



Uitvoeringsprogramma Fiets 2023-2026

Stappen Trappen OV MaaS Privé-auto



Voorwoord

→ 3



Samenvatting

→ 4



1. Inleiding

→ 7



2. Fietsen in Dordrecht

→ 11



3. Maatregelen Fietsinfrastructuur

→ 18



4. Haalbaarheids- onderzoeken

→ 32



5. Kleine kwaliteits- maatregelen fiets

→ 41



6. Fietsparkeren

→ 45



7. Fietsstimulering

→ 52



8. Totaaloverzicht budget en planning

→ 56



9. Bijlagen

→ 58



UITVOERINGS-
PROGRAMMA FIETS
2023-2026
GEMEENTE
DORDRECHT



2



Voorwoord

In Dordrecht zijn we blij met fietsers. Fietsers zorgen ervoor dat de stad bereikbaar blijft, ook als de stad verder groeit. Door meer te fietsen geven we ademruimte aan onze wegen om deze groei aan te kunnen. Ook letterlijke ademruimte: fietsen is goed voor het milieu en de gezondheid. Door vaker voor de fiets te kiezen kunnen we onze luchtkwaliteitsdoelen behalen. Fietsers zijn bovendien de extra ogen en oren op straat die zorgen voor levendigheid en daarmee een aantrekkelijke en veilige stad.

Dat we blij zijn met fietsers willen ook laten merken aan de stad. We willen dat fietsers zich welkom voelen op straat én bij hun bestemming waar ze de fiets willen stallen. Fietsen in Dordrecht zou zo aantrekkelijk moeten zijn dat het vanzelfsprekend is dat je de fiets pakt voordat je de auto overweegt. Daarom werken we in Dordrecht vanuit het STOMP-principe. In de eerste plaats geven we prioriteit aan Stappen en Trappen, gevolgd door OV, MaaS en de Privé-auto. Zo kun je je op een duurzame manier verplaatsen die zo min mogelijk van de schaarse ruimte in de stad inneemt. Dit geeft ruimte om de stad mooier te maken met bijvoorbeeld extra groen en werken we tegelijkertijd aan het voorkomen van wateroverlast en hittestress.

Ik ben blij dat we met dit programma stappen zetten om STOMP daadwerkelijk te gaan toepassen en te versnellen. We brengen de basis van het fietsnetwerk verder op orde en leggen de rode loper uit voor de fietser. Hierbij focussen we op het (af)maken van hoogwaardige fietsradialen vanuit de wijken tot aan de bestemming. Dit zijn fietsroutes waar je op een aantrekkelijke manier snel, veilig en comfortabel door kunt fietsen. Zo willen we bijvoorbeeld de route vanuit de zuidelijke wijken naar de stations en binnenstad compleet maken door de S.M. van Gijnweg te verbeteren. Datzelfde geldt voor de route vanuit Stadspolders via de Reeweg Oost en Vrieseweg. Met een fietspad tussen Amstelwijk en station Zuid willen we ervoor zorgen dat ook inwoners van deze nieuwe wijk goed aangetakt zijn op het fietsnetwerk en de stations.

Het fietsparkeren in de binnenstad geven we een impuls met extra fietsparkeerplekken en we verstevigen onze fietsstimuleringsaanpak door communicatie en gedragscampagne. Goede en gezonde keuzes beginnen bij bewustwording en moeten aangemoedigd en beloond worden.

We haken bij dit alles zoveel mogelijk aan bij (onderhouds)projecten en gebiedsontwikkelingen zodat we kostenefficiënt aan de slag kunnen en de voorstellen realistisch zijn om de komende vier jaar uit te voeren.

Dordt op de Fiets!

Rik van der Linden

Wethouder Mobiliteit & Infrastructuur



UITVOERINGS-
PROGRAMMA FIETS
2023-2026
GEMEENTE
DORDRECHT



1

2

3

4

5

6

7

8

9

Samenvatting

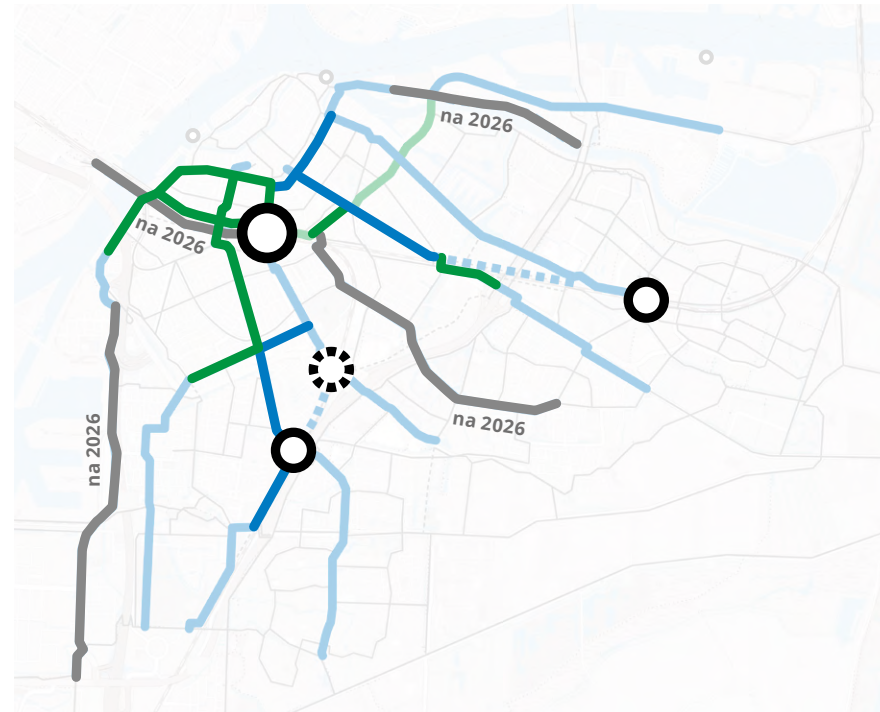
Onze stad groeit, daar zijn we heel blij mee. En we realiseren ons ook dat we alleen een bereikbare, aantrekkelijke en gezonde stad blijven, als we meer gaan lopen, fietsen en meer gebruik gaan maken van het OV. Daarom bouwen we nieuwe woningen rondom OV knopen en investeren we in het OV en in een aantrekkelijke binnenstad. Deze investeringen kunnen alleen renderen als we onze inwoners verleiden uit de auto te stappen en meer te gaan fietsen. Dat doen we door te bouwen aan een fietsnetwerk met directe fietsverbindingen vanuit alle wijken van Dordrecht naar de binnenstad en OV knopen.

Deze zogenaamde fietsradialen vanuit de wijken naar de binnenstad en stations zijn hoogwaardige fietsassen waar op een aantrekkelijke manier snel, veilig en comfortabel doorgefietst kan worden. De fietsradialen komen tot stand door de komende jaren de bestaande fietspaden in het groot onderhoud van een plus te voorzien én de fietsradialen te realiseren binnen gebiedsontwikkelingen. Voor fietsvoorzieningen waar deze meekoppelkansen er niet zijn is een impuls nodig.

In dit uitvoeringsprogramma geven we een overzicht van de maatregelen die al gepland staan in 2023-2026 en laten we zien met welke maatregelen we de fietsimpuls willen realiseren. Hiermee dragen we bij aan de doelstelling om zoveel mogelijk mensen in Dordt op de fiets te krijgen en leveren we een grote bijdrage aan de integrale doelen van de Dordtse omgevingsvisie: het zijn van een bereikbare, gezonde en aantrekkelijke stad.

Om tot dit uitvoeringsprogramma te komen zijn verschillende voorbereidende onderzoeken uitgevoerd. Wat opvalt in de onderzoeken is dat op veel plekken in Dordrecht fietsers nu in de knel komen. Smalle fietsstroken langs een drukke 50 km/u autoweg komen in onze stad nog vaak voor. En er zijn ook belangrijke fietsroutes waar fietsstroken of -paden ontbreken. Fietsers moeten relatief lang wachten bij verkeerslichten ten opzichte van het autoverkeer. Ook ontbreekt het in de binnenstad aan voldoende plekken waar de fiets geparkeerd kan worden.

Samen met o.a. de Fietsersbond en input vanuit inwoners in de hele stad zijn we tot fietsmaatregelen gekomen voor de komende vier jaar. Zoals eerder gezegd, zetten we in op het afmaken van zogenaamde fietsradialen vanuit de wijken naar



Inzet op fietsradialen vanuit de wijken naar binnenstad en OV knopen

de binnenstad en stations. Met de voorgaande fiets uitvoeringsprogramma's (2014-2015, 2016-2018, 2019 en 2020-2022) en binnen onderhoudsprojecten is op een aantal van deze fietsradialen al een start gemaakt met fietsverbeteringen. Voorbeelden zijn de verbeterde inrichting van de Merwedestraat en Oranjelaan, de aanleg van de Prins Clausburg, de fietsstraat Nassauweg en de recent gestarte herinrichting van de Krispijnseweg.

Met de infrastructurele maatregelen in dit programma kiezen we er nu bewust voor in de periode 2023-2026 twee belangrijke assen vanuit de wijk tot aan de bestemming af te maken:

- 1) Fietsradiaal vanuit de zuidelijke wijken via station Zuid tot aan de fietsenstalling Achterom in de binnenstad;
- 2) Fietsradiaal vanuit de wijk Stadspolders richting de binnenstad.

Deze fietsradialen zijn veelgebruikte routes waar zoveel mogelijk fietsers van de investeringen kunnen profiteren. Daarbij kunnen we aanhaken we bij onderhoudsprojecten (in de omgeving).



1

2

3

4

5

6

7

8

9



1

2

3

4

5

6

7

8

9

Een aantal andere fietsassen waarop verbeteringen nodig zijn, zoals de Dubbeldamseweg, Mijlweg en route door Stadswerven en de Staart, hebben onze aandacht, maar hier zien we na 2026 meer kansen voor een integrale aanpak. Daarnaast is voor diverse knelpunten of ontbrekende schakels eerst aanvullend onderzoek nodig vanwege het complexe karakter, bijvoorbeeld de Crayensteynstraat en de fietstunnel bij de Transvaalstraat.

1. Maatregelen fietsinfrastructuur

In dit uitvoeringsprogramma worden de volgende nieuwe infrastructurele fietsmaatregelen voorgesteld:

- S.M. Hugo van Gijnweg (2026)
- Fietspad Amstelwijk – Station Zuid (2024-2025)
- Vrieseweg & Reeweg Oost (2024-2025)
- Twintighoevenweg (2024-2025)
- Fietsstraat Waldeck Pyrmontweg (2024)
- Fietsstraat Kromhout & Cornelis de Wittstraat (2024-2025)

De reservemaatregelen in dit programma kunnen uitgevoerd worden als er extra bestedingsruimte ontstaat door het ontvangen van (provinciale) subsidie of wanneer maatregelen toch niet in de periode 2023-2026 uitgevoerd kunnen worden.

2. Haalbaarheidsonderzoeken complexe schakels

Er wordt voorgesteld om diverse complexe knelpunten en ontbrekende schakels te onderzoeken. Zo wordt inzicht verkregen in de daadwerkelijke mogelijkheden en onmogelijkheden en de bijbehorende kosten voor verbeteringen. Hierdoor kan tijdig aangehaakt worden bij gebiedsontwikkelingen en (Europese) subsidietrajecten. Het complexe karakter van deze locaties heeft te maken met grote afhankelijkheden van ontwikkelingen of partners of vanwege vermoedde technische (on)mogelijkheden.

3. Kleine kwaliteitsmaatregelen

Voor diverse thema's worden kleine maatregelen voorgesteld die stadsbreed uitgevoerd kunnen worden om de basis verder op orde brengen:

- Ontbrekende markeringen aanbrengen
- Obstakels (bijv. paaltjes) verwijderen of goed inpassen
- Strooiroutes uitbreiden
- Bromfietsen weren van het fietspad
- Ontbrekende verlichting
- Optimaliseren wachttijden voor fietsers bij verkeerslichten

4. Fietsparkeren

Op dit moment is er een tekort aan fietsparkeerplekken in de binnenstad. Dit zal verder toenemen door groei van de stad en het stimuleren van fietsen (mobiliteitstransitie). Bovenop deze fietparkeercapaciteitsvraag moet de stalling aan het Statenplein sluiten. Dit vormt een extra aanleiding om de fietsparkeersituatie in de binnenstad in zijn geheel te bekijken en maatregelen voor te stellen. Deze worden gefinancierd vanuit de businesscase binnenstad. In de overige wijken in Dordrecht is er ook aandacht voor mogelijke fietsparkeertekorten. Waar dat noodzakelijk is worden er extra fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte gerealiseerd.

5. Fietsstimulering

Inzet op het stimuleren van (potentiële) fietsers is essentieel om het fietsgebruik te verhogen. In 2020 zijn we gestart met fietscommunicatie onder de noemer Dordt op de Fiets. Er wordt voorgesteld om met een structureel plan hier een vervolg aan te geven, de communicatie inzet te vergroten en aanvullende acties op te zetten.

Overzicht maatregelen fietsinfrastructuur

Maatregelen die in het kader van dit uitvoeringsprogramma worden voorgesteld.

Zie 3.2

- 1 Projectvoorstel 2026**
Fietspaden S.M. Hugo van Gijnweg →
- 2 Projectvoorstel 2024-2025**
Fietspad Amstelwijk - station Zuid →
- 3 Projectvoorstel 2024-2025**
Fietspaden en deels fietsstraat Vrieseweg & Reeweg Oost →
- 4 Projectvoorstel 2025**
Fietsstraat Twintighoevenweg →
- 5 Gepland 2024 - 2025**
Fietsstraat Kromhout & Cornelis de Wittstraat →
- 6 Gepland 2024**
Fietsstraat Waldeck Pyrmontweg →

Maatregelen die al uitgevoerd worden of gepland staan. Zie bijlage G

- 7 Gepland 2024 - 2026**
Onderhoud Toulonse-laan & Krommedijk - verbeteren fietsvoorzieningen →
- 8 Gepland/uitvoering 2023**
Herinrichting Krispijnseweg met vrijliggende fietspaden en brede fietsstroken →
- 9 Gepland 2024 - 2027**
Herinrichtingen i.h.k.v. VSP Spuiboulevard →
- 10 Gepland 2023**
Fietsstraat Patersweg →
- 11 Gepland/uitvoering 2023**
Dordtse Mijl →
- 12 Gepland/uitgevoerd 2022 - 2023**
Fietsstraat Reeweg Oost & Halmaheiraplein →

Reserveprojecten Zie 3.3

- A Dubbeldamseweg Zuid (incl. rotonde)
- B Galileilaan (3 weggedeeltes)
- C Haaswijkweg Oost en -West
- D Noordendijk
- E Doorsteek Wieldrechtseweg - Mijlweg
- F Jan Vethkade
- G Rijksstraatweg (Willemsdorp)
- H Zuidendijk (Laan der VN - Smitsweg)
- I Smitsweg
- J Vest
- K Noorderstraat
- L Elfhuizen - Raamstraat →



UITVOERINGS-
PROGRAMMA FIETS
2023-2026
GEMEENTE
DORDRECHT



1

2

3

4

5

6

7

8

9



6





1

2

3

4

5

6

7

8

9



7



1

Inleiding

- 1.1 Achtergrond en kaders
- 1.2 Bijdrage aan doelstellingen
- 1.3 Proces opstellen uitvoeringsprogramma
- 1.4 Leeswijzer





Dit uitvoeringsprogramma geeft een samenvattende weergave van alles wat er op fietsgebied gebeurt in Dordrecht en doet voorstellen voor nieuwe fietsmaatregelen voor de periode 2023-2026. Hiermee geven we uitvoering aan de ambities in ons fietsbeleid.

1.1 Achtergrond en kaders

Dit uitvoeringsprogramma is een vervolg op eerdere uitvoeringsprogramma's (2014-2015, 2016-2018, 2019 en 2020-2022). Het laatste uitvoeringprogramma had een looptijd tot eind 2022. Om vanaf 2023 verder te gaan met de uitvoering van het fietsbeleid is er behoefte aan een nieuw uitvoeringsprogramma.

In het Politiek Akkoord 2022-2026 is het volgende aangegeven: *“De komende periode gaan we hard aan de slag om de mobiliteit en verkeersveiligheid binnen Dordrecht te verbeteren. Het moet vanzelfsprekender worden om binnen de stad te wandelen en te fietsen.”* En: *“We kijken per wijk en gebied wat nodig is. Vanuit alle wijken moet je goed kunnen lopen of fietsen naar stations of het centrum. Er komen meer fietsenstallingen.”* Verder heeft het college in het politiek akkoord de ambitie uitgesproken aan de slag te gaan met een toegankelijke inrichting en een communicatieaanpak om het fietsgebruik te stimuleren.

De in 2014 vastgestelde Fietsnota vormt de basis voor het fietsbeleid van de gemeente. Hierin zijn de visie en uitgangspunten op het fietsnetwerk en fietsgebruik beschreven. De kern hiervan is opgenomen in de omgevingsvisie. Komend jaar bouwen we samen met de stad en de gemeenteraad aan een programma Mobiliteit met de focus op 2040. Hierin worden de hoofdlijnen uit de omgevingsvisie verder uitgewerkt en wordt het fietsbeleid in de Fietsnota geactualiseerd.

Ondertussen blijft ‘de winkel’ open. Dat betekent dat we werk met werk maken passend binnen het STOMP-principe¹. Met dit uitvoeringsprogramma zetten we de noodzakelijke stappen om de fiets verder een impuls te geven en de kansen die zich voor doen te benutten; we kunnen niet wachten op het mobiliteitsprogramma. Vooruitlopend op het nieuwe mobiliteitsprogramma biedt dit uitvoeringsprogramma alvast meer achtergrond en onderbouwing bij voorgestelde maatregelen.

In de Fietsnota zijn zeven speerpunten voor het fietsbeleid geformuleerd:

1. Een compleet fietsnetwerk met snelle fietsverbindingen voor forenzen.
2. Het realiseren van aantrekkelijke stad-landverbindingen voor recreanten.
3. Het aanpakken van zowel de objectieve als de subjectieve verkeersonveiligheid.
4. Het versterken van de fiets in de mobiliteitsketen.
5. Het verbeteren van de kwaliteit van en hoeveelheid aan fietsenstallingen.
6. De aanpak van fietsendiefstal.
7. Promotie ‘fietsen is leuk, snel, goedkoop, gezond, sportief en duurzaam’.

Met dit uitvoeringsprogramma kunnen we stappen zetten die het fietsgebruik vergroten en deze doelstellingen tot uitvoer brengen. Hiermee dragen we niet alleen bij aan ambities op fietsgebied, maar leveren we een grote bijdrage aan de integrale doelen uit de Dordtse omgevingsvisie: een ‘aantrekkelijke stad’, een ‘gezonde stad’ en een ‘bereikbare stad’ zijn.

¹ Binnen het STOMP-principe geven we de hoogste prioriteit aan de meest ruimte-efficiënte en duurzame vervoerwijze. Dit zijn: Stappen (voetganger) en Trappen (fiets), gevolgd door OV, MaaS (Mobility as a Service) en als laatste de Privé-auto.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

1.2 Bijdrage aan doelstellingen

De hoofddoelstelling in het fietsbeleid is om het fietsgebruik te laten stijgen. Fietsgebruik is een gevolg van mobiliteitskeuzes. In veel gevallen maken mensen deze keuzes niet bewust en is de keuze voor een bepaald vervoermiddel het resultaat van gewoontegedrag. Een veelgebruikt model door gedragswetenschappers is het COM-B gedragsmodel. Volgens dit model wordt gedrag aangedreven door drie factoren (zie Figuur 1):

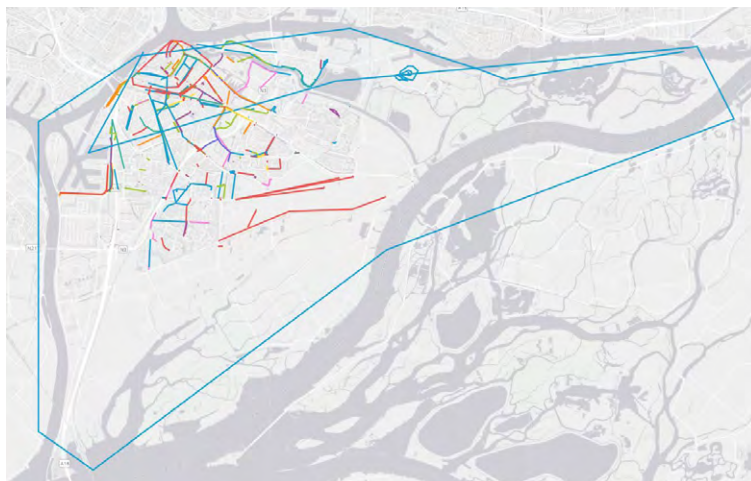
- **Capaciteit:** is iemand in staat om het beoogde gedrag te vertonen, zowel fysiek als cognitief?
- **Omgeving:** werkt de sociale en fysieke omgeving mee?
- **Motivatie:** is de innerlijke drang van mensen groot genoeg om het ene gedrag te verkiezen boven het andere?



Figuur 1: COM-B gedragsmodel toegepast op fietsgebruik

Inzet op alle drie niveaus is nodig om effectief te werken aan gedragsverandering. Met het uitvoeringsprogramma dragen wij bij aan:

- **Capaciteit:** doordat alle Dordtenaren de mogelijkheden hebben om te leren fietsen of hun fietsvaardigheden te verbeteren. Dit doen we door verder te gaan met acties vanuit onze programma's voor o.a. verkeersveiligheid en educatieve voorlichting (zie hoofdstuk 7).
- **Omgeving:** we zorgen dat de fysieke omgeving geen drempel vormt maar uitnodigt tot fietsen. We brengen de basis van het fietsnetwerk op orde, pakken verkeersveiligheidsknelpunten aan en doen kwaliteitsverbeteringen (zie hoofdstuk 3, 5 en 6). In Nederland leven we al in een cultuur waar de keuze voor de fiets sociaal geaccepteerd is. Met onze communicatieaanpak en fietsacties zetten we dit extra kracht bij (zie hoofdstuk 7).
- **Motivatie:** met gerichte gedragscampagne dragen we bij aan positieve beïnvloeding van (potentiële) fietsers. Ook hebben we met onderzoek onder inwoners en een eerste sportverkeersscan gekeken waar gedrag vandaan komt zodat we effectief aan oplossingen kunnen bijdragen. Hier willen we in 2023-2026 mee verder gaan (zie hoofdstuk 7).



Figuur 2: Uitkomst van het OCD onderzoek: knel- en verbeterpunten volgens inwoners

1.3 Proces opstellen uitvoeringsprogramma

Om tot dit uitvoeringsprogramma te komen zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd.

- Het onderzoekscentrum Drechtsteden (OCD) heeft het fietsgebruik in Dordrecht geëvalueerd met een enquête onder bewoners (zie Bijlage B).
- De kwaliteit van de fietsinfrastructuur op het Dordtse fietsnetwerk is beoordeeld en geëvalueerd door DTV consultants (zie Bijlage E). De uitkomsten zijn gebruikt bij het bepalen van de infrastructurele fietsmaatregelen (zie hoofdstuk 3).
- We hebben fietsparkeertellingen uit laten voeren in de binnenstad van Dordrecht. Op basis van deze tellingen heeft adviesbureau Spark een Fietsparkeerplan opgesteld (zie Bijlage F). Dit plan is als basis gebruikt voor de gekozen oplossingsrichting betreffende de fietsparkeeropgave in de binnenstad (zie Hoofdstuk 6).

Er zijn twee werksessies met organisaties en belangengroepen georganiseerd. In de eerste sessie is input opgehaald voor mogelijke maatregelen. Input van bewoners is meegenomen via input van de Fietsersbond, de uitkomsten van de enquête door het OCD en eerder uitgevoerde enquêtes. Op basis hiervan zijn kansrijke maatregelen geformuleerd en is in de tweede werksessie een mogelijk maatregelenpakket bepaald.



