



Initiatiefvoorstel

Fijn fietsen in Dordrecht

waar de fietser meer *ruimte, voorrang* en *comfort* krijgt

Versie 1.0 – 8 maart 2023

Fractie CDA Dordrecht – Albert Klerk en Wim van der Kruijff

✉ fractie@cdadordrecht.nl

Inhoudsopgave

1	Samenvatting.....	5
➔	Verbeter de geïnventariseerde onveilige situaties.....	5
➔	Introduceer herkenbare, bewegwijzerde hoofdfietsroutes met vlotte doorstroming	5
2	Aanleiding en voorgeschiedenis.....	6
3	Welke klachten, ergernissen, signalen en verzoeken hebben we gehoord?.....	7
3.1	Concreet gemelde situaties	7
3.2	De rode draad	7
4	Welke oplossingen zien we?	8
4.1	Verbeter de genoemde onveilige c.q. onwenselijke situaties.....	8
4.2	Geef fietsers meer ruimte.....	8
4.2.1	Leg vrijliggende fietspaden aan	8
4.2.2	Verwijder obstakels zoals paaltjes van en direct naast de fietspaden en -stroken	8
4.2.3	Creëer eventueel meer ruimte voor de fiets door het instellen van eenrichtingsverkeer	9
4.3	Introduceer herkenbare, bewegwijzerde hoofdfietsroutes met vlotte doorstroming	10
4.3.1	Aanscherping van de kenmerken van een hoofdfietsroute	10
4.3.2	Snelfietsroutes.....	11
4.3.3	Overige fietsroutes	11
5	Relatie met huidig beleid	12
5.1	Relatie met de “Fietsnota ‘Dordt fietst verder’ 2020-2022”	12
5.2	Relatie met het beleidsprincipe “STOMP”	12
5.3	Meerjarig onderhoudsplan wegen	12
6	Financiële paragraaf	13
7	Raadsvoorstel	14
	Bijlage 1 – Naar Weens voorbeeld... ..	15
	Bijlage 2 – Gemelde onveilige of onwenselijke fietssituaties.....	17

1 Samenvatting

Het CDA Dordrecht heeft de inwoners van Dordrecht gevraagd naar te verbeteren onveilige fietssituaties. Ook vroegen wij hoe het voor hen aantrekkelijker zou worden om de fiets te pakken in plaats van de auto. Afrondend gingen we met hen in gesprek en op pad over verbeterideeën.

→ Verbeter de geïnventariseerde onveilige situaties

De vele reacties die binnenkwamen hebben 30 onveilige en/of onwenselijke situaties opgeleverd. Deze staan in bijlage 2. De rode draad van deze situaties is:

- Fietsstroken zijn te smal;
- Kruisingen zijn onoverzichtelijk;
- Er staan gevaarlijke obstakels (vaak paaltjes) op fietspaden of bij wegversmallingen;
- Automobilisten rijden gevaarlijk hard vlak langs fietsers;
- Onvoldoende ruimte voor bakfietsen, e-bikes en cargobikes.

Als oplossingen voor de genoemde situaties stellen wij het volgende voor:

- Verbeter de geïnventariseerde onveilige fietssituaties;
- Maak fietspaden op de doorgaande fietsroutes minimaal 2,50 meter breed en vrijliggend. Speedpedelecs en bromfietsen zijn hierop niet welkom en maken gebruik van de rijbaan;
- Verwijder paaltjes of andere obstakels op of direct naast de fietspaden en -stroken en kies als een snelheidsremmende maatregel is een 'sinusdrempel' over de hele wegbreedte;

Wees bereid meer ruimte voor de fiets te creëren ten koste van andere weggebruikers, een smallere groenstrook of trottoir, minder ruimte voor parkeren en/of door eenrichtingsverkeer in te voeren. Maak deze afweging per straat of situatie in samenspraak met bewoners en belanghebbenden in een zorgvuldig participatieproces. Om de inrichting van de fietsinfrastructuur vanuit het perspectief van de fietser te benaderen, is een omslag in denken vereist. Dit is noodzakelijk om de fiets een aantrekkelijker alternatief dan de auto te maken.

→ Introduceer herkenbare, bewegwijzerde hoofdfietsroutes met vlotte doorstroming

Hoofdfietsroutes tussen de diverse Dordtse wijken onderling en naar de Binnenstad moeten aantrekkelijker en herkenbaarder zijn, duidelijk als zodanig bewegwijzerd worden en goed doorstromen met zo min mogelijk verkeerslichten. En waar verkeerslichten toch nodig zijn, wordt een korte wachttijd voor fietsers ingeregeld.

De kenmerken van de hoofdfietsroutes willen we als volgt aanscherpen:

- Ze zijn herkenbaar door **groen** geasfalteerde fietspaden en specifieke fiets-bewegwijzering.
- Langs 50 km/u wegen bestaan de hoofdfietsroutes uit vrijliggende fietspaden.
- In 30 km/u gebieden wordt een hoofdfietsroute herkenbaar gemaakt door een afwijkende verharding, waarbij het fietspad t.o.v. de rijbaan het meest comfortabel is bestraat en niet toegestaan is voor auto's.
- Fietsers op de hoofdfietsroutes krijgen voorrang op andere weggebruikers.
- Aanliggende fietsstroken zijn minimaal twee meter breed.
- Ze zijn goed verlicht.

2 Aanleiding en voorgeschiedenis

Het CDA Dordrecht ontvangt regelmatig **ergernissen, klachten en verzoeken** uit de stad dat het echt beter moet met de **fietsveiligheid in Dordrecht**. Inwoners zien wel verbetering hier en daar, maar willen verdergaande aanpassingen.

Achter die klachten komt de wens tevoorschijn om meer te doen om **Dordrecht een aantrekkelijker te maken om de fiets te pakken**. En daarvoor is meer nodig dan alleen onveilige situaties aanpakken.

Het CDA Dordrecht heeft mede naar aanleiding van deze klachten en wensen uit de stad het verbeteren van de fietsveiligheid en aantrekkelijker maken van het fietsgebruik als één van haar speerpunten benoemd voor deze raadsperiode 2022-2026.

