

Evaluatie fietsbeleid 'Dordt fietst dóór'

Auteur	Mevrouw J. van der Hout
Sector	Stadsontwikkeling
Onderwerp	Evaluatie fietsbeleid
Status	Definitief
In opdracht van	Portefeuillehouder J. Mos
Redactie	J. van der Hout
Datum	16 december 2013

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
2	Evaluatie beleidsdoelen.....	4
2.1	Het verbeteren van de doorstroming voor de fiets.....	4
2.2	Het handhaven van betrouwbare en acceptabele reistijden op regionaal niveau.....	5
2.3	Het aandeel fiets in de 'modal split' van bezoekers van de binnenstad.....	5
2.4	Het verbeteren van het fietsklimaat in Dordrecht.....	6
3	Evaluatie beleidsthema's.....	7
3.2	Het fietsnetwerk.....	7
3.2	Stallen en aanbinden.....	9
3.3	Fietseducatie.....	12
3.4	Fietsendiefstal.....	13
4	Evaluatie maatregelen uitvoeringsprogramma.....	15
5	Conclusies.....	16

1 Inleiding

Op 2 december 2008 is de Nota 'Dordt fietst dóór' door de gemeenteraad vastgesteld. De Nota 'Dordt fietst dóór' vormt het beleidskader voor de periode 2008 tot en met het jaar 2011. Ook het bijbehorende uitvoeringsprogramma was voor dezelfde periode opgesteld.

In de nota zijn vier beleidsdoelen en vier beleidsthema's beschreven. In de voorliggende rapportage zijn de doelen, beleidsthema's en het bijbehorende uitvoeringsprogramma geëvalueerd. Op basis van de evaluatie zijn aanbevelingen voor de nieuwe beleidsnota geformuleerd.

2 Evaluatie beleidsdoelen

In de Nota 'Dordt fietst dóór' zijn vier beleidsdoelen geformuleerd. Hieronder is per doelstelling aangegeven in hoeverre deze zijn behaald.

2.1 Het verbeteren van de doorstroming voor de fiets

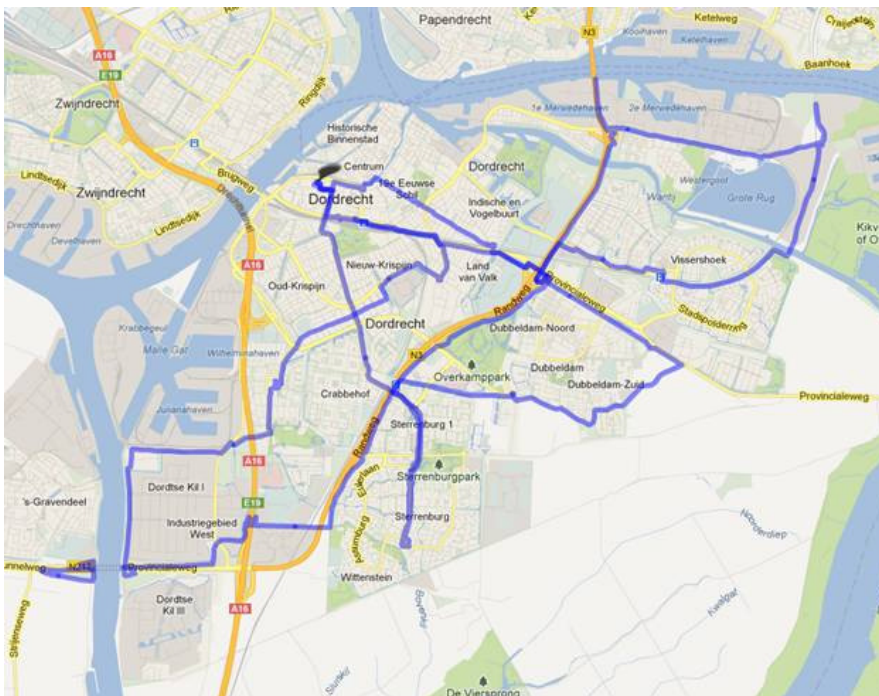
In het fietsbeleid is voor het verbeteren van de doorstroming voor de fiets de volgende doelstelling geformuleerd:

De gemiddelde snelheid van 15 km/uur (in 2002) op diverse bestemmingen (zowel tijdens de spitsperioden als tijdens dalperioden) moet in 2012 zijn toegenomen.

In het jaar 2002 heeft de Fietsersbond voor de gemeente Dordrecht een Fietsbalans uitgevoerd. In dit onderzoek is door de Fietsersbond de gemiddelde snelheid op het fietsnetwerk in beeld gebracht. In het jaar 2002 was de gemiddelde snelheid 15 km/uur.

In 2013 heeft de gemeente zelf opnieuw op meerdere dagen metingen uitgevoerd. Op afbeelding 1 zijn de gefietste verbindingen aangegeven. De totale gefietste afstand is 50 kilometer. De gemiddelde gemeten rijnsnelheid is 15 km/uur.

Op basis van de metingen in 2002 en 2013 kan geconcludeerd worden dat de gemiddelde snelheid op het netwerk niet is toegenomen. De beleidsdoelstelling is dan ook niet gehaald. Om de gemiddelde snelheid op het netwerk te vergroten zijn zeer grote inspanningen noodzakelijk. Dergelijke tijdsreducties op netwerkniveau zijn dan ook niet haalbaar. Wel zijn tijdsreducties op specifieke routes mogelijk.



2.2 Het handhaven van betrouwbare en acceptabele reistijden op regionaal niveau

In het fietsbeleid is de volgende doelstelling geformuleerd:

Op regionaal niveau zijn de belangrijkste Dordtse voorzieningen (binnenstad, Centraal Station, Gezondheidspark en Leerpark) binnen maximaal 45 minuten bereikbaar met de fiets.