Interactieve werksessie met stakeholders en interne afdelingen

1.4 Leeswijzer

Eerst wordt in hoofdstuk 2 de Dordtse situatie met betrekking tot het fietsen besproken. *Hoe staan we ervoor wat betreft het fietsgebruik en het fietsnetwerk? En hoe willen we dat de situatie er uit ziet?* Hoofdstuk 3 bespreekt de voorgestelde maatregelen en reserveprojecten. In hoofdstuk 4 worden complexe situaties op het fietsnetwerk toegelicht en voorstellen gedaan voor haalbaarheidsonderzoeken. In hoofdstuk 5 stellen we kleine kwaliteitsverbeteringen voor. Hoofdstuk 6 gaat in op de maatregelen voor het fietsparkeren. Hoofdstuk 7 gaat in op het thema fietsstimulering. Tenslotte gaat hoofdstuk 8 in op de kosten van de genoemde maatregelen.





1

2

3

4

5

6

7

8

9



2

Fietsen in Dordrecht

- 2.1 Fietsgebruik
- 2.2 Fietsnetwerk



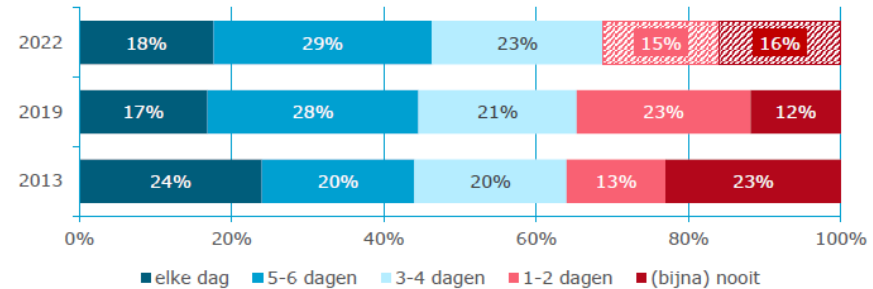


In dit hoofdstuk geven we een beeld hoe Dordrecht ervoor staat wat betreft fietsen. Dat doen we door het bespreken van de uitkomsten van onderzoeken naar het fietsgebruik en het fietsnetwerk in Dordrecht.

2.1 Fietsgebruik

In 2022 heeft het Onderzoekscentrum Drechtsteden (OCD) een enquête onder bewoners gehouden om een beeld te verkrijgen van het fietsgebruik in Dordrecht en de belangrijkste verbeterpunten en kansen om het fietsgebruik te verbeteren. De volledige resultaten van dit onderzoek zijn te vinden in de rapportage “Fietsgebruik en -tevredenheid Dordrecht 2022” dat als bijlage bij het raadsvoorstel is toegevoegd. Een deel van de resultaten is te vinden in Bijlage A. De belangrijkste uitkomsten worden hieronder besproken.

Het grootste deel van de Dordtenaren maakt wel eens gebruik van de fiets (84%). De helft van de Dordtenaren (47%) fietst regelmatig, namelijk minstens 5 dagen per week. Eén op de zes (16%) fietst echter (bijna) nooit (minder dan 1 dag per week). Ten opzichte van 2019 is deze groep die (bijna) nooit fietst iets gegroeid. Aan de andere kant is het aantal Dordtenaren dat de fiets meer dan 2 dagen per week gebruikt ook gestegen. Wat de redenen zijn voor deze verschillen en wat de invloed van corona is, is niet uit het onderzoek af te leiden.



Toelichting: gearceerde staven in de grafiek wijzen op een significante ontwikkeling t.o.v. 2019; als er geen arcering staat, is er dus geen verschil met 2019.

Figuur 3: Fietsgebruik per week onder Dordtse inwoners

Vrijwel alle Dordtenaren bezitten een eigen fiets; slechts 4% niet. Van degenen die een fiets gebruiken in de stad, fietst een derde op een elektrische fiets. De grootste groep gebruikt een niet-elektrische fiets.

De fiets wordt vooral gebruikt om naar het werk in Dordrecht te gaan, om de binnenstad te bezoeken en om kinderen naar school te brengen/halen. Daarnaast pakken Dordtenaren ook vaak de fiets als ze gaan recreëren of sporten in Dordrecht en als ze naar winkels in de eigen wijk gaan. Pas als de bestemming een andere Dordtse wijk is of buiten Dordrecht ligt, pakken zij vaker de auto dan de fiets.



1

2

3

4

5

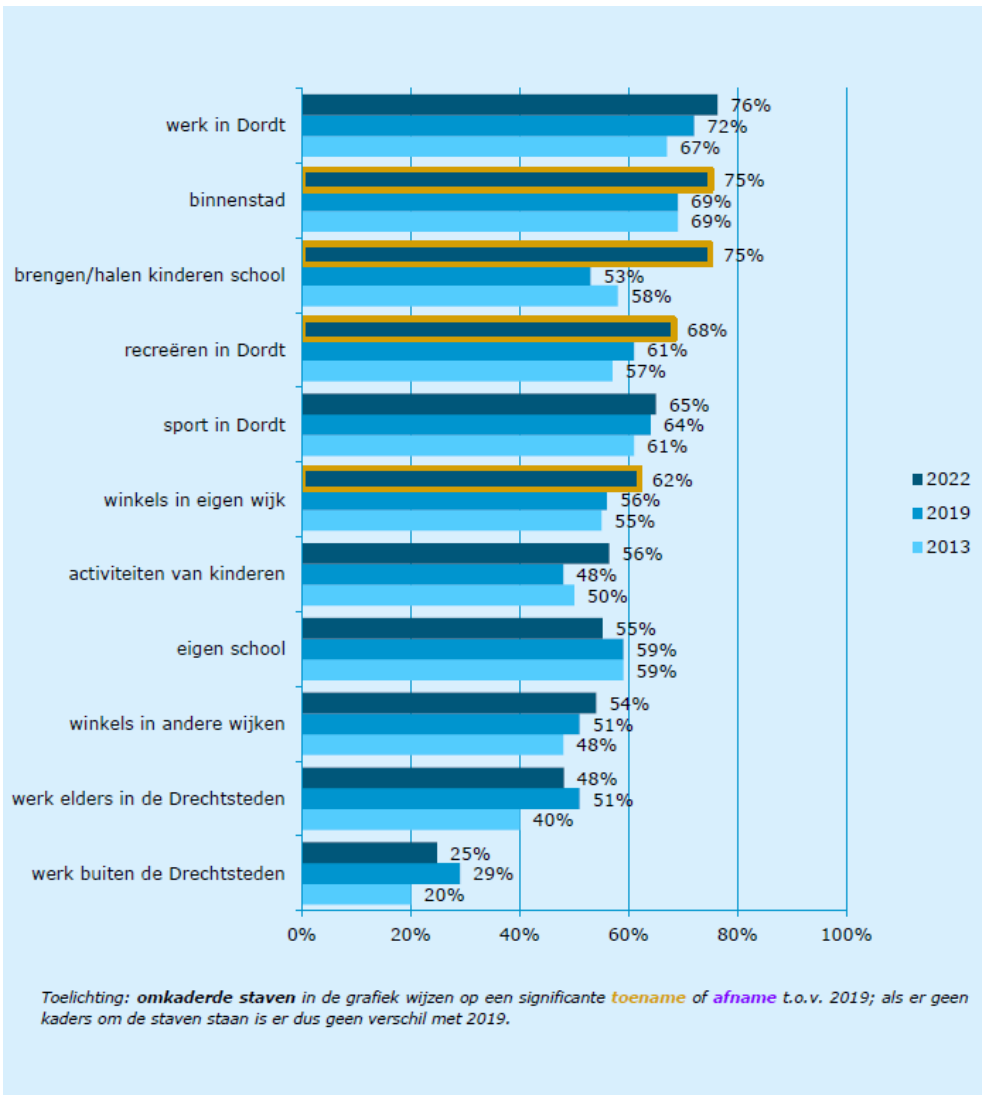
6

7

8

9





Vergeleken met 2019 gebruiken nu meer Dordtenaren wel eens de fiets om naar de binnenstad te gaan, om hun kinderen naar school te brengen/halen om te recreëren in Dordrecht en om naar winkels in de eigen wijk te gaan. Voor de overige bestemmingen komt het fietsgebruik overeen met 2019.

De redenen om met de fiets te gaan verschillen per bestemming, maar over het algemeen is de meest genoemde reden dat het gezond en sportief is. Daarnaast speelt de afstand/reistijd van de reis vaak een rol. Ook het milieu wordt veel genoemd, zoals ook 'gemak'. Andere redenen zijn wat minder van belang. Wel valt nog op dat het niet hoeven zoeken van een parkeerplaats een belangrijke reden is voor inwoners om op de fiets naar de binnenstad te gaan.

Over het algemeen is een veelgenoemde belemmering om juist *niet* de fiets te pakken de afstand/reistijd. Daarnaast speelt vooral gemak een rol en het moeten vervoeren van spullen. De tevredenheid over het fietsklimaat is ongeveer gelijk aan 2019. Als totaaloordeel voor het fietsen in Dordrecht geven inwoners gemiddeld een 6,8 als rapportcijfer (in 2019 was dit een 6,7). Net als in 2019 zijn de hoogst scorende aspecten 'snelheid' (rechtstreekse routes, weinig omrijden, korte wachttijden enz.) en 'comfort' (vrijliggende fietspaden, goed wegdek, weinig hellingen, veel voorrang enz.). Het laagst scorende aspect is 'verkeersveiligheid' (gevaar voor fietsdiefstal enz.).

Figuur 4: Fietsgebruik onder Dordtenaren per bestemming over 2013, 2019 en 2022



1

2

3

4

5

6

7

8

9

2.2 Fietsnetwerk

Fietsnetwerk kaart

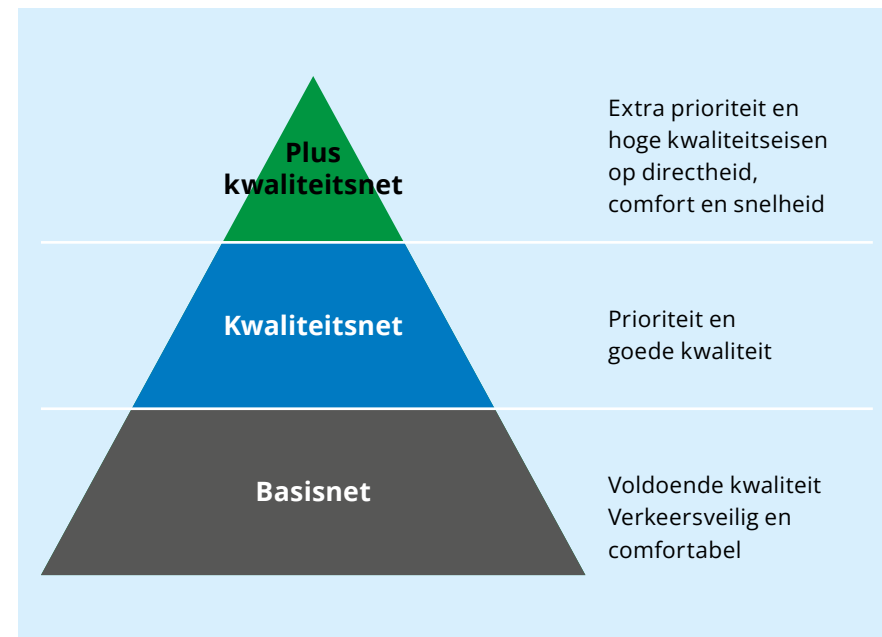
Met het vaststellen van de Fietsnota “Dordt Fietst verder” in 2014 is er een fietsnetwerk vastgesteld. Hierin zijn belangrijke utilitaire snel- en hoofdfietsroutes voor de fietser aangeduid.

Inmiddels zijn er verschillende nieuwe fietsroutes toegevoegd en zijn er nieuwe woongebieden gerealiseerd. Gezien deze ontwikkelingen is het wenselijk om het netwerk te updaten. Daarnaast vinden we dat de kwaliteitsambities voor het netwerk moeten passen bij onze ambities voor het fietsgebruik in Dordrecht. Vooruitlopend op een nieuw mobiliteitsprogramma wordt met dit uitvoeringsprogramma een nieuw fietsnetwerk gepresenteerd. De belangrijkste verschillen met het eerder vastgestelde fietsnetwerk worden hieronder toegelicht.

Er wordt binnen het nieuwe netwerk onderscheid gemaakt tussen drie niveaus.

- Het **pluskwaliteitsnet** betreft de belangrijkste en meest gebruikte fietsroutes binnen Dordrecht en de snelfietsroutes die het eiland verbinden met de regio. Elke wijk is door middel van het pluskwaliteitsnet verbonden met het centrum, het centraal station en de rest van de regio. Op dit pluskwaliteitsnet worden hoge intensiteiten fietsverkeer verzameld. Daarom geven we dit niveau binnen het netwerk extra prioriteit en stellen we hoge eisen wat betreft directheid, comfort en snelheid. Bijv. hoogwaardige fietsvoorzieningen zoals vrijliggende fietspaden en zoveel mogelijk ongelijkvloerse kruisingen en voorrang ten opzichte van ander verkeer. Het betekent niet dat de routes binnen dit netwerk deze kwaliteit al bezitten. Het betekent wel dat we erop inzetten om op deze routes pluskwaliteit te behalen waar dat mogelijk is.
- Het **kwaliteitsnet** legt de verbinding binnen de wijken en moet ervoor zorgen dat fietsers zo direct mogelijk het pluskwaliteitsnet bereiken. De eisen die we stellen zijn passend bij de intensiteit op de routes.
- Het **basisnet** betreft de overige fietsroutes binnen Dordrecht. Hier zetten we in op (verkeers)veiligheid en comfort.

Wat deze drie kwaliteitsniveaus betekenen in de uitwerking op straat is te vinden in Bijlage D.



Figuur 5: Kwaliteitsniveaus en bijbehorende kenmerken op het Dordtse fietsnetwerk. De kenmerken van het (plus)kwaliteitsnet komen boven op de kenmerken van het basisnet.





1

2

3

4

5

6

7

8

9



15



2.2.2 Kwaliteitseisen fietsnetwerk

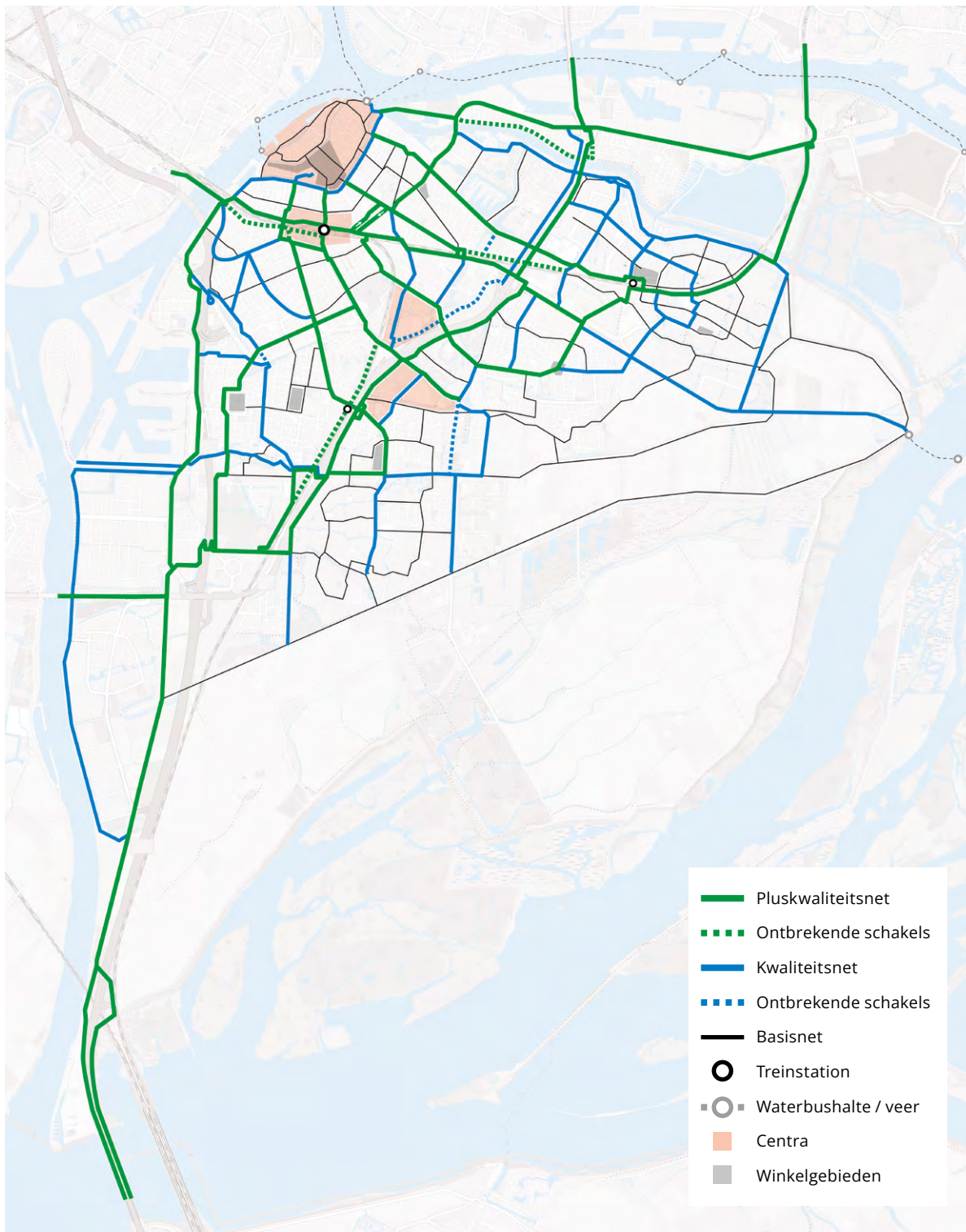
Met het vaststellen van de Fietsnota "Dordt Fietst verder" in 2014 heeft de gemeente Dordrecht bepaalde kwaliteitseisen aan het fietsnetwerk gesteld. Voor dit nieuwe uitvoeringsprogramma zijn de kwaliteitseisen geüpdatet en aangescherpt. Deze zullen ook worden opgenomen in ons nieuwe mobiliteitsprogramma 2040. Het uitgangspunt bij de kwaliteitseisen zijn de vijf hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur.

Deze vijf hoofdeisen zijn:

1. **Samenhang:** De fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers.
2. **Directheid:** De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (omrijden blijft tot het minimum beperkt) en wachttijden worden beperkt.
3. **Aantrekkelijkheid:** De fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is.
4. **Veiligheid:** De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid en de gezondheid (minimale blootstelling aan schadelijke stoffen) van fietsers en overige weggebruikers.
5. **Comfort:** De fietsinfrastructuur zorgt ervoor dat fietsers zo min mogelijk hinder (trillingen, extra inspanningen door hoogteverschillen, overlast van overig verkeer) en oponthoud (stoppen) ervaren.

De nieuwe kwaliteitseisen zijn te vinden in Bijlage D.

*Figuur 6: Geactualiseerd
fietsnetwerk Dordrecht*





1

2

3

4

5

6

7

8

9

2.2.3 Beoordeling en aanbevelingen kwaliteit fietsnetwerk

In 2022 heeft DTV Consultants op basis van eerder genoemde kwaliteitseisen het Dordtse fietsnetwerk beoordeeld en aanbevelingen gedaan voor verbeteringen. De volledige resultaten van dit onderzoek zijn te vinden in de rapportage “Onderzoek kwaliteit fietsroutes Dordrecht”. Een deel van de rapportage is te vinden in Bijlage E.

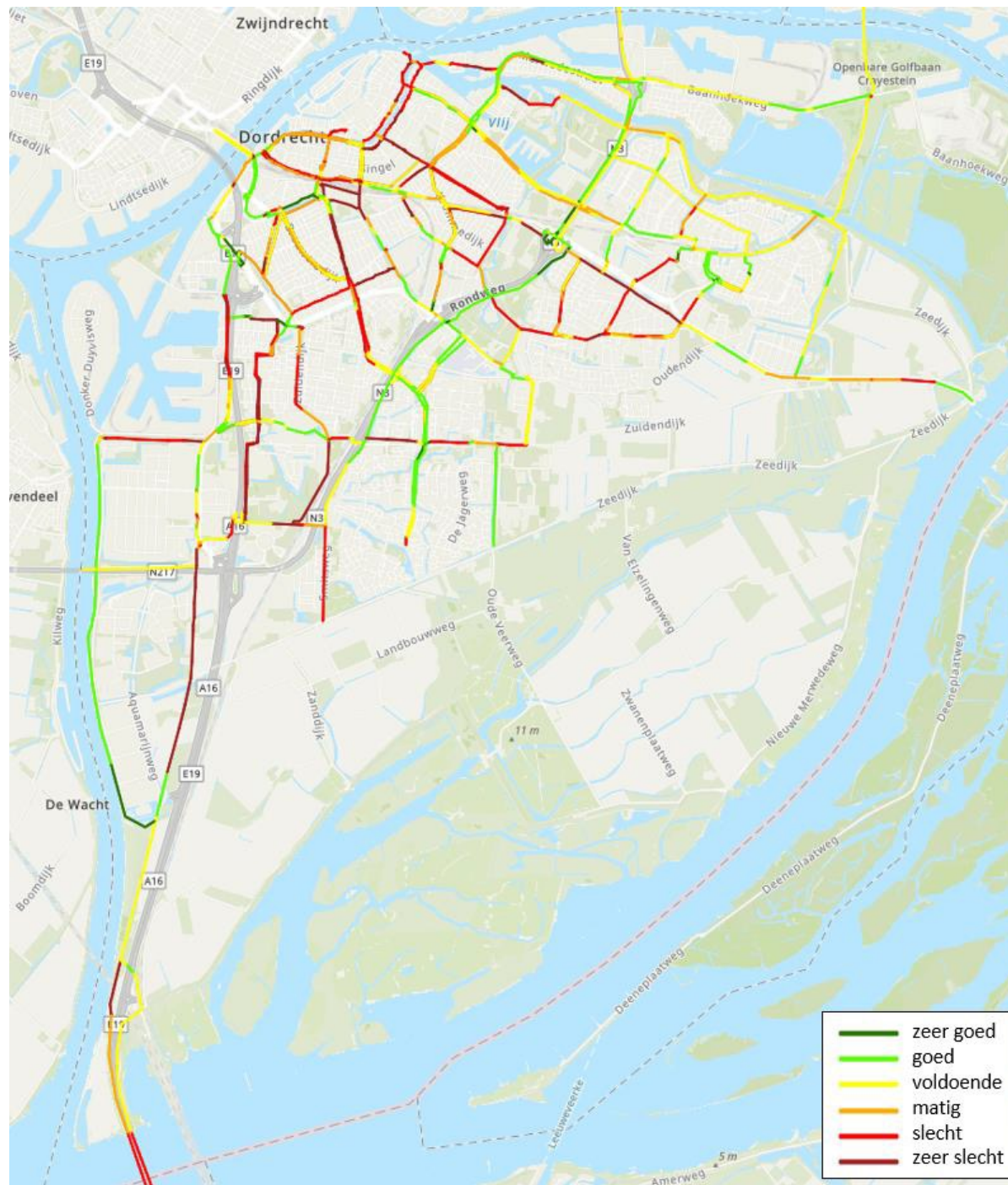
Figuur 7: Totaalbeoordeling van de geïnventariseerde fietsroutes7 geeft een totaalbeoordeling van de fietsroutes op wegvakniveau. Opvallend is dat slechts een klein gedeelte van het netwerk goed of zeer goed scoort. De belangrijkste verklaring hiervoor is dat grote delen van het netwerk niet beschikken over hoogwaardige fietsvoorzieningen zoals vrijliggende fietspaden of fietsstraten.

Type fietsvoorzieningen

Het type fietsvoorziening bepaalt in grote mate de veiligheid, het comfort en de aantrekkelijkheid van een fietsroute. Het type fietsvoorziening telt daarom het zwaarst mee in de beoordeling. Vrijliggende fietspaden hebben hierbij de voorkeur, maar ook fietsstraten (mits goed toegepast) scoren goed. Een tracédeel met een fietsstrook op een 50km-weg of waar een fietsvoorziening niet aanwezig is, kan nooit een voldoende scoren.

