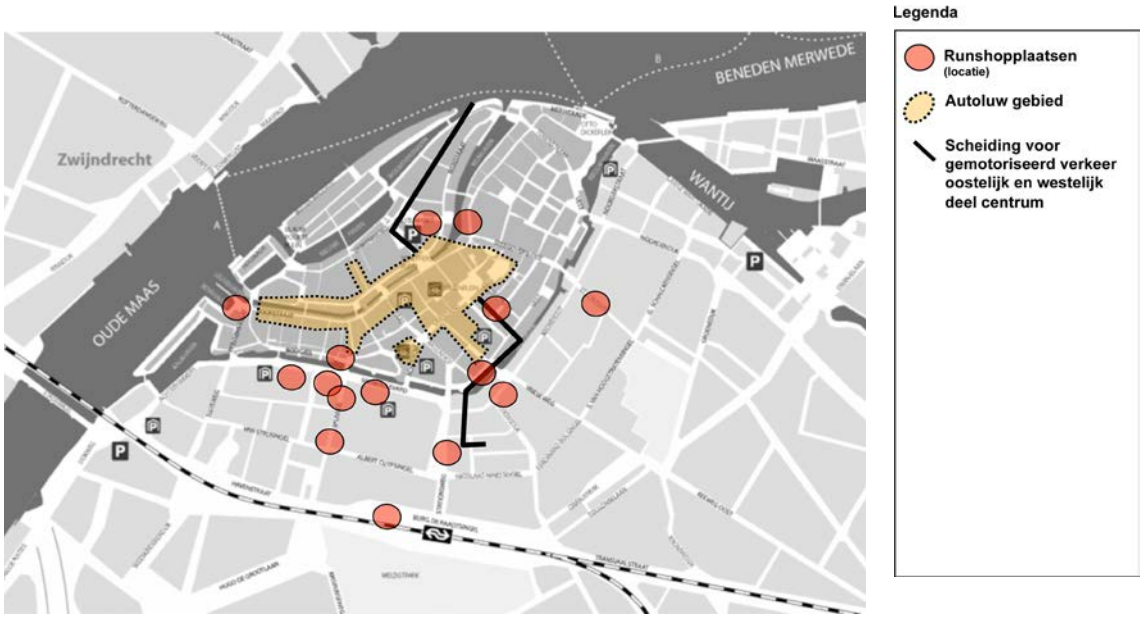
[21] Doseerpollers Grote Markt en Museumstraat, knippoller Vest en eenrichtingsverkeer Wijnstraat

3.5 Runshopplaatsen

Stand van zaken

In 2007 zijn alle parkeerplaatsen (ca. 5.500) geschikt gemaakt voor een mengvorm van betaald parkeren en vergunninghouders, behalve 175 runshopplaatsen die bedoeld zijn voor een kort bezoek aan een winkel. Voor langer parkeren kunnen bezoekers gebruik maken van één van de parkeergarages in het Centrum van Dordrecht. Vergunninghouders mogen overigens geen gebruik maken van deze runshopplaatsen.

Runshopplaatsen liggen op zeer korte afstand van bepaalde winkels en/of (maatschappelijke) voorzieningen. De maximale parkeerduur is nu beperkt en bedraagt afhankelijk van de zone waar wordt geparkeerd circa 30 minuten.
De runshopplaatsen zijn aangegeven met een speciaal bord waarop staat hoelang de gebruiker mag parkeren.



[22] Locaties Runshop parkeerplaatsen Centrum Dordrecht

Ambities

Voorgesteld wordt om het aantal kortparkeerplaatsen te beperken tot alleen de locaties waar deze noodzakelijk zijn (in het kernwinkelgebied). In de gebieden waar de parkeerdruk hoog is en de noodzaak voor kort parkeren kleiner is, wordt kritisch beoordeeld of deze runshopplaatsen kunnen vervallen. Bezoekers aan winkels kunnen gebruik blijven maken van de reguliere parkeerplaatsen op straat, waar zowel bewoners met vergunning als bezoekers tegen betaling mogen staan (de mengvorm).
Op plaatsen waar bij invoering van de mengvorm verdringing plaats zal vinden door vergunninghouders worden de kortparkeerplaatsen voor bezoekers in stand gehouden of juist aangelegd.
In de praktijk blijkt een half uur net te krap om een snel te kunnen winkelen. Er wordt dan ook voorgesteld om de maximale parkeertijd bij runshopplaatsen te verlengen naar 1 uur.

Om onduidelijkheid te voorkomen is en blijft het systeem van runshopplaatsen uniform op de overgebleven locaties in het Centrum en gedurende de gehele tijd dat het betaaldparkeerregiem geldt. Vanaf 22:00 uur tot 9:00 uur (nachtperiode) blijft het toegestaan voor een ieder om op een runshopplaats (gratis) te parkeren, net zoals bij de overige parkeerplaatsen in het gemengd gebied.

Aanpak

Er volgt een uitgewerkt voorstel waarin wordt aangegeven welke runshopplaatsen kunnen vervallen. In dit zelfde voorstel wordt geregeld dat de maximale parkeertijd omhoog gaat van een half uur naar 1 uur. Deze maatregel wordt gedurende het eerste jaar gemonitord.

Naast runshopplaatsen is kort parkeren in de parkeergarages ook actueel. In de garage Achterom wordt een proef gedraaid waarbij wordt afgerekend in een kleinere tijdseenheid. Een definitief besluit wordt separaat voorgelegd.

4. Fietsstructuur

Naast een goede autobereikbaarheid is een goede bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets minstens even belangrijk. Zo blijkt uit een onderzoek van het OCD (2011) dat 45% van de Dordtenaren met de fiets naar de binnenstad gaat tegenover een percentage van 27% dat met de auto komt. Bovendien is de fietser belangrijk voor de lokale economie. De fietser besteedt namelijk meer (en bezoekt de binnenstad vaker) dan de automobilist. Daarnaast is fietsen het duurzame vervoermiddel bij uitstek, is fietsen gezond en draagt een goed fietsklimaat bij aan de leefbaarheid van de stad. De gemeente Dordrecht kiest er dan ook nadrukkelijk voor om een fietsvriendelijke stad te zijn.

4.1 Fietsnetwerk

Stand van zaken

Het huidige fietsnetwerk is niet meer actueel. Hierbij verdienen de kwaliteit en volledigheid van het fietsnetwerk en de verkeersveiligheid extra aandacht. In een motie van de gemeenteraad is aangegeven dat bewoners te weinig stimulansen krijgen om de fiets te gebruiken. Op 16 april 2013 heeft de gemeenteraad de startnotitie vastgesteld voor het opstellen van een vernieuwend en ambitieus fietsbeleid.

