



**Sector:** Stadsontwikkeling  
**Beleidsproces:** Nota Fietsbeleid: "Dordt fietst verder"

## Startnotitie

Status	Concept raadsvoorstel (in de cie besproken raadsvoorstel op 9 april 2013)
In opdracht van	Portefeuillehouder J. Mos
Ambtelijk opdrachtgever	R.P. van Wallenburg
Procesmanager	J. van der Hout
Datum	9 april 2012
Versie	2
Bestandslocatie	T:\Afdelingen\SO\BEL\VAKGROEP VERKEER\Project DO fietsnota

## Inhoudsopgave

Samenvatting .....	3
1 Inleiding.....	4
2 Inhoudelijke specificatie .....	5
2.1 Situatieschets.....	5
2.2 Doelstelling .....	8
2.3 Breder kader, relatie met andere processen en projecten.....	8
2.4 Beoogde resultaten en kwaliteitseisen .....	11
3 Procesvoering.....	17
3.1 Omgevingsanalyse .....	17
3.2 Rolneming, partners en externe betrokkenen .....	17
3.3 Betrokkenheid van de burgers .....	18
3.4 Strategische communicatie .....	18
4 Beheersaspecten .....	19
4.1 Werkorganisatie .....	19
4.2 Tijdsplanning en mijlpalen .....	19
4.3 Financiering .....	21
4.4 Risicobeheersing en kwaliteitszorg .....	22
4.5 Informatievoorziening .....	22
5 Gevraagde beslissing .....	23
Bijlage 1: Motie gemeenteraad .....	24

## Samenvatting

Om de volgende redenen is het actualiseren van de vigerende fietsnota gewenst:

- De gemeente Dordrecht wil zich meer als fietsstad positioneren. Zo ambieert het college om de prijs 'Fietsstad 2014' te winnen. In de motie van de gemeenteraad (welke op 13 november 2012 is aangenomen) is aangegeven dat "voor het in aanmerking komen van de prijs 'Fietsstad 2014' de noodzaak bestaat tot het vaststellen van een vernieuwend en ambitieus fietsbeleid".
- De periode waarvoor het huidige beleidskader is geformuleerd, is verlopen. Het bijbehorende uitvoeringsprogramma is niet meer actueel.
- De landelijke, provinciale en regionale beleidskaders zijn inmiddels gewijzigd. De kaders van de fietsnota sluiten hier niet meer volledig op aan.
- De fietsnota 'Dordt fietst dóór' speelt niet in op nieuwe ontwikkelingen zoals de opkomst van de elektrische fiets (e-fiets), het toenemend gebruik van de fiets voor recreatieve doeleinden, het toenemend gebruik van de fiets door ouderen en allochtonen, de fiets als lifestyle en het thema duurzaamheid. Juist fietsbeleid draagt bij aan een duurzame samenleving (zie paragraaf 2.1 voor een verdere toelichting).
- Het beschreven fietsnetwerk is niet meer actueel. De kwaliteit en volledigheid van het fietsnetwerk, fietsendiefstal en verkeersveiligheid (waaronder ook verkeerseducatie en de veiligheid op school-thuisroutes) verdienen extra aandacht.
- In de motie van de gemeenteraad is aangegeven dat bewoners te weinig stimulansen krijgen om te fiets te gebruiken.
- De gemeente is op grond van de Wet Publieke Gezondheid (Wpg) bestuurlijk verantwoordelijk om de gezondheid van de inwoners te beschermen, te bewaken en te bevorderen. Fietsbeleid draagt bij aan het bevorderen van de volksgezondheid.

Zoals is beschreven worden recreatie, duurzaamheid en gezondheid steeds belangrijker. De nieuwe ontwikkelingen vragen om een meer integraal fietsbeleid. Het doel van het nieuwe fietsbeleid is om uiteindelijk de 'model split' te beïnvloeden door de weggebruiker te verleiden tot het gebruiken van de fiets. Zo kan fietsbeleid bovendien bijdragen aan een leefbare en meer duurzame stad.

Het beleid heeft raakvlakken met landelijk beleid, provinciaal beleid, regionaal beleid en lokaal beleid (Mobiliteitsplan Dordrecht, Stedelijke Ecologische Structuur Dordrecht, Actualisatie Milieubeleidsplan, Lokaal gezondheidsbeleid en sportbeleid, Integraal Veiligheidsprogramma).

De nieuwe nota fietsbeleid bestaat uit drie deeldocumenten, namelijk: een evaluatie van het huidige beleid, een visiedocument (waarin het beleid tot en met het jaar 2024 is beschreven) en een uitvoeringsprogramma (dat regelmatig wordt geactualiseerd).

Het beleid komt tot stand door middel van een interactief proces met belanghebbenden. Naar verwachting zijn de beleidsvisie en het bijbehorende uitvoeringsprogramma eind 2013 gereed. De totale investeringskosten worden geraamd op € 139.640,- (exclusief BTW, prijspeil 2012). Van dit bedrag is er € 20.000,- gereserveerd voor het laten uitvoeren van een fietstevredenheidsonderzoek door het OCD. Daarnaast is er € 15.000,- gereserveerd voor het laten uitvoeren van een onderzoek naar het fietsgebruik. Dit onderzoek wordt uitgezet bij een extern bureau. De kosten voor zowel het fietstevredenheidsonderzoek als het onderzoek naar het fietsgebruik, kunnen worden gedekt vanuit het 'basispakket OCD'. De overige € 104.640,- betreffen kosten voor de ambtelijke inzet. Deze kosten worden gedekt vanuit de exploitatie.

Aan de raad wordt gevraagd de in deze startnotitie opgenomen inhoudelijke en procesmatige kaders voor het beleidsproces vast te stellen en het college opdracht te geven met de voorbereiding van het beleid te starten.

# 1 Inleiding

Uit onderzoek is gebleken dat het voeren van fietsbeleid effectief is voor het stimuleren van het fietsgebruik. In 2008 is de fietsnota 'Dordt Fietst Dóór' vastgesteld. Dit fietsplan vormt het beleidskader tot en met het jaar 2011. Om de volgende redenen is het actualiseren van de vigerende fietsnota gewenst:

- De gemeente Dordrecht wil zich meer als fietsstad positioneren. Zo ambieert het college de prijs 'Fietsstad 2014' te winnen. In de motie van de gemeenteraad (welke op 13 november 2012 is aangenomen) is aangegeven dat "voor het in aanmerking komen van de prijs 'Fietsstad 2014' de noodzaak bestaat tot het vaststellen van een vernieuwend en ambitieus fietsbeleid".
- De periode waarvoor het huidige beleidskader is geformuleerd, is verlopen. Het bijbehorende uitvoeringsprogramma is niet meer actueel.
- De landelijke, provinciale en regionale beleidskaders zijn inmiddels gewijzigd. De kaders van de fietsnota sluiten hier niet meer volledig op aan.
- De fietsnota 'Dordt fietst dóór' speelt niet in op nieuwe ontwikkelingen zoals de opkomst van de elektrische fiets (e-fiets), het toenemend gebruik van de fiets voor recreatieve doeleinden, het toenemend gebruik van de fiets door ouderen en allochtonen, de fiets als lifestyle en het thema duurzaamheid. Juist fietsbeleid draagt bij aan een duurzame samenleving (zie paragraaf 2.1 voor een verdere toelichting).
- Het beschreven fietsnetwerk is niet meer actueel en ontbrekende schakels blijven bestaan. De kwaliteit en volledigheid van het fietsnetwerk verdient extra aandacht. Behalve het fietsnetwerk zijn ook onderwerpen als fietsendiefstal en verkeersveiligheid van belang. In het bijzonder is de verkeersveiligheid van schoolgaande kinderen een aandachtspunt. Hierbij is de verkeersveiligheid op school-thuisroutes en verkeerseducatie belangrijk.
- In de motie van de gemeenteraad is aangegeven dat bewoners te weinig stimulansen krijgen om te fiets te gebruiken.
- De gemeente is op grond van de Wet Publieke Gezondheid (Wpg) bestuurlijke verantwoordelijk om de gezondheid van de inwoners te beschermen, te bewaken en te bevorderen. Fietsen is een sportieve en gezonde activiteit. Door middel van fietsbeleid kunnen weggebruikers verleid worden tot het gebruiken van de fiets. Zo draagt het fietsbeleid bij aan de realisatie van de doelstellingen uit het Lokaal Gezondheidsbeleid 2012-2015. Het bevorderen van gezond gewicht in het kader van lokaal gezondheidsbeleid en sportbeleid dient dan ook een integraal onderdeel te zijn van het gemeentelijke fietsbeleid.

Zoals is beschreven worden recreatie, duurzaamheid en gezondheid steeds belangrijker. De nieuwe ontwikkelingen vragen om een meer integraal fietsbeleid. Het doel van het nieuwe fietsbeleid is om de 'model split' te beïnvloeden door de weggebruiker te verleiden tot het gebruiken van de fiets. Zo draagt fietsbeleid bovendien bij aan een leefbare en meer duurzame stad.

## 2 Inhoudelijke specificatie

### 2.1 *Situatieschets*

#### **Het fietsbeleid van de gemeente Dordrecht is niet meer actueel**

Het huidige fietsbeleid van de gemeente Dordrecht is beschreven in de Nota 'Dordt fietst dóór'. In het jaar 2008 is de nota door de gemeenteraad vastgesteld. Bij het fietsbeleid is eveneens een uitvoeringsprogramma opgesteld. In het beleid zijn vier thema's uitgewerkt:

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

Het fietsbeleid van de gemeente is echter niet meer actueel:

#### **1 De periode waarvoor het huidige beleidskader geldt, is verlopen**

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. Een aantal van de genoemde projecten uit het uitvoeringsprogramma is uitgevoerd, een aantal projecten is niet meer actueel en een aantal projecten is niet uitgevoerd.

#### **2 De landelijke, provinciale en regionale beleidskaders zijn gewijzigd**

Inmiddels zijn ook de landelijke, provinciale en regionale beleidskaders gewijzigd. In deze beleidskaders kunnen de volgende speerpunten worden onderscheiden:

- snelle fietsverbindingen voor forenzen,
- aantrekkelijke stad-landverbindingen voor recreanten,
- goede en voldoende stallingsvoorzieningen bij stations en openbare gelegenheden, en
- het versterken van de positie van de fiets in de mobiliteitsketen.

Het huidige fietsbeleid sluit niet goed aan op deze nieuwe beleidskaders.

#### **3 De nota 'Dordt fietst dóór' speelt niet in op een aantal actuele ontwikkelingen**

In de afgelopen jaren heeft zich een aantal nieuwe ontwikkelingen voorgedaan zoals de opkomst van de elektrische fiets (e-fiets), het toenemend gebruik van de fiets voor recreatieve doeleinden en het toenemend gebruik van de fiets door ouderen en allochtonen. Het huidige fietsbeleid speelt niet in op deze ontwikkelingen. De nieuwe ontwikkelingen houden verband met het thema duurzaamheid. Bij duurzaamheid gaat het om het vinden van een balans tussen economie (profit), mens (people) en milieu (planet). Juist fietsbeleid draagt bij aan een duurzame samenleving en het vinden van deze balans:

- Een goede fietsbereikbaarheid is van belang voor het economisch functioneren (profit):  
Voor het *economisch functioneren* van de binnenstad, winkelcentra en voorzieningen is een goede bereikbaarheid per fiets van groot belang. Fietsers besteden namelijk relatief veel; mede door het frequente bezoek. Een hoog aandeel fietsgebruik betekent dan ook een blijvende stimulans voor de lokale economie. Bovendien kan een toenemend gebruik van de fiets leiden tot een vermindering van de druk op de bestaande parkeervoorzieningen.
- De fiets is een duurzaam vervoermiddel (planet):  
Behalve dat een goede bereikbaarheid per fiets een stimulans kan betekenen voor de lokale economie, is de fiets ook nog eens een *duurzame vervoerwijze*. Zo draagt een goed fietsklimaat ook positief bij aan de luchtkwaliteit, vermindering van geluidhinder, sociale veiligheid en niet in de laatste plaats de gezondheid en het bevorderen van gezond gewicht.
- De fiets wordt veel gebruikt als vervoermiddel (people):  
Verder neemt de fiets een belangrijke plaats in, *in de maatschappij*. Nederland is in de Westerse wereld het fietsland bij uitstek. Ongeveer een kwart van alle verplaatsingen wordt met de fiets gemaakt. De afgelopen jaren is het totaal aantal fietskilometers flink gegroeid. De oorzaak hiervan is onder andere gelegen in de toename van het aantal inwoners, de vergrijzing (ouderen zijn meer gaan fietsen), aandacht voor gezondheid en duurzaamheid en het toenemend gebruik van de elektrische fiets. Hoewel de fiets van oudsher met name over de korte afstanden een aantrekkelijk vervoermiddel is, neemt ook het gebruik van de fiets over langere afstanden toe. Als gevolg van de aanhoudende (forse) groei van het aandeel elektrische fietsen, komen voor woon-werkverkeer immers grotere afstanden binnen fietsbereik. De huidige landelijke aandacht voor snelfietsroutes sluit aan bij deze trend. Bovendien wordt het bereik van de fiets groter door de Waterbus en de Merwede-Lingelijn. Veel inwoners van de regio maken dan ook gebruik van de mogelijkheden die de trein en Waterbus bieden. Een andere trend is een stijgende behoefte aan recreatiemogelijkheden, onder meer vanwege de vergrijzing en een toename van sportdeelname vanuit een gezondere leefstijl.

#### **4 Ondanks structurele aandacht voor de fiets blijven veel knelpunten bestaan**

Bij vrijwel elk project vindt een toets plaats op de fietsinfrastructuur. Indien nodig en mogelijk worden aanpassingen in ontwerpen doorgevoerd om de positie van de fietser te verbeteren. Omdat fietsinfrastructuur vaak gerealiseerd wordt in het kader van projecten, eindigt de infrastructuur bij de grens van het project. Hierdoor zijn er in de loop van de tijd ontbrekende schakels ontstaan. Deze ontbrekende schakels hebben tot gevolg dat:

- er nog geen volledig samenhangend fietsnetwerk bestaat;
- fietsers vaak onnodig moeten omrijden;
- de aantrekkelijkheid en comfort niet voldoende worden verbeterd.

