

# Uitvoeringsprogramma fietsbeleid 'Dordt fietst verder'

|                        |                           |
|------------------------|---------------------------|
| <b>Auteur</b>          | Mevrouw J. van der Hout   |
| <b>Sector</b>          | Stadsontwikkeling         |
| <b>Onderwerp</b>       | Fietsbeleid               |
| <b>Status</b>          | Definitief                |
| <b>In opdracht van</b> | Portefeuillehouder J. Mos |
| <b>Redactie</b>        | Mevrouw J. van der Hout   |
| <b>Datum</b>           | 16 december 2013          |

## **Inhoudsopgave**

|   |                                     |   |
|---|-------------------------------------|---|
| 1 | Inleiding.....                      | 3 |
| 2 | Uitvoeringsprogramma 2014-2015..... | 4 |
| 3 | Overzicht reserve projecten .....   | 8 |

# 1 Inleiding

De gemeente Dordrecht wil een vitale stad zijn, waarbij duurzaamheid, gezondheid, leefbaarheid, veiligheid en economie hoog in het vaandel staan. Een hoog fietsgebruik draagt daar aan bij. Op 13 november 2013 heeft de gemeenteraad de motie 'Fietsbeleid Dordrecht' aangenomen. In deze motie verzoekt de gemeenteraad het college van Burgemeester en wethouders om in 2013 met een vernieuwend ambitieus fietsbeleid te komen, waarbij wordt ingespeeld op: de kwaliteit en volledigheid van het fietsnetwerk, nieuwe ontwikkelingen als e-bikes en het geven van stimulansen om het fietsen te bevorderen.

Naar aanleiding van de motie is het fietsbeleid geactualiseerd. Het nieuwe fietsbeleid is beschreven in de fietsnota 'Dordt fietst verder'. Voor het realiseren van de visie is een uitvoeringsprogramma opgesteld. Het uitvoeringsprogramma bestaat uit twee delen, namelijk:

1. Een concreet overzicht van de projecten voor de periode 2014-2015 met de bijbehorende kosten.
2. Een reservelijst met gewenste maatregelen om het fietsbeleid te realiseren.

Evenals de fietsnota is ook het bijbehorende uitvoeringsprogramma opgesteld in nauwe samenwerking met: de Fietsersbond, de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV), de politie, Veilig Verkeer Nederland (VVN), de VVV, Parkschap NP De Biesbosch, de GGD, Hoofdbedrijfschap Detailhandel (HBD) en Wielervereniging de Mol.

## Een dynamisch document

Het uitvoeringsprogramma is een dynamisch document dat regelmatig wordt geactualiseerd. Het voordeel van het regelmatig actualiseren, is dat er flexibeler kan worden ingespeeld op (financiële) kansen die zich voordoen. Zo zal aan de hand van een midterm review in 2015, 2017 en 2020 het uitvoeringsprogramma worden vormgegeven voor respectievelijk de periode 2016-2017, de periode 2018-2020 en de periode 2021-2024. De reservelijst is een hulpmiddel om invulling te geven aan toekomstige uitvoeringsprogramma's.

Bij het actualiseren van het uitvoeringsprogramma zal de gemeente nagaan of er kansen zijn om werk met werk te maken door aan te sluiten bij geplande onderhoudswerkzaamheden en andere gemeentelijke projecten. Ook worden subsidies van de provincie en het Rijk waar mogelijk benut. Fietsbeleid heeft landelijk en provinciaal veel aandacht. Er bestaan dan ook diverse subsidiemogelijkheden. In de toekomst worden voor fietsers ook nog nieuwe subsidiemogelijkheden verwacht, zoals bijvoorbeeld voor de realisatie van snelfietsroutes.

## Rolneming gemeente

De rol van de gemeente in projecten verandert. In het onderstaande schema zijn de rollen van de gemeente weergegeven.

| Initiatief gemeente                                      | Initiatief derden                                     |
|--|---|
| 1. Zelf uitvoeren met of zonder partners                 | 3. Uitvoering door derden en de gemeente faciliteert. |
| 2. Uitvoeren door derden en gemeente faciliteert actief. | 4. Gemeente is passief en toetst kader.               |

Naar verwachting zal het accent steeds meer verschuiven naar 2 en 3. Bij het actualiseren van de uitvoeringsprogramma's zal dan ook steeds nagegaan worden welke rol de gemeente inneemt bij de uitvoering van de projecten. Ten aanzien van een aantal maatregelen is in de fietsnota al expliciet aangegeven dat de gemeente een faciliterende rol heeft en dus niet zelf het project zal uitvoeren.

## 2 Uitvoeringsprogramma 2014-2015

In dit hoofdstuk worden de maatregelen voor de periode 2014-2015 uiteengezet. De maatregelen zijn tot stand gekomen op basis van:

- een uitgebreide knelpuntenanalyse,
- een enquête onder bewoners,
- een evaluatie van het fietsbeleid 'Dordt fietst dóór',
- werksessies met belangengroepen,
- de fietsnota 'Dordt fietst verder'.

### **Maatregel 1: Onderzoek fietsdoorsteekjes in de binnenstad**

In het kader van het Verkeersstructuurplan Centrum wordt een raadsvoorstel gemaakt voor het aanbrengen van fietsdoorsteekjes in de binnenstad. Voor de uitvoering van de fietsdoorsteekjes is in het Verkeersstructuurplan Centrum € 15.000,-- gereserveerd.

### **Maatregel 2: Het realiseren van een fietspad langs de Kil**

In het kader van het project Dijkversterking Eiland van Dordrecht is een nieuw fietspad langs de dijk voorzien. Dit fietspad vormt een ontbrekende schakel in het recreatieve fietsnetwerk. De totale geraamde kosten voor de realisatie van het fietspad bedragen € 750.000,--. In het project WDO westelijke ontsluitingsweg is hier budget voor beschikbaar.