Ambitie

Een fietsvriendelijke stad betekent dat de routes naar en door de binnenstad, naar het station, naar Gezondheidspark/Leerpark en naar de Waterbushaltes van hoge kwaliteit moeten zijn. De Waterbus wordt beschouwd als een onderdeel van het fietsnetwerk. In de hoofdfietsstructuur worden in het nieuwe fietsbeleid drie lagen onderscheiden, namelijk:

- ***Snelfietsroutes:*** Met de doorbraak van de elektrische fiets worden snelfietsroutes steeds belangrijker.
- ***Hoofdfietsroutes:*** Deze routes vormen belangrijke aders ter ontsluiting van woon-werkgebieden.
- ***Overige fietsroutes:*** Deze routes verbinden in de wijk gelegen attractiepunten met hoofdfietsroutes en snelfietsroutes.

In veel Nederlandse steden is het mogelijk om in het kernwinkelgebied te fietsen. Uit een onderzoek onder 15 winkelcentra (waar fietsen in kernwinkelgebied is toegestaan), blijkt dat fietsers en voetgangers in de praktijk heel goed samen kunnen gaan, omdat het overgrote deel van de fietsers hun gedrag aan de voetgangers aanpast. Een nieuw regime betekent overigens niet dat in het geheel geen handhaving meer nodig is. Handhaving zal zich richten op onwenselijk excessief fietsgedrag. Voorgesteld wordt dan ook om in Dordrecht het fietsen (bromfietsen uitgezonderd) in het kernwinkelgebied vrij te geven. Uitgezonderd Voorstraat Midden, tussen de Visstraat en Steegoversloot, waar het fietsen verboden blijft tussen 11.00 uur en winkelsluiting. Het kunnen fietsen in het kernwinkelgebied biedt de volgende voordelen:

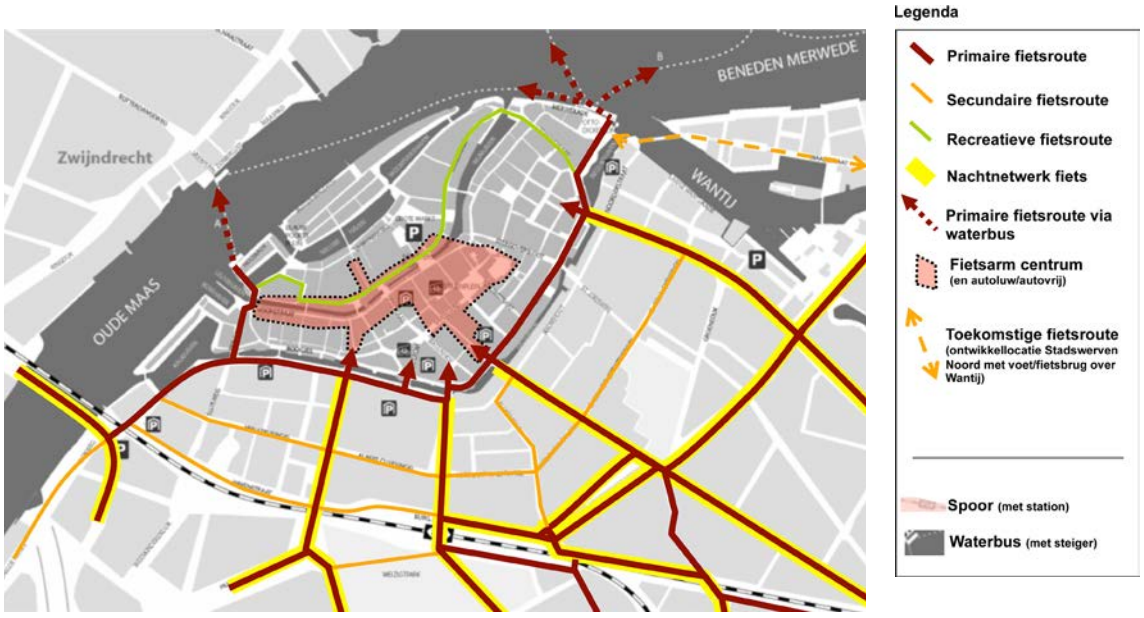
- op rustige momenten wordt de levendigheid van de binnenstad vergroot door fietsers;
- daarnaast kunnen winkels tijdens daluren ook meer toeloop krijgen door de directere bereikbaarheid per fiets;
- het fietsnetwerk wordt versterkt;
- de bereikbaarheid van de bewaakte fietsenstalling op het Statenplein wordt verbeterd.

Dordrecht
Station
Papendrecht
Sliedrecht
Rotterdam
Werkendam
Papendrecht
Sliedrecht
UWV

Behalve het netwerk is ook de kwaliteit van de wegen in het Centrum belangrijk. Een voorbeeld waar de bestaande kwaliteit onvoldoende is voor fietsers is de Lange Geldersekade. Daarnaast vindt de gemeente Dordrecht het belangrijk dat de fietser zich veilig kan verplaatsen. Niet alleen de feitelijke verkeersveiligheid, maar ook de ervaren (subjectieve) verkeersveiligheid moet verbeterd worden. In het Centrum zijn nog locaties waar de verkeersveiligheid verbeterd moet worden. Het kruispunt Vrieseweg - Singel is in het Centrum de kruising met de meeste geregistreerde ongevallen met fietsers.

De aanpak van verkeersveiligheid geldt als uitgangspunt bij weg- en kruispuntreconstructies. In de nieuw op te stellen Fietsnota wordt een specifieke veiligheidsaanpak uitgewerkt.

Met de Waterbus heeft Dordrecht een unieke kwaliteit. De fiets mag gratis worden meegenomen en hier wordt veel gebruik van gemaakt. De Waterbus functioneert hierdoor als een drijvend fietspad. Naast het dagelijks gebruik door forensen en scholieren vormt de Waterbus ook de recreatieve fietsverbinding met de iconen van de regio, te weten de molens bij Kinderdijk en de Hollandse Biesbosch.



[23] Huidige fietsstructuur Centrum Dordrecht

Aanpak

Voor het kernwinkelgebied wordt het fietsverbod opgeheven (met uitzondering van de Voorstraat Midden). Voor de periode van een jaar wordt een proef gestart waarbij er geen belemmeringen meer bestaan voor het fietsen in het kernwinkelgebied. Na een jaar wordt de maatregel gemonitord.

Landelijk is in het Bestuurlijk Koepeloverleg Infrastructuur en Milieu (juni 2011) besloten dat een nieuwe impuls gericht op fietser gewenst is. Lokale overheden is gevraagd om in 2013 de verkeersveiligheidsknelpunten voor fietsers in beeld brengen en eveneens een verbeteraanpak op te stellen. Deze actie wordt opgenomen in het fietsplan “Dordt Fietst Verder”.

Bij infrastructurele maatregelen wordt gedacht aan kleinschalige verbeteringen aan de rotonde bij de Spuiweg en bij de Toulonselaan-, maar bijvoorbeeld ook om de fietsonvriendelijke bestrating op de Lange Geldersekade te verbeteren en aanleg van fietsinfrastructuur op de Aert de Gelderstraat. Tevens worden, aansluitend bij de optimalisatieaanpassingen op deze rotonde, de solitaire fietsoversteken rondom de rotonde Toulonselaan aangepast.

