



Sector Stadsontwikkeling  
Afdeling Beleid

## **Dordt Fietst Dóór**

### **Fietsnota**

Ambtelijk Opdrachtgever	Directeur Stadsontwikkeling
datum	22 september 2008
redactie	JK Buitink

## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Evaluatie en kaders</b>	<b>2</b>
2.1	Beleidsvaluatie	2
2.2	Beleidskaders	3
2.2.1	Landelijke, provinciale en regionale kaders	3
2.2.2	Mobiliteitsplan Dordrecht	3
<b>3</b>	<b>Analyse en structurering</b>	<b>5</b>
3.1	Ervaren problematiek	5
3.2	Meetbare verkeersveiligheid	5
3.3	Tellingen en fietsbereikbaarheid	7
3.4	Probleemstructurering	8
3.4.1	Doelgroepen benadering	8
3.4.2	Thematische benadering	9
3.4.3	Beleidsmix	10
<b>4</b>	<b>A: Fietsnetwerk</b>	<b>12</b>
4.1	Definitie van de verschillende netwerken	12
4.2	Kwaliteit van de verschillende netwerken	13
4.2.1	Kwaliteitseisen	13
4.2.2	Kwaliteit per netwerk	14
4.2.3	Overige fietspaden	16
4.3	Bewegwijzering	16
4.4	Fiets en de waterbus	17
4.5	Vorrangsituaties	17
4.5.1	Fietsers en verkeerslichten	17
4.5.2	Fietsers rechtsaf vrij	17
4.5.3	Vorrang op rotondes	18
4.5.4	Bromfietsers op de rijbaan	18
<b>5</b>	<b>B: Stallen en aanbinden</b>	<b>19</b>
5.1	Stallen bij de woning	19
5.2	Stallen bij de bestemming	20
5.2.1	Aanbindmogelijkheden binnenstad	20
5.2.2	Aanbindmogelijkheden bij voorzieningen	22
5.2.3	Aanbindmogelijkheden openbaar vervoer	22
5.2.4	Recreatief stallen	22
5.2.5	Bewaakte voorzieningen	22
<b>6</b>	<b>C: Fietseducatie</b>	<b>24</b>
<b>7</b>	<b>D: Fietsendiefstal</b>	<b>26</b>
	<b>Bijlage 1: Fietsenquête</b>	<b>29</b>
	<b>Bijlage 2: Fietsbalans Fietsersbond</b>	<b>32</b>
	<b>Bijlage 3: Knelpuntenlijst Fietsersbond</b>	<b>33</b>
	<b>Bijlage 4: Fietsnetwerk</b>	<b>36</b>

# 1 Inleiding

## ***Introductie***

Bijna een kwart van alle verplaatsingen wordt gemaakt met de fiets. Naar de binnenstad is dit aandeel zelfs bijna de helft. Jongeren maken met 6 kilometer per dag het meeste gebruik van de fiets. Vooral voor de korte afstanden is de fiets een goed alternatief voor lopen, de auto of het openbaar vervoer. En voor de lange afstanden draagt de fiets als voortransport in belangrijke mate bij aan het gebruik van openbaar vervoer als alternatief voor het gebruik van de auto. Fietsers besteden ook relatief veel in de binnenstad, mede door het frequente binnenstad bezoek. Een hoog aandeel fietsgebruik betekent dan ook een blijvende stimulans voor de lokale economie. En hoe meer bezoekers de fiets kiezen, hoe meer de druk op het beperkte aantal parkeerplaatsen wordt verminderd. Een goede bereikbaarheid per fiets van de binnenstad, winkelcentra en voorzieningen is voor goed economisch functioneren dan ook onontbeerlijk.

Naast de economische invalshoek draagt een goed fietsklimaat ook positief bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit, de geluidhinder, de sociale veiligheid en niet in de laatste plaats de eigen gezondheid. De fiets speelt in Dordrecht dan ook een belangrijke rol voor een sociaal economisch, vitale en leefbare stad.

Het (blijven) stimuleren van het gebruik van de fiets is belangrijk. Voor u ligt het Dordtse fietsplan "Dordt fietst dóór". Het vormt het beleidskader en uitvoeringprogramma voor de periode van 2008 tot en met 2010. De nota is tot stand gekomen in samenwerking met de Dordtse Fietsersbond.

## ***Opbouw van de nota***

In het tweede hoofdstuk worden de kaders en achtergronden geschetst. Hierbij wordt ook ingegaan op de evaluatie en de inbedding in het Mobiliteitsplan Dordrecht. In het derde hoofdstuk staat de analyse van het fietsgebruik centraal. In dit hoofdstuk wordt ook ingegaan op de verschillende thema's die in deze nota aan bod komen. De verschillende thema's worden in de hoofdstukken 4 (het fietsnetwerk), 5 (stallingsvoorzieningen), 6 (fietseducatie) en 7 (fietsendiefstal) verder uitgewerkt.

## 2 Evaluatie en kaders

Dordrecht werkt door. Nieuwe projecten als het Leerpark, Gezondheidspark, Dordtse Kil III en IV en Amstelwijck worden binnen enkele jaren gerealiseerd. Dit betekent andere en grotere fietsstromen. Onder de V&D aan het Statenvoerpad is een fietsstalling gerealiseerd en aan de stalling in het 'Achterom' wordt gewerkt. Dit betekent eveneens wijzigende en waarschijnlijk ook grotere fietserstromen. Maar er zijn ook nieuwe fietspaden en fietsbruggen gerealiseerd. En de in 1999 geïntroduceerde Waterbus heeft fietsen van en naar Dordrecht een duidelijke impuls gegeven. Maar ook toenemende vrije tijd en een groeiende behoefte aan recreatief fietsgebruik betekent andere fietsstromen.

Kortom Dordrecht heeft niet stilgestaan sinds het vigerende fietsbeleid in 1993 is vastgesteld.

### 2.1 Beleidsevaluatie

In 1993 is het vorige fietsplan "Dordt fietst" opgesteld en vastgesteld door de raad. Al in 1994 is het uitvoeringsprogramma van die nota geëvalueerd. Op basis daarvan is de nota 'tussenrapportage en uitvoeringsplan 1995 -1999' opgesteld. De voornaamste bijstelling van deze nota lag in het aanbrengen van een hiërarchie in het fietspadennetwerk. Het hoofdfietsnetwerk werd daarbij gedefinieerd als een radiaalsysteem gericht op het centrum.

Een evaluatie naar de effecten die het beleid heeft gesorteerd is niet goed mogelijk. Dit komt doordat er destijds geen nulmetingen zijn uitgevoerd in het basisjaar. Uit de gegevens die wel beschikbaar zijn komt naar voren dat de zeer ambitieuze doelstellingen "feitelijk" niet zijn gehaald.

De laatste jaren zijn verschillende projecten voor de fiets gerealiseerd. Een greep hieruit zijn onder andere de fietsroutes langs de N3, de fietsbrug over de A16, de verbinding naar de oostelijke stadsdelen, de Oude Veerweg, de fietsbrug "de Vlij", bromfietzers op de rijbaan, en bijvoorbeeld de verbinding Stadsbrug Diepenbrockweg.

Anno 2008 zijn er verschillende concrete aanleidingen het vigerende fietsbeleid (Dordt Fietst) te herdefiniëren:

- Het centrum en het NS Centraal Station zitten goed in het netwerk. Maar het Leerpark en het Gezondheidspark ontbreken bijvoorbeeld in de hoofdstructuur (1993) voor de fiets.
- Het vigerende beleidsplan gaat niet in op thema's als fietsenstallingen, fietsendiefstal en fietseducatie. Alleen de fietspaden (infrastructuur) hadden een plaats.
- Sinds 1 november 1999 vaart de Waterbus tussen Rotterdam en Dordrecht en tussen de Drechtsteden. Hiervan maken veel fietsers gebruik. Hiermee is ook de noodzaak om aandacht te besteden aan verschillende fietsroutes veranderd.
- In januari 2006 is het nieuwe Mobiliteitsplan Dordrecht vastgesteld. Dit nieuwe mobiliteitsbeleid heeft richting gegeven aan het nieuwe fietsbeleid, wat in deze fietsnota haar uitwerking vindt.

## 2.2 Beleidskaders

### 2.2.1 Landelijke, provinciale en regionale kaders

De slogan van de Rijksnota Mobiliteit is "mobiliteit mag". De burger kan zijn eigen keuzes maken, maar wel binnen grenzen van milieu, ruimte en geld. Een relatief hoog fietsgebruik draagt positief bij aan de bereikbaarheid van de stedelijke voorzieningen en aan de kwaliteit van de leefomgeving. Het Rijk stelt dan ook dat het gebruik van de fiets moet worden gestimuleerd. Goed fietsbeleid haakt hier bij aan. De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid ligt primair bij de decentrale overheden, en vooral bij gemeenten. Het Rijk faciliteert zowel het verspreiden van kennis als met het meewerken aan de aanpak van barrières (bijvoorbeeld kruisingen van fietspaden met het spoor). Ook heeft het rijk afspraken gemaakt over de openstelling van de fietsenstalling bij stations, deze sluit aan bij de dienstregeling.

De fiets is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid in de Provincie Zuid-Holland. Voor de komende jaren wordt het beleid uit het 'fietsplan 2001' gecontinueerd. De Provincie zet de komende jaren extra in op:

- stevige intensivering utilitair en recreatief fietsgebruik
- verbreding van het fietsbeleid
- verbeteren van de verkeersveiligheid
- versterken van de fiets in de ketenmobiliteit.

Het regionale fietsplan is in 1998 opgesteld. In dit plan is beoogd een fietsvriendelijk netwerk (utilitair en recreatief) te ontwikkelen om het gebruik van de fiets te bevorderen.

### 2.2.2 Mobiliteitsplan Dordrecht

Het integrale gemeentelijke mobiliteitsbeleid is verwoord in het Mobiliteitsplan Dordrecht (vastgesteld in januari 2006). Deze fietsnota vindt dan ook haar verankering in het mobiliteitsplan Dordrecht.

De centrale doelstelling uit het mobiliteitsplan is: *"het verbeteren van de bereikbaarheid en het handhaven van de leefbaarheid"*. Om de leefbaarheid te handhaven wordt onder andere ingezet op het stimuleren van het fietsgebruik. De ambitie is dan ook dat het gebruik van de fiets in Dordrecht een impuls krijgt. Dordrecht zet in eerste instantie in op het verleiden om de fiets te kiezen. De doelstellingen die binnen vijf jaar (2011) gerealiseerd moeten zijn, zijn tweeledig van aard:

- Inspanningsverplichting (output):
  - o Alle gedefinieerde projecten in deze fietsnota moeten zijn uitgevoerd, in uitvoering zijn of concreet zijn ingepland inclusief budget om uitgevoerd te worden.
- Resultaatverplichting (outcome):
  - o De inzet is om de doorstroming van de fiets te verbeteren. De gemiddelde snelheid moet in 2012 zijn toegenomen ten opzicht van 2005
  - o Iedereen binnen de Drechtssteden moet op de fiets alle belangrijke bestemmingen binnen driekwartier kunnen bereiken.
  - o Een indicatie om te meten of er een goede kwaliteit wordt geboden is de modale split. Als het aandeel van de fiets toeneemt van 25% naar 28% is dit een positief signaal.

- Naast de objectieve kenmerken is de waardering die wordt gegeven door fietsers eveneens erg belangrijk. Het rapportcijfer dat wordt gegeven moet dan ook stijgen.

