

Fietsparkeerplan

Binnenstad Dordrecht

Spark

EEN WERELD TE WINNEN

EVEN ONTHAASTEN

Farbecoem

IK ZIE EEN
KATFOOTER

KOM MEE
MAAK TUILEN

IK GA ZONDAG LEKKER
AAN DE TUIN WERKEN

D'R OP 'T

OP SACARI

IKKER RIJZE MAKEN

WAARTE INWIS GROEN

Fietsparkeerplan

Binnenstad Dordrecht



Spark

Nieuwstraat 4

2266 AD Leidschendam

+31 (0)70 317 70 05

info@spark-parkeren.nl

www.spark-parkeren.nl

www.linkedin.com/company/spark-parking

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Dordrecht
Titel	Fietsparkeerplan
Versie	2
Datum	12 september 2022
Projectteam Opdrachtgever	Karen van den Ouweland Christien ter Linde Jelger de Haas Debora van der Nat
Projectteam Spark	Angelique Breukel Edward van Dijk Michel Houtkamp
Projectleider Spark	Angelique Breukel

Inhoudsopgave

1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Onderzoeksmethodiek	7
1.3	Afbakening	7
1.4	Opbouw rapport	9
2	Huidige situatie	10
2.1	Data-analyse	10
2.1.1	Capaciteit	10
2.1.2	Bezetting	11
2.1.3	Aandachtspunten	13
2.2	Gebiedsbeschrijving	17
2.2.1	Nieuwe Haven	17
2.2.2	Wijnstraat	18
2.2.3	Kernwinkelgebied	19
2.2.4	Bleijenhoek	20
2.2.5	Boogjes	21
2.3	Verkeersstromen fietsers	23
3	Gewenst toekomstbeeld en oplossingsrichtingen	25
3.1	Ontwikkelingen in het gebied	25
3.2	Gewenste situatie	27
3.3	Oplossingen per deelgebied	28
3.3.1	Nieuwe Haven	29
3.3.2	Wijnstraat	31
3.3.3	Kernwinkelgebied	33
3.3.4	Boogjes en Bleijenhoek	35
4	Aanvullende algemene maatregelen	38
4.1	Aanvullende algemene maatregelen	38
4.2	Overzicht voorgestelde fietsparkeer maatregelen	39
5	Conclusie en samenvatting	40
	Bijlage 1 specifieke secties	42



1 Inleiding

De gemeente Dordrecht wil het fietsgebruik in en naar de binnenstad stimuleren. Er is behoefte aan een fietsparkeerplan voor de binnenstad, met daarin een goede analyse van de huidige situatie, inzicht in de knelpunten en mogelijke oplossingen voor uitbreiding of toevoeging van fietsparkeervoorzieningen.

1.1 Aanleiding

De gemeente Dordrecht wil een vitale stad zijn, waarbij duurzaamheid, gezondheid, leefbaarheid, veiligheid en economie hoog in het vaandel staan¹. Het stimuleren van de fiets draagt bij aan het behalen van deze ambitie. Er is in de afgelopen jaren veel gedaan aan de bereikbaarheid van Dordrecht. Komende jaren wil het college o.a. de mobiliteit binnen Dordrecht verbeteren. Deze ambitie valt samen met die voor duurzaamheid en kwaliteit van leven. Wandelen en fietsen binnen Dordrecht moet vanzelfsprekender worden.

Deze ambitie is ook terug te lezen in de visie binnenstad Dordrecht: "Slijpen aan een diamant". Hierin wordt de fiets als handig vervoermiddel naar de binnenstad gezien. Om het fietsgebruik te stimuleren is het van belang dat bewoners en bezoekers veilig het stadshart kunnen bereiken op de fiets én hun fiets makkelijk en met een gerust hart kunnen stallen. Om deze ambitie te realiseren zijn er dus voldoende fietsparkeergelegenheden van goede kwaliteit nodig.

Om dit vorm te geven, is het nodig om de basis voor fietsparkeren op orde te hebben. Fietsen van bezoekers worden op allerlei plekken in de binnenstad geparkeerd, binnen en buiten de daarvoor bestemde voorzieningen. Dit leidt op sommige plekken tot een rommelig straatbeeld. Ook is er een deel van de binnenstad bewoners die geen toegang heeft tot een eigen stalling. Om de toekomstige ambities met bijkomende druk op het fietsparkeren aan te kunnen, moet in kaart worden gebracht hoe de huidige situatie op een goed niveau kan worden gebracht.

¹ Fietsnota Dordrecht: Een impuls voor de fiets

De huidige fietsenstalling in het voormalige V&D pand (fietsenstalling Statenplein) komt in 2023 te vervallen. Dit is daarom een goed moment om te bedenken wat de beste locatie is voor een nieuwe fietsenstalling.

Dit fietsparkeerplan richt zich op de stallingsmogelijkheden voor de fiets in de binnenstad van Dordrecht, zowel op straat als in gebouwde voorzieningen. We maken hierbij (waar relevant) ook onderscheid in oplossingen naar de verschillende doelgroepen. Dit kan per deelgebied anders zijn. Hierbij wordt hoofdzakelijk gekeken naar de huidige situatie en is ervan uitgegaan dat nieuwe ontwikkelingen binnen de binnenstad middels fietsparkeernormen zullen voorzien in hun eigen (aanvullende) parkeerbehoefte. In dit rapport wordt niet specifiek op deelfietsen ingegaan, omdat deze vanuit de gebruiker gewoon een "fiets" is. Op sommige locaties zijn wel al door, of in opdracht van, de gemeente extra stallingsfaciliteiten toegevoegd die nog niet in de telgegevens zitten.

1.2 Onderzoeksmethodiek

Het onderzoek van het rapport is tot stand gekomen door een combinatie van onderstaande methoden:

- data-analyse aan de hand van fietsentellingen, inzichtelijk gemaakt door overzichtskaarten;
- het raadplegen van relevante beleidsstukken van de gemeente Dordrecht;
- diverse locatiebezoeken op verschillende momenten, in beeld gebracht met een fotoreportage;
- bestaande werkwijze op basis van ervaringen elders in het land;
- notities die gemaakt zijn tijdens overleggen met de gemeente, waarin onder andere de wensen en ideeën zijn meegenomen.

1.3 Afbakening

Het rapport gaat vrijwel uitsluitend over het parkeren van fietsen en de problematiek die daaromheen hangt. Zelden zal in dit rapport ingegaan worden op autoparkeren, alleen als het direct te maken heeft met fietsparkeren. De ambitie van Dordrecht is immers ook een autoluwe binnenstad en het zo veel mogelijk faciliteren van autoparkeren aan de rand van de stad. Als er ruimte gemaakt kan worden voor fietsparkeren wordt dit in dit rapport aangegeven.

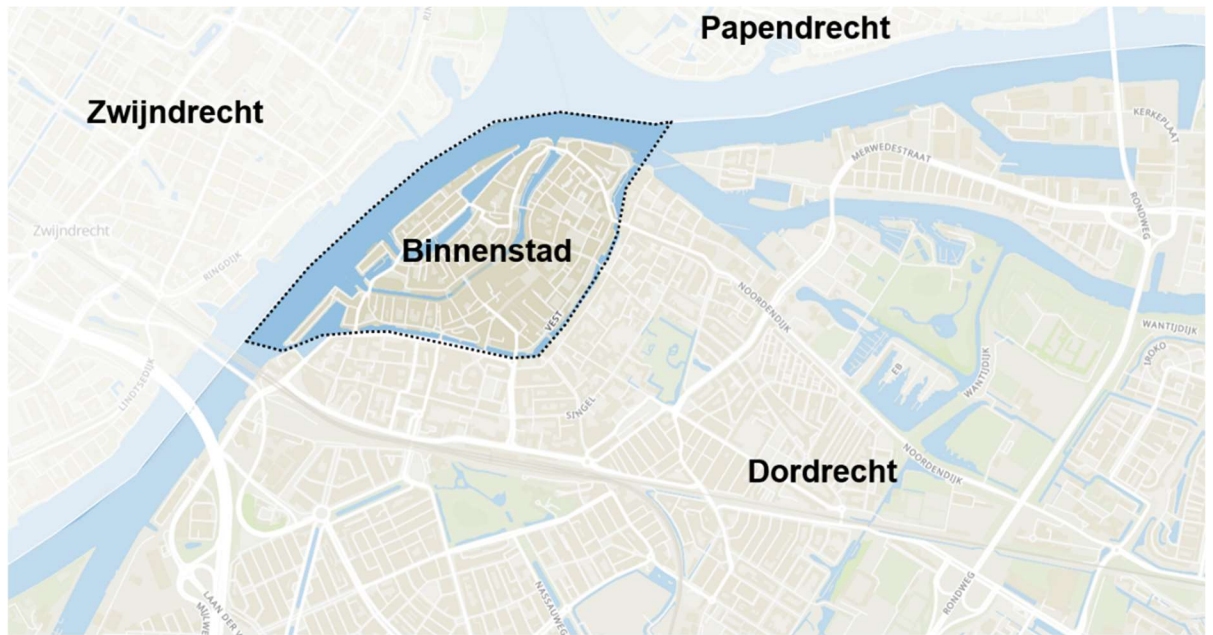
Het fietsparkeer behoefte vraagstuk bestaat uit verschillende onderdelen, hieronder zijn deze voor Dordrecht op een rij gezet:

- De huidige situatie: wat zien we nu op straat en in de stallingen?

- Het verwachte toekomstbeeld: hoe ontwikkelt zich de vraag naar fietsparkeerplaatsen in de nabije toekomst?
- Het effect van fietsstimulerende maatregelen: als de gemeente inzet op fietsgebruik, hoeveel extra parkeerbehoefte wordt dan gegenereerd?
- Zal meer capaciteit ook meer fietsen aantrekken? Zijn er bewoners die hun fiets nu niet op straat parkeren maar die straks wel gebruik willen maken van betere fietsparkeervoorzieningen?
- Wat is het te verwachten effect van het sluiten van de fietsenstalling in het voormalige V&D pand (Statenplein stalling)? Hoeveel fietsers worden hierdoor beïnvloed en waar kunnen we deze opvangen?

In dit onderzoek is alleen gekeken naar de huidige situatie en de mogelijke effecten van het sluiten van de Statenplein stalling. De overige onderdelen zijn niet meegenomen in het onderzoek omdat hiervoor (nog) geen eenduidige antwoorden geformuleerd kunnen worden. De mogelijke fietsparkeer behoefte die uit deze onderdelen voort kan komen is niet meegenomen in de conclusies van dit rapport.

Qua geografische afbakening richt het rapport zich op de binnenstad van Dordrecht. Dit gebied wordt volledig afgebakend door water, namelijk de rivier Oude Maas, het drierivierenpunt en de Beneden Merwede ten noorden en westen van het gebied. En ten zuiden en oosten de oude stadsgracht de Spui (zie Figuur 1).



Figuur 1 – Gebiedsafbakening binnenstad Dordrecht

1.4 Opbouw rapport

Hoofdstuk 2 gaat in op de huidige situatie wat betreft fietsparkeren en de problematiek die daarmee gepaard gaat. Er is een verdeling gemaakt van de te onderzoeken deelgebieden en deze worden kort beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft het voorgestelde gewenste toekomstbeeld waarin de huidige knelpunten zijn opgelost. Voor de binnenstad op hoofdlijnen en voor elk deelgebied van de binnenstad gedetailleerd. Deze voorstellen worden in detail toegelicht met concrete oplossingsrichtingen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de mogelijke groei van het fietsgebruik.