4.2 Fietsparkeren

Stand van zaken

Op dit moment zijn er in het Centrum drie bewaakte stallingen. Twee in de binnenstad (Statenplein, Raamstraat) en één naast het station. In de binnenstad is er verder een beperkt aantal aanbindmogelijkheden.
Uit onderzoek blijkt dat er sprake is van een beperkt tekort aan fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad. Ook staan de beschikbare fietsparkeervoorzieningen deels niet op de gewenste plek. In de binnenstad is het echter niet eenvoudig om op goede plekken fietsparkeervoorzieningen te realiseren. Fietsers parkeren de fiets het liefste bij de bestemming waar zij moeten zijn. Overigens is er hierbij sprake van een grote mate van zelfregulering.

Bij het station zijn er zowel aan de Centrumzijde als aan de zuidzijde gratis fietsparkeervoorzieningen. Aan de Centrumzijde is met het realiseren van een aantal tijdelijke fietsparkeerzones voorzien in de parkeerbehoefte. Aan de zuidzijde worden in 2013, 142 extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Deze maatregel is echter niet voldoende om het verwachte tekort aan fietsparkeerplaatsen op te lossen.

Ambities

Om het fietsgebruik te stimuleren wil de gemeente deze gratis stallingen gratis houden. De gemeente wil de capaciteit aan met name de zuidzijde (aan gratis onbewaakte fietsenstallingen) bij het station Dordrecht verder uitbreiden, om het tekort aan fietsparkeerplaatsen structureel op te lossen en het fietsen naar het station aantrekkelijker te maken.

Aanpak

Op knelpuntlocaties in binnenstad zoeken naar extra fietsparkeervoorzieningen

De gemeente kiest er verder voor om alleen extra fietsparkeervoorzieningen te plaatsen, wanneer er sprake is van hinder voor de omgeving. In de directe nabijheid van het probleemgebied wordt dan gezocht naar een meer geschikte locatie om fietsers te verleiden tot het gewenste parkeergedrag. De gemeente doet dit in overleg met omwonenden en ondernemers. Hierbij wordt opgemerkt dat met het voorstel om het fietsverbod in het kernwinkelgebied op te heffen, ook het parkeergedrag zal veranderen en dat het fietsparkeren minder geconcentreerd plaats zal gaan vinden.

Extra service bij gratis bewaakte fietsenstallingen in binnenstad

Vooralsnog is er nog geen aanleiding om de gratis bewaakte fietsparkeercapaciteit uit te breiden. Wel hebben bezoekers aangegeven behoefte te hebben aan service gericht op kleine reparaties in de bestaande stallingen. De gemeente zal per locatie onderzoeken welke extra service ter plaatse geboden kan worden.

5. Wandel- en flaneerstructuur

De gemeente stelt de logica en structuur van wandelroutes centraal (paragraaf 5.1). Ter ondersteuning van de wandelroutes is een goede bewegwijzering gewenst (paragraaf 5.2).

5.1 Structuurversterking

Stand van zaken

Om een stad echt te leren kennen moet je deze te voet bezoeken. Flanerend door de straten, zonder een vast doel, is er om iedere hoek weer iets nieuws te ontdekken. Door de lage snelheid is er voldoende tijd om de stad in al zijn schoonheid te ontdekken. De kwaliteit van de openbare ruimte, de architectuur van de panden, de mensen en de functies moeten de bezoeker verleiden om meer tijd in de stad door te brengen. Het Centrum van Dordrecht heeft een uitstekende maat om veel bestemmingen te voet te bereiken. Met name in het kernwinkelgebied, de route van het station naar de binnenstad, vanaf de parkeergarages aan de rand, vanaf de belangrijkste (water)bushaltes en in het historisch havengebied staat wandelen centraal. De route van en naar het station is recent opgeknapt, inclusief de herinrichting van het Achterom, de Johan de Wittstraat, het Bagijnhof en de Visstraat.

Ambities

Dordrecht wenst een aantrekkelijke binnenstad die gastvrij overkomt. Aantrekkelijke en logische wandelroutes horen hier bij. Er zijn een aantal concrete verbeterslagen gewenst. Een belangrijke verbeterslag is te maken in de verbinding tussen het historisch havengebied en het kernwinkelgebied en het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte met een heldere routing vanaf de (water)entrees van de stad. Met name de omgeving van het Otto Dickeplein, als ontvangstruimte voor bezoekers vanaf de Waterbus, sluit op dit moment niet aan bij de kwaliteit van Dordrecht als historische stad aan het water.

Wandelroute historische havens - kernwinkelgebied

De looproutes tussen het historische havengebied en het kernwinkelgebied zijn in beperkte mate aanwezig en zijn bovendien moeilijk vindbaar en niet altijd logisch. Dordtenaren kennen de routes, maar voor de bezoekers die minder bekend in de stad zijn en de minder frequente bezoekers van het kernwinkelgebied is het niet altijd duidelijk hoe men op een aantrekkelijke wijze naar het historisch havengebied wandelt.

Visbrug

De Vleeshouwersstraat is één van de bestaande aantrekkelijke verbindingen, maar is niet voor iedereen vindbaar. Door een verbetering van de omgeving van de Visbrug zou een sterkere verbinding gemaakt kunnen worden tussen Vleeshouwersstraat en Visstraat/Voorstraat. De Visbrug is gelegen op één van de hoekpunten (Voorstraat/Visstraat) in het kwadrant van het kernwinkelgebied. Komend vanaf het station, via de Johan de Wittstraat en het Bagijnhof naar de Visstraat is dit één van de eerste plekken waar de bezoeker de schoonheid van de historische stad aan het water kan ervaren. Vanaf de brug heeft men een mooi uitzicht over de Voorstraatshaven naar o.a. het Stadhuis. Het is wenselijk te onderzoeken op welke wijze de Visbrug en omgeving een nieuwe betekenis kan krijgen als verblijfsplek, als verbinding met de Voorstraatshaven en als schakel naar de Vleeshouwersstraat.

Grote Markt

De Grote Markt, als verbindingsroute tussen winkelgebied en havengebied, is ontstaan in de jaren zestig. Het is één van de uitgevoerde projecten uit het saneringsplan.

De historische structuur werd ingewisseld voor brede wegen en nieuwe pleinen om ruim baan te bieden aan de modernisering van de stad. Naast waardevolle bebouwing (Stadswaag en Synagoge) verdwenen ook complete straten zoals de Tolbrugstraat Waterzijde, vanouds dé verbinding tussen Scheffersplein en havengebied. In de plaats kwam een nieuw groot plein met grootschalige nieuwbouw. Deze nieuwe structuur zorgt ervoor dat tot op de dag van vandaag het gevoel van een historische binnenstad in dit gebied totaal weg is. De latere bebouwing van de Waag met een poort aan het Scheffersplein moest zorgen voor een nieuwe route over de Grote Markt als compensatie van de verdwenen Tolbrugstraat, maar heeft niet geresulteerd in een logische en aantrekkelijke route naar de havens. Het is wenselijk om te onderzoeken op welke wijze de Grote Markt en omgeving weer een belangrijke schakel kan gaan vormen in de structuur van de stad.