Om de doelstelling te evalueren, is aan de hand van een fietsrouteplanner voor een aantal bestemmingen de reistijd getoetst. De routeplanner brengt zowel de routes via de waterbus als via de bruggen in beeld. Hierbij is uitgegaan van een gemiddelde snelheid van 15 km/uur. Op basis van het onderzoek blijkt dat voor verafgelegen bestemmingen in Alblasterdam, Sliedrecht en Zwijndrecht (Heerjansdam) de doelstelling niet wordt gehaald. De maximale reistijd is 56 minuten.

Opgemerkt wordt dat er in het kader van het fietsbeleid ook geen maatregelen zijn uitgevoerd die erop gericht zijn om de bereikbaarheid met de regio te verbeteren. Bovendien zijn ook inspanningen door de regiogemeenten nodig om deze reistijden te verkorten.

2.3 Het aandeel fiets in de 'modal split' van bezoekers van de binnenstad

Het aandeel van de fiets in de 'modal split' van de binnenstad is fors gestegen

In het fietsbeleid is de volgende doelstelling opgenomen ten aanzien van het aandeel fiets in de 'modal split' van bezoekers van de binnenstad:

Het aandeel van de fiets in de 'modal split' van bezoekers van de binnenstad is toegenomen van 25% in 2004 tot 28% in 2012.

In 2013 is door het OCD een onderzoek uitgevoerd naar de fietstevredenheid. In dit onderzoek is ook aan bewoners gevraagd om aan te geven op welke wijze zij zich naar de binnenstad verplaatsen. Uit dit onderzoek blijkt dat maar liefst 69% van alle Dordtenaren zich altijd met de fiets naar de binnenstad verplaatst. In het jaar 2009 was dit aandeel nog 42%. Geconcludeerd kan worden dat de doelstelling ruimschoots is behaald en dat sinds 2004 het aandeel fiets in verplaatsingen naar de binnenstad fors is toegenomen, ten koste van de verplaatsingen met de auto.

De enorme toename van het fietsen naar de binnenstad is niet eenvoudig te verklaren.

Vermoedelijk zijn onder andere de volgende factoren van invloed geweest:

- De autobereikbaarheid van de binnenstad: Om van de oostkant naar de westkant te rijden (en andersom) moeten automobilisten als gevolg van de pollers omrijden. Dit kost tijd. Met de fiets is sneller.
- De parkeertarieven: Om de auto te parkeren, moet parkeergeld betaald worden. De fiets kan gratis (bewaakt) geparkeerd worden.
- Steeds minder jongvolwassenen hebben een auto en gaan met de fiets.
- Een groeiend besef dat fietsen gezond is en goed is voor het milieu.
- De toegenomen verkeersveiligheid als gevolg van infrastructurele maatregelen.
- Extra capaciteit aan fietsparkeerplaatsen in het centrum door de bewaakte fietsenstalling Achterom en het gratis maken van de fietsenstallingen.
- De economische crisis, waardoor wellicht veel mensen de auto minder goed kunnen betalen.

Ondanks het grote fietsgebruik naar de binnenstad zijn bewoners wel minder tevreden over het fietsen naar de binnenstad dan in 2009.

Het fietsgebruik is afgenomen

Het aandeel fiets in de 'modal split' naar de binnenstad is erg hoog. Daarentegen is het aandeel fiets in de gemiddelde 'modal split' van geheel Dordrecht relatief laag. In 2008 is de 'modal split' in Dordrecht voor het laatst bepaald door het CBS. Het aandeel fiets in de 'modal split' was toen 21%.

Op basis van de gegevens van het CBS kan geconcludeerd worden dat het aandeel fiets in de 'modal split' van Dordrecht sinds 2000 is gedaald.

Daarnaast heeft het OCD in verschillende jaren onderzoek uitgevoerd naar het fietsgebruik. Ook het OCD concludeert dat sinds 1998 het dagelijks gebruik van de fiets afgenomen. In 2013 is ten opzichte van 2009 een lichte toename te zien in het dagelijks gebruik van de fiets. Het fietsgebruik is echter nog steeds lager dan in 1998.

2.4 Het verbeteren van het fietsklimaat in Dordrecht

In het fietsbeleid is de volgende doelstelling opgenomen ten aanzien van het verbeteren van het fietsklimaat in Dordrecht:

De rapportcijfers voor diverse aspecten van het fietsklimaat in Dordrecht moet zijn verbeterd.

In 2009 is door het OCD de fietstevredenheid over diverse aspecten van het fietsen in beeld gebracht. In 2013 is de tevredenheid over deze aspecten opnieuw beoordeeld. Uit het onderzoek van het OCD blijkt dat de tevredenheid over de snelheid en het comfort is afgenomen en de tevredenheid over de verkeersveiligheid en de onbezorgdheid (fietsendiefstal en fietsparkeren) is toegenomen ten opzichte van 2009. Desondanks blijven de bewoners het minst tevreden over de aspecten verkeersveiligheid en onbezorgdheid (fietsparkeren en kans op fietsendiefstal).

Gemiddeld wordt het fietsen in Dordrecht beoordeeld met het rapportcijfer van een 6,7. In 2002 (onderzoek Fietsersbond) was het gemiddelde rapportcijfer een 5,2. Ten opzichte van 2002 is de algemene tevredenheid dus toegenomen. Er is echter nog veel winst te behalen. Een stad heeft volgens de richtlijnen van de Fietsersbond pas een 'goed fietsklimaat' vanaf het rapportcijfer 7,25.