2 Huidige situatie

Dit hoofdstuk gaat in op de huidige situatie van het fietsparkeren in de binnenstad. De binnenstad is verdeeld in een aantal deelgebieden, waarbij telkens een beschrijving wordt gegeven van het gebied en het fietsvraagstuk. Op basis van data-analyse en locatiebezoek worden de geconstateerde knelpunten benoemd.

2.1 Data-analyse

In oktober 2021 zijn in de binnenstad door het adviesbureau Buiten-Ruimte fietsparkeertellingen uitgevoerd. Deze tellingen hebben op verschillende momenten door de week plaatsgevonden. Het doel van dit onderzoek is een beeld creëren van de vraag naar fiets parkeerfaciliteiten en inzicht te krijgen in het werkelijke gebruik van de bestaande faciliteiten. Door op verschillende momenten te tellen kan iets gezegd worden over de behoefte van specifieke doelgroepen. Bewoners zullen bijvoorbeeld voornamelijk in de avond en nacht gebruik maken van de faciliteiten, terwijl de grootste vraag naar parkeerplaatsen voor bezoekers aan de binnenstad op de zaterdag zal zijn. De volgende paragrafen gaan in op de bestaande capaciteit, de bezetting van deze capaciteit en de aandachtspunten binnen de binnenstad waar relatief grote tekorten zijn gemeten of waar veel buiten de daarvoor bestemde voorzieningen wordt geparkeerd.

Ten tijde van de tellingen waren er tijdelijke “corona-rekken” in de binnenstad aanwezig die onderdeel uitmaken van de formele capaciteit. In deze rapportage hebben we deze niet meegenomen in de formele capaciteit. In de bijlagen worden de secties benoemd en toegelicht. De in dit hoofdstuk volgende tabellen geven de situatie weer zonder tijdelijke capaciteit, hierdoor wijken enkele secties af van de brongegevens uit de tellingen.

2.1.1 Capaciteit

In deze rapportage wordt ervan uitgegaan dat parkeercapaciteit enkel bestaat uit elementen of ruimten die specifiek bedoeld zijn voor het parkeren van fietsen. Dit betekent dat bijvoorbeeld een lantaarnpaal of verkeersbord waar een fiets aan vastgeketend is niet wordt meegeteld als formele capaciteit.

Tijdens de telmomenten in de binnenstad varieert de fietsparkeercapaciteit in de fietsenstallingen van 1.643 tot 1.827 fietsparkeerplaatsen. Dit is afhankelijk van de openingstijden van de stallingen (zie Tabel 1). Hierbij zijn de 290 tijdelijke rekken die gedurende de tellingen aanwezig waren niet meegeteld als capaciteit. Een groot deel van deze capaciteit bestaat uit die van de stallingen Statenplein (V&D) en Achterom, in totaal 940 plaatsen. In de gebieden Nieuwe Haven en Wijnstraat zijn in totaal 437 fietsparkeerplaatsen.

Aan de Voorstraat Noord zijn 18 formele fietsparkeerplaatsen en aan de westzijde 28 fietsparkeerplaatsen. Het middelste gedeelte van de Voorstraat kent geen formele capaciteit. Gezien de ligging van dit gedeelte van de Voorstraat is dit niet geheel vreemd. Voordat dit gedeelte van deze winkelstraat wordt bereikt moet eerst langs of door het kernwinkelgebied gereden worden. Naast de openbare stallingen zijn ook nog 404 fietsparkeerplaatsen aanwezig in de openbare ruimte van het kernwinkelgebied.

	Werkdag				Zaterdag		
	ochtend	middag	avond	nacht	ochtend	middag	avond
Nieuwe Haven	103	103	103	103	103	103	103
Wijnstraat	334	334	334	334	334	334	334
Voorstraat Noord	18	18	18	18	18	18	18
Voorstraat West	28	28	28	28	28	28	28
Kernwinkelgebied	404	404	404	404	404	404	404
Stalling Achterom	474	474	0	0	474	474	0
Stalling Statenplein	466	466	466	466 ²	466	466	466
Totaal	1827	1827	1353	1353	1827	1827	1353

Tabel 1 – Capaciteit tijdens tellingen (exclusief tijdelijke rekken)

In de periode na de tellingen is op een enkele locatie een kleine hoeveelheid fietsparkeerplaatsen toegevoegd. In deze rapportage is deze capaciteit niet meegenomen. Het is aan de gemeente om bij de uitwerking rekening te houden met de reeds toegevoegde capaciteit.

2.1.2 Bezetting

Tabel 2 geeft een overzicht van de tekorten en overschotten in de verschillende gebieden op de diverse momenten door de week. Te zien is dat op de zaterdagmiddag een groot tekort ontstaat. Deze is op straat in het kernwinkelgebied het grootst, hier is een tekort van 936 parkeerplaatsen geteld. Opvallend hierbij is dat de twee grote stallingen op hetzelfde moment slechts half gevuld zijn. Wanneer de bezetting hiervan geoptimaliseerd zou zijn, is het mogelijk het tekort in de openbare ruimte van het kernwinkelgebied te halveren. Op werkdagen is in de nacht voornamelijk in de

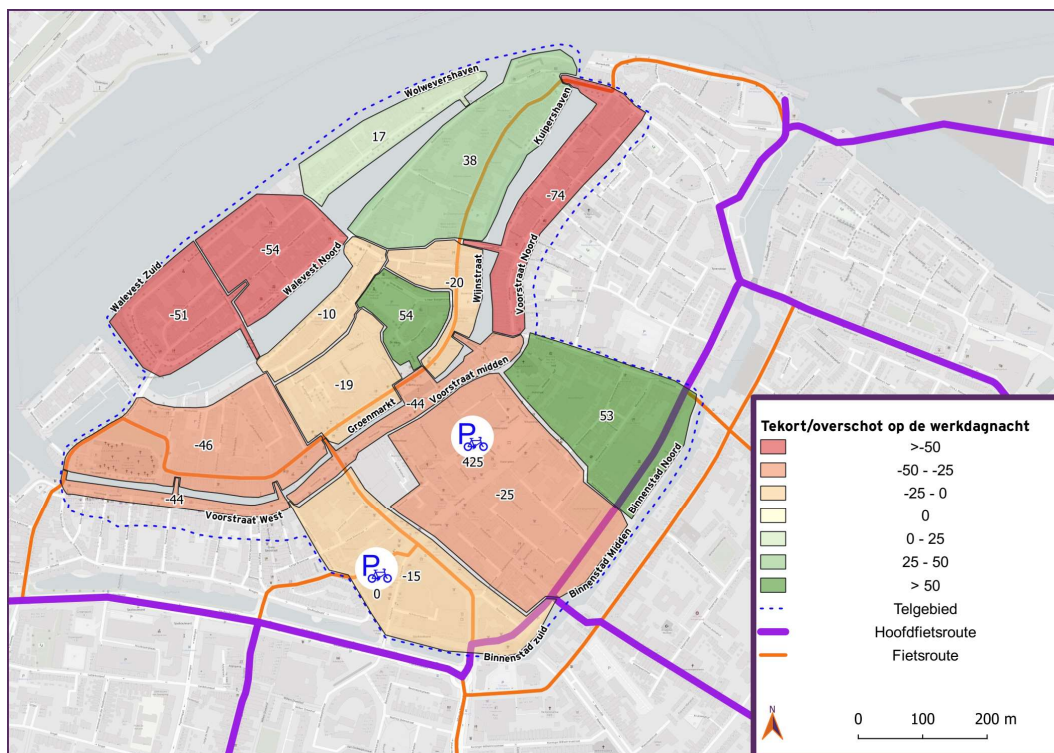
² De telling in stalling Statenplein is gehouden om 23:00, daarom is hier capaciteit opgenomen. Deze is echter maar tot sluitingstijd (00:00 uur) beschikbaar.

oudere woongebieden een tekort aan parkeervoorzieningen. Hierbij komt in het kernwinkelgebied de balans op een klein tekort uit, wanneer de Statenplein stalling niet wordt meegenomen.

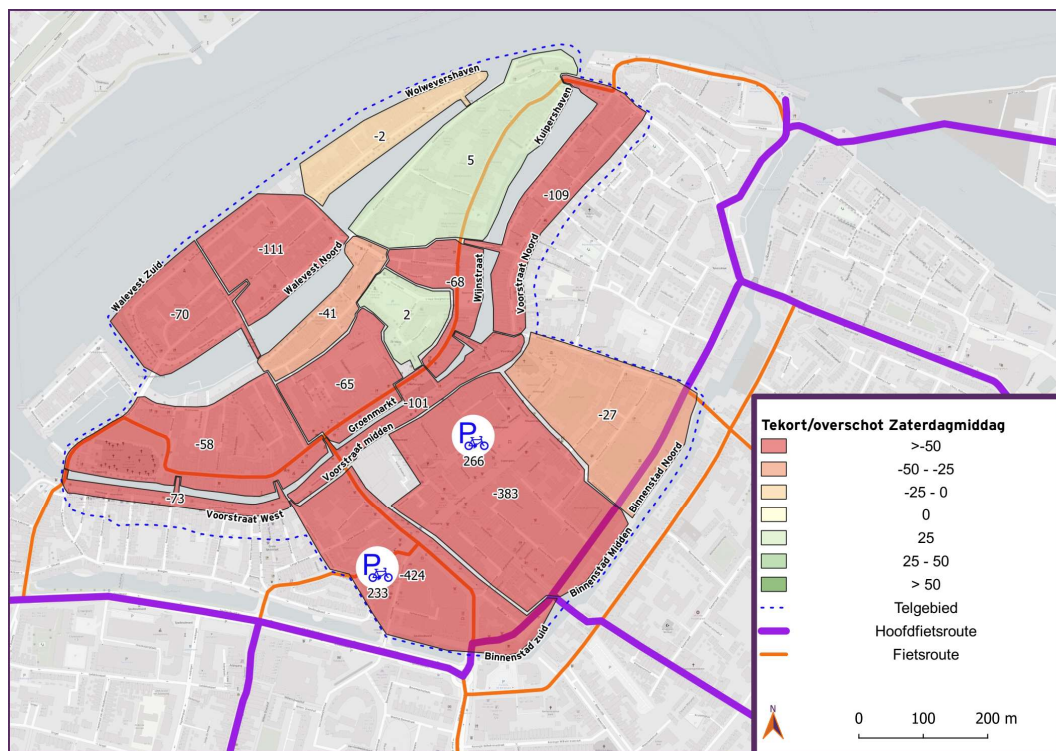
	Werkdag				Zaterdag		
	ochtend	middag	avond	nacht	ochtend	middag	avond
Nieuwe Haven	-88	-82	-146	-88	-124	-183	-122
Wijnstraat	-151	-176	-147	-4	-107	-226	-158
Voorstraat Noord	-122	-125	-136	-74	-89	-109	-81
Voorstraat West	-70	-93	-50	-44	-81	-73	-56
Kernwinkelgebied	-514	-735	-428	-32	-583	-936	-332
Stalling Achterom	424	289	0	0	403	233	0
Stalling Statenplein	371	281	426	425	412	266	450
Totaal	-150	-609	-434	183	-169	-1028	-299

Tabel 2 – Tekorten en overschotten gebieden op de verschillende momenten door de week

In Figuur 2 en Figuur 3 zijn de twee belangrijkste momenten weergegeven op de kaart. In deze figuren is te zien waar de tekorten in de binnenstad globaal gelegen zijn.