### **Maatregel 3: Het realiseren van fietspad 220**

In het kader van het project Nieuwe Dordtse Biesbosch is een nieuwe fietsverbinding voorzien. Deze verbinding vormt een belangrijke ontsluitende ader van het gebied en is momenteel een ontbrekende schakel in het recreatieve fietsnetwerk.

De totale kosten voor de realisatie van het fietspad worden geraamd op 1,3 miljoen euro. De gemeente betaald hiervan 50% van de kosten. Voor de andere 50% is subsidie bij de provincie aangevraagd. Momenteel wordt nog gewacht op goedkeuring.

### **Maatregel 4: Aanpassen weginrichting rotonde Groene Zoom/Hastingsweg**

De rotonde Groene Zoom/Hastingsweg is onveilig. Er dient een fysieke aanpassing te worden gedaan om het fietsverkeer een veiligere route te bieden.

Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de meest wenselijke variant. Naar aanleiding van dat onderzoek volgt een concreet voorstel (inclusief financiën).

### **Maatregel 5: Aanpassen weginrichting Patersweg**

De Patersweg is onderdeel van de doorgaande fietsstructuur van de zuidzijde van het centraal Station naar het buitengebied. Het is een 30 km gebied waar geen aparte voorzieningen voor de fiets zijn aangelegd. Belangengroepen en bewoners geven aan dat de Patersweg voor fietsers onveilig is. Ook uit de ongevallenanalyse blijken hier relatief veel ongevallen met fietsers plaats te vinden. In het kader van herstructurering van de wijk wordt voorgesteld de Patersweg in te richten als fietsstraat met éénrichtingsverkeer voor autoverkeer.

Voor de herinrichting van de Patersweg is in totaal € 390.000,-- beschikbaar in het kader van het project 'herstructurering Patersweg'.

### **Maatregel 6: Beïnvloeden ongewenst verkeersgedrag voor snelle en langzame fietsers**

De Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid heeft een aantal succesvolle programma's op het gebied van fietseducatie die de gemeente wil blijven continueren. Deze programma's zijn gericht op verschillende doelgroepen, zoals basisschoolleerlingen, het voortgezet onderwijs, bestuurders en ouderen.

De gemeente betaalt jaarlijks aan de RPV € 0,30 per inwoner. Dit komt overeen met ongeveer € 35.000,--. De totale bijdrage van alle gemeenten bedraagt 25% van alle kosten. De provincie betaalt de overige 75% van de kosten.

#### **Maatregel 7: Handhaving op ongewenst verkeersgedrag**

Regionaal in de RPV worden hierover met politie afspraken gemaakt. Succesvolle campagnes die gecontinueerd worden, zijn "Veilig verkeer? Ik doe mee!" (waar op de twintig meest onveilige locaties in de regio intensief wordt gehandhaafd) en de fietsverlichtingscampagne "Ik wil je zien!". De kosten voor het handhaven op ongewenst verkeersgedrag worden betaald uit hetzelfde budget als maatregel 6.

#### **Maatregel 8: Handhaven op weesfietsen, fietswrakken en fout geparkeerde fietsen**

Dordrecht is een gastvrije stad. Om overlast door fietsen te beperken, zijn er regels opgesteld. In de Algemene Plaatselijke verordening Dordrecht (APV)<sup>1</sup> is geregeld dat de gemeente kan handhaven op fietswrakken, weesfietsen en fout geparkeerde fietsen op de daarvoor aangewezen locaties. De gemeente heeft voor delen van het stationsgebied een aanwijzingsbesluit genomen. Indien nodig kunnen aanvullende gebieden worden aangewezen om te handhaven. De verwijderde fietsen worden naar de fietsafhandelingscentrale gebracht waar eigenaren hun fiets kunnen ophalen.

Voorgesteld wordt om door te gaan met de bestaande fietsafhandelcentrale en indien gewenst de activiteiten verder uit te breiden. Als aan de zuidzijde van het station de capaciteit aan fietsparkeerplaatsen op orde is, kan overwogen worden om ook hier te handhaven. Handhaving aan de zuidzijde van het station kan een positieve invloed hebben op het aantal fietsendiefstallen ter plaatse. Voor de fietsafhandelcentrale is jaarlijks een bedrag beschikbaar van € 50.000,--.

#### **Maatregel 9: Gratis houden van bewaakte fietsenstallingen**

Het gratis bewaakt kunnen stallingen van de fiets in de binnenstad maakt het aantrekkelijk om met de fiets naar de binnenstad te komen. Dit moet dan ook in stand gehouden worden. De jaarlijkse kosten voor de exploitatie van de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad bedragen € 300.000,-- per stalling. De komende jaren is hier budget voor beschikbaar.

#### **Maatregel 10: Bewegwijzeringsbeleid**

De fietsbewegwijzering in Dordrecht moet verbeterd worden. Deels is de bewegwijzering beperkt en deels is deze afwezig. Ook is er weinig eenheid in de verschillende typen bebording. In de uitwerking van deze fietsnota moet er dan ook een bewegwijzeringbeleidsplan worden opgesteld voor zowel het hoofdfietsrouten netwerk als voor recreatieve fietsroutes. In het plan moet aandacht besteed worden aan de locaties van informatiepanelen en de lay-out van de bewegwijzering (welke informatie wordt in welke vorm aangeboden). Zo kan er bijvoorbeeld over worden gedacht om behalve de fietsafstanden ook het aantal calorieën te vermelden dat een fietser gemiddeld verbrandt, om de sportieve kant van het fietsen meer te benadrukken.

Ook landelijke ontwikkelingen ten aanzien van het wijzigen van de Wegenverkeerswet 1994, maken bewegwijzeringsbeleid noodzakelijk. Naar verwachting zal de wetgeving medio 2014/begin 2015 van kracht worden. De gemeente zal daarom met een startnotitie komen voor het opstellen van bewegwijzeringsbeleid voor zowel fietsers, voetgangers als automobilisten. De kosten voor het opstellen van de startnotitie bedragen naar verwachting € 5.000,--. Voorgesteld wordt om deze kosten vanuit de exploitatie te dekken.