Aan bewoners is voorgelegd op welke punten het fietsen verder verbeterd zou moeten worden. De meest genoemde verbeterpunten zijn:

- een betere afstemming van verkeerslichten (39%);
- meer vrijliggende fietspaden (30%);
- meer controle op ongewenst verkeersgedrag door politie (27%);
- beter onderhoud van wegdek (24%);
- een meer verkeersveilige weginrichting (22%);
- meer voorzieningen (bijvoorbeeld picknicktafel, schuilhut etc.) langs recreatieve routes (20%);

Op basis van de onderzoeksgegevens kan geconcludeerd worden dat de doelstelling deels is gehaald. Over enkele aspecten is de tevredenheid toegenomen en over enkele aspecten afgenomen.

3 Evaluatie beleidsthema's

In het beleidsplan 'Dordt fietst dóór' is het beleid op vier thema's beschreven, namelijk:

- het fietsnetwerk,
- stallen en aanbinden,
- fietseducatie, en
- fietsendiefstal.

In dit hoofdstuk zijn de beleidsthema's inhoudelijk geëvalueerd.

3.2 Het fietsnetwerk

Uit de evaluatie van het beleidsthema 'fietsnetwerk' kan het volgende geconcludeerd worden:

- Uit gesprekken met belangengroepen blijkt dat het nachtnetwerk (specifieke routes die verlicht moeten zijn) weinig toegevoegde waarde meer heeft voor de fietser. Binnen de bebouwde kom zijn namelijk vrijwel alle fietsroutes al verlicht (dus veel meer routes dan het nachtnetwerk). In het nieuwe fietsbeleid zal daarom geen specifiek nachtnetwerk meer worden aangewezen, maar wordt per type fietsroute beschreven wanneer deze verlicht wordt (afgestemd op het nieuwe verlichtingsbeleid van de gemeente).
- In de nota 'Dordt fietst dóór' zijn geen specifieke recreatieve fietsroutes door de stad gedefinieerd. Toch is van belang om ook deze routes inzichtelijk te maken, omdat voor recreatieve routes deels andere kwaliteitseisen gelden dan voor het hoofdfietsnetwerk. Bovendien gaan recreatieve fietsroutes niet altijd via dezelfde verbindingen als de hoofdfietsroutes.
- Het fietsnetwerk sluit niet aan bij actuele landelijke ontwikkelingen op het gebied van snelfietsroutes (hoofdfietsnetwerk) en stad-landverbindingen (recreatief fietsnetwerk). In het nieuwe fietsbeleid wordt onderzocht hoe op deze ontwikkelingen kan worden ingesprongen.

In de onderstaande tabel zijn de acties beschreven ten aanzien van het thema 'fietsnetwerk' zoals deze in de fietsnota 'Dordt fietst dóór' zijn benoemd. Voor de nieuwe fietsnota blijven de volgende acties van belang:

- Het verminderen van oponthoud blijft een belangrijk aandachtspunt. Uit onderzoek door het OCD blijkt dat bewoners ontevreden zijn over de lange wachttijden voor verkeerslichten en het vaak moeten afremmen om voorrang te verlenen. Bovendien is het verminderen van oponthoud van belang in het kader van de nieuwe ontwikkelingen op het gebied van snelfietsroutes.
- Ook blijft het investeren in verkeersveilige infrastructuur van belang. Zo geven bewoners aan dat er nog steeds plekken zijn die voor de fietser als verkeersonveilig worden ervaren. Maar ook vinden bewoners controle op ongewenst verkeersgedrag belangrijk (onderzoek OCD). Regionaal in de RPV worden hierover al met politie afspraken gemaakt. Bovendien is het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers een belangrijk speerpunt van het Rijk. Eén van de doelgroepen waar het in Nederland niet goed mee gaat, is de fietser. Lokale overheden zijn dan ook gevraagd om in 2013 de verkeersveiligheidsknelpunten voor fietsers in beeld te brengen en een verbeteraanpak op te stellen.
- Ook bewegwijzeringsbeleid voor fietsers blijft van belang. Deels is de bewegwijzering beperkt en deels is deze afwezig. Ook is er weinig eenheid in de verschillende typen bebording.

Actie	Stand van zaken uitvoering	Opmerkingen
<p>Voor enkele routes wordt een studie verricht naar de wijze waarop oponthoud van de fiets maximaal gereduceerd kan worden.</p>	<p>Er is nog geen aandacht geweest voor het verminderen van oponthoud. Het accent heeft de afgelopen jaren meer op verkeersveiligheid gelegen.</p>	<p>Het verminderen van oponthoud blijft een belangrijk onderwerp voor het nieuwe fietsbeleid. Zo blijkt uit het onderzoek van het OCD dat het oponthoud door bijvoorbeeld verkeerslichten als knelpunt wordt ervaren. Maar ook het vaak moeten afremmen om voorrang te verlenen, wordt als hinderlijk ervaren.</p>
<p>Investeren in verkeersveiligheid voor fietsers.</p>	<p>In de periode 2008-2011 zijn op veel plaatsen diverse maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren.</p>	<p>Voorbeelden zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In de overeenkomsten van <i>School op Seef</i> verbinden scholen en gemeenten zich om zich in te spannen voor de veilige schoolomgeving. De RPV initieert dit. De daadwerkelijke aanpak van veilige schoolomgevingen en schoolthuisroutes wordt door de gemeente Dordrecht zelf uitgevoerd. De gemeente heeft op basis van het schoolthuisroute onderzoek de verkeersveiligheid op knelpunten verbeterd en ook zijn diverse schoolomgevingen verkeersveiliger gemaakt. • Spuiweg: Mede op advies van de Fietsersbond is bij de herinrichting van de belangrijke verkeersader Spuiweg in 2009 een (verhoogd) tweerichtingenfietspad gerealiseerd. • Johan de Wittstraat/Spuiboulevard: De verkeersveiligheid ter plaatse is verbeterd (voormalige blackspot) voor zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer door de aanleg van een rotonde. • Langs de Burgemeester de Raadsingel (tussen Transvaalstraat en fietsenstalling station) hebben fietsers een eigen plek gekregen door middel van een vrijliggend fietspad. • Kleinschaliger: Singel-Aert de Gelderstraat: Hier is een band in de bocht gerealiseerd om gemotoriseerd verkeer te bewegen de bocht anders te nemen en zo meer veiligheid voor de fietser te creëren.
<p>Het opstellen van een fietsbewegwijzeringsbeleidsplan waarin alle belangrijke bestemmingen worden verwezen en indien mogelijk primaire netwerken worden bewegwijzerd.</p>	<p>Een bewegwijzeringsbeleidsplan is nog niet opgesteld in verband met het ontbreken van financiën. In het verleden is een kadernotaclaim niet gehonoreerd.</p>	<p>Een goede bewegwijzering voor fietsers blijft een belangrijk aandachtspunt voor het nieuwe fietsbeleid. De bewegwijzering voor fietsers moet echter meegenomen worden in een bewegwijzeringsbeleid voor auto's, fietsers en voetgangers. De problemen met betrekking tot bewegwijzering beperken zich namelijk niet tot de fietser.</p>
<p>Het verlengen van de vaartijden van de waterbus (proef 2007/2008)</p>	<p>De proef is in verband met de financiële haalbaarheid niet uitgevoerd.</p>	<p>Het uitvoeren van de proef was destijds financieel niet haalbaar.</p>