Figuur 2 – Saldo parkeerbehoefte en capaciteit fiets op de werkdagnacht



Figuur 3 – Saldo parkeerbehoefte en capaciteit fiets op de zaterdagmiddag

2.1.3 Aandachtspunten

De parkeerdruk per gebied geeft slechts een indicatie van de totale behoefte op dit moment aan fietsparkeervoorzieningen. Het geeft geen inzicht in de noodzakelijke capaciteit in de toekomst. In de gebieden met een hoge parkeerdruk liggen de beschikbare voorzieningen niet altijd op de beste locatie gezien de behoefte. Er zijn straten waar een groot tekort is, maar er zijn ook straten zonder tekorten of zelfs met overschot aan parkeerplaatsen. Deze paragraaf zoomt in op de aandachtspunten binnen de binnenstad. Welke straten hebben de grootste tekorten? Of waar zien we de meeste fietsen buiten de daarvoor bestemde rekken geparkeerd? In het telrapport zijn drie type bezettingen opgenomen. Bij het beoordelen van de resultaten is met onderstaande definities van deze bezettingen rekening gehouden:

- Goed geparkeerde fiets: fiets die in een fietsparkeervoorziening geparkeerd staat.
- Fout geparkeerde fiets: fiets die buiten een fietsparkeervoorziening geparkeerd staat.
- Overige fietsen/voertuigen: bakfiets, scooter, bromfiets, motor, scootmobiel en invalidevoertuig.

De tijdelijke capaciteit in de straten Bagijnhof en de Korte Kolfstraat ten tijde van de corona maatregelen is niet meegenomen in de berekening. De bezetting van deze straten is niet aangepast. Hierdoor zijn de tekorten in het overzicht nu groter dan in de brongegevens van de

tellingen. Nu de tijdelijke rekken in verband met corona zijn verwijderd, zal de parkeervraag zich waarschijnlijk iets meer verspreiden, maar er is geen reden om aan te nemen dat deze in aantal is verminderd.

In Tabel 3 en Tabel 4 zijn de straten weergegeven waar de tekorten het grootst zijn (minimaal 15 tekort) op de werkdagnacht en de zaterdagmiddag. In Figuur 4 en Figuur 5 zijn de afzonderlijke secties met de grootste tekorten weergegeven op de kaart. Deze secties beschikken over tekorten groter of gelijk aan 15 fietsparkeerplaatsen.

In de werkdagnacht is te zien dat de grootste tekorten in oudere woonstraten plaatsvinden. Deze gebieden hebben weinig tot geen formele capaciteit. Op de zaterdagmiddag valt op dat de tekorten van een groot deel van de woongebieden verergeren. Verder zijn er rondom het winkelgebied ook aanzienlijke tekorten met bijzondere uitschieters als de Raamstraat en het Bagijnhof. Hier wordt op dit moment het grootste tekort aan parkeervoorzieningen gemeten. De entree van de Achterom stalling bevindt zich aan de Raamstraat en om de hoek van de Bagijnhof. Opvallend is dat deze stalling voor ongeveer de helft leeg staat op hetzelfde moment. Blijkbaar weten fietsers deze stalling niet te vinden of wordt ervoor gekozen hier geen gebruik van te maken. De vrije capaciteit in de stalling is ook niet voldoende om de gehele behoefte op straat op te vangen. Er zal dus zelfs bij optimaal gebruik nog een groep fietsers overblijven die elders zal moeten parkeren. Wat betreft de foutparkeerders zien we op de zaterdagmiddag, net als bij de nachttelling, dat veel van de straten met de hoogste tekorten logischerwijs ook de meeste foutparkeerders tellen. Opvallende ontbrekende straat in dit overzicht is de Sarisgang, deze geeft geen groot tekort weer. Dit zal het gevolg zijn van de markt. Hierdoor was er geen ruimte om de fietsen te parkeren en zullen de bezoekers van de markt gebruik gemaakt hebben van de omliggende straten.

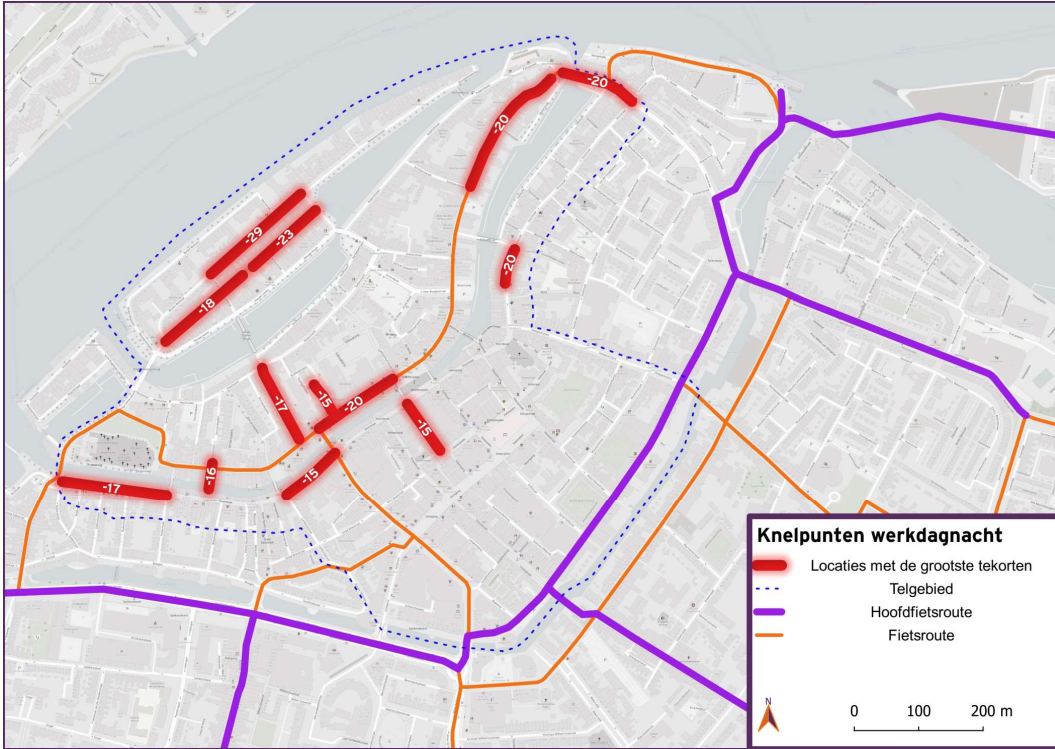
In Tabel 3 is de steeg vanaf de Groenmarkt richting Buddingh'plein aangegeven met de naam "De Sleutel". Alle straatnamen zijn overgenomen uit het databestand van adviesbureau Buiten-Ruimte.

Straatnaam	Capaciteit	Totaal aantal	Fout geparkeerd	Overig	Tekort
Voorstraat	18	127	104	5	-109
Hoge Nieuwstraat	3	44	41		-41
Binnen Walevest	4	42	38		-38
Wijnstraat	16	42	26		-26
Boomstraat	0	20	20		-20
Groenmarkt	0	20	20		-20
Steegoversloot	0	20	20		-20
Vleeshouwersstraat	0	17	17		-17
Manhuissteiger	0	16	16		-16
Vriesestraat	0	16	15	1	-16
De Sleutel	0	15	15		-15
Tolbrugstraat Landzijde	0	15	15		-15

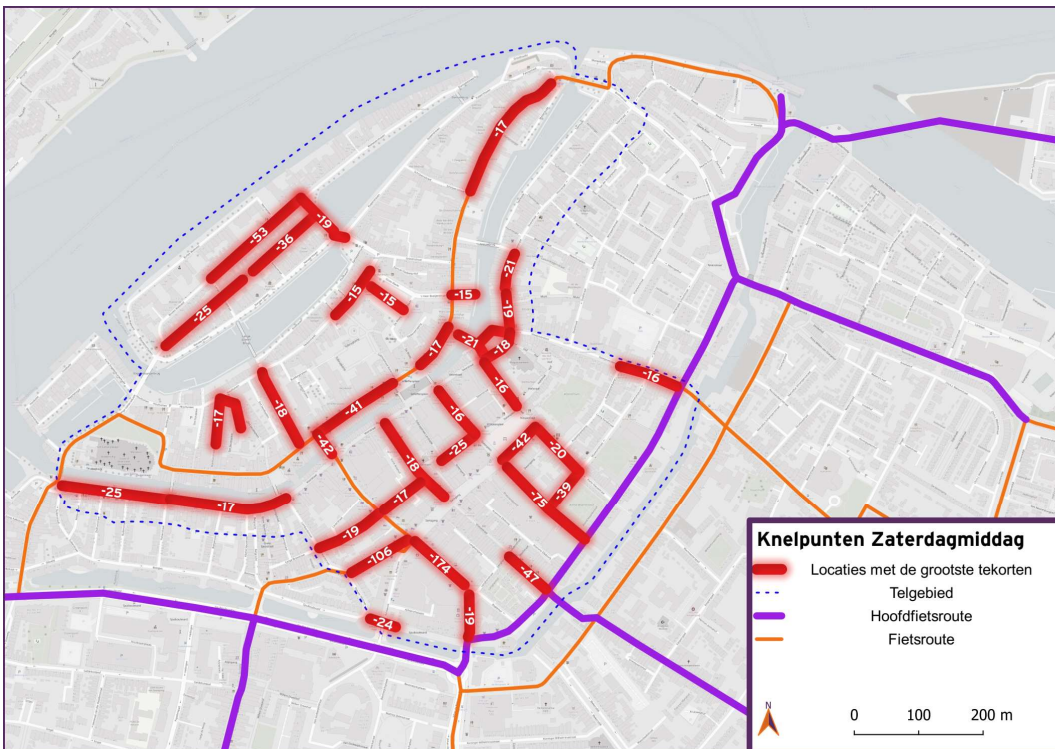
Tabel 3 – Grootste tekorten en aantallen foutparkeerders werkdagnacht

Straatnaam	Capaciteit	Aantal fietsen	Fout geparkeerd	Overig	Tekort
Bagijnhof	0	188	41		-188
Voorstraat	18	183	163	2	-165
Raamstraat	0	106	96	10	-106
Vriesestraat	0	77	77		-77
Korte Kolfstraat	30	96	33	7	-66
Binnen Walevest	4	66	57	5	-62
Hoge Nieuwstraat	3	64	64		-61
Statenplein	0	55	55		-55
Museumstraat	40	88	48	2	-48
Groenmarkt	0	44	44		-44
Visstraat	0	42	42		-42
Wijnstraat	16	53	52	1	-37
Nieuwstraat	6	42	36		-36
Steegoversloot	0	36	36		-36
Vest	44	70	24	7	-26
Statenplaats	0	25	25		-25
Soetgensbrug	22	46	29	6	-24
Grote Appelsteiger	0	21	20	1	-21
Varkenmarkt	0	21	19	2	-21
Buiten Walevest	20	40	28		-20
Johan de Wittstraat	18	37	14	5	-19
Lage Breestraat	0	19	14	5	-19
Vlak	0	19	15	4	-19
Vleeshouwersstraat	0	18	18		-18
Korte Breestraat	0	17	17		-17
Manhuisstraat	0	17	17		-17
Kolfstraat	8	24	16		-16
Botermarkt	0	15	14	1	-15
Grote Markt	0	15	15		-15

Tabel 4 – Grootste tekorten en aantallen foutparkeerders zaterdagmiddag



Figuur 4 – Aandachtspunten werkdagnacht



Figuur 5 – Aandachtspunten zaterdagmiddag

2.2 Gebiedsbeschrijving



Figuur 6 – Gebiedsindeling binnenstad

De Binnenstad van Dordrecht is in een aantal deelgebieden onder te verdelen, gebaseerd op hun ruimtelijke opbouw, functies en levendigheid. De verdeling uit de data-analyse sluit hierop aan. Hieronder volgt een korte beschrijving van elk deelgebied, zoals de ruimtelijke opbouw en de belangrijkste plekken die invloed hebben op het fietsparkeren. De deelgebieden Boogjes en Bleijehoek zijn niet meegenomen in de fietstelling, maar worden wel behandeld in dit rapport vanuit een locatiebezoek. De Voorstraat is opgeknipt in drie delen en zullen ook apart genoemd worden in de deelgebieden waar ze onder vallen (Noord – Bleijehoek, Midden – Kernwinkelgebied, West – Boogjes).