#### **Maatregel 11: Kwaliteit fietsparkeerplaatsen KOR**

In het handboek Kwaliteit Openbare ruimte moet worden vastgelegd welke typen fietsenrekken/klemmen worden toegepast. Op dit moment is er wildgroei van verschillende typen

---

<sup>1</sup> Handhaving is mogelijk conform de Algemene plaatselijke verordening Dordrecht (APV), verwijzend naar de artikelen 2:51, 5:11 en 5.12. Op de website van de gemeente [www.dordrecht.nl/fietsparkeren](http://www.dordrecht.nl/fietsparkeren) wordt aangegeven waar het niet is toegestaan om de (brom)fiets te parkeren. Tevens is aangegeven waar wel de (brom)fiets geparkeerd kan worden.

rekken en klemmen. Er moet onder andere aandacht zijn voor het keurmerk Fietsparkeur. Hier ligt een mogelijkheid voor de stad om zicht te profileren met een eigen type "nietjes". De afspraken over fietsenrekken/klemmen kunnen kostenneutraal worden meegenomen in de beschikbare ambtelijke uren voor de aanpassing van de KOR.

#### **Maatregel 12: Het uitvoeren van analyses om inzicht te verkrijgen in fietsendiefstal**

Samen met de politie en belanghebbende partijen (zoals het Leerpark) wil de gemeente een gezamenlijke probleemanalyse opzetten. Met deze analyse wordt inzicht verkregen in onder andere de omvang van fietsendiefstal (niet alle gestolen fietsen worden aangegeven), exacte plekken en tijdstippen. Hiermee kunnen maatregelen (en handhaving) zo effectief mogelijk worden ingezet. Een goede samenwerking met partijen die de benodigde maatregelen kunnen nemen, is hierbij van groot belang. Onder regie van de gemeente worden jaarlijks (op basis van de analyse) met deze partijen afspraken gemaakt over de aanpak van het probleem. De ambtelijke inzet wordt opgevangen binnen de beschikbare uren van de afdeling Openbare orde en Veiligheid.

Naar schatting bedragen de ambtelijke kosten jaarlijks € 2.500,--. Dit is onderdeel van de reguliere ambtelijke uren van OOV.

#### **Maatregel 13: Terugdringen heling (aanpak bij de bron)**

Het risico dat verbonden is aan het stelen en het helen en bezitten van gestolen fietsen kan worden vergroot door de 'economie' rond gestolen fietsen onder druk te zetten. Het kunnen identificeren van gestolen fietsen is daarbij een voorwaarde. Met de invoering een digitaal opkopersregister is het mogelijk gegevens van opkopers direct te vergelijken met gestolen goederen die staan geregistreerd in het systeem van de politie. De politie kan zo samen met het Openbaar Ministerie (OM) eenvoudig helers opsporen, zodat ze vervolgd kunnen worden. De gemeente, de politie en het OM zijn in 2013 gestart met de ontwikkeling van een gezamenlijk beleid in het terugdringen van heling. Invoering van concrete maatregelen wordt verwacht in 2014. De ambtelijke inzet wordt opgevangen binnen de beschikbare uren van de afdeling Openbare Orde en Veiligheid. In de huidige fase worden geen andere kosten gemaakt.

Naar schatting bedragen de ambtelijke kosten jaarlijks € 2.500,--. Dit is onderdeel van de reguliere ambtelijke uren van OOV.

#### **Maatregel 14: Opstellen communicatieplan/promotieplan en informatie over het fietsbeleid op de gemeentelijke website**

Om de communicatie over het fietsbeleid, uitvoeringsactiviteiten, fietsgerelateerde onderwerpen en gerichte acties/campagnes/evenementen zo zorgvuldig en integraal mogelijk vorm te geven, zal de gemeente in samenwerking met andere partijen (zoals bijvoorbeeld de VVV, de Fietsersbond, het Sportbedrijf, DordtSport) een communicatieplan/promotieplan ontwikkelen. In dit plan worden ook activiteiten door belangengroepen (die door belangengroepen gefinancierd worden) opgenomen.

Behalve het ontwikkelen van een communicatieplan/promotieplan wil de gemeente bewoners, werkgevers en bezoekers informeren over het fietsbeleid en het fietsen in Dordrecht via de gemeentelijke website. Op deze website zal een samenvatting worden geven van ambities uit het nieuwe fietsbeleid. Daarnaast wordt een 'link' geplaatst, waarmee de beleidsnota gedownload kan worden.

De kosten voor het opstellen van een promotieplan/communicatieplan (ambtelijke uren) worden geraamd op € 25.000,--. De kosten voor het opstellen van teksten voor de gemeentelijke website en het plaatsen van de teksten (ambtelijke uren) worden geraamd op € 10.000,--. Voorgesteld wordt om de ambtelijke uren van SO te dekken vanuit de exploitatie en de communicatie uren te dekken vanuit de trekkingsrechten bij het SCD.

#### **Maatregel 15: Het netwerk van actoren actueel houden**

Het is belangrijk om alle partijen die betrokken zijn bij het tot stand brengen van het fietsbeleid bij de uitwerking ervan te blijven betrekken door bijvoorbeeld tussentijdse werksessies of monitoringsmomenten. Deze maatregel kan kostenneutraal worden uitgevoerd en worden gekoppeld aan bestaande overlegmomenten zoals voor bijvoorbeeld de WUF.