3.2 Stallen en aanbinden

Ten aanzien van het stallen en aanbinden van fietsen is in de fietsnota 'Dordt fietst dóór' onderscheid gemaakt in het stallen van fietsen bij de woning en het stallen van fietsen op de plaats van bestemming. Uit de evaluatie van het beleidsthema 'stallen en aanbinden' kan het volgende geconcludeerd worden:

- Vanwege de schaarse openbare ruimte en het privé karakter, voert de gemeente momenteel een terughoudend stallingbeleid voor het realiseren van fietsenstallingen (voor bewoners) in oude woonbuurten. In oudere buurten is er echter vaak geen goede mogelijkheid om de fiets bij de woning te kunnen parkeren. Zo staan in de binnenstad veel fietsers van bewoners op straat. Het risico op fietsdiefstal, beschadigingen en vandalisme is groot. Juist voor het stimuleren van het fietsgebruik (doel van het nieuwe fietsbeleid) is het veilig en droog kunnen stallen van de fiets bij de woning van belang. Voor het nieuwe fietsbeleid wordt daarom aanbevolen om het huidige beleid te heroverwegen.
- Ten aanzien van het stallen bij de bestemming is er in het huidige fietsbeleid veel aandacht voor het fietsparkeren in de binnenstad en bij het openbaar vervoer. Ook is veel aandacht voor het bewaakt stallen. Voor het nieuwe fietsbeleid blijven deze onderwerpen belangrijk. Hierbij verdient vooral het fietsparkeren in de binnenstad en bij het station aandacht¹. Daarnaast blijkt uit observaties dat er een nieuwe behoefte is ontstaan aan fietsparkeervoorzieningen bij langparkeerterreinen (Weeskinderendijk en Energiehuis). Veel mensen parkeren de auto op deze terreinen en gebruiken vervolgens de fiets om op de plaats van bestemming te komen. Zo staan er op Weeskinderendijk al veel fietsen in het 'wild' geparkeerd. Wanneer deze fietsen omvallen, kan dit bovendien tot onveilige situaties leiden. Daarom is het van belang dat in het nieuwe fietsbeleid ook aandacht is voor het fietsparkeren op deze locaties.

In de onderstaande tabel zijn de acties beschreven ten aanzien van het thema 'stallen en aanbinden' zoals deze in de fietsnota 'Dordt fietst dóór' zijn benoemd. Voor de nieuwe fietsnota blijven de volgende acties van belang:

- Uit onderzoek blijkt dat er op piekmomenten sprake is van een tekort aan fietsparkeervoorzieningen² in de binnenstad. Ook staan de beschikbare fietsparkeervoorzieningen deels niet op de juiste plek. In de binnenstad is het echter niet eenvoudig om op goede plekken fietsparkeervoorzieningen te realiseren³. In het nieuwe fietsbeleid moet aandacht besteed worden aan hoe er wordt omgegaan met het realiseren van fietsparkeerplaatsen in de binnenstad.
- Het is gewenst om in de toekomst het aantal gratis fietsparkeerplaatsen bij het station verder uit te breiden. Hierbij wordt opgemerkt dat het fietsparkeren op het station Dordrecht primair een verantwoordelijkheid is van Prorail.
- Het is van belang om extra bekendheid te geven aan de fietsenstalling op de Raamstraat. Uit onderzoek van het OCD blijkt namelijk dat 16% van de bewoners de stalling niet kent.
- Daarnaast is het van belang om meer bekendheid te geven aan het gratis parkeren van fietsen in de bewaakte stallingen in de binnenstad. Een kwart van de inwoners weet namelijk niet dat deze fietsenstallingen gratis zijn. Opvallend is dat juist meer bewoners uit de Binnenstad/Noordflank (37%) onbekend zijn met het gegeven dat de fietsenstalling aan de Kolfstraat gratis is.

¹ Uit onderzoek van het OCD blijkt dan bewoners vooral ontevreden zijn over het fietsparkeren bij het station, Sportboulevard en in de binnenstad. Uit tellingen die onlangs zijn uitgevoerd blijkt echter dat op de sportboulevard geen probleem is ten aanzien van het aantal fietsparkeervoorzieningen. In de binnenstad en bij het station Dordrecht zijn er wel te weinig goede gratis fietsparkeervoorzieningen.