2.2.1 Nieuwe Haven

De Nieuwe Haven ligt ingeklemd tussen de rivier de Oude Maas en het Wijnstraatgebied en is volledig omringd door water. De Nieuwe Haven is een stadsuitbreiding gebouwd op nieuwgewonnen land, net buiten de toenmalige stadsmuren.

Omdat de Nieuwe Haven over land alleen te bereiken is vanuit de binnenstad en beperkt vanaf het water, ligt het gebied in de luwte van de overige gebieden. Er heerst een dorpsse rust in de straten

en ook toeristen lopen door het gebied heen, maar er zijn een aantal bestemmingen en attracties om ook te verblijven, zoals het Huis van Gijn, Museum 1940-1945 en diverse horecagelegenheden. Het gebied is te bereiken via twee autobridgen en twee voetgangersbruggen. Er is een doorgaande route, maar uitsluitend bestemd voor bestemmingsverkeer. Autoparkeren gebeurt grotendeels op binnenterreinen en langs de kades.

Fietsparkeren gebeurt grotendeels op de kades langs de grachten en langs het water en op trottoirs, via fietsnietjes die geplaatst zijn in de restruimte tussen autoparkeervakken. Lokaal zijn er op straat enkele autoparkeervakken weggenomen en fietsnietjes geplaatst. Het straatbeeld is relatief opgeruimd, maar verspreid door de wijk staan een aantal fietsen geplaatst bij de voordeur.

Knelpunt

Het knelpunt in dit gebied is dat er een structureel tekort is aan stallingsruimte voor de bewoners en op drukke momenten in het kernwinkelgebied komt hier nog extra vraag voor bezoekers bovenop. Daarnaast is er extra druk op de openbare ruimte direct rondom de horecagelegenheden. Het huidige aanbod aan stallingsmogelijkheden is nog niet voldoende om de tekorten weg te werken.

2.2.2 Wijnstraat

Het Wijnstraatgebied is een stuk van de binnenstad dat volledig omringd is door water en gelegen ligt tussen de gebieden kernwinkelgebied en de Nieuwe Haven. Het Wijnstraatgebied is een overloopgebied van het drukke kernwinkelgebied naar de rustigere Nieuwe Haven.

Het gebied wordt gekenmerkt door een overgroot deel aan historische bebouwing, hier en daar afgewisseld met jaren 70 nieuwbouw, oude havenkades en enkele trekpleisters. Denk hierbij aan de Grote Kerk, Stadsbibliotheek, Groothoofd en een groot aanbod aan winkeltjes en horecagelegenheden langs de Wijnstraat zelf en de Grote Markt en het Scheffersplein.

Het gebied heeft een aantal geconcentreerde autoparkeervoorzieningen. Meestal in de vorm van parkeerpleinen en een aantal doorgaande routes, maar vooral bedoeld voor bestemmingsverkeer.

Het gebied is ook te bereiken vanaf het water via de Waterbus aan de Merwekade.

Het fietsparkeren leidt op sommige plekken tot overlast, zoals het blokkeren van het trottoir en rommelig ogende plekken. Opvallend is de afwezigheid van fietsparkeerplekken rondom winkelpleinen.

Knelpunt

Het knelpunt in het Wijnstraatgebied is dat er onvoldoende stallingsruimte is voor de bezoekers aan het gebied. Vooral rondom de belangrijkste plekken zoals de bibliotheek en de winkel strips gelegen aan De Grote Markt alsook het Scheffersplein en in sommige woonstraten zijn er onvoldoende stallingsmogelijkheden, met een rommelig straatbeeld als gevolg.

2.2.3 Kernwinkelgebied

Het kernwinkelgebied is een gebied in het hart van de binnenstad. Begrenst door de Voorstraat aan de noordelijke kant, Steegoversloot aan de noordoostelijke kant, het water van de Spui aan de zuidzijde en de Lombardstraat aan de westzijde.

Het kernwinkelgebied wordt getypeerd door een grote levendigheid door de aanwezigheid van bekende winkelketens, warenhuizen en toeristische attracties. Hoewel de bestemmingen van bezoekers anders kunnen zijn in de binnenstad, is het kernwinkelgebied wel het gebied waar de meeste bezoekers (ook) komen. De belangrijkste straten zijn de Bagijnhof, als onderdeel van de route naar het station en het voetgangersgebied Sarisgang en het Statenplein, een doorgang en plein die ooit zijn aangelegd als verkeersroute en parkeerplaats in de jaren '50. Nu biedt het plein ruimte voor de weekmarkt, diverse evenementen en voor terrassen van omliggende horecazaken. Tevens grenst het gebied aan het Scheffersplein, waar ook een aantal horecazaken zitten. Het straatbeeld van het kernwinkelgebied is rommelig. Fietsen staan geparkeerd waar de mogelijkheid zich voordoet, met name bij gesloten gebouwen en dichte gevels, achter straatmeubilair, maar ook tussen de bomen in de Sarisgang en Bagijnhof. Er zijn in dit gebied twee openbare fietsenstallingen aanwezig, de Statenplein stalling aan de Kolfstraat en de stalling aan Het Achterom, maar het is opvallend dat deze onderbenut zijn.

De Voorstraat wordt apart genoemd omdat deze straat een lange winkelstraat is, maar in delen wel weer anders is dan het kernwinkelgebied. Over de lengte van 1,2 kilometer biedt de Voorstraat een grote diversiteit aan winkelgelegenheden en horeca en genoeg interessante plekken om te bezoeken, zoals het Scheffersplein en het Stadhuis. Tevens kruist de Voorstraat een aantal andere drukke en belangrijke straten en pleinen en is het op die manier het verlengde van het kernwinkelgebied. Het middelste gedeelte van de Voorstraat grenst aan dit gebied en betreft het stuk vanaf de Augustijnenkerk tot aan het Stadhuis, hier zijn de meeste winkels gevestigd en loopt tevens langs het Scheffersplein met al haar cafés en restaurants. Dit stuk is een voetgangersgebied waar auto's niet welkom zijn en fietsers moeten afstappen.



Figuur 7 – Fietsen worden netjes achter straatmeubilair geplaatst bij de entree van de Bagijnhof.

Knelpunt

Het knelpunt in het Kernwinkelgebied is tweeledig. Enerzijds is er veel vrije stallingsruimte in de inpandige stallingen om een deel van de tekorten in capaciteit van de buitenruimte op te vangen, maar deze inpandige stallingen blijven onderbenut. Anderzijds geeft het totale beeld ook een tekort aan stallingsplaatsen aan. Bij een optimaal gebruik van de stallingen is er nog steeds een tekort aan formele fietsparkeerplaatsen in de huidige situatie van ongeveer 450 plaatsen. Daar komt bovenop dat wanneer de Statenplein stalling komt te vervallen hiermee het tekort aan stallingsplekken in het Kernwinkelgebied zo goed als verdubbeld. In Figuur 5 is te zien dat het tekort zich in de huidige situatie verspreid over het gehele gebied voordoet.

2.2.4 Bleijenhoek

De buurt Bleijenhoek ligt in het oosten van de binnenstad en wordt aan het noorden begrenst door het water van de rivier de Beneden Merwede, ten oosten door het water van de Spui, ten zuiden door de Steegversloot en ten westen door de Wijnhaven.

Het gebied was volledig deel van de oude binnenstadbebouwing, maar grote hoeveelheden aan historische bebouwing zijn gesloopt in de jaren 70 en 80 in het kader van stadsvernieuwing en vervangen door nieuwbouw. Tegenwoordig bestaat Bleijenhoek uit een mix van historische bebouwing, afgewisseld door appartementencomplexen en portiekflats.

Bleijenhoek maakt deel uit van het meer luwe gedeelte van de binnenstad. Het grenst aan het noordelijk deel van de Voorstraat en doorgaande route Steegoversloot. Behalve de Waterbushalte ten noorden en de rechtbank ten zuiden van het gebied zijn er niet veel hotspots in het gebied, al vestigen er wel steeds meer horecazaken aan de Steegoversloot. Dit resulteert in een rustig en opgeruimd straatbeeld.

Fietsen staan her en der geparkeerd bij voordeuren, maar de meeste fietsen staan geparkeerd bij de reeds geplaatste fietsnietjes. Een deel van de bebouwing heeft interne stallingsruimte of parkeermogelijkheid op eigen terrein. Dit zorgt ervoor dat de druk op de openbare ruimte lager is. Het noordelijk gedeelte van de Voorstraat valt ook onder dit gebied en betreft het stuk vanaf de Merwekade tot aan de Augustijnenkerk en is een eenrichtingsstraat met diverse horecagelegenheden en winkeltjes. Dit stuk kent met name een tekort voor fietsparken voor bewoners.

Knelpunt

Afgezien van de fietsproblematiek direct rondom de rechtbank en het noordelijk stuk van de Voorstraat, is er in dit gebied geen grote druk op de openbare ruimte met betrekking tot fietsparkeren. Wel is het noodzakelijk in het achterhoofd te houden dat als er maatregelen worden genomen zoals fietsparkeerregulering (blauwe zones, venstertijden en verboden) in de omliggende gebieden, het fietsparkeerprobleem zich waarschijnlijk zal verplaatsen naar de vrije ruimte in dit gebied.

2.2.5 Boogjes

De Boogjes is genesteld in de luwte tussen de drukkere gebieden van de binnenstad en de verkeersweg Spuiboulevard. Het gebied wordt aan het noorden begrenst door winkelstraat Voorstraat, ten oosten door de Grote Spuistraat-Spuibrug, ten zuiden door het water van de Spui en Spuiboulevard en ten westen door de Kalkhaven.

Het gebied was volledig deel van de oude binnenstadbebouwing, maar een deel van de historische bebouwing rondom de Spui is gesloopt in de jaren 70 en 80 in het kader van stadsvernieuwing en vervangen door nieuwbouw. Tegenwoordig bestaat de Boogjes uit een mix van historische bebouwing, afgewisseld door appartementencomplexen en portiekflats.