Via de website van CDA Dordrecht en het lokale huis-aan-huis-blad Dordt Centraal heeft de Dordtse CDA fractie tweemaal om input gevraagd voor veiligere, aantrekkelijkere fietspaden en -routes in Dordrecht. Hierop kwamen vele reacties binnen. Ook op de recente raadscolumn 'Stem uit de Raad' waarin de voortgang op dit initiatiefvoorstel werd gedeeld, was voor een heel aantal burgers reden om contact te zoeken met het CDA Dordrecht. **Het laat zien dat het thema leeft onder de Dordtse inwoners en dat veel Dordtenaren uitkijken naar verbetering**. Dit initiatiefvoorstel wil in die behoefte voorzien.



Bredere, veiligere fietsroutes

DORDRECHT

Een tijdje terug plaatste het **CDA Dordrecht** een advertentie met de vraag om **onveilige fietsroutes** te melden. Er kwamen veel reacties. Bedankt daarvoor!

Afgelopen zomer is de fractie op bezoek en op (fiets)pad geweest met een aantal enthousiaste reageerders uit onze stad.

Binnenkort komt het **CDA Dordrecht** met een **initiatiefvoorstel** ter **verbetering** van de **fietsroutes**. Alle reacties zullen hierin uiteraard worden betrokken.

Meedoen? Stuur een mail of bericht via onze socials! fractie@cdadordrecht.nl

Franciske van Vugt | Jan van Dam Timmers | Wim van der Kruijff | Albert Klerk | Sandra Doeze Jager | Mathijs Remijn



Een nieuwe gevaarlijke situatie op de Dubbelsteynlaan West. Ook daarover stellen wij deze week vragen aan het college.

Ken je een onveilige situatie in de wijk of op de fietsroute naar **school** of **werk**? Heb je ideeën hoe het beter kan?

Stuur ons een bericht en denk mee, samen met ons en andere **enthousiastelingen uit onze stad!**



3 Welke klachten, ergernissen, signalen en verzoeken hebben we gehoord?

Naar aanleiding van de reacties op deze advertenties zijn fractieleden Albert Klerk en Wim van der Kruijff bij mensen thuis geweest, met hen op de fiets gestapt om een aantal situaties te bekijken en bespreken en ideeën op te doen hoe een en ander verbeterd zou kunnen worden. Daarna heeft op dinsdag 25 oktober 2022 een gesprek plaatsgevonden met een aantal van de 'input-gevers' in De Wijnstok aan de Dubbelsteynlaan West. Hier is ook gebrainstormd over oplossingen voor een aantal van de situaties.

3.1 Concreet gemelde situaties

Alle 30 gemelde situaties staan in bijlage 2. Als er suggesties zijn gedaan hoe een onveilige situatie op te lossen en/of te verbeteren, staat dat ook in deze bijlage weergegeven. Omdat deze rechtstreeks van de inwoners van Dordrecht komen, is het CDA Dordrecht er veel aan gelegen dat de situaties waarbij een concrete oplossing wordt aangedragen als eerste worden aangepakt.

3.2 De rode draad

De gemelde ergernissen, klachten en wensen doornemend ziet het CDA Dordrecht de volgende rode draden:

- 1) **Fietsstroken zijn te smal.** Naast elkaar fietsen (ouder en kind, bijvoorbeeld bij het naar school of sport brengen) voelt gevaarlijk en is dat vaak ook. *Zie bijvoorbeeld de situaties 17, 21, 22, 28, 29 in bijlage 2.*
- 2) **Onoverzichtelijke kruisingen**, vooral waar fietsers en automobilisten elkaar kruisen. *Zie bijvoorbeeld de situaties 1, 9, 11, 13-16, 18, 23, 25 in bijlage 2.*
- 3) **Obstakels** (onder andere paaltjes midden op fietspaden en/of bij een wegversmalling in een 30 km/u zone) zorgen voor fietsers gevaarlijke versmallingen van fietsstroken. *Zie bijvoorbeeld de situaties 6, 21, 22 in bijlage 2.*
- 4) **Snel langsrijdende automobilisten** die rakelings langs de fietsers scheren; *Zie bijvoorbeeld de situaties 2-4, 8, 10, 17, 21, 22, 26, 28, 29 in bijlage 2.*
- 5) **Onvoldoende ruimte voor bakfietsen, e-bikes, cargobikes.** Er is niet ingespeeld op actualiteit met bezorgdiensten met snelle brede cargobikes, particulieren met brede bakfietsen en snelle e-bikes. *Zie bijvoorbeeld de situaties 5, 20-22, 28 in bijlage 2.*
- 6) **Sluipverkeer op de dijken buiten de bebouwde kom.** Het plezier van de recreatieve fietser en racefietser op de markante oude en smalle dijken in de polders op het eiland wordt door het vele sluipverkeer als negatief en gevaarlijk ervaren. *Zie bijvoorbeeld de situaties 10, 20 in bijlage 2.*

4 Welke oplossingen zien we?

Als kernpunten voor beleidspaanpassing voor het verbeteren van de veiligheid en het aantrekkelijker maken van het gebruik van de fiets stelt CDA Dordrecht drie maatregelen voor:

- a) **Verbeter de gemelde situaties** aan die als onveilig, onduidelijk of onwenselijk worden ervaren;
- b) Geef de fietsers **meer ruimte**;
- c) **Bewegwijzering en groene markering** van de **hoofd fietsroutes**.

4.1 Verbeter de genoemde onveilige c.q. onwenselijke situaties

Ten aanzien van het eerste punt is geen sprake van een initiatiefvoorstel. Wel verzoekt het CDA Dordrecht de in bijlage 2 genoemde onveilige punten met voorrang aan te pakken.

De ontvangen suggesties om situaties op te lossen en/of te verbeteren zijn in deze bijlage weergegeven. Omdat deze **rechtstreeks van de inwoners van Dordrecht** komen, is het CDA Dordrecht er veel aan gelegen dat juist de voorbeelden waarbij door hen zelf oplossing wordt aangedragen met prioriteit worden aangepakt.