Het huidige netwerk bestaat voor 122,3 km uit vrijliggende tweerichtingsfietspaden, voor 24,1 km uit vrijliggende eenrichtingsfietspaden, voor 57,0 km uit fietsstroken, voor 8,9 km uit aanliggende eenrichtingsfietspaden, voor 0,6 km uit aanliggende tweerichtingsfietspaden, voor 4,6 km uit fietsstraten en op 43,1 km van het netwerk zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig.

Figuur 7: Totaalbeoordeling van de geïnventariseerde fietsroutes





1

2

3

4

5

6

7

8

9

Er is aanbevolen om te onderzoeken of het mogelijk is om het aantal vrijliggende fietspaden uit te breiden, bij voorkeur op routeniveau (in plaats van verspreid over de stad kleine stukjes realiseren). Op trajecten waar fietsvoorzieningen niet realiseerbaar zijn en fietsstraten geen reële oplossing bieden, worden brede fietsstroken (minimaal 2,0 meter breed) aanbevolen. Het is daarbij wenselijk de maximumsnelheid van het autoverkeer op dergelijke trajecten terug te brengen naar 30 km/h.

Breedte en verhardingsranden

Na het type fietsvoorziening, heeft de breedte van de fietsvoorziening de meeste invloed op hoe de fietser zijn route ervaart. De breedte van het fietspad of de fietsstrook heeft invloed op de veiligheid, het comfort en de aantrekkelijkheid van de fietsroute. In de regel geldt dat hoe breder de fietsvoorziening is, hoe beter deze door de fietser wordt gewaardeerd en hoe veiliger deze is. In Dordrecht is een groot deel van de fietsvoorzieningen niet breed genoeg (zie Bijlage E). Het is daarom zaak om fietsvoorzieningen die (veel) te smal zijn, zo snel mogelijk te verbreden. Op locaties waar dat (ruimtelijk) echt niet inpasbaar is, is het extra van belang dat de verhardingsrand en de berm dan vergevingsgezind worden uitgevoerd. Op te smalle fietsvoorzieningen is de kans om uit te moeten wijken voor een andere gebruiker, en daarbij in de berm terecht te komen, immers groter dan op fietsvoorzieningen die wel breed genoeg zijn.

Kwaliteit verharding

De kwaliteit van de verharding heeft in belangrijke mate invloed op het comfort dat de fietser ervaart, maar ook op de verkeersveiligheid. Als de kwaliteit van de verharding te wensen overlaat, kan dit immers leiden tot valpartijen. In de huidige situatie scoort een aanzienlijk deel van het snel- en hoofdfietsnetwerk niet voldoende op de kwaliteit van de verharding (zie Bijlage E). Hierbij is gebruik gemaakt van de geldende CROW-richtlijnen. Aanbevolen wordt om ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de verharding op het fietsnetwerk snel overal minimaal voldoende scoort en daarbij prioriteit te geven aan de slechtst scorende tracédelen.

Overige eisen

Andere meegenomen beoordelingscriteria zijn: markering, verhardingsrand, obstakels, verharding (kwaliteit, kleur en type), verlichting, parkeren, uitritten, hellingen, trappen, wachttijd bij verkeerslichten, voorrangskruispunten, bromfietsen en gladheidsbestrijding. Voor een aantal van deze thema's is aanbevolen om de benodigde kwaliteitsverbeteringen stadsbreed op te pakken. Deze maatregelen komen aan de orde in Hoofdstuk 5.

In zijn totaliteit laat de beoordeling zien dat er nog veel werk aan de winkel is om het netwerk te laten voldoen aan de opgestelde kwaliteitseisen. Tegelijkertijd blijkt dat we met gerichte investeringen veel winst kunnen boeken.





1

2

3

4

5

6

7

8

9



3

Maatregelen fietsinfrastructuur

- 3.1 Uitgangspunten
- 3.2 Voorgestelde infrastructurele fietsprojecten
- 3.3 Reserveprojecten fietsimpuls
- 3.4 Budget en planning

Overzicht maatregelen fietsinfrastructuur

Maatregelen die in het kader van dit uitvoeringsprogramma worden voorgesteld.

Zie 3.2

1 Projectvoorstel 2026

Fietspaden S.M. Hugo van Gijnweg →

2 Projectvoorstel 2024-2025

Fietspad Amstelwijk - station Zuid →

3 Projectvoorstel 2024-2025

Fietspaden en deels fietsstraat Vrieseweg & Reeweg Oost →

4 Projectvoorstel 2025

Fietsstraat Twintighoevenweg →

5 Gepland 2024 - 2025

Fietsstraat Kromhout & Cornelis de Wittstraat →

6 Gepland 2024

Fietsstraat Waldeck Pymontweg →

Maatregelen die al uitgevoerd worden of gepland staan.

Zie bijlage G

7 Gepland 2024 - 2026

Onderhoud Toulonse-laan & Krommedijk - verbeteren fietsvoorzieningen →

8 Gepland/uitvoering 2023

Herinrichting Krispijnseweg met vrijliggende fietspaden en brede fietsstroken →

9 Gepland 2024 - 2027

Herinrichtingen i.h.k.v. VSP Spuiboulevard →

10 Gepland 2023

Fietsstraat Patersweg →

11 Gepland/uitvoering 2023

Dordtse Mijl →

12 Gepland/uitgevoerd 2022 - 2023

Fietsstraat Reeweg Oost & Halmaheiraplein →

Reserveprojecten Zie 3.3

- A Dubbeldamseweg Zuid (incl. rotonde)
- B Galileilaan (3 weggedeeltes)
- C Haaswijkweg Oost en -West
- D Noordendijk
- E Doorsteek Wieldrechtseweg - Mijlweg
- F Jan Vethkade
- G Rijksstraatweg (Willemsdorp)
- H Zuidendijk (Laan der VN - Smitsweg)
- I Smitsweg
- J Vest
- K Noorderstraat
- L Elfhuizen - Raamstraat →



UITVOERINGS-
PROGRAMMA FIETS
2023-2026
GEMEENTE
DORDRECHT



1

2

3

4

5

6

7

8

9



19





1

2

3

4

5

6

7

8

9

In het vorige hoofdstuk zijn de knelpunten op het Dordtse fietsnetwerk besproken. In de periode 2023-2026 willen we hiermee aan de slag gaan om de verkeersveiligheid, het comfort en de aantrekkelijkheid van het fietsnetwerk verder op orde te brengen en ontbrekende schakels te realiseren. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat we zoveel mogelijk inzetten op het (af)maken van hoogwaardige fietsroutes vanuit de wijken richting de binnenstad en station. Dit zijn veelal de drukste fietsroutes in Dordrecht. We proberen daarbij zoveel mogelijk werk-met-werk te maken met wegonderhoud en gebiedsontwikkelingen.

Samen met de Fietsersbond en input van inwoners (d.m.v. enquêtes) hebben we een inventarisatie gemaakt van mogelijke maatregelen. In paragraaf 3.1 bespreken welke welke uitgangspunten we hebben gehanteerd bij het samenstellen van het maatregelenpakket voor 2023-2026.

In de paragrafen 3.2 en 3.3 presenteren we de maatregelen. Deze zijn onder te verdelen in de volgende categorieën:

- Voorgestelde infrastructurele fietsprojecten (zie 3.2)
- Reserveprojecten (zie 3.3)

Alle maatregelen zijn weergegeven in de overzichtskaart op de vorige pagina.

3.1 Uitgangspunten

Met het nemen van infrastructurele maatregelen voor de fiets dragen we bij aan de volgende beleidsdoelen:

- **Fietsnetwerk:** reistijden verminderen en fietstevredenheid over comfort en snelheid laten toenemen.
- **Verkeersveiligheid:** verkeersonveilige knelpunten aanpakken en tevredenheid over verkeersveiligheid laten toenemen.
- **Fiets als schakel in de vervoersketen:** aantrekkelijker maken van de combinatie fiets+trein en fiets+waterbus.
- **Fiets bij stedelijke ontwikkelingen:** knelpunten oplossen en nieuwe gebiedsontwikkelingen niet laten leiden tot nieuwe knelpunten voor fietsers.
- **Duurzaamheid en promotie van de fiets:** modal split voor de fiets laten stijgen.

Het is niet realistisch om in de periode 2023-2026 aan de slag te gaan met alle knelpunten en mogelijke projecten die bijdragen aan deze doelstellingen. Bij het samenstellen van het maatregelenpakket voor 2023-2026 hebben we de volgende drie uitgangspunten gehanteerd:

1 Inzet op (af)maken van hoogwaardige fietsradialen tussen centrum en wijken.

Binnen het fietsnetwerk zijn een aantal radialen vanuit het centrum en station Dordrecht richting de wijken en v.v. te herkennen (zie Figuur 8). Dit zijn de lange lijnen in de stad die de verbinding leggen naar de wijken. Een deel van deze fietsradialen heeft ook een functie binnen het regionale fietsnetwerk.

We willen dat men over deze radialen snel, comfortabel en veilig door kan fietsen. Met eerdere maatregelen vanuit fietsuitvoeringsprogramma's, onderhoudsprojecten en gebiedsontwikkelingen is er al een aanzet gemaakt voor deze hoogwaardige fietsassen. Voorbeelden zijn de herinrichting van de Oranjelaan en Patersweg en aanleg van de Prins Clausbrug. Binnenkort starten we met de herinrichting van de Krispijnseweg. Deze assen willen we verder afmaken tot in de wijken (zie Figuur 9). Dat houdt in dat we er prioriteit





1

2

3

4

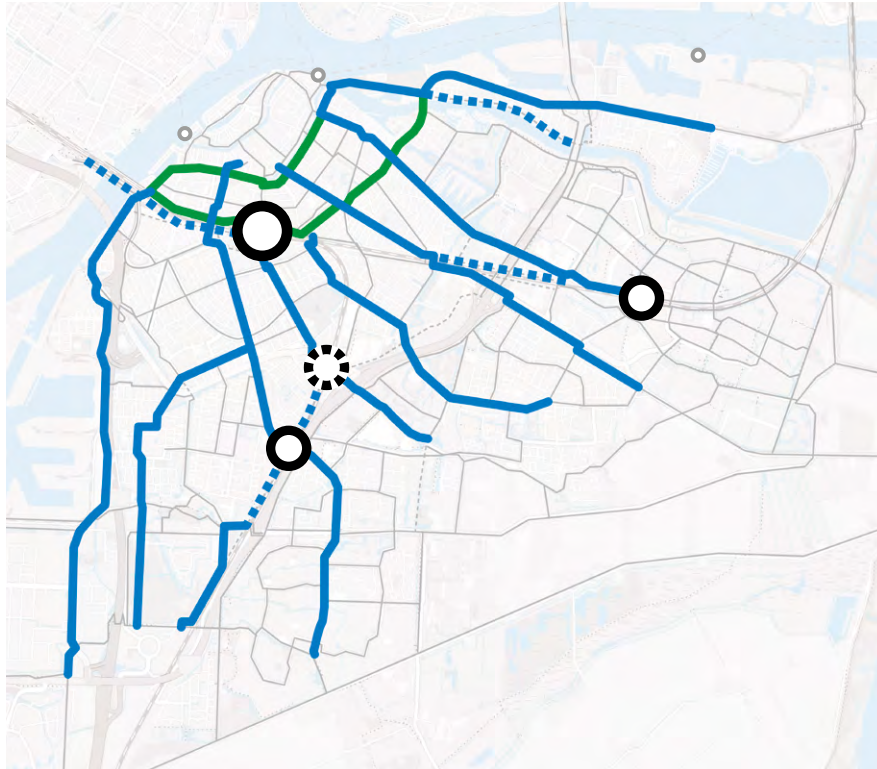
5

6

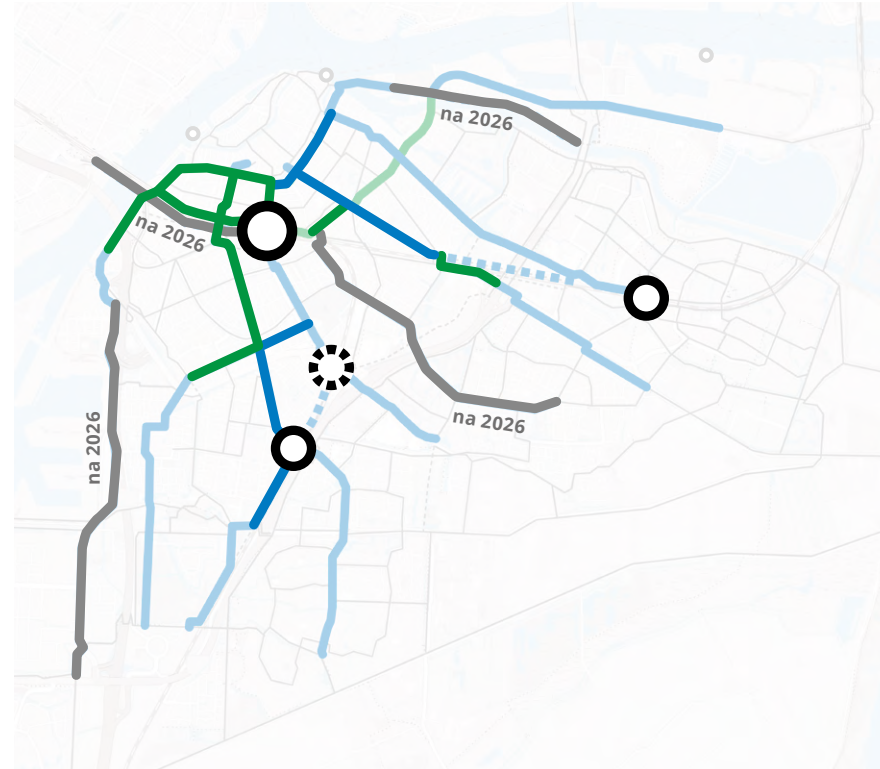
7

8

9



Figuur 8: Fietsradialen binnen het Dordtse fietsnetwerk en de 1e en 2e centrumring



Figuur 9: Logica/samenhang projectkeuzes met radialen en andere projecten

aan geven om knelpunten op deze routes op te lossen en ontbrekende schakels te realiseren.

2 **Geschatte kosten/baten verhouding: aanpakken van knelpunten op veelgebruikte routes.**

We willen dat zoveel mogelijk fietsers in Dordrecht voordeel hebben bij de maatregelen en dat de maatregelen zoveel mogelijk maatschappelijke winst opleveren voor alle Dordtenaren. We geven daarom prioriteit aan maatregelen op de meest gebruikte fietsroutes. Soms hebben we daarvan afgeweken. Dit heeft te maken met uitgangspunt 3.

3 **Samenhang met (onderhouds)projecten en lange termijn planning.**

Om kostenefficiënt aan de slag te gaan sluiten we zoveel mogelijk aan bij de meerjaren onderhoudsplanning (MOP) en stedelijke ontwikkelingen. Dit geeft een zekere urgentie voor het meekoppelen van bepaalde maatregelen, bijvoorbeeld de S.M. Hugo van Gijnweg en de fietsroute naar Amstelveen. Inzet op een aantal fietsassen stellen we uit omdat we na 2026 meer meekoppelkansen zien. Dit zijn onder andere de as richting en door Dubbeldam, de as over Stadswerven en de Mijlweg-Rijksstraatweg.





3.2 Voorgestelde infrastructurale fietsprojecten

In deze paragraaf bespreken we de infrastructurale maatregelen die vanuit dit uitvoeringsprogramma worden voorgesteld. Op de kaart op de vorige pagina is weergegeven hoe deze maatregelen samenhangen met de fietsradialen en andere projecten.

De processen om richting uitvoering van de voorgestelde maatregelen te komen, o.a. ontwerp en participatie met belanghebbenden, worden na vaststelling van dit programma opgestart. Dit betekent dat de uitvoering van de voorgestelde maatregelen kan wijzigen. Indien een project niet uitgevoerd kan worden binnen de periode 2023-2026 kan er worden besloten om een reserveproject uit te voeren. De gemeenteraad wordt hierover geïnformeerd.

3.2.1 S.M. Hugo van Gijnweg

De fietsradiaal vanuit het centrum richting de zuidelijke wijken Krispijn, Zuidhoven/Crabbehof en Sterrenburg loopt via de Spuiweg, Krispijnseweg, S.M. Hugo van Gijnweg en de Galileilaan. Binnen het Verkeersstructuurplan Spuiboulevard is de realisatie van een fietsstraat op de Spuiweg gepland (zie Bijlage G). Ook op de Krispijnseweg wordt het wegprofiel verbeterd ten gunste van de fiets. De S.M. Hugo van Gijnweg ligt in het verlengde van de genoemde wegen. Met het verbeteren van de fietsvoorzieningen op deze weg wordt de hoogwaardige fietsroute verder doorgezet richting de zuidelijke wijken.

De S.M. Hugo van Gijnweg is een drukke autoverbinding richting het centrum, Laan der VN, N3 en A16. Op dit moment zijn er twee rijbanen beschikbaar voor gemotoriseerd verkeer (max. 50 km/h). Voor fietsers zijn er slechts (smalle) fietsstroken op de rijbaan aanwezig. Daarbij liggen er parkeerplaatsen direct langs het fietspad wat zorgt voor onveilige situaties.

De weg staat op de planning om aangepakt te worden voor groot onderhoud in 2026. Vanuit dit uitvoeringsprogramma willen we deze kans benutten om verbeterde fietsvoorzieningen aan te leggen. Dit vraagt om een extra bijdrage



Huidige situatie S.M. Hugo van Gijnweg

bovenop de standaard onderhoudsbudgetten nodig, omdat voor deze maatregel het volledige wegprofiel aangepast moet worden.

We stellen voor om tussen de Talmaweg en Laan der VN vrijliggende eenrichtingsfietspaden aan te leggen en hiermee de fietsroute vanaf de Krispijnseweg verder door te zetten. Daarbij worden de kruispunten aangepast. Dit zorgt ervoor dat de verkeersveiligheid en het comfort voor de fietser sterk toeneemt. Tevens wordt de weg meer herkenbaar als hoogwaardige fietsroute richting het centrum.

Bij de reserveprojecten worden maatregelen op de Galileilaan, in het verlengde van de S.M. Hugo van Gijnweg, besproken. Met de aanleg van deze ontbrekende fietsvoorzieningen kan de gehele fietsas van centrum tot aan Sterrenburg op het gewenste kwaliteitsniveau worden gebracht.



3.2.2 Fietspad Amstelwijck – Station Zuid

Een fietsverbinding aan de oostzijde van de N3, parallel aan het spoor, is al lange tijd een grote wens (Fietsnota 2014). Deze ontbrekende schakel binnen het fietsnetwerk is om diverse redenen een belangrijke toevoeging en cruciaal om nu aan te leggen.

Allereerst is deze fietsverbinding van belang binnen het regionale netwerk. Met deze verbinding verbetert de directheid voor fietsende forenzen en scholieren uit de Hoekse Waard en Brabant richting Leerpark, de Dordtse stations en het centrum van Dordrecht. Ook biedt het een snellere fietsverbinding voor de wijken Crabbefhof, Wielwijk en Dordtse Hout richting het centrum en is de verbinding relevant in het kader van de spoorzone ambities. Het fietspad is met name van grote waarde voor de woningbouwontwikkeling Amstelwijck. Het is belangrijk dat nieuwe bewoners meteen gebruik kunnen maken van deze aantrekkelijke fietsverbindingen. Met een verbeterde fietsroute richting de stations is de verwachting dat de betreffende stations beter gebruikt gaat worden.

Bijkomend is dat het fietspad aan de oostzijde van de N3 erg druk kan zijn tijdens de spits. Met deze route kan dit fietspad deels ontlast worden. Ook zal deze nieuwe route veiliger ingericht kunnen worden. Daarnaast wordt de betrouwbaarheid van het netwerk vergroot.

De ambitie is om de route verder af te maken richting toekomstig station Leerpark. Hiervoor is een fietsbrug noodzakelijk over het viaduct bij station Zuid. Bij de upgrade van station Zuid door ProRail is hier voor zover mogelijk rekening mee gehouden. Uit onderzoek is echter wel gebleken dat een dergelijke fietsbrug moeilijk ingepast kan worden vanwege ondergrondse infra en ruimtegebrek.

Deze route sluit goed aan op de fietsradiaal over de S.M. van Gijnweg en Krispijnsweg richting het centrum (zie 3.2.1) en biedt daarmee Amstelwijck een goede fietsverbinding met het centrum.



Huidige situatie Vrieseweg



Huidige situatie Oranjepark - Vrieseweg

3.2.3 Vrieseweg & Reeweg Oost

Eén van de belangrijke fietsradialen tussen centrum en wijken loopt via de Vrieseweg en de Reeweg Oost. Deze radiaal verbindt de wijken Het Reeland, Dubbeldam en Stadspolders met het centrum en vormt een belangrijke aanfietsroute naar de binnenstad.

Vrieseweg

De Vrieseweg is een 30km-weg zonder fietsvoorzieningen. Op het gedeelte tussen Oranjepark en de Singel heeft de Vrieseweg nog het oude brede 50km-profiel. Dit is in het project 30km-schil niet versmald, wat wel nodig is om de veiligheid te verbeteren. Een verkeersveiliger wegrichting is ook een wens vanuit de basisschool gelegen aan dit weggedeelte.

Voorgesteld wordt om op de Vrieseweg een fietsstraatprofiel te realiseren. Op de weg is al deels een maximum snelheid van 30 km/h ingesteld en de verhouding fiets-/autoverkeer is passend bij een fietsstraat. Met een fietsstraatprofiel krijgt de fiets meer positie ten opzichte van het autoverkeer en wordt de route herkenbaarder, veiliger en comfortabeler.

Het groot onderhoud aan de Vrieseweg en de wegen rondom de Vrieseweg bieden aanleiding om (in ieder geval voor het deel tussen Singel en Krommedijk) de voorgestelde maatregel mee te koppelen. Deze maatregel biedt tevens mogelijkheden om meer groen te realiseren tussen de Singel en Krommedijk.



Reeweg Oost

De Reeweg Oost is een gebiedsontsluitingsweg (50km/h) met smalle fietsstroken. Dit levert verkeersonveilige situaties op en maakt deze belangrijke fietsas niet tot een aantrekkelijke route.

Voorgesteld wordt om de fietsroute voorzien van een verbeterde inrichting. Het profiel waaraan gedacht wordt is vergelijkbaar met het profiel dat op de Krispijnseweg wordt gerealiseerd: verbrede (vrijliggende) fietsstroken (2,0m) aan beide zijden van de weg met een schuwstrook tussen de weg en het fietspad. Aansluitend wordt ook de rotonde op de Reeweg Oost aangepast.

Door meer afstand te creëren tussen het fietsverkeer en het gemotoriseerd verkeer wordt de verkeersveiligheid vergroot wat zorgt voor meer comfort bij de fietsers. Het versmallen van de ruimte voor auto's zorgt ervoor dat de snelheid omlaag gaat. Dit komt eveneens de veiligheid ten goede en zorgt tevens voor een beperking van geluidshinder op de gevels.

Voorgesteld wordt om de weg nu aan te pakken, omdat werk met werk gemaakt kan worden met het onderhoudsproject dat het Sumatraplein en Vrieseweg raakt. De rotonde bij het Halmaheiraplein is tevens dringend aan onderhoud toe. Bovendien wordt door de herinrichting van de Bankastraat meer auto- en vrachtverkeer naar de Reeweg Oost geleid. Met de beoogde herinrichting voorkomen we dat dit leidt tot een slechtere situatie voor de fietsers en bewoners van de straat.

Het Halmaheiraplein, liggend op deze fietsradiaal, is recent al ingericht als fietsstraat. In het kader van onderhoud wordt het deel op de Reeweg Oost parallel aan de Provinciale weg ook verbeterd. Met de voorgestelde maatregel kan deze fietsas verder afgemaakt worden richting het centrum. In de reserveprojecten wordt voorgesteld om deze hoogwaardige fietsroute ook richting Stadspolders en Dubbeldam af te maken met een fietsstraatprofiel, zie 3.3.2.



