

Aan
de gemeenteraad

Datum 16 mei 2023
Zaaknummer 2023-0069953
Betreft Wensen en bedenkingen op Initiatiefvoorstel 230314/Br2: 'Fijn fietsen in Dordrecht'

Vergadering van
Portefeuillehouder: Rik van der Linden
Begrotingsprogramma Bouwend en Bereikbaar Dordrecht
Kernteam/Opgave: Opgaven - Bereikbare Stad
Auteur: Debora van der Nat
E-mail: jd.van.der.nat@dordrecht.nl
Verantwoordelijke: Hans Goossensen
Openbaar: Ja

Deadline
16/5/23 collegevergadering

Raadsinformatiebrief

Hoe zijn de bevoegdheden rond dit onderwerp verdeeld?

Bij een initiatiefvoorstel van raadsleden wordt het college in de gelegenheid gesteld hierop wensen en bedenkingen mee te geven aan de gemeenteraad.

Het initiatiefvoorstel stelt voor:

1. de geïnventariseerde onveilige situaties voor fietsers met voorrang aan te pakken (inventarisatie onder inwoners);
2. fietsers meer ruimte te geven;
3. herkenbare (groene kleur), bewegwijzerde hoofdfietsroutes met vlotte doorstroming te introduceren.

Met betrekking tot het onderwerp fietsen heeft de raad in 2014 de Fietsnota 'Dordt Fietst verder' vastgesteld. De kern hiervan is opgenomen in de Koersnota Mobiliteit (vastgestelde 2018) en de omgevingsvisie Dordrecht. Het college geeft uitwerking aan deze beleidskaders en sluit daarbij zoveel mogelijk aan bij de geldende landelijke richtlijnen met betrekking tot verkeer.

Wat is de aanleiding om deze informatie kenbaar te maken?

Het initiatiefvoorstel 230314/Br2: 'Fijn Fietsen in Dordrecht'.

Wat is de te delen informatie?

In het initiatiefvoorstel worden vanuit de relaties met gemeentelijke ambities op fietsgebied op drie punten concrete maatregelen voorgesteld.

Punt 1: de geïnventariseerde onveilige situaties voor fietsers met voorrang aan te pakken (inventarisatie onder inwoners)

We zijn het eens met het doel van het initiatiefvoorstel om onveilige, onduidelijke of onwenselijke situaties voor fietsers in Dordrecht (met voorrang) aan te pakken. Daarom hebben we de afgelopen

jaren dergelijke situaties aangepakt met de uitvoeringsprogramma's voor de fiets, de aanpak verkeersonveilige plekken en door het uitvoeren van fietsverbeteringen binnen onderhoudsprojecten. De komende jaren willen we hiermee verder gaan.

Voor de jaren 2023-2026 is er een uitvoeringsprogramma opgesteld dat binnenkort bij u voorligt ter vaststelling. Hierin worden maatregelen voorgesteld op locaties waar wij nu kansen zien om fietsverbeteringen door te voeren. Een deel van de voorgestelde maatregelen in dit programma komt overeen met de genoemde locaties in het initiatiefvoorstel. Voor een ander deel van de geïnventariseerde locaties zien wij (nu) geen noodzaak, mogelijkheden of kansen om verbeteringen door te voeren. Bijvoorbeeld omdat in het verleden hier al een intensief onderzoektraject is uitgevoerd en mogelijke aanpassingen zijn verricht. Of omdat we op korte termijn geen kansen zien om hier prioriteit aan te geven en het in een groter geheel van de verkeersstructuur op stads- of wijkniveau moet worden gezien.

In de bijlage van deze raadsinformatiebrief geven wij een reactie op de in het initiatiefvoorstel genoemde knelpunten en mogelijke oplossingen. Voor locaties waar wij eventuele mogelijkheden zien om de situatie verbeteren, bijvoorbeeld tot er definitieve maatregelen getroffen kunnen worden, doen wij een voorstel voor (kleine) aanpassingen. Deze kunnen uitgevoerd worden als daarvoor aanvullende financiële middelen door de raad beschikbaar gesteld worden.