4.2 Geef fietsers meer ruimte

Fietsen anno 2023 wordt heel anders beleefd dan een aantal jaren geleden. Een van de oorzaken is de komst van de **e-bike**, die snelheden haalt van rond de 25km/u en twee keer het gewicht heeft van een traditionele stadsfiets. Hetzelfde geldt voor een **snorfiets**. Daarnaast zijn er nog de **speedpedelecs** en **bromfietsen**, die weliswaar niet op een fietspad, maar behalve op de rijbaan ook op het fiets/bromfietspad mag rijden met 30 km/u binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom met 40 km/u en op de rijbaan overal 45 km/u. Tenslotte is er forse groei in het gebruik van particuliere **bakfietsen** en zakelijke bezorgdiensten die een **cargobike** inzetten, die gemeen hebben dat zij behoorlijk breed zijn.

De fietsinfrastructuur moet hierop worden aangepast om de veiligheid van zowel fietsers als andere weggebruikers te borgen.

4.2.1 Leg vrijliggende fietspaden aan

De fietser meer ruimte geven kan op verschillende manieren. Wat het CDA Dordrecht betreft worden fietspaden op de doorgaande fietsroutes minimaal **2,50 meter breed** en **vrijliggend**. **Speedpedelecs** en **bromfietsen** zijn hierop **niet welkom** en maken gebruik van de rijbaan.

4.2.2 Verwijder obstakels zoals paaltjes van en direct naast de fietspaden en -stroken

Snelheidsbeperkende maatregelen worden toegepast vanuit het perspectief van de fietser. Concreet betekent dit **geen paaltjes** of andere **obstakels** op of direct naast de fietspaden en -stroken. Deze zijn hinderlijk en vooral gevaarlijk voor de fietser. Paaltjes veroorzaken een hoog valrisico bij donker en slecht weer en sowieso voor fietsers die naast elkaar fietsen, zoals een ouder met kind.



In de 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' wordt aangegeven dat paaltjes een noodmaatregel zijn, alleen te gebruiken als ze dringend noodzakelijk zijn. Ook de Fietsersbond waarschuwt voor de gevaren van paaltjes op het fietspad en voert daar campagne tegen. Jaarlijks komen in Nederland ongeveer 2.400 fietsers bij de spoedeisende hulp door een botsing met paaltjes. Hiervan zijn er 1.500 ernstig aan toe. (Bron:

Fietsersbond, augustus 2022)

Als een snelheidsremmende maatregel nodig is tegen snelrijdend autoverkeer, dient gekozen te worden voor een 'sinusdrempel' over de volledige breedte van de weg (zie afbeelding links).

4.2.3 Creëer eventueel meer ruimte voor de fiets door het instellen van eenrichtingsverkeer

Als reden voor niet vrijliggende en/of te smalle fietspaden wordt doorgaans aangedragen dat er onvoldoende ruimte is voor een vrijliggend fietspad. Als het ons werkelijk ernst is met het veiliger en aantrekkelijker maken van het fietsgebruik, moeten we bereid zijn om keuzes te maken in die richting, ook als dat ten koste gaat van bijvoorbeeld andere weggebruikers of ruimtegebruik. Dat kan zijn dat een **groenstrook** of **trottoir** wat smaller wordt, of dat er minder ruimte is voor **parkeren**. Een oplossing kan ook zijn om **eenrichtingsverkeer** in te voeren, waardoor er maar één rijbaan nodig is en de vrijkomende ruimte benut kan worden voor een breed, zo mogelijk vrijliggend, fietspad.

Het CDA Dordrecht begrijpt dat dit een afweging is per straat en dus per situatie verschillend benaderd moet worden. Vaak ligt het gevoelig en daarom dient het in samenspraak met bewoners en belanghebbenden in een zorgvuldig participatieproces onderzocht te worden.

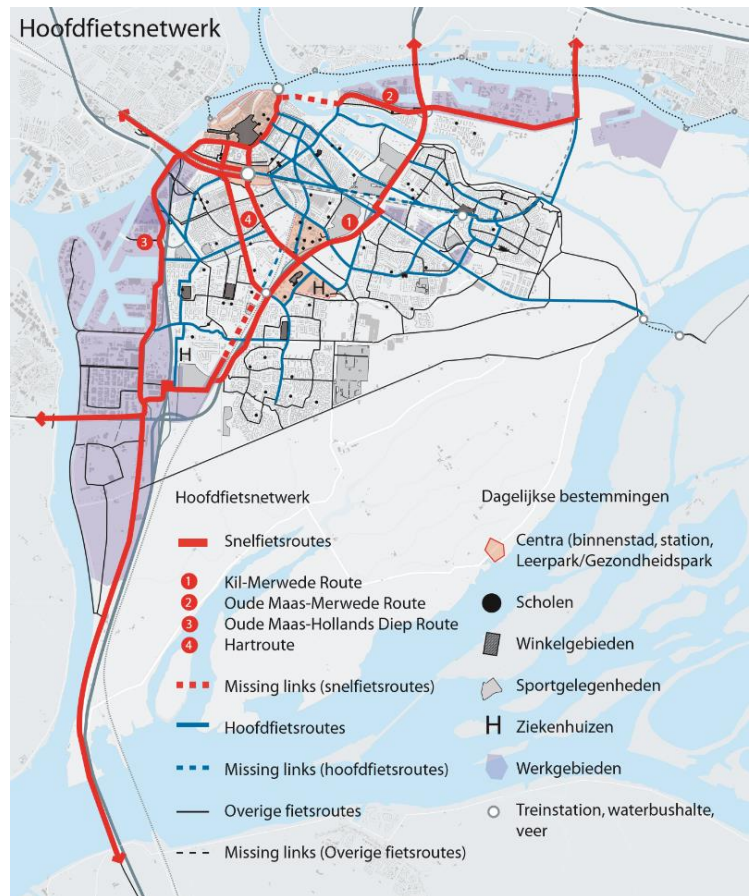
Het voorstel is om daar waar invoering van eenrichtingsverkeer fors helpt om een veel veiliger en aantrekkelijker hoofdfietsroute te realiseren, die optie bespreekbaar te maken en scenario's daartoe uit te werken en die vervolgens aan de gemeenteraad en de stad voor te leggen.