De Boogjes maakt deel uit van het meer luwe gedeelte van de binnenstad. De verkeersintensiteit is laag en autoparkeerruimte schaars. Voor de fiets is iets meer ruimte beschikbaar.

Het laatste en westelijk stuk van de Voorstraat loopt vanaf het Stadhuis tot aan de Prinsentraat-Suikerstraat. Ook hier zijn veel winkeltjes te vinden en enkele horecazaken en ook dit stuk is een voetgangersgebied.

De fietsenstallingen die er zijn, worden zeer goed gebruikt. Met name aan de Prinsentraat/Suikerstraat en de fietsvlonder in het westelijke gedeelte van de Voorstraat. Toch wordt de fiets geparkeerd waar het maar even mogelijk is, met name voor dichte gevels en gesloten gebouwen en de zijstraatjes die uitkomen op de Voorstraat. Tevens wordt de fiets voor een kort bezoek aan de winkels voor de deur geparkeerd.



Figuur 8 – Fietsen langs dichte gevels in de Botgensstraat, op hoek van de Voorstraat.

Knelpunt

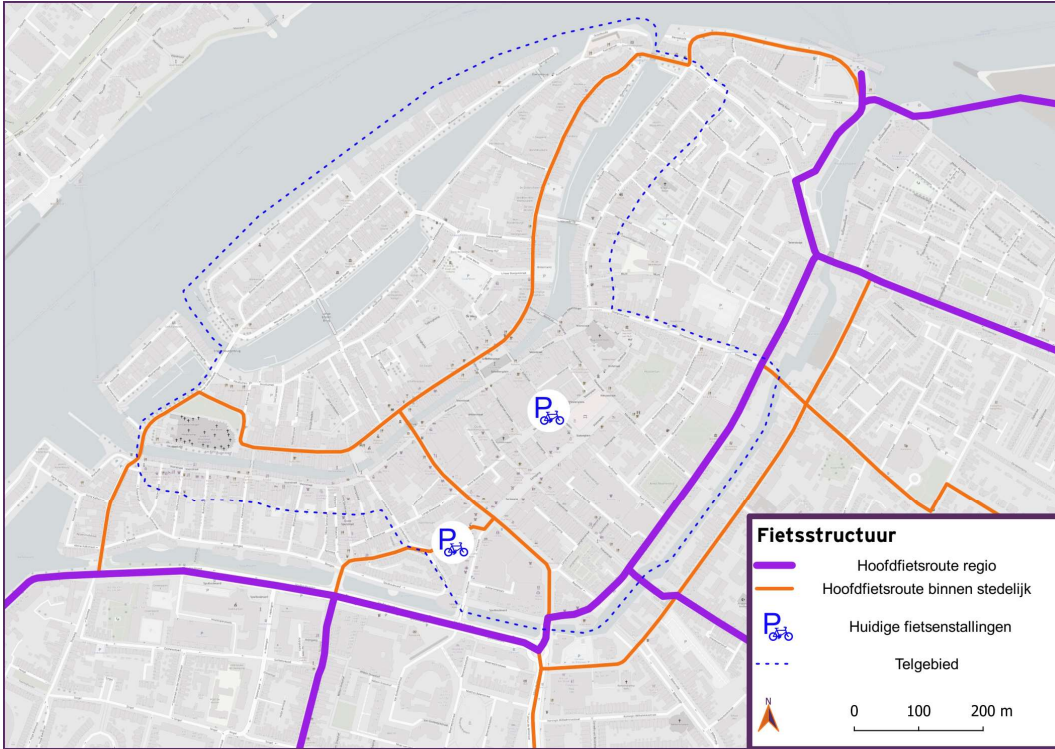
Er is in dit gebied geen zichtbare grote druk op de openbare ruimte met betrekking tot fietsparkeren. Uitzondering hierop zijn de steegjes die uitmonden op de Voorstraat, waar nu veel fietsen worden geparkeerd langs dichte gevels (zie Figuur 7). Daarnaast kan hier mogelijk nog een behoefte onopgemerkt aanwezig zijn achter de voordeur van de bewoners, deze hebben nu geen mogelijkheid hun (dure) fiets veilig op straat te parkeren. Ook hier is het noodzakelijk rekening te houden met de olievlek effecten die mogelijke regulering in de omliggende gebieden kan genereren.

2.3 Verkeersstromen fietsers

Voor de fiets zijn verschillende verkeersstromen te onderscheiden rondom de binnenstad. De fietsersstromen komen zowel uit het zuidwesten via de Dokweg als het zuid- en noordoosten via de Vriesenweg, de Noordendijk en de nieuwe Prins Clausbrug. Er wordt geen voorkeursroute aangegeven. Iets verder buiten de binnenstad is het centrale treinstation van Dordrecht gelegen. Samen met het hieruit doorlopende spoor vormt deze een fysieke barrière voor de fietsstromen uit het zuiden. Om de binnenstad te bereiken moet gebruik gemaakt worden van een van de spoorwegerdoorgangen ter hoogte van de Spuiweg of De Transvaalstraat. Hierdoor fungeert de Spuiweg als belangrijkste fietsroute vanuit het zuiden.

De verwijzing naar fietsenstallingen langs deze route is nu meegenomen op de algemene fietsverwijsborden. Dit zal voor veel fietsers onvoldoende zijn om optimaal gebruik van de stallingen af te dwingen. Met name de Dordtenaren zelf zullen niet naar deze borden kijken om te bepalen waar zij hun fiets zullen parkeren.

Figuur 9 geeft een overzicht van de locatie van de grote/overdekte stallingen en de belangrijkste fietsroutes door de binnenstad. De Achterom stalling lijkt gunstig gelegen aan de rand van de binnenstad, dicht bij de doorgaande fietsroute over de Spuiboulevard. Daarnaast sluit de fietsroute vanuit de Spuiweg ook direct aan op de Spuibrug en de Elphuizen die leidt naar de Raamstraat waaraan de ingang van de Achterom stalling is gelegen. Dit in tegenstelling tot de Statenplein stalling die midden in het kernwinkelgebied is gelegen, waarbij fietsers moeten afwijken van de gewenste route en deels met de fiets aan de hand de stalling moeten bereiken.



Figuur 9 – Fietsstructuur



3 Gewenst toekomstbeeld en oplossingsrichtingen

Dit hoofdstuk gaat in op het toekomstbeeld van het fietsparkeren. Globaal voor de hele binnenstad en specifiek voor de deelgebieden. Ook worden de oplossingsrichtingen aangegeven. Hierbij is het doel de huidige problemen op te lossen en is nog geen rekening gehouden met mogelijke groei van de parkeerbehoefte.

3.1 Ontwikkelingen in het gebied

Los van de druk op het fietsparkeren in de binnenstad, spelen er nog een aantal ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op het vraagstuk.

Verdwijnen van de Statenplein (V&D) fietsenstalling

Een van de belangrijke ontwikkelingen in de binnenstad bestaat uit de herontwikkeling van het voormalige V&D pand aan het Statenplein. Hierin zullen voornamelijk woningen worden gerealiseerd. In de kelder van dit pand bevindt zich op dit moment ook een van de gemeentelijke openbare fietsenstallingen, gelegen aan de Kolfstraat. Deze stalling mist aansluiting op het fietsnetwerk en heeft geen optimale inrichting, maar wordt nu bijna kostenvrij gehuurd door de gemeente. Door herontwikkeling komt de stalling te vervallen. Dit is daarom een goed moment om te bedenken wat de beste locatie is voor een nieuwe fietsenstalling. Om deze stalling te bereiken moeten fietsers namelijk een stuk lopen door het kernwinkelgebied. Dat is een belangrijke reden waarom deze capaciteit van de stalling onderbenut blijft.

Gebruik van autoparkeergarages als hub

Bij de gebiedsontwikkeling in de binnenstad wordt gezocht naar multifunctionele locaties, waaronder bestaande autoparkeergarages en -pleinen, zoals de parkeergarage aan de Visstraat en het parkeerplein aan de Grote Markt. De gemeente heeft de wens uitgesproken deze garage te gebruiken voor onder meer parkeren voor bewoners binnen de binnenstad en het maken van hubs. In hubs worden een aantal services gecombineerd, waaronder fietsenstallingen. Hier liggen mogelijk kansen om een deel van deze ruimte ook te gebruiken voor fietsparkeren, zowel voor bewoners als voor bezoekers van de binnenstad.

Locatie Warenmarkt

Of de locatie van de Warenmarkt (weekmarkt) in de toekomst zal wijzigen is nog niet duidelijk. De omvang blijft in volume in principe gelijk. In de nabijheid van de Warenmarkt moet in ieder geval ook ruimte beschikbaar zijn voor fietsparkeren, mogelijk wordt hier ook deelmobiliteit aan toegevoegd. Het doel is ook om de warenmarkt zelf bereikbaar te laten blijven voor fietsers, omdat de ervaring is dat de gebruikers dit wenselijk vinden.

Ontwikkelingen Spuiboulevard

De gemeente heeft plannen om de Spuiboulevard grondig aan te pakken, door onder andere een autoparkeergarage en diverse kantoorpanden te slopen en daarvoor 500 woningen en kantoorpanden terug te bouwen. De Spuiboulevard wordt heringericht met meer aandacht voor de fietser en voetganger. Zo wordt er een Huis voor de Stad en Regio gerealiseerd met daarin een bibliotheek en gemeentehuis, met een fietsenstalling met 900 plekken voor hoofdzakelijk de bewoners en medewerkers van het gemeentehuis. Deze stalling is geen oplossing voor alle fietsparkeerproblemen, maar kan wel gebruikt worden als extra capaciteit op piekmomenten. Binnenstad bezoekers of omwonenden kunnen hier bijvoorbeeld parkeren in de weekenden en bij evenementen. Vooral de fietsers die langer in de stad verblijven zouden verleid kunnen worden naar deze stalling. De bezoeker die korter in het kernwinkelgebied wil zijn, zal zo dicht mogelijk bij de bestemming willen parkeren.

Transformatie Binnenstad

In de binnenstad is een verdichtingsproces gaande waarbij meer woonruimte wordt toegevoegd. Dit gaat deels aan de hand van het ombouwen van voormalige/leegstaande winkelpanden en deze te transformeren naar woningen en deels door het bouwen van nieuwbouw. Met de bouw van extra woningen kan de druk op fietsparkeren in de toekomst verder toenemen, tegelijkertijd bieden deze nieuwbouwprojecten ruimte om interne fietsenstallingen te realiseren.

3.2 Gewenste situatie



Figuur 10 – Fietsproblematiek in Haarlem. Is dit het toekomstbeeld van Dordrecht?

Het gewenste toekomstbeeld is gestoeld op de ambities die de gemeente heeft voor Dordrecht, zoals onder andere vastgelegd in het Politiek Akkoord 2022-2026, Meerjarenplan Binnenstad³ en de Fietsnota Dordrecht, maar zoals ook blijkt uit de gesprekken met de gemeente. Deze ambities volgen een landelijke trend die ingaat op het verduurzamen van steden, zoals onder andere gesteld in het Klimaatakkoord. Hierbij wordt er meer ruimte gegeven aan de voetganger en fietser door herinrichting van verkeerswegen, aanleggen van nieuwe verbindingen en optimaliseren van de parkeervoorzieningen. Dordrecht wil een bereikbare en gezonde stad zijn met een kernwinkelgebied met een gastvrije uitstraling.