### **Maatregel 16: Herkenbaarheid stad-landverbindingen en het realiseren van openbare rustpunten**

In het fietsbeleid zijn drie stad-landverbindingen onderscheiden. De stad-landverbindingen zijn aantrekkelijke fietsroutes waarmee vanuit het icoon 'de binnenstad van Dordrecht' het groen om de stad (met het icoon de Biesbosch) bereikt kan worden. Met deze verbindingen wordt aan fietsers de mogelijkheid geboden om in hun vrije tijd ontspanning buiten de stad te zoeken. De stad-landverbindingen kunnen beschouwd worden als de hoofdassen van het recreatief fietsnetwerk. De drie stad-landverbindingen sluiten aan op de Waterbushalte Merwekade, waarvandaan het icoon Kinderdijk bereikbaar is.

De stad-landverbindingen moeten voor fietsers herkenbaar worden gemaakt, bijvoorbeeld door middel van symbolen op de weg. Bovendien hebben bewoners aangegeven behoefte te hebben aan aanvullende voorzieningen langs deze routes, zoals bankjes, routekaarten en fietspompen.

De kosten voor de maatregelen aan de drie stad-landverbindingen bedragen in totaal ongeveer € 180.000,--. Voor de realisatie van de maatregelen is het mogelijk om € 90.000,- subsidie van de provincie aan te vragen. Hierbij wordt opgemerkt dat de provincie een limiet heeft gesteld aan het aantal projecten. Voor de ambtelijke inzet wordt rekening gehouden met een bedrag van € 20.000,--.

Voor de gemeentelijke cofinanciering is nog geen budget beschikbaar. Voorgesteld wordt om deze maatregel mee te nemen bij de afweging voor de Kaderbrief 2015/Begroting 2015.

### 3 Overzicht reserve projecten

In dit hoofdstuk zijn per beleidsthema de mogelijke reserveprojecten beschreven. Het overzicht met reserveprojecten betreffen maatregelen en acties die gewenst zijn om de ambities uit het fietsbeleid te realiseren.

Hoewel deze projecten nog niet uitgevoerd kunnen worden en een deel van deze projecten mogelijk niet voor 2024 uitgevoerd zal worden, is het toch belangrijk om inzicht te hebben in gewenste reserveprojecten die bijdragen aan de ambities en doelen uit het fietsbeleid. Zo kan de reservelijst als hulpmiddel gebruikt worden bij de actualisatie van het uitvoeringsprogramma. Daarnaast is uit het verleden gebleken dat soms geld beschikbaar komt voor fietsmaatregelen. Een projectenoverzicht kan dan helpen met het maken van een keuze voor geschikte investeringsprojecten.

De reserveprojecten zijn tot stand gekomen op basis van:

- een uitgebreide knelpuntenanalyse,
- een enquête onder bewoners,
- een evaluatie van het fietsbeleid 'Dordt fietst dóór',
- werksessies met belangengroepen,
- de fietsnota 'Dordt fietst verder'.

Voor zeven beleidsthema's zijn concrete nieuwe maatregelen en acties geformuleerd<sup>2</sup>. Per thema zijn de maatregelen en acties kort toegelicht, is aangegeven in hoeverre de maatregelen al onderdeel uitmaken van bestaande lopende projecten en is de prioriteit van de maatregelen weergegeven. De prioriteit is tot stand gekomen op basis van een werksessie met belangengroepen en een toets van de maatregelen aan diverse criteria. Voor de maatregelen en acties uit de reservelijst zijn geen kosten geraamd, omdat de meeste maatregelen eerst concreet gemaakt moeten worden, voordat een reële inschatting van de kosten gemaakt kan worden.

---

<sup>2</sup> Voor het achtste thema 'de fiets bij stedelijke ontwikkeling' zijn geen maatregelen geformuleerd. Dit thema berust op interne afspraken bij het toetsen van nieuwe stedelijke ontwikkelingen.