4.3 Introduceer herkenbare, bewegwijzerde hoofdfietsroutes met vlotte doorstroming

Fietsgebruik wordt bevorderd als er hoofdfietsroutes tussen de diverse Dordtse wijken onderling en naar de Binnenstad zijn die goed doorstromen. Dat moeten **prettig rijdbare** fietsroutes zijn met **zo min mogelijk verkeerslichten**. En waar verkeerslichten toch nodig zijn, worden deze ingeregeld met een **korte wachttijd** voor fietsers (onder andere via gebruik van de Schwung app).

Momenteel bestaan er al hoofdfietsroutes in Dordrecht. Zie het kaartje hiernaast. Deze voldoen nog onvoldedig aan bovenstaande randvoorwaarden.

Daarnaast zijn ze als zodanig nauwelijks bekend en herkenbaar bij en voor fietsers. Het CROW definieert een hoofdfietsroute als volgt: ‘een fietsroute die functioneert voor fietsers op verbindingen tussen en door wijken, gericht op een goede en veilige doorstroming van grote aantallen fietsers.’



4.3.1 Aanscherping van de kenmerken van een hoofdfietsroute

- Ze zijn **herkenbaar** door **groen geasfalteerde** fietspaden en **goed zichtbare bewegwijzering**. Zie bijgaande foto en bijlage 1 over de weginrichting in Wenen, waar dit succesvol gebeurt;
- Langs 50 km/u wegen bestaan de hoofdfietsroutes uit **vrijliggende fietspaden**;
- In 30 km/u gebieden wordt een hoofdfietsroute herkenbaar gemaakt door een afwijkende verharding, waarbij het fietspad t.o.v. de rijbaan het **meest comfortabel is bestraat** en **niet toegestaan is voor auto's**;
- Fietsers op de hoofdfietsroutes krijgen **voorrang** op andere weggebruikers.
- Aanliggende fietsstroken zijn minimaal twee meter breed.
- Ze zijn goed verlicht.



Groene hoofdfietsroutes in Wenen

4.3.2 Snelfietsroutes

Naast hoofdfietsroutes bestaan er snelfietsroutes van en naar de gemeenten rondom ons. Er bestaat al een voornemen om deze uit te breiden. De Dordtse hoofdfietsroutes dienen hier goed op aan te sluiten, uiteraard qua infrastructuur, maar ook qua vormgeving en bewegwijzering dienen deze snelfietsroutes minimaal aan dezelfde criteria als hoofdfietsroutes voldoen, met op de bewegwijzering een extra aanduiding dat het een snelfietsroute naar de betreffende buurgemeente betreft.

4.3.3 Overige fietsroutes

Binnen de wijken moet de fietsveiligheid worden verbeterd door de fietser meer ruimte te geven. Zo nodig worden verkeerssituaties daarvoor aangepast ten gunste van de fietser ten opzichte van de automobilist.

5 Relatie met huidig beleid

5.1 Relatie met de “Fietsnota ‘Dordt fietst verder’ 2020-2022”

In de huidige Fietsnota wordt een stevige ambitie uitgesproken: ‘De gemeente ambieert om een echte fietsstad te worden. Hiervoor moet het fietsgebruik flink omhoog. Daarom is in opdracht van de gemeenteraad en in nauwe samenwerking met belangengroepen een nieuwe fietsnota opgesteld.’ Deze ambitie wordt omarmd door het CDA Dordrecht. Hierbij is een belangrijke doelstelling dat de fiets het aantrekkelijke alternatief wordt voor de auto. Alleen fietsvoorzieningen zijn daarvoor niet voldoende. Ook **de voorstellen die in dit initiatiefvoorstel zijn daarvoor nodig**, omdat deze een heel aantal **redenen om de auto te pakken, wegnemen**.

Het vereist een **omslag in denken** om de inrichting van fiets-infrastructuur te benaderen vanuit het perspectief van de fietser. Dit is noodzakelijk om de fiets een aantrekkelijker alternatief dan de auto te maken.

5.2 Relatie met het beleidsprincipe “STOMP”

De Drechtsteden hebben het STOMP-principe omarmd. STOMP staat voor de geambieerde volgorde waarvoor mensen kiezen qua mobiliteit, te weten: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service, Prive-auto. Dit initiatiefvoorstel geeft een stevige impuls aan de bevordering van het hoog in de prioriteit staande Trappen, oftewel fietsen. Voor het vervoer binnen de stad krijgt het fietsgebruik dus prominente plaats. Het bevorderen van het fietsgebruik wil het CDA Dordrecht absoluut **niet doen door automobilisten te ontmoedigen**, maar **vooral het fietsen aan te moedigen** en aantrekkelijk te maken. Wat uiteindelijk voor diegenen die echt op de auto zijn aangewezen ook grote voordelen heeft: **het wordt minder druk op straat en in de parkeergarages**.

5.3 Meerjarig onderhoudsplan wegen

Uiteraard kunnen alle gewenste veranderingen aan de fietsinfrastructuur niet tegelijk worden uitgevoerd, zowel vanwege personeelscapaciteit als om financiële redenen. Het CDA Dordrecht stelt voor om **de meest onveilige situaties** (zeker die waar door bewoners een betrekkelijk eenvoudige oplossing wordt aangereikt) en die situaties die **met een relatief kleine, niet al te kostbare ingreep** kunnen worden opgelost **met prioriteit** worden aangepakt. Als eerste dus het zogenaamde laaghangende fruit. Zeker daar waar door bewoners een oplossing wordt aangedragen.

Vervolgens stellen wij voor snel aan de slag te gaan met de markering en bewegwijzering van de hoofdfietsroutes, en de start en snelheid waarmee dat kan in de pas te laten lopen met de beschikbare middelen voor verbetering van de fietsinfrastructuur en aansluiting te zoeken bij tempo en middelen conform het meerjarig onderhoudsplan Wegen.