<b>Versterken positie fiets en voetganger (outcome)</b>			
<b>subdoelstelling</b>		<b>concreet meetbaar</b>	
4.1	Betere doorstroming fiets	4.1.1	De gemiddelde snelheid op diverse bestemmingen in spits en dal is in 2012 toegenomen
4.2	Handhaven betrouwbare en acceptabele reistijden op regionaal niveau	4.2.1	Op regionaal niveau zijn de belangrijkste Dordtse voorzieningen (Binnenstad, CS, Gezondheidspark, Leerpark) blijvend binnen maximaal 45 minuten bereikbaar per fiets
4.3	Aandeel fiets in modal split op diverse bestemmingen, waaronder in elk geval de Binnenstad, neemt toe	4.3.1	Aandeel fiets (inclusief combinatie met waterbus) in modal split van bezoekers Binnenstad uit stad en regio is toegenomen van 25% in 2004 tot 28 % in 2012.
4.4	Verbetering beleving fietsklimaat in Dordrecht	4.4.1	Rapportcijfers diverse aspecten fietsklimaat in Dordrecht zijn in 2012 verbeterd

*doelstellingen fietsbeleid (conform mobiliteitsplan 2006)*

Het stimuleren van het gebruik van de fiets is een van doelstellingen in het mobiliteitsplan. In het Mobiliteitsplan wordt ook nadrukkelijk ingezet op het verknopen van verschillende deelsystemen binnen het gehele mobiliteitssysteem. Zo is het van groot belang het fietssysteem te verknopen met:

- fietsen – openbaarvervoer (station, bushaltes).
- fietsen – voetgangersdomeinen (binnenstad, voorzieningen, wandelgebieden e.d.).

Dit verknopen is een samenspel tussen het fietsnetwerk en de mogelijkheid de fiets te kunnen stallen op de juiste plaats. De gemeente streeft naar bijvoorbeeld ruim voldoende stallingsmogelijkheden in de binnenstad en het station. Ter stimulering van het gebruik zijn zo laag mogelijke tarieven wenselijk. Het gebruik van de stallingen moet zo laagdrempelig mogelijk zijn. Stallingen, zowel bewaakt als onbewaakt, bieden bij juiste uitvoering mogelijkheden fietsendiefstal te bemoeilijken. De bestrijding van fietsendiefstal zal verder worden geïntensiveerd.

De ketenbenadering staat in het fietsbeleid centraal. Naast de stallingen in binnenstad en bij het station zijn ook wijkwinkelcentra, scholen buiten het leerpark en sportvoorzieningen bestemmingen waar voldoende stallingen moeten zijn. Dit zal binnen projecten en bij bouwvergunningen aan de orde worden gesteld.

Het bieden van prioriteit voor fietsers bij kruisingen is van groot belang. Echter een vlotte doorstroming van het autosysteem eveneens. Er wordt ingezet om fietsers prioriteit te geven op kruisingen van stadswegen en overige wegen. Aan de andere kant, wanneer de doorstroming van auto's centraal staat, krijgt de fietser geen prioriteit in de oversteek, zoals bij doorstroomwegen. Wanneer dit echter wel een belangrijke fietsroute is, kan een ongelijkvloerse passage worden overwogen.

### **3 Analyse en structurering**

In dit hoofdstuk wordt de analyse van de huidige situatie behandeld. In de eerste paragraaf komt de analyse aan bod, vervolgens wordt in de tweede paragraaf ingegaan op de structurering van de problemen en kansen.

#### **3.1 Ervaren problematiek**

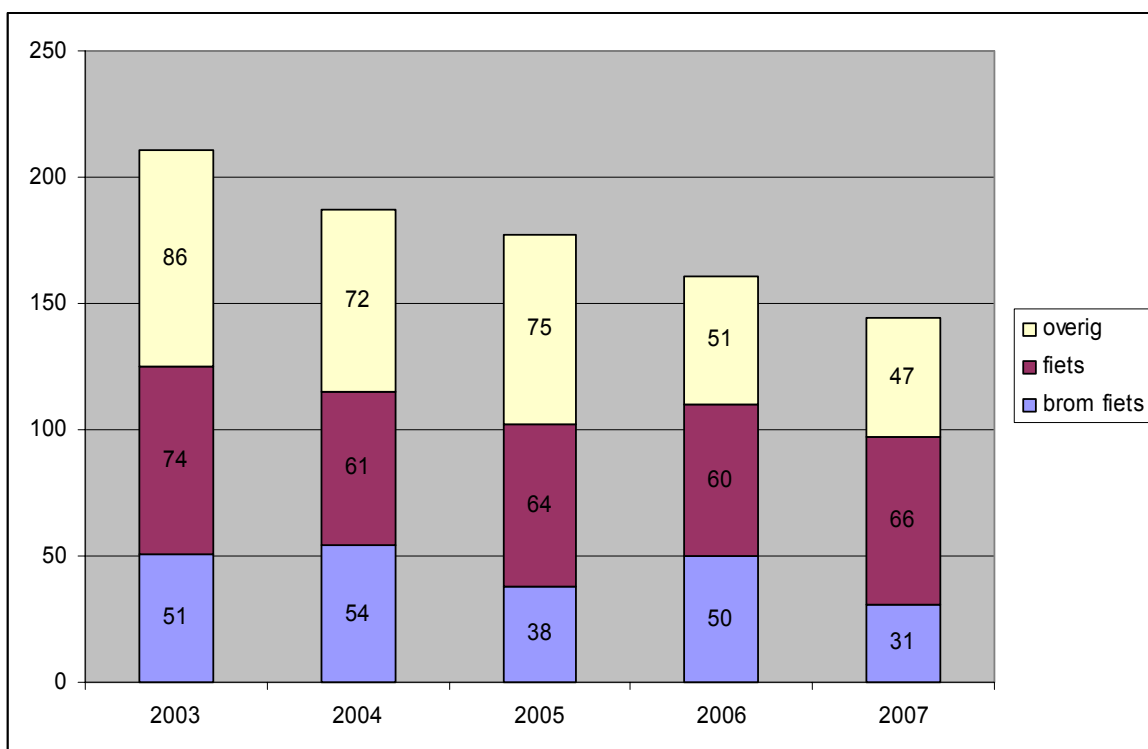
Het aanpakken van subjectieve of ervaren knelpunten vormt een belangrijk fundament onder het nieuwe beleid. Er zijn vier bronnen geraadpleegd.

1. Ten eerste is een enquête uitgevoerd onder fietsers in Dordrecht (2005). In deze enquête is gevraagd naar de kwaliteiten en knelpunten die fietsers ervaren. Dit heeft geresulteerd in een overzicht van problemen die aangepakt moeten worden;
2. De fietsersbond heeft in 2003 de 'fietsbalans' studie in Dordrecht uitgevoerd. De balans wordt in vrijwel alle steden opgemaakt en biedt een goed overzicht van sterke en zwakke aspecten. De resultaten van deze studie zijn terug te vinden in bijlage 2;
3. Aanvullend op de fietsbalans is de fietsersbond gevraagd de fietsknelpunten van de gemeente Dordrecht aan te geven (in 2006). Dit knelpunten overzicht is ingevoegd in bijlage 3.
4. Expertmeetings met (wijk)verkeerskundigen binnen de gemeente Dordrecht.

#### **3.2 Meetbare verkeersveiligheid**

De fietser is een kwetsbare verkeersdeelnemer. Als een fietser betrokken raakt bij een ongeval is de kans op letsel relatief groot. Vooral jongeren van 12 tot 17 jaar hebben (door onervarenheid) een grotere kans om bij een ongeval betrokken te raken. Daarnaast behoren ouderen vanaf 65 jaar ook tot een risicogroep.

In de onderstaande grafiek wordt het aantal slachtoffers in het totaal op een specifiek jaar weergegeven.



*Gemeente Dordrecht (exclusief A16 en de N3) (slachtoffers in absolute aantallen)*

Uit de bovenstaande cijfers komt naar voren dat het aantal slachtoffers binnen de gemeente een dalende trend laat zien. Van 211 slachtoffers in 2003 is dit gedaald tot 144 slachtoffers in 2007. Deze algemene daling komt niet voor bij fietsers. Bij deze vervoerswijze keuze daalt het aantal slachtoffers slechts van 74 naar 66 slachtoffers. In de onderstaande 2 grafieken wordt de trend weergegeven. Eerst in absolute aantallen gevolgd door een indexatie van de ontwikkeling

	2003	2004	2005	2006	2007
Overig	86	72	75	51	47
Fiets	74	61	64	60	66
Bromfiets	51	54	38	50	31
<b>Totaal</b>	<b>211</b>	<b>187</b>	<b>177</b>	<b>161</b>	<b>144</b>

*Absolute aantallen*

	2003	2004	2005	2006	2007
Overig	100	84	87	59	55
Fiets	100	82	86	81	89
bromfiets	100	106	75	98	61
<b>Totaal</b>	<b>100</b>	<b>89</b>	<b>84</b>	<b>76</b>	<b>68</b>

*Index met 2003 als basisjaar.*

Onder alle 144 Dordtse verkeersslachtoffers in 2007 werden 66 fietsers (= 46%) en 31 bromfietsers (22%) geteld. Hiermee was in 2007 2 op de 3 slachtoffers een bromfietsers of een fietser. Ondanks duidelijke verbeteringen in de verkeersveiligheid over de gehele lijn, is deze verbetering nauwelijks zichtbaar bij de (brom)fietsers. Deze twee doelgroepen blijven kwetsbaar. Dit beeld is niet uniek. Gemeenten van vergelijkbare omvang kennen een zelfde trend.

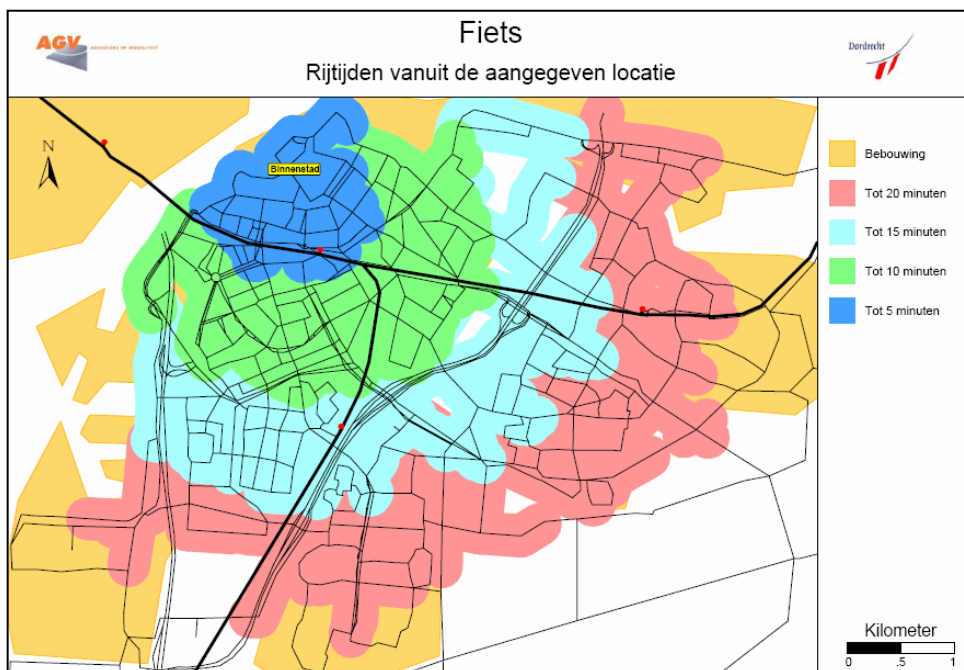


Een uitsplitsing van de ongevallen naar locatie maakt onderdeel uit van de verkeersveiligheidsnota.

