

Verhardingsrand

Voor kwetsbare gebruikers van de stoep zoals ouderen, gezinnen met kleine kinderen en gehandicapten kan het gevaarlijk en onaangenaam zijn wanneer zij van hun sokken worden gereden door brutale fietsers op het voetpad. Een stoeprand (harde afscheiding) tussen fietspad/fietsstrook en de stoep voorkomt dat fietsers al te makkelijk de stoep op rijden.

In het uitvoeringsprogramma Fiets wordt aangekondigd om de stoeprand te vervangen door geen band of een schuine, vergevingsgezinde band waardoor het veel makkelijker wordt om de stoep op te fietsen. Zeker bij locaties met veel kwetsbare verkeersdeelnemers zien wij risico's bij dit voorstel.

1. Op welke exacte locaties (straten) wordt de stoeprand te vervangen door geen band of een schuine, vergevingsgezinde band?

De schuine band, of oplossing zonder hoogteverschil is niet bedoeld om makkelijk de stoep op te fietsen maar om het mogelijk te maken voor fietsers om de volledige breedte van het fietspad effectief te kunnen gebruiken. Fietsers kunnen dicht langs de rand van het fietspad rijden zonder het risico met de band of trapper tegen de stoeprand te komen en te vallen.

De schuine band -of liever nog geen band- is onderdeel van de kwaliteitseisen voor de verschillende fietsroutes. Dat betekent dat we vinden dat die routes aan die eisen moeten voldoen. De Fietsersbond heeft jarenlang gelobbyd om deze kwaliteitseisen standaard in onze handboeken op te nemen. Vooral voor fietsende ouderen en fietsende kinderen is dit een maatregel die eenzijdige ongevallen (die zeer regelmatig voorkomen) worden voorkomen.

Wij achten het risico op extra aanrijdingen door deze maatregel gering. Wij ontvangen geen klachten of meldingen over plekken waar schuine banden zijn toegepast en waar fietspad en trottoir op gelijke hoogte zijn aangebracht. Daarbij verwachten wij dat per saldo juist de risico's op fietsen over de stoep verkleinen met de ingreep. Als fietsers bij een bestemming of een trottoir moeten zijn of ergens willen doorsteken zullen zij bij een stoeprand gebruik maken van een nabijgelegen afritje en vanaf daar verder over de stoep rijden. Als de fietser geen gebruik hoeft te maken van een afritje of andere makkelijke plek waar je van trottoir naar fietsplek en terug kan gaan zullen ze zo lang mogelijk op het fietspad kunnen blijven rijden en hoeven ze het trottoir allen te kruisen of betreden waar dit nodig is. Daarbij is de inzet en prioriteit bij het maken van een verbeterde inrichting van het fietspad zonder 'harde randen' in eerste plaats dat het fietspad voldoende breed wordt gemaakt. Dan hoeft een fietser echt niet meer gebruik te maken van het trottoir omdat er voldoende ruimte is op het fietspad om iemand in te halen of een grote fiets te kruisen.

We stellen in dit stuk echter niet voor om actief alle bestaande banden op de routes aan te passen. Wel om dit aan te passen als de weg of het fietspad heringericht wordt, dus in ieder geval -indien van toepassing- bij de 6 genoemde nieuwe projecten van bladzijde 19. Het gaat dan voornamelijk om trottoirbanden tussen fietspad en trottoir. Het maken van fietspaden met vergevingsgezinde randen is een ambitie en in hoeverre dit gerealiseerd kan worden is bij elke project maatwerk en afhankelijk van de precieze situatie. Naast verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers zijn de technische haalbaarheid en wensen en eisen op gebied van afwatering ook aan de orde. Daarnaast is participatie door belanghebbenden en omwonenden ook onderdeel van het ontwerpproces.