Huidige situatie Reeweg Oost



Mogelijk wegprofiel voor Reeweg Oost
(voorbeeld heringerichte Krispijnseweg)



1

2

3

4

5

6

7

8

9

3.2.4 Twintighoevenweg

De Twintighoevenweg is een veelgebruikte fietsroute vanaf de Dordwijklaan richting het centrum en noordelijk deel van de stad. Dit blijkt ook uit databronnen. Vanwege de grote aantallen fietsers en de logica binnen het netwerk wordt de weg daarom opgenomen in het kwaliteitsnet.

Op deze weg zijn nu geen fietsvoorzieningen aanwezig. De route is zeer geschikt voor het aanleggen van een fietsstraat vanwege de lage auto intensiteit en de vele fietsers. Het voorstel is om deze fietsstraat in 2024-2025 aan te leggen. De route wordt daarmee herkenbaarder, veiliger en comfortabeler voor fietsers. We vinden dit belangrijk, omdat we op korte termijn geen kansen zien om de fietsas vanuit het centrum via de fietstunnel Transvaalstraat en Dubbeldamseweg op kwaliteit te brengen. De Twintighoevenweg is een goed alternatief voor deze route i.c.m. met de voorgestelde maatregelen op de Reeweg Oost en Vrieseweg. We willen de route ook als zodanig herkenbaar maken zodat fietsers deze route gebruiken en knelpunten omzeilen.



Huidige situatie Twintighoevenweg





Huidige situatie Kromhout

3.2.5 Kromhout & Cornelis de Wittstraat

Het Kromhout en de Cornelis de Wittstraat vormen een veelgebruikte fietsroute langs en door het centrum van Dordrecht. Deze route verbindt de ontwikkelgebieden op de Staart en Stadwerven via de nieuwe Prins Clausbrug met het gebied Spuiboulevard. Ook vormt het de route tussen de waterbushalte Merwekade, de Noordflank en station Dordrecht.

Op het Kromhout en de Cornelis de Wittstraat ontbreken momenteel fietsvoorzieningen. Het comfort voor de fietser is laag, mede door de klinkerverharding. In 2024 en 2025 is er groot onderhoud aan de weg gepland. Deze kans willen we benutten om een duidelijke, herkenbare en comfortabele fietsroute te creëren. Dit willen we doen door het aanbrengen van een rode loper (fietsstraat) tussen de Vrieseweg en de Noordendijk. De fiets krijgt hierdoor meer positie en de route wordt veiliger, aantrekkelijker en sneller. Hiermee wordt de fietsroute tevens klaargemaakt voor de toekomstige gebruikers van de ontwikkelgebieden. Mocht er voor asfalt worden gekozen kan dit tevens zorgen voor vermindering van geluid voor bewoners.



Huidige situatie Waldeck Pymontweg

3.2.6 Waldeck Pymontweg

Met het herinrichten van de Patersweg bestaat de behoefte om in het verlengde hiervan ook de Waldeck Pymontweg (tussen de fietsradialen Krispijnseweg en Nassauweg) als fietsstraat in te richten. Deze verbinding is als pluskwaliteitsnet aangeduid.

In 2023-2024 wordt er onderhoud uitgevoerd aan o.a. de trottoir en parkeervakken op de Waldeck Pymontweg vanuit het meerjaren onderhouds programma (MOP). We zien dit als een kans om de fietsstraat op de Patersweg door te zetten en de fietsradiaal af te maken. De situatie is complex door de beperkte ruimte, parkeerplaatsen en aanwezige boomwortels. Met een aanvullende bijdrage bovenop het onderhoudsbudget wordt het mogelijk de gewenste fietsstraat te realiseren.



3.3 Reserveprojecten fietsimpuls

Hierna worden een aantal reserveprojecten besproken. Dit zijn projecten die uitgevoerd kunnen worden met de extra bestedingsruimte die ontstaat door het ontvangen van (provinciale) subsidie of wanneer binnen het proces richting uitvoering van eerder genoemde maatregelen blijkt dat het toch niet mogelijk is om de maatregel in de periode 2023-2026 uit te voeren. Dit kan bijvoorbeeld te maken hebben met complexiteit van de ondergrond of werkzaamheden in de omgeving.

In het uitvoeringsprogramma 2020-2022 waren vergevingsgezinde bermten langs het fietspad langs de N3 opgenomen als een reserveproject. Voor deze maatregel zien wij op dit moment geen meekoppelkansen meer. Deze maatregel komt te vervallen.

3.3.1 Dubbeldamseweg Zuid (incl. rotonde Eemsteynstraat)

De Dubbeldamseweg is één van de fietsradialen vanuit o.a. het Leerpark en Dubbeldam richting het station en het centrum. Op dit moment ontbreken er fietsvoorzieningen en is de weginrichting onduidelijk en onveilig. De inrichting van de weg is uitnodigend voor autoverkeer om er harder te rijden dan de maximum snelheid van 30 km/h.

De rotonde Eemsteynstraat-Dubbeldamseweg Zuid is dusdanig vormgegeven dat automobilisten de rotonde als een dubbelstrooksrotonde gebruiken, terwijl de rotonde bedoeld is als een enkelstrooksrotonde. Het 'verkeerd gebruik' van deze rotonde levert voor fietsers gevaarlijke situaties op. In 2019/2020 zijn er aanpassingen gedaan aan het middeneiland van de rotonde om dit te verhelpen. Deze maatregel blijkt niet toereikend te zijn geweest. We stellen daarom voor om op de plaats van de rotonde een voorrangspein te realiseren. Op de Dubbeldamseweg Zuid tussen de Eemsteynstraat (rotonde) en de Twintighoevenweg willen we graag een rode loper voor de fiets aanbrengen. Met deze maatregelen wordt de positie van de fiets t.o.v. het autoverkeer sterk verbeterd en neemt de verkeersveiligheid voor fietsers toe. Tevens biedt de maatregel mogelijkheden om extra groen te creëren.

Met de geplande onderhoudsprojecten na 2026 zie we kansen om de fietsas tussen Dubbeldam en het centrum in zijn geheel uit te werken. Daarom is deze maatregel op dit moment opgenomen als reservemaatregel.

3.3.2 Galileïlaan

Met het eerder omschreven voorstel voor de S.M. van Gijnweg wordt de hoogwaardige fietsradiaal vanuit het centrum en station Dordrecht richting de wijk Sterrenburg verder uitgewerkt. De Galileïlaan vormt het meest zuidelijke deel van deze fietsradiaal. Op de Galileïlaan bevinden zich nog een aantal punten waar goede en veilige fietsvoorzieningen ontbreken. Dit vormt een probleem in combinatie met een drukke ontsluitingsroute voor autoverkeer (max. 50 km/h). De voorgestelde maatregelen bieden een kans om deze laatste ontbrekende schakels te realiseren en de verkeersveiligheid en het comfort voor de fietser te vergroten.

Tussen het Lunenburgplein en de Grafelijkheidsweg zijn fietsers nu aangewezen op fietsstroken op de rijbaan. Voor dit deel van de Galileïlaan stellen we voor om vrijliggende eenrichtingfietspaden te aan te leggen.

Tussen de Eulerlaan en de Blaauweg ligt nu een fietsstrook en een vrijliggend eenrichtingfietspad aan één zijde van de weg. We stellen voor om hier aan de oostzijde een vrijliggend tweerichtingfietspad te realiseren. Hiermee kunnen fietsers vanaf het fietspad op de binnenkort heringerichte Eulerlaan aan dezelfde kant van de weg blijven en worden gevaarlijke oversteekbewegingen van twee kanten bij de rotonde voorkomen. Daarbij zorgt het ervoor dat fietsverkeer ontvlochten wordt van het autoverkeer en de verkeersveiligheid toeneemt.

Tussen de Planetenlaan en Kapteynweg liggen nu vrijliggende eenrichting fietspaden. De herinrichting van de Planetenlaan (onderhoudsproject) vraagt erom dat verkeer in twee richtingen over dit fietspad kan. Er wordt verwacht dat anders (meer) mensen tegen het verkeer in gaan fietsen. We stellen daarom voor om het fietspad te verbreden naar een vrijliggend tweerichtingfietspad. Het fietspad sluit hiermee aan op het tweerichting fietspad bij station Zuid. De fietsoversteek bij de verkeerslichten Planetenlaan wordt met deze maatregel ook aangepakt.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

3.3.3 Haaswijkweg Oost en Haaswijkweg West

De Haaswijkweg vormt het meest oostelijke deel van de fietsradiaal vanuit het centrum en station Dordrecht richting de wijken Stadspolders en Dubbeldam. Op deze route op het pluskwaliteitsnet zijn nu geen fietsvoorzieningen aanwezig. Het voorstel is om hier een fietsstraat te maken door het aanleggen van een rode loper (fietsstraat van 3,5m breed) tussen de Dubbelsteynlaan Oost en de Noordhoevelaan. De fietser krijgt hierdoor meer positie t.o.v. het autoverkeer (30 km/h, deels eenrichtingsverkeer). Hierdoor verbeterd de verkeersveiligheid en het comfort voor de fietsers. Ook wordt met een fietsstraatprofiel de herkenbaarheid van de hoogwaardige fietsroute richting het centrum vergroot. Het is mogelijk dat mensen hierdoor sneller geneigd zijn te kiezen voor de fiets als vervoersmiddel. Dat draagt positief bij aan de mobiliteitstransitie in Dordrecht.

3.3.4 Noordendijk (nabij kruispunt Oranjelaan)

De Noordendijk vormt een belangrijke fietsroute tussen de binnenstad en de wijk Stadspolders. Het overgrote deel van deze route is van voldoende kwaliteitsniveau en voorzien van vrijliggende fietspaden. Het enige gedeelte op de fietsroute waar geen goede fietsvoorzieningen aanwezig zijn, is op de Noordendijk nabij het kruispunt met de Oranjelaan (oostzijde). Dit weggedeelte is voorzien van een smalle fietsstrook en een smal fietspad. We zouden hier graag de fietsvoorzieningen verbreden en de tweerichtingsstructuur doorzetten. Vanwege de beperkte fysieke mogelijkheden en de aanwezigheid van een trafostation is het erg kostbaar deze situatie in te passen (minimaal 800.000 euro). Als reservemaatregel willen we bekijken of we met kleine aanpassingen de bestaande eenrichting fietsstructuur kunnen verbeteren.

3.3.5 Doorsteek Wieldrechtseweg-Mijlweg

De Wieldrechtseweg en de Mijlweg vormen belangrijke fietsverbindingen voor forenzen en scholieren uit de Hoekse Waard en werknemers van de havengebieden. Beide wegen liggen op het (plus)kwaliteitsnet voor de fiets. Op dit punt verknopen deze fietsverbindingen echter niet vanwege het hoogteverschil, maar lopen ze langs elkaar heen. Hierdoor moeten fietsers omrijden. Tevens ontbreken fietsvoorzieningen op deze omrijroutes.

Tussen de Wieldrechtseweg (hooggelegen) en het kruispunt Rijksweg/Mijlweg/Simon de Danserweg (laaggelegen) willen we deze ontbrekende schakel voor de fiets realiseren (in de huidige situatie zijn er wel trappen voor voetgangers aanwezig). Fietsers kunnen hierdoor sneller doorfietsen en het comfort wordt hiermee vergroot. Ook wordt de doorgaande fietsroute beter herkenbaar. Dit voorstel willen we meenemen in de in aanpak van het Havenbedrijf voor de Wieldrechtseweg.

3.3.6 Jan Vethkade

Aan de oostzijde op de Jan Vethkade ligt nu deels een smalle fietsstrook op de rijbaan. De maximum snelheid van het autoverkeer 50 km/h. Auto's op de weg ontwijken de aangelegde drempels door over de fietsstrook te rijden.

We stellen voor de fietsstrook op de Jan Vethkade tussen de Frans Lebretilaan en de Zuidendijk te verbreden en de drempels fietsvriendelijker te maken. Hierdoor neemt het comfort en de veiligheid voor de fietser toe. Het profiel op de Viottakade wordt hiermee doorgezet.

3.3.7 Rijksweg (Willemsdorp)

De Rijksweg is voor forenzen en scholieren uit Brabant, bezoekers en bewoners uit Willemsdorp en recreatieve fietsers een belangrijke fietsroute. In Willemsdorp komt het autoverkeer samen met het fietsverkeer. Daardoor ontstaan er gevaarlijke situaties op de Rijksweg ter hoogte een bocht nabij Willemsdorp. Ondanks dat Willemsdorp officieel een 30km-gebied is rijden er auto's met hoge snelheid rechtdoor het fietspad op. Er zijn al eerder kleine aanpassingen gedaan, deze waren echter ontoereikend om het probleem te verhelpen.

Met deze maatregel vergroten we de verkeersveiligheid voor fietsers door de logica op het kruispunt en herkenbaarheid van de verkeerssituatie te verbeteren. De dijk, het geluidsscherm en de masten beperken de oplossingsruimte. Op de locatie liggen nu haakse parkeerplaatsen. In het voorstel zullen deze verdwijnen of verplaatst moeten worden. Dit is nog niet met belanghebbenden afgestemd.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

3.3.8 Zuidendijk (Laan der VN - Smitsweg)

De Zuidendijk is een veel gekozen fietsroute vanuit Wielwijk en Dordtse Hout richting het centrum en station Dordrecht. Deze fietsverbinding is geclassificeerd als kwaliteitsnet. Fietsvoorzieningen zijn op deze dijk echter niet aanwezig. De maximum snelheid voor het autoverkeer is 30 km/h. Vanuit bewoners zijn er klachten over de snelheid en hoeveelheid autoverkeer.

De hoeveelheid fietsverkeer t.o.v. het aantal auto's is vrij hoog. We stellen daarom voor om een fietsstraat te realiseren op de Zuidendijk. Tussen de Troelstraweg en de Smitsweg wordt een rode loper aangebracht (fietsstraat zonder markering en rabatstroken). Visueel wordt de rijloper voor auto's versmald. Hierdoor zal ook de snelheid van het autoverkeer afnemen. De maatregel zorgt voor een herkenbaardere, comfortabelere en veiligere fietsroute.

De maatregel sluit goed aan bij ontwikkelingen op de oude schoollocatie van het Kompas (continue fietsroute tot Karel Doormanweg). De fietsroute wordt hierdoor meer herkenbaar.

3.3.9 Smitsweg

De afgelopen jaren is in het zuiden van Dordrecht de woonwijk Wilgenwende gerealiseerd. De wijk met zo'n 600 woningen is nu gereed. Fietsinfrastructuur om de woonwijk te bereiken is echter niet aanwezig. De Smitsweg is de enige ontsluitingsroute voor de wijk.

Tussen de Kilweg en de wijk Wilgenwende (komgrens) willen we een rode loper voor de fiets (3,5m) aanbrenge. Deze fietsstraat dwingt meer positie voor de fiets af bij het autoverkeer waardoor de verkeersveiligheid en het comfort voor fietsers toenemen. Ook vergroot deze maatregel de herkenbaarheid van de fietsroute. Naast de bewoners van Wilgenwende hebben ook de bezoekers van de sportvelden en recreatieve fietsers profijt van deze maatregel.

3.3.10 Vest

De Vest blijft een belangrijke aanfietsroute naar het centrum. We zien geen kansen om hier op korte termijn een fietsstraat te realiseren zoals we voorstelde in het uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2022. Wel willen we de Vest op een aantal punten optimaliseren voor fietsers. Bijvoorbeeld de kruisingen en plekken waar de fietser te weinig positie heeft ten opzichte van de auto.

3.3.11 Noorderstraat

De Noorderstraat ligt in het verlengde van de nieuwe Prins Clausbrug op de route vanaf Stadswerven/de Staart richting het centrum. Op dit moment is er nog geen herkenbare doorgaande fietsroute vanaf de Prins Clausbrug richting het centrum. Er ontbreken fietsvoorzieningen die horen bij een doorfietsroute en de fietsintensiteit op de route. Gezien de kostbare investeringen in de nieuwe fietsbrug en de, op korte termijn geplande verbeteringen, aan het Noorderhoofd lijkt het logisch deze 'missing link' op de hoogwaardige route richting het centrum en het centraal station verder af te maken.

3.3.12 Elfhuizen-Raamstraat

Met het vastgestelde Verkeersstructuurplan Spuiboulevard e.o. wordt er op de Spuiweg een fietsstraat gerealiseerd. Hiermee wordt een belangrijke fietsroute vanuit de zuidelijke wijken over de, straks vernieuwde, Krispijnseweg richting het centrum verder compleet gemaakt. Voor fietsers ligt het eindpunt van deze route logisch gezien bij de fietsenstalling Achterom.

We willen daarom de fietsroute vanaf de Spuiboulevard tot de fietstenstalling herkenbaarder maken. Dit zorgt er tevens voor dat de, momenteel onderbezette, fietsenstalling aan de Raamstraat beter vindbaar en aantrekkelijker wordt.



3.4 Budget en planning

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de infrastructurele fietsmaatregelen, bijbehorende kosten en jaar van uitvoering. Een deel van deze projecten hangt integraal samen met het uitvoeren van het meerjaren onderhoudsprogramma (MOP). De kosten betreffen het aanvullende bedrag dat nodig is voor het realiseren van verbeterde fietsvoorzieningen binnen het onderhoudsproject.

	Kosten	Dekking	Jaar
Voorgestelde infrastructurele fietsprojecten			
S.M. Hugo van Gijnweg (MOP)	400.000	Kosten worden voor een deel gedekt uit middelen vanuit de Spoorzone, Dordwijkzone, Spuiboulevard en MOP	2026
Fietspad Amstelwijk – Station Zuid	650.000		2024-2025
Vrieseweg & Reeweg Oost (deels MOP)	800.000		2024-2025
Twintighoevenweg	150.000		2024-2025
Kromhout & Cornelis de Wittstraat (MOP)	410.000		2024-2025
Waldeck Pymontweg (MOP)	450.000		2024
Reserveprojecten			
Dubbeldamseweg Zuid (incl. rotonde Eemstyenstraat)	reserveproject	nvt	onbekend
Galileilaan (3 kleine gedeeltes)	reserveproject	nvt	onbekend
Haaswijkweg Oost en Haaswijkweg West	reserveproject	nvt	onbekend
Noordendijk (nabij kruispunt Oranjelaan)	reserveproject	nvt	onbekend
Doorsteek Wieldrechtseweg-Mijlweg	reserveproject	nvt	onbekend
Jan Vethkade	reserveproject	nvt	onbekend
Rijksstraatweg (Willemsdorp)	reserveproject	nvt	onbekend
Zuidendijk (Laan der VN – Smitsweg)	reserveproject	nvt	onbekend
Smitsweg	reserveproject	nvt	onbekend
Vest	reserveproject	nvt	onbekend
Noorderstraat	reserveproject	nvt	onbekend
Elfhuizen-Raamstraat	reserveproject	nvt	onbekend
TOTAAL	2.860.000		

Tabel 1: Overzicht kosten en planning infrastructurele fietsmaatregelen 2023-2026



1

2

3

4

5

6

7

8

9





1

2

3

4

5

6

7

8

9



4

Haalbaarheidsonderzoeken complexe schakels

- 4.1 Complexe knelpunten
- 4.2 Ontbrekende schakels
- 4.3 Budget en planning





1

2

3

4

5

6

7

8

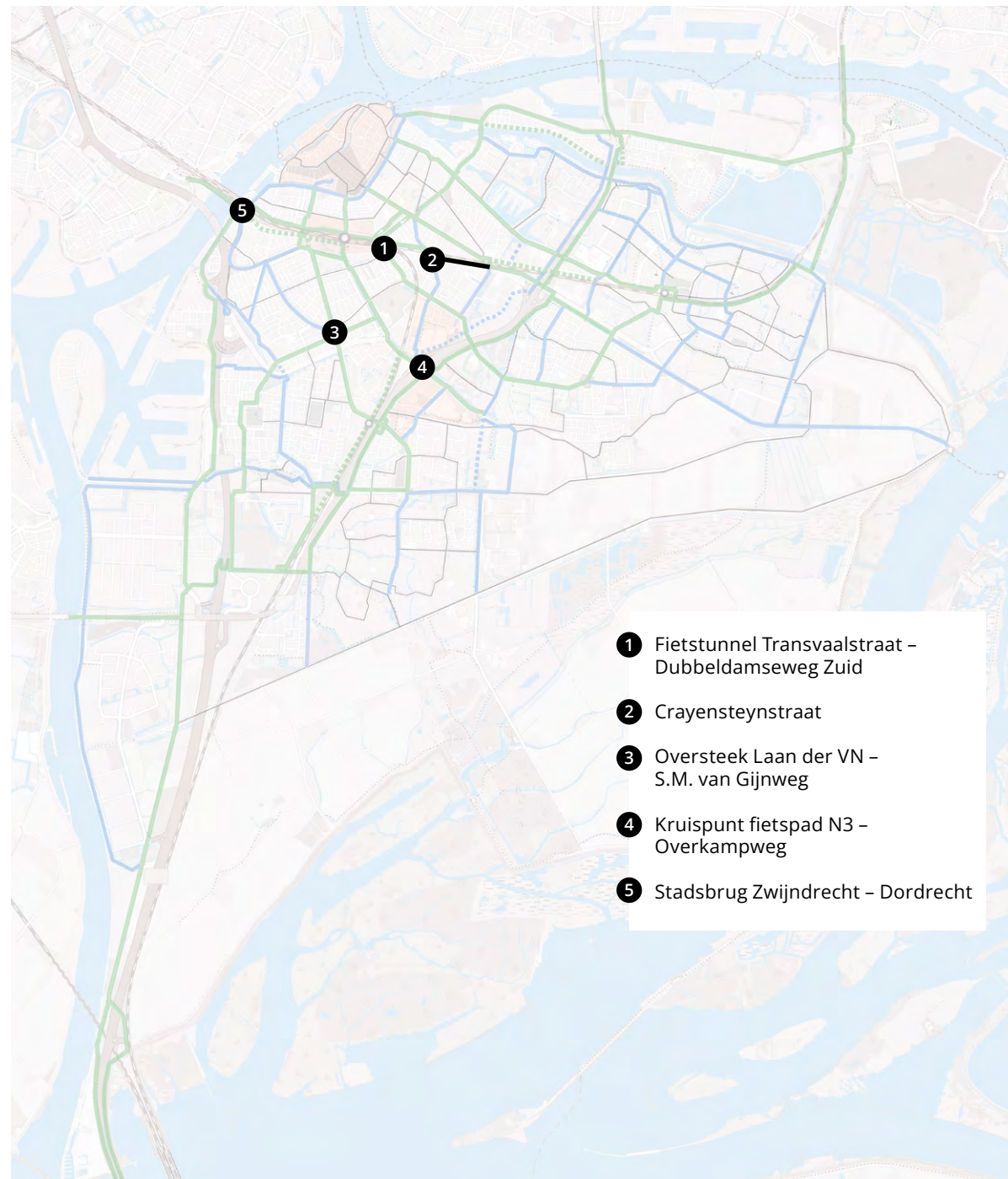
9

In de voorgaande hoofdstukken in dit programma zijn diverse infrastructurele maatregelen voorgesteld. Op het Dordtse fietsnetwerk liggen knelpunten die eveneens urgent zijn, of zelfs urgenter zijn om aan te pakken. Deze knelpunten zijn eerder niet aan de orde gekomen vanwege het complexe karakter. Bijvoorbeeld vanwege grote afhankelijkheden van ontwikkelingen of partners of vanwege vermoedde technische (on)mogelijkheden.

Deze complexe schakels willen we onderzoeken. Op deze manier wordt er inzicht verkregen in de daadwerkelijke mogelijkheden en onmogelijkheden en de bijbehorende kosten voor verbeteringen. Dit maakt het mogelijk om tijdig aan te haken bij ontwikkelingen en in aanmerking te komen voor (Europese) subsidies. Op deze manier kan voorgesorteerd worden op het kunnen realiseren van de fietsambities op de langere termijn.

4.1 Complexe knelpunten

De figuur links toont de complexe knelpunten in Dordrecht die we willen onderzoeken.