### 3.3 Tellingen en fietsbereikbaarheid

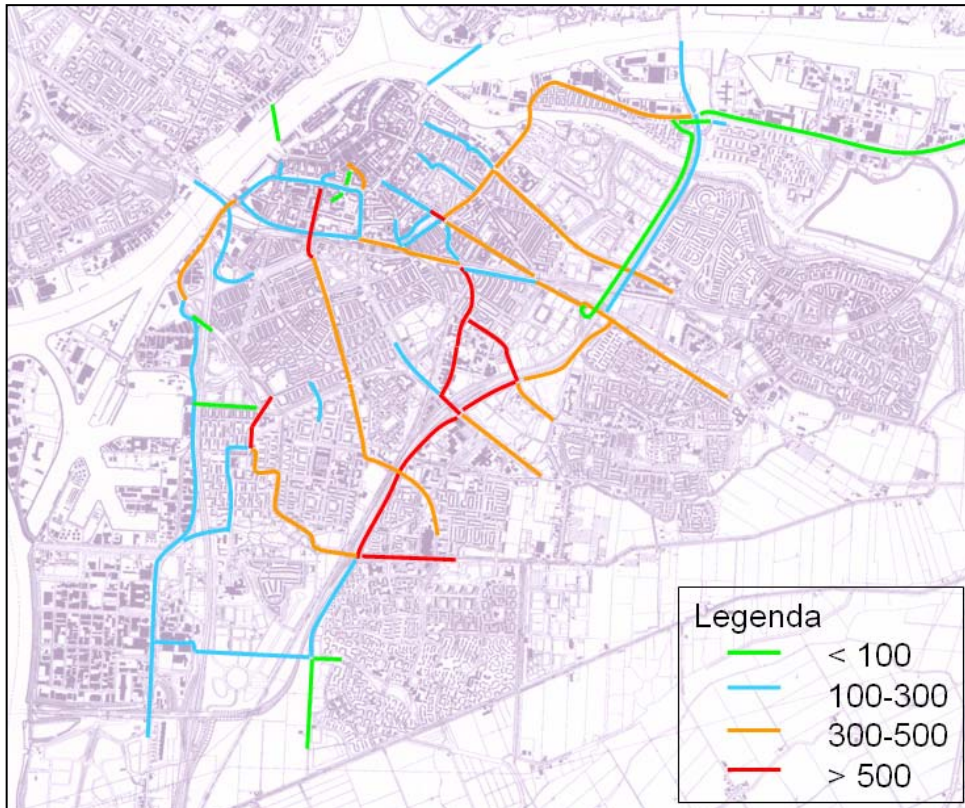
#### *fietsbereikbaarheid*

De stad heeft verschillende barrières zoals de N3, A16, het spoor en het water. Dit maakt dat vele bruggen en tunnels noodzakelijk zijn om van A naar B te fietsen. Ook voor de fiets houdt dit in dat niet altijd de hemelsbrede afstand, ook de daadwerkelijke fietsafstand is. Het verminderen van barrières is en blijft een groot aandachtspunt in Dordrecht. In de onderstaande figuur is aangegeven wat de rijtijden met de fiets zijn vanuit de binnenstad.



*Rijtijden per fiets vanuit de binnenstad*

Voor een goede basis is het van belang te weten wat het huidige fietsgebruik is. De resultaten van de tellingen in 2005 zijn weergegeven in de onderstaande figuur. De fietspaden waar veel gebruik van wordt gemaakt hebben een grotere betekenis voor fietsers dan de minder gebruikte. Zoals verwacht is het fietsgebruik van de fietspaden nabij het station, het Leerpark en het Gezondheidspark hoog.



*fietsintensiteiten ochtendspits (07:45 – 08:45 uur)*

Wat opvalt zijn de hoge intensiteiten richting het station en nabij het leerpark/ gezondheids-park.

#### ***Aandeel fietsgebruik in Dordrecht***

Het fietsgebruik in Dordrecht is redelijk gemiddeld ten opzicht van andere gemeenten in Nederland. Met een aandeel van 32,6% (Mobycon, 2005) is Dordrecht een middenmoter op de 131<sup>e</sup> plaats van de 215 onderzochte gemeenten. De hier gehanteerde definitie van het aandeel fiets is een andere dan de gemeente is doelstellingen hanteert (paragraaf 2.2.2).

### **3.4 Probleemstructurering**

In de aanpak staan twee invalshoeken centraal:

- voor wie doen we het (doelgroepen)
- wat gaan we doen (thema benadering)

#### **3.4.1 Doelgroepen benadering**

Het fietsbeleid is er voor de fietsers. Een benadering vanuit de gebruiker is dan ook essentieel. Niet iedere fietser is gelijk, er worden dan ook verschillende doelgroepen onderscheiden. De beleidsstrategie is daarom ook deels doelgroepgericht. Er wordt onderscheid gemaakt naar:

- het reismotief;
- de leeftijdsgroep.

*reismotief: functioneel, recreatief*

- *Functioneel motief (woon - werk/school/voorziening/detailhandel)* Dit is de grootste groep, veelal volwassen fietsers. Vanuit de woning fietsen zij (vooral in de spitsperiodes) naar de bestemming. Voor deze groep is snelheid, comfort en veiligheid belangrijk, evenals de aanwezigheid van voldoende en veilige stallingen. Dit zijn vaak ook "keuze fietsers", zij hebben vaak ook de beschikking over een auto of het openbaar vervoer.
- *Sociaal/ Recreatief motief:* Een recreatieve fietsers heeft veelal het fietsen zelf als doel. Snelheid speelt dan ook een ondergeschikte rol. De aantrekkelijkheid van de route staat nu centraal. Ook is dit een doelgroep die onbekend kan zijn met Dordrecht en behoefte heeft aan een duidelijke bewegwijzering.

*kwetsbare leeftijd: scholieren*

Een belangrijke aandachtsgroep zijn scholieren. Een kenmerk van jonge fietsers is dat zij nog relatief onervaren zijn, maar toch veel (moeten gaan) fietsen van en naar school. Dit zijn bijvoorbeeld leerlingen van laatste jaar van de basisschool of de eerste jaars van de middelbare school. Het goed en veilig (leren) fietsen is dan ook van groot belang. De routes zijn veelal gericht op scholen.

Voor de oudere scholieren (16-18 jaar) is het inschatten en beoordelen van verkeerssituaties op veiligheid belangrijk.

Dit houdt niet in dat er geen aandacht is voor andere leeftijdsgroepen (bijvoorbeeld ouderen), echter hier wordt geen speciaal fietsbeleid voor ontwikkeld.

### 3.4.2 Thematische benadering

Een aantal aspecten hebben al deze doelgroepen gemeen: ze fietsen op dezelfde paden, maken gebruik van deels dezelfde stallingen en een fietsendief maakt geen onderscheid naar de eigenaar van de fiets. Naast doelgroepen is de benadering vanuit thema's eveneens belangrijk. Er worden vier thema's onderscheiden:

- A: fietsnetwerk;
- B: stallen en aanbinden;
- C: fietseducatie;
- D: fietsendiefstal.

#### **A: Fietsnetwerk**

Om de eerste twee doelstellingen (doorstroming en reistijden) te bereiken moet er een kwalitatief goed fietsnetwerk aanwezig zijn. Een verplaatsing van deur tot deur moet straks altijd via een goed fietsnetwerk kunnen plaatsvinden. De nadruk ligt bij deze pijler volledig op het infrastructurele aanbod.

Iedere verplaatsing is anders. De hoofdfietsroutes tussen de wijken vormen het primaire fietsnetwerk. Deze wordt gevoed door een fijnmaziger netwerk (secundair) door de verschillende wijken en buurten. Hierdoor kan geïnvesteerd worden in hoogwaardige fietsvoorzieningen en in goede oplossingen voor de passage van barrières. De gewenste structuur bestaat dus uit

langgerekte rechtstreekse fietsroutes tussen de belangrijkste bestemmingsgebieden en de woonwijken. Ten aanzien van de sociale veiligheid in (met name) de uren dat het donker is op straat wordt een sociaal veilig "nachtenet" gerealiseerd. Naast deze drie functionele netten is een net dat voorziet in de recreatieve behoefte om te fietsen; het recreatieve netwerk. Bewegwijzering van routes is van groot belang voor fietsers die minder bekend zijn in Dordrecht.

Naast het doel om de positie van de fiets te versterken wordt ook een bijdrage geleverd aan de mobiliteitsdoelstellingen omtrent het verbeteren van de verkeersveiligheid.

#### **B: Stallen en aanbinden**

Een verplaatsing wordt meestal gemaakt van huis naar een (tussen)bestemming (of andersom). Dit kan ofwel een overstap zijn op het openbaar vervoer ofwel te voet verder in een voetgangersdomein. In ieder geval is er sprake van het verknopen van deelsystemen binnen het gehele mobiliteitssysteem. Het "verknopen" van de fiets aan het spoor en wandelroutes is ook een van de pijlers van het Dordtse Mobiliteitsplan. Degelijke (bewaakte)stallingen vormen hierbij, naast een goed fietsnetwerk, een onmisbare schakel.

Wanneer de fiets wordt achtergelaten bestaat soms de behoefte aan een bewaakte stalling of aan een openbare stallingsmogelijkheid. Dit kan afhangen van het moment van dag, de waarde van de fiets, de duur van het stallen of de kans op diefstal op deze locatie.

Er moeten dus voldoende stallingsmogelijkheden zijn op de juiste locaties. Het gaat hierbij zowel om bewaakte als om voldoende onbewaakte stallingsmogelijkheden. Indien bewaakt moet ook de prijs acceptabel zijn.

#### **C: Fietseducatie**

Fietsen begint bij veilig leren fietsen. Om het aandeel van het fietsgebruik blijvend te stimuleren zet de gemeente in op educatie. Omdat verkeersveiligheid begint bij de jongste verkeersdeelnemers zijn de basisschoolscholieren de belangrijkste doelgroep. Met educatie wordt ook een bijdrage geleverd aan de doelstelling "het verbeteren van de verkeersveiligheid" uit het mobiliteitsplan.

#### **D: Fietsendiefstal**

Een deel van de Dordtenaren komt bijvoorbeeld niet met de fiets naar het station of de binnenstad uit angst voor fietsendiefstal. Om het aandeel van het fietsgebruik te stimuleren en het belevingsklimaat te verbeteren, moet fietsendiefstal adequaat aangepakt worden.

### **3.4.3 Beleidsmix**

Niet voor alle doelgroepen en reismotieven zijn alle thema's even belangrijk. Voor de doelgroep scholieren wordt het thema verkeerseducatie en het fietsnetwerk verder uitgewerkt. Voor alle functionele verplaatsingen (woon-werk, woon-school, woon-winkel etc.) wordt aandacht besteed aan de fietspaden (het netwerk), de stallingen, educatie en fietsendiefstal. Ten aanzien van de recreatieve verplaatsingen wordt alleen aandacht besteed aan de fietspaden (incl bewegwijzering) en stallen. In het onderstaande schema wordt dit verduidelijkt.

<b>Doelgroep/ thema</b>	<b>fietsnetwerk</b>	<b>Stallen</b>	<b>educatie</b>	<b>fietsendiefstal</b>
Scholieren	belangrijk	geen specifiek beleid	belangrijk	geen specifiek beleid

*speerpunten*

<b>motief/ thema</b>	<b>fietsnetwerk</b>	<b>Stallen</b>	<b>educatie</b>	<b>fietsendiefstal</b>
Functioneel motief	belangrijk	belangrijk	belangrijk	belangrijk
Recreatief motief	belangrijk	belangrijk	geen specifiek beleid	geen specifiek beleid

*speerpunten*

In de volgende hoofdstukken (4 tot en met 7) wordt het beleid naar de 4 thema's uitgewerkt.

## 4 A: Fietsnetwerk

In dit hoofdstuk wordt verder ingezoomd op het eerste thema “fietsnetwerk”.

### 4.1 Definitie van de verschillende netwerken

Een goede fietsverbinding tussen woning en de bestemming is van cruciaal belang om mensen te verleiden de fiets te kiezen. Fietsers hebben voor korte verplaatsingen een grote behoefte aan een fijnmazig netwerk. Binnen en tussen wijken en buurten heeft dan ook een fijnmazig netwerk de voorkeur. De wijken worden vervolgens via een primair netwerk ontsloten. De belangrijkste bestemmingsgebieden in Dordrecht zijn:

- het centrum / station;
- het Leerpark / Gezondheidspark/Sportboulevard.

Naast deze gebieden zijn wijkwinkelcentra, scholen buiten het leerpark en sportvoorzieningen belangrijke bestemmingen.