Otto Dickeplein (Stadswerven - Merwekade - binnenstad)

Tegenwoordig komen de meeste bezoekers met de auto of de fiets naar het Centrum van de stad, maar in de bloeiperiode van de stad kwam het overgrote deel van het bezoek over het water. Buiten de muren van de stad konden de boten worden aangelegd, kon men handel drijven en kon men eventueel via de stadspoorten het Centrum bezoeken. Er was sprake van een duidelijk aankomstpunt, entree en een overgang tussen binnen en buiten de stad. Deze heldere structuur, nog goed herkenbaar aanwezig bij het Groothoofd, is volledig verdwenen rondom het Otto Dickeplein.

De inrichting en karakteristiek van deze plek sluiten niet aan bij de te verwachten kwaliteit van de historische binnenstad van Dordrecht. De leesbaarheid van routes speelt ook bij de Merwekade. Veel frequente Waterbus-gebruikers kennen de route van de Merwekade naar de binnenstad. Maar voor de bezoekers die minder bekend in de stad zijn is het Otto Dickeplein een rommelig plein waar men zich maar moeilijk kan oriënteren.
Met de realisatie van de nieuwe fiets- en voetbrug tussen de kop van Staart (op de Stadswerven Noord) naar de brug over de Riedijkshaven (in de binnenstad) krijgt het Otto Dickeplein juist een nog nadrukkelijkere functie in de stad. De inzet is dan ook om het Otto Dickeplein her in te richten zodat de routes Merwekade / Stadswerven naar de binnenstad helderder en duidelijker worden en het verblijfskarakter tevens (sterk) wordt verbeterd.

Stationspassage
Naast doorstromingsproblematiek vlak voor het station is ook de barrièrewerking van het spoor een actueel onderwerp. De NS zal eind 2013 poortjes plaatsen waarbij alleen door in en uit te checken van de binnenstad naar Krispijn kan worden gewandeld tegen een nultarief.
De sociale veiligheid zal hierdoor toenemen.

Aanpak
Voor het versterken en aantrekkelijk maken van de wandelroutes tussen het kernwinkelgebied en het historisch havengebied wordt een ontwikkelvisie opgesteld. Hierbij staat naast een visie ook de realisatiestrategie centraal. Uitgangspunt is dat naast een gerichte ingreep in het publieke domein, hier ook een investering vanuit de private sector (pandeigenaren, winkeliers, bewoners e.d.) aan gekoppeld wordt.

Voor het Otto Dickeplein wordt een gebiedsvisie opgesteld. Hierbij staat eerst de vraag centraal welke ruimtelijke ingrepen noodzakelijk zijn om het verblijfskarakter en de leesbaarheid van routes te versterken.

5.2 Bewegwijzering

Stand van zaken
De verwijzing voor voetgangers en de toeristische looprondjes kan verbeterd worden. Dit betreft in ieder geval: de ontvangst van de voetgangers vanaf station, de retourverwijzing naar alle parkeergarages en de aanlegsteigers van de Waterbus. Ook zijn de diverse looproutes niet sluitend. Daarnaast is er een grote behoefte aan een uitbreiding van de objectverwijzing. Te denken valt aan een uitbreiding met musea, het Energiehuis, het Hof of bijvoorbeeld Kunstmin met vermelding van af te leggen afstanden en de teruglooproutes. Een veelgehoorde klacht is dat bezoekers die minder bekend zijn in de stad zich matig in de binnenstad kunnen oriënteren. Het bewegwijzeringssysteem voor auto- en fietsverkeer en het parkeerverwijssysteem is in het algemeen redelijk op orde. Desondanks is een veelgehoorde klacht dat automobilisten hun weg niet kunnen vinden en zich vervolgens vastrijden op de pollers.

Ambities

Met een goede bewegwijzering wordt beoogd dat de bezoekers die minder bekend zijn in de stad, snel en eenvoudig de juiste route kunnen vinden. Er moet een goede balans worden aangebracht tussen voldoende borden en het voorkomen van een 'bordenwoud'. Minder gemotoriseerd zoekverkeer pakt gunstig uit voor de luchtkwaliteit en geluidhinder (met name de 19e-eeuwse Schil) en voorkomt wellicht irritatie bij de bezoeker aan de stad. Goed bewegwijzerde wandelroutes verhogen de kans dat een toerist de bijzondere plaatsen in de stad gaat bezoeken/kan vinden en wellicht zijn/haar bezoek verlengt.

Aanpak

Er is bewegwijzeringsbeleid. Dit is echter summier en moet aangescherpt/ geformaliseerd worden. Zonder bewegwijzeringsbeleid bestaat het gevaar dat er een 'wildgroei' aan borden ontstaat. Er wordt een separate startnotitie (eind 2013) voor een nieuw bewegwijzeringsbeleid opgesteld. Deze startnotitie wordt als leidraad gebruikt voor het aanpassen van het bewegwijzeringssysteem, inclusief de objectbewegwijzering voor auto- en fietsverkeer en het parkeerverwijssysteem. Tevens wordt in dit nieuwe beleid een analyse vanuit het concept "Way finding" gemaakt. Vooruitlopend op deze startnotitie wordt eind 2013 een aantal kleinschalige verbeterpunten in de bewegwijzering in het Centrum doorgevoerd.

6. Openbaar vervoer

De bereikbaarheid over het spoor en met de (Water)bus heeft een belangrijke betekenis voor de economische vitaliteit van het Centrum.
In de regio vindt openbaar vervoer plaats op het spoor, de weg en op het water. Op het spoor zijn de NS en Arriva actief, op de weg rijden bussen van Arriva en op het water vaart de Waterbus (samenwerking Arriva en Doeksen).
De verschillende vervoerswijzen verschillen in schaalniveau, de betrokken partners en de rol van de regio. De rollen zijn als volgt verdeeld:

De vervoersconcessie bepaalt welke vervoerder de opdracht krijgt toegewezen voor de uitvoering van het openbaar vervoer.
De opdrachtgever, zoals het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) of de provincie Zuid-Holland, verbindt eisen en voorwaarden (lijnvoering e.d.) aan de toekenning van de concessie en verleent deze voor een bepaalde periode.

Vervoerswijze	Infrastructuur	Verlenen vervoersconcessie
NS-lijn	ProRail	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Merwede-Lingelijn (Arriva)	ProRail	Provincie Zuid-Holland
Bus (Arriva)		
Gemeente Dordrecht	Provincie Zuid-Holland	
Waterbus	Haltes van de gemeente Dordrecht	Provincie Zuid-Holland

SPURT
ARRIVA

6.1 Spoor

Stand van zaken

Over de spoorlijn die dwars door de steden (en vlak langs centra) van Dordrecht en Zwijndrecht loopt, worden veel gevaarlijke stoffen vervoerd. Het is dé transportroute tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen. Ook het transport tussen Rotterdam - chemie clusters Limburg en Vlissingen-Duitsland loopt via deze route.
Er mogen 14 goederentreinen per uur (= 336 treinen per dag) door de Drechtsteden rijden. Dit geeft wettelijke beperkingen aan het aantal arbeidsplaatsen die gecreëerd en het aantal woningen dat in de spoorzone van de 19e-eeuwse Schil ontwikkeld of gereconstrueerd mag worden.