De gemeente wil zowel de bezoeker per fiets als ook de bewoner in de binnenstad zo goed mogelijk faciliteren met goede fietsparkeervoorzieningen. Voor een deel zal het fietsparkeren in kwalitatief goede bewaakte fietsenstallingen plaatsvinden, maar de stad wil ook bereikbaar zijn voor een kort bezoek aan de winkels.

Verschillende doelgroepen hebben verschillende behoeften. Door ook verschillende oplossingen te bieden moet de binnenstad levendig zijn, maar het straatbeeld moet niet rommelig en overvol ogen. De bewoners in de woongebieden hebben voornamelijk de behoefte hun fiets in de nabijheid van hun woning te stallen als ze dat niet kunnen op eigen terrein. Aanvullend zullen bezitters van

³ Is het document: "Slijpen aan een diamant meerjarenplan 2021-2026"

duurdere fietsen zoals e-bikes of speed pedelecs hogere eisen stellen aan de veiligheid van de parkeervoorzieningen. De bezoeker aan de binnenstad die slechts een enkele boodschap wil doen, wil de fiets vaak kort in de openbare ruimte stallen zo dicht mogelijk op de bestemming. De bezoeker die wat langer in de (binnen)stad wil verblijven, wil graag gebruik kunnen maken van een fietsenstalling met een vorm van toezicht. De werknemer in een van de horecabedrijven of winkels wil graag overdag zo dicht mogelijk bij het werk zijn fiets kunnen stallen. De avond/nacht horecabezoeker laat zich alleen naar bewaakte fietsenstallingen leiden als de openingstijden aansluiten bij het bezoek aan de binnenstad en de locatie niet te ver van de horeca gelegenheden afliggen.

Alleen bij een goede balans tussen gebruik van bewaakte fietsenstallingen en gebruik van de openbare ruimte blijft de openbare ruimte leefbaar en goed toegankelijk. Bij de inrichting van de openbare ruimte in het kernwinkelgebied speelt ook dat de gemeente deze wil kunnen blijven gebruiken voor evenementen. Dat betekent bijvoorbeeld dat bij het gebruik van fietsenrekken in het kernwinkelgebied hier rekening mee gehouden moet worden.

Hoewel wij in deze rapportage bij de gewenste situatie enkel uitgaan van de parkeerbehoefte in de huidige situatie, zal er mogelijk ook nog een autonome groei zijn in de vraag naar stallingsplaatsen en zullen enkele ontwikkelingen in de stad ook een extra vraag genereren. Dit is op deze schaal en in deze fase niet hard te kwantificeren. Wij zien wat betreft de autonome groei in fietsgebruik landelijk dat steden in de nabije toekomst rekening houden met een groei van 20% tot 50% van het aantal fietsen. Afhankelijk van de wijzen waarop deze vorm van mobiliteit meer gestimuleerd en gefaciliteerd wordt.

3.3 Oplossingen per deelgebied

Oplossingsrichtingen kunnen verschillend zijn. Zo kun je maatregelen nemen om te *beïnvloeden*, te *benutten*, te *beheersen*, *betrekken* of bij te *bouwen*. Dit noemen we ook wel de 5 B- methode.

De te kiezen oplossingen zijn ook afhankelijk van de doelgroep die je wilt bereiken met de faciliteit, maar ook van de beschikbare ruimte in een gebied. Bewoners, bezoekers die kort of lang in een gebied zijn en horeca bezoekers zijn mogelijk te onderscheiden doelgroepen. Zo is een bewoner zonder eigen mogelijkheden voor het stallen van de eigen fiets in een woongebied over het algemeen minder bereid een grotere afstand naar een stalling te overbruggen dan bewoners in een winkelgebied. Het faciliteren van een stalling zo dicht mogelijk bij de woning van de bewoner is in deze woongebieden belangrijker. Dit kan in de openbare ruimte met rekken/nietjes, of met

buurtstallingen. Ook de bereidheid van bewoners om een financiële bijdrage te leveren voor het faciliteren van overdekte stallingen in woongebieden in combinatie met een loopafstand kan bepalend zijn voor de oplossingen in woongebieden. Waar in het kernwinkelgebied een grote, bewaakte stalling juist de mogelijkheid biedt om in de dag situatie de bezoeker en werker te faciliteren, kan dit in de avond en nacht wellicht een stallingsplek zijn voor bewoners. Openingstijden en bereikbaarheid zijn hierbij belangrijke zaken om rekening mee te houden bij het bereiken van de juiste doelgroep. Om te voorkomen dat de fietsen van bewoners langdurig gestald worden kan een stallingsduur beperking opgelegd worden. Dit kan bijvoorbeeld 1 week of 1 maand zijn. Wel vergt deze maatregel controle capaciteit en opslagruimte om te verwijderen fietsen te bewaren (zoals bijvoorbeeld een fietsdepot oplossing). Een bezoeker van de winkels of horecagelegenheid die komt voor een enkele boodschap of versnapering wil de fiets zo dicht mogelijk bij de doellocatie stallen. De bezoeker die langer in het kernwinkelgebied verblijft, of die horeca bezoekt, is ook vaker bereid een langere afstand te lopen vanaf een bewaakte fietsenstalling.

Ook de omstandigheden (de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte) maken dat de gekozen oplossing kan verschillen. De voorstellen zoals ze hierna beschreven zijn, zijn nog niet stedenbouwkundig getoetst. Wel is als uitgangspunt genomen dat de voorgestelde maatregelen de buitenruimte zo min mogelijk verder belasten. Is de openbare ruimte bijvoorbeeld ook nodig voor een weekmarkt of een evenement, dan kan ervoor gekozen worden om geen rekken in de openbare ruimte te plaatsen, maar met vakken aan te geven waar fietsen geparkeerd kunnen worden. Dit geeft flexibiliteit in het gebruik en zorgt in de praktijk ook voor een minder rommelig beeld van de openbare ruimte. Pas als ook deze vakken niet voldoende worden gebruikt, kunnen aanvullende handhavende maatregelen voorgesteld worden.

3.3.1 Nieuwe Haven

Zoals blijkt uit de probleemanalyse is de Nieuwe Haven voornamelijk een gebied dat te maken heeft met een tekort aan fietsparkeerplaatsen voor bewoners. Ook bezoekers voor de horecagelegenheden in het gebied en de bezoekers voor de musea maken gebruik van fietsparkeerplaatsen. Het aandeel bewoners in deze gebieden is groot. De oplossingsrichting hebben met name een focus op parkeren voor bewoners en voor horecabezoekers. Een effectieve manier is het bieden van meer openbare stallingsruimte op straat. Het plaatsen van fietsnietjes kan een oplossing bieden. Om het straatbeeld niet te verstoren vraagt dit om een inpassing die zo veel mogelijk gebruikt maakt van restruimtes.

Het gebied heeft met name een tekort voor bewoners, op het piekmoment is dit een tekort van ongeveer 80 plekken. Dit tekort kan opgelost worden door het plaatsen van 40 fietsnietjes (160m² aan ruimte) of het plaatsen van 8 fietsparkeervlonders (100m² aan ruimte). Een combinatie van deze twee is voorstelbaar.



Figuur 11 – Mogelijke toevoegingen Nieuwe Haven

In Figuur 11 is een voorstel gedaan om het tekort van 80 plekken op te lossen aan de hand van inpassingen die het straatbeeld vrijwel niet verstoren. Dit betekent dat de stallingsmogelijkheden zo veel mogelijk in restruimtes en op logische plekken geplaatst zijn. Er is hierbij rekening gehouden met de al bestaande stallingsmogelijkheden.

Concreet betekent dit dat er langs de Buiten Walevest fietsnietjes geplaatst kunnen worden op de kades, met name op de restruimte tussen autoparkeervakken. Er kunnen zo'n vier nietjes geplaatst worden op plekken waar een lantaarnpaal staat, en één fietsnietje tussen een boomvak en de straat. Om de horeca tegemoet te komen, kunnen fietsnietjes geplaatst worden op de bredere stukken kade direct naast de Engelenburgerbrug en in de kom op de hoek van de Wolwevershaven en Vlak. Bezoekers aan een van de musea kunnen hun fiets plaatsen op een van de nietjes aan de kades.

Op de Binnen Walenvest kan er autoparkeerruimte opgeofferd worden voor de plaatsing van een fietsvlonder of fietsnietjes van hetzelfde formaat. Dit is al eens eerder gebeurd in deze straat. Ook kunnen er drie fietsnietjes geplaatst worden op de stoep op de hoek van de Binnen Walenvest en de Lange IJzerenbrugstraat.

Als laatste kunnen er twee fietsvlonders geplaatst worden aan beide zijden van het speelplaatsje te midden van de Hoge Nieuwstraat, op de koppen van de doodlopende straat. Hier staan weg versperrende hekken die nu gebruikt worden als onofficieel fietsenrek. Het plaatsen van fietsvlonders ruimt het straatbeeld verder op en geeft het speelplaatsje nog meer een omheind gevoel.

3.3.2 Wijnstraat

Zoals blijkt uit de probleemanalyse is de Wijnstraat voornamelijk een gebied dat te maken heeft met een tekort aan fietsparkeerplaatsen voor bezoekers en wat minder voor bewoners. Het aantal van de tekorten is substantieel, maar minder dan in de Nieuwe Haven.

Het noordelijk deel rond de Wijnstraat heeft een tekort voor bewoners. Door beperkte openbare ruimte is het lastig om geschikte locaties te vinden voor een openbare stalling.

Het midden en zuidelijke deel van het Wijnstraatgebied heeft te maken met een tekort aan plekken voor hoofdzakelijk bezoekers aan de winkelstrip aan de Grote Markt en de horeca op het Scheffersplein. Het is voor te stellen om fietsnietjes te plaatsen rond de meest drukke plekken, voornamelijk waar de winkels en bezoekersplekken zijn of op bestaande autoparkeerplaatsen. Deels om de bestaande hoeveelheid geparkeerde fietsen netter te ordenen voor een meer opgeruimd straatbeeld, maar ook een stallingsmogelijkheid te bieden waar het nu nog niet aanwezig is.

Het gebied heeft met name een tekort voor bezoekers, op het piekmoment is dit een tekort van ongeveer 200 plekken. Dit tekort kan opgelost worden door het plaatsen van 100 fietsnietjes (400m² aan ruimte) of het plaatsen van 20 fietsparkeervlonders (250m² aan ruimte). Een combinatie van deze twee is voorstelbaar, maar met een nadruk op fietsnietjes.

Gezien de beperkte ruimte op straat, zullen er autoparkeervakken opgeofferd moeten worden voor het plaatsen van fietsvlonders, aangezien er nauwelijks ruimte is om fietsnietjes op een niet

verstorende manier te plaatsen. Wanneer fietsnietjes en fietsvlonders geen optie blijken te zijn, zal er gekeken moeten worden naar een interne stallingmogelijkheid.



Figuur 12 – Mogelijke toevoegingen Wijnstraat

In Figuur 12 is een voorstel gedaan om het tekort van 200 plekken op te lossen aan de hand van inpassingen die het straatbeeld vrijwel niet verstoren. Dit betekent dat de stallingmogelijkheden zo veel mogelijk in restruimtes en op logische plekken geplaatst zijn. Er is hierbij rekening gehouden met de reeds bestaande stallingmogelijkheden.