2. Op welke van de exacte locaties als bedoeld bij vraag 1 bevinden zich ouderenwoningen, scholen, winkelcentra, gehandicaptenvoorzieningen en andere locaties die vaak worden bezocht door kwetsbare gebruikers van de stoep zoals ouderen, gezinnen met kleine kinderen en gehandicapten?

Langs alle routes van de zes projectvoorstellen op pagina 19 zijn voorzieningen (of aantakende routes die leiden naar die voorzieningen) te vinden die geregeld bezocht worden door de door u genoemde kwetsbare gebruikers. Zij komen daar zowel te voet als met de fiets.

Sociale veiligheid fietspaden

Het voorgestelde nieuwe fietspad Amstelwijck – Station Zuid komt niet naast een bestaande weg te liggen en ligt voor een aanzienlijk gedeelte afgelegen van huizen. Ook op een donkere winternamiddag en -avond moet het natuurlijk ook een sociaal veilig fietspad zijn voor meisjes, ouderen en alle andere fietsers.

3. Wordt er langs de hele route van het fietspad goede straatverlichting aangebracht en wordt er gezorgd voor goede zichtlijnen door het zo nodig snoeien en of verwijderen van grote bosjes?

In overeenstemming met onze kwaliteitseisen voor fietsroutes wordt er langs deze route verlichting aangebracht. Uitgangspunt is om zoveel mogelijk een sociaal-veilige route te creëren. Als het snoeien van openbaar groen daaraan kan bijdragen, bekijken we deze mogelijkheden.

Aanpak hardrijders Kromhout en Cornelis de Wittstraat

Het Kromhout en de Cornelis de Wittstraat zijn straten waar helaas ook (veel) te hard wordt gereden door een groep verkeersasocialen.

4. Wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om werk met werk te maken en infrastructurele snelheidsremmende maatregelen te nemen in het Kromhout en de Cornelis de Wittstraat, waarbij vanzelfsprekend rekening moet worden gehouden met de soms kwetsbare woningfunderingen en andere belangen van bewoners?

Ja, hier zetten wij op in bij de start van het ontwerpproces. Het zal moeten blijken wat, rekening houdend met risico op trillingen en schade, adviezen van de hulpdiensten, input van de omwonenden en de beschikbare financiële middelen, mogelijk is.

Participatie van bewoners

De bewoners van de straten waar de voorgenomen maatregelen worden uitgevoerd zijn nog niet betrokken bij dit uitvoeringsprogramma.

5. Op welke wijze wordt participatie van bewoners verankert in het proces?

Participatie wordt altijd meegenomen bij uitvoering van verkeersmaatregelen die invloed hebben op omwonenden en ondernemers, bijvoorbeeld door informatieverstrekking en

bewonersavonden. Dat is bij het proces richting uitvoering van de voorgenomen fietsmaatregelen niet anders.

6. Hoe wordt er mee omgegaan als een meerderheid van de bewoners van een straat (of het betreffende gedeelte van een straat) tegen voorgenomen maatregelen zijn in hun straat? Worden de maatregelen dan toch uitgevoerd?

Dat is maatwerk per project. Het kan zijn dat er dat er bij een project een politieke afweging moet worden gemaakt waarbij de belangen van de bewoners in de straat moeten worden afgewogen tegen de belangen van de gebruikers van de straat en functie van de straat in het (fiets)netwerk. Als er sprake is van dit soort botsende belangen zal de raad worden geïnformeerd.

Impact op auto-parkeerplekken

In Zuidhoven en Crabbehof zijn er momenten dat dat het lastiger is om een fijne parkeerplek te vinden. Dat geldt nog sterker voor de omgeving van Vrieseweg en de Reeweg-Oost, waar de parkeerdruk hoog is. Voor het Kromhout en de Cornelis de Wittstraat geldt dat de parkeerdruk zeer hoog is. Wij willen daarom weten wat de impact is op auto-parkeerplekken van de voorgenomen infrastructurele fietsprojecten bij de S.M. Hugo van Gijnweg, Waldeck Pymontweg, Vrieseweg, Reeweg Oost, Kromhout en de Cornelis de Wittstraat.

7. Wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om werk met werk te maken en extra parkeerplekken aan te leggen in gebieden waar de parkeerdruk hoog of zeer hoog is?

Nee, met dit fiets uitvoeringsprogramma richten we ons in eerste plaats op het verbeteren van de situatie voor fietsers en niet op het aanleggen van extra autoparkeerplekken. Dit is in lijn met de gedachte van het STOMP-principe. Als in het nieuwe ontwerp ruimte ontstaat voor extra groen of extra parkeerplaatsen zal daar, rekening houdend met alle ambities, de actuele parkeerdruk en input van de bewoners en andere stakeholders een keuze in worden gemaakt.

8. Hoeveel extra parkeerplekken kunnen op die manier worden gecreëerd?

Zie vraag 7. Dat komt pas in beeld als de eerste ontwerpen worden gemaakt en zijn besproken met de omgeving.

9. Als de voorgenomen infrastructurele fietsprojecten zouden leiden tot een afname van auto-parkeerplekken wordt dan in de uitvoering getracht om het verlies aan parkeerplaatsen zo veel mogelijk te beperken?

Ja, het doel is niet om autoparkeerplaatsen weg te halen. Het doel is om het fietsparkeren beter te faciliteren en goed in te passen. We kijken per locatie in afstemming met ondernemers en omwonenden wat er nodig en mogelijk is om te voorzien in de mobiliteitsbehoefte en het creëren van een aantrekkelijke omgeving die duurzame keuzes stimuleert.

10. Als er onverhoopt parkeerplekken verdwijnen, hoeveel zijn dat er dan en op welke locaties?

Dat is nog niet bekend. De processen richting uitvoering (o.a. ontwerp) moeten nog worden opgestart. Op basis van eerste snelle schetsen om te verkennen of ambities op de genoemde wegen ingepast kunnen worden verwachten we niet dat het verbeteren van de fietsinfrastructuur ten koste van het parkeeraanbod hoeft te gaan. Dat weten we pas precies bij verdere uitwerking.

Optimalisatie VRI's

In het uitvoeringsprogramma wordt voorgesteld om op 15 kruispunten extra groen voor fietsers te realiseren.

11. Wat zijn de locaties van deze 15 kruispunten?

Dat zijn in principe de kruisingen waar we binnen de regelingen ruimte kunnen vinden voor het verkorten van de wachttijden van fietsers zonder dat ten koste gaat van de afwikkelcapaciteit voor het autoverkeer. We richten in eerste instantie onze pijlen op de kruisingen die in figuur 12 als matig, slecht of zeer slecht staan aangegeven.

12. Hoe verhoudt het voornemen om deze 15 kruispunten te voorzien van extra groen voor fietsers met de eerdere (en nog niet goed nagekomen) afspraak om groene golven te realiseren voor het autoverkeer op de Laan der VN en de Provincialeweg? Blijft de eerdere afspraak om groene golven te realiseren voor het autoverkeer op de Laan der VN en de Provincialeweg onverkort gelden?

Nieuwe ambities, afwegingskaders of afwijkende afspraken met betrekking tot de instellingen van verkeerslichten zullen moeten worden vastgesteld door de gemeenteraad. Als dit aan de orde is wordt dit opgenomen in het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 waarvan de uitgangspunten nog moeten worden vastgesteld door de gemeenteraad.

Op dit moment zien we een groene golf vooral als een middel en niet als doel. In eerste plaats wordt ingezet op optimale doorstroming en (veilige) afwikkeling van het verkeer. Een groene golf leidt niet altijd tot de kortste reistijden voor het autoverkeer. Op basis van de afspraak zullen we een groene golf realiseren als dit ook leidt tot betere reistijden.

