

Aan
de heer F.W. Chapel
van de fractie CDA
p/a raadsgriffie@dordrecht.nl

**Gemeente
Dordrecht**

Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

T 14078

www.dordrecht.nl

Contactpersoon

R. Kraak

T (078) 770 4923

E r.kraak@dordrecht.nl

DOSSIER

Afschrift:

- VBO/OB, EG Imthorn
SK Dordrecht 704

- raadsgriffier t.b.v.
raads- en burgerraadsleden

Datum 11 mei 2021
Ons kenmerk 2021-0061530
Betreft Beantwoorden artikel 40-vragen inzake Auto te Gaststraat Nassauweg e.o.

Geachte heer Chapel,

Bij brief van 30 maart 2021, bij ons ingekomen op 31 maart 2021, heeft u op grond van artikel 40 van het Reglement van Orde van de gemeenteraad namens de fractie CDA 9 vragen gesteld inzake Auto te Gaststraat Nassauweg e.o. Wij beantwoorden uw vragen als volgt.

Vraag 1. Is er naar uw inzicht sprake van gebruik van de Nassauweg (aan de zijde Essenhof) als sluiproute? Aan de hand waarvan kunt u uw antwoord op deze vraag onderbouwen?

Antwoord Ja en nee. "Ja" in de zin van dat er op de fietsstraat Nassauweg naast bestemmingsverkeer ook doorgaand (maar wel wijkgebonden) verkeer rijdt. "Nee" in de zin van dat door het aanleggen van de fietsstraat Nassauweg (inclusief afsluiting bij de school en haakse aansluiting met inritconstructie) deze weg voor minder doorgaand verkeer als sluiproute aantrekkelijk is. Voorheen reed hier bijvoorbeeld veel doorgaand verkeer (aan te merken als sluipverkeer) naar de zuidzijde van het station. Dat is niet meer mogelijk. Op het deel ten noorden van de rotonde zal door de afsluiting en de éénrichtingsstraten vrijwel geen sluipverkeer rijden.

Wat betreft de intensiteiten zien we dat over de fietsstraat veel minder auto's rijden dan over de westkant van de Nassauweg.

Vraag 2. Hoe bekend is volgens u de Dordtenaar met het concept 'auto-te-gast'?

Antwoord Volgens ons is niet iedereen in Dordrecht bekend met het concept "auto-te-gast" zoals dat op fietsstraten geldt. Er zijn ook nog maar weinig straten waar we dit concept hebben toegepast.

Vraag 3. Wat is er de afgelopen jaren gedaan aan het scheppen van duidelijkheid over het gewenste gedrag op een 'auto-te-gast'-straat?

Antwoord De afgelopen jaren hebben we geen specifieke aandacht gegeven aan het gewenste gedrag op een fietsstraat. Er gelden ook geen speciale regels. Voor de wet is het gewoon een 30 km weg, waar de nadruk ligt op fietsgebruik. Op de borden die zijn geplaatst staat "auto te gast" en een afbeelding van een auto die achter een fietser rijdt. Hiermee wordt benadrukt dat de fiets de primaire gebruiker is van de weg, maar auto's er ook mogen komen en dat je je als gast zou moeten gedragen.

Vraag 4. Wat is uw beeld van de gevaarlijke situaties die ter plaatse ontstaan en het signaal dat bewoners hierover afgeven?

Antwoord De signalen van bewoners zijn ons bekend. Wel constateren wij dat het aantal signalen de laatste jaren is gedaald tot een minimum. De gevaarlijke situaties herkennen wij niet. Deze komen ook niet naar voren in ons frequente overleg met de Fietsersbond. In ons ongevallensysteem staan sinds 2016 zes ongevallen geregistreerd waarvan bij één een fietser en bij drie een bromfietser betrokken waren. Op basis van deze gegevens kunnen we niet spreken van gevaarlijke situaties. Wel zien we dat de snelheid van het autoverkeer op een gedeelte van de fietsstraat Nassauweg aan de hoge kant is. Waar het normgetal 30 km/h zou moeten zijn zien we dat dat ongeveer 40 km/h is. In het algemeen zijn we aan het overwegen om op fietsstraten in de toekomst snelheidsremmende maatregelen toe te passen. Omdat dat ook nadelen heeft voor fietsers en het fietsgebruik willen we daar zorgvuldig een keuze in maken.