Figuur 10: Complexe knelpunten





1

2

3

4

5

6

7

8

9

4.1.1 Fietstunnel Transvaalstraat - Dubbeldamseweg Zuid

De tunnel onder het spoor tussen de Transvaalstraat en Dubbeldamseweg Zuid is een veelgebruikte fietsverbinding. De tunnel verbindt twee delen van de stad en ligt voor veel inwoners op de route naar het centrum en het centraal station. Deze tunnel is zodanig smal en kronkelig vormgegeven dat het een zeer verkeersonveilige en sociaal onveilige situatie oplevert. De complexiteit van deze situatie is te wijten aan de beperkte beschikbare ruimte en de benodigde hoogte voor een tunnel.

Dit knelpunt is onderdeel van de MIRT² verkenning Oude Lijn Knoop Dordrecht (stationsgebied). Het doel is om de tunnel te verbeteren waardoor het een aantrekkelijker verbinding is tussen verschillende stadsdelen. De tunnel wordt in de studie breder bezien binnen het geheel aan interwijkverbindingen rondom de knoop station Dordrecht Centraal.

De resultaten van de verkenning monden uit in een notitie kansrijke oplossingen die gereed is eind 2024. Vervolgens wordt binnen de MIRT systematiek naar een uitvoeringplan gewerkt. Realisatie van de verbetering van beide tunnels zullen pas rond 2030 plaats vinden. Het Rijk en de Provincie betalen mee aan de studiekosten en de uitvoeringskosten.

4.1.2 Crayensteynstraat

De Crayensteynstraat is één van de belangrijkste schakels in het stedelijk netwerk voor zowel fiets- als autoverkeer. Voor fietsers is deze oost-west route een veelgebruikte verbinding tussen de wijken Stadspolders en Dubbeldam richting de binnenstad en station Dordrecht. In het fietsnetwerk is de weg geclassificeerd als route op het pluskwaliteitsnet. In de weginrichting is dit niet zichtbaar.

Ondanks de hoge intensiteit van het autoverkeer en de maximum snelheid van 50 km/uur zijn er geen goede fietsvoorzieningen aanwezig. Aan de woningzijde is er slechts



Fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor tussen de Transvaalstraat en Dubbeldamseweg Zuid



1

2

3

4

5

6

7

8

9



Huidige situatie Crayensteynstraat

een smalle suggestiestrook aanwezig. Aan de kant van de spoorsloot is een vrijliggend fietspad gerealiseerd. Dit is echter smal en van zeer slechte kwaliteit. Deze situatie is in eerste instantie tijdelijk ontstaan vanwege de beperkte mogelijkheden in ruimte door de naastgelegen bomenrijen, de woningen, het water en het spoor.

Met de oplopende intensiteiten van fiets- en autoverkeer komt door het ontbreken van (duidelijke) fietsstroken, de slechte zichtlijnen en de gevaarlijke oversteekplaatsen, de verkeersveiligheid steeds meer in het gedrang. Bijkomend probleem is het onvoldoende functioneren van de kruisingen bij de spoorwegovergangen aan weerszijden.

Het fietspad op de Crayensteynstraat staat op de planning voor groot onderhoud in 2027. Deze kans om verbeteringen door te voeren willen we benutten. Daarom willen we starten met het verkennen van mogelijke oplossingen. Een oplossingsrichting waar aan wordt gedacht is het creëren van een vrijliggend fietspad op de rijbaan. Hiervoor moet één rijbaan verplaatst worden richting het spoor. Het is de vraag of deze oplossing (technisch) haalbaar is. De mogelijkheden voor het instellen van éénrichtingsverkeer is ook een oplossing die onderzocht wordt binnen het stedelijk netwerk.





4.1.3 Oversteek Laan der VN - S.M. Hugo van Gijnweg

De S.M. Hugo van Gijnweg en de Krispijnseweg vormen een belangrijke fietsroute vanuit de zuidelijke wijken richting het centrum van Dordrecht. Deze fietsas wordt doorkruist door de Laan der VN, een drukke ringweg tussen de N3 en de A16. De kruising tussen deze wegen is geregeld met verkeerslichten.

Voor het doorgaande autoverkeer op de Laan der VN wordt er geprobeerd de doorstroming zo soepel mogelijk te laten verlopen door het instellen van een groene golf. Dit is echter maar beperkt mogelijk doordat de onderlinge afstand van de kruispunten niet constant is, de hoofdstromen niet over de gehele lengte rijden en door conflicten met kruisende routes (fiets en OV).

Voor fietsers en andere verkeersdeelnemers op de kruisende wegen betekent de keuze voor een groene golf dat zij extra lang moeten wachten om het doorgaande autoverkeer op de Laan der VN te faciliteren. Dit is niet in overeenstemming met de gemaakte beleidskeuzes. Binnen het STOMP principe krijgt de fietser zo veel mogelijk prioriteit boven de auto. In het fietsbeleid is vastgesteld dat routes op het pluskwaliteitsnet doorgaande wegen ongelijkvloers kruisen.

Met het toenemende autoverkeer op de Laan der VN gaat de kruising in groeiende mate een bottleneck vormen. De capaciteit van het kruispunt en de Laan der VN is bijna bereikt. Dit raakt de bereikbaarheid van de hele stad en maakt het onmogelijk om de woningbouwambities van de stad te kunnen realiseren.

We onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de kruising op een andere manier vorm te geven zodat er een hoogwaardige fietsroute gerealiseerd kan worden en de bereikbaarheid van de stad gegarandeerd blijft.



Huidige situatie oversteek fietspad N3 - Overkampweg

4.1.4 Kruispunt fietspad N3 - Overkampweg

Op kruispunt met het fietspad langs de N3 en de Laan der VN ligt een drukke fietsroute. Hier steken grote groepen fietsers over (met name scholieren naar het Leerpark en Dubbeldam). Door de hoge intensiteit autoverkeer op de Laan der VN moeten fietsers lang wachten. Vanwege de krappe opstelruimte levert dit ongewenste en onveilige situaties op. De VRI's lijken niet verder geoptimaliseerd te kunnen worden. Binnen de studie naar de Knoop Leerpark-Gezondheidspark onderzoeken we op welke manier we dit kruispunt kunnen verbeteren voor de fietser.



Voet- en fietspad op de stadsbrug Dordrecht-Zwijndrecht

4.1.5 Stadsbrug Zwijndrecht-Dordrecht

De brug tussen Dordrecht en Zwijndrecht is de drukste fietsverbinding in Dordrecht. Op een gemiddelde werkdag gaan er bijna 2800 fietsers overheen richting Dordrecht en bijna 1600 richting Zwijndrecht. Aan weerszijden van de brug ligt een eenrichtingsfietspad en een voetpad. Het fietspad is echter te smal en onduidelijk vormgegeven waardoor fietsers vaak op het voetpad fietsen. Tevens is de staat van het wegdek niet goed.

De stadsbrug is eigendom van Rijkswaterstaat. Groot onderhoud is gepland in 2026. We werken samen met Rijkswaterstaat om in de nieuwe situatie gewenste verbeteringen door te voeren. Vanuit de gemeente Dordrecht is de wens om minimaal aan de noordzijde van de brug een voldoende breed tweerichtingenfietspad te realiseren voorzien van rood asfalt en een voetpad. Aan de zuidzijde zal ook minimaal een voldoende breed eenrichtingsfietspad met voetpad moeten komen. Daarbij willen we de hinder voor fietsers tijdens de werkzaamheden zo veel mogelijk beperkt houden.



Aanlanding met trappen bij stadsbrug Dordrecht-Zwijndrecht

Voor de ontwikkelplannen op het naastgelegen Maasterras is het gewenst dat de maximumsnelheid van het verkeer op de brug verlaagd wordt naar 30 km/uur of dat het autoverkeer zelfs verdwijnt (alleen busbaan). Dit geeft mogelijkheden om de gewenste fietspaden te realiseren zonder extra asfalt aan de brug toe te voegen en hiermee kunnen dure constructies vermeden worden. Deze mogelijkheden worden met Rijkswaterstaat verkend.

Ook bestaat de wens om de opgang naar de brug voor fietsers te verbeteren. De opgang naar de brug is nu vormgegeven met een trap. Deze trap is voorzien van een velo comfort systeem dat de fietser ondersteunt bij het omhoogduwen van de fiets. Ondanks dit systeem is de trap zeer fietsonvriendelijk. Dit punt kan beschouwd worden als het grootste knelpunt in de Dordtse fietsinfrastructuur.

Het traject op de stadbrug en de trappen is onderdeel van een fietsroute richting de zuidzijde van station Dordrecht. Dit traject wordt verder besproken in de volgende paragraaf 'Ontbrekende schakels'. De resultaten van het haalbaarheidsonderzoek nemen we mee bij het groot onderhoud in 2026-2027 en de uitwerking van het gebied Maasterras.



1

2

3

4

5

6

7

8

9



4.2 Ontbrekende schakels

4.2.1 Snelfietsroute stadsbrug Zwijndrecht – zuidzijde station Dordrecht

De verbinding tussen de stadsbrug en de zuidzijde van station Dordrecht is aangeduid als ontbrekende schakel in het fietsnetwerk. Deze route loopt vanaf de noordzijde van de brugweg, over de Weeskinderendijk, via de Vlietweg aantakkend op de Spuitunnel richting het centrum. Vanaf het Van Baerleplantsoen loopt de route verder langs het spoor door het Weizigtpark naar de nieuwe fietsenstalling.

De fietsverbinding is gewenst om meerdere redenen. De route biedt een alternatief voor de trappen waarmee nu het hoogteverschil bij stadsbrug wordt overbrugd. Met een vloeiende beweging kan men straks over een lichte helling richting het station en het centrum fietsen. Daarnaast vervult de route een verbindende functie tussen de regio en bestemmingslocaties als het Leerpark en Gezondheidspark. Tenslotte is deze route noodzakelijk om de nieuwe wijk Maasterras op het fietsnetwerk aan te sluiten.

Het traject is onderdeel van een bovenregionale route tussen Rotterdam en Dordrecht. Langs de A16 ligt de regionale snelfietsroute F16 welke afgetakt zou moeten worden richting station Dordrecht. Tevens maakt dit traject onderdeel uit van de zogenoemde metropolitane fietsroute (MFR) Dordrecht – Rotterdam. Het doel van deze route is het verbinden van woongebieden en economische kerngebieden. Deze route zou moeten gaan lopen vanuit Rotterdam via Capelle a/d IJssel, Ridderkerk, Hendrik Ido Ambacht en Zwijndrecht naar Dordrecht.



Figuur 11: Ontbrekende schakels



1

2

3

4

5

6

7

8

9



1

2

3

4

5

6

7

8

9

4.2.2 Fiets- en voetgangerstunnel Weeskinderendijk t.h.v. Hoge Bakstraat

Om de nieuwe wijk Maasterras goed te ontsluiten richting het centrum is het wenselijk dat er een fiets- en voetgangerstunnel gerealiseerd wordt onder het spoor. Deze verbinding is tevens noodzakelijk om de parkeerhub op Weeskinderendijk te ontsluiten met de binnenstad.

De nieuwe verbinding is geprojecteerd ter hoogte van de Hoge Bakstraat en de Weeskinderendijk. De tunnel is opgenomen in de vastgestelde ontwikkelvisie voor de Spoorzone. Binnen het project Maasterras worden de mogelijkheden en de kosten van deze tunnel verder onderzocht.

4.2.3 Wantijroute

Een fietspad langs het Wantij is een grote wens om zo de binnenstad, Stadswerven, de Staart en de Biesbosch door middel van een aantrekkelijke fietsroute met elkaar te verbinden. De route is daarmee een aantrekkelijk alternatief voor de fietsroute over de Merwedestraat.

Belangrijk is de continuïteit van de route. Voor een groot deel ligt deze al op de juiste plek, maar nog niet als fietsroute met voldoende breedte. Daarnaast is de wens om de route door te trekken langs het Spaarbekken naar de Biesbosch. Daarvoor is een brug nodig over de jachthaven en een route langs het Spaarbekken die de route koppelt aan de fietsroutes langs de golfbaan.

De route is nog geen onderdeel van bestaande plannen. Het is noodzakelijk om de route verder te ontwerpen en nader uit te werken, zodat kansen benut kunnen worden om de fietsroute mee te nemen in de Visie voor de Staart en het Getijdenpark Wantij.





1

2

3

4

5

6

7

8

9



4.2.4 Stadpolders-centrum route

Met de plannen voor woningbouwontwikkeling op de locatie Provincialeweg/ Hastingsweg is het wenselijk dat voor deze nieuwe woonwijk goede fietsverbindingen gerealiseerd worden. Ook biedt deze ontwikkeling kansen om een snellere en directere fietsroute vanuit de wijk Stadpolders naar de binnenstad en station Dordrecht te realiseren. Daarbij sluit de route goed aan op de geplande ontwikkelingen in de Dordwijkzone (Stadspark XXL). Ter voorbereiding op deze ontwikkeling en meekoppelkansen willen we de mogelijkheden en haalbaarheid van deze fietsverbinding onderzoeken. De complexiteit van deze route zit in de ligging van het N3 viaduct en het spoor welke gekruist moeten worden.

4.2.5 Schakel knoop Leerpark - Station Zuid

Met de komst van station Dordrecht Leerpark is het van belang de fietsstructuur zo optimaal mogelijk op dit nieuwe station aan te sluiten. Het is wenselijk dat reizigers het station zo veilig, snel en comfortabel mogelijk kunnen bereiken. Het fietspad tussen Amstelveen en station Zuid dat in dit uitvoeringsprogramma voorgesteld is, doet een eerste aanzet tot het realiseren van deze fietsverbinding. Dit fietspad zou een vervolg moeten krijgen tussen station Zuid en het nieuwe station Dordrecht Leerpark. Binnen de studie ontwikkelstrategie knoop Leerpark-Gezondheidspark onderzoeken we dit fietspad.

4.3 Budget en planning

Het totaal benodigde budget om de genoemde complexe schakels te onderzoeken is begroot op €120.000,-. De uitkomsten van de haalbaarheids- onderzoeken worden meegenomen binnen gebiedsontwikkelingen en (onderhouds)projecten. Voor zover mogelijk worden de uitkomsten van de onderzoeken meegenomen in het nieuwe mobiliteitsprogramma Dordrecht 2040. De planning is om dit in de eerste helft van 2024 aan de raad voor te leggen. Over de resultaten van onderzoeken die op dat moment nog lopen en mogelijke vervolgstappen, wordt de gemeenteraad in een later stadium geïnformeerd.





1

2

3

4

5

6

7

8

9

5

Kleine kwaliteitsmaatregelen fiets

- 5.1 Quick wins verbeteren kwaliteit fietsnetwerk
- 5.2 Aanpak wachttijden fietsers bij verkeerslichten
- 5.3 Overige kleine fietsmaatregelen & onderzoek
- 5.4 Budget en planning





1

2

3

4

5

6

7

8

9

Voor diverse thema's ligt het voor de hand om kwaliteitsverbeteringen niet locatie voor locatie uit te voeren, maar in één keer in de hele stad op te pakken. We willen daarom de volgende maatregelen stadsbreed uitvoeren om de basis verder op orde brengen:

- Ontbrekende markeringen aanbrengen
- Obstakels (bijv. paaltjes) verwijderen of goed inpassen
- Strooiroutes uitbreiden
- Bromfietsen weren van het fietspad
- Ontbrekende verlichting
- Optimaliseren wachttijden voor fietsers bij verkeerslichten

5.1 Quick wins verbeteren kwaliteit fietsnetwerk

5.1.1 Aanbrengen ontbrekende markeringen

Er zijn enkele tracédelen van het fietsnetwerk waar geen as- en/of kantmarkering aanwezig is. Het aanbrengen van asmarkering op tweerichtingsfietspaden verkleint de kans op frontale botsingen tussen fietsers. We willen de ontbrekende markeringen in één keer in één project voor de hele stad aanbrengen.

5.1.2 Obstakels op het fietspad verwijderen (of goed inpassen)

Obstakels (zoals paaltjes) op het fietspad vormen een gevaar voor fietsers. In onze stad worden er al zo min mogelijk paaltjes geplaatst. Waar dit nog niet het geval is gaan we per locatie bepalen of paaltjes echt nodig zijn op het fietspad en of het niet mogelijk is om het probleem op te lossen zonder paaltjes. Als het echt niet mogelijk is om de obstakels te verwijderen, brengen we de juiste inleidende markering aan wat de verkeersveiligheid vergroot.

5.1.3 Strooiroutes uitbreiden

Er zijn enkele tracédelen van het fietsnetwerk die niet op een strooiroute liggen. Door gladheid en sneeuw zijn fietspaden vaak niet of nauwelijks toegankelijk voor fietsers. Door ervoor te zorgen dat het gehele netwerk op een strooiroute ligt, blijft het netwerk in de winter toegankelijk voor fietsers. We willen onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om strooiroutes zodanig aan te passen dat gladheid op het hele fietsroutenetwerk wordt bestreden.

5.1.4 Bromfietsen weren van het fietspad

Op enkele gedeeltes van het netwerk zijn bromfietsen toegestaan. Zowel vanuit een verkeersveiligheidsperspectief als voor het comfort is dit ongewenst omdat het tot botsingen tussen fietsers en bromfietsers kan leiden, en omdat het delen van het fietspad met bromfietsen door fietsers als onprettig wordt ervaren. Door bromfietsen van het fietspad te weren, verbetert de verkeersveiligheid en het comfort voor fietsers. We onderzoeken of het voor de betreffende fietspaden mogelijk is om bromfietsers te weren.



1

2

3

4

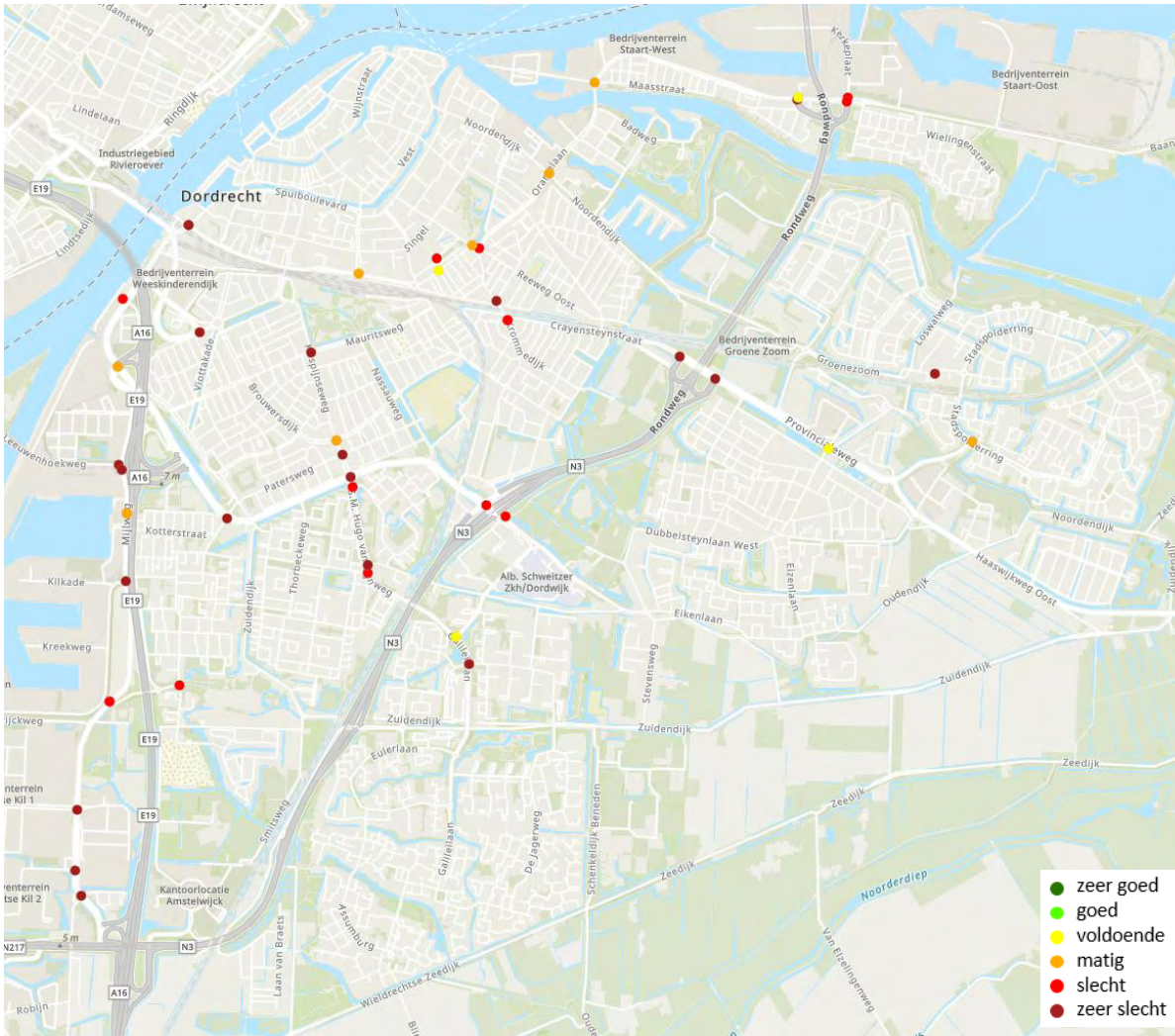
5

6

7

8

9



Figuur 12: Kwaliteitsbeoordeling van verkeerslichten op het fietsnetwerk

5.2 Aanpak wachttijden fietsers bij verkeerslichten

5.2.1 Schwung

In 2020 zijn we in Dordrecht gestart met Schwung. Schwung is een app die in verbinding staat met de verkeerslichten. Met de app kan een fietser eerder 'gezien' worden door een verkeerslicht. Hierdoor wordt er eerder groen aangevraagd op de gewenste richting. De fietser krijgt eerder groen wanneer daar binnen de regeling ruimte voor is. Ook kan Schwung de groentijd verlengen waardoor de fietser niet hoeft te stoppen. De app leert van het reisgedrag en kan daardoor voorspellen voor welke richting een fietser groen wil aanvragen.

De ervaring met de app geeft een wisselend beeld. Er zijn gebruikers die erg tevreden zijn en er zijn gebruikers die geen voordeel merken van de app. We gaan daarom de werking van de app in Dordrecht verder evalueren. We analyseren de data in onze verkeersregelingen en gaan met de app-aanbieder bekijken in hoeverre er mogelijkheden zijn om de werking van de app in Dordrecht te verbeteren.

5.2.2 Optimalisatie VRI's

De wachttijd bij verkeerslichten heeft een grote invloed op de directheid en comfort en daarmee op de reistijd en de aantrekkelijkheid van de fiets als vervoermiddel. Idealiter kunnen fietsers op kruispunten met verkeerslichten snel doorfietsen. We stellen daarom eisen aan de wachttijd voor fietsers bij verkeerslichten. Op het pluskwaliteitsnet (waarop verkeerslichten in principe ongewenst zijn) geldt een maximale gemiddelde wachttijd voor de eerst wachtende van 20 seconden als acceptabel. Op het kwaliteitsnet geldt een maximale gemiddelde wachttijd van 30 seconden als acceptabel en op het basisnet geldt een grens van 40 seconden.

De kwaliteitsbeoordeling van het Dordtse fietsnetwerk laat zien dat hier veelal niet aan voldaan wordt, zie Bijlage E.





1

2

3

4

5

6

7

8

9

In de praktijk is de afwikkeling van fietsers bij een verkeers-licht een afweging die samenhangt met beleidskeuzes voor de afwikkeling andere type verkeersdeelnemers. Deze afweging vraagt om een verantwoorde balans tussen effecten op de geloofwaardigheid van de verkeersregeling, verkeersveiligheid, doorstroming en luchtkwaliteit.

We willen onderzoeken op welke kruispunten er ruimte binnen de verkeersregeling beschikbaar is om fietsers eerder groen te geven. Soms is het mogelijk om binnen de bestaande regeling extra groen voor fietsers te realiseren. In de meeste gevallen vraagt het om een herziening van de uitgangspunten in het verkeerslichtenbeleid (2006). Dit wordt verder uitgewerkt in het nieuwe mobiliteitsprogramma voor Dordrecht. Simulatiestudies zetten we in om de wenselijkheid van het effect van de maatregelen te onderzoeken. Een andere mogelijkheid is om een nieuwe afstelling bij wijze van een pilot in te zetten om tot een afweging te komen.