| THEMA Hoofd fietsnetwerk   |  | Projecteigenaar   | PRIORITEIT |
|--|--|---|------------|
| Maatregel  | Toelichting  |   |            |
| Versterken snelfietsroutes   | Herkenbaar maken van snelfietsroutes (door bijvoorbeeld het aanbrengen van markering) en het verminderen van oponthoud op deze routes (door bijvoorbeeld het verwijderen van obstakels en het fietsvriendelijker afstellen van verkeerslichten).   | Gemeente  | 1          |
| Realisatie solitair fietspad westzijde spoor   | Aan de westkant van de N3 is een nieuwe fietsroutevoorziening voorzien die Amstelwijk en de westelijke stadsdelen ontsluit op het station Zuid (en het nieuwe station Copernicusweg). Deze verbinding is bovendien doorgetrokken, waardoor ook een snelle verbinding met Leerpark/Gezondheidsparkeergebied ontstaat. De verbinding is zodanig gekozen dat het fietsverkeer en autoverkeer zoveel mogelijk zijn ontvloten. Hierdoor ontstaat een verkeersveilige, aantrekkelijke en gezonde route. Doordat met deze verbinding aan weerszijden van de N3 een snelfietsroute beschikbaar is, wordt de betrouwbaarheid van het snelfietsroute netwerk vergroot. Ook zou deze route gebruikt kunnen worden als calamiteitsroute voor het spoor. De route zou meegenomen kunnen worden in het kader van de realisatie van het nieuwe station Copernicusweg.   | Gemeente. Voorstel om mee te nemen bij het project voor een nieuw station Copernicusweg | 2          |
| Brug Stadswerven - Noord - Riedijkshaven   | Het betreft de realisatie van een brug voor langzaam verkeer. De brug maakt onderdeel uit van de snelfietsroute vanaf de Ablasserwaard (Beneden Merwede-route) naar de binnenstad en sluit aan op de snelfietsroute naar Rotterdam (F16). Met deze ontbrekende schakel wordt de reistijd op deze route aanzienlijk verkort. De brug vergroot zowel de fietsbereikbaarheid van de binnenstad vanuit de regio als vanuit Stadspolders.   | Project Stadswerven   | 1          |
| Baanhoekweg, Merwedestraat en Vest Rijksweg  | Onderzoek naar de mogelijkheden om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren en oponthoud te minimaliseren.   | SO/RO   | 1          |
| Verbeteren doorstroming Krispijnseweg  | In het project Dordtse Kil IV wordt rekening gehouden met de realisatie van een vrijliggend fietspad. De route tot aan Moerdijk moet worden afgestemd met de gemeente Moerdijk.  | Project Dordtse Kil IV  | 1          |
| Verbeteren inrichting Krispijnseweg  | Op deze route moet in eerste instantie de doorstroming verbeterd worden. Fietsers ondervinden veel oponthoud als gevolg van het wachten voor verkeerslichten. Zo kunnen de mogelijkheden worden onderzocht voor bijvoorbeeld een groene golf voor fietsers.  | SO/RO   | 1          |
| Verbeteren inrichting Krispijnseweg  | Behalve dat de doorstroming voor fietsers op de Krispijnseweg niet optimaal is, is deze route voor fietsers ook verkeersonveilig (zie Verkeersveiligheid). In het Verkeersstructuurplan Centrum is aangegeven dat deze route een iets minder belangrijke verkeersfunctie moet krijgen. Bovendien zijn de geluidbelastingen op de gevels van woningen langs de Krispijnseweg hoog. Herstructurering van de Krispijnseweg kan bijdragen aan het verlagen van de geluidsbelasting en het verbeteren van de veiligheid. Hierbij moeten de mogelijkheden worden onderzocht tot vrijliggende fietspaden en een ongelijkvloerse kruising met de Laan der VN.  | SO/RO   | 2          |
| Onderzoeken of traverse voor voetgangers bij het station Dordrecht geschikt gemaakt kan worden voor fietsers.                              | De NS zal de onderdoorgang bij het station door middel van poortjes afsluiten. Bezoekers kunnen alleen nog maar het station passeren als ze beschikken over een OV chipkaart. Niet iedereen beschikt echter over een OV chipkaart en de onderdoorgang bij het station is een belangrijke schakel in het netwerk voor voetgangers en fietsers. Daarom moeten de mogelijkheden worden onderzocht om buiten de poortjes om voor voetgangers en fietsers een openbare traverse te realiseren.  | Gemeente en NS  | 2          |
| Opheffen fietsverbod openbare parken   | In eerste instantie wordt voorgesteld deze maatregel uit te voeren voor het Weizigpark en Wielwijkpark. In deze parken kunnen bestaande rode streken worden verwijderd en kunnen waar nodig de belangrijkste fietsroutes worden verbreed (overeenkomstig de kwaliteitseisen voor 'shared space' gebieden).   | SO/RO   | 2          |
| Opstellen visie en inrichtingsplan zuidzijde station   | De gemeente ambieert dat de zuidkant van het station Dordrecht een sociaal veilige ontmoetingsplek wordt met voldoende fietsparkeermogelijkheden en een goede fietsbereikbaarheid. Hiervoor moet een gebiedvisie worden opgesteld met als studiegebied, de stationsomgeving met het Weizigpark en het parkeerterrein van Q-park.   | o.a. Verkeersstructuurplan Centrum  | 2          |
| Verbeteren comfort fietsers op Lange Geldersekeade   | Voor de Lange Geldersekeade is bekend dat het fietscomfort slecht is. Deze straat zal geherstructureerd moeten worden.   | SO/RO   | 2          |
| Vastleggen maatvoering en uitvoering van snelfietsroutes   | De ontwerptuigangspunten en -details van snelfietsroutes moeten worden opgenomen in het handboek KOR.  | SO/RO en Stadsbeheer  | 1          |
| Verlichting op snelfietsroutes BUITEN de bebouwde kom  | De uitgangspunten voor verlichting van snelfietsroutes moeten worden opgenomen in het handboek KOR.  | o.a. in Project DKIV  | 1          |
| Alternatief voor trap Dokbrug  | Fietsers kunnen alleen via een flinke omweg vanaf de brug de fietsroutes bereiken. Gezocht moet worden naar een oplossing om het hoogteverschil op een andere wijze overbruggen. Deze oplossing moet technisch haalbaar en sociaal veilig zijn.  | SO/RO   | 1          |