Kenmerkend voor het Wijnstraatgebied zijn de auto parkeerterreintjes die her en der in het gebied liggen. Een mogelijkheid is om van elk parkeerterrein één à twee parkeervakken op te offeren voor de plaatsing van een fietsvlonder, zoals het Sint Suraplein, het Buddingh'plein, het parkeerterrein aan het water in het verlengde van de 's Heer Boeijenstraat en Kraansteiger.

Speciale aandacht gaat uit naar parkeerterrein Grote Markt. Als tijdelijke oplossing kunnen twee parkeervakken opgeofferd worden voor de plaatsing van fietsvlonders. Echter is de plaatsing van nietjes en vlonders niet voldoende om het tekort op te lossen. Daarom moet er gezocht worden naar extra (inpandige) stallingmogelijkheden in het gebied, of gekeken worden naar de mogelijkheden om een fietsenstalling te realiseren in de nieuwbouwplannen voor de Grote Markt.

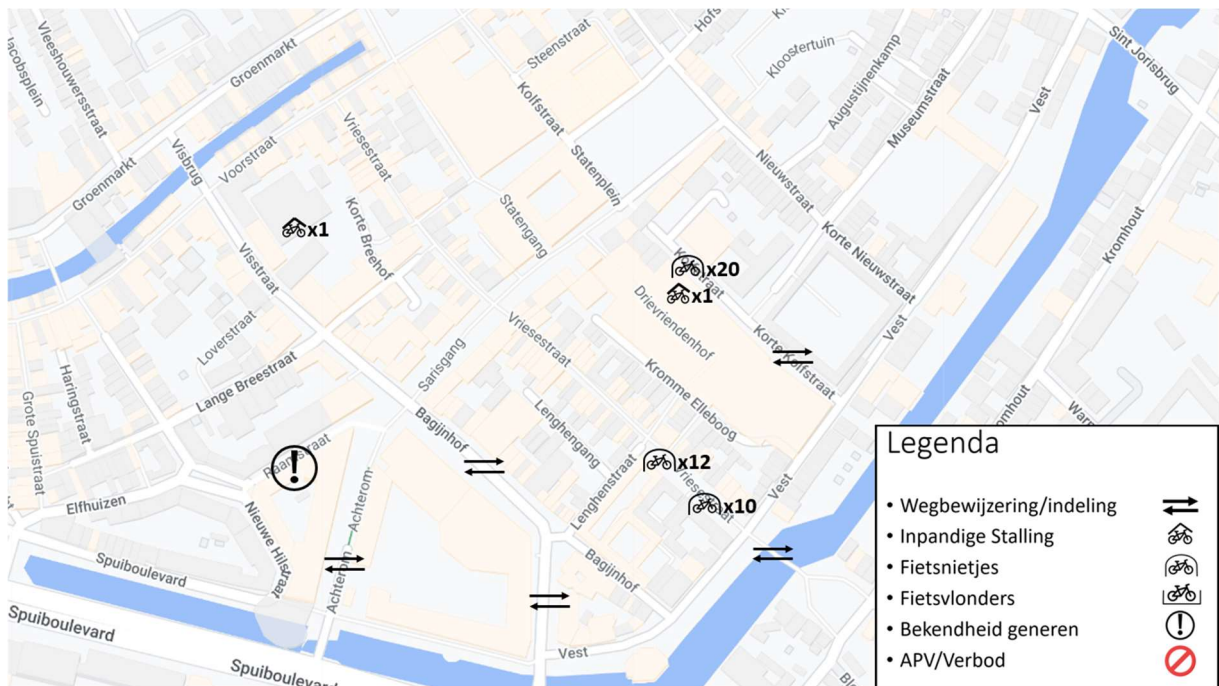
3.3.3 Kernwinkelgebied

Zoals blijkt uit de probleemanalyse is het kernwinkelgebied het deelgebied waar de hoogste druk staat op het fietsparkeren. Voor bewoners lijkt er nu op basis van de tellingen geen groot tekort, hier is geen zicht op de fietsen die nu in de woningen worden gestald. Voor bezoekers aan de winkels en de horeca is er wel een groot tekort zichtbaar. Ook wanneer wordt meegenomen dat de fietsenstallingen nu nog onderbezet zijn. Gezien de verwachte komst van een groot aantal woningen zal de vraag ook in de nacht gaan toenemen.

In dit gebied is ook het middenstuk van de Voorstraat meegenomen. Dit stuk is een voetgangersgebied, vrij van auto's en fietsers moeten hier afstappen. Voor dit stuk is er met name een tekort aan fietsparkeerplekken voor bezoekers aan de winkels en horeca aan het Scheffersplein.

Het gebied heeft met name een tekort voor bezoekers. Op het piekmoment is dit een tekort van ongeveer 450 plekken voor bezoekers. Bij dit tekort is al rekening gehouden met de onbenutte stallingscapaciteit in de stallingen Achterom en Statenplein, deze zijn hierin volledig benut. Wanneer de Statenplein stalling wordt opgeheven zal het tekort oplopen tot ongeveer 925 fietsparkeerplaatsen.

Om enkel het huidige tekort op te lossen zijn al gauw 225 fietsnietjes (675m² aan ruimte) of 45 fietsparkeervlonders (550m² aan ruimte) nodig. Naast de oplossingen op straat is het in dit gebied ook mogelijk met een of meerdere extra inbandige stallingsruimte een oplossing te bieden. Hier moet dan rekening gehouden worden met een gezamenlijk oppervlakte van rond de 700m². Wanneer de Statenplein stalling komt te vervallen zullen deze aantallen ongeveer verdubbelen. Wij adviseren hier naar een combinatie van deze stallingsmogelijkheden te streven, waarbij rekening gehouden wordt met de kwaliteit van de openbare ruimte.



Figuur 13 – Mogelijke toevoegingen Kernwinkelgebied

Een eerste stap is het genereren van meer bekendheid van de bestaande stallingen, met name het Achterom, door middel van het aanbieden van een strippenkaart en bezoekers op de hoogte te stellen. Het Achterom wordt onderbenut terwijl in de straat waar de stalling ligt een grote fietsparkeerdruk heerst. Naast meer bekendheid te generen zal er iets gedaan moeten worden aan het gebruiksgemak van het Achterom. In de basis heeft het Achterom alle elementen van een goede stalling, maar het mist deze uitstraling naar buiten toe. Denk hierbij aan een meer aantrekkelijke entree, waarbij de ingang nog prominenter aangegeven wordt, een hogere gebruiksvriendelijkheid of een extra ingang aan het Achterom, zodat het meer zichtbaarheid heeft. In een campagne zouden bewaakte stallingen extra onder de aandacht gebracht kunnen worden. Onderdeel van zo'n campagne zou bijvoorbeeld kunnen zijn om een positief filmpje te laten zien hoe je de stalling bereikt en dat dit ook met een elektrische fiets goed te doen is.

Verder is het van belang de fietsers vanaf de hoofd fietsroutes beter te sturen richting de stallingen in de binnenstad door op strategische punten de juiste bewegwijzering toe te passen, denk hierbij aan het Bagijnhof, Achterom en Vest.

Met het wegvallen van de Statenplein stalling is het belangrijk om verder in het gebied te kijken naar een interne stallingsmogelijkheid die ook meer strategisch gelegen is binnen de binnenstad. Hierbij moet een locatie gevonden worden die goed aansluit op de hoofd fietsroutes en zo dicht mogelijk gelegen is bij de voorzieningen van het kernwinkelgebied. Gezien de locatie van de

Achterom stalling in het zuiden van de binnenstad zou een locatie aan de oost zijde van het kernwinkelgebied de voorkeur hebben om hier een beter evenwicht te realiseren. Een goede locatie kan mogelijk gevonden worden aan de Kolfstraat. Er kunnen stallingsmogelijkheden gerealiseerd worden naast de garage, hier is ruimte om fietsnietjes bij te plaatsen. Ook is het realiseren van stallingsmogelijkheid in de Visstraat parkeergarage een optie. Deze ligt wel dicht op de Achterom stalling en zal hiermee niet de verkeersstroom uit het oosten opvangen.

Een andere optie is om te kijken of een leegstaand pand aan de gehele Voorstraat benut kan worden als (tijdelijke) inpandige stalling. Nu worden regelmatig fietsen geplaatst voor dichte gevels. Op deze manier kan het leegstandsprobleem teruggedrongen worden en staan de fietsen niet meer voor het pand, maar in het pand. Een 'light' optie is om de gevel van leegstaande panden te voorzien van een opdruk met wat er in het pand gaat komen, om zo fietsers af te schrikken hun fiets daar te plaatsen. Als laatste kan worden nagedacht over het plaatsen van fietsnietjes op het pleintje aan de Vriesetraat. Daar worden op dit moment al fietsen gestald zonder aangewezen stallingsmogelijkheden en deze locatie sluit goed aan op de fietsroute.

Zoals eerder in dit rapport aangegeven wil Dordrecht een gastvrije stad zijn, waarbij het fietsen gestimuleerd wordt. Hierbij past op voorhand voor de gemeente niet het invoeren van algehele parkeerverboden voor de fiets. Als echter het aanbieden van de genoemde faciliteiten, de juiste openingstijden van bewaakte stallingen en het (langdurig) communiceren over de parkeer mogelijkheden voor de fietser onvoldoende leiden tot het gewenste gedrag, kunnen parkeerverboden in gedeeltes wellicht van toegevoegde waarde zijn. Het instellen van een parkeerverbod (of een parkeerbepanking) heeft echter alleen zin als er ook capaciteit beschikbaar is voor het handhaven ervan en er voldoende opslagcapaciteit is voor eventueel weggehaalde fietsen.

3.3.4 Boogjes en Bleijenhoek

Boogjes en Bleijenhoek zijn deelgebieden die niet zijn meegenomen in de tellingen. Om die reden kunnen er geen directe knelpunten van deze gebieden benoemd worden. Uit een locatiebezoek blijkt niet direct een nood voor extra stallingruimte. Dit kan komen door de aanwezige nieuwbouw in beide gebieden, waar interne stallingsruimte is gerealiseerd of waar parkeren op eigen terrein mogelijk is. Om zeker te zijn van de fietsparkeer behoefte van de verschillende doelgroepen in dit gebied is nader onderzoek vereist.

De Voorstraat-Zuid valt ook onder het gebied van de Boogjes en daar is wel een telling van beschikbaar. In de Voorstraat-Zuid is er een tekort voor zowel bewoners als bezoekers. Het is voorstelbaar om bestaande stallingen, zoals die aan de Prinsenstraat, nog beter te benutten en uit te breiden met enkele fietsnietjes en bewoners en bezoekers op de hoogte te stellen van de fietsparkeermogelijkheden aan de Dolhuisstraat en Raamstraat (stalling Achterom) en ze daarvoor te belonen in de vorm van bijvoorbeeld een strippenkaart.

De zijstraatjes die uitkomen op de Voorstraat staan veelal vol met geparkeerde fietsen. Het is echter mogelijk slechts op zeer kleine schaal hier fietsnietjes of een fietsvlonder aan te leggen vanwege de breedte van de steegjes en de vele (garage)deuren die er op uitkomen.