Om binnen de bestaande regeling extra groen voor fietsers te realiseren is een aanpassing van de software van de verkeerslichten in Dordrecht nodig. Hier zijn kosten aan verbonden. In eerste instantie willen we deze maatregel op 15 kruispunten uitvoeren.

Wanneer het regeltechnisch onmogelijk blijkt te zijn om aan acceptabele wachttijden te voldoen, onderzoeken we de mogelijkheden voor infrastructurele maatregelen, zoals bijvoorbeeld een ongelijkvloerse kruising. De mogelijkheden hiervoor willen we bijvoorbeeld al onderzoeken voor de drukke fietsoversteek over de Laan der VN (zie Hoofdstuk 4).

5.3 Overige kleine fietsmaatregelen & onderzoek

Met enige regelmaat komen verzoeken binnen om met maatregelen bij te dragen aan het verbeteren van de situatie voor fietsers. Denk bijvoorbeeld aan (kleine) onvoorziene financiële tegenvallers binnen een (onderhouds)project, bewegwijzering, communicatie en onderzoeken. Door middel van een budget voor kleine verkeersmaatregelen is het mogelijk om snel en slagvaardig op deze vragen in te spelen.

5.4 Budget en planning

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de kleine kwaliteitsmaatregelen fiets en bijbehorende kosten. De “Quick wins verbeteren kwaliteit fietsnetwerk” worden gedekt uit de beschikbaar gestelde middelen bij de vastgestelde startnotitie mobiliteitsprogramma 2040.

	Kosten	Dekking
Quick-wins verbeteren kwaliteit fietsnetwerk	Nader te bepalen	Startnotitie mobiliteitsprogramma 2040: “quick wins voet- en fietspaden”
Aanpak wachttijden fietsers bij verkeerslichten	35.000	Nog geen dekking gevonden
Overige kleine fietsmaatregelen	240.000	Nog geen dekking gevonden
TOTAAL	275.000	

Tabel 2: Overzicht kosten en dekking van kleine kwaliteitsmaatregelen 2023-2026





1

2

3

4

5

6

7

8

9

6

Fietsparkeren

- 6.1 Uitgangspunten fietsparkeeroplossingen binnenstad
- 6.2 Overdekte bewaakte fietsenstallingen binnenstad
- 6.3 Fietsparkeren in de openbare ruimte (binnenstad)
- 6.4 Fietsparkeren in de openbare ruimte (overige wijken)
- 6.5 Budget en planning





1

2

3

4

5

6

7

8

9

We vinden het belangrijk dat de fiets veilig en gemakkelijk gestald kan worden zowel in de wijken als op de bestemming. In dit hoofdstuk bespreken we de maatregelen voor het fietsparkeren in de openbare ruimte en in onze inbandige stallingen. In het bijzonder hebben we aandacht voor het fietsparkeren in de binnenstad. Daar zien we een tekort aan fietsparkeercapaciteit. De noodzakelijke sluiting van de fietsenstalling Statenplein geeft extra aanleiding om de fietsparkeersituatie in de binnenstad in zijn geheel te bekijken.

6.1 Uitgangspunten fietsparkeeroplossingen binnenstad

6.1.1 Visie en kernwaarden

In Dordrecht willen we aantrekkelijke binnenstad bieden om te wonen, werken en beleven. In de vastgestelde binnenstadvisie “Slijpen aan een diamant” (2021) is te lezen dat we kiezen voor een goed bereikbare maar ook een autoluwe binnenstad waar fietsen en wandelen vanzelfsprekend is.

Fietsers willen we verwelkomen in de binnenstad door voldoende en aantrekkelijke fietsparkeergelegenheden te bieden.

Met de binnenstadvisie “Slijpen aan een diamant” wordt er in Dordrecht gewerkt aan de versterking van het kernwinkelgebied, de aanloopstraten en een verbetering van de verblijfskwaliteit. Hieraan is een aantal belangrijke waarden toegekend, die we ook toepassen op het fietsparkeren, zowel inbandig als op straat.

Belangrijke waarden zijn:

Gastvrijheid	Goede bereikbaarheid	Gezonde stad
Betaalbaar	Veilig	Aansluiten bij fietsroutes
Passend in een totaal fietsaanbod (elektrische fietsen, deelfietsen, scooters en bakfietsen)	Passend in een totaal fietsparkeeraanbod (hubs, vlonders, openbare ruimte, tijdelijke plaatsen, trommels, stalling)	Zero-emissie en terugdringen autoverkeer.

Als we deze waarden vertalen naar fietsparkeren dan betekent dit dat we inzetten op een basis van voldoende fietsparkeergelegenheden van goede kwaliteit nabij voorzieningen en aanrijroutes. Met de keuze voor gastvrijheid kiezen we voor het stimuleren en verleiden van bezoekers om de fiets te stallen op de aangewezen locaties in plaats van strikte handhaving op een fietsparkeerverbod.

6.1.2 Fietsparkeerbehoefte

Op dit moment is er een tekort aan fietsparkeerplekken in de binnenstad. Fietsen worden geparkeerd op onofficiële parkeerplekken wat zorgt voor een verrommelt straatbeeld. Het tekort aan fietsparkeerplekken zal verder toenemen door groei van de stad en het stimuleren van fietsen (mobiliteitstransitie). Ook zien we dat er bij bewoners in de binnenstad vraag is naar meer fietsparkeerplekken door het ontbreken van eigen bergingen (latente vraag).

Bovenop deze toekomstige capaciteitsvraag en het al aanwezige tekort sluit de stalling aan het Statenplein. Dit biedt een extra aanleiding om de fietsparkeersituatie in de binnenstad in zijn geheel te bekijken en integraal afgewogen maatregelen te nemen.





1

2

3

4

5

6

7

8

9

Om de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen in beeld te brengen heeft de gemeente tellingen laten uitvoeren. Deze tellingen laten zien dat er door de gehele binnenstad behoefte is aan meer fietsparkeervoorzieningen (zie Bijlage F).

Bezoekers

De grootste capaciteitsvraag manifesteert zich op de zaterdagmiddag wanneer het winkelend publiek de binnenstad bezoekt. Dit is vooral terug te zien in het aantal geparkeerde fietsen in de openbare ruimte. Per saldo zijn er op het piekmoment 1028 extra fietsparkeerplekken over de hele stad nodig. De extra behoefte aan fietsparkeerplekken door groei van de stad, het stimuleren van fietsgebruik en de mogelijk aanwezige latente vraag is hier nog niet in meegenomen.

Op dit moment zijn er in het centrum van Dordrecht twee inpandige bewaakte fietsenstallingen voor bezoekers. De stalling Achterom heeft 474 plekken en de stalling Statenplein 466 plekken. In deze stallingen is op piekmomenten nog onbenutte capaciteit beschikbaar. Het is mogelijk om een deel van de benodigde extra capaciteit te zoeken in aanvullende fietsvoorzieningen (fietsnietjes en -vlonders, blauwe vakken) in de openbare ruimte. De mogelijkheden zijn echter beperkt en we willen inwoners met een (dure) fiets of e-bike graag de mogelijkheid tot bewaakte stallingen blijven aanbieden. Daarom hebben we een nieuwe locatie gezocht. We denken hierbij dat naar de toekomst minimaal drie fietsenstallingen bij het kernwinkelgebied noodzakelijk zijn.

Bewoners

Ook voor bewoners is er een tekort aan stallingsmogelijkheden zichtbaar. Dit is terug te zien in de tellingen tijdens doordeweekse nachten. Hiermee is de parkeerbehoefte van bewoners is nog niet geheel in beeld aangezien mogelijk fietsen in de woning worden gestald (latente vraag).

In de stallingen is er, voornamelijk in de nachtelijke uren, capaciteit aanwezig om deze fietsparkeervraag deels op te vangen. Dit is nu echter nog niet mogelijk in onze stallingen. In hoeverre er bij bewoners behoefte bestaat om tegen betaling

fietsen te stallen in overdekte (buurt)stallingen, is op dit moment nog niet duidelijk. Bewoners zullen daarnaast de openbare ruimte blijven gebruiken om hun fietsen te stallen. We willen daarom per gebied bekijken waar het mogelijk is extra fietsparkeercapaciteit te realiseren. Door middel van onderzoek en eventuele pilotprojecten willen we meer inzicht krijgen in de capaciteitsvraag voor het overdekt stallingen door inwoners.

6.2 Overdekte bewaakte fietsenstallingen binnenstad

In deze paragraaf bespreken we de maatregelen voor inpandig stallingen in de binnenstad. Deze maatregelen zijn opgesteld op basis van de hierboven omschreven uitgangspunten en naar aanleiding van aanbevelingen in het rapport "Fietsparkeerplan Binnenstad Dordrecht" (Spark, 2022), dat als bijlage is toegevoegd.

6.2.1 Nieuwe fietsenstalling Drievriendenhof

Vanwege de noodzakelijke sluiting van de stalling Statenplein is gezocht naar een nieuwe locatie in dit gebied. Uitgangspunt hierbij is dat deze nieuwe locatie goed toegankelijk is met fiets. Dat wil zeggen, dat de locatie op logische wijze aansluit op belangrijke aanfietsroutes en buiten het voetgangersgebied gelegen is.

Met dit uitgangspunt hebben we in de Drievriendenhof de mogelijkheid gevonden een nieuwe fietsenstalling te realiseren vanaf Q2 2023. Bijkomend voordeel van deze locatie is dat de stalling volledig op maaiveld niveau gelegen is. Fietsers kunnen gemakkelijk naar binnen rijden, parkeren hun fiets en kunnen via de andere zijde direct het winkelgebied in lopen.

In deze nieuwe stalling is plek voor ongeveer 196 fietsen. Er is geen ruimte voor bakfietsen en scooters. Dit wordt deels opgevangen door het herinrichten van de Korte Kolfstraat (incl. gevel Drievriendenhof) waarbij extra fietsparkeerruimte wordt gerealiseerd. Met deze herinrichting krijgt de omgeving een kwaliteitsimpuls en ontstaat er een aantrekkelijke entree naar de nieuwe stalling, naar





1

2

3

4

5

6

7

8

9



Huidige inrichting van de Korte Kolfstraat

het Statenplein en museumbuurt. Het andere deel van de capaciteitsvraag kan worden opgevangen door de fietsenstalling Achterom waar voldoende plek beschikbaar is. We onderzoeken de mogelijkheden om op andere locaties in de binnenstad nog meer inpandige fietsparkeerruimte te realiseren.

6.2.2 Kwaliteitsimpuls fietsenstalling Achterom

Om meer binnenstadbezoekers te verleiden hun fiets in de fietsenstalling Achterom te stallen, maken we de stalling aantrekkelijker. Er wordt ingezet op zichtbaarheid, uitstraling, gemak en comfort, veiligheid en beleving binnen in combinatie met buiten. Hier gaan we in Q2 2023 mee aan de slag. Verder onderzoeken we de mogelijkheid om aan het Achterom een extra ingang naar de fietsenstalling te maken. De huidige ingang ligt nu verscholen in de Raamstraat. We denken dat meer bezoekers hun fiets in de stalling parkeren als de ingang beter vindbaar en logischer gelegen is (tegenover de supermarkt). Dit kan ook helpen om de hoge fietsparkeerdruk in de nabije buitenruimte te doen afnemen.



Ingang van de Stalling Achterom aan de Raamstraat

6.2.3 Onderzoek bewonersstalling binnenstad

De fietsparkeertellingen laten een duidelijk tekort aan fietsparkeerplekken in de openbare ruimte voor bewoners van de binnenstad zien. Daar is een mogelijke latente vraag nog niet in meegenomen. Vanuit bewoners ontvangen we berichten die deze fietsparkeerbehoefte bevestigen. Veel bewoners hebben geen eigen berging om de fiets te parkeren. Soms is het ontbreken van een (veilige) stallingsplek zelfs reden voor het niet aanschaffen van een fiets of (dure) e-bike.

In hoeverre er bij bewoners bereidheid is om bij te dragen aan het stallen in overdekte (buurt)stallingen is niet bekend. Met een onderzoek en eventueel pilotproject willen we hier meer inzicht in krijgen. Een pilot of onderzoek kan tevens inzichtelijk maken welk effect dit heeft op de parkeerdruk tijdens andere momenten.





1

2

3

4

5

6

7

8

9

Met de huidige fietsparkeercapaciteit in overdekte stallingen zien wij geen mogelijkheden voor een dergelijke pilot. Als er kansen zijn voor het creëren van extra fietsstallingen aan de rand van het kernwinkelgebied voeren we dit onderzoek graag uit. Hier worden op dat moment aanvullende voorstellen voor gedaan.

Een locatie waar we al inzetten op het realiseren van een buurstalling is de Grote Markt. Hier worden de mogelijkheden voor een ondergrondse parkeergarage onderzocht.

6.3 Fietsparkeren in de openbare ruimte (binnenstad)

6.3.1 Extra fietsparkeervoorzieningen op straat

In het rapport “Fietsparkeerplan Binnenstad Dordrecht” (Spark, 2022) is voor verschillende deelgebieden in de binnenstad een voorstel gemaakt voor meer fietsparkeerplekken in de openbare ruimte. De oplossingsrichtingen in dit fietsparkeerplan gaan we verder uitwerken. Dit doen we door de voorgestelde locaties nauwkeuriger te bekijken en met omwonenden en belanghebbenden te spreken. Waar mogelijk plaatsen we bijvoorbeeld fietsnietjes of eventueel een tijdelijke fietsvlonder vooruitlopend op permanente fietsparkeerplekken.

Op een aantal plaatsen in de binnenstad zien wij in het bijzonder kansen om meer stallingsplekken te creëren. Dit zijn: Augustijnenkamp/Nieuwstraat, Statenplein, Kolfstraat, Bagijnhof, Grote Markt en Visstraat.



Nieuwe fietsnietjes aan de Voorstraat



6.3.2 Vervolg fietsvlonders

Een fietsvlonder is een tijdelijke parkeervoorziening die op een autoparkeerplaats wordt geplaatst en plek biedt voor 10 fietsen. Een fietsvlonder is een ideale manier om te onderzoeken of het mogelijk is om meer fietsparkeerplekken aan te bieden als daar in de openbare ruimte eigenlijk geen plaats voor lijkt te zijn. Op deze manier onderzoek we samen met belanghebbenden in de omgeving of we extra fietsparkeerplekken kunnen maken op een autoparkeerplaats, of het een geschikte fietsparkeerlocatie is en of dit het tekort aan stallingsplekken oplost.

In 2018 is de eerste fietsvlonder in gebruik genomen. Inmiddels zijn er al op diverse plekken permanente fietsnietjes gerealiseerd naar aanleiding van de pilot. Als de permanente nietjes zijn geplaatst gaat de vlonder naar een nieuwe parkeerplek in de stad. Er zijn nu drie fietsvlonders in roulatie. In de periode 2023-2026 gaan we verder met de fietsvlonders.



Fietsvlonder in de Voorstraat



1

2

3

4

5

6

7

8

9





1

2

3

4

5

6

7

8

9

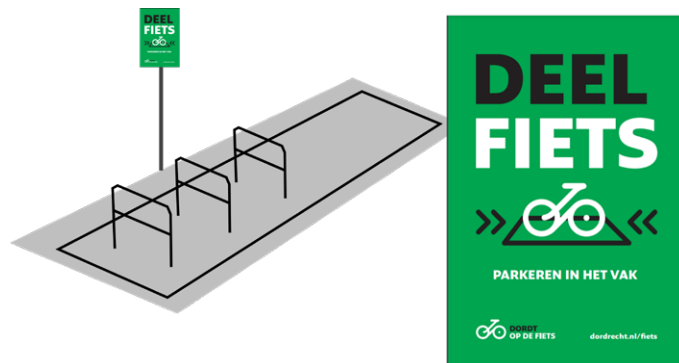
6.4 Fietsparkeren in de openbare ruimte (overige wijken)

6.4.1 Extra fietsparkeervoorzieningen

Niet alleen in de binnenstad is er behoefte aan meer stallingsmogelijkheden. Ook op diverse andere plekken in de stad is er behoefte aan meer fietsparkeervoorzieningen. In verschillende Dordtse wijken hebben inwoners bijvoorbeeld weinig mogelijkheden voor het intern stallen van de fiets. De mogelijkheid om de fiets gemakkelijk en vrijwel direct voor de deur te kunnen stallen helpt ook om vaker voor de fiets als vervoersmiddel te kiezen. Om aanvragen voor extra fietsnietjes of andere fietsparkeervoorzieningen uit te kunnen voeren hebben we een jaarlijks werkbudget nodig.

6.4.2 Deelfietsplekken

De afgelopen jaren is het netwerk met deelfietslocaties in Dordrecht verder uitgebreid. Met de overgang naar een nieuwe deelfietsaanbieder en de komst van aanvullende deelvervoeraanbieders hebben de vaste deelfietsstations plaatsgemaakt voor meer flexibele met GPS afgebakende zones. Om verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan richt de gemeente vaste deelfiets- en deelscooterlocaties in met fietsnietjes en bebording.



Inrichting van een deelfietsparkeerplek

6.5 Budget en planning

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de kosten behorend bij de maatregelen voor het fietsparkeren.

	Kosten	Dekking
Overdekte bewaakte fietsenstallingen binnenstad	Nader te bepalen	Businesscase programma binnenstad
Fietsparkeren in de openbare ruimte (binnenstad)	Nader te bepalen	Businesscase programma binnenstad
Fietsparkeren in de openbare ruimte (overige wijken)	80.000	Nog geen dekking gevonden
TOTAAL	80.000	

Tabel 3: Overzicht kosten maatregelen fietsparkeren 2023-2026





1

2

3

4

5

6

7

8

9



7

Fietsstimulering

- 7.1 Uitgangspunten en strategie
- 7.2 Maatregelen
- 7.3 Budget en planning





Eén van de speerpunten uit het fietsbeleid is het promoten van de fiets als leuk, snel, goedkoop, gezond, sportief en duurzaam vervoermiddel. Zoals in de inleiding geaduid, is het stimuleren van de fiets een essentieel onderdeel om het fietsgebruik te verhogen en onze gemeentelijke doelstellingen te halen. In 2020 zijn we gestart met fietscommunicatie onder de noemer Dordt op de Fiets. De komende jaren willen we hier structureel een vervolg aan geven en de communicatie meer kracht bijzetten.

7.1 Uitgangspunten en strategie

Om de fietsstimuleringsaanpak te verstevigen werken we daarom de komende jaren verder aan de volgende actielijnen:

1. Verder uitwerken en verfijnen van een structureel communicatieplan;
2. Samenwerken met partners met als doel het verleiden van de kansrijke doelgroepen om de fiets te nemen;
3. Op de kaart zetten van Dordt op de Fiets en Dordrecht als fietsstad door de eigen communicatie te verstevigen en de fietscommunity te vergroten;
4. Aangrijpen van belangrijke en kansrijke fietsstimuleringsmomenten, bijv. bij grootschalige wegwerkzaamheden.

7.1.1 Structureel communicatieplan

In 2020 zijn we gestart met het beter zichtbaar maken van fietsgerelateerde projecten en activiteiten in Dordrecht. We hebben een herkenbare slogan, logo en communicatiestijl laten ontwikkelen. We hebben fietsacties opgezet, zoals een e-bike probeerpool, haakten aan bij bestaande fietsacties en zochten de samenwerking met partners in de stad. Via een pagina op de gemeentelijke website ([Dordrecht.nl/fiets](https://dordrecht.nl/fiets)) kunnen bewoners, bezoekers en bedrijven meer informatie vinden over fietsen in Dordrecht.



Beeldmerk
Dordt op de Fiets

De afgelopen jaren is fietsstimulering vooral gebleven bij het informeren over fietsprojecten en aanmoedigen met fietsacties dan het gericht inzetten op gedragsverandering. Ook is de promotie en communicatie nog niet structureel ingevuld. Om dit de komende jaren verder te ontwikkelen, is een structureel draaiboek met strategie opgezet. Hier willen we verder invulling aan geven, waarover meer in de paragraaf 'Maatregelen'.

7.1.2 Samenwerking met partners

We werken samen met andere partijen (bijvoorbeeld Fietsersbond, Rijkswaterstaat, Samen Bereikbaar, Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid en provincie) om krachten te bundelen, promotie en communicatie effectief en efficiënt in te zetten en naar de (potentiële) fietser een eenduidig signaal uit te dragen. Ook werken we samen met interne afdelingen zoals Sport en met partijen in de stad zoals sportverenigingen en winkeliersverenigingen aan stimuleringsacties.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

7.1.3 Dordt op de Fiets op de kaart zetten & fietscommunity

We zetten in op het vergroten van de naamsbekendheid en het verder uitbouwen van 'Dordt op de Fiets' waarbij we inzetten op het gericht aanspreken van doelgroepen. Hiermee kunnen we laten zien dat Dordrecht fietsen écht belangrijk vindt. Het streven is een actieve community te bouwen die inspireert en verder brengt. Zo kunnen communicatiemiddelen effectiever en efficiënter worden benut, kan via verscheidene kanalen een breder publiek worden benaderd en kan een eenduidiger signaal worden uitgedragen.

7.1.4 Kansrijke momenten

Grootschalig wegwerkzaamheden bieden kansen om effectief in te zetten op fietsstimulering onder potentiële fietsers. Zo staan de komende jaren groot onderhoud en wegafsluitingen op diverse bruggen en tunnels in en rondom Dordrecht op de planning. Dit soort kansrijke momenten kunnen aanleiding bieden om mobiliteitskeuzes (gedwongen) te herzien en kunnen een start vormen voor nieuwe gewoontes.

7.2 Maatregelen

7.2.1 Communicatie inzet

Om structureel uitvoer te geven aan het communicatieplan en het geactualiseerd houden van het draaiboek is inzet van mankracht noodzakelijk. We hebben meer ambtelijke inzet nodig voor het verbinden van interne afdelingen en externe partners, en daarbij het verbinden van doelen en acties en zorgen dat er vanuit Dordt op de Fiets over wordt gecommuniceerd. Voor het opzetten en uitvoeren van gedragsacties huren we een (marketing)communicatiemedewerker in om ons te helpen.

7.2.2 Uitvoer structureel plan

Effectieve fietsstimulering vraagt om een gerichte aanpak. Daarom willen we de komende jaren ieder jaar één doelgroep centraal te stellen, zodat bij deze doelgroep de aandacht meer kan verschuiven van informeren naar een campagne die prikkelt en aanzet tot gedragsverandering. We hebben hierbij de volgende doelgroepen en acties voor ogen:

- Werknemers/forenzen
- Binnenstadbezoekers
- Sporters
- Ouders met jonge kinderen

De concrete acties en communicatie voor de doelgroepen dient nog verder uitgewerkt te worden.

7.2.3 Communicatie inzet

Aanvullend zijn er acties waarbij we ons richten op de groep die al fietst. Bijvoorbeeld door fietsers in het zonnetje te zetten, fietsen aantrekkelijker te maken en het verminderen van hinder voor fietsers door goede communicatie over infrastructurele werkzaamheden en alternatieven. Een aantal concrete voorbeelden zijn:

- **Aanhaken fietsevenementen**
Allereerst haken we aan bij bestaande fietsacties in de stad. We communiceren bijvoorbeeld over fietschecks door de fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland of over evenementen zoals de fietstocht Ronduit Dordrecht.
- **Bijdragen aan minder hinderacties**
Daarnaast haken we aan op acties georganiseerd vanuit de hinderaanpak tijdens werkzaamheden op het hoofdwegenet. Door fietsgebruik te stimuleren houden we de stad zo goed mogelijk bereikbaar. We werken bijvoorbeeld samen met Rijkswaterstaat aan communicatie over werkzaamheden en fietsroutes en het opzetten van een uitprobeeraanbod, waarbij bewoners en/of werknemers verleid worden om voor een bepaalde periode een (elektrische) fiets uit te proberen.