Het Ministerie van I&M werkt samen met ProRail en de NS aan nadere uitwerking van het "Programma Hoogfrequent Spoorvervoer" (PHS) voor de corridor Den Haag – Breda – Eindhoven. Deze plannen zijn uitgewerkt door de NS in "Nederland Verbinden". In beide plannen wordt nadrukkelijk geopteerd om de huidige intercity Venlo – Den Haag na 2015, niet meer via Dordrecht maar via het HSL-net om de stad heen te laten rijden.
De intercityverbindingen met Rotterdam en Roosendaal staan niet ter discussie. Dit verlies aan intercitykwaliteit richting de Brabantse stedenrij Breda – Tilburg – Eindhoven is voor de gemeente economisch onacceptabel.
Het effect hiervan is direct waarneembaar in het vestigingsklimaat in de stad.

Ambities

De huidige onveiligheid (externe veiligheid) op het spoor geeft beperkingen in de ontwikkeling van de spoorzone van de 19e-eeuwse Schil.
De gemeente zet daarom in op een veiliger spoor. Veiligere wissels en sporen en het herrouteren van gevaarlijke goederen over de Betuwe route zijn belangrijke bouwstenen om de veiligheid te verbeteren.

De ambitie is om te gaan voor het behoud van de huidige bedieningskwaliteit. Omdat de intercitykwaliteit op Rotterdam en Roosendaal niet ter discussie staat, is de inzet gericht op het behouden van de huidige bedieningskwaliteit met de Brabantse steden Breda – Tilburg – Eindhoven.

Vanuit de gemeente Den Haag is het initiatief genomen om de rechtstreekse verbinding tussen de Hofstad en Antwerpen - Zaventem – Brussel terug op de rails te krijgen (de "Lage Landenlijn"). Deze gewenste trein zal ook in Dordrecht halteren. Dordrecht steunt dit initiatief.

Aanpak

De gemeente is niet in staat om de vraagstukken externe veiligheid en intercitykwaliteit zelfstandig op te lossen.
In zowel de samenwerking in de Zuidvleugel, de allianties met Brabant en de Zuidwestelijke delta, als in de directe lijn met NS en het Ministerie van I&M ligt de oplossing om de problematiek te agenderen. De gemeente geeft prioriteit aan deze beide bovenregionale lobby dossiers.

6.2 Bus

Stand van zaken

Er is recent veel geïnvesteerd in het bussysteem. Denk hierbij aan het nieuwe centrale busstation of de nieuwe beïnvloeding van verkeerslichten via ingebouwde bustechniek[3]. Voor de reiziger is het Dynamisch Reis Informatie Systeem (DRIS) gerealiseerd, zodat direct te zien is wanneer de bus arriveert.

RRIVA

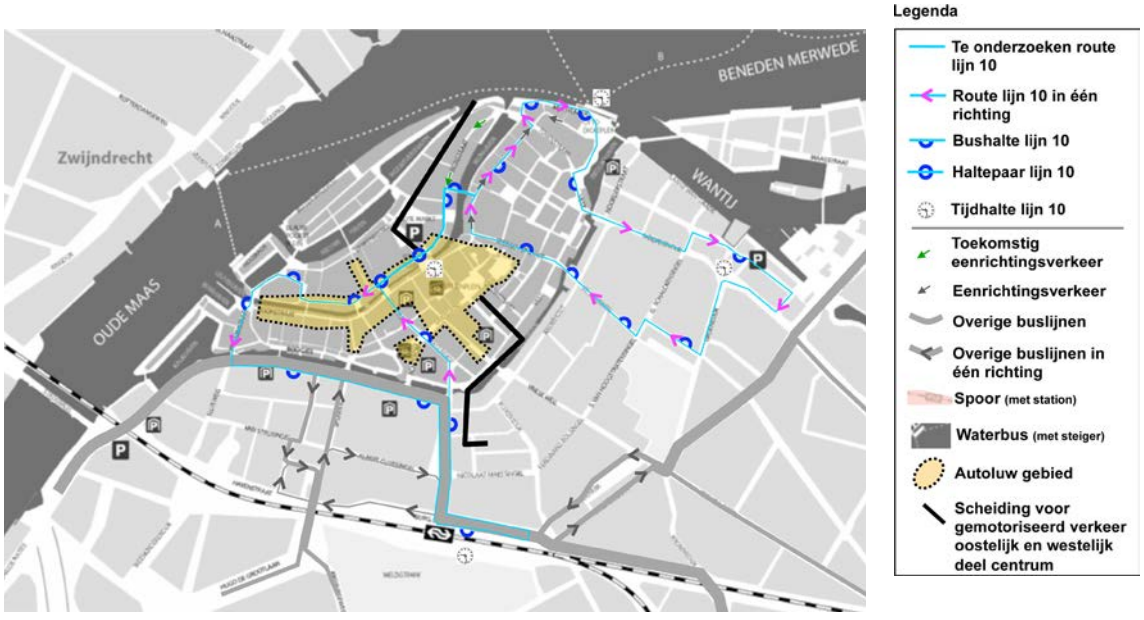
De provincie Zuid-Holland is opdrachtgever voor het openbaar vervoer in de Drechtsteden. Onder de DAV-concessie vallen het busvervoer en de Merwede-Lingelijn voor de regio Drechtsteden/ Alblasserwaard/ Vijfheerenlanden (DAV). Van alle stadslijnen is lijn 10 de enige lijn die verder de binnenstad in rijdt.

Ambities

Vanaf het centraal station is de binnenstad te voet goed te bereiken. Niet iedereen is echter in staat of vindt het fijn om deze afstand[4] te wandelen. Het behoudt van lijn 10 van het station naar de voorzieningen in het Centrum is dan ook wenselijk. Wel wordt onderzocht of een aangepaste route haalbaar is, waarbij de Prinsenstraat (in verband met trillingshinder) wordt ontzien.

Aanpak

In de door Arriva te onderzoeken route rijdt deze lijndienst de binnenstad in via het Bagijnhof en rijdt vervolgens naar de Merwekade en het Energiehuis.
In overleg met Arriva worden afspraken gemaakt over het materieel waarmee in de historische binnenstad wordt gereden, waarbij aangestuurd wordt op lichter en kleiner materieel. Ook worden met Arriva nieuwe afspraken gemaakt over de route door de binnenstad. Deze maatregel heeft ook een positief effect op geluids- en trillingshinder.



[24] Onderzoek naar nieuwe route lijn 10 (via Bagijnhof) door Centrum Dordrecht

[3] Korte afstandsradio (KAR)
[4] De afstand Station – Statenplein is circa 800 meter.