In Dordrecht wordt onderscheid gemaakt naar een verplaatsing met een eindbestemming als doel (woon – werk/school/winkelcentrum e.d.) versus een verplaatsing waarbij de verplaatsing zelf het doel is: de recreatieve verplaatsing. Om de verplaatsing snel en veilig van deur tot deur te kunnen maken worden er vier netwerken onderscheiden.

- primair netwerk (hoofdnet);
- secundair netwerk (fijnmazig);
- nacht netwerk (sociaal veilig);
- recreatief netwerk (aantrekkelijk).

De belangrijkste bestemmingen zijn verbonden met een direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel primair fietsnetwerk. Dit primaire netwerk vormt het hoofdnetwerk (of in beeldspraak de ruggengraat) van het Dordtse fietsnetwerk. Het primaire netwerk wordt gevoed door een fijnmaziger secundair netwerk. Delen van het netwerk wordt aangeduid als onderdeel van het nachtnetwerk. Op dit netwerk staat de sociale veiligheid voorop. En voor fietsers waar niet de bestemming centraal staat maar het fietsen zelf, wordt een recreatief netwerk gerealiseerd.

Een goed netwerk voldoet aan de eisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Deze vijf basiseisen zijn belangrijk maar bij de verschillende netwerken ligt de nadruk op verschillende kwaliteiten. Op het primaire netwerk is directheid van groot belang, in tegenstelling tot het recreatieve netwerk waar aantrekkelijkheid centraal staat. De accenten van de basiskwaliteiten zijn dan ook per netwerk verschillend.

#### *1. Primair netwerk*

Het primaire netwerk verbindt wijken en belangrijke bestemmingen (scholen, station, binnenstad e.d.) met elkaar. Het verbindende netwerk is de drager van het fietsnetwerk, de kwaliteit is daarom van groot belang. Kwaliteit betekent ook dat er geen schakels ontbreken en dat er geen barrières aanwezig zijn. De inzet is dat de fietser op het belangrijkste netwerk in beginsel voorrang heeft op (of een ongelijkvloerse passages heeft met), het gemotoriseerde verkeer.

## *2. Secundair netwerk*

Het secundaire netwerk is diffuser van karakter en verbindt de wijken met het primaire fietsnetwerk.

## *3. Nacht netwerk*

Na zonsondergang zijn niet verlichte of onoverzichtelijke fietspaden onaantrekkelijk. De inzet is dat wie 's-avonds van het NS-station of de binnenstad naar huis fietst altijd een sociaal veilige route kan kiezen. Wat overdag langs het landgoed Dordtwijk bijvoorbeeld een leuke en snelle route is, is na zonsondergang sociaal een stuk minder aantrekkelijk. Een sociaal veilige route is een route die goed verlicht en overzicht biedt, er is voldoende sociale controle aanwezig is. De inzet is iedere wijk te ontsluiten met dit nachtnet.

## *4. Recreatief netwerk*

Het recreatieve netwerk voorziet in de behoefte buiten de stad te fietsen. Belangrijk hierbij is dat recreatieve bestemmingen bereikbaar zijn. Het netwerk moet logisch aansluiten op het verbindende netwerk, zodat het recreatieve netwerk goed bereikbaar is. Ook de bewegwijzering is bij dit netwerk belangrijk.

## *Overige Fietspaden en Duurzaam Veilig*

Er liggen in Dordrecht verschillende fietspaden en fietsstroken die niet tot een van de genoemde netwerken behoren. Deze paden zijn belangrijk voor een fijnmazige ontsluiting of een doorsteek tussen wijken. Echter de eerste investeringen vinden niet op deze maar op de gedefinieerde netwerken plaats.

Om de verkeersveiligheid en herkenbaarheid van de infrastructuur te verbeteren worden alle wegen conform de Duurzaam Veilig richtlijnen vormgegeven. De positie van de fiets op de weg is hier ook in gedefinieerd. Wanneer een wegvak een nieuw (Duurzaam Veilig) profiel krijgt, lift een fietsstrook of pad hierin altijd mee. Ook langs wegen die niet zijn opgenomen in het fietsnetwerk kunnen dan altijd fietsstroken gerealiseerd worden. Het behoeft geen betoog dat dit ook geldt voor onderhoudswerkzaamheden.

De vier netwerken staan weergegeven in bijlage 4 (achterin).

De keuzes om bepaalde fietspaden of stroken wel of niet aan een bepaald netwerk toe te kennen heeft te maken met:

- de maaswijdte (onderlinge afstand);
- fietsintensiteit op bepaalde fietspaden/stroken;
- positie in het netwerk ten opzichte van (belangrijke) bestemmingen.

## **4.2 Kwaliteit van de verschillende netwerken**

### **4.2.1 Kwaliteitseisen**

Voor de verschillende netwerken gelden verschillende kwaliteitseisen. Het primaire netwerk biedt meer kwaliteit dan het secundaire netwerk. Er worden drie kwaliteitscriteria gehanteerd gericht op de inrichting van het netwerk.

#### *Verkeersveiligheid*

- Kans op ontmoetingen met gemotoriseerd verkeer minimaliseren;
- Met prioriteit aanpakken van black spots

#### *Comfort*

- Oponthoud reduceren (= snelheid);
- Materiaal gebruik;
- Lengte, breedte en hoogte profielen;

#### *Aantrekkelijkheid;*

- Verlichting
- Voldoende overzicht

De aantrekkelijkheid van een fietsroute wordt mede bepaald door de omgeving naast het fietspad. Echter deze omgevingskwaliteit maakt uiteraard geen onderdeel uit deze fietsnota.

### **4.2.2 Kwaliteit per netwerk**

De volgende kwaliteitseisen worden voor drie criteria gehanteerd (onderstaande tabellen). De definitie van de verschillende netwerken in Dordrecht zijn terug te vinden op afbeelding 1 (achterin).

<b>criteria</b>	<b>subcriteria</b>	<b>primair</b>	<b>secundair</b>	<b>nachtnet</b>	<b>recreatief</b>
verkeersveiligheid	Ontmoetingen met gemotoriseerd verkeer minimaliseren	In beginsel altijd vrijliggende fietspaden	Voorkeur Vrijliggende fietspaden, maar minimaal fietsstroken	Afhankelijk van primair / secundair	geen minimale criteria
verkeersveiligheid	Aanpak black spots	In beginsel altijd prioriteit	Prioriteit naar ernst	Afhankelijk van primair / secundair	Prioriteit naar ernst

#### *kwaliteitseisen op criteria verkeersveiligheid*

Het begrip "in beginsel" slaat op een afweging van nut, noodzaak en haalbaarheid.

Ieder jaar wordt op basis van de jongste gegevens een black-spot lijst samengesteld (ongevallen naar locatie en ernst). En ieder jaar wordt de locatie met de meeste (of ernstigste) fietsongevallen aangepakt. In media wordt hier jaarlijks aandacht aan geschonken.



Criteria	subcriteria	primair	secundair	nachtnet	recreatief
comfort	materiaal gebruik	- in beginsel altijd glad oppervlakte - in beginsel altijd rode kleur	- voorkeur glad oppervlakte - voorkeur voor rode kleur	afhankelijk van primair / secundair	- in beginsel altijd glad oppervlakte
comfort	lengte, breedte en hoogte profielen	In beginsel altijd CROW richtlijnen	voorkeur CROW richtlijnen	voorkeur CROW richtlijnen	voorkeur CROW richtlijnen
comfort	oponthoud reduceren (= snelheid)	- in beginsel altijd ongelijkvloers bij gebiedsontsluitende wegen of met prioriteit in de VRI - in beginsel fiets altijd in de voorrang in 30km/h zones	- in de VRI bij 50km/h wegen - fiets bij voorkeur in de voorrang in 30km/h zones	afhankelijk van primair of secundair	geen minimale criteria

*kwaliteitseisen op criteria comfort*

Alleen stedenbouwkundige argumenten zijn niet voldoende om af te wijken van de keuze voor een glad oppervlakte met rode kleur.

criteria	subcriteria	primair	secundair	nachtnet	recreatief
Aantrekkelijkheid	verlichting	belangrijk	belangrijk	zeer belangrijk	geen minimale criteria
Aantrekkelijkheid	voldoende overzicht	belangrijk	belangrijk	zeer belangrijk	geen minimale criteria

*kwaliteitseisen op criteria aantrekkelijkheid*

Het aanpakken van het oponthoud en verkeersveiligheid houdt in dat geïnvesteerd moet worden in verbeterende fietspaden of fietsstroken. In de kaart op afbeelding 1 (achterin) staat het fietsnetwerk weergegeven. Voor enkele primaire fietsroutes wordt dan ook een slag gemaakt in het verbeteren van de doorstroming. Dit beleidsplan zet niet meer in op de aanpak van de doorstroming op een locatie, maar op een relatie (verbinding). Daarom worden voor enkele belangrijke routes een studie verricht naar de wijze waarop het oponthoud van de fiets maximaal gereduceert kan worden. In de uitwerking moet ook de balans tussen overige verkeersdeelnemers gevonden worden. In de uitvoeringsagenda (hoofdstuk 8) staat aangegeven om welke studies/ uitwerkingen het gaat.

Ten aanzien van verlichting van fietspaden vormt de "Beleids- en beheernota openbare verlichting Dordrecht 2004 – 2013" de basis.

De kwaliteit van het primaire netwerk is belangrijk. Prioriteit bij verkeerslichten is daar een onderdeel van. Er kan dan een conflict ontstaan als ook de te kruisen weg een belangrijke functie vervult in de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer. De gekozen beleidslijn is als volgt. In verblijfsgebieden (30km/h zones) hebben fietsers op een primair fietspad voorrang op het gemotoriseerde verkeer. Op alle overige wegen moet een evenwicht tussen alle belangen worden gevonden.

In het uitvoeringsprogramma worden verschillende projecten uiteengezet die zich richten op het verbeteren van de kwaliteit van het fietsnetwerk.

### *Ontwerpeisen (uitwerking)*

De kwaliteitseisen zijn hierboven kwalitatief benoemd. Er zijn geen speciale Dordtse richtlijnen ten aanzien van bijvoorbeeld wegprofielen opgesteld. De gemeente kiest er voor de landelijke richtlijnen van het CROW te gebruiken. De CROW publicatie 'Tekenen voor de fiets' (2006) staat hierbij centraal. Deze leidraad vormt de opvolger van de publicatie 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer'. Ook kiest de gemeente voor maatwerk. Voldoende gemotiveerd kan van de leidraad worden afgeweken. Afwijken van de richtlijnen is bijvoorbeeld acceptabel wanneer de fysieke ruimte (bijvoorbeeld breedte van de weg) ontoereikend is, of wanneer andere belangen beduidend zwaarder wegen. Op basis van stedenbouwkundige argumenten wordt met terughoudendheid afgeweken van de CROW ontwerprichtlijnen.

### **4.2.3 Overige fietspaden**

Niet alle fietspaden in Dordrecht behoren tot het primaire of secundaire netwerk. Dit betekent natuurlijk niet dat deze paden opgeheven worden. Het beheer en onderhoud blijven ook op hetzelfde niveau. Het houdt wel in dat deze paden geen prioriteit hebben om een extra kwaliteitsimpuls te krijgen.

Op de Dordtse wegen zijn de landelijke inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig van toepassing. Deze geven duidelijk aan wat de positie van de fiets is. Omwille van de verkeersveiligheid kan van deze richtlijnen worden afgeweken. Deze richtlijnen zijn ook geldig als een fietspad niet behoort tot het primaire of secundaire netwerk. Concreet houdt dit in dat langs 50km/h wegen een veilig fietspad uitgangspunt is (en blijft).

Indien de fysieke ruimte dit onmogelijk maakt wordt de beste passende verkeerskundige oplossing voor de fiets gekozen.