Sfeerimpressie “Fiets naar je werk-maand” in Dordrecht in september 2021



Sfeerimpressie van het Fietsfestival in Zwolle in 2022 (foto: Fietsersbond)



Doortrappen in Dordrecht in 2022 (foto: Suzanne van de Kerk)

- **Doortrappen**

In 2021 zijn we gestart met het uitvoeren van programma Doortrappen. Met een fysieke training (behendigheidsparcours) en een check voor de (elektrische) fiets worden inwoners geholpen om zo lang mogelijk veilig en fit te blijven fietsen. Er wordt onder andere gekeken naar de juiste manier van op- en afstappen, de juiste manier van remmen en er wordt geoefend hoe men op rotondes zo veilig mogelijk kan fietsen.

- **Verkeersveiligheidsacties, waaronder School op Seef**

Op verkeersveiligheidsgebied werken we samen met de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid. Aan deze samenwerking wordt uitvoering gegeven met (regionale) uitvoeringsprogramma's en plannen. We haken hierop aan met communicatie en door het uitzetten van acties, zoals fietsverlichtingsacties.

School op Seef is een van de programma's waar Dordrecht bij aangesloten is. Kinderen en hun ouders krijgen via school educatieve voorlichting over fietsen. Het betrekken van ouders in dit proces creëert een gevoel van verantwoordelijkheid bij de ouders en helpt om ouders en kinderen weer op de fiets te krijgen.

- **Fiets aanmoedigings- en beloningsacties**

Om fietsers in het zonnetje te zetten hebben we op Fiets naar je werkdag acties opgezet. Fietsers konden op weg naar hun werk een kopje koffie krijgen en hun fiets laten checken door een fietsenmaker. We willen vaker dit soort acties uitvoeren en bekijken of we combinaties kunnen maken met bijv. spaaracties en fietsparkeren in de binnenstad.

- **Fietsfestival**

Op 3 juni 2023 organiseren we samen met de landelijke Fietsersbond een Fietsfestival in Dordrecht. Op dit evenement voor jong en oud is er een interactief programma met workshops, muziek, theater, fietstochten en kinderactiviteiten. Een aantal kernwoorden hierbij zijn diversiteit en inclusiviteit, fietsgeluk, gezondheid en verkeersveiligheid.

7.3 Budget en planning

Voor de extra communicatie inzet en het uitvoeren van een structureel plan met aanvullende acties is een jaarlijks werkbudget van € 45.000,- benodigd voor de periode 2023-2026.





Totaaloverzicht budget en planning



UITVOERINGS-
PROGRAMMA FIETS
2023-2026
GEMEENTE
DORDRECHT



1

2

3

4

5

6

7

8

9



55





Totaaloverzicht budget en planning

In voorgaande hoofdstukken zijn de maatregelen en bijbehorende kosten gepresenteerd. Onderstaande tabellen geven een totaaloverzicht van deze kosten en geplande uitvoering.

Maatregelen 2023-2026	Kosten (excl. BTW)
Maatregelen fietsinfrastructuur	2.860.000
Haalbaarheidsonderzoeken complexe schakels	120.000
Fietsparkeren	80.000
Kleine kwaliteitsmaatregelen	275.000
Fietsstimulering	180.000
TOTAAL	3.515.000

Tabel 4: Totaaloverzicht kosten maatregelen 2023-2026

	2023	2024	2025	2026	totaal
Maatregelen fietsinfrastructuur	450.000	1.005.000	1.005.000	400.000	2.860.000
Haalbaarheidsonderzoeken complexe schakels	40.000	40.000	40.000		120.000
Fietsparkeren	20.000	20.000	20.000	20.000	80.000
Kleine kwaliteitsmaatregelen	95.000	60.000	60.000	60.000	275.000
Fietsstimulering	45.000	45.000	45.000	45.000	180.000
TOTAAL	650.000	1.170.000	1.170.000	525.000	3.515.000

Tabel 5: Totaaloverzicht kosten maatregelen 2023-2026 uitgesplitst per jaar



1

2

3

4

5

6

7

8

9





1

2

3

4

5

6

7

8

9



9

Bijlagen

- A Beleidsdoelen Fietsbeleid
- B Onderzoek fietsgebruik Dordrecht 2022
- C Kaart herziening fietsnetwerk
- D Nieuwe kwaliteitseisen m.b.t. fietsnetwerk
- E Onderzoek kwaliteit fietsnetwerk
- F Onderzoek Fietsparkeerplan Spark
- G Reeds lopende fietsprojecten



Bijlage A: Beleidsdoelen Fietsbeleid

De gemeente Dordrecht zet in op zeven speerpunten!

- Speerpunt 1: Een compleet fietsnetwerk met snelle fietsverbindingen voor forenzen
- Speerpunt 2: Aantrekkelijke stad-landverbindingen voor recreanten
- Speerpunt 3: Aanpak objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid
- Speerpunt 4: Het versterken van de fiets in de mobiliteitsketen
- Speerpunt 5: De kwaliteit van en hoeveelheid aan fietsenstallingen
- Speerpunt 6: Aanpak van fietsendiefstal
- Speerpunt 7: Promotie fietsen is leuk, snel, goedkoop, gezond, sportief en duurzaam

Zeven speerpunten uit de Fietsnota "Dordt fiets verder!" (2014)



1

2

3

4

5

6

7

8

9





1

2

3

4

5

6

7

8

9

Beleidsthema	Doelstelling
Het hoofdfietsnetwerk	1 In het jaar 2024 is de reistijd op de Oude-Maas-Merwede Route en Hartroute afgenomen.
	2 In 2024 is het gemiddelde cijfer voor de fietstevredenheid over de aspecten comfort en snelheid toegenomen van een 6,7 (in 2013) naar een 7,3.
Het recreatief netwerk	3 De gemeente wil dat het % Dordtenaren dat minimaal één keer per week recreatief fietst in 2024 met 5% is toegenomen ten opzichte van het % in 2013.
Verkeersveiligheid voor de fiets	4 De gemeente Dordrecht wil samen met haar partners een bijdrage leveren aan de Rijksdoelstelling uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van maximaal 500 verkeersdoden (daling met 53% in 2020 ten opzichte van 2002) en maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden (daling van 34% in 2020 ten opzichte van 2002) in 2020.
	5 In 2024 is de tevredenheid over de verkeersveiligheid voor fietsers toegenomen van een 6,2 in 2013 naar een 6,8 in 2024.
Fiets als schakel in de vervoersketen	6 In 2024 is het aandeel verplaatsingen fiets-Waterbus en fiets-trein, voor de reisdoelen “werk elders in Drechtsteden”, “werk buiten Drechtsteden” en “school” toegenomen ten opzichte van het aandeel in 2013.
Fietsparkeren	7 In 2024 is het aandeel bewoners, dat tevreden is over de fietsvoorzieningen bij het station, het ziekenhuis, de Sportboulevard, winkels, kernwinkelgebied en Leerpark, toegenomen ten opzichte van 2013.
Het verminderen van fietsendiefstal	8 In 2024 is het % Dordtenaren dat aangeeft slachtoffer te zijn van fietsendiefstal met 10% afgenomen ten opzichte van 2012.
	9 In 2024 is het % Dordtenaren dat niet fietst vanwege het risico op fietsendiefstal afgenomen ten opzichte van het % in 2013.
De fietser bij stedelijke ontwikkelingen	10 In 2024 moeten bestaande fietsknelpunten zoveel mogelijk zijn opgelost en mogen nieuwe projectontwikkelingen niet leiden tot nieuwe knelpunten voor fietsers.
Duurzaamheid en promotie van de fiets	11 De gemeente Dordrecht wil dat in het jaar 2024 het aandeel fiets in de “modal split” is gestegen van 21% naar 30%.
	Duurzaamheid is een overkoepelend beleidsthema. Daarom is de doelstelling voor dit beleidsthema gelijk aan de overkoepelende doelstelling van de fietsnota.

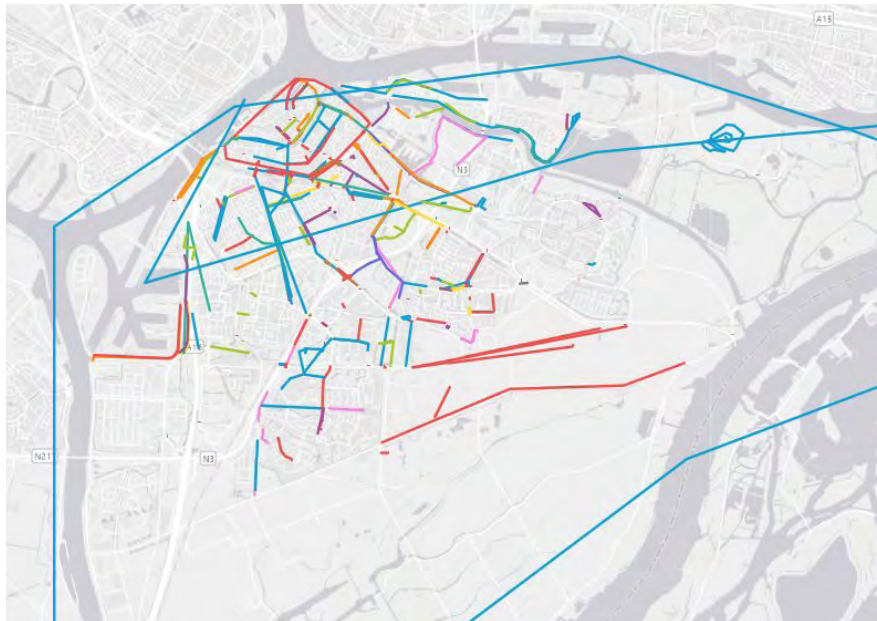
Tabel 6: Beleidsdoelen Fietsnota (2014)



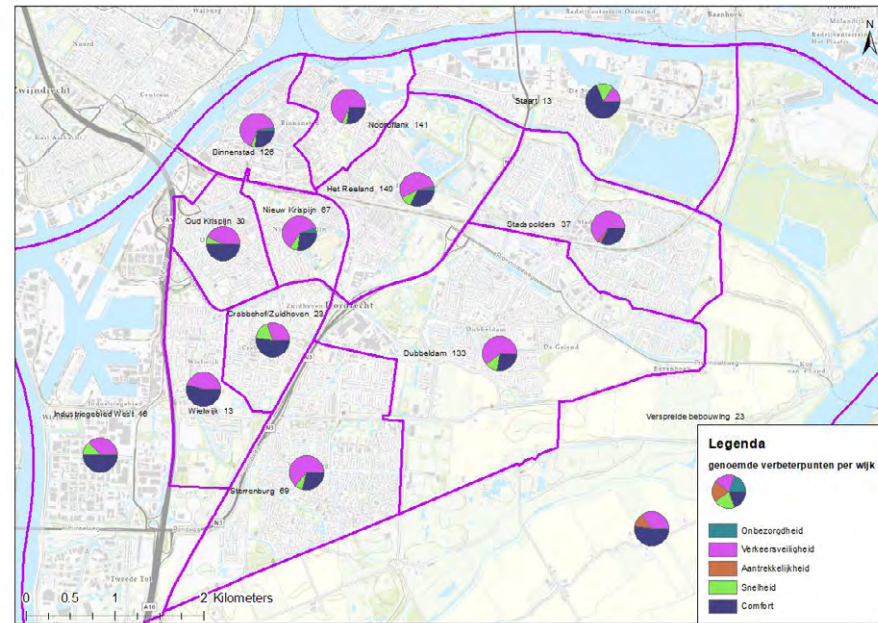


Bijlage B: Onderzoek fietsgebruik Dordrecht 2022

De volledige resultaten van het onderzoek naar het fietsgebruik in Dordrecht zijn te vinden in de rapportage "Onderzoek fietsgebruik Dordrecht 2022", als bijlage toegevoegd bij het raadsvoorstel. Onderstaand een aantal van de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.



Figuur 13: Genoemde knel- en verbeterpunten



Figuur 14: Genoemde knel- en verbeterpunten per wijk



1

2

3

4

5

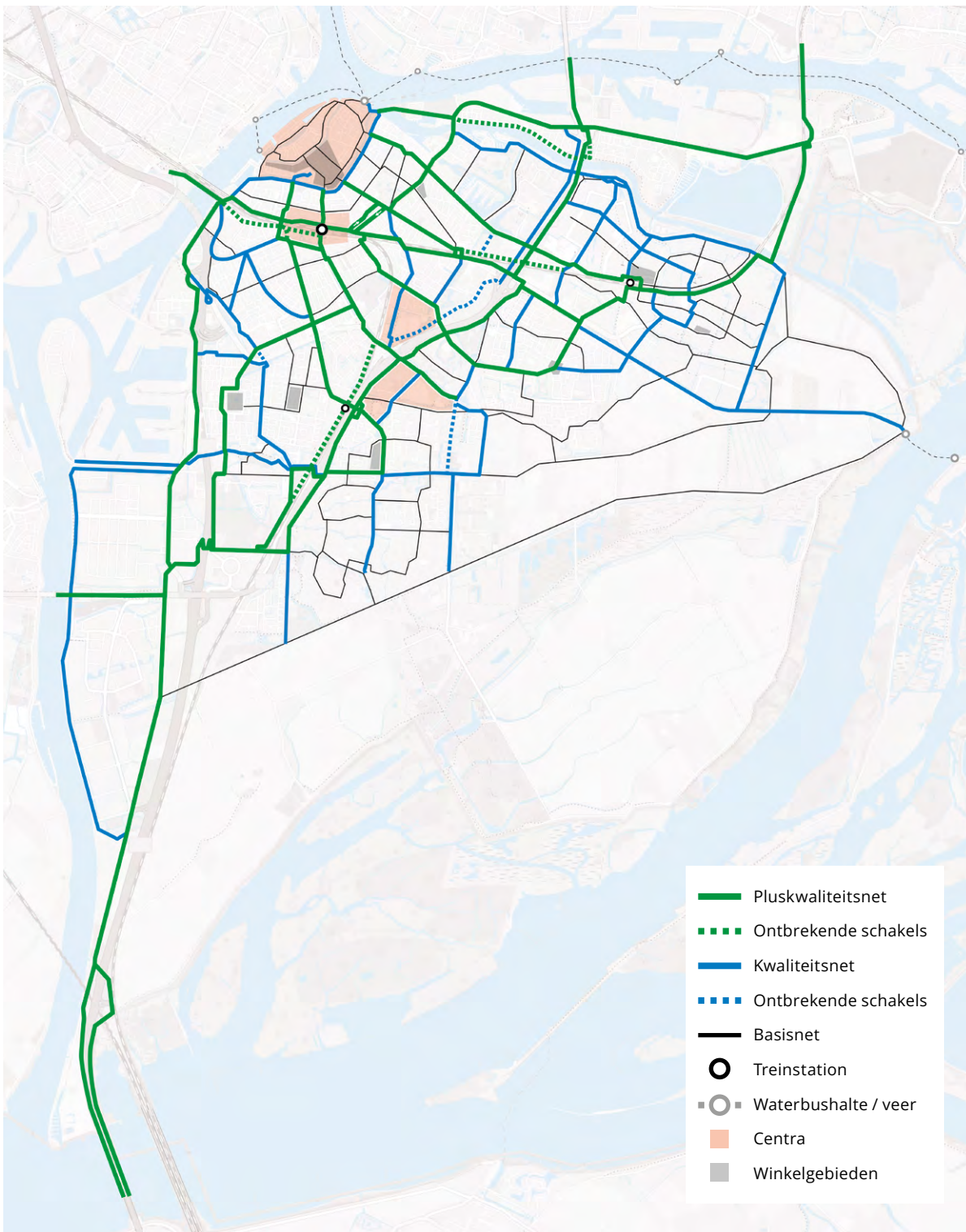
6

7

8

9





Bijlage C: Kaart herziening fietsnetwerk



UITVOERINGS-
PROGRAMMA FIETS
2023-2026
GEMEENTE
DORDRECHT



1

2

3

4

5

6

7

8

9

*Figuur 15: Geactualiseerd
fietsnetwerk Dordrecht*

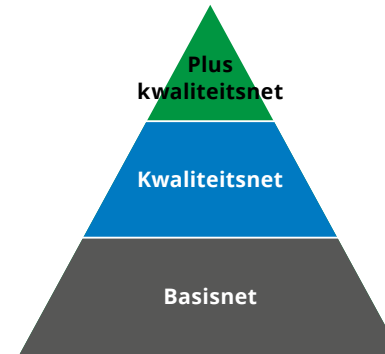




Bijlage D: Nieuwe kwaliteitseisen m.b.t. fietsnetwerk

1 Wegvakken

In onderstaande tabel zijn de nieuwe kwaliteitseisen voor wegvakken weergegeven.



Kwaliteitsniveaus en bijbehorende kenmerken op het Dordtse fietsnetwerk. De kenmerken van het (plus) kwaliteitsnet komen boven op de kenmerken van het basisnet. (zie figuur 5 op pagina 14)

	Pluskwaliteitsnet	Kwaliteitsnet	Basisnet
Type fietsvoorziening	<ul style="list-style-type: none"> Vrijliggend fietspad Fietsstraat (max. snelheid autoverkeer 30 km/h) 	<ul style="list-style-type: none"> Vrijliggend fietspad Fietsstraat (max. snelheid autoverkeer 30 km/h) Aanliggend fietspad (max. snelheid autoverkeer 30 km/h) Fietsstroken (max. snelheid autoverkeer 30 km/h) 	<ul style="list-style-type: none"> Vrijliggend fietspad Fietsstraat (max. snelheid autoverkeer 30 km/h) Aanliggend fietspad (max. snelheid autoverkeer 30 km/h) Fietsstroken (max. snelheid autoverkeer 30 km/h) Geen voorziening (max. snelheid autoverkeer 30 km/h)
Breedte fietspad	<ul style="list-style-type: none"> Eenrichtings-fietspad: $\geq 3,60$ m Tweerichtingen- fietspad: $\geq 5,20$ m 	<ul style="list-style-type: none"> Eenrichtings-fietspad: $\geq 2,70$ m Tweerichtingen- fietspad: $\geq 3,60$ m 	<ul style="list-style-type: none"> Eenrichtings-fietspad: $\geq 2,50$ m Tweerichtingen- fietspad: $\geq 3,60$ m
Breedte fietsstraat	<ul style="list-style-type: none"> Bij éénrichtings- verkeer auto: $\geq 5,10$ m (incl. rabbatstroken) Bij tweerichtings- verkeer auto: $\geq 6,30$ m (incl. rabbatstroken) 	<ul style="list-style-type: none"> Bij éénrichtings- verkeer auto: $\geq 5,10$ m (incl. rabbatstroken) Bij tweerichtings- verkeer auto: $\geq 6,30$ m (incl. rabbatstroken) 	<ul style="list-style-type: none"> Bij éénrichtings- verkeer auto: $\geq 5,10$ m (incl. rabbatstroken) Bij tweerichtings- verkeer auto: $\geq 6,30$ m (incl. rabbatstroken)
Breedte fietsstrook	<ul style="list-style-type: none"> Niet van toepassing 	<ul style="list-style-type: none"> $\geq 2,00$ m 	<ul style="list-style-type: none"> $\geq 1,70$ m
Markering	<ul style="list-style-type: none"> Eenrichtings-fietspad: kantmarkering (indien geen verlichting en/of slechte berm) Tweerichtingen fietspad: asmarkering en bij voorkeur kantmarkering (in ieder geval indien geen verlichting en/of slechte berm) 	<ul style="list-style-type: none"> Eenrichtings-fietspad: kantmarkering (indien geen verlichting en/of slechte berm) Tweerichtingen fietspad: asmarkering en (indien geen verlichting en/of slechte berm) kantmarkering 	<ul style="list-style-type: none"> Eenrichtings-fietspad: geen eisen Tweerichtingen fietspad: asmarkering
Verhardingsrand	<ul style="list-style-type: none"> Geen band Schuine, vergevingsgezinde band 	<ul style="list-style-type: none"> Geen band Schuine, vergevingsgezinde band 	<ul style="list-style-type: none"> Geen band Schuine, vergevingsgezinde band

Tabel 7: Kwaliteitseisen voor wegvakken (vervolg zie volgende pagina)



1

2

3

4

5

6

7

8

9





	Pluskwaliteitsnet	Kwaliteitsnet	Basisnet
Berm	<ul style="list-style-type: none">• Vlakke berm	<ul style="list-style-type: none">• Vlakke berm	<ul style="list-style-type: none">• Vlakke berm
Obstakels op fietspad	<ul style="list-style-type: none">• Geen obstakels• Goed ingepaste obstakels, incl. inleidende ribbelmarkering	<ul style="list-style-type: none">• Geen obstakels• Goed ingepaste obstakels, incl. inleidende ribbelmarkering	<ul style="list-style-type: none">• Geen obstakels• Goed ingepaste obstakels, incl. inleidende ribbelmarkering
Obstakels in berm	<ul style="list-style-type: none">• Geen obstakels binnen 0,50 meter van de verhardingsrand	<ul style="list-style-type: none">• Geen obstakels binnen 0,50 meter van de verhardingsrand	<ul style="list-style-type: none">• Geen obstakels binnen 0,50 meter van de verhardingsrand
Verlichting	<ul style="list-style-type: none">• Aanwezig	<ul style="list-style-type: none">• Aanwezig	<ul style="list-style-type: none">• Bij voorkeur aanwezig
Uitritten	<ul style="list-style-type: none">• Afwezig	<ul style="list-style-type: none">• Afwezig	<ul style="list-style-type: none">• Afwezig
Gladheidsbestrijding	<ul style="list-style-type: none">• Ligt op strooiroute	<ul style="list-style-type: none">• Ligt op strooiroute	<ul style="list-style-type: none">• Ligt op strooiroute
Type verharding	<ul style="list-style-type: none">• Asfalt	<ul style="list-style-type: none">• Asfalt	<ul style="list-style-type: none">• Asfalt
Kleur verharding	<ul style="list-style-type: none">• Rood	<ul style="list-style-type: none">• Geen voorkeur (Indien fietsers in de voorrang: minimaal de oversteek in rood uitvoeren)	<ul style="list-style-type: none">• Geen voorkeur• (Indien fietsers in de voorrang: minimaal de oversteek in rood uitvoeren)
Kwaliteit verharding*	<ul style="list-style-type: none">• Goed• Voldoende	<ul style="list-style-type: none">• Goed• Voldoende	<ul style="list-style-type: none">• Goed• Voldoende
Parkeerplaatsen	<ul style="list-style-type: none">• (Bij voorkeur) geen parkeerplaatsen direct langs fietsroute	<ul style="list-style-type: none">• (Bij voorkeur) geen parkeerplaatsen direct langs fietsroute	<ul style="list-style-type: none">• (Bij voorkeur) geen parkeerplaatsen direct langs fietsroute
Hellingen en trappen	<ul style="list-style-type: none">• Geen hellingen en trappen	<ul style="list-style-type: none">• Geen hellingen en trappen	<ul style="list-style-type: none">• Geen hellingen en trappen
Bromfietsen	<ul style="list-style-type: none">• Geen bromfietsen op fietspad	<ul style="list-style-type: none">• Geen bromfietsen op fietspad	<ul style="list-style-type: none">• Geen bromfietsen op fietspad

Vervolg van Tabel 7: Kwaliteitseisen voor wegvakken

* Voor het beoordelen van de kwaliteit van het wegdek wordt in de gemeente Dordrecht gebruik gemaakt van de CROW-richtlijnen die daarvoor gelden. Dordrecht hanteert ook bij het toekennen van de kwalificatie (goed, voldoende, matig, onvoldoende) die het wegdek op basis van aangetroffen schades/oneffenheden krijgt, de CROW-richtlijnen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9



1

2

3

4

5

6

7

8

9

Type fietsvoorziening

Het type fietsvoorziening bepaalt in grote mate de veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid van het tracé(deel). Omdat fietsers op een vrijliggend fietspad gescheiden zijn van het gemotoriseerd verkeer, is dit altijd de beste optie. Fietsstraten, waarop auto's te gast zijn, zijn echter ook acceptabel op pluskwaliteitsnet.

Een aanliggend fietspad (zonder tussenruimte tussen fietspad en rijbaan) en fietsstroken worden op het snelfietsnetwerk bij voorkeur vermeden; op voor het hoofdfietsnetwerk zijn deze fietsvoorzieningen prima indien de maximumsnelheid van het gemotoriseerd verkeer maximaal 30 km/h bedraagt. Een hogere snelheid van het gemotoriseerd verkeer (50 km/h) draagt op dit type fietsvoorzieningen negatief bij aan de veiligheid en comfort en is daarom ongewenst. De afwezigheid van een fietsvoorziening is op overige fietsroutes acceptabel, maar ook dan geldt dat de maximumsnelheid van het gemotoriseerd verkeer maximaal 30 km/h mag bedragen.