Fietsparkeren

Lukraak geparkeerde fietsen op de stoep geven een rommelig straatbeeld en belemmeren de doorgang voor voetgangers. Het is daarom van belang om te investeren in fietsparkeervoorzieningen. Tegelijkertijd ervaren veel binnenstadsbewoners een tekort aan autoparkeerplaatsen, al helemaal 's avonds en in het weekend in het hart van de binnenstad.

13. Wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om werk met werk te maken en extra autoparkeerplekken aan te leggen in gebieden waar de parkeerdruk zeer hoog is?

Nee, met dit fiets uitvoeringsprogramma richten we ons in eerste plaats op het verbeteren van de situatie voor fietsers en niet op het aanleggen van extra autoparkeerplekken. Dit is in lijn met de gedachte van het STOMP-principe. Als in het nieuwe ontwerp ruimte ontstaat voor extra groen of extra parkeerplaatsen zal daar, rekening houdend met alle ambities, de actuele parkeerdruk en input van de bewoners en andere stakeholders een keuze in worden gemaakt.

14. Hoeveel extra autoparkeerplekken kunnen op die manier worden gecreëerd?

Zie vraag 13. Dat komt pas in beeld als de eerste ontwerpen worden gemaakt en besproken zijn met de omgeving.

15. Als de voorgenomen fietsparkeerplekken in de openbare ruimte zouden leiden tot een afname van auto-parkeerplekken wordt dan in de uitvoering getracht om het verlies aan autoparkeerplaatsen zo veel mogelijk te beperken?

Ja, het doel is niet om autoparkeerplaatsen weg te halen. Het doel is om het fietsparkeren beter te faciliteren en goed in te passen. We kijken per locatie in afstemming met ondernemers en omwonenden wat er nodig en mogelijk is om te voorzien in de mobiliteitsbehoefte en het creëren van een aantrekkelijke omgeving die duurzame keuzes stimuleert.

16. Als er onverhoopt parkeerplekken verdwijnen, hoeveel zijn dat er dan en op welke locaties?

Dat is nog niet bekend. Om in de binnenstad voldoende fietsparkeerplekken op straat te kunnen bieden, zou het ruimtebeslag van 73 autoparkeerplaatsen nodig zijn (zie onderzoek Spark). Daarin is latente fietsparkeervraag (bijv. inwoners die hun fiets in huis stallen) niet meegenomen. Dit getal zegt vooral iets over de uitdaging en de hoeveelheid ruimte die fietsparkeren vraagt, niet dat dit de oplossing is waar op ingezet zal worden (zie vraag 15).

Communicatie

Er wordt in het uitvoeringsprogramma € 180.000 uitgetrokken voor extra communicatie over fietsensimulatie. Helaas zijn er ook onder fietsers verkeersasociale weggebruikers. Waarbij soms kwetsbare voetgangers en gehandicapten van hun sokken worden gereden op de stoep, en het plezier van ontspannen winkelen en flaneren wordt ontnomen door fietsers die illegaal en soms roekeloos door een drukke winkelstraat fietsen.

17. Komt het naleven van verkeersregels door fietsers en de veiligheid van andere weggebruikers ook nadrukkelijk aan de orde in de voorgenomen communicatie inzet?

In principe zetten we in op positieve communicatie over fiets en is dit niet de hoofdboodschap die we met deze extra communicatie op het gebied van fiets willen uitdragen. We zijn blij met meer fietsers en willen alle Dordtenaren aanmoedigen de fiets te pakken. Communicatie op het gebied van verkeersveiligheid behoort bij onze standaard communicatie inzet. We proberen hierbij zoveel mogelijk aan te sluiten bij landelijke en regionale campagnes. Als een onveilige situatie aanleiding geeft tot extra gedragsmaatregelen en communicatie effectief kan bijdragen aan een oplossing, bekijken we wat mogelijk en nodig is.

18. Zo ja, op welke manier?

Zie vraag 17.