Punt 2: fietsers meer ruimte geven

Wij delen de mening dat met de groei van het gebruik van verschillende typen fietsen en bijbehorende snelheden voldoende brede fietsinfrastructuur nodig is om de veiligheid van fietsers en andere weggebruikers te borgen.

In de Fietsnota (2014) hebben wij daarom kwaliteitseisen opgenomen met betrekking tot fietsroutes waaronder de breedtes en type fietsvoorziening. In het vast te stellen Uitvoeringsprogramma Fiets 2023-2026 zijn deze eisen geactualiseerd en aangescherpt. Hierbij gaan we uit van de meest recente aanbevelingen van het CROW. Het is onze inzet om deze kwaliteitsniveaus te behalen. In de praktijk blijkt de fysieke inpassing in bestaande wegenstructuur niet altijd mogelijk te zijn. In deze gevallen wordt er een integrale afweging gemaakt tussen de verschillende eisen en wensen (o.a. voetganger, autoverkeer, groen en water(opvang)). We hanteren hierbij zoveel mogelijk het STOMP-principe. Dit houdt in dat we de hoogste prioriteit geven aan de meest ruimte-efficiënte en duurzame vervoerwijze. Dit zijn: Stappen (voetganger) en Trappen (fiets), gevolgd door OV, MaaS en als laatste de Privé Auto. Het instellen van eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer kan helpen om dit principe uitwerking te geven. Dit dient echter bekeken te worden in het groter geheel van de verkeersstructuur op stads- of wijkniveau. Dit doen we met het opstellen van een Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 dat we in de eerste helft van 2024 aan de raad willen voorleggen.

De genoemde voorstellen met betrekking tot obstakels op fietspaden en het weren van bromfietsen en speedpedelecs zijn ook in onze kwaliteitseisen opgenomen. Wel zien we op sommige plekken veel auto's over fietspaden rijden en dat maatregelen dan toch noodzakelijk zijn. In die gevallen passen we opvallende inleidende markering toe. Verder staan we in Dordrecht op fietspaden al geen speedpedelecs en bromfietsen toe, tenzij dit noodzakelijk is om te voorkomen dat deze doelgroepen de N3 op rijden. Als een snelheidsremmende maatregel noodzakelijk is kiezen we al zo veel mogelijk voor sinusdrempels over de volledige breedte van de weg, mede ten behoeve van de fietser. De kwaliteitseisen worden zoveel mogelijk bij herinrichtingen toegepast, omdat we graag werk-met-werk maken. Bestaande situaties worden buiten projecten om aangepast als daar noodzaak toe is.

Punt 3: herkenbare (groene kleur), bewegwijzerde hoofd fietsroutes met vlotte doorstroming introduceren

Wij ondersteunen het uitgangspunt van het initiatiefvoorstel dat de doorstroming op fietsroutes tussen de Dordtse wijken en naar de Binnenstad van belang zijn voor de bevordering van het fietsgebruik in onze stad. Ook ondersteunen wij het uitgangspunt dat dit prettig rijdbare fietsroutes moeten zijn met zo min mogelijk verkeerslichten en met zo kort mogelijke wachttijden voor fietsers. In onze kwaliteitseisen voor fietsroutes zijn maximale wachttijden opgenomen waar naar gestreefd wordt. In de praktijk is de afwikkeling van fietsers bij een verkeerslicht een afweging die samenhangt met beleidskeuzes voor andere type verkeersdeelnemers. Deze afweging vraagt om een verantwoorde balans tussen effecten op de geloofwaardigheid van de verkeersregeling, verkeersveiligheid, doorstroming en luchtkwaliteit. Met de maatregelen in het

Uitvoeringsprogramma Fiets 2023-2026 proberen we al waar mogelijk kortere wachttijden voor fietsers te realiseren. De belangrijkste afwegingen moeten gemaakt worden in het nieuwe Mobiliteitsplan Dordrecht 2040.