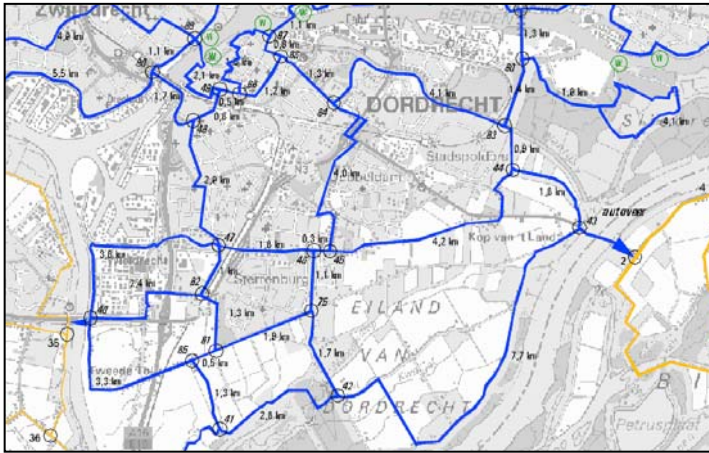
## **4.3 Bewegwijzering**

Voor het recreatieve fietsnetwerk is de bewegwijzering in het voorjaar van 2006 sterk verbeterd. Het regionale knooppuntensysteem is ook in Dordrecht gerealiseerd. Op diverse locaties zijn genummerde palen geplaatst, ook staat op deze palen de richting naar de naastgelegen genummerde palen aangegeven. Met behulp van een kaart waar deze nummers op staan weergegeven kan de fietsers de eigen route fietsen van paal naar paal. De kaarten waarop de nummering van de knooppunten staat weergegeven zijn op meerdere plaatsen beschikbaar, waaronder de VVV. Ter ondersteuning van het knooppuntensysteem wordt op de nieuwe ANWB fietsbewegwijzeringsborden ook een verwijzing (nummer en richting) geplaatst naar het dichtstbijzijnde knooppunt.

Echter voor de overige fietsbewegwijzering is de situatie niet optimaal. Deels is de bewegwijzering summier en deels is de bewegwijzering op fietspaden afwezig. In de uitwerking van deze fietsnota moet er dan ook fietsbewegwijzeringsplan worden opgesteld. De volgende punten vormen de kaders voor dat uitwerkingsplan:

- Alle belangrijke bestemmingen worden bewegwijzerd;
- Er wordt indien mogelijk via het primaire fietsnetwerk bewegwijzerd.

- De belangrijkste locaties (binnenstad, NS centraal station, Leerpark en Gezondheids-park) worden vanaf een grotere afstand bewegwijzerd, dan de bestemmingen met een kleiner publiek.



*regionaal knooppuntensysteem*

#### 4.4 Fiets en de waterbus

De waterbus vormt een belangrijk onderdeel in het fietsnetwerk van de Dordrecht en de Drechtsteden. Van en naar Zwijndrecht en Papendrecht (hier ligt de vaste oeververbinding verder weg dan in de relatie met Zwijndrecht), maken dagelijks vele fietsers gebruik van de waterbus. De frequentie is vier maal per uur en per oversteek is ruimte voor circa 60 fietsen. De fiets mag gratis worden meegenomen met de waterbus. In 2007 en 2008 wordt er een proef gestart met het verlengen van de tijden die de waterbus vaart.

#### 4.5 Voorrangsituaties

##### 4.5.1 Fietsers en verkeerslichten

De afstelling en configuratie van verkeerslichten verdeelt de groentijd over fietsers, voetgangers en het gemotoriseerde verkeer. De verdeling van de groentijd is afhankelijk van de omvang van de verkeersstromen en de positie in het netwerk. In de gemeentelijke VRI-nota (verkeerslichten regelinstantie) is per regeling aangegeven hoe wordt omgegaan met de afstelling en configuratie van de verkeerslichten.

##### 4.5.2 Fietsers rechtsaf vrij

Wanneer de ruimte fysiek aanwezig is, krijgt de fietsers een vrije rechtsaffer langs het verkeerslicht. In verschillende situatie is dit niet mogelijk en moet de fietser die rechtsaf wil wachten voor een rood verkeerslicht. De gemeente heeft de doorstroming van fietsers bevorderd door op verschillende kruispunten rechtsaf vrij te geven (ook als het verkeerslicht rood is). Op enkele kruispunten is het bord 'rechtsaf vrij' geplaatst op andere plaatsen is het ver-

schijnlicht "rechtsafvrij bij rood" geplaatst. Deze maatregel wordt alleen niet toegepast wanneer de verkeersveiligheid in het geding komt (of de fysieke ruimte ontbreekt).

#### **4.5.3 Voorrang op rotondes**

De gemeente sluit zich aan de landelijke CROW richtlijnen "fietsers in de voorrang". Binnen de bebouwde kom hebben fietsers in beginsel voorrang, buiten de bebouwde kom zijn fietsers uit de voorrang. Bij dubbelstrooksrotondes wordt de fietsers (om veiligheidsredenen) uit de voorrang gehaald. Deze maatregel is reeds doorgevoerd

#### **4.5.4 Bromfietsers op de rijbaan**

De gemeente sluit zich aan bij de landelijke richtlijnen ten aanzien van bromfietsers op de rijbaan. In essentie betekent dit dat binnen de kom de bromfietsers (in beginsel) op de rijbaan rijden en buiten de kom op het bromfietspad. De noodzakelijke aanpassingen zijn uitgevoerd en de bebording is geplaatst.

## 5 B: Stallen en aanbinden

De kracht van een geïntegreerd mobiliteitsstelsel is het verknopen van deelsystemen. Het mobiliteitsplan van Dordrecht zet daarom ook stevig in op het aan elkaar verknopen van de deelsystemen auto, fiets en openbaar vervoer. Er liggen veel kansen door het verknopen van het deelsysteem fiets aan het openbaar vervoer en het verknopen van de fiets aan het voetgangersdomein. Deze deelsystemen kunnen verknoopt worden door voldoende stallingen of aanbindmogelijkheden op de juiste plaats aan te bieden. De fiets kan op deze plaatsen worden achtergelaten. Vervolgens wordt gewandeld of overgestapt op het openbaar vervoer. Schematisch ziet dit er als volgt uit:

- fietsen (het fietsnetwerk) - stallen - openbaar vervoer (trein en bus);
- fietsen (het fietsnetwerk) - stallen - voetgangersdomeinen / paden (binnenstad, voorzieningen, wandelgebieden e.d.).

In essentie moeten er dan ook voldoende stallingen, zowel onbewaakte als bewaakte, zo dicht mogelijk bij de eind- (of tussen)bestemming aanwezig zijn. Bij stallingsvoorzieningen worden de volgende situaties onderscheiden:

- stallen bij de woning;
- stallen aan de bestemmingszijde (overstap op openbaar vervoer of naar een voetgangersdomein). Stallen aan de bestemmingszijde wordt ook fietsparkeren genoemd.

### 5.1 Stallen bij de woning

Bij nieuwe woningbouwprojecten of herstructureringsprojecten moet in beginsel per woning een goed bereikbare berging worden gerealiseerd, waar de fiets gestald kan worden. De gemeente hanteert de 'Kwaliteitseisen Nieuwbouwwoningen Drechtsteden' uit 2005. Hierin is in opgenomen dat de van buitenaf goed bereikbare berging een inwendig oppervlakte moeten hebben van minimaal 6 vierkante meter (en minimaal 2 meter breed).

Bij de bestaande woningen (met name in vooroorlogse wijken of bij appartementen) is soms weinig ruimte voor het stallen van fietsen. Vanwege de schaarse openbare ruimte en het privé karakter, voert de gemeente een terughoudend stallingsbeleid aan de woonzijde. Alleen wanneer buurtbewoners actief vragen om een collectieve stallingvoorziening of aanbindmogelijkheden neemt de gemeente dit verzoek in overweging.

In eerste instantie wordt altijd gekozen voor het plaatsen van aanbindmogelijkheden (aanleunhekken).

#### *Afsluitbare fietstrommels*

In principe wordt niet gekozen voor het plaatsen van een afsluitbare fietstrommel. In sommige gevallen kan toch worden overwogen om wel een trommel te plaatsen. Als criteria worden gehanteerd:

- Het mag niet ten koste gaan van openbaar groen;
- Er mag geen onacceptabele parkeerdruk ontstaan;
- Er mag geen belemmering ontstaan voor voetgangers;
- Het moet technisch uitvoerbaar zijn;

- Het moet mogelijk zijn binnen het bestemmingsplan;
- Het moet een stedenbouwkundig acceptabele inpassing betreffen.

De gemeente kan het plaatsen van een fietstrommel in overweging nemen, maar dit altijd op andere gronden weigeren. De daadwerkelijk gemaakte kosten worden doorberekend op de potentiële gebruiker(s). Het gaat daarbij om investeringskosten (gedeeld op de levensduur, en de exploitatiekosten). Bij een collectieve vraag (of behoefte) naar een dergelijke stallingsmogelijkheid gaat de voorkeur uit naar een grotere stalling met enige kwaliteit.

De gemeente staat positief tegenover het plaatsen van aanleukhekkens (nietjes) om de fiets te kunnen aanbinden. Plaatsing van aanleukhekkens moet per situatie beoordeeld worden.

## 5.2 Stallen bij de bestemming

Naast het stallen bij de woning, is het belangrijk dat ook bij bestemmingen goed en veilig gestald kan worden. Deze bestemming kan een overstap zijn naar openbaar vervoer (trein of bus) of het begin van een voetgangersdomein zoals een winkelcentrum-, sport-, recreatie- of horecavoorziening, het Leerpark, het Gezondheidspark, binnenstad of een wandelgebied. De stallingen kunnen bewaakt of onbewaakt worden gerealiseerd. Bij bewaakte stallingen zal het veelal gaan om lang stallen en onbewaakte plaatsen zullen eerder gebruikt worden om kort te stallen.

### 5.2.1 Aanbindmogelijkheden binnenstad

#### *Tellingen*

De meeste aanbindmogelijkheden zijn geconcentreerd aan de zuidzijde van het kernwinkelgebied. Dit is tevens de richting van waaruit de meeste fietsers komen aanrijden. De gezamenlijke capaciteit van het aantal aanbindmogelijkheden bedraagt (2005) circa 400 plaatsen. Hier van zijn er circa 300 aanwezig in de directe nabijheid van het kernwinkelgebied. De overige aanbindmogelijkheden bevinden zich elders in het centrum. Op verschillende locaties in de stad is in juni 2005 een telling uitgevoerd naar het aantal gestalde fietsen op straat.

Uit deze telling blijkt dat op een zaterdag in juni circa 880 fietsen in de binnenstad gestald stonden. Hierbij zijn fietsen in een bewaakte stalling buiten beschouwing gelaten. Van de 880 fietsen stonden er circa 220 in of aan een aanbindmogelijkheid. Dit betekent dat:

- circa 25% in (of aan) een klem staat
- circa 75% los op straat staat;
- van de circa 400 aanwezige aanbindmogelijkheden slechts 55% bezet was.

Uit een ander onderzoek uit 2001 is bekend dat op een door de weekse dag circa de helft minder fietsers in de binnenstad wordt gestald dan op een zaterdag.

#### *Tekorten*

Uit het feit dat 75% los op straat staat en dat slechts 55% van de aanbindmogelijkheden wordt gebruikt, wordt geconcludeerd dat er (1) deels een tekort is, en (2) voor een deel de aanwezige aanbindmogelijkheden niet op de juiste plaats staan.

De los geparkeerde fietsen staan verspreid door de binnenstad. De grootste concentraties staan op en rond het Statenplein (120 fietsen, waarvan 77 aan de zijde van het Drievriendenhof). In deze zijde van de binnenstad zijn ook relatief weinig, tot geen aanbindmogelijkheden op straat. Uit een enquête in juni 2005 komt naar voren dat fietsers graag op de volgende locatie meer aanbindmogelijkheden wensen:

- Markt / Statenplein;
- Station NS
- Bibliotheek
- Voorstraat ter hoogte van de Albert Heijn
- Sarisgang
- Bagijnhof

Uit een verkeersschouw blijkt dat bij de wijkwinkelcentra het aanbod aanbindmogelijkheden wel voldoende is. Ook bij de waterbus is het aantal aanbindmogelijkheden voldoende.