Na de realisatie van projecten zijn vaak kostbare aanpassingen noodzakelijk om netwerken alsnog op elkaar aan te sluiten.

De fietser is een kwetsbare verkeersdeelnemer en neemt in onze maatschappij een belangrijke positie in. De verkeersveiligheid voor de fietser is dan ook van groot belang. Bij de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid is er veel aandacht voor de verkeersveiligheid van de fietser in de regio, voor verkeerseducatie op scholen en voor de verkeersveiligheid op school-thuisroutes. Desondanks moet de verkeersveiligheid verder worden verbeterd. Het blijkt dat middelbare scholieren, jong volwassenen en ouderen significant bijdragen aan het totaal aantal verkeersdoden en ernstige ongelukken. Het nieuwe landelijk beleid is hierop toegesneden. Hierbij is aandacht voor zowel de infrastructuur als de mensgerichte kant (educatie en gedragsbeïnvloeding).

Diefstal van fietsen blijft een veelvoorkomend delict in Dordrecht. Door fietsendiefstal wordt de aantrekkelijkheid om te fietsen verlaagd. Om weggebruikers te verleiden tot het gebruiken van de fiets, is ook de aanpak van fietsendiefstal van belang.

Tot slot is de kwaliteit van fietsenstallingen (ook bij sportvoorzieningen) en de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen een aandachtspunt. Een belangrijke vraag hierbij is of er voldoende fietsparkeermogelijkheden zijn en of de bestaande fietsparkeervoorzieningen op de juiste plaatsen liggen.

## **5 De gemeente is verplicht om de gezondheid van de inwoners te beschermen, te bewaken en te bevorderen**

De gemeente Dordrecht is op basis van de Wet Publieke Gezondheid (Wpg) bestuurlijk verantwoordelijk voor de collectieve preventie in de gemeente. De Wpg heeft als doelstelling de gezondheid van de inwoners te beschermen, te bewaken en te bevorderen. Eén van de uitgangspunten van het lokaal gezondheidsbeleid 2012-2015 is het inzetten op het bevorderen van een gezond gewicht, gericht op kinderen en volwassenen, allen met een lage sociaaleconomische status. In een onderzoek door TNO ("Fietsen is groen, gezond en voordelig", januari 2010) wordt geconcludeerd dat fietsen een bijdrage levert aan het verhogen van de fitheid en het voorkomen van overgewicht. Het stimuleren van het fietsgebruik levert dan ook een bijdrage aan het bevorderen van de volksgezondheid.

### **Het ontwikkelen van fietsbeleid is gewenst**

In de motie van de gemeenteraad (13 november 2012) is aangegeven dat bewoners vooralsnog onvoldoende stimulansen krijgen om te fietsen. Uit onderzoek is gebleken dat het voeren van fietsbeleid een effectief hulpmiddel is om het fietsgebruik te stimuleren.

De termijn van het huidige fietsbeleid is echter verlopen en het bijbehorende uitvoeringsprogramma is grotendeels gerealiseerd. De Fietsnota 'Dordt fietst dóór' sluit bovendien niet meer aan op de nieuwe landelijke, provinciale en regionale beleidskaders. Ook speelt het huidige fietsbeleid onvoldoende in op actuele maatschappelijke en demografische ontwikkelingen.

Recreatie, duurzaamheid en gezondheid worden steeds belangrijker. De nieuwe ontwikkelingen vragen om een meer integraal fietsbeleid. Bovendien ambieert het college om de prijs 'Fietsstad 2014' te winnen. In de motie van de gemeenteraad (welke op 13 november 2012 is aangenomen) is aangegeven dat "voor het in aanmerking komen van de prijs 'Fietsstad 2014' de noodzaak bestaat tot het vaststellen van een vernieuwend en ambitieus fietsbeleid".

Om bestaande knelpunten op te lossen, beter in te spelen op actuele ontwikkelingen, aan te sluiten bij de landelijke, provinciale en regionale beleidskaders, de volksgezondheid te bevorderen en een kans te maken op de prijs 'Fietstad 2014', is het gewenst om de fietsnota 'Dordt fietst dóór' te actualiseren.

## **2.2 Doelstelling**

De geactualiseerde fietsnota heeft tot doel het aandeel fietsverkeer in de 'modal split' te vergroten door de weggebruiker te verleiden tot het gebruiken van de fiets. Het vergroten van fietsgebruik draagt bovendien bij aan een leefbare en meer duurzame stad. Het beleid en uitvoeringsprogramma zal zich in eerste instantie meer toespitsen op het versterken van de hoofdfietsroutes voor zowel het woon-werkverkeer als het recreatief verkeer. Op deze veel gebruikte routes is nog veel winst te behalen. De geactualiseerde fietsnota beschrijft het beleidskader voor de periode 2014-2024.

## **2.3 Breder kader, relatie met andere processen en projecten**

### **1. Landelijk, provinciaal en regionaal beleid**

Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven, zijn de landelijke, provinciale en regionale beleidskaders veranderd. Het is van belang dat de geactualiseerde fietsnota op deze nieuwe kaders aansluit. Algemeen kan geconcludeerd worden dat in deze beleidskaders snelle fietsverbindingen voor forenzen, aantrekkelijke stad-landverbindingen voor recreanten, goede en voldoende stallingsvoorzieningen bij stations en het versterken van de positie van de fiets in de mobiliteitsketen belangrijke onderwerpen zijn. In de volgende alinea's volgt een overzicht van de meest recente beleidskaders.

#### *Landelijk kader: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

In 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld (SVIR). Deze structuurvisie beschrijft de ambities van het Rijk voor Nederland in 2040 en geeft een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. In de structuurvisie is beschreven dat: "in het beter benutten van het woon-werkverkeer binnen stedelijke regio's en het verbeteren van het voor- en natransport de fiets een belangrijke rol speelt." Het Rijk geeft aan dat de verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid en de aanleg van bijbehorende infrastructuur bij de decentrale overheden ligt. Hierbij hoort ook het realiseren van goede verbindingen tussen woon- en werkgebieden ('fietsnelwegen') om de spitsreiziger de mogelijkheid te bieden de fiets te kiezen. Ter bevordering van het treingebruik blijft het Rijk ook in de toekomst, op basis van cofinanciering, investeren in de uitbreiding van het aantal fietsstallingen bij stations. Daarnaast bestaan er fiscaal gunstige regelingen voor de aanschaf en het gebruik van de fiets in de woon-werksituatie.

#### *Provinciaal kader: Provinciaal fietsplan*

In 2008 is het provinciale fietsplan vastgesteld. In het uitvoeringsprogramma "snel op je werk en snel in het groen" (uit 2011) worden de beleidsaccenten voor de periode 2012-2016 beschreven. Het accent ligt op bovenregionale verbindingen zoals snelfietsroutes voor woon-werkverkeer of schoolroutes en verbindingen tussen het stedelijk en landelijk gebied. Achterliggend doel is het faciliteren van inwoners om snel op het werk te komen of snel de stad uit naar meer landelijke gebieden (het 'groen'). In dit uitvoeringsprogramma is er extra aandacht voor meer benutting van de bestaande fietsinfrastructuur.