6 Financiële paragraaf

Er zijn en komen ondermeer middelen beschikbaar voor verbetering van de fietsinfrastructuur, het veiliger maken van onveilige verkeerssituaties en vanuit het onderhoudsprogramma Wegen. Ook wordt één dezer dagen de 'Startnotitie programma mobiliteit 2040: uitwerking van het politiek akkoord' verwacht. Uit deze startnotitie blijkt dat in 2023 het college, waar het kan, werk met werk wil maken passend binnen het STOMP principe en het fietsuitvoeringsplan aan de raad voorleggen omdat dit niet kan wachten op het programma'. Hiermee geeft het college uitvoering aan het politiek akkoord 2022-2026, waarin 'we door alle focuslijnen het onderwerp bereikbaarheid tevoorschijn zien komen. Hoewel bereikbaarheid geen eigen focuslijn kent zien we dat de mobiliteitsambitie en een daadkrachtige realisatie ervan randvoorwaarde zijn voor:

- de realisatie van de Groeiagenda 2030
- de versnelde gang (2040) naar klimaatneutraliteit.

Het CDA Dordrecht stelt voor om de voorstellen en kaders uit dit initiatiefvoorstel in te passen in die programma's en zo nodig door herprioritering daarbinnen te bekostigen. Gezien de uitgesproken ambities van hogere overheden voor duurzamere, veiligere en ook gezondere mobiliteit, stellen wij voor dit in te passen in de Dordtse lobby-activiteiten om in aanmerking te komen voor subsidies voor ondermeer de in dit initiatiefvoorstel genoemde verbeteringen van de fietsinfrastructuur.

7 Raadsvoorstel

Ontwerpbesluit

De RAAD van de gemeente Dordrecht;

gelezen het initiatiefvoorstel “Fijn fietsen in Dordrecht” zoals door de fractie van het Christen Democratisch Appèl (CDA) ingediend op 14 maart 2023;

gelezen het collegeadvies bij het initiatiefvoorstel van <datum>; gelet op artikel 147a van de Gemeentewet;

besluit:

het initiatiefvoorstel “Fijn fietsen in Dordrecht” vast te stellen;

Aldus besloten in de openbare vergadering van <datum>

De griffier,

De voorzitter,

A.E.T. Wepster

A.W. Kolff

Bijlage 1 – Naar Weens voorbeeld...

🕒 2 MIN READ

📅 2022-02-08 13:00:11 (LAST EDIT 2022-02-08 13:32:23)

👤 DENIS BALGARANOV

Vienna is building its first cycling mega highway

The new 7-kilometre route passing the Danube will be 4 metres wide

Last Friday, authorities in **Vienna** announced the construction of a **cycling mega highway** within the next couple of years, that will be 7 kilometres long and 4 metres wide. The highway will connect the **Donaustadt** district, a popular destination for outdoor recreation, with the city centre.

The new bike path will also come with an expansion of **green spaces** along its route and the motto 'Get out of the asphalt' (Raus aus dem Asphalt). The greening project accompanying the infrastructure expansion is rooted in the administration's desire to minimise **heat islands** along streets, as well as **unseal** as much **soil** as they can.

Furthermore, the expansion is part of Vienna's recently announced [Smart Climate Strategy](#), a programme for the next 20 years. The strategy focuses on **CO2 emissions reduction**, but also on tackling **social issues** by using urban policy to ensure a **just transition** to **climate neutrality**. On top of that, Mayor [Michael Ludwig](#) has said in the past that the strategy should help Vienna remain the most **liveable city** in the world.





Waiting for a light on a sidewalk-level bike lane in Vienna, which appears to have a seamless network of car-separated bikeways. Photo: John Greenfield

Bijlage 2 – Gemelde onveilige of onwenselijke fietssituaties

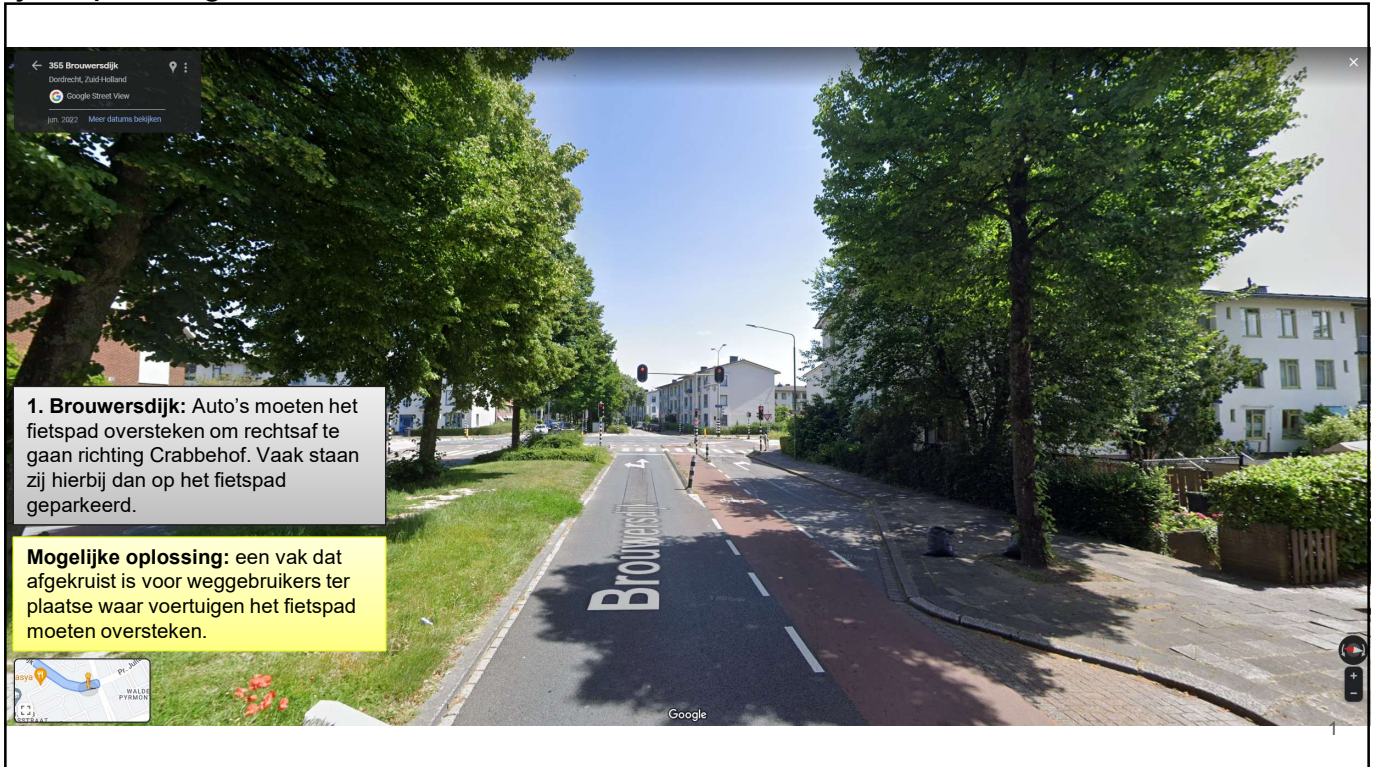
In deze bijlage zijn alle door de Dordtse inwoners gemelde onveilige of onwenselijke fietssituaties opgesomd. We hebben als CDA Dordrecht daar niets aan toegevoegd of weggelaten. Alleen daar waar de Dordtse inwoners zelf een mogelijke oplossing hebben voorgesteld, is dat ingevuld. Ook daar hebben we als CDA Dordrecht niets aan toegevoegd of weggelaten.