| Nieuwe Corridor route  | Met deze route wordt de leesbaarheid van de fietsroute van Stadspolders naar de binnenstad en station Dordrecht verbeterd. De route biedt mogelijk kansen om de verkeersveiligheid op de locaties Groene Zoom en Crayensteynstraat te verbeteren.  | SO/RO   | 2          |
| Doorstroming op Oranjelaan   | Lange wachttijd voor fietsers bij verkeerslichten. Onderzocht moet worden of de wachttijd voor fietsers op deze hoofdroute verder vermindert kan worden.   | SO/RO   | 2          |
| Verlichting op snelfietsroute N3   | Sinds 3 maanden heeft RWS het beleid dat langs diverse snelwegen en autostrades de verlichting vanaf 21:00 uur wordt gedoofd. In die gevallen blijft alleen bij grote/drukke knooppunten de verlichting branden. Ook langs de N3 wordt de verlichting gedoofd om 21:00 uur (tijdstip is nog niet goed ingeregeld). Op het fietspad N3 (gedeelte vanaf de Merwedestraat tot de Provincialeweg) zijn nu door het beleid van RWS een aantal gedeelten niet verlicht. Het betreffen twee opritten en fietspaden op de viaducten(constructie). De verlichting moet hersteld worden ten behoeve van de verkeersveiligheid en sociale veiligheid ter plaatse.   | Stadsbeheer   | 2          |
| THEMA Recreatief netwerk   |  | Projecteigenaar   | PRIORITEIT |
| Maatregel  | Toelichting  |   |            |
| Het creëren van rustpunten + horeca  | De gemeente wil ondernemers verleiden om op geschikte locaties kleinschalige horeca te realiseren waar ook recreanten gebruik van kunnen maken. Hierbij moet er aandacht zijn voor extra ruimte naast rijbaan voor afstappende fietsers.   | Gemeente en programma Waterdriehoek   | 1          |
| Voltooiën nieuwe fietsverbinding Schenkeldijk en Overkampweg   | Deze fietsverbinding is al voor een deel gerealiseerd.   | SO/RO   | 2          |
| Realisatie steigervoorzieningen Zuidhaven  | Het plan bestaat uit een fietsverbinding vanaf de Zuidhaven naar de Brabantse zijde van de Biesbosch c.q. Deeneploot te realiseren. Ook overweegt het Parkschap een verbinding naar Lage Zwaluwe. Met de fietsverbinding wordt een rechtstreekse verbinding vanaf centrum Dordrecht via de groene zone en het recreatiegebied de Elzen naar het Brabantse deel van het Parkschap gerealiseerd. Deze verbinding maakt bovendien deel uit van de ontsluiting van de Nieuwe Dordtse Biesbosch. Door middel van de fietsverbinding wordt het fietsknooppuntensysteem Drechtsteden/Zuid-Holland gekoppeld aan het fietsknooppuntensysteem Brabant/Dordtse Biesbosch. Deze fietsverbinding maakt deel uit van het Europese STEP project (de ontsluiting van gebieden met langzaam verkeer-verbindingen maken deel uit van duurzame ontwikkelingen/projecten). Ook is deze fietsverbinding in het plan 'Rondje Dordtse Biesbosch' opgenomen. Dit plan is door diverse partijen geaccordeerd waaronder een klankbordgroep en de bestuurscommissie van Parkschap Nationaal Park De Biesbosch. | Project Nieuwe Dordtse Biesbosch  | 1          |
| Avontuurlijke fietsverbindingen Nieuwe Dordtse Biesbosch   | In het project Nieuwe Dordtse Biesbosch zal verkend worden op welke wijze avontuurlijke routes voor fietsers kunnen worden aangeboden om de natuur meer te beleven. Hierbij kan gedacht worden aan routes die ook geschikt zijn voor ATB (geen 100% ATB routes), routes door het water, etc. Niet alle gebieden in NDB zijn hiervoor geschikt (bijv. rustgebieden).  | Derden  | 1          |
| Stimuleren van goedkope fietsverhuur door derden   | Om het recreëren met de fiets in de binnenstad voor bezoekers eenvoudiger te maken, wil de gemeente daarnaast de mogelijkheden onderzoeken om op een aantal locaties het huren van fietsen (of een vorm van leenfietsen) te faciliteren. Daarbij heeft het de voorkeur om fietsverhuur op overstappunten te realiseren. Op het station bestaat al de mogelijkheid om de OV-fiets te huren. Andere mogelijk geschikte locaties zijn het Otto Dickeplein, het Energiehuis en Weeskinderdijk.   | Derden  | 1          |
| Stimuleren van goedkope fietsverhuur door derden naar de Biesbosch   | Om het recreëren met de fiets in het buitengebied voor bezoekers eenvoudiger te maken, wil de gemeente daarnaast de mogelijkheden onderzoeken om op een aantal locaties het huren van fietsen (of een vorm van leenfietsen) te faciliteren. De gemeente zal op zoek gaan naar initiatiefnemers en gezamenlijk met de partijen de mogelijkheden verkennen.  | Derden  | 1          |
| Fietspad langs Wantij  | Dit fietspad is smal en wordt door zowel fietsers en voetgangers gebruikt. Het is daarom gewenst om het asfalt op de dijk te verbreden.  | SO/RO   | 2          |
| Inprikker sportpark Schenkeldijk   | Bij het sportpark Schenkeldijk is nog een ontbrekende schakel. De maatregel betreft het realiseren van deze ontbrekende schakel.   | SO/RO   | 2          |
| THEMA Verkeersveiligheid   |  | Projecteigenaar   | PRIORITEIT |
| Maatregel  | Toelichting  |   |            |
| Aanpassen weginrichting rotonde Dubbeldamseweg/Eemsteynstraat  | Ondanks reeds doorgevoerde aanpassingen wordt deze rotonde door fietsers nog steeds als onveilig ervaren. Onderzocht moet worden of er nog verbeteringen mogelijk zijn.  | SO/RO   | 2          |
| Onderzoek naar verkeersveiligheidsproblematiek kruispunt Elzelingenweg/Zeedijk en aanpassen weginrichting                                  | Uit de uitgevoerde onderzoeken komt dit punt naar voren als onveilige locatie. Er dient onderzocht te worden of verbeteringen mogelijk zijn.   | SO/RO   | 2          |
| Onderzoek naar verkeersveiligheidsproblematiek kruispunt Blaauwweg/Galileilaan en aanpassen weginrichting                                  | Uit de uitgevoerde onderzoeken komt dit punt naar voren als onveilige locatie. Er dient onderzocht te worden of verbeteringen mogelijk zijn.   | SO/RO   | 2          |