*Regionaal kader: Op één kompas varen.*

Het regionale mobiliteitsplan "Op één kompas varen" is eind 2012 vastgesteld. In het regionale mobiliteitsplan zijn de regionale ambities voor de fiets verwoord. De regio wil het fietsgebruik stimuleren. Om dit te kunnen bereiken wenst de regio extra inzet op stallingmogelijkheden bij stations en fietsverbindingen. Behalve de stallingmogelijkheden bij stations en de drukkere bushaltes zijn fietsenstallingen een verantwoordelijkheid van de gemeentes. De regio wil regionale fietsverbindingen verder ontwikkelen zodat fietsers voor verplaatsingen in en tussen de gemeentes, andere steden en de buitengebieden gebruik kunnen maken van een direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel fietsnetwerk. Dit regionale fietsnetwerk moet voldoen aan de eisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, doorstroming, veiligheid en comfort.

*De positie van de fiets in Europa*

Tot slot wordt opgemerkt dat ook op Europees niveau de fiets naar verwachting een belangrijkere positie krijgt. Op termijn kan dit betekenen dat er vanuit Europa fondsen beschikbaar komen voor infrastructuurprojecten.

## **2. Relaties met bestaand beleid, projecten en processen**

*Mobiliteitsplan Dordrecht*

De fietsnota is een uitwerking van het vastgestelde Mobiliteitsplan Dordrecht. In het mobiliteitsplan wordt ingezet op de synergie tussen modaliteiten en ketens. De fiets vormt een belangrijk onderdeel van de totale keten. Zo wordt de fiets vaak als voor- en natransport gebruikt voor het openbaar vervoer. Ook is het beïnvloeden van modaliteiten en routekeuzes als strategie benoemd. Een cruciaal element in deze strategie is dat alle vervoerwijzen een rol moeten spelen om de groei van de mobiliteit op te vangen. In een stedelijk gebied moeten, zonder de belangrijke rol van de auto uit het oog te verliezen, openbaar vervoer en fiets een belangrijke rol (blijven) spelen. Dit zowel uit oogpunt van bereikbaarheid als leefbaarheid.

*Stedelijke Ecologische Structuur Dordrecht*

De stedelijke ecologische structuur (SES) draagt bij aan de leefbaarheid van Dordrecht, heeft aandacht voor recreatieve verbindingen en speelt een belangrijke rol bij het waterbeheer. In het kader van de SES is in 2011 een studie uitgevoerd naar groene stadslinten in Dordrecht. In deze studie zijn kansen en knelpunten benoemd voor de ecologische hoofdstructuur en is aangegeven hoe stad-landverbindingen (waaronder fietsroutes) verbeterd kunnen worden.

*Lokaal gezondheidsbeleid/sportbeleid*

De gemeente Dordrecht is op basis van de Wet Publieke Gezondheid (Wpg) bestuurlijk verantwoordelijk voor de collectieve preventie in de gemeente. De Wpg heeft als doelstelling de gezondheid van de inwoners te beschermen, te bewaken en te bevorderen. Eén van de uitgangspunten van het lokaal gezondheidsbeleid 2012-2015 is het inzetten op het bevorderen van een gezond gewicht gericht op kinderen en volwassenen met een lage sociaaleconomische status. Het stimuleren van het fietsgebruik levert een bijdrage aan het bevorderen van de volksgezondheid.

### *Integraal Veiligheidsprogramma*

In het Integraal Veiligheid Plan (IVP) is het veiligheidsbeleid 2011- 2014 beschreven. Vanuit het beleidsveld veilige woon- en leefomgeving is fietsendiefstal een onderwerp. In het fietsbeleid wordt ook aandacht besteed aan het onderwerp fietsendiefstal.

## **3. Relaties met nieuw beleid, projecten en processen**

### *Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid*

In 2013 wordt een nieuw regionaal beleidsplan verkeersveiligheid voor de Drechtsteden opgesteld met als beleidshorizon 2020. Het regionaal actieprogramma verkeersveiligheid 2014-2016 is een uitwerking van dit beleidsplan. In het regionale beleid en het bijbehorende actieprogramma zijn fietsers, met name kwetsbare doelgroepen als schoolgaande jeugd en senioren, een speerpunt. Op het gebied van schoolthuisroutes en verkeerseducatie voor kinderen (van het basisonderwijs en voortgezet onderwijs) wordt veel geïnvesteerd en wordt gebruik gemaakt van de educatieve programma's SCHOOL op SEEF (4-12 jaar), TotallyTraffic (12-18 jaar) en het uitgevoerde schoolroute onderzoek uit 2009. De Nota Fietsbeleid wordt afgestemd op het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid.

### *Actualisatie Milieubeleidsplan*

Momenteel wordt gewerkt aan een nieuw Milieubeleidsplan. Het aspect duurzaamheid neemt hierin een belangrijke plaats in. Bij duurzaamheid gaat het om het vinden van een balans tussen economie, mens en milieu. De fiets is een duurzaam vervoermiddel. Het stimuleren van de fiets draagt bij aan de doelen uit het nieuwe Milieubeleidsplan.

### *Nota Bewegwijzering*

In het jaar 2013 wordt een startnotitie uitgewerkt voor het opstellen van een Nota Bewegwijzering. Ook de bewegwijzering voor het fietsverkeer wordt hierin meegenomen.

### *Openbare verlichting 2014-2023*

De gemeente is verantwoordelijk voor de aanleg en het goed functioneren van de openbare verlichting. Het beleidsuitgangspunt daarbij is 'licht waar het moet, donker waar het kan'. In het beleidsvoornemen is het uitgangspunt dat de openbare ruimte, die eigendom is van de gemeente en waarvan ze wegbeheerder is, wordt verlicht met uitzondering van:

- wegen buiten de bebouwde kom (met uitzondering van gevaarlijke kruispunten),
- zelfstandige recreatieve fiets- en voetpaden, die geen belangrijke functie hebben voor woon- en werkverkeer (o.a. wandelpaden in parken).

In het fietsbeleid wordt ook aandacht besteed aan de sociale veiligheid op fietspaden. Verlichting is hierbij van belang.

## **4. Richtlijnen**

Door het CROW zijn richtlijnen voor fietsbeleid beschreven. Deze richtlijnen worden als leidraad gebruikt bij het actualiseren van de fietsnota.

## 2.4 **Beoogde resultaten en kwaliteitseisen**

### **Beschrijving van de producten**

In het kader van de actualisering van de fietsnota 'Dordt fietst dóór' worden uiteindelijk drie eindproducten opgeleverd, namelijk:

1. een (beknopte) evaluatie van het huidige fietsbeleid;
2. een fietsnota waarin voor verschillende thema's een visie op het fietsverkeer is vastgelegd;
3. een uitvoeringsprogramma met maatregelen, kosten en prioriteiten.

Onderstaand worden de deelproducten nader toegelicht.

#### *Ad. 1 Evaluatie huidig fietsbeleid*

De doelstellingen uit het huidige fietsbeleid worden geëvalueerd aan de hand van beschikbare gegevens en de onderzoeken die in het kader van de knelpuntanalyse worden uitgevoerd. Op basis van de evaluatie van het huidige beleid kan aangetoond worden hoe goed de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma hebben bijgedragen aan het behalen van de beleidsdoelen. Bovendien biedt de evaluatie goede informatie voor het formuleren van nieuwe beleidsdoelen.