Negen jaar geleden (op 31 januari 2014) heeft de fractie van GroenLinks Dordrecht ook onveilige fietssituaties gemeld in een document genaamd 'Dordrecht een fietsveilige stad'. Een aantal van de daar gemelde situaties blijkt nog steeds te bestaan. Waarvan akte.



Document van GroenLinks d.d. 31-1-2014

BIJLAGE 2 - Door inwoners van
Dordrecht aangeleverde gevaarlijke en/of
voor verbetering vatbare
verkeerssituaties voor fietsers en
mogelijke oplossingen



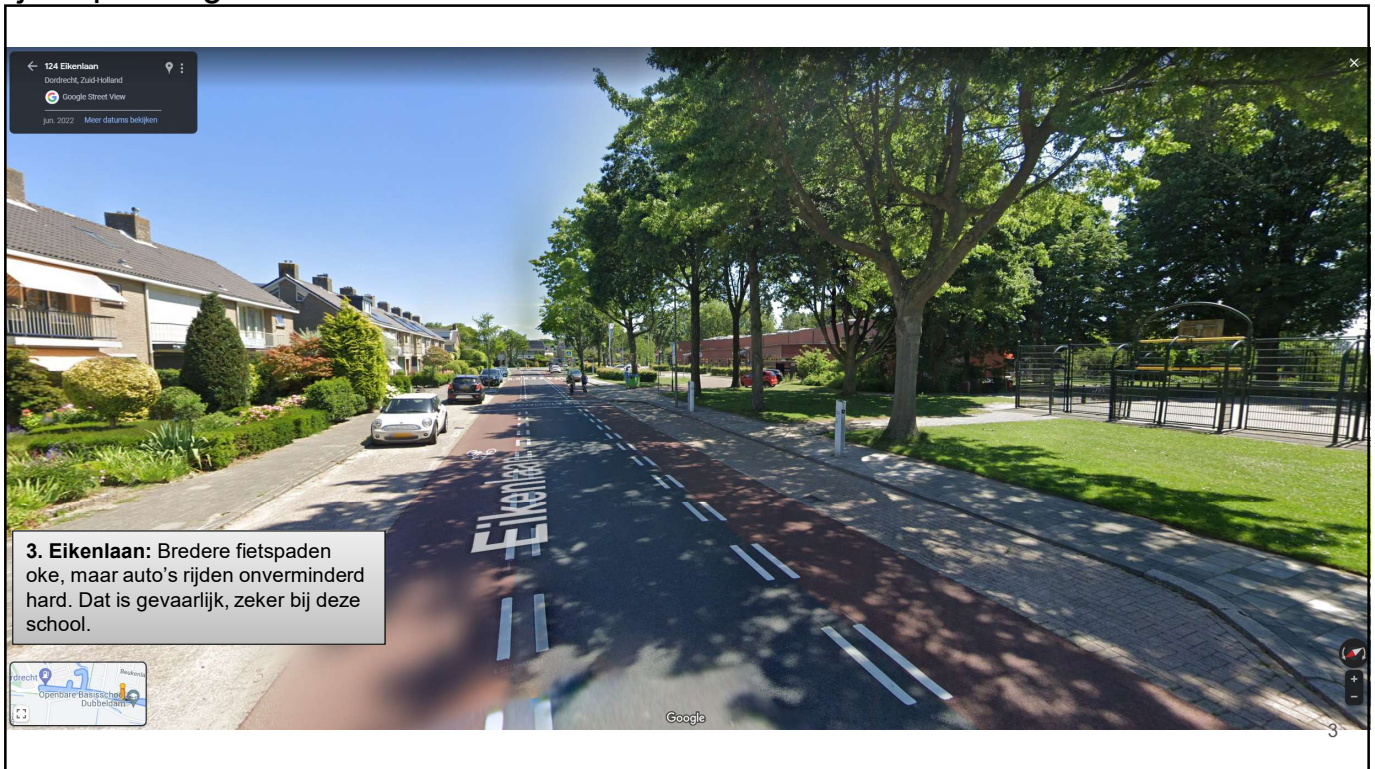
1



2

BIJLAGE 2 - Door inwoners van Dordrecht aangeleverde gevaarlijke en/of voor verbetering vatbare verkeerssituaties voor fietsers en mogelijke oplossingen