² In totaal is er een tekort van ongeveer 200 fietsparkeerplaatsen.

³ Er moet rekening gehouden worden met routes voor hulpdiensten, de markt, evenementen, stedenbouwkundige kwaliteit en beschikbare ruimte.

Actie	Stand van zaken uitvoering
De realisatie van fietsenstalling Achterom.	In 2008 is de fietsenstalling met 800 parkeerplaatsen gerealiseerd.
Het uitvoeren van een parkeer-monitoringsonderzoek na de opening van de fietsenstalling Achterom.	In 2009 is de parkeersituatie opnieuw beoordeeld. Het onderzoek is door SOAB uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat nog steeds behoefte is aan extra voorzieningen op straat.
Het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen in de aanloopstraten naar de binnenstad, indien uit het monitoringsonderzoek blijkt dat er nog steeds behoefte is aan extra stallingen. Voorgesteld wordt om de capaciteit dan uit te breiden op Bagijnhof/Visstraat, Raamstraat/Achterom, Vrieseplein/Vriesestraat.	<p>Het fietsparkeren en de fietsparkeervoorzieningen op straat blijven een aandachtspunt. Realisatie van fietsparkeervoorzieningen is niet eenvoudig omdat rekening gehouden moet worden met routes voor hulpdiensten, laden/lossen, toegangen tot gebouwen en etalages, de markt, evenementen en de kwaliteit van de openbare ruimte.</p> <p>Fietsparkeerplaatsen zijn daarom niet overal gerealiseerd op de voorgestelde locaties. Belangrijk voor het langparkeren is de realisatie van de bewaakte fietsenstalling Raamstraat nabij het Achterom. Op straatniveau zijn op de hoek Bagijnhof/Johan de Wittstraat fietsnietjes aangebracht voor langparkeren. Op het Achterom zelf zijn fietsenklemmen aangebracht voor kort parkeren bij de supermarkt van Albert Heijn. Er zijn bovendien fietsparkeervoorzieningen aangebracht in de omgeving van het Achterom, zoals op de Spuiboulevard (Wandelpromenade).</p> <p>Verder wordt er op de Vriesestraat op een natuurlijke wijze tussen de bomen geparkeerd, evenals op de Sarisgang en op het Bagijnhof. Dit is geen gefaciliteerde vorm van parkeren en deze openbare ruimte blijft dan ook beschikbaar voor andere doeleinden. Deze natuurlijke wijze van fietsparkeren wordt positief ervaren. Op het pleintje bij Achterom/Raamstraat (nabij Visstraat/Bagijnhof) is het voor de fietsers nog zoeken naar een parkeerplek; hier is echter nog niet al het straatmeubilair gerealiseerd.</p>
Twee jaar na openstelling van de fietsenstalling Achterom beoordelen of er behoefte is aan derde gratis stalling.	Uit meest recente onderzoeken blijkt er vooral behoefte te zijn aan mogelijkheden om in de binnenstad op straat te parkeren (voor bijvoorbeeld een snelle boodschap). Op basis van de bezettingspercentages van de bewaakte fietsenstallingen kan geconcludeerd worden dat er momenteel geen behoefte bestaat aan een extra bewaakte gratis stalling.
Het handhaven van goed gebruikte aanleunhekken in de binnenstad.	Deze actie is uitgevoerd.
Het plaatsen van aanbindmogelijkheden bij OV haltes, indien hier vraag naar blijkt.	Deze actie is uitgevoerd.

<p>Het uitvoeren van een telling na de reconstructie van het station Dordrecht. Indien er een tekort blijft aan fietsparkeerplaatsen, moet gezocht worden naar uitbreiding van de capaciteit. In het ontwerp van het station wordt de mogelijkheid opgehouden tot het uitbreiden van fietsenstallingen.</p>	<p>Deze actie is in 2011 uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat behoefte is aan extra fietsparkeervoorzieningen. Daarom zijn aanvullend fietsparkeerzones aan de centrumzijde gerealiseerd. In 2013 is ook de capaciteit aan de zuidzijde van het station uitgebreid. Het aantal fietsparkeerplaatsen bij het station blijft echter een knelpunt. In het nieuwe fietsbeleid moet hier aandacht aan worden besteed.</p>
<p>Het instellen van een verbod op 'wild' gestalde fietsen bij het station, mits er voldoende fietsparkeervoorzieningen beschikbaar zijn.</p>	<p>Deze actie is uitgevoerd.</p>
<p>De realisatie van zoveel mogelijk bewaakte stallingen in de binnenstad, bij het station, leerpark en het gezondheidspark.</p>	<p>Uit meest recente onderzoeken blijkt er vooral behoefte te zijn aan mogelijkheden om in de binnenstad op straat te parkeren (voor bijvoorbeeld een snelle boodschap). Op basis van de bezettingspercentages van de bewaakte fietsenstallingen kan geconcludeerd worden dat er momenteel geen behoefte bestaat aan een extra bewaakte stalling. Daarnaast is het van belang dat bewaakte fietsenstallingen gratis zijn in verband met het gebruik van deze stallingen.</p>

3.3 Fietseducatie

Om het fietsen blijvend te stimuleren en om de verkeersveiligheid te verbeteren is in de fietsnota 'Dordt fietst dóór' ingezet op fietseducatie. Hierbij is primair ingezet op educatie voor de jongste Dordtenaren in het basisonderwijs. Uit de evaluatie van het beleidsthema 'fietseducatie' kan het volgende geconcludeerd worden:

- Fietseducatie blijft een belangrijk onderwerp. De fietser is namelijk één van de doelgroepen in Nederland waarmee het ten aanzien van de verkeersveiligheid nog niet goed gaat. Daarom heeft het ministerie lokale overheden gevraagd om in 2013 de verkeersveiligheidsknelpunten voor fietsers in beeld te brengen en een verbeteraanpak op te stellen. Deze verbeteraanpak is gericht op zowel infrastructurele maatregelen als gedragsbeïnvloeding.
- De doelgroep voor fietseducatie is aan het verbreden:
 - Fietseducatie voor kinderen op de basisschool en het voortgezet onderwijs blijft belangrijk. Er is echter een steeds groter wordende groep senioren die zich verplaatsen met de hippe en snelle e-fiets. Voor deze groep is leren anticiperen op en het inschatten van verkeerssituaties een aandachtspunt, als gevolg van de hogere snelheden.
 - Ook is aandacht voor de leeftijdscategorie 25-60 jaar van belang. In Dordrecht vinden in deze leeftijdsgroep de meeste ongevallen met fietsers plaats. Hierbij gaat het niet alleen om het gedrag van de fietser, maar ook om het gedrag van de automobilist.
- Fietseducatie is een onderdeel van gedragsbeïnvloeding. Voor het nieuwe fietsbeleid wordt dan ook aanbevolen om niet alleen te richten op educatie, maar ook op voorlichting en handhaving. In het onderzoek van het OCD geven bewoners ook aan behoefte te hebben aan handhaving op verkeersregels.

In de onderstaande tabel zijn de acties beschreven ten aanzien van het thema 'fietseducatie' zoals deze in de fietsnota 'Dordt fietst dóór' zijn benoemd. Alle genoemde acties zijn uitgevoerd door de RPV (regionale Projectgroep Verkeersveiligheid). Voor het nieuwe fietsbeleid wordt aanbevolen om voor verschillende doelgroepen acties te formuleren die afgestemd zijn op de huidige trends en ontwikkelingen.

Doelgroep	Actie	Stand van zaken uitvoering
Jongste groep basisscholen	Één maal per jaar wordt op scholen aandacht besteed aan de wijze waarop leerlingen naar school komen.	Deze actie is wel uitgevoerd, maar niet jaarlijks. Er is weinig draagvlak bij scholen.
Oudste groep basisscholen	Stimuleren van programma 'School op Seef'.	Deze actie is succesvol uitgevoerd via de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid.
Voortgezet onderwijs	Acties zijn gericht op bewustwording van de risico's van drugs, alcohol en medicijnen in het verkeer, het niet dragen van een helm, het niet voeren van verlichting en sociaal onveilig verkeersgedrag.	Deze actie is succesvol uitgevoerd via de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid met het programma Totally Traffic. In het kader van Totally Traffic is ook onderzoek gedaan naar school-thuisroutes en zijn er inmiddels op enkele routes maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
Fietseducatie niet- jeugd	De gemeente ondersteunt initiatieven voor educatie van mensen die niet of matig kunnen fietsen.	Deze actie is uitgevoerd in het kader van het programma Wielwijk fietst!

3.4 Fietsendiefstal

In het fietsbeleid 'Dordt fietst dóór' wordt voor de aanpak van fietsendiefstal ingezet op drie sporen, namelijk: preventie, toezicht en handhaving en terugbezorging van gestolen fietsen. Uit de evaluatie van het beleidsthema 'fietseducatie' kan het volgende geconcludeerd worden:

- Voor een succesvolle aanpak van fietsendiefstal is het van belang om samen te werken met politie, belanghebbende partijen en toezicht. Zonder goede gezamenlijke afspraken komt de aanpak van fietsendiefstal niet van de grond.
- Om diefstal aan te pakken is het van belang om goed inzicht te verkrijgen in de knelpunten.
- De politie en toezicht hebben aangegeven dat vooral op het gebied van preventie naar verwachting veel winst is te behalen.
- Handhaving op fietsendiefstal is niet eenvoudig uitvoerbaar. Beter is een aanpak bij de bron door het terugdringen van heling.

In de onderstaande tabel zijn de acties beschreven ten aanzien van het thema 'fietsendiefstal' zoals deze in de fietsnota 'Dordt fietst dóór' zijn benoemd. Samen met de politie zijn de actiepunten geëvalueerd. Naast de acties die genoemd zijn in de onderstaande tabel, hebben de gemeente en politie ook nog andere acties ondernomen om fietsendiefstal te bestrijden. Zo is onder meer geïnvesteerd in:

- toezicht op de risicolocaties Stationsgebied en Leerpark;
- het verbeteren van de opsporing door onder meer de inzet van lokfietsen;
- cameratoezicht op het intercitystation Dordrecht.

Ook de herinrichting van het stationsgebied en de structurele aanpak van weesfietsen en wrakfietsen op het station Dordrecht, hebben bijgedragen aan het verminderen van het risico op fietsendiefstal.

Voor de nieuwe fietsnota blijven de volgende acties van belang:

- Een preventieve aanpak blijft belangrijk. Bij preventie is het enerzijds van belang om fietsen veilig te kunnen stallen (goede fietsparkeervoorzieningen). Anderzijds kunnen fietsers zelf ook maatregelen treffen om te voorkomen dat hun fiets gestolen wordt (gedragsbeïnvloeding).
- Ook blijven de acties gericht op het terugdringen van heling van belang.

Spoor beleid	Actie	Stand van zaken uitvoering	Opmerkingen
Preventieve aanpak	De gemeente biedt op verschillende locaties voldoende en veilige stallingen aan. Stallingen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur.	De gemeente is in 2013 gestart met het realiseren van kwalitatief goede fietsvoorzieningen.	Daar waar dit voor het straatbeeld van belang is, is gekozen voor de realisatie van fietsnietjes. Voor het Energiehuis zijn fietsparkeerplaatsen gerealiseerd die voldoen aan de kwaliteitseisen van Fietsparkeur.
	Acties gericht op de eigen verantwoordelijkheid van fietsbezitters, zoals graveren en aanschaf van degelijke sloten.	Deze actie is uitgevoerd.	Deze actie is uitgevoerd vanuit Dordt Veilig.
	Acties gericht op fietsendieven en helers.	Deze actie is in 2013 gestart in het kader van een proef met het digitaal opkopersregister.	Er is in 2013 door de politie in samenwerking met de gemeente een proef gestart met het digitaal opkopersregister. Het digitaal opkopersregister wordt op landelijk niveau ontwikkeld en geïmplementeerd.