#### *Ad. 2 De fietsnota*

In de geactualiseerde fietsnota wordt de visie op het fietsnetwerk in het jaar 2024 beschreven. Daarnaast worden de beleidskaders voor de volgende thema's beschreven:

- het fietsnetwerk (primair/secundair/recreatief/nachtnet, verlichting van fietspaden, kwaliteitseisen fietsnetwerk met aandacht voor de fietsstraten/snelfietsroutes/stad-landverbindingen en de elektrische fiets, bewegwijzering, fietsen zonder hindernissen);
- de fiets als schakel in de vervoersketen (fiets meenemen op de Waterbus of in de trein, marketing);
- het stallen en aanbinden van fietsen (betaald/onbetaald stallen, fietsenstallingen stations, fietsvoorzieningen sportterreinen, locaties stallingvoorzieningen, park & bike, laadvoorzieningen e-fiets);
- de recreatieve fietser (recreatief netwerk, aantrekkelijkheid van routes (koppeling met stedelijke ecologische structuur), stad-landverbindingen, bewegwijzering, stallingsmogelijkheden, gezondheid/sport, lifestyle);
- de fiets en verkeersveiligheid (veilige inrichting van wegen en kruispunten, school-thuisroutes, verkeerseducatie, voorlichting);
- de fiets en duurzaamheid (mobiliteitsmanagement, beïnvloeden van de 'modal split');
- de positie van de fiets bij de uitwerking van ruimtelijke plannen;
- handhaving en aanpak vermindering fietsendiefstal op hotspots (preventie, handhaving, aanpak weesfietsen, bewustwording en communicatie).

Een randvoorwaarde voor de fietsnota is dat de hoofddoelstellingen moeten passen binnen de landelijke, provinciale, regionale en lokale gemeentelijke beleidskaders.

### *Ad. 3 Uitvoeringsprogramma*

Het uitvoeringsprogramma zal uit de volgende delen bestaan:

- Een concreet overzicht van de projecten voor de periode 2014-2015 met de bijbehorende kosten.
- Een reservelijst met alle gewenste maatregelen. Voor elke maatregel wordt een globale indicatie van de kosten gegeven. Daarnaast wordt ook per maatregel aangegeven welke prioriteit de maatregel heeft.
- In 2015, 2017 en 2020 vindt een midterm review plaats waarin vervolgens invulling wordt gegeven aan het uitvoeringsprogramma voor de periode 2016-2017, de periode 2018-2020 en de periode 2021-2024.

In het uitvoeringsprogramma wordt aandacht besteed aan zowel mensgerichte maatregelen als aan infrastructurele maatregelen.

## **Werkwijze**

### *A. Evaluatie huidig beleid*

Op basis van de evaluatie van het huidige beleid kan aangetoond worden hoe goed de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma hebben bijgedragen aan het behalen van de beleidsdoelen. Bovendien biedt de evaluatie waardevolle informatie voor het formuleren van nieuwe beleidsdoelen. In de huidige fietsnota zijn de volgende beleidsdoelen geformuleerd:

- Het verbeteren van de doorstroming voor de fiets. De gemiddelde snelheid van 15 km/uur (in 2002) op diverse bestemmingen (zowel tijdens de spitsperiodes als tijdens dalperiodes) moet in 2012 zijn toegenomen.
- Het handhaven van betrouwbare en acceptabele reistijden op regionaal niveau. Op regionaal niveau zijn de belangrijkste Dordtse voorzieningen (binnenstad, Centraal Station, Gezondheidspark en Leerpark) binnen maximaal 45 minuten bereikbaar met de fiets.
- Het aandeel van de fiets in de 'modal split' van bezoekers van de binnenstad is toegenomen van 25% in 2004 tot 28% in 2012.
- Het verbeteren van het fietsklimaat in Dordrecht. De rapportcijfers voor diverse aspecten van het fietsklimaat in Dordrecht moet zijn verbeterd.

De gemeente beschikt niet over actuele cijfers en inzichten met betrekking tot fietsen. Ten behoeve van de evaluatie is het daarom gewenst om door middel van aanvullend onderzoek informatie te verkrijgen om de doelstellingen te toetsen. De bevindingen worden in een notitie vastgelegd.

### *B. Knelpuntanalyse*

Vervolgens wordt een knelpuntanalyse uitgevoerd. De knelpuntanalyse wordt gebruikt bij het formuleren van:

- de beleidsdoelen en ambities;
- maatregelen ten behoeve van het uitvoeringsprogramma;
- prioriteiten in het uitvoeringsprogramma.

Onderstaand wordt eerst een toelichting gegeven op de Fietsbalans. Vervolgens wordt beschreven welke analyses en onderzoeken worden uitgevoerd, om een beeld te verkrijgen van de knelpunten.

### De Fietsbalans

In de motie die op 13 november door de gemeenteraad is aangenomen, verzoekt de gemeenteraad aan het college om opnieuw een Fietsbalans uit te laten voeren. Een Fietsbalans is een onderzoeksmethode die door de Fietsersbond wordt aangeboden. Het uitvoeren van een Fietsbalans kost ongeveer € 25.000,-. De gemeente en Fietsersbond (landelijk onderzoeksteam en de lokale afdeling) maken vervolgens samen de balans op van het lokale fietsklimaat en de resultaten van het gevoerde beleid van de afgelopen jaren. Een Fietsbalans geeft *op hoofdlijnen* een antwoord op de volgende vragen:

- Hoe is het met de infrastructuur voor fietsers gesteld?
- Is de verkeersveiligheid toegenomen?
- Hoe staat het met het fietsgebruik?
- Welke beleidsaspecten hebben meer aandacht nodig?

De gemeente heeft zich verdiept in de mogelijkheden van een Fietsbalans en stelt voor om in het kader van het opstellen van het fietsbeleid nog geen Fietsbalans uit te voeren. De redenen hiervoor zijn:

- De Fietsbalans geeft een globaal inzicht in welke type knelpunten er zijn. De Fietsbalans geeft echter weinig inzicht in de locaties van knelpunten en de omvang van knelpunten. Om te komen tot een meer uitvoeringsgericht beleid is er behoefte aan gerichte deelonderzoeken.
- Op basis van de gebruikte onderzoeksmethoden en klachten zal naar verwachting het uitvoeren van een nieuwe Fietsbalans niet tot nieuwe inzichten leiden. De adviezen uit de Fietsbalans, welke in het jaar 2002 is uitgevoerd, zijn nog steeds actueel. Daarom wordt voorgesteld om een aantal meer gerichte onderzoeken uit te voeren.
- Naar verwachting zal in februari de startnotitie door de gemeenteraad behandeld kunnen worden. Een eventuele opdracht voor het uitvoeren van een Fietsbalans kan pas verstrekt worden nadat de startnotitie door de gemeenteraad is vastgesteld. Dit betekent dat eventuele resultaten op z'n vroegst begin juni gereed kunnen zijn. Dit heeft tot gevolg dat de Fietsnota niet eind 2013 aan het college kan worden aangeboden. De meer gerichte onderzoeken kunnen sneller uitgevoerd worden.