| Onderzoek naar verkeersveiligheidsproblematiek kruispunt Eulerlaan/Galileilaan en aanpassen weginrichting                                  | Uit de uitgevoerde onderzoeken komt dit punt naar voren als onveilige locatie. Er dient onderzocht te worden of verbeteringen mogelijk zijn.   | SO/RO   | 2          |
| Onderzoek naar verkeersveiligheidsproblematiek wegvak Vrieseweg inclusief kruispunten Singel/Vrieseweg en Oranjelaan/Krommendijk/Vrieseweg | Uit de uitgevoerde onderzoeken komt dit wegvak (en kruispunten) naar voren als onveilige locatie. Er dient onderzocht te worden of verbeteringen mogelijk zijn.  | SO/RO   | 2          |
| Onderzoek naar verkeersveiligheidsproblematiek Haaswijkweg/West-Noordhoevealaan en aanpassen weginrichting                                 | Uit de uitgevoerde onderzoeken komt dit punt naar voren als onveilige locatie. Er dient onderzocht te worden of verbeteringen mogelijk zijn.   | SO/RO   | 2          |
| Aanpassen weginrichting Krispijnseweg-S.M. van Gijnweg   | Op dit wegvak moet onderzocht worden of het mogelijk is om vrijliggende fietsvoorzieningen te realiseren waarbij bovendien conflicten met parkerende voertuigen worden vermeden. Het wegvak is een belangrijke schakel in het snelfietsroute netwerk, waar dagelijks veel fietsers gebruik van maken (zie hoofd fietsnetwerk).   | SO/RO   | 1          |
| Voltooiën ontbrekend fietspad Karel Doormanweg + rotonde Admiraalsplein  | Als gevolg van de reconstructie van de Laan der VN, is de situatie voor fietsers op de Karel Doormanweg veranderd. Belangengroepen en bewoners ervaren deze nieuwe situatie als onveilig. Ook uit de ongevalanalyse blijkt dat op deze route relatief veel ongevallen met fietsers hebben plaatsgevonden. Om de verkeersveiligheid ter plaatse te verbeteren wordt gedacht aan het door trekken van het tweerichtingfietspad van de Koterstraat tot het Admiraalsplein. Daarnaast dient er een rotonde te komen op de kruising Admiraalsplein - Cornelis Trompweg - Jacob van Heemskerckstraat.  | SO/RO en project Wielwijk - Admiraalsplein  | 1          |
| Aanpassen weginrichting Singel   | De Singel wordt door fietsers als onveilig ervaren door het krappe profiel in combinatie met de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en het parkeren. Voorgesteld wordt om de Singel met de bijbehorende kruisingen als 30 km/uur gebied in te richten. Hierdoor neemt de verkeersdruk af en worden de onderlinge snelheidsverschillen tussen de fietsers en het gemotoriseerd verkeer verkleind.   | Verkeersstructuurplan Centrum   | 2          |
| Onderzoek naar verbetering weginrichting Brouwersdijk  | Ook de Brouwersdijk wordt als onveilig ervaren. Bovendien is deze weg ook een belangrijke schoolroute. Bewoners geven aan dat het profiel als krap wordt ervaren. Onderzocht moet worden hoe de verkeersveiligheid van de fietser op deze weg verbeterd kan worden.  | SO/RO   | 2          |
| Onderzoek naar verbetering weginrichting Crayensteynstraat/Krommendijk (Corridor)  | Op deze kruising zijn er voor fietsers een aantal lastige oversteken in combinatie met een spoorwegovergang. Voor deze kruising moet onderzocht worden hoe de verkeersveiligheid kan worden verbeterd.   | SO/RO   | 1          |
| Aanpassen weginrichting rotonde Burgemeester de Raadsingel/Toelonselaan  | Deze rotonde wordt als onveilig en vooral onduidelijk ervaren. Onderzocht moet worden welke aanpassingen kunnen bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid en duidelijkheid.   | SO/RO   | 1          |
| Aanpassen weginrichting rotonde Burgemeester de Raadsingel/Spuieweg  | In het Verkeersstructuurplan Centrum is voor dit kruispunt voorgesteld om de afrijdende baan voor gemotoriseerd verkeer verder uit te buigen (zo ver mogelijk) en het middeneiland naast de afrijdende baan verhoogd uit te voeren.  | Verkeersstructuurplan Centrum   | 1          |
| Onderzoek naar oorzaken knelpunten op schoolhusroutes en waar nodig het aanpassen van de weginrichting                                     | Uit het eerder uitgevoerde onderzoek blijkt een aantal onveilige routes. De meeste punten zijn in RPV verband bestudeerd en aangepast. Er moet bekeken worden of er nog meer punten verbeterd kunnen worden.   | SO/RO   | 2          |
| Rotonde Overkampweg (Gezondheidsparkeergebied) aanpassen   | Deze rotonde wordt door fietsers als onduidelijk ervaren, mede door de toeledende eenrichtingsfietspaden. Onderzocht moet worden of de routing bij deze rotonde verbeterd kan worden.  | SO/RO   | 2          |
| Gladde kinderkoppen bij Waterbus   | Bij de entrees van de Waterbus op de Hooikade liggen gladde kinderkoppen. Deze moeten worden vervangen door stroef materiaal.  | SO/RO   | 1          |
| Voetgangers Krispijntunnel   | Er lopen voetgangers over het fietspad in de Krispijntunnel. Onderzocht moet worden of en hoe dit voorkomen kan worden.  | SO/RO   | 1          |
| THEMA Ketenmobiliteit  |  | Projecteigenaar   | PRIORITEIT |
| Maatregel  | Toelichting  |   |            |
| Waterbushalte Merwekade  | De gemeente is verantwoordelijk voor de Waterbushaltes. De halte aan de Merwekade is in deze regio de drukste halte van het watersysteem. De kwaliteit van deze halte (of knoop) is van groot belang voor de groei mogelijkheden. Een van de kansen ligt in het verbeteren van de verblijfsruimte op de Centrumhalte van het gehele watersysteem: 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. van het Verkeersstructuurplan Centrum.  | Verkeersstructuurplan Centrum   | 2          |
| Onderzoeken mogelijkheid om parkeerterrein Weeskinderdijk en Energiehuis tot Park&Bike locaties te ontwikkelen                             | Momenteel worden er veel fietsen op het parkeerterrein gestald. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties. Onderzocht moet worden of er meer fietsparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd.   | Herinrichting Dokweg (Maasterras)   | 1          |