	Introductie gedragscode voor handelaren tweedehands fietsen.	Deze actie is in 2013 gestart in het kader van een proef met het digitaal opkopersregister.	Bij de proef met het digitaal opkopersregister zullen ook fietsenhandels meedoen.
	Toegankelijk maken framenummers van gestolen fietsen op internet.	Deze actie kan niet worden uitgevoerd in verband met privacy.	
Toezicht en handhaving	Extra toezicht van toezichtshouders en politie op risicolocaties.	Deze acties is deels uitgevoerd.	Het station is een risicolocatie. Op het station is met de AFAC het toezicht verbeterd. Ook is er cameratoezicht op het station. Er is echter geen toezicht aan de Krispijnse zijde van het station. Naar verwachting zullen juist hier veel fietsen gestolen worden. In het aantal fietsen dat aan de Krispijnse zijde van het station wordt gestolen is echter nog geen inzicht.
	Toezichtshouders sporen m.b.v. handcomputers gestolen fietsen op.	Niet uitvoerbaar.	De politie geeft aan dat dit systeem in de praktijk niet werkt. Er wordt namelijk gewerkt met een 'tagsysteem'. De 'tags' zitten in sloten en juist deze worden verwijderd.
	In- en verkoopregister voor tweedehands goederen.	Deze actie is in 2013 gestart.	Er is in 2013 door de politie in samenwerking met de gemeente een proef gestart met het digitaal opkopersregister. Het digitaal opkopersregister wordt op landelijk niveau ontwikkeld en geïmplementeerd.
Terugbezorging	De politie organiseert kijkdagen voor gestolen fietsen.	Wordt door politie niet uitgevoerd.	Uitvoering ligt niet bij gemeente.
	De rechtmatige eigenaar van een gestolen en teruggevonden fiets krijgt hierover bericht van de politie.	Deze actie is uitgevoerd.	Dit gebeurt automatisch.

4 Evaluatie maatregelen uitvoeringsprogramma

Naast de genoemde acties in de fietsnota 'Dordt fietst dóór' is er aanvullend op de fietsnota een uitvoeringsprogramma opgesteld. Daarnaast is in 2010 een nieuw Actieplan Fiets opgesteld met twaalf maatregelen. In de onderstaande tabel zijn alle de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma en het Actieplan Fiets weergegeven en is aangegeven in hoeverre de maatregelen zijn uitgevoerd. Algemeen kan geconcludeerd worden dat meer dan de helft van het uitvoeringsprogramma is uitgevoerd. De 'geel' gearceerde maatregelen zullen opnieuw worden meegenomen in de nieuwe fietsnota.

Nr.	Project	
1	Rotonde Groene Zoom	In uitvoering
2	Fietspad Welland	Niet uitgevoerd (vervallen, probleem wordt opgelost in project rotonde Groene Zoom)
3	Fietsvoorzieningen Hoge Nieuwstraat	Niet uitgevoerd (niet uitvoerbaar, dus vervallen)
4	Bewegwijzering fietsenstalling Achterom	Uitgevoerd
5	Rode fietsstroken drempel Savornin Lohmanweg	Uitgevoerd
6	Aanbindmogelijkheden AH Voorstraat	Niet uitgevoerd (AH is verhuisd, dus vervallen)
7	Aansluiting fietspad Zuidendijk – Karel Doormanweg	Uitgevoerd
8	Verbeteren fietsroute Wantijkade	Uitgevoerd
9	Fiets-suggestiestroken Dubbeldam	Uitgevoerd
10	Aanbindmogelijkheden buiten de binnenstad	Uitgevoerd
11	Ingang fietstunnel onder spoor Halmahera plein, weghalen vluchtheuvels	Uitgevoerd
<i>Actieplan Fiets 2010:</i>		
1	Rotonde Overkampweg / Karel Lotsyweg	Nog niet uitgevoerd
2	Rotonde Leerpark	Uitgevoerd
3	Aanbrengen rode fietsstroken Burgemeester de Raadtsingel	Uitgevoerd
4	ANWB fietsbewegwijzering in en van/naar centrum actualiseren en vernieuwen	Uitgevoerd
5	Verbeteren verkeerssituatie voor de fiets t.h.v. Spuiweg - Hugo de Grootlaan	Uitgevoerd
6	Opstelstrook rechtdoorgaande fietsers Kruispunt Brouwersdijk – Krispijnseweg – Pr. Julianaweg	Niet uitgevoerd (niet inpasbaar, dus vervallen)
7	Gladde kinderkoppen bij waterbus.	Nog niet uitgevoerd
8	Aanbrengen oplaadpunten elektrische fietsen in fietsenstallingen Achterom en Statenplein	Uitgevoerd
9	Verlichting fietspad Noordendijk (Stadspolders) tussen de fietsbrug Recklinghausenweg en de Bildersteeg, inclusief toeleidende paden	Niet uitgevoerd (De maatregel is vervallen omdat deze niet past binnen het huidige verlichtingsbeleid)
10	Proef realiseren fietstrommel(s) als buurtstalling	<i>Reserveproject</i> Nog niet uitgevoerd, eerst haalbaarheidsstudie uitvoeren.
11	Fietspaden rond kruising N3-Copernicusweg uitvoeren in rood	<i>Reserveproject</i> Niet uitgevoerd (De maatregel is vervallen. De meerwaarde van rood asfalt weegt niet op tegen de meerkosten.)
12	Aanbindmogelijkheden buiten de binnenstad	<i>Reserveproject</i> Nog niet uitgevoerd