Opgemerkt wordt dat de Fietsbalans wel een geschikt instrument is om over een paar jaar het nieuwe fietsbeleid te evalueren.

### Benodigde analyses

Op basis van de klachten en de Fietsbalans 2002 zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

- Waarom kiezen sommige bewoners ervoor om de fiets niet te gebruiken?
- Waarom zijn weggebruikers ontevreden over bijvoorbeeld het comfort, de aantrekkelijkheid, verkeersveiligheid etc.?
- Op welke locaties doen zich de problemen voor?
- Wat zijn de hoofdfietsroutes en welke knelpunten doen zich op deze routes voor?
- Zijn de hoofdfietsroutes voldoende herkenbaar en hoe worden deze routes gebruikt?
- Zijn er genoeg fietsparkeervoorzieningen en liggen deze op de juiste plek?
- Wat is de huidige 'modal split' van de gemeente Dordrecht?
- Welke schakels ontbreken er in het netwerk?
- Is fietsendiefstal nog steeds een groot probleem en zo ja, waar doen deze problemen zich voor?

Om alle de onderzoeksvragen te beantwoorden, is het nodig om de volgende onderzoeken en analyses uit te voeren:

- Analyse huidige fietsnetwerken: Er worden kaarten gemaakt van de verschillende fietsnetwerken (utilitair, secundair, recreatief, nachtnet). Op basis hiervan kunnen de ontbrekende schakels in de verschillende netwerken inzichtelijk gemaakt worden. Vervolgens worden de hoofdroutes bepaald. De hoofdroutes worden bepaald op basis van het fietsgebruik en de herkomst-bestemmingsrelaties.
- Onderzoek fietsgebruik: Het fietsgebruik op de hoofdroutes kan met behulp van tellingen inzichtelijk worden gemaakt. In het jaar 2005 zijn voor het laatst tellingen uitgevoerd. Om een beeld te krijgen van het huidige fietsgebruik is het gewenst om opnieuw op een aantal locaties tellingen uit te voeren. Het uitvoeren van tellingen moet door een extern bureau worden gedaan. Met behulp van de fietstellingen kan bovendien geëvalueerd worden of het fietsgebruik sinds 2005 op hoofdroutes is toegenomen.
- Inventarisatie beschikbare onderzoeken: In de afgelopen jaren hebben diverse onderzoeken plaatsgevonden welke aanknopingspunten kunnen geven voor het fietsbeleid. Zo heeft bijvoorbeeld in 2011 een onderzoek plaatsgevonden naar recreatieve verbindingen, is in 2009 een onderzoek uitgevoerd naar het fietsparkeren in de binnenstad, is in 2011 het fietsparkeren bij het station onderzocht, heeft de Fietsersbond in het jaar 2012 een onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van fietsenstallingen, wordt de luchtkwaliteit en geluidhinder in de gemeente conform de wetgeving regelmatig onderzocht en is in 2005 een fietsonderzoek uitgevoerd met een uitgebreide enquête en fietstellingen. Ook zijn veel gegevens (zoals de 'modal split') via het internet te vinden. De belangrijkste resultaten van deze onderzoeken worden samengevat en gebruikt voor de knelpuntanalyse.
- Analyse school-thuisroutes: In het jaar 2009 is in opdracht van de RPV een school-thuisroute onderzoek uitgevoerd. De bevindingen uit dit onderzoek worden meegenomen in de knelpuntanalyse, de visie en het bijbehorende uitvoeringsprogramma. De RPV behartigt de verkeersveiligheidsbelangen in de regio. Fietsers, met name kwetsbare doelgroepen als schoolgaande jeugd en senioren, zijn voor de RPV (en voor het fietsbeleid) een belangrijk speerpunt. De RPV is dan ook bij de werksessies betrokken om het verkeersveiligheidsbelang van fietsers te borgen en een verbinding te leggen met het regionale verkeersveiligheidsplan dat in 2013 wordt opgesteld.
- Analyse rijtijden en knelpunten op hoofdfietsroutes: Een belangrijke onderzoeksvraag is wat de rijtijden en knelpunten zijn op veel gebruikte hoofdfietsroutes. Om deze vraag te beantwoorden, worden door middel van een observatie ter plaatse op een aantal belangrijke hoofdfietsroutes de rijtijden en knelpunten in beeld gebracht.

- Analyse omrijfactoren: Op basis van de fietsbalans uit 2002 blijkt dat de omrijfactor te groot is. Om beeld te krijgen van de daadwerkelijke omrijfactoren en eventuele oplossingen wordt door de gemeente op een aantal belangrijke herkomsten en bestemmingen de omrijfactor bepaald. Op basis van deze analyse wordt inzicht verkregen in mogelijke ontbrekende schakels in het fietsnetwerk.
- Ongevallenanalyse (wat zijn de verkeersonveilige locaties en komen bepaald type ongevallen veelvuldig voor?): Door de gemeente wordt de verkeersveiligheid van fietsers geanalyseerd. Op basis van deze analyse kunnen objectief onveilige locaties in beeld worden gebracht. Hierbij wordt het volgende inzichtelijk wordt gemaakt:
  - locaties van de belangrijkste knelpunten/aandachtspunten;
  - veelvoorkomende ongevalstypen met fietsers;
  - leeftijdsgroepen die veelvuldig bij (fiets)ongevallen betrokken zijn.
 In een werksessie met belanghebbenden wordt ook gevraagd naar de locaties die als sociaal onveilig worden ervaren en naar locaties die als onveilig worden ervaren.
- Analyse toeristisch aantrekkelijke punten: Voor recreatieve routes is het van belang dat deze toeristisch interessante plekken aandoen en over aantrekkelijke wegen/paden gaan. Om na te gaan of deze routes toeristisch interessante plekken aandoen, worden deze locaties in beeld gebracht en met het recreatieve fietsroutenetwerk vergeleken. Op basis van deze analyse kan worden bepaald of recreatieve fietsroutes moeten worden aangepast. In een werksessie met belanghebbenden wordt verkend of de huidige fietsroutes aantrekkelijk genoeg zijn.
- Analyse fietsendiefstal: Aan de politie wordt gevraagd of zij inzicht kunnen geven in hoe vaak fietsen worden gestolen en op welke locaties fietsendiefstal het meeste voorkomt. Ook wordt inzichtelijk gemaakt hoe fietsendiefstal momenteel wordt aangepakt.
- Onderzoek naar fietstevredenheid: In het jaar 2002 is er door de Fietsersbond een Fietsbalans uitgevoerd. Hierbij is de fietstevredenheid globaal onderzocht. Één van de beleidsdoelen in het beleidsplan 'Dordt Fietst dóór' is het verbeteren van het fietsklimaat (fietstevredenheid). Om te toetsen of de fietstevredenheid is toegenomen, is het daarom gewenst om opnieuw door middel van een enquête de fietstevredenheid te toetsen. Behalve de fietstevredenheid moet de enquête ook inzicht geven in:
  - waarom iemand ervoor kiest om nooit de fiets te gebruiken;
  - waarom men ontevreden is over bijvoorbeeld de verkeersveiligheid, het comfort, de aantrekkelijkheid;
  - welke routes men vaak gebruikt;
  - welke knelpunten op deze routes worden ervaren;
  - of er voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn (bij het ziekenhuis, scholen, station, winkelcentra).
 Deze vragen zijn niet eerder onderzocht, maar kunnen veel inzicht geven in de aard van knelpunten en daarmee meer richting geven aan het beleid. Dit onderzoek zal bij het Onderzoekcentrum Drechtsteden (OCD) worden uitgezet.
- Werksessie 1: knelpunten fietsnetwerken: Door middel van een werksessie met belanghebbenden worden de klachten en knelpunten in de verschillende fietsnetwerken geïnventariseerd.