6.3 Waterbus

Stand van zaken

Infrastructuur

De Waterbus is hèt symbool van de regionale samenwerking binnen de Drechtsteden. Het zwaartepunt van het Waterbussysteem ligt in de driehoek Zwijndrecht – Dordrecht – Papendrecht. Tussen deze drie rivieroevers vindt het meeste vervoer over water plaats. Een tweede zwaartepunt van de Waterbus ligt in de verbinding Rotterdam – Dordrecht. Deze lijn verbindt de tussengelegen gemeenten: Papendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Alblasserdam en Ridderkerk. De Waterbus dankt haar succes aan de bediening van meerdere doelgroepen. Zowel woon–werk reizigers als scholieren en het winkelend publiek maken gebruik van de Waterbus. Eind 2012 is de Waterbus met zuinigere vaartuigen gaan varen op de routes Dordrecht – Zwijndrecht en Dordrecht – Papendrecht.

Vervoersconcessie

De Waterbus heeft haar eigen vervoersconcessie. Deze loopt door tot 2022. De concessie is verleend door de provincie Zuid-Holland aan Aquabus BV, een samenwerking tussen Arriva en Rederij Doeksen. De Waterbus heeft in de landelijke ov-klantenbarometer 2012 een 8,3 gekregen. Dit is landelijk de op één na hoogste waardering. De verantwoordelijkheid voor het opstellen van het jaarlijkse vervoerplan ligt bij de vervoerder. De stuurgroep (Provincie Zuid-Holland en Drechtsteden) stelt deze vervolgens vast.

Ambities

Infrastructuur

De gemeente is verantwoordelijk voor de Waterbushaltes. De halte aan de Merwekade is in deze regio de drukste halte van het Waterbussysteem. De kwaliteit van deze halte (of knoop) is van groot belang voor de groeimogelijkheden. Eén van de kansen ligt in het verbeteren van de verblijfsruimte op de Centrumhalte van het gehele Waterbussysteem: de Merwekade.
De gemeente heeft de ambitie om hier een verbeterde bescherming tegen regen en wind te realiseren en een servicepunt voor fietsers en een kiosk voor koffie, thee en kleine snacks. Investeren in deze halte heeft een relatie met de visie op de openbare ruimte van het Otto Dickeplein.
Bij de Ark van Noach realiseert de gemeente een nieuwe afmeervoorziening. Als deze eind 2013 gereed is wordt deze halte opgenomen in de dienstregeling van de Waterbus.

Vervoersconcessie

Dordrecht wil het Waterbussysteem minimaal handhaven en waar mogelijk verbeteren. Kansen liggen er is het realiseren van een hogere frequentie. Het huidige systeem kan tevens worden versterkt door langer door te varen in de avonduren. Hetzelfde geldt voor de vaardiensten bij evenementen. Ook het bestaande toeristische concept om de 3 regionale iconen Molens bij Kinderdijk – binnenstad Dordrecht – Hollandse Biesbosch over water beter met elkaar te verbinden is een kans voor extra toeristisch bezoek. Ook kan winst worden geboekt bij een verdere doorontwikkeling van de marketing van het product Waterbus.

Aanpak

Infrastructuur

De gemeente wil een businesscase opstellen om de realisatie van een verbeterde versie van de waterbushalte Merwekade te realiseren. De belangrijkste onderdelen zijn de bescherming tegen de elementen (wind en regen) en de realisatie van een kiosk (vergelijkbaar met een stationskiosk).

Vervoersconcessie

Net als de vervoersconcessie voor het busvervoer participeert de regio Drechtsteden direct in de concessie Waterbus. Zij vertegenwoordigt de belangen, ideeën en wensen van Dordrecht. Dit is een continu proces.

7. Mogelijke projecten

7.1 Met partners

Voor een levendige, bereikbare, maar ook leesbare (logica van routes) en leefbare stad wordt nauw samengewerkt met een breed scala aan partijen. Er is een onderscheid te maken tussen publieke partijen, semipublieke partijen, private partijen en het maatschappelijke middenveld:

- publieke partijen: Drechtsteden, provincies, het Rijk, politie, waterschappen, Openbaar Ministerie, samenwerkingsverband West-Brabant, stadsregio Rotterdam, (buur-) gemeenten
- semipublieke partijen: NS, ProRail
- private partijen: vervoerders (Arriva), adviesbureaus, projectontwikkelaars
- maatschappelijk middenveld: inwoners, bedrijven en instellingen, werknemers, toeristen, recreanten en (belangen-) organisaties zoals de ANWB, Fietsersbond, Werkgevers Drechtsteden, Kamer van Koophandel, Veilig Verkeer Nederland, Transport en Logistiek Nederland, Duurzaamheidsplatform Dordrecht.

De rol die de stad in dit krachtenveld vervult, kan per programma en dossier wisselen en kan variëren van sturen tot meedenken. De keuze voor de meest geschikte rol wordt doelbewust per project of proces gemaakt. Soms maakt de stad een bestuurlijke keuze, soms wordt de keuze bepaald door wettelijke verplichtingen. De gemeente gaat bij de uitvoering van dit Verkeersstructuurplan bewuster om met haar rol. Bij de realisatie van een beter bereikbaar Centrum wordt het volgende kader gehanteerd.

	Initiatief bij gemeente	Initiatief bij derde
geen expertise / belang bij andere partijen	Dordrecht regelt het (zelf doen of uitbesteden)	Dordrecht draagt steentje bij (helpen)
Wel expertise belang bij andere partijen	Dordrecht en partner staan samen aan de lat (co productie)	Dordrecht laat anderen presteren (faciliteren)

Een andere partij kan een particulier initiatief zijn, maar ook een mede overheid (provincies of regio). Per proces of project wordt de rol van de gemeente scherp gedefinieerd.

7.2 Mogelijke projecten

In het Verkeersstructuurplan wordt de visie uiteengezet op welke wijze het Centrum bereikbaar en leefbaar blijft, ter ondersteuning van een levendig en economisch vitaal Centrum. Er is een aantal maatregelen en uitgangspunten gedefinieerd op welke wijze hieraan concreet invulling wordt gegeven, te weten:

Aanrijroutes versterken

1. De buitenste twee radialen naar het Centrum, te weten de Merwedestraat en de Dokweg, worden beschouwd als de primaire invalswegen voor het Centrum voor het gemotoriseerde verkeer. Beide wegen staan in de planning voor groot onderhoud.
   De binnenste drie radialen (Krispijnseweg, Crayensteynstraat/ Transvaalstraat/ Krommedijk, Noordendijk) blijven functioneren als stadsradiaal voor de auto, maar de kwaliteit van de doorstroming ligt lager. Vanwege de belangrijke functie van openbaar vervoer en fiets krijgen deze modaliteiten op deze radialen prioriteit. Zie paragraaf 3.1.

Parkeervoorziening oostelijk binnenstad blijft noodzakelijk

2. De huidige beleidslijn, dat nieuwe (publieke) parkeercapaciteit in het oostelijk deel van de binnenstad wordt gerealiseerd en niet in het westelijke deel van het Centrum, blijft uitgangspunt. De besluitvorming over de daadwerkelijke realisatie van een nieuwe parkeervoorziening Kromhout en/of Steegoversloot vindt separaat plaats. Mocht een negatieve besluitvorming plaatsvinden over de huidige ontwikkellocaties voor parkeervoorzieningen in het oostelijk deel van het Centrum, dan zal een onderzoek volgen naar alternatieve locaties in dit stadsdeel. Zie paragraaf 3.2.