Wanneer aanbindmogelijkheden niet zichtbaar op de route of niet dicht genoeg bij het kernwinkelgebied zijn geplaatst, is de kans groot dat deze klemmen ook niet gebruikt worden. Fietsers fietsen van nature niet snel om. Het achterlaten van de fiets vindt bij voorkeur altijd in het zicht plaats, er is dan immers meer sociale controle.

Met de komst van de nieuwe bewaakte stalling Achterom (capaciteit circa 900 nieuwe bewaakte plaatsen) wordt voor een deel van de fietsers een alternatief geboden voor los geparkeerde fietsen. Na de opening van deze nieuwe bewaakte stalling gaat de gemeente een schouw uit voeren op straat.

Als uit deze schouw (telling van fietsen op straat) blijkt dat er een grote behoefte is aan extra aanbindmogelijkheden, zal de gemeente hier in de "aanloop straten" een inhaalslag uitvoeren.

Het verknopen van het fietssysteem aan een voetgangersdomein moet zorgvuldig plaatsvinden. Stallingen en aanbindmogelijkheden moeten op die plaatsen aanwezig zijn waar fietsers van de fiets stappen en zich verder verplaatsen als voetganger. Het kernwinkelgebied in het centrum kent verschillende aanrijdroutes. Een fietser wil van nature zo lang mogelijk doorfietsen en dicht bij het kernwinkelgebied stallen. Dit betekent dat in de 'aanloopstraat' tussen het kernwinkelgebied en fietsroutes voldoende aanbindmogelijkheden moeten zijn.

De volgende staten zijn voorbeelden van aanloopstraten waar extra aanbindmogelijkheden geplaatst worden (als na opening van het Achterom een blijvend tekort blijkt)

- Raamstraat / Achterom (voor de route via de Spuiweg)
- Bagijnhof / Visstraat (voor de route via de Stationsweg / Johan de Wittstraat)
- Vrieseplein / Vriesestraat (voor de route via de Vrieseweg)

Het uit het zicht plaatsen van de aanbindmogelijkheden (in zijstraten) is niet aantrekkelijk. De praktijk leert dat fietsers uit het zicht geplaatste aanbindmogelijkheden niet of veel minder gebruiken.

Goed gebruikte aanleunhekken (zoals bijvoorbeeld naast de V&D) moeten gehandhaafd blijven (of eventueel naar een eveneens aantrekkelijke locatie verplaatst).

Een verbod op het stallen van fietsen in de openbare ruimte (ook in het kernwinkelgebied) kan pas geëffectueerd worden als er voldoende aanbindmogelijkheden in de stad aanwezig zijn.

### **5.2.2 Aanbindmogelijkheden bij voorzieningen**

Bij nieuwe (of herstructurering) projecten wordt vooraf gecalculeerd wat de omvang dient te worden van het aantal fiets parkeerplaatsen. De gemeente sluit hierbij aan bij de CROW kengetallen en richtlijnen zoals beschreven in:

- Plaats maken voor de fiets, Leidraad parkeren en stallen (CROW publicatie 98)
- Fietsparkeerwijzer (CROW publicatie 158)

### **5.2.3 Aanbindmogelijkheden openbaar vervoer**

Bij haltes van het openbaar vervoer (station en bushaltes) moeten voldoende aanbindmogelijkheden aanwezig zijn. Om dit te realiseren voert de gemeente een schouw uit bij alle bushaltes en de stations. Daar waar blijkt dat er vraag is naar klemmen (er is sprake van veel wild geparkeerde fietsen), neemt de gemeente het plaatsen van klemmen in overweging.

Voor het Centraal Station wordt de locatie en omvang van het aantal aanbindmogelijkheden integraal met de aanpassing van het Stationsplein (medio 2008) meegenomen. Anno 2006 zijn er aan de binnenstadszijde van het station 588 klemmen aanwezig.

De onbewaakte aanbindmogelijkheden moeten op een logische locatie zijn gelegen. Logisch ten opzichte van het fietspadennetwerk en de wandelroutes (naar perrons en stationsvoorzieningen). Het aantal bewaakte plaatsen (1.355 plaatsen) blijft net als de 250 onbewaakte aanbindmogelijkheden aan de zuidzijde van het station ongewijzigd.

Na realisatie van het nieuwe stationsplein inclusief nieuwe stallingsvoorzieningen houdt de gemeente een telling. Mocht blijken dat er sprake is van een tekort aan (on)bewaakte stallingplaatsen wordt gezocht naar mogelijkheden deze uit te breiden. In het ontwerp van het nieuwe stationsplein wordt dan de mogelijkheid van het uitbreiden open gehouden. Wanneer er voldoende (on)bewaakte stallingen aanwezig zijn is het mogelijk om een verbod in te stellen voor wildgestalde fietsen.

### **5.2.4 Recreatief stallen**

In het buitengebied wordt veel gefietst en de gemeente stimuleert dit ook. Om optimaal te kunnen fietsen in het Dordtse buitengebied worden er aanbindmogelijkheden gerealiseerd op plaatsen waar wandelingen starten (bijvoorbeeld in de Hollandse Biesbosch).

### **5.2.5 Bewaakte voorzieningen**

De gemeente streeft zo veel mogelijk bewaakte stallingen na die voor iedereen toegankelijk zijn. Echter het realiseren van een bewaakte stalling vergt een forse investering. De locaties die in aanmerking komen voor publiek toegankelijke en bewaakte stallingen zijn de binnenstad, het station, het leerpark en het gezondheidspark. Deze stallingen zijn voor iedereen tegen be-



taling toegankelijk. De stallingen worden beheerd door een exploitant, die ook zorgdraagt voor de bewaking.

Anno 2007 heeft Dordrecht in het centrum twee bewaakte stallingen:

- Statenplein 540 fietsenrekken en 50 brommerplekken (regelmatig vol)
- Elfhuizen / Boogjes circa 210 a 250 fietsenrekken (matig gebruikt doordat de stalling uit de route ligt) (deels gesloten per 1 januari 2007 en definitief bij opening Achterom).

Buiten het centrum is ook bij het winkelcentrum Sterrenburg ene bewaakte stalling.

De twee bewaakte stallingen in het centrum waren open tijdens de winkeltijden (Het Statenplein tot 24:00). De stalling bij het NS-station (beheer NS) heeft openingstijden die gelijk lopen met de dienstregeling. De door de NS gehanteerde tarieven zijn fors hoger maar dit is landelijk beleid (van de NS) waar de gemeente geen inspraak in heeft.

De fietsenstalling 'Achterom' is geopend. De fietsenstalling heeft een stallingscapaciteit van circa 900 fietsen. De gemeente biedt in deze stalling meer service dan alleen de bewaking van de fiets. De inzet is om het gebruik van deze stalling extra te stimuleren door direct gerelateerde service aan te gaan bieden: zoals kleine reparaties, verkoop fietsartikelen, fietsgraveren (de fiets wordt voorzien van de postcode). Ook zal hier gemeentelijke informatie over fietsprojecten of andere acties beschikbaar zijn.

Om het fietsgebruik maximaal te stimuleren kan na de opening van de fietsenstalling Achterom, in beide bewaakte stallingen in het centrum de fiets op zaterdag gratis gestald worden. Na 2 jaar wordt het effect van het gratis stallen geëvalueerd. Op basis van de bezetting van het nieuwe Achterom en de fietsenstalling Statenplein wordt beoordeeld of er in het kernwinkergebied een derde grootschalige fietsenstalling wenselijk is.

Naast de twee bewaakte stallingen in de binnenstad is er een bewaakte stalling bij het Centraal Station (eigendom en beheer NS). Bij het station zet de gemeente in eerste instantie in op kwalitatief hoogwaardige stallingen. Het gratis aanbieden van bewaakte stallingen op het station heeft geen prioriteit. Het fietsgebruik wordt vooral gestimuleerd door het aanbieden van kwaliteit en kwantitatief voldoende stallingen.

## 6 C: Fietseducatie

Fietsen in Dordrecht begint met veilig leren fietsen. De gemeente kiest er dan ook voor om verkeerseducatie actief te stimuleren. Zowel bestuurlijk als maatschappelijk bestaat een grote behoefte om fietseducatie een krachtige impuls te geven. Er wordt primair ingezet op educatie voor de jongste Dordtenaren in het basisonderwijs. Dit is de kwetsbaarste groep waar veilig fietsen voldoende aandacht moet krijgen. Naast de basisscholieren wordt onderscheid gemaakt naar scholieren op het middelbaar onderwijs en volwassenen.

Bovendien voert de gemeente op dit moment het integraal herhuisvestingsplan van verschillende scholen (IHP) uit. Als gevolg van herhuisvesting van scholen zullen ook fietsroutes van scholieren wijzigen. Zeker onder de jongste leerlingen is het wenselijk via educatie aandacht te besteden aan de veiligheid van routes en het verkeer. Fietseducatie is nauw verbonden met verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding.

Vanwege het verschil in aanpak en accenten van fietseducatie per leeftijdsgroep wordt onderscheid gemaakt tussen basisschoolleerlingen en leerlingen op het voortgezet onderwijs.

### *Jongste groep op de basisscholen*

De jongste scholieren gaan deels zelfstandig naar school, maar worden ook gebracht. Dit brengen betekent vaak gemotoriseerd verkeer voor de basisschool en daarmee een afname van verkeersveiligheid. De gemeente wil stimuleren dat minimaal één week per jaar extra aandacht wordt besteed aan de wijze waarop iedereen naar school komt. Hierbij worden ook veilige alternatieven besproken. Leerlingen en ouders worden die week gestimuleerd om de kinderen niet met de auto te brengen. Fietsen, carpoolen en lopen worden dan positief gestimuleerd. De schoolomgeving wordt hierdoor (meetbaar en gevoelsmatig) verkeersveiliger.

De gemeente ondersteunt waar mogelijk initiatieven die op de landelijk niveau genomen worden door VVN (Veilig Verkeer Nederland). Voorbeelden van campagnes zijn "de scholen zijn weer begonnen", "de week van de vooruitgang", "op voeten en fietsen naar school".

### *Oudste groep op de basisscholen*

Na de basisschoolperiode krijgen vrijwel alle scholieren een grotere woon-school afstand die eveneens vrijwel altijd met de fiets wordt overbrugd. De gemeente wil dat alle leerlingen van alle basisscholen fietseducatie (zowel theoretisch als praktisch) krijgen aangeboden voordat zij de basisschool verlaten. De gemeente stimuleert dan ook het programma "School op Seef". Ieder school kan gebruik maken van de kennis ten aanzien van verkeerseducatie en lesmateriaal. Als extra motivatie kan gedacht worden aan een "Fiets Veilig" diploma voor iedere geslaagde leerling. In de uitwerking wordt nauw samengewerkt met de regio (Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid / subwerkgroep schoolgaande jeugd), de Fietzersbond en VVN (Veilig Verkeer Nederland).

### *Voortgezet onderwijs*

In de middelbare schoolperiode nemen scholieren als fietser veelvuldig deel aan het verkeer. Bij deze leeftijdscategorie ligt de nadruk dan ook niet meer op het leren van de verkeersregels

(te betuttelend), maar op het toepassen van de verkeersregels. Het toepassen van de regels wordt ingestoken via bewustwordingsgerichte educatie.

- Bewustwording van risico's. Wat betekent de combinatie van drugs / alcohol / medicijnen en verkeer? Wat zijn de gevolgen van het dragen van geen helm op een bromfiets (bij een ongeval). Hoe onzichtbaar ben ik zonder verlichting voor automobilisten? Een voorbeeld actie is "effe nadenken".
- Bewustwording van (sociaal) verkeersgedrag. Hoe komt bepaald verkeersgedrag over? En waarom brengt dat anderen in gevaarlijke situaties?

Ook hier geldt dat Dordrecht nauw samen werkt met de 'Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid' en de politie.