| Verruimen vaartijden, vaarfrequentie Waterbus.   | In gesprekken met de Aquabus (exploitant Waterbus) de mogelijkheden bespreken tot het verruimen van de vaartijden, het vergroten van de vaarfrequentie en eventuele toekomstige nieuwe aanmeerplaatsen. Momenteel wordt bij ongeveer 70% van de ritten vanaf Dordrecht de fiets op de Waterbus meegenomen.   | SO/Beleid   | 2          |
| Uitbreiden capaciteit fietsen op Merwede-Lingelijn   | In overleg met Arriva verkennen of de maximale capaciteit van 13 fietsen per rit met de trein kan worden uitgebreid.   | SO/Beleid   | 2          |
| THEMA Fietsparkeren  |  | Projecteigenaar   | PRIORITEIT |
| Maatregel  | Toelichting  |   |            |
| Opstellen fietsparkeernormennota   | Vanaf 1 april 2012 is de stallingruimte voor fietsen bij utilitaire gebouwen niet meer via het Bouwbesluit geregeld en moet dit in het bestemmingsplan worden opgenomen. De gemeente zal hiervoor de fietsparkeernormen voor utilitaire gebouwen in de gemeentelijke parkeernormennota opnemen.  | SO/Beleid   | 1          |
| Haalbaarheidsstudie fietsparkeervoorzieningen oude woonbuurten   | In oudere buurten is 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 fietsendiefstal, beschadigen en vandalisme is groot. Juist voor het stimuleren van het fietsgebruik is het veilig en droog kunnen stallen van de fiets bij de woning van belang. Daarom wil de gemeente de haalbaarheid onderzoeken om in de toekomst een passende stallingruimte te kunnen bieden. Hierbij kan gedacht worden aan grotere buurtstallingen of fietsentrommels met een kleinere stallingscapaciteit. Naast de fysieke inpassing moet onderzocht worden welke ruimte de bestemmingsplannen bieden en hoe de realisatie van stallingen en het onderhoud moet worden gefinancierd.   | SO/RO   | 1          |
| Opstellen beleidsregels fietsparkeervoorzieningen oude woonbuurten   | Wanneer blijkt dat het plaatsen van dergelijk stallingvoorzieningen haalbaar is, gaat de gemeente voor het plaatsen van buurtstallingen of fietsentrommels beleid ontwikkelen.   | SO/Beleid   | 1          |
| Realisatie van minimaal 1000 extra fietsparkeerplaatsen op het station   | Er moet een goed plan gemaakt worden voor zowel de noordzijde als de zuidzijde van het station waarmee het aantal fietsparkeerplaatsen structureel op orde kan worden gebracht.  | SO/RO   | 2          |
| Realisatie extra fietsparkeervoorzieningen op probleemlocaties in de binnenstad  | Eerst moeten de probleemlocaties worden aangewezen. Vervolgens moet per locatie onderzocht worden of er fietsparkeervoorzieningen kunnen worden bijgeplaatst en in welke hoeveelheid.  | SO/RO   | 2          |
| Realisatie extra fietsparkeervoorzieningen op probleemlocaties in wijk en buurtcentra  | Eerst moeten de probleemlocaties worden aangewezen. Vervolgens moet per locatie onderzocht worden of er fietsparkeervoorzieningen kunnen worden bijgeplaatst en in welke hoeveelheid.  | SO/RO   | 2          |
| Onderzoek naar het uitbreiden van faciliteiten in de bewaakte stallingen   | Bezoekers hebben aangegeven behoefte te hebben aan extra service in de bestaande stallingen. De gemeente zal per locatie onderzoeken welke extra service ter plaatse geboden kan worden. Hiermee wordt de kwaliteit en de aantrekkelijkheid van de stallingen vergroot.  | Gemeente  | 2          |
| Extra bewaakte stallingen van fietsen met fietstassen  | Veel fietsers hebben niet afneembare fietstassen. Er is vraag naar een afgeschermd gedeelte met extra toezicht voor deze fietsen in bijvoorbeeld de stalling Achterom.   | Gemeente  | 2          |
| THEMA Fietsendiefstal  |  | Projecteigenaar   | PRIORITEIT |
| Maatregel  | Toelichting  |   |            |
| Preventie  | Diefstal kan worden teruggedrongen door enerzijds het realiseren van diefstalvriendelijke fietsentallingen. Anderzijds moeten fietsers erop geattendeerd worden dat zijzelf ook veel kunnen doen om te voorkomen dat de fiets gestolen wordt (bijvoorbeeld door flyer acties). Samen met de politie worden jaarlijks afspraken gemaakt over geschikte acties.  | Gemeente en politie   | 2          |
| THEMA Promotie   |  | Projecteigenaar   | PRIORITEIT |
| Maatregel  | Toelichting  |   |            |
| Jaarlijks budget voor uitvoering promotie maatregelen  | Door een jaarlijks promotiebudget kunnen de geformuleerde activiteiten en acties uit het communicatieplan en promotieplan worden uitgevoerd.   | Gemeente en belangengroepen   | 2          |
| Informatie over fietsen in Dordrecht op gemeentelijke website  | Op de website van de gemeente Dordrecht moet aandacht worden besteed aan diverse fietsgerelateerde onderwerpen, zoals bijvoorbeeld de mogelijkheden tot het opladen van e-fietsen, de mogelijkheden om fietsen gratis bewaakt te stellen, de mogelijkheden tot fietsverhuur, de mogelijkheden tot het meenemen van de fiets op de Waterbus en Merwede-Lingelijn, recreatieve fietsroutes en TOP Locaties.  | Gemeente  | 1          |
| Het realiseren van displays langs fietspaden   | Met displays langs de fietspaden kan direct informatie over het fietsgebruik worden teruggekoppeld naar de fietsers, bijvoorbeeld over het aantal fietsbewegingen. In eerste instantie wordt voorgesteld om deze alleen te plaatsen op de snelfietsroutes. Behalve dat telpalen een stimulans kunnen geven voor het fietsgebruik, is het eveneens een hulpmiddel om het fietsgebruik te monitoren.   | Gemeente  | 2          |
| Fietsstad 2020   | In 2020 bestaat Dordrecht 800 jaar. De ambitie is om in dat jaar de titel 'Fietsstad' te winnen.   | Gemeente  | 2          |