### C. Formuleren (ver)nieuw(d)e beleidsdoelen

Op basis van de verschillende beleidskaders (lokaal, regionaal, provinciaal en landelijk), de evaluatie en de knelpuntanalyse worden de beleidsdoelen geformuleerd voor de periode 2014-2024.

#### *D. Opstellen visie en strategie*

Per beleidsthema worden de ambities, doelstellingen en strategie beschreven. Ten behoeve van de visie worden verschillende kaarten gemaakt. Zo worden bijvoorbeeld kaarten uitgewerkt voor het fietsnetwerk. Voor het opstellen van de visie en strategie worden drie werksessies met belanghebbenden georganiseerd:

- Werkessie 2: In de eerste werksessie worden de thema's toegelicht. Getoetst wordt of nog belangrijke thema's ontbreken. Vervolgens wordt invulling aan de thema's gegeven en wordt de prioriteit van de verschillende thema's bepaald.
- Werkessie 3: Het fietsnetwerk met de verschillende deelnetwerken vormt een belangrijk onderdeel van de fietsnota. Daarom wordt voor het fietsnetwerk een inhoudelijke werksessie georganiseerd. Belanghebbenden wordt de gelegenheid geboden om mee te denken over het primaire, secundaire en recreatieve netwerk. De volgende vragen staan hierbij centraal: "Ontbreken er schakels?" en "Hoe zouden bestaande routeringsknelpunten op netwerkniveau kunnen worden opgelost?"
- Werkessie 4: Wanneer een eerste concept visie gereed is, wordt deze aan de belanghebbenden voorgelegd en gepresenteerd. In de vierde werksessie worden belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken op het eerste concept van de fietsnota.

Naast werksessies met belanghebbenden wordt ook een inhoudelijke werksessie met de ambtelijke projectgroep (bestaande uit ambtenaren van verschillende disciplines) georganiseerd. Het eindresultaat van stap B, C en D is een geactualiseerde fietsnota.

#### *E. Inzichtelijk maken (financiële) mogelijkheden en maatregelen en prioriteiten*

Na het opstellen van de fietsnota wordt vervolgens het uitvoeringsprogramma uitgewerkt. Ook voor het opstellen van het uitvoeringsprogramma wordt een werksessie met belanghebbenden en met de ambtelijke projectgroep georganiseerd.

#### *F. Informatieavond*

Tot slot wordt een informatieavond georganiseerd voor bewoners en belanghebbenden.



## 3 Procesvoering

In dit hoofdstuk wordt het proces voor het opstellen van de fietsnota met het bijbehorende uitvoeringsprogramma nader toegelicht. De werkzaamheden en producten zijn al in paragraaf 2.4 beschreven. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de omgevingsanalyse (paragraaf 3.1), rolneming, partners en extern betrokkenen (paragraaf 3.2) en strategische communicatie (paragraaf 3.3).

### 3.1 *Omgevingsanalyse*

Voor het verkrijgen van gedragen beleid is samenwerking met andere partijen van wezenlijk belang. De volgende belanghebbende partijen spelen onder andere een rol:

- Gemeenteraad
- Provincie
- Gemeenten regio Drechtsteden
- Fietsersbond
- Politie
- VVV
- Parkschap NP De Biesbosch
- Waterschap Hollandse Delta
- GGD
- RPV

### 3.2 *Rolneming, partners en externe betrokkenen*

Om te komen tot een gedragen visie en strategie is het van belang de juiste partijen te betrekken. Bij het actualiseren van de fietsnota en het bijbehorende uitvoeringsprogramma worden twee groepen onderscheiden, namelijk de interne ambtelijke projectgroep en de externe partijen.

#### **Ambtelijke projectgroep**

De ambtelijke projectgroep wordt samengesteld uit ambtenaren van verschillende disciplines, namelijk: een verkeerskundige, een recreatie-deskundige (vrijtijdseconomie), een milieukundige en een stedenbouwkundige. Ook zullen deskundigen op het gebied van sportbeleid, gezondheidsbeleid, stadsbeheer en veiligheid bij de projectgroep worden betrokken wanneer de betreffende onderwerpen aan bod komen. De ambtelijke projectgroep ziet erop toe dat het geactualiseerde beleid goed aansluit bij beleidskaders van andere beleidsvelden. Ook levert de projectgroep inhoudelijk advies en voert waar nodig onderzoek uit.

### **Werkgroep belanghebbenden**

Het is van belang dat het geactualiseerde beleid wordt gedragen door externe partijen en bewoners. Daarom worden er meerdere werksessies met belanghebbenden georganiseerd. De belanghebbenden hebben een belangrijke rol in het meedenken over de beleidsthema's, netwerken, maatregelen en prioriteiten. Voorgesteld wordt om de werkgroep van belanghebbenden samen te stellen uit leden van: de politie, Fietsersbond, VVV, RPV, GGD, Waterschap Hollandse Delta en Parkschap NP De Biesbosch.

Ook wordt een informatieavond georganiseerd voor bewoners en belanghebbenden. Op deze avond wordt de fietsnota en het bijbehorende uitvoeringsprogramma toegelicht. Iedereen heeft tijdens deze informatieavond ruimte om op de plannen te reageren.

### **3.3 *Betrokkenheid van de burgers***

Helaas is het niet mogelijk om in het ontwerpproces iedereen individueel te betrekken. Daarom wordt ervoor gekozen om door middel van werksessies enkele partijen in een vroegtijdig stadium bij het proces te betrekken. Ook wordt een informatieavond georganiseerd om iedereen in de gelegenheid te stellen op de Nota fietsbeleid te reageren. Eveneens worden alle burgers van Dordrecht door middel van een persbericht geïnformeerd over het nieuwe beleid.

Op grond van artikel 2 lid 5, sub b en artikel 2, lid 5 sub c van de inspraakverordening van de gemeente Dordrecht is formele inspraak niet nodig. In het kader van de verkiezing "Fietsstad 2014" is het namelijk van belang om zo snel mogelijk nieuw fietsbeleid vast te stellen. Bovendien komt zowel het beleidsplan als het uitvoeringsprogramma tot stand door middel van een interactief proces met belanghebbenden en komt er een informatieavond waarin alle burgers en belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld om op de stukken te reageren.

### **3.4 *Strategische communicatie***

Rond de opzet van de Nota Fietsbeleid wordt een communicatieplan opgesteld dat voorziet in adequate communicatie met belanghebbenden. Hierbij wordt de communicatie gekoppeld aan specifieke communicatiemomenten, zoals bijvoorbeeld:

- de start van het beleidsplan;
- de informatieavond;
- politieke besluitvormingsmomenten;
- nadat het beleid en het uitvoeringsprogramma is vastgesteld.