Betreffende de overige aanscherpingen van de kenmerken van fietsroutes:

Hoofdfietsroutes

- We hebben onze bedenkingen bij het voorstel om hoofdfietsroutes herkenbaar te maken met groen asfalt. De groene kleur die in het initiatiefvoorstel wordt voorgesteld is op dit moment geen gangbare maatregel in Nederland. Wij volgen de richtlijn van het CROW en Fietsberaad wat betreft wegdekkleur en bewegwijzering. De aanbevolen rode kleur voor snelfietsroutes is vastgesteld beleid in Dordrecht. Voor de bewegwijzering werken we samen met de Nationale Bewegwijzeringdienst (NBd) en volgen we de landelijke richtlijnen.
- Conform de richtlijnen van het CROW en ons handboek Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR) passen we in eerste instantie vrijliggende fietspaden toe bij 50 km/u wegen. Omdat we zien dat niet overal past hebben we in ons handboek een profiel opgenomen met extra brede fietsstroken en extra schrikstroken tussen de fietser en de rijdende en geparkeerde auto. Dit profiel wordt momenteel aangelegd op de Krispijnseweg.
- Belangrijke fietsroutes in 30 km gebieden voeren we het liefst uit als fietsstraat (mits inpasbaar), met asfaltverharding. Dit is zo opgenomen in het handboek KOR. Recent voorbeeld is de Patersweg (binnenkort in uitvoering).
- In ons huidige fietsbeleid is al opgenomen dat snelfietsroutes voorrang krijgen op andere weggebruikers. Dat geldt nog niet op hoofdfietsroutes. In de praktijk is dat nog niet overal doorgevoerd. In lopende projecten nemen we dat wel zoveel mogelijk mee.
- Voor aanliggende fietsstroken op 50 km/u wegen hanteren we, conform het handboek KOR, een minimale breedte van 2,50 meter met schrikstroken. Wanneer dit niet past wordt een afweging gemaakt tussen de verschillende eisen en wensen.
- Hoofdfietsroutes binnen de bebouwde kom worden conform beleid altijd goed verlicht.

Snelfietsroutes

- Het initiatiefvoorstel stelt voor om snelfietsroutes extra aan te duiden op bewegwijzering. Voor de bewegwijzering werken we samen met de NBd en volgen we de landelijke richtlijnen. Specifieke aanduiding van hoofd- of snelfietsroutes maakt daar vooralsnog geen onderdeel van uit. Het voor te leggen Uitvoeringsprogramma 2023-2026 beschrijft de eisen die wij stellen aan snelfietsroutes.

Overige fietsroutes

- In alle lopende projecten is extra ruimte voor de fiets en extra aandacht voor fietsveiligheid een belangrijk thema.

Voor financiering van de fietsinfrastructuur wordt voorgesteld om o.a. aansluiting te zoeken bij het Meerjaren onderhoudsplan Wegen. Voor zover mogelijk gebeurt dit al binnen de gemeente Dordrecht.

Wij verzoeken hiermee de behandeling van het initiatiefvoorstel af te doen.

Hoe verder na deze raadsinformatiebrief?

Voor een deel van de in het initiatiefvoorstel genoemde gewenste verbeterpunten stelt ons college maatregelen voor. Deze zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2023-2026 dat binnenkort bij u voorligt of in lopende projecten.

Voor een ander deel hebben wij onze bedenkingen op de voorstellen geuit. Soms omdat dit al onderdeel is van ons beleid of juist tegen landelijk richtlijnen in gaat, soms omdat we nu geen kansen zien prioriteit te geven aan de gewenste verbeteringen. Voor een deel van de genoemde locaties zijn eventuele alternatieve mogelijkheden tot (tijdelijke) verbetering voorgesteld (zie bijlage). Deze kunnen uitgevoerd worden als daarvoor aanvullende financiële middelen door de raad beschikbaar gesteld worden.

Welke kosten zijn verbonden aan het proces?

Binnen de vastgestelde kaders is geen financiële ruimte voor extra maatregelen.


Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

- [Op 14 maart 2023 is startnotitie Programma Mobiliteit 2040 vastgesteld \(2022-0194118\).](#)
- [Op 28 april 2021 is de Omgevingsvisie Dordrecht 1.0 vastgesteld \(2021-0031141\).](#)
- [Op 19 februari 2019 de Koersnota Mobiliteit vastgesteld \(2134876\).](#)
- [Op 24 juni 2014 is de fietsnota 'Dordt fietst verder!' door uw raad vastgesteld \(1199556\).](#)

Het college van Burgemeester en Wethouders



C.H.W.M. Post
secretaris



A.W. Kolff
burgemeester