### *Fietseducatie voor niet-jeugd*

Niet iedereen heeft het fietsen van jongs af aan geleerd. Dordtenaren die buiten Nederland zijn opgegroeid kunnen bijvoorbeeld niet allemaal fietsen. Om volledig en veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen ondersteunt de gemeente initiatieven die gericht zijn op fietseducatie voor mensen die niet of matig kunnen fietsen.

### *Organisatie*

Het streven is om invulling van de hierboven beschreven ambitie te geven op lokaal en regionaal niveau (Drechtsteden). Kennis en ervaring worden dan gebundeld met als resultaat meer kwaliteit tegen lagere kosten. Voor daadwerkelijk succes is samenwerking met verschillende partijen van groot belang. Dordrecht wil daarbij vooral aansluiten bij regionale initiatieven, waarbij deze initiatieven zoveel mogelijk uit de reguliere middelen zullen worden gefinancierd.

- De gemeente speelt een initiërende en zeker in het begin ook een coördinerende rol om de fietseducatie een impuls te geven.
- Voor ervaring, kennis, middelen en mankracht wordt nauw samengewerkt binnen de Drechtsteden met de RPV (Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid). Voor de uitvoering wordt ondersteuning gevraagd van VVN Veilig Verkeer Nederland (belangenpartij) en de Fietsersbond;
- In de uitwerking en uitvoering van de fietseducatie zijn meerdere partijen van belang. Actieve medewerking van de school is in de eerste plaats onontbeerlijk. Voor het ondersteunen van projecten moeten ook ouders een bijdrage leveren. Veilig Verkeer Nederland verzorgt een opleiding voor "verkeersouder" die op basisscholen een belangrijke schakel vormen.

## 7 D: Fietsendiefstal

### *Fietsendiefstalscan*

In 2004 is door de Fietsersbond, de politie en de gemeente Dordrecht een fietsdiefstalscan uitgevoerd. Het doel van deze scan is om in beeld te brengen waar en hoeveel fietsen worden gestolen in de stad. Uit deze scan kwam naar voren dat het centrum en het station bekend staan als diefstallocalaties en ook daardoor worden gemeden als stallingslocatie. Van de Dordtenaren geeft circa 30% aan één of meerdere locaties niet met de fiets te bezoeken vanwege de verhoogde kans op diefstal. Voor de binnenstad geldt dat 13% van de Dordtenaren uit angst voor diefstal niet met de fiets komt, het station volgt met 11%.

Feitelijke diefstal van fietsen, zo blijkt uit de Fietsendiefstalscan van de fietsersbond, vindt overwegend overdag plaats in of bij de woning of op locaties als het station, winkelcentra en het Albert Schweitzerziekenhuis, locatie Dordtwijk. De fietsersbond constateert verder een aantal lacunes in het gemeentelijke beleid zoals:

- geen goede procedure voor de aanpak van fietswrakken (kapotte fietsen in de openbare ruimte) en weesfietsen (hinderlijke neergezette fietsen waarvan de eigenaar niet bekend is);
- onvoldoende toezicht op risicolocaties;
- onvoldoende bewaking van fietsen tegen diefstal en zicht op handel in gestolen fietsen.

### *Integraal veiligheidsplan II*

Mede op basis van deze diefstalscan heeft de gemeente specifiek veiligheidsbeleid ontwikkeld. In combinatie met de maatregelen die de politie treft zoals aandacht voor preventie, toezicht, opsporing en strafrechtelijke handhaving moet het aantal fietsendiefstallen verder kunnen afnemen. In het 1<sup>e</sup> Integraal veiligheidsplan (IVP), waarin politie en gemeente nauw samenwerken, is de doelstelling het slachtofferschap te laten afnemen van 16% naar 12% tussen 2002 en 2006, gehaald.

Het aantal aangiften van fietsendiefstal in Dordrecht daalt sinds 2003 gestaag. In 2003 waren er 1646 aangiften, in 2004 1213 en in 2005 796 aangiften. Toch blijft fietsendiefstal in Dordrecht, evenals in andere vergelijkbare steden, wel een serieus probleem. Ondanks de daling geven Dordtenaren aan fietsendiefstal als problematisch te ervaren. De aanpak van fietsendiefstal blijft daarom een belangrijk aandachtspunt van gemeente, politie en inwoners.

Op landelijk niveau is de laatste jaren ook gewerkt aan het creëren van randvoorwaarden voor een effectieve lokale aanpak van fietsendiefstal. Dit heeft ondermeer geresulteerd in de volgende acties:

- bij de RDW (Rijksdienst voor het wegverkeer) is een landelijk register voor gestolen fietsen ondergebracht;
- de Bovag gaat, om heling tegen te gaan, een gedragscode voor fietsmakers invoeren

De gemeente neemt haar verantwoordelijkheid voor de regie op het lokale veiligheidsbeleid. Vanuit deze regierol wordt samengewerkt met de politie, het openbaar ministerie, maatschappelijke organisatie en burgers. In het nieuwe Integraal Veiligheidsprogramma II (IVP II) van de gemeente Dordrecht heeft de aanpak van zogenaamde volumecriminaliteit (waarvan fietsendiefstal een onderdeel is) prioriteit. Hierbij wordt ingezet op het terugdringen van fietsendiefstal en heling met 35% in de periode 2007-2010 (ten opzichte van 8381 aangiften in 2003).

Als subdoelstellingen gelden:

- Eigenaren van fietsen, fietsenhandelaren, fietsendieven en helers bewust maken dat Dordrecht werk maakt van het terugdringen van fietsendiefstal en heling;
- Eigenaren van fietsen bewust maken dat zij een eigen verantwoordelijkheid hebben om fietsendiefstal te voorkomen.

De huidige aanpak van fietsendiefstal wordt voortgezet en waar nodig geïntensiveerd. Deze aanpak bestaat uit drie sporen:

- Preventie;
- toezicht en handhaving;
- terugbezorging gestolen fietsen.

In de aanpak wordt steeds ingezet op drie doelgroepen

- fietsendieven en helers;
- fietsenhandelaren;
- eigenaren van fietsen.

#### *Preventieve aanpak*

- De gemeente biedt op verschillende locaties voldoende en veilige stallingen aan. Dit zijn deels bewaakte en deels onbewaakte aanbindmogelijkheden (zie vorige hoofdstukken).
- Acties gericht op eigen verantwoordelijkheid fietsbezitters: graveren en aanschaf van degelijke sloten;
- Acties gericht op fietsendieven en helers: duidelijk maken dat zij in Dordrecht de gaten worden gehouden en dat tegen hen wordt opgetreden;
- Introductie gedragscode voor handelaren in tweedehands fietsen;
- Toegankelijk maken van framenummers van gestolen fietsen op Internet.

#### *Toezicht en handhaving*

- Extra toezicht/controlé van de stadswachten en het targetteam van de politie op risicolocaties
- Stadswachten sporen met behulp van handcomputers gestolen fietsen op (bekend als de methode Harderwijk)
- In- en verkoopregister voor tweedehands goederen (Gruthok). De politie controleert periodiek of de rijwielhandelaren het register volgens de regels gebruiken.

#### *Terugbezorging*

- De politie organiseert kijkdagen voor gevonden (gestolen) fietsen;
- De rechtmatige eigenaar van een gestolen en teruggevonden fiets krijgt hierover bericht van de politie.

*Taken partijen*

Stadswachten	fietscontroleacties risicolocaties, extra toezicht risicolocaties, controleren 'verdachte' fietsen (methode Hardewijk), graveeracties
Politie:	fietscontroleacties risicolocaties, extra toezicht risicolocaties, helingbestrijding, opslag gestolen fietsen, kijkdagen, informatie rechtmatige eigenaar, periodieke controles fietsenhandelaren, terugbezorging gestolen fietsen, graveeracties
Afdeling Openbare Orde en Veiligheid	coördinatie gemeentelijke acties, introductie gedragscode fietsenhandelaren, campagnes fietsendiefstal, graveeracties in samenwerking met stadswerken en afdeling toezicht

De ingezette acties hebben een positief effect. Het bovenstaande beleid is ingezet en wordt, gegeven de positieve effecten, gecontinueerd. Uiteraard worden bepaalde acties geïntensiveerd wanneer daar aanleiding toe is.

## Bijlage 1: Fietsenquête

De fiets enquête is uitgevoerd door bureau SOAB in 2005.

### Doorstroming fietsers bij VRI's:

1. Fietsers worden bij een aantal kruisingen met VRI niet gedetecteerd;
2. Fietsers moeten lang op groen wachten, veel roodlichtnegatie.

### Slechte bereikbaarheid bewaakte fietsenstalling:

3. Slechte fietsbereikbaarheid stalling V&D;
4. Kolfstraat op zaterdag: auto's blokkeren doorgang voor fietsers richting stalling V&D.

### Verkeersveiligheid:

#### *Bestrating binnenstad:*

5. Bestrating binnenstad, kinderkopjes, gevaarlijk met regen;
6. In de binnenstad betere fietsroutes nodig, bestrating Wijnstraat slecht.

#### Complexe kruisingen

7. Kruispunt Stationsweg – Burg. De Raadsingel is complex;
8. Kruising Johan de Wittstraat – Spuiboulevard – Bagijnhof zeer gevaarlijk;
9. Ronde na Blauwe tunnel: gevaarlijke oversteek voor fietsers;
10. Gevaarlijke situatie Chico Mendesring 821 bij Johan Friso school: kruising weg met fietspad gevaarlijk omdat fietser voorrang hebben;
11. Kruispunt Krispijntunnel – Spuiweg – Kilwijkweg zeer gevaarlijk;
12. kruising Singel – St. Jorisweg – Hallincqlaan: onoverzichtelijk, gevaarlijk;
13. Hugo de Grootplein: onduidelijk en lastig oversteken;
14. Kruising Vrieseweg – Singel: smal en gevaarlijk.

#### Smalle fietsstroken op oude linten

15. Spuiweg smal voor fietsers;
16. St. Jorisweg t/m Stooplaan smal voor fietsers;
17. Reeweg smal en druk, gevaarlijk;
18. Vrieseweg weinig ruimte voor fietsers.

#### Sociale veiligheid

19. Bijna 40% mijdt fietsroutes vanwege sociale onveiligheid (met name Krispijntunnel, routes langs de N3, Krispijnseweg, Dordwijklaan en Weizigtpark).

#### Overig:

20. Tunnel Transvaalstraat: scherpe bochten, onoverzichtelijk;
21. Maria Montessorilaan: veel hardrijdende bussen;
22. Vrieseplein onduidelijke voorrang.

#### Analyse van kruistabellen

- Respons op enquêtes komt vooral uit de wijken direct aangrenzend aan binnenstad (Schil, Krispijn en Reeland);
- Vrouwen vermijden veel vaker fietsroutes ivm sociale veiligheid dan mannen.

#### *Motieven gebruik fiets*

- Werk (35%);
- Dagelijkse boodschappen (35%).

#### *Bewaakte stallen:*

- 40.6% van de respondenten gebruikt de fietsenstalling Statenplein dagelijks tot minder dan 1x per week;
- 11.4% van de respondenten gebruikt de fietsenstalling Elfhuizen dagelijks tot minder dan 1x per week;
- 61.6% van de respondenten gebruikt fietsenklemmen dagelijks tot minder dan 1x per week;
- 55.3% van de respondenten gebruikt straatmeubilair dagelijks tot minder dan 1x per week;
- 60.9% van de respondenten stalt zijn fiets dagelijks tot minder dan 1x per week los op straat;
- Vrouwen stallen hun fiets vaker bewaakt.

Landelijk stalt circa 16% bewaakte en circa 84% onbewaakt. Dordrecht sluit aan bij dit landelijke gemiddeld.

#### *Fietsvoorzieningen*

- Aantal: Drievriendenhof: ontevreden;
- Afstand tot bestemming: Drievriendenhof en Fietsenkelder V&D: tevreden;
- Bereikbaarheid: Drievriendenhof en Fietsenkelder V&D: tevreden;
- Kwaliteit voorzieningen: Drievriendenhof: tevreden.