Breedte fietsvoorziening

Op het type fietsvoorziening na heeft de breedte van de fietsvoorziening de meeste invloed op hoe de fietser het tracé ervaart. De breedte van het fietspad heeft invloed op zowel de veiligheid, het comfort en de aantrekkelijkheid van het tracédeelt. In de regel geldt dat hoe breder de fietsvoorziening is, hoe beter deze door de fietser wordt gewaardeerd en hoe veiliger deze is. Daarbij worden er aan het snelfietsnetwerk hogere eisen gesteld dan aan het hoofdfietsnetwerk. De breedtes die in de tabel zijn aangehouden, sluiten aan bij de meest recente aanbevelingen van CROW-Fietsberaad.

Markering

De aanwezigheid van markering op een fietspad verbetert de herkenbaarheid en veiligheid van het tracédeelt. Het aanbrengen van asmarkering op tweerichtingsfietspaden kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van het aantal frontale ongevallen. Dit is daarom belangrijk voor zowel snel- als hoofd- en overige fietsroutedelen.

De aanwezigheid van kantmarkering verbetert de veiligheid op fietspaden wanneer er geen verlichting aanwezig is, omdat hiermee het verloop van het tracé wordt verduidelijkt. Ook als sprake is van een slechte berm is kantmarkering wenselijk om het risico om in de berm terecht te komen zo veel mogelijk te beperken. Op het pluskwaliteitsnet wordt kantmarkering bij voorkeur altijd toegepast op tweerichtingsfietspaden.

Verhardingsrand

De verhardingsrand heeft invloed op de veiligheid van het tracédeelt. Een rechte (of schuin, niet overrijdbare) band is minder fietsvriendelijk dan een vlakke band of overrijdbare band, omdat fietsers kunnen verongelukken door tegen de band aan te fietsen. Dit geldt voor alle fietsroutes.

Berm

Als een fietser onverhoopt de berm in rijdt, is het wenselijk dat de berm vlak is, zodat veilig terugsturen mogelijk is. Een niet vlakke berm kan leiden tot valpartijen. Dit geldt voor alle fietsroutes.

Obstakels op fietspad

Obstakels (zoals bijvoorbeeld paaltjes) op het fietspad leiden tot verkeersonveiligheid omdat zij kunnen zorgen voor eenzijdige ongelukken. Wanneer obstakels niet van het fietspad verwijderd kunnen worden, is het van belang dat deze goed worden ingeleid door middel van ribbelmarkering. Dit geldt voor alle fietsroutes.

Obstakels in de berm

Obstakels langs het fietspad hebben een invloed op de veiligheid van het tracédeelt. Deze obstakels kunnen tot ongelukken leiden wanneer ze zich te dicht langs het fietspad bevinden. Dit geldt voor alle fietsroutes.

Verlichting

Het is zowel voor de verkeers- als sociale veiligheid en de aantrekkelijkheid van belang dat het fietspad voldoende belicht is zodat deze in de avond en nacht ook toegankelijk blijft. Voldoende verlichting is daarom een eis voor (plus) kwaliteitsnet. Overigens geldt voor de overige fietsroutes dat deze bij voorkeur ook voldoende zijn verlicht.

Uitritten

De aanwezigheid van uitritten langs de fietsroute kan tot verkeersonveiligheid leiden en heeft een negatieve invloed op de samenhang van de route. Daarom is het wenselijk dat geen uitritten aanwezig zijn.

Gladheidsbestrijding

Wanneer een fietspad niet op een strooiroete ligt, is deze nagenoeg ontoegankelijk wanneer het gesneeuwd heeft. Sneeuw op een fietspad heeft een negatief effect op de veiligheid en comfort van alle fietsroutes. Daarom is het wenselijk dat alle fietsroutes op een strooiroete liggen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

Type verharding

Het type verharding heeft invloed op zowel de verkeersveiligheid als het comfort. Een geasfalteerd fietspad wordt als comfortabeler en veiliger ervaren door fietsers. Daarom geldt voor alle fietsroutes dat de toepassing van asfalt wenselijk is.

Kleur verharding

De kleur van de verharding is vooral van belang voor de aantrekkelijkheid en herkenbaarheid – wat ook weer invloed heeft op de samenhang – van het tracédeel. Door het pluskwaliteitsnet in de doorgaans standaard kleur rood uit te voeren, weten fietsers beter hun weg te vinden. Voor het pluskwaliteitsnet geldt daarom, in aansluiting op het provinciaal beleid, de eis om deze in rood uit te voeren. Voor de hoofd- en overige fietsroutes geldt deze eis niet. Op locaties waar de fietsroute in de voorrang ligt, is het wel wenselijk een rode kleur toe te passen ter plaatse van de oversteek.

Kwaliteit verharding

Voor het beoordelen van de kwaliteit van het wegdek wordt in de gemeente Dordrecht gebruik gemaakt van de CROW-richtlijnen die daarvoor gelden. Dat leidt, als er schades/oneffenheden zijn, tot scores voor het wegdek (L, M en E voor de ernst, en 1, 2 en 3 voor de hoeveelheid). Er zijn ook CROW-richtlijnen om te bepalen welke kwalificatie (goed, voldoende, matig, onvoldoende) een wegvak vervolgens krijgt. Daarbij gelden voor fietsinfrastructuur weer andere waarden dan voor een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer. Als er bijvoorbeeld een scheur zit in het fietspad, krijgt deze al heel snel een onvoldoende (omdat dat kan leiden tot onveiligheid), terwijl dat op een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer misschien nog wel een voldoende is. Voor fietsinfrastructuur spelen comfort en verkeersveiligheid een belangrijke rol bij deze richtlijnen. Dordrecht hanteert ook bij het toekennen van deze kwalificaties de CROW-richtlijnen. Als eis voor alle fietsroutes geldt dat de kwaliteit van de verharding minimaal een voldoende scoort.

Parkeren langs de fietsroute

De mogelijkheid tot parkeren voor gemotoriseerd verkeer langs de fietsroute heeft invloed op de veiligheid omdat het tot ongelukken leiden. Zo kan een fietser bijvoorbeeld tegen een openslaande deur aanrijden. Het is daarom wenselijk dat niet direct langs fietsroutes wordt geparkeerd. Dit geldt voor alle fietsroutes.

Hellingen

Hellingen – met name wanneer deze stijl zijn – kunnen tot energieverlies leiden en worden als onprettig ervaren door fietsers. Ze hebben een negatieve invloed op de comfort van de route en zijn daarom ongewenst op alle fietsroutes.

Trappen

Wanneer er op de route trappen aanwezig zijn moeten fietsers afstappen om hun weg te vervolgen. Dit heeft een zeer negatieve invloed op de samenhang, directheid, aantrekkelijkheid en comfort van de route. Trappen horen daarom niet thuis op een fietsroute.

Bromfietsen

Bromfietsen horen bij voorkeur niet op het fietspad omdat deze de veiligheid en comfort van de route negatief beïnvloeden. Brommers op het fietspad kunnen tot gevaarlijke situaties leiden en het snelheidsverschil met fietsers en de eventuele uitstoot worden als onprettig ervaren door fietsers. Dit geldt voor alle fietsroutes.



2 Kruispunten

In onderstaande tabel zijn de nieuwe kwaliteitseisen voor kruispunten weergegeven.

	Pluskwaliteitsnet	Kwaliteitsnet	Basisnet
Kruispuntvorm	Ongelijkvloers Voorrangskruispunt (met fietsroute in de voorrang)	Ongelijkvloers Voorrangskruispunt (met fietsroute in de voorrang) Ronde met fietsers in de voorrang Verkeerslichten	Geen eisen
Wachttijd bij verkeerslichten	Gemiddelde wachttijd eerstwachende < 20 seconden	Gemiddelde wachttijd eerstwachende < 30 seconden	Gemiddelde wachttijd eerstwachende < 40 seconden
Wachttijd-voorspeller bij verkeerslichten	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Opstelruimte voor de stopstreep	> 2,0 meter	> 2,0 meter	> 2,0 meter

Tabel 8: Kwaliteitseisen voor kruispunten

Het type kruispunt heeft invloed op hoe de route door fietsers wordt ervaren. Als fietsers vaak moeten stoppen – zoals het geval is bij kruispunten en rotondes waarbij fietsers uit de voorrang zijn en bij verkeerslichten – wordt de directheid negatief beïnvloed. Een ongelijkvloerse kruising is uiteraard het best. Voor gelijkvloerse kruispunten geldt dat een voorrangskruispunt met de fietsroute in de voorrang de voorkeur heeft op het (plus)kwaliteitsnet. Voor het kwaliteitsnet geldt dat ook rotondes (met fietsers in de voorrang) en verkeerslichten (VRI's) acceptabel zijn.

Als een VRI is toegepast, geldt dat de wachttijd zo laag mogelijk moet zijn. De wachttijd heeft bij VRI's immers een grote invloed op de directheid en comfort. Op het pluskwaliteitsnet (waarop verkeerslichten in principe ongewenst zijn)

geldt een maximale gemiddelde wachttijd voor de eerstwachende van 20 seconden als acceptabel. Op het kwaliteitsnet geldt een maximale gemiddelde wachttijd van 30 seconden als acceptabel en op het basisnet geldt een grens van 40 seconden.

Wachttijdvoorspellers zijn gewenst bij alle verkeerslichten op het fietsnetwerk. Omdat het voor de verkeersveiligheid en het comfort van belang is dat er voldoende opstelruimte is wanneer fietsers bij VRI's moeten wachten, geldt als eis een minimale opstelruimte van 2,0 meter voor de stopstreep.



1

2

3

4

5

6

7

8

9



1

2

3

4

5

6

7

8

9

Bijlage E: Onderzoek kwaliteit fietsnetwerk

De volledige resultaten van het onderzoek naar de kwaliteit van het Dordtse fietsnetwerk zijn te vinden in de rapportage “Onderzoek kwaliteit fietsroutes Dordrecht”, als bijlage toegevoegd bij het raadsvoorstel. Onderstaand een aantal van de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.

Type fietsvoorziening

Op grote delen van het fietsnetwerk zijn geen hoogwaardige fietsvoorzieningen aanwezig. In Figuur 16: Fietsstroken op het netwerk van geïnventariseerde fietsroutes¹⁶ is te zien op welke delen van het netwerk enkel fietsstroken aanwezig zijn.

Figuur 16: Fietsstroken op het netwerk van geïnventariseerde fietsroutes





Daarnaast zijn er ook locaties waarop geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn. De afbeelding hiernaast geeft deze locaties weer.

Opvallend is dat op een aanzienlijk deel van het Dordtse snel- en hoofd fietsnetwerk geen, of geen goede fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Hier is de meeste winst te behalen. Het type fietsvoorziening bepaalt namelijk in grote mate de veiligheid, het comfort en de aantrekkelijkheid van een fietsroute. Vrijliggende fietsstraten hebben hierbij de voorkeur, maar ook fietsstraten (mits goed toegepast) dragen hier in sterke mate aan bij. Aanbevolen wordt om te onderzoeken of het mogelijk is om het aantal vrijliggende fietspaden uit te breiden, bij voorkeur op routeniveau (in plaats van verspreid over de stad kleine stukjes realiseren). Op trajecten waar fietsvoorzieningen niet realiseerbaar zijn en fietsstraten geen reële oplossing bieden worden brede fietsstroken (minimaal 2,0 meter breed) aanbevolen. Het is daarbij wenselijk de maximumsnelheid van het autoverkeer op dergelijke trajecten terug te brengen naar 30 km/h.

Figuur 17: Geen fietsvoorziening op het netwerk van geïnventariseerde fietsroutes



1

2

3

4

5

6

7

8

9





1

2

3

4

5

6

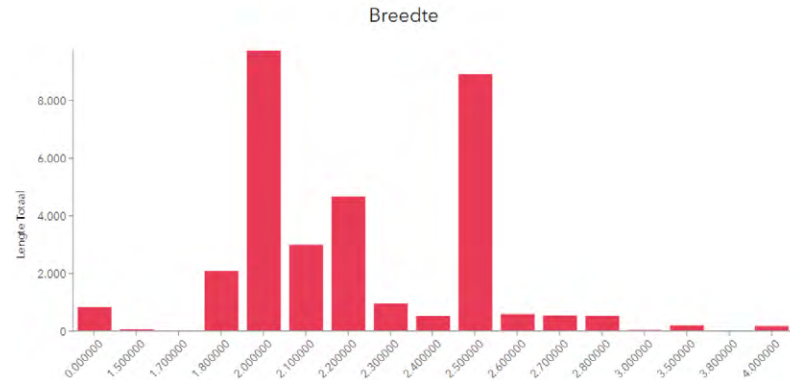
7

8

9

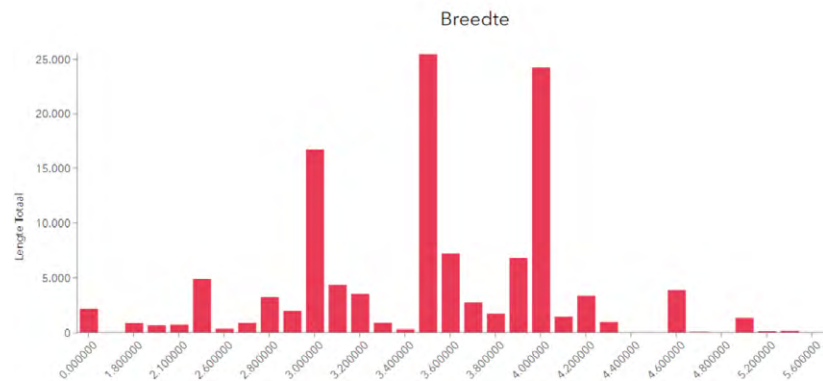
Breedte en verhardingsrand

De minimale gewenste breedte van de fietsvoorzieningen is afhankelijk van het type fietsroute en het type fietsvoorziening (zie Tabel 7: Kwaliteitseisen voor wegvakken (vervolg zie volgende pagina)). In onderstaande grafieken zijn de geïnventariseerde breedtes van eenrichtings- en tweerichtingsfietspaden en fietsstroken op het fietsnetwerk weergegeven³.



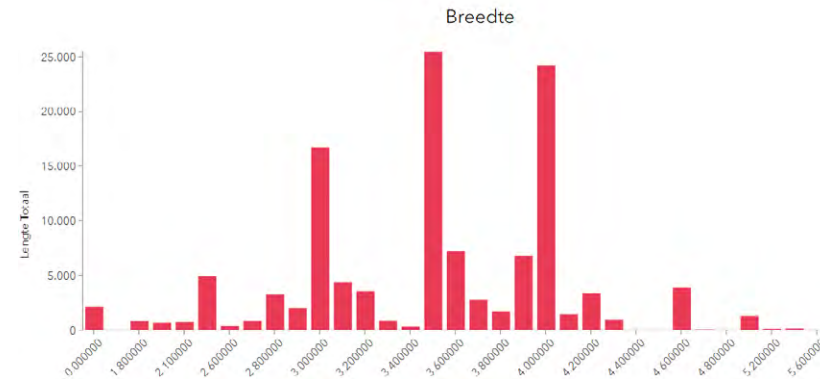
Figuur 18: Breedtes eenrichtingsfietspaden op het geïnventariseerde netwerk van fietsroutes

Een groot deel van de eenrichtingsfietspaden heeft een breedte van 2,50 meter of minder, terwijl de minimale gewenste breedte voor het pluskwaliteitsnet 3,0 meter en voor het kwaliteitsnet 2,7 meter bedraagt.



Figuur 19: Breedtes tweerichtingsfietspaden op het geïnventariseerde netwerk van fietsroutes

Het grootste deel van de geïnventariseerde vrijliggende tweerichtingsfietspaden hebben een breedte van 3,0 meter, 3,5 meter of 4,0 meter. Voor het kwaliteitsnet geldt een gewenste breedte van minimaal 3,6 meter; daaraan voldoen veel fietspaden niet. Voor het pluskwaliteitsnet geldt een gewenste breedte van 5,2 meter; daaraan voldoet bijna geen enkel fietspad.

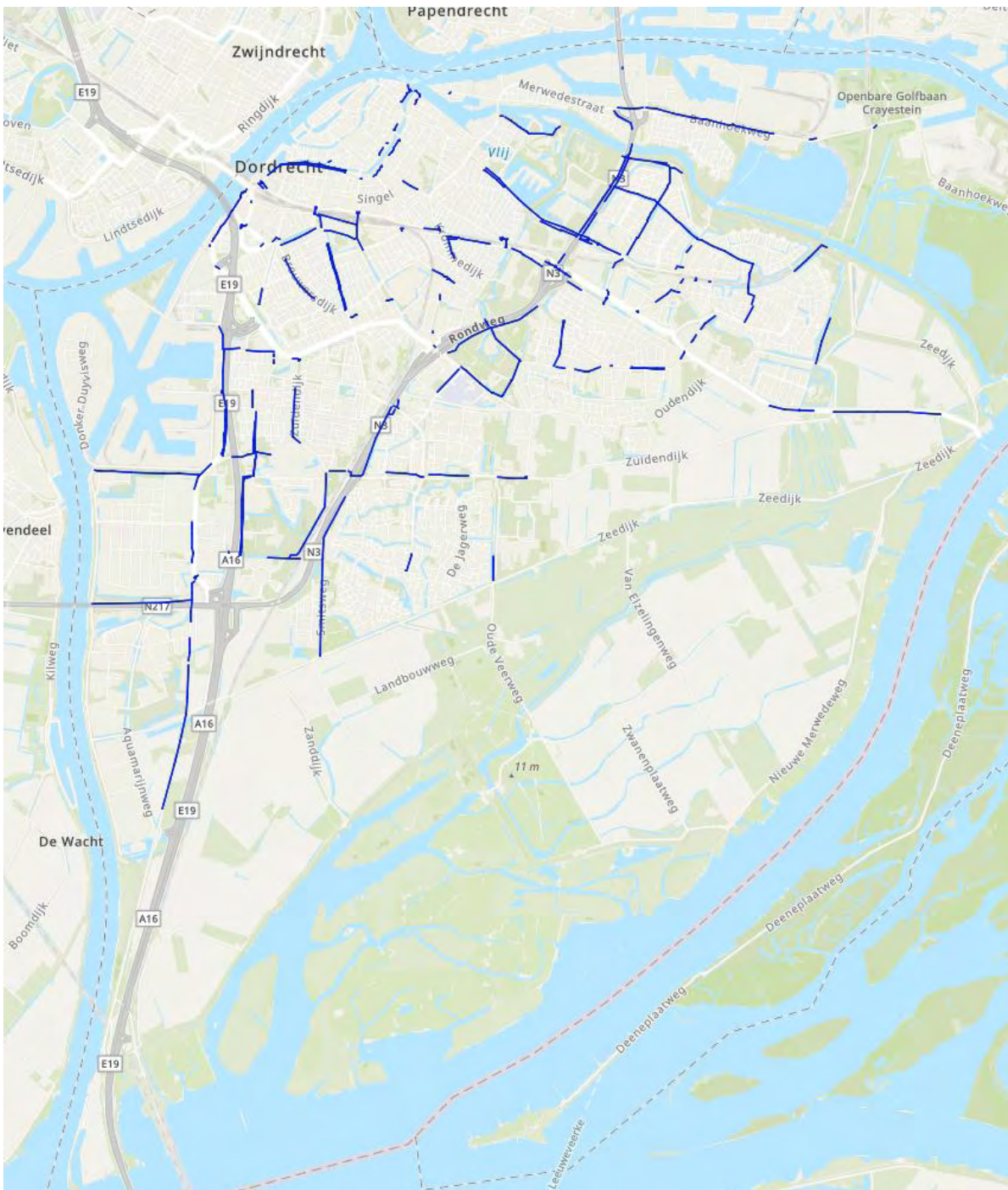


Figuur 20: Breedtes fietsstroken op het geïnventariseerde netwerk van fietsroutes

Voor fietsstroken geldt, op het hoofdfietsnetwerk, een gewenste minimale breedte van 2,0 meter. Veel fietsstroken voldoen hier precies aan, maar er zijn ongeveer evenveel fietsstroken die (veel) te smal zijn.

³ Uit de grafieken blijkt dat er ook stukjes fietspad of fietsstrook zijn die een breedte van 0,0 meter hebben. Dat is uiteraard niet het geval. Het betreft vaak hele korte stukjes fietspad op/bij een oversteek waaraan geen label met een breedte hangt.





Kwaliteit verharding

In de huidige situatie scoort 165,8 km aan tracédelen op fietsnetwerk een voldoende, 23,4 km scoort matig en 71,3 km scoort onvoldoende op de kwaliteit van de verharding. Een slechte kwaliteit van het wegdek heeft niet alleen zijn weerslag op het comfort dat fietsers ervaren, het is ook van invloed op de verkeersveiligheid, omdat oneffenheden, gaten en scheuren in het wegdek kunnen leiden tot valpartijen. Nevenstaande afbeelding laat de tracédelen zien met een kwaliteit die matig of onvoldoende is.

De kwaliteit van de verharding heeft in belangrijke mate invloed op het comfort dat de fietser ervaart, maar ook op de verkeersveiligheid. Als de kwaliteit van de verharding te wensen overlaat, kan dit immers leiden tot valpartijen. In de huidige situatie scoort een aanzienlijk deel van het snel- en hoofd fietsnetwerk niet voldoende op de kwaliteit van de verharding. Aanbevolen wordt om ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de verharding op het fietsnetwerk snel overal minimaal voldoende scoort en daarbij prioriteit te geven aan de slechtst scorende tracédelen.

Figuur 21: Kwaliteit verharding matig of onvoldoende op het netwerk van geïnventariseerde fietsroutes



1

2

3

4

5

6

7

8

9





Bijlage F: Onderzoek Fietsparkeerplan Spark

Bezetting

Tabel 9: Tekorten en overschotten per gebied op verschillende momenten door de week 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 ditzelfde 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 oudere woongebieden een tekort aan parkeervoorzieningen. Hierbij komt in het kernwinkelgebied de balans op

	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 9: Tekorten en overschotten per gebied op verschillende momenten door de week

een klein tekort uit, wanneer de Statenplein stalling niet wordt meegenomen.

In Figuur 22 en Figuur 23 (zie volgende pagina) zijn de twee belangrijkste momenten weergegeven op de kaart. In deze figuren is te zien waar de tekorten in de binnenstad globaal gelegen zijn.



1

2

3

4

5

6

7

8

9





1

2

3

4

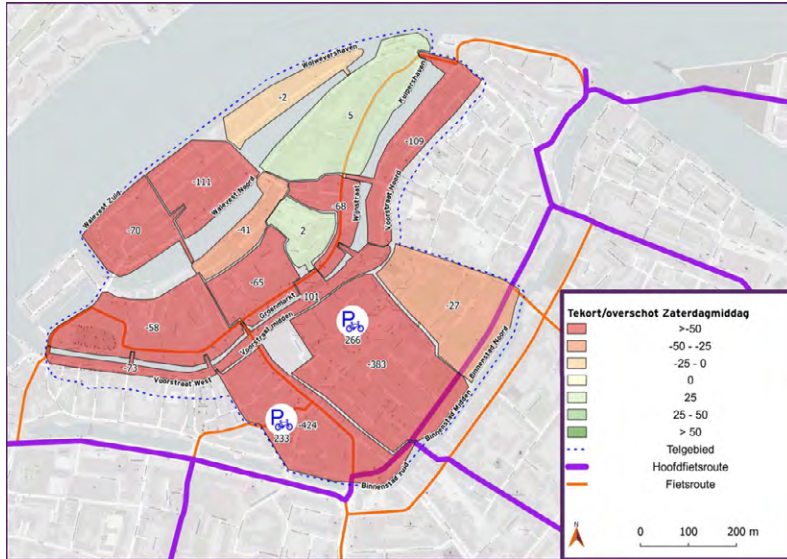
5

6