5 Conclusies

Evaluatie beleidsdoelen

Ten aanzien van de beleidsdoelstellingen kan het volgende worden geconcludeerd:

- De eerste doelstelling dat de gemiddelde snelheid van 15 km/uur (in 2002) op diverse bestemmingen (zowel tijdens de spitsperioden als tijdens dalperioden) in 2012 moet zijn toegenomen, is niet gehaald.
- De tweede doelstelling, dat op regionaal niveau de belangrijkste Dordtse voorzieningen (binnenstad, Centraal Station, Gezondheidspark en Leerpark) binnen maximaal 45 minuten met de fiets bereikbaar zijn, is niet gehaald.
- De derde doelstelling om het aandeel van de fiets in de 'modal split' van bezoekers van de binnenstad te vergroten van 25% in 2004 naar 28% in 2012, is ruimschoots gehaald.
- De vierde doelstelling dat de rapportcijfers voor diverse aspecten van het fietsklimaat in Dordrecht moet zijn verbeterd, is deels gehaald. De tevredenheid over de snelheid en het comfort is afgenomen, maar over de verkeersveiligheid en onbezorgdheid is de tevredenheid juist toegenomen. Wel is sinds 2002 de algehele tevredenheid toegenomen.

Evaluatie beleidsthema fietsnetwerk

Uit de evaluatie van het beleidsthema 'fietsnetwerk' kan geconcludeerd worden dat:

- het nachtnetwerk (specifieke routes die verlicht moeten zijn) weinig toegevoegde waarde meer heeft voor de fietser;
- het van belang is om ook recreatieve routes door de stad inzichtelijk te maken, omdat voor deze routes deels andere kwaliteitseisen gelden dan voor het hoofdfietsnetwerk;
- het fietsnetwerk niet meer aansluit bij actuele landelijke ontwikkelingen op het gebied van snelfietsroutes (hoofdfietsnetwerk) en stad-landverbindingen (recreatief fietsnetwerk).

Voor de nieuwe fietsnota blijven de volgende actiepunten van belang:

- Het verminderen van oponthoud op belangrijke fietsroutes.
- Het investeren in een verkeersveilige fietsinfrastructuur en het in kaart brengen van de knelpunten.
- Het opstellen van bewegwijzeringsbeleid voor fietsers (maar ook voor voetgangers en automobilisten).

Evaluatie beleidsthema stallen en aanbinden

Uit de evaluatie van het beleidsthema 'stallen en aanbinden' kan geconcludeerd worden dat:

- de meeste acties zijn uitgevoerd;
- het huidige beleid ten aanzien van fietsenstallingen (voor bewoners) in oude woonbuurten, heroverwogen moet worden;
- aandacht voor het fietsparkeren in de binnenstad en bij het station Dordrecht belangrijk blijft;
- behoefte bestaat aan fietsparkeerplaatsen bij langparkeerterreinen zoals Weeskinderendijk.

Voor de nieuwe fietsnota blijven de volgende acties van belang:

- Richtlijnen voor fietsparkeerplaatsen in de binnenstad.
- Het verder uitbreiden van het aantal gratis fietsparkeerplaatsen bij het station (primair verantwoordelijkheid van Prorail).
- Het geven van extra bekendheid aan de fietsenstalling op de Raamstraat.
- Het gratis houden van de bewaakte gratis fietsenstallingen in de binnenstad.
- Het geven van extra bekendheid aan het feit dat de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad gratis zijn.

Evaluatie beleidsthema fietseducatie

Uit de evaluatie van het beleidsthema 'fietseducatie' kan geconcludeerd worden dat:

- het beleid succesvol is geweest;
- fietseducatie een belangrijk onderwerp blijft;
- de doelgroep voor fietseducatie aan het verbreden is met senioren en bestuurders in de leeftijdscategorie 25-60 jaar;
- voor het nieuwe fietsbeleid niet alleen moet worden ingestoken op educatie, maar op gedragsbeïnvloeding in de breedste zin (dus ook voorlichting en handhaving).

Alle genoemde acties uit de fietsnota 'Dordt fietst dóór' zijn uitgevoerd. Voor het nieuwe fietsbeleid wordt aanbevolen om voor verschillende doelgroepen acties te formuleren die afgestemd zijn op de huidige trends en ontwikkelingen.

Evaluatie beleidsthema fietsendiefstal

Uit de evaluatie van het beleidsthema 'fietsendiefstal' kan geconcludeerd worden dat:

- de meeste acties zijn uitgevoerd of momenteel in uitvoering zijn;
- de gemeente en politie daarnaast veel andere acties hebben ondernomen om fietsendiefstal te bestrijden;
- voor een succesvolle aanpak van fietsendiefstal het van belang is om samen te werken met politie, belanghebbende partijen en toezicht;
- het van belang is om goed inzicht te verkrijgen in de knelpunten;
- naar verwachting op het gebied van preventie nog veel winst te behalen is;
- aanpak bij de bron (door het terugdringen van heling) naar verwachting effectiever is dan handhaving.

Voor de nieuwe fietsnota blijven de volgende acties van belang:

- Investeren in een preventieve aanpak bestaande uit kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen en gedragsbeïnvloeding.
- Het terugdringen van heling.

Evaluatie uitvoeringsprogramma

Meer dan de helft van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma en het Actieplan Fiets zijn uitgevoerd. De maatregelen die nog niet zijn uitgevoerd worden meegenomen bij de nieuwe Fietsnota.