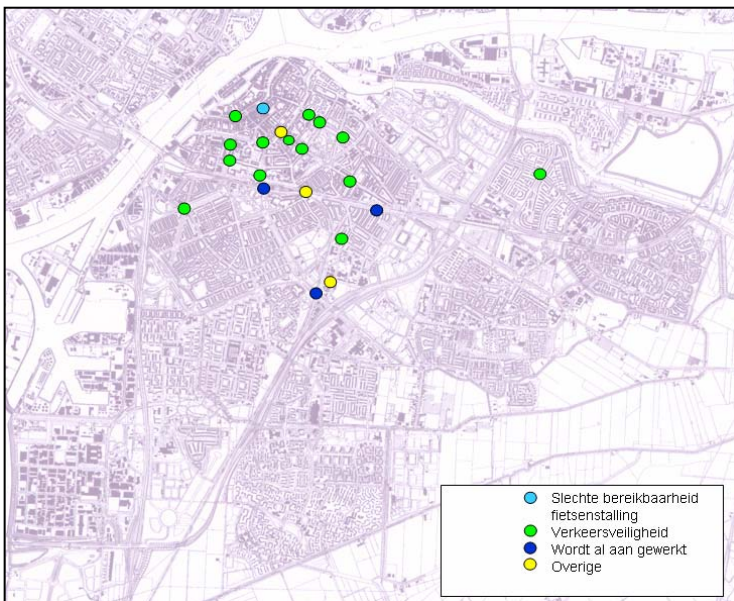
#### *Mate van bescherming diefstal vernieling en vandalisme*

- Sarisgang: tevreden;
- Fietsenkelder V&D: ontevreden;
- Algemene tevredenheid: Boogjes, Drievriendenhof, Fietsenkelder V&D en Sarisgang: tevreden.



### *Behoefte aan fietsvoorzieningen*

- Er is behoefte aan meer klemmen op meer verschillende plaatsen op straat 73,5%;
- Wel: Drievriendenhof, Sarisgang, Bagijnhof, Kolfstraat, Scheffersplein, Statenplein, Voorstraat, Vriesestraat, Visstraat;
- Niet: Boogjes/Elfhuizen;
- Er is geen behoefte aan een meerdere (kleine) bewaakte stallingen verspreid over het centrum 49,5%;
- Er is geen behoefte aan een extra (grote) bewaakte stalling 74,2%;
- Er is geen behoefte aan uitbreiding van plaatsen in de stalling 56,7%;
- Er is behoefte aan kwalitatief betere fietsvoorzieningen 69,3%;
- Wel: Drievriendenhof, Bagijnhof, Kolfstraat, Scheffersplein, Statenplein, Voorstraat, Vriesestraat, Visstraat en Visbrug;
- Er is behoefte aan extra service bij stalling (toilet, reparatie) 49,3%;
- Wel: Drievriendenhof, Sarisgang, Bagijnhof, Kolfstraat, Scheffersplein, Statenplein, Voorstraat, Vriesestraat;
- Er is geen behoefte aan langere openingstijden (54%).



*locaties waar in de enquête opmerkingen over zijn gemaakt*

## Bijlage 2: Fietsbalans Fietsersbond

In 2001 heeft de fietsersbond in Dordrecht een fietsbalans uitgevoerd. Uit een dag van meten en observeren en uit het enquêteren van Dordtse fietsers zijn de sterkten en zwakten van het fietsklimaat in Dordrecht in beeld gebracht.

Sterk:

- Goede score op stedelijke dichtheid;
- Goede score op comfort (hinder). Dit komt door een lage stopfrequentie, weinig hinder van andere verkeersdeelnemers, veel voorrang en relatief weinig hoeven afslaan;
- Weinig last van trillingshinder door asfalt (comfortabel). Kwaliteit tegelpaden laat soms te wensen over.

Zwak:

- Veel last van geluidshinder, de afstand tot het gemotoriseerd verkeer is klein;
- Fiets heeft slechte concurrentiepositie ten opzichte van de auto (in tijd);
- Fietsers zijn ontevreden over het fietsklimaat. Beleidsinspanningen van de gemeente en verwachtingen van fietsers sluiten niet op elkaar aan. Fietsers hebben negatief oordeel over fietsdiefstalaanpak;
- Fietsers in Dordrecht hebben hoge kans om slachtoffer te worden van een ernstig verkeersongeval.;
- Fietsbeleid staat matig op papier met name incompleetheid fietsparkeerbeleid en onvoldoende inzicht van budgetten. Positief is stimulatie van ambtenaren om te fietsen door goede voorzieningen en secundaire arbeidsvoorwaarden.

Onder gestelde norm maar beter dan gemiddeld in Nederland

- Directheid is matig, fietsers moeten flink omrijden ten opzichte van de hemelsbrede afstand, hoge omrijfactor. Wel weinig last van oponthoud door kort wachten bij verkeerslichten.
- Gemiddelde snelheid van fietsverkeer is goed;
- Fiets neemt 36% van alle ritten tot 7,5 kilometer voor zijn rekening in Dordrecht.

## Bijlage 3: Knelpuntenlijst Fietsersbond

### Kwaliteit van de fietsroutes

De Fietsersbond constateert dat veel fietsroutes in Dordrecht onder de maat zijn. Het gaat hierbij vooral om de volgende aspecten:

- veel fietsstroken en relatief weinig vrijliggende fietspaden, waardoor meer hinder van auto's (illegaal gebruik van het fietspad, geluidoverlast, te weinig effectieve breedte voor een ouder + kind naast elkaar);
- De gemiddelde snelheid op veel routes is laag en bijna altijd lager dan die van de auto. Oorzaken kunnen zijn ontbrekende fiets-doorsteekjes, ontbrekende fietsverbindingen, te veel verkeerslichten op hoofd fietsroutes en het ontbreken van voldoende prioriteit voor de fiets bij verkeerslichten.

### Low budget invoering van Duurzaam Veilig

- Wegen met 30 en 50 km zijn niet altijd duidelijk herkenbaar aan de inrichting van de weg, waardoor beoogde effect niet wordt bereikt;
- De vormgeving van de verkeersdrempels is niet effectief voor de gemiddelde auto, waardoor snelheid niet echt wordt geremd (wel vaak hinder voor de fiets);
- Verkeersdrempels op of nabij fietsroute hebben een gevaarlijke rand en / of zijn erg hinderlijk door de beperkte beschikbare breedte voor de fiets;
- Fietsstroken worden onderbroken ter plaatse van vluchtheuvel, hierdoor ontstaat er een fuik voor de fietsers (de fiets als auto-remmer?)

### Gevaarlijke kruispunten en oversteekpunten

- Verbetering van verschillende kruispunten en oversteken die objectief (ongevallenmeldingen) of subjectief (klachten burgers) als gevaarlijk kunnen worden aangemerkt (bijvoorbeeld de hoek Vrieseweg/Kromhout, hoek Blekersdijk/Singel, de hoek Spuiboulevard/de Wittstraat, kruising Oranjelaan, en de Krispijntunnel/Hugo de Grootlaan/Krispijnseweg)
- Verbetering van fietsroutes langs de rotondes Dubbeldam nabij spoortunnel (deze is vooral nodig voor een veilige fietsroute naar het nieuwe Leerpark).

### Verkeerslichten

- Onlogische, overbodige en/of als 'onrechtvaardig' ervaren verkeerslichten verwijderen of voor fietsers gunstiger afstellen van bijvoorbeeld:
  - o Spuiweg richting fietstunnel;
  - o Burg. De Raadtsingel - Dubbeldamseweg Noord – Toulonselaan – Oranjepark;
  - o kruising Galiliëlaan – Keplerweg,- Planetenlaan.

### Fietsstroken vervangen door vrijliggende fietspaden

- Waar mogelijk fietsstroken vervangen door vrijliggende fietspaden;
- Fietspaden buiten parkeerplaatsen om, verhinder gebruik van fietsstroken als 'dubbel-parkeerstrook', 'inparkeer-strook', voorsorteer-strook, ventweg den dergelijke. Soms geldt dit ook voor fietspaden (bijvoorbeeld voor het winkelcentrum Krispijnseweg, tegenover het Weizigtpark);

- Handhaving verbod bromfietzers en opgevoerde snorfietzen op fietspad. Bijvoorbeeld het fietspad langs het Wantij, de Spuiweg (naar de stad op de rijweg en in de terugrichting op de fietsstrook), en soms ook uit onkunde zoals bijvoorbeeld bij de brug naar Zwijndrecht.
- Per definitie GEEN bromfietzers op fietspad/strook, GEEN heen weer sturen bromfietzers (b.v. Hugo van Gijnwegm en Galiliëilaan).

### **Sociale veiligheid**

- Verbetering verlichting en borging open zichtlijnen van de fietsroutes naar de woonwijken, centra en scholen;

### **Scholen**

- Bij iedere basisschool veilige, lange aanrijroutes en fiets-oversteken voor kinderen; fysieke scheiding overige verkeer (incl. / vooral 'kiss and ride-ouders').

### **Fietsers rechtsaf**

- Voortzetting van het ingezette beleid, dus vrije doorgang, tenzij er andere zwaarwegende argumenten zijn dit niet toe te staan;
- Bordjes in plaats van aan/uit-lichten. Rechtsaf moet wel mogelijk zijn, soms maakt de opstelling van auto's dit moeilijk of onmogelijk (bijvoorbeeld op de Bosboom Toussanitstraat rechtsaf naar de Krispijnseweg of op de Brouwersdijk rechtsaf naar de Krispijnseweg).

### **Fietsenstallingen**

- voldoende onbewaakte( plus 600) en bewaakte ( plus 800 ) stallingen in het centrum van Dordrecht;
- voldoende onbewaakte stallingen (plus 300) bij NS-hoofdstation centrum-zijde ; bij renovatie bewaakte stalling borgen dat huidige aantal wordt gehandhaafd.
- Voldoende ( onbewaakte of bewaakte ) stallingen bij winkelcentra, sportcentra, gezondheids-centrum en scholen.
- Voldoende aandacht voor kwalitatief voldoende stallingsrekken : onvoldoende kwaliteit zal schade aan fietsen geven (mogelijk minder fietsgebruik ) en zal fietsdiefstal onvoldoende kunnen voorkomen. Daartoe moeten stallingsrekken voldoen aan de eisen van Fietsparkeur

### **Stallings- en parkeermogelijkheden aan huis**

De Fietsersbond wil graag dat de gemeente in het kader van duurzaam bouwen er op toe ziet dat bij nieuwe woningen (en waar mogelijk ook bij bestaande bouw) in of dichtbij de woning een goede stallingsmogelijkheid voor fietsen is (makkelijk bereikbaar). Hierdoor wordt de keus om de fiets te nemen in plaats van de auto makkelijker gemaakt. In sommige buurten is een eigen berging niet mogelijk, waardoor fietsen alleen op straat kunnen staan. Oplossingen als afsluitbare parkeertrommels en/of buurtstallingen kunnen dan fietsdiefstallen voorkomen.

### **Slechte kwaliteit wegdek**

- Verzakkingen en te grote gleuven in tegelpaden vanwege:
  - o Achterstallig onderhoud;
  - o Effecten boomwortels;
  - o Openbreken voor leidingen;
  - o Illegaal gebruik door (vracht)auto's;

- Uit oogpunt van beschermd stadsgezicht liggen in de binnenstad een aantal straten met oncomfortabele en gladde granietkeien. Een betere oplossing dan de Gelderse Kade is de recente bestrating van de Prinsenstraat;
- Bij gladheid worden de fietshoofdroutes vaak laat of onvoldoende gestrooid. Dit geldt ook voor de op en afritten van de Papendrechtse brug (steile helling en veel scholieren);
- Afzettingen en omleidingen bij wegwerkzaamheden dienen veilig, fiets-vriendelijk en duidelijk te worden uitgevoerd.

## Bijlage 4: Fietsnetwerk