Bij het opstellen van de fietsnota worden enkele partijen (zie paragraaf 3.2) intensief betrokken. De overige belanghebbenden worden via een informatieavond, een persbericht en berichten op de gemeentelijke website geïnformeerd.

## 4 Beheersaspecten

In dit hoofdstuk worden de beheersaspecten nader toegelicht. In paragraaf 4.1 wordt het ambtelijke projectteam beschreven. In paragraaf 4.2 wordt ingegaan op de planning. In paragraaf 4.3 is een overzicht van de kosten gegeven.

### 4.1 *Werkorganisatie*

Het projectteam bestaat uit:

Jessica van der Hout	- projectleider
Robert Kraak	- verkeer, verkeerseducatie, school-thuisroutes
Irma Zanders	- recreatie (vrijtijdseconomie), groenbeleid
Rob Mank	- milieubeleid, duurzaamheid, stedelijke ecologische structuur
Judit Bax	- stedenbouw

#### **Agendalid:**

Bart Winkel	- verkeer
Hermien Janssens	- veiligheid/fietsendiefstal
Irene Odinot	- stadsbeheer
Arthur van Moorst	- sportbeleid
Paul van Hattem	- gezondheidsbeleid
Communicatieadviseur	

### 4.2 *Tijdsplanning en mijlpalen*

In de onderstaande tabel is globaal de planning weergegeven.

Fase	Werkzaamheden	Eindproducten	Beslismomenten	Planning
Definitie	Startnotitie	Startnotitie	Vaststellen	Januari/Februari 2013
Ontwerp	A. Evaluatie	Nota evaluatie fietsbeleid	Vaststellen fietsnota door college	December 2013
	B. Knelpuntanalyse			Februari-maart 2013
	C. Formuleren beleidsdoelen			Maart 2013
	D. Visie en strategie		April-augustus 2013	
		Ontwerp fietsnota		Augustus 2013
	F. Informatie avond	Definitieve fietsnota	Behandeling college	November 2013
		Behandeling gemeenteraad	December 2013	
			Na behandeling college	
Vorbereiding	E. Opstellen uitvoeringsprogramma	Ontwerp uitvoeringsprogramma		Augustus-september 2013
				Oktober 2013
	F. Informatie avond			November 2013
		Definitief uitvoeringsprogramma	Behandeling college	December 2013
		Behandeling gemeenteraad	Na behandeling college	
Realisatie en nazorg				

### 4.3 Financiering

In de onderstaande tabel zijn de benodigde investeringen gekwantificeerd. De totale investeringskosten worden geraamd op €139.640,- (exclusief BTW, prijspeil 2012). Van dit bedrag is er € 20.000,- gereserveerd voor het laten uitvoeren van een fietstevredenheidsonderzoek door het OCD. Daarnaast is er € 15.000,- gereserveerd voor het laten uitvoeren van een onderzoek naar het fietsgebruik. Dit onderzoek wordt uitgezet bij een extern bureau. De kosten voor zowel het fietstevredenheidsonderzoek als het onderzoek naar het fietsgebruik kunnen worden gedekt vanuit het 'basispakket OCD'. De overige € 104.640,- betreffen kosten voor de ambtelijke inzet. Deze kosten worden gedekt vanuit de exploitatie.

Opgemerkt wordt dat voor het uitvoeringsprogramma en het monitoren in de jaren 2014, 2015, 2017 en 2020 voor projecten budget zal worden aangevraagd.

<b>Werkzaamheden</b>	<b>Kosten*</b>
A. Evaluatie	€ 3.276
B. Knelpuntanalyse	€ 22.477
C. Formuleren beleidsdoelen	€ 1.092
D. Opstellen visie en strategie	€ 36.946
E. Uitvoeringsprogramma	€ 22.022
Communicatie (plan, advies, uitvoering, media)	€ 9.100
Onvoorzien	€ 9.727
Fietstevredenheidsonderzoek door het OCD	€ 20.000
Onderzoek fietsgebruik (extern bureau)	€ 15.000
<i>Totale kosten</i>	€ 139.640

\* Alle genoemde kosten zijn exclusief BTW

#### **4.4**      ***Risicobeheersing en kwaliteitszorg***

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de mogelijke risico's en de beheersing van deze risico's:

- Het behalen van de planning vormt een potentieel risico. Zo dient een onderzoek door externen uitgevoerd te worden. Wanneer resultaten pas later aangeleverd kunnen worden, is dit van invloed op de planning. Het risico wordt zoveel mogelijk beheerst door vooraf duidelijke afspraken te maken en overlegmomenten
- Een tweede risico is een mogelijke overschrijding van de geraamde budgetten. Dit risico wordt beheerst door een zo goed mogelijke inschatting van de mogelijke uren en externe kosten te maken.
- De inventarisatie van het fietsgebruik en de inventarisatie van knelpunten op hoofdfietsroutes zijn afhankelijk van onder andere de weersomstandigheden. Bij slecht weer bijvoorbeeld kunnen deze onderzoeken pas later uitgevoerd worden. Dit kan de planning beïnvloeden.

#### **4.5**      ***Informatievoorziening***

In paragraaf In 2.3 is aangegeven welke relevante informatie benut zal worden.

## 5 **Gevraagde beslissing**

Aan de raad wordt gevraagd de in deze startnotitie opgenomen inhoudelijke en procesmatige kaders voor het beleidsproces vast te stellen en het college opdracht te geven met de voorbereiding van het beleid te starten.

## Bijlage 1: Motie gemeenteraad



### MOTIE fietsbeleid Dordrecht

De Gemeenteraad van Dordrecht in vergadering bijeen op 13 en 14 november 2012, ter behandeling van de begroting 2013,

#### Constaateert dat:

- het college ambieert de prijs 'Fietsstad 2014' binnen te halen;
- er niet altijd sprake is van een integrale benadering van het fietsbeleid in de gemeente Dordrecht;
- er na het gereedkomen van projecten soms aanpassingen noodzakelijk blijken;
- bewoners weinig stimulansen krijgen meer de fiets te pakken;
- het fietsnetwerk hier en daar hiaten vertoont en kwalitatief verbetering behoeft

#### Overweegt dat:

- de beleidsnota 'Dordt fietst door' is vastgesteld in 2008 en geactualiseerd dient te worden;
- onder meer de Fietsersbond relevante onderzoeksmethoden aanbiedt zoals de 'Fietsbalans', welke in Dordrecht in 2002 voor het laatst is uitgevoerd;

#### Spreekt als zijn mening uit:

- dat voor het in aanmerking komen van de prijs 'Fietsstad 2014' de noodzaak bestaat tot het vaststellen van een vernieuwd ambitieus fietsbeleid;

#### Verzoekt het college van Burgemeester en wethouders:

- in 2013 met een nieuwe nota fietsbeleid te komen;
- mede op basis van een opnieuw uit te voeren 'fietsbalans';
- daarbij inspeland op ontwikkelingen als: de kwaliteit en volledigheid van het fietsnetwerk, e-bikes en stimulansen om fietsen te bevorderen;

en gaat over tot de orde van de dag.

Namens de fracties:

Handwritten signatures and party abbreviations: AB Hoopman, CU/SGP, BSkat, D66, VSP, GAL.