Vraag 5. Welke signalen heeft u in de afgelopen twee jaar hierover ontvangen? Wat was hiervan de strekking en welke acties heeft u hierop ondernomen?

Antwoord Bij ons zijn geen recente signalen bekend. Ook in onze systemen hebben wij voor 2019 en 2020 geen signalen terug kunnen vinden. Zoals we bij vraag 4 hebben aangegeven is de laatste jaren het aantal signalen minimaal. Wel is er dit jaar één suggestie gedaan door een bewoner voor een aanpassing om autoverkeer op het zuidelijke deel te weren. Daarop hebben wij gereageerd met dezelfde strekking als op uw vraag 9, hieronder.

Vraag 6. Hoe stimuleert u gebruik van de 'auto-te-gast'-straat door fietsers?

Antwoord We voeren geen actief stimuleringsbeleid. Wel willen we meer verbindingen leggen met de fietsstraat, zoals het verbeteren van de fietsroute Patersweg-Waldeck Pyrmontweg en het verbeteren van de toegang tot het station in het Weizigtpark. Het doel is dat er op termijn een zichtbaar en herkenbaar fietsnetwerk ontstaat waar fietsers zoveel mogelijk gebruik van maken om snel en comfortabel door de stad te fietsen. Hierbij volgen we de Fietsnota.

Vraag 7. Wat bent u van plan in de toekomst te doen met het concept 'auto-te-gast'-straten?

Antwoord We zijn van plan om het concept te komende jaren meer toe te gaan passen. In principe passen we in de toekomst fietsstraten toe op de snel- en hoofd fietsroutes op verblijfstraten waar vrijliggende fietspaden niet ingepast kunnen worden en de auto-intensiteit laag genoeg is of laag genoeg gemaakt kan worden. We willen het netwerk van fietsstraten uitbreiden. De Patersweg en het Halmaheiraplein zijn de eerstvolgende straten waar we dit gaan doen.

Datum 11 mei 2021
Ons kenmerk 2021-0061530

Vraag 8. Staat u open voor het idee om te verbieden dat fietsers door auto's ingehaald worden? Wat zijn uw argumenten daarbij

Antwoord Een dergelijk inhaalverbod bestaat op dit moment niet. Wel zouden we het toejuichen als het landelijk toegepaste bord voor fietsstraten net als in België (meer) status krijgt. Waar aan een woonerfbord al verschillende regels zijn gekoppeld over bijvoorbeeld snelheid en parkeren, heeft het bord fietsstraat nog geen regels - zoals een inhaalverbod - in zich.

Vraag 9. Behoort het invoeren van enkel bereikbaar houden van de Essenhof vanaf een enkele zijde en het afsluiten van de route vanaf de andere zijde voor motorvoertuigen tot de mogelijkheden? Zo ja, hoe ziet de aanpak er in de tijd dan uit? Zo nee, waarom niet?

Antwoord Wij zien daar op dit moment geen aanleiding toe op basis van het beeld dat wij hebben. Bij het overwegen van een dergelijke maatregelen moeten we ook goed kijken naar de nadelige gevolgen, zoals dat de westzijde van de Nassauweg dan drukker wordt met auto's. Dat is ongewenst, omdat ook daar veel mensen wonen. De hele wijkstructuur zou dan onder de loep genomen moeten worden om nadelige effecten in andere straten te voorkomen.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Het college van Burgemeester en Wethouders

C.H.W.M. Post
secretaris

A.W. Kolff
burgemeester