08/03/2023



3



4

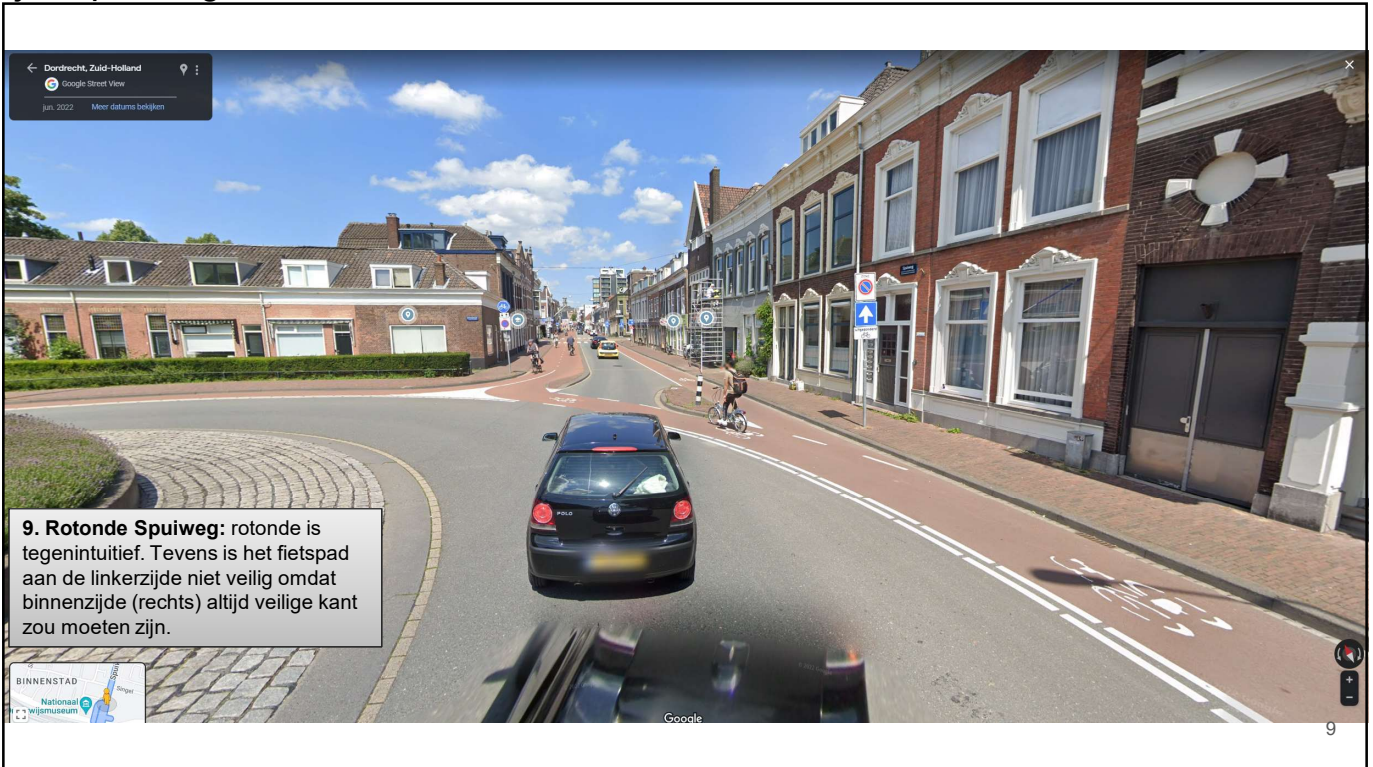


5



6



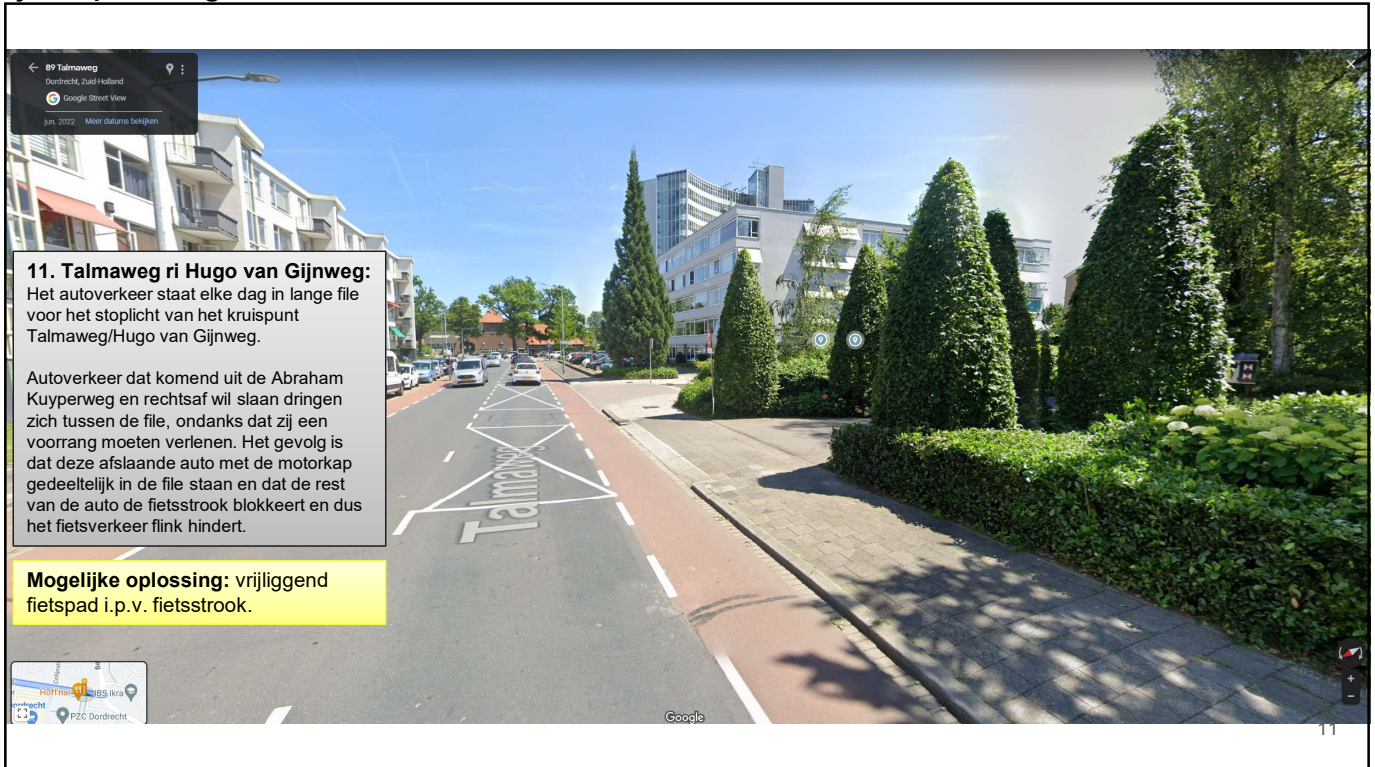


9



10

BIJLAGE 2 - Door inwoners van Dordrecht aangeleverde gevaarlijke en/of voor verbetering vatbare verkeerssituaties voor fietsers en mogelijke oplossingen