Figuur 14 Onderbenutte fietsenstalling aan de Dolhuisstraat

Voor Bleijenhoek geldt dat er met name in de directe omgeving rondom de rechtbank een tekort is aan bezoekersstallingen. In het verleden is gebleken dat het wegnemen van een autoparkeervak en daar een fietsvlonder te plaatsen, een effectieve maatregel is. Dit is gedaan tegenover de rechtbank aan de Steegoversloot. Het is voorstelbaar om dit in goed overleg met bewoners elders in het gebied ook toe te passen. Ook kan het plaatsen van fietsnietjes zo dicht mogelijk bij de hoofdingang bijdragen aan een opgeruimder straatbeeld.

Bij het noordelijke gedeelte van de Voorstraat, ter hoogte van het stuk waar de auto wel toegelaten wordt, ligt de focus voornamelijk op parkeren voor bewoners. In het verleden is gebleken dat het vervangen van een autoparkeervak door een fietsvlonder, zoals dit bij de kruising met de Steegoversloot is gedaan, effectief is. Het is voorstelbaar om dit in goed overleg met bewoners elders in het gebied wederom toe te passen, dit kan op één à twee plekken gedaan worden zodat er een goede afwisseling is tussen autoparkeervakken, terrasuitbreidingen en fietsvlonders.



Figuur 15 Losse fietsen voor de rechtbank. Een fietsenrek zou dit ordenen.

4 Aanvullende algemene maatregelen

4.1 Aanvullende algemene maatregelen

Voor verschillende gebieden zijn hiervoor de maatregelen weergegeven die in de openbare ruimte nog genomen kunnen worden om capaciteit toe te voegen. De openbare ruimtes zijn echter beperkt en het zijn oplossingen voor de korte termijn. Met het oog op een potentiële groei de komende jaren vraagt dit om het maken van een strategische keuze voor de toekomst voor wellicht 3 (bewaakte) fietsenstallingen.

Om ervoor te zorgen dat de juiste doelgroep ook gebruik maakt van de aangeboden faciliteiten zijn een aantal aanvullende maatregelen essentieel:

- goede bewegwijzering inclusief aanduiding bij de locaties;
- heldere informatievoorziening op de website van de gemeente, de VVV en andere kanalen voor de bezoeker;
- faciliteren van fietsparkeervoorzieningen bij evenementen, en hierover communiceren;
- openingstijden van (bewaakte) fietsenstallingen die aansluiten op het gebruik door de beoogde doelgroep;
- langdurige structuur in het aanbieden van faciliteiten;
- oplossingen in woongebieden hebben alleen nut als deze ook gebruikt gaan worden door bewoners. Overleg met bewoners of de aan te bieden oplossingen ook aansluiten bij de wensen en het mogelijke gebruik ervan is hierbij essentieel.

Om de gebruikers te stimuleren van een bewaakte fietsenstalling gebruik te maken, of om de fietsenrekken te gebruiken op enkele meters loopafstand van de woning, moet je actief en positief communiceren. Ook hierbij geldt de kracht van de herhaling. Hoe vaker een bezoeker voor of tijdens het bezoek gewezen wordt op de fietsparkeermogelijkheden, des te groter de kans dat er gebruik wordt gemaakt van de aangeboden faciliteiten. Ook het consequent hanteren van openingstijden van bewaakte stallingen zorgt voor herkenbaarheid.

Als het gebruik over een langere termijn niet het gewenste resultaat oplevert, kunnen aanvullende maatregelen nodig zijn. Als bijvoorbeeld de bezetting in de fietsenstallingen te laag blijft en/of er te veel fietsen in de openbare ruimte staan die overlast geven, kan er gekeken worden naar een

(plaatselijk) stallingsverbod. Deze maatregel betekent echter ook dat erop gehandhaafd moet worden en hiervoor moet dan capaciteit georganiseerd zijn.

Het beprijzen van fietsparkeerplaatsen in stallingen voor kort parkeerders is niet wenselijk aangezien hier op piek momenten juist naar optimaal gebruik van deze stallingen wordt gestreefd. Met als hoger liggend doel, de openbare ruimte vrij te spelen. Hier kan dan een hogere kwaliteit voor de voetganger worden bereikt. Voor bewoners die de stallingen als veilige nachtelijke parkeerplaats voor de fiets willen gebruiken, kan mogelijk wel gedacht worden aan een tarief of abonnementskosten.

In de overleggen met bewoners is het van belang een beeld te krijgen van de mogelijk onzichtbare fietsparkeer behoefte van bewoners. Deze fietsen staan nu niet op straat maar door een tekort of gebrek aan kwalitatieve plekken staan deze bij de bewoners binnen. Wanneer nieuwe capaciteit wordt gerealiseerd bestaat de mogelijkheid dat de bewoners extra fietsen naar de straat verhuizen. Dit kan tot gevolg hebben dat zelfs na het bijplaatsen van stallingscapaciteit er in tellingen een tekort zichtbaar blijft. In gesprek met de bewoners is het mogelijk hier een inschatting van te maken en kan gezocht worden naar de optimale oplossing voor deze doelgroep.

4.2 Overzicht voorgestelde fietsparkeer maatregelen

In onderstaande tabel staan alle maatregelen overzichtelijk weergegeven die in bovenstaande paragrafen zijn genoemd bij de oplossingsrichtingen.

Deelgebied	Type voorziening	Aantal
Nieuwe Haven	Fietsnietjes	25
Nieuwe Haven	Fietsvlonders	3
Wijnstraat	Fietsnietjes	36
Wijnstraat	Fietsvlonders	7
Wijnstraat	Inpandige stalling	1
Kernwinkelgebied	Fietsnietjes	42
Kernwinkelgebied	Bewaakte fietsenstalling	1 à 2
Kernwinkelgebied	Bewegwijzering	



5 Conclusie en samenvatting

Door de gehele binnenstad is er behoefte aan kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen. De grootste vraag manifesteert zich op de zaterdagmiddag wanneer het winkelend publiek de binnenstad komt bezoeken. Hier wordt een grote druk op straat geconstateerd. Er is echter onvoldoende capaciteit nog beschikbaar hiervoor in de bestaande stallingen. Wanneer het opheffen van de Statenplein stalling wordt meegenomen zal het tekort nog verder toenemen. Een deel van de extra capaciteit kan gezocht worden in aanvullende fietsvoorzieningen (fietsnietjes) in de openbare ruimte. Maar zeker naar de toekomst toe zullen 3 fietsenstallingen bij het kernwinkelgebied noodzakelijk zijn.

Naast de drukte door de bezoekers aan het kernwinkelgebied is ook voor bewoners een tekort aan stallingsmogelijkheden zichtbaar in de doordeweekse nachten. Hierbij is de parkeerbehoefte van bewoners die in de oudere panden wonen zonder eigen bergingen nog niet geheel duidelijk aangezien hier mogelijk (dure) fietsen in de woning worden geparkeerd. Deze fietsen kunnen deels in stallingen gefaciliteerd worden, zeker in de nachtelijke uren. Bewoners zullen daarnaast de openbare ruimte ook blijven gebruiken om hun fietsen te stallen. In hoeverre er bij bewoners behoefte bestaat om tegen betaling fietsen te stallen in overdekte (buurt)stallingen, is op dit moment niet duidelijk. Gesprekken met bewoners hierover zijn zeer zinvol om te kunnen bepalen of je hiervoor als gemeente faciliteiten wilt gaan aanbieden en in welke mate.

De benodigde capaciteit fietsparkeerplaatsen in het kernwinkelgebied zal, met het oog op de toekomst, vooral in gebouwde voorzieningen gevonden moeten worden. In de openbare ruimte is onvoldoende ruimte beschikbaar voor de grote vraag naar fietsparkeerplaatsen en daarnaast zal het invullen van deze ruimte ten kosten gaan van de kwaliteit en flexibiliteit ervan. Door stallingen op strategische locaties aan te leggen, blijft de openbare ruimte toegankelijk en kan het stallen van de fietsen in de openbare ruimte beperkt blijven tot op een gewenst niveau.

Om tot een passende oplossing te komen voor de bewoners zal overleg gevoerd moeten worden met deze doelgroep. Niet elk gebied is gebaat bij eenzelfde oplossing. De combinatie van bezoekers parkeren (kort stallen) en bewoners parkeren in het kernwinkelgebied, maakt andere oplossingen noodzakelijk dan in woongebieden waar het stallen van de fietsen voor bewoners de hoofdzaak is. In Woongebieden zullen kleinere oplossingen, dicht bij de woning beter passen.

Er is tevens geconstateerd dat het simpelweg aanbieden van capaciteit geen verzekering is op het gebruik hiervan. De huidige stallingen zijn op piekmomenten slechts deels gevuld. Dit betekent dat naast het aanbieden van de capaciteit, de fietser ook verleid moet worden om deze te gebruiken.

Bijlage 1 specifieke secties

In de tellingen van “Buiten-Ruimte” zijn de tijdelijke rekken in de corona periode als formele capaciteit gerekend. We hebben in het rapport in hoofdstuk 2 aangegeven dat we dit niet als formele capaciteit tellen. Voor onderstaande secties is er daardoor verschil met de formele capaciteit volgens “Buiten-Ruimte”.

- Bagijnhof sectie 3: tijdens de telling waren hier tijdelijke fietsparkeerrekken geplaatst met capaciteit voor 216 fietsen. In de reguliere situatie zijn hier geen formele fietsparkeerplaatsen aanwezig. Dit betekent dat de volledige bezetting dus buiten formele capaciteit valt.
- Kolfstraat sectie 21: tijdens de telling zijn hier 30 formele fietsparkeerplaatsen in de vorm van 15 fietsnietjes geteld. Dit komt overeen met het locatie bezoek.
- Korte Kolfstraat sectie 20: deze sectie ligt tegenover de Kolfstraat sectie 21 en hier waren tijdens de telling tijdelijke fietsparkeerrekken geplaatst met capaciteit voor 74 fietsen. In de reguliere situatie zijn deze niet aanwezig. Dit betekent dat de volledige bezetting dus buiten de formele capaciteit valt.
- Sarisgang sectie 14 en 17: in secties is geen formele fietsparkeer capaciteit opgenomen. Dit komt overeen met de werkelijke situatie.
- Raamstraat sectie 11 & Achterom sectie 13: in sectie 13 zijn 36 fietsparkeerplaatsen aanwezig in de vorm van rekken, in sectie 11 is geen formele capaciteit aanwezig. Deze secties lopen in elkaar over, waarbij aangenomen wordt dat de grootste druk gelegen is in het gebied waar de secties samenkomen. De bezetting lijkt grotendeels aan sectie 11 toegekend, waardoor hier een groot tekort ontstaat op de zaterdagmiddag. Dit tekort moet gezien worden als een gezamenlijk tekort van secties 11 en 13.



Een wereld te winnen.

©2022, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel +31 (0)70 317 70 05

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.



Spark

PICKNICKEN!

EVEN ONTHAASTEN

Tello kom hier

TARBECCOEN

IK ZIE EEN KATFOOTER

KOM MEE NAAR TUINEN

EEN WERELD TE WINNEN

IK GA ZONDAG LEKKER AAN DE TUIN WERKEN

D'R OP 'TIT

WAARZINNIG GROEN

OP SAKARI