Centrumroute is "de" verbinding tussen oost en west

3. Tussen de huidige parkeerroute in het westelijke deel van het Centrum en de nieuwe ('volwassen' geworden) parkeerroute in het oostelijk deel ligt de Centrumroute. Van west naar oost bestaat deze uit de Korte Parallelweg, Havenstraat, Burgemeester de Raadtsingel, Toulonselaan/Oranjepark, Sumatraplein en Oranjelaan. De Centrumroute verdeelt het verkeer wat haar herkomst of bestemming heeft in het Centrumgebied. De route Oranjelaan tot en met Oranjepark (inclusief Sumatraplein) staat in de planning voor groot onderhoud. Versterking van de functie als Centrumroute staat centraal. Zie paragraaf 3.3.

Kortste route uitgangspunt

4. Er wordt ingezet om de logica van de routes te vergroten en de kortste route voor bestemmend verkeer in de 19e-eeuwse Schil mogelijk te maken. Daarom worden afslagverboden opgeheven en/of kruispunten fysiek aangepast. Het gevolg hiervan is dat er minder gereden kilometers in dit deel van de 19e-eeuwse Schil worden gereden, hetgeen een positief effect heeft op de geluid- en luchtkwaliteit. Voorwaarde is dat de 19e-eeuwse Schil als 30 km/h zone ingericht wordt om doorgaand verkeer te voorkomen. Zie paragraaf 3.3.

19e-eeuwse Schil naar 30 km/h

5. Wanneer het nemen van de kortste routes als uitgangspunt wordt gehanteerd, dan is de gereden snelheid extra van belang. Gelet op de heersende milieukwaliteit (op de Singelroute) zijn niet alle korte routes immers geschikt om het verkeer met een hoge snelheid af te wikkelen.

Voor alle wegen in de 19e-eeuwse Schil wordt daarom ingezet op structureel langzamer rijden (30 km/h), met uitzondering van de Centrumroute, de parkeerroutes en de overige hoofdstructuur. Alle straten tezamen vormen grote 30 km/h gebieden, wat ook de (subjectieve) verkeersveiligheid ten goede komt. Tevens wordt doorgaand verkeer (zonder herkomst of bestemming in de 19e-eeuwse Schil) voorkomen. Zie paragraaf 3.3.

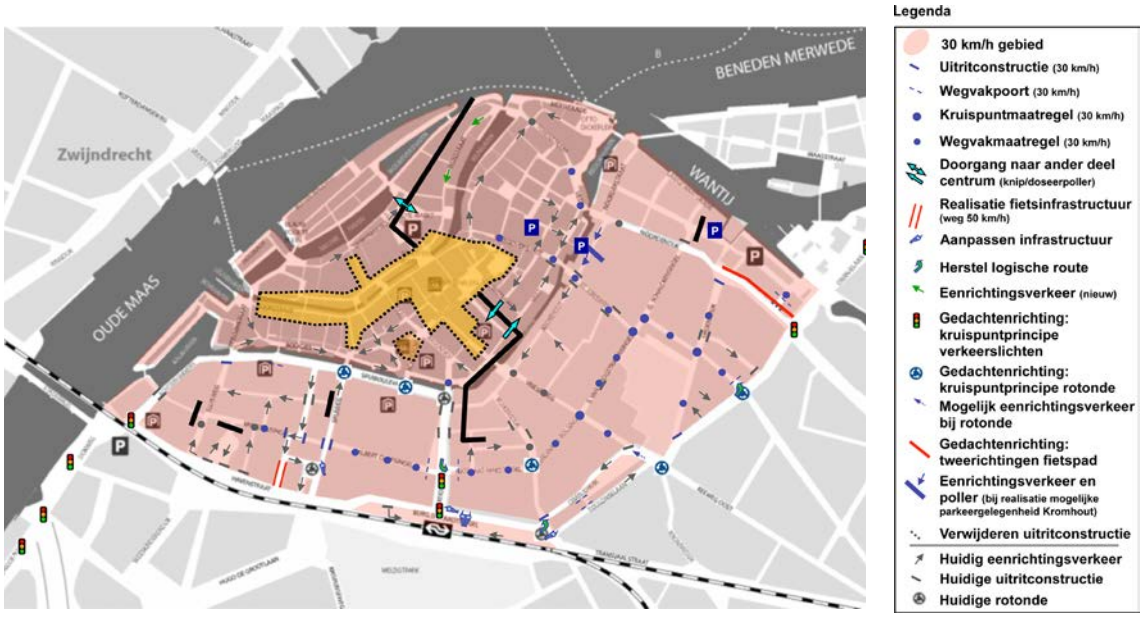
Doseerpollers "Grote Markt" en "Vest"

6. Het pollersysteem blijft, maar het toegangsregime wordt fors versoepeld.
   a. De poller Grote Markt wordt een "doseerpoller". De poller staat standaard omhoog en gaat omlaag als er overdag (9.00 uur – 22.00 uur) uit één van beide richtingen een automobilist wil passeren. In de nachtelijke uren verandert er niets en kunnen alleen pollerpashouders de poller passeren.
   b. De poller Museumstraat wordt een "doseerpoller". De poller staat standaard omhoog en gaat omlaag als er een automobilist in de richting van de Spuiboulevard / parkeergarage Drievriendenhof wil rijden. In de tegenrichting is geen gemotoriseerd verkeer mogelijk.
   c. De poller Vest blijft voor pollerpashouders te passeren, uitsluitend in de richting van Steegoversloot. In de tegenrichting is geen gemotoriseerd verkeer mogelijk.

   Met bebording wordt de regeling helder uitgelegd. De route wordt vanaf de parkeerroute (bijvoorbeeld Spuiboulevard) niet bewegwijzerd. Zie paragraaf 3.4.

Wijnstraat éénrichtingverkeer

7. De Wijnstraat wordt (tussen de Mattenkade en de Nieuwbrug) éénrichtingverkeer richting het zuiden. Het verkeer in de tegenrichting rijdt via de Nieuwbrug en de Voorstraat Noord. Zie paragraaf 3.4.



[25] Infrastructurele maatregelen uitvoeringsagenda Verkeerstructuurplan Centrum

Proactief informeren

8. Slimmere (interactieve) communicatie. De gemeente gaat de bereikbaarheid beter en slimmer presenteren. Op de website wordt nadrukkelijker en duidelijker aangegeven op welke wijze de parkeergarages bereikbaar zijn en wat de wandel- en fietsroutes in het Centrum zijn. Er wordt met partners in overleg getreden hoe informatie over de bereikbaarheid slimmer kan worden gepresenteerd. Zie paragraaf 3.4.