11



12

BIJLAGE 2 - Door inwoners van
Dordrecht aangeleverde gevaarlijke en/of
voor verbetering vatbare
verkeerssituaties voor fietsers en
mogelijke oplossingen



13



14



15



16



17



18



19



20



21



22



23



24

BIJLAGE 2 – Door inwoners van Dordrecht aangeleverde gevaarlijke en/of voor verbetering vatbare verkeerssituaties voor fietsers en mogelijke oplossingen



25



26



27. Afstelling verkeerslichten kruising Randweg N3 en Overkampweg: Op deze kruising (met vier oversteken) moeten fietsers bijna altijd meerdere keren wachten op groen licht. Daarom is het extra storend dat het ook vaak voorkomt dat, als er geen ander verkeersaanbod is, een fietsverkeerslicht op rood staat. Zo gauw een fietser stopt voor dat licht en op de 'knop' drukt, springt het direct op groen. Maar de fietser moet dan vanuit stilstand weer op gang komen.

Mogelijke oplossing: fietsverkeerslicht standaard op groen als het verkeersaanbod dat toelaat. Dit voorkomt dat een fietser onnodig tot stilstand gedwongen wordt

27



28. Fietspad langs Noordendijk ri Oranjelaan: Dit is een heel smal fietspad, waar een brede scootmobiel inhalen bijna onmogelijk is. Daarnaast razen de auto's op dit stuk langs met meer dan 50 km per uur en zit er alleen een klein stoeprandje tussen het fietspad en de 'racebaan'. De hardrijders op deze weg zijn sowieso een doorn in het oog van de bewoners, een actiegroep is hiervoor opgericht.

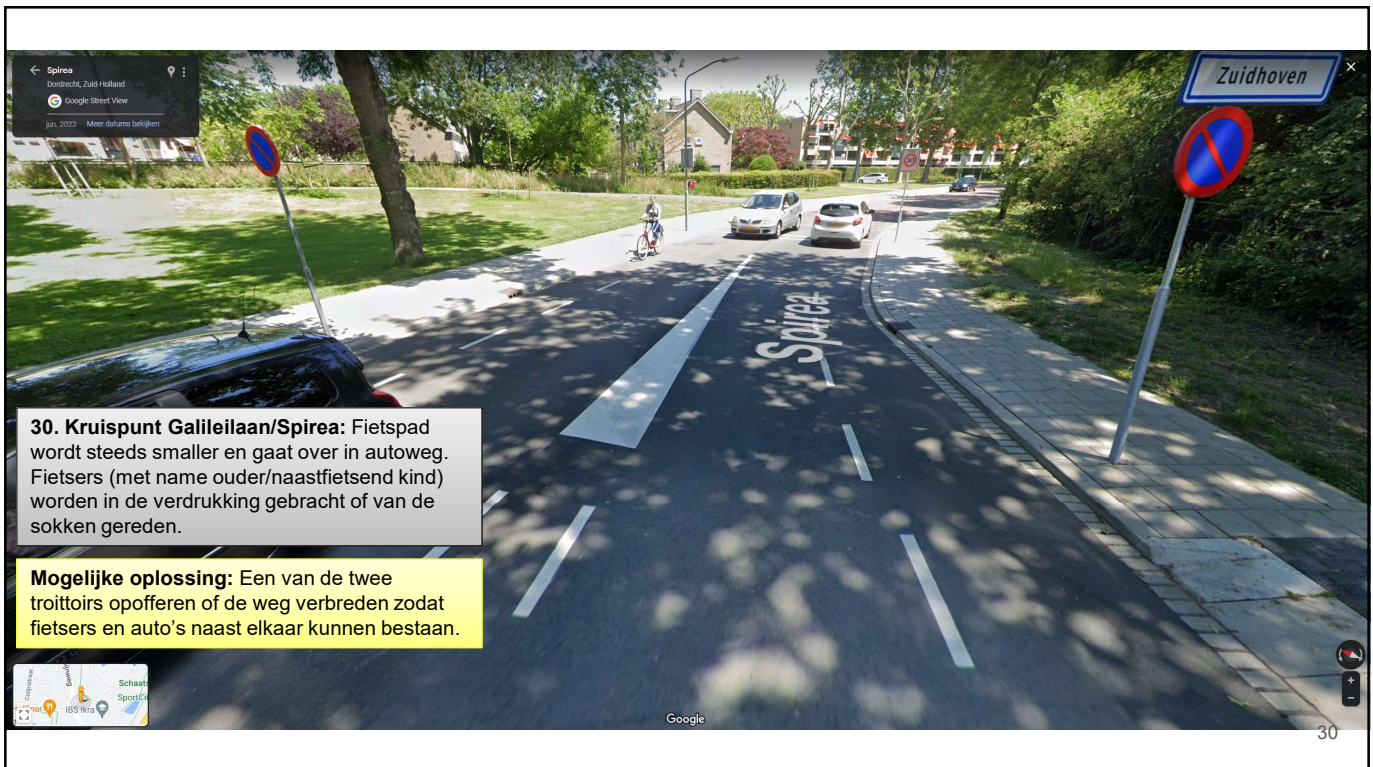
Mogelijke oplossing: Snelheidsbeperkende maatregel voor automobilisten en/of een vrijliggend fietspad.

28

BIJLAGE 2 - Door inwoners van Dordrecht aangeleverde gevaarlijke en/of voor verbetering vatbare verkeerssituaties voor fietsers en mogelijke oplossingen



29



30