Minder runshopplaatsen en parkeerduur verlenging naar 1 uur

9. Voorgesteld wordt om het aantal kortparkeerplaatsen te beperken tot alleen de locaties waar deze strikt noodzakelijk zijn (in het kernwinkelgebied). In de gebieden waar de parkeerdruk hoog is en de noodzaak voor kort parkeren kleiner is, wordt kritisch beoordeeld of deze kunnen vervallen. Winkelend publiek kan gebruik blijven maken van de reguliere parkeerplaatsen op straat, waar zowel bewoners met vergunning als bezoekers tegen betaling mogen staan (de mengvorm). Op plaatsen waar bij invoering van de mengvorm verdringing plaats vindt door vergunninghouders, worden de kortparkeerplaatsen voor bezoekers juist in stand gehouden of aangelegd. In de praktijk blijkt een half uur net te krap om snel te kunnen winkelen. Er wordt dan ook voorgesteld om de maximale parkeertijd te verlengen naar 1 uur. Zie paragraaf 3.5.

Fietsverbod kernwinkelgebied opheffen en netwerk versterken

10. In veel Nederlandse steden is het mogelijk om in het kernwinkelgebied te fietsen. Uit een onderzoek onder 15 winkelcentra (waar fietsen in het kernwinkelgebied is toegestaan), blijkt dat fietsen en voetgangers in de praktijk heel goed samen kunnen gaan, omdat het overgrote deel van de fietsers hun gedrag aan de voetgangers aanpast. Een nieuw regime betekent overigens niet dat in het geheel geen handhaving meer nodig is. Handhaving zal zich richten op onwenselijk excessief fietsgedrag. Voorgesteld wordt om in overleg met ondernemers ook in Dordrecht het fietsen (bromfietsen uitgezonderd) in het kernwinkelgebied vrij te geven (met uitzondering van de Voorstraat Midden). Ook zet de gemeente in op het wegnemen van fietsknelpunten. Zie paragraaf 4.1.

Fietsenstalling blijft gratis, zuidzijde station verbeteren

11. In de binnenstad zijn twee gratis bewaakte fietsenstallingen aanwezig ten behoeve van het langparkeren. Om het fietsgebruik te stimuleren wil de gemeente deze stallingen gratis houden. De gemeente wil de capaciteit (aan gratis onbewaakte fietsenstallingen) bij het station Dordrecht uitbreiden, om het tekort aan fietsparkeerplaatsen structureel op te lossen en het fietsen naar het station aantrekkelijker te maken. Zie paragraaf 4.2.

Ontwikkelvisie op wandel en flaneerroutes

12. Voor het versterken en aantrekkelijk maken van de wandelroutes tussen het kernwinkelgebied en het historisch havengebied wordt een ontwikkelvisie opgesteld. Hierbij staat naast de visie ook de realisatiestrategie centraal. Uitgangspunt is dat naast een gerichte ingreep in het publieke domein hier ook een investering vanuit de private sector (pandeigenaren, winkeliers, bewoners e.d.) aan gekoppeld is. Ook voor het Otto Dickeplein wordt een ontwikkelvisie opgesteld. Hierbij staat eerst de vraag centraal welke ruimtelijke ingrepen noodzakelijk zijn om het verblijfskarakter en de leesbaarheid van routes (Stadswerven – Waterbus en binnenstad) te versterken. Zie paragraaf 5.1.

Naar volwaardige bewegwijzering

13. Met een goede bewegwijzering wordt beoogd dat de bezoeker die minder bekend is in de stad, snel en eenvoudig de juiste route kan vinden. Er moet een goede balans worden aangebracht tussen voldoende borden en het voorkomen van een bordenwoud. Minder gemotoriseerd zoekverkeer op de wegen pakt gunstig uit voor de luchtkwaliteit en geluidhinder (met name in de 19e-eeuwse Schil) en voorkomt irritatie bij de bezoeker aan de stad. Goed bewegwijzerde wandelroutes verhogen de kans dat een toerist de bijzondere plaatsen in de stad kan vinden. Eind 2013 wordt een startnotitie voor het opstellen van bewegwijzeringsbeleid opgesteld. Onderdeel van dit nieuwe beleid is een analyse vanuit het concept “Way finding”. Vooruitlopend op deze startnotitie wordt nog in 2013 een aantal kleinschalige verbeterpunten in de bewegwijzering in het Centrum doorgevoerd. Zie paragraaf 5.2.

Lobby externe veiligheid en intercity kwaliteit

14. De huidige onveiligheid (externe veiligheid) op het spoor geeft beperkingen in de ontwikkeling van de 19e-eeuwse Schil. De gemeente zet daarom in op een veiliger spoor. Veiligere wissels en sporen en het herrouteren van gevaarlijke goederen over de Betuweroute zijn belangrijke bouwstenen om de veiligheid te verbeteren. Voor het personenvervoer is de ambitie om te gaan voor het behoud van de huidige bedieningskwaliteit. Landelijk wordt gewerkt aan een nieuwe visie op het spoor en hierbij wordt nadrukkelijk gestudeerd op het langs Dordrecht laten rijden van intercity's die nu in Dordrecht halteren. De inzet is gericht op het minimaal behouden van de huidige bedieningskwaliteit. Vanuit de gemeente Den Haag is het initiatief genomen om de rechtstreekse verbinding tussen de Hofstad en Antwerpen - Zaventem – Brussel terug op de rails te krijgen (de "Lage Landenlijn"). Deze gewenste trein zal ook in Dordrecht halteren. Dordrecht steunt dit initiatief. De gemeente is niet in staat om de vraagstukken rond externe veiligheid en intercitykwaliteit zelfstandig op te lossen. In zowel de samenwerking in de Zuidvleugel, de allianties met Brabant en de Zuidwestelijke delta, als in de directe lijn met NS en het Ministerie van I&M ligt de oplossing om de problematiek te agenderen. De gemeente geeft prioriteit aan deze beide bovenregionale lobbydossiers. Zie paragraaf 6.1.

Lijn 10 Arriva via het Bagijnhof

15. In overleg met Arriva worden afspraken gemaakt over het materieel waarmee in de historische binnenstad wordt gereden. Ook worden met Arriva nieuwe afspraken gemaakt over de route door de binnenstad. Deze maatregel heeft ook een positief effect op geluidhinder en met name trillingshinder. Zie paragraaf 6.2.

Businesscase Waterbushalte Merwekade

16. De gemeente is verantwoordelijk voor de Waterbushaltes. De halte aan de Merwekade is in deze regio de drukste halte van het waterbussysteem. De kwaliteit van deze halte (of knoop) is van groot belang voor de groeimogelijkheden. Eén van de kansen ligt in het verbeteren van de verblijfsruimte op de Centrumhalte van het gehele waterbussysteem: de Merwekade. De gemeente heeft de ambitie om hier een verbeterde bescherming tegen regen en wind te realiseren, een servicepunt voor fietsers en een kiosk voor koffie, thee en kleine snacks. Investeren in deze halte heeft een relatie met de visie op de openbare ruimte van het Otto Dickeplein. Dordrecht wil de dienstregeling minimaal handhaven en waar mogelijk verbeteren. Kansen liggen er in het realiseren van een hogere frequentie. Het huidige systeem kan tevens worden versterkt door langer door te varen in de avonduren. Zie paragraaf 6.3.

Gemeente Dordrecht
Spuiboulevard 300
Postbus 8
3300 AA Dordrecht
www.dordrecht.nl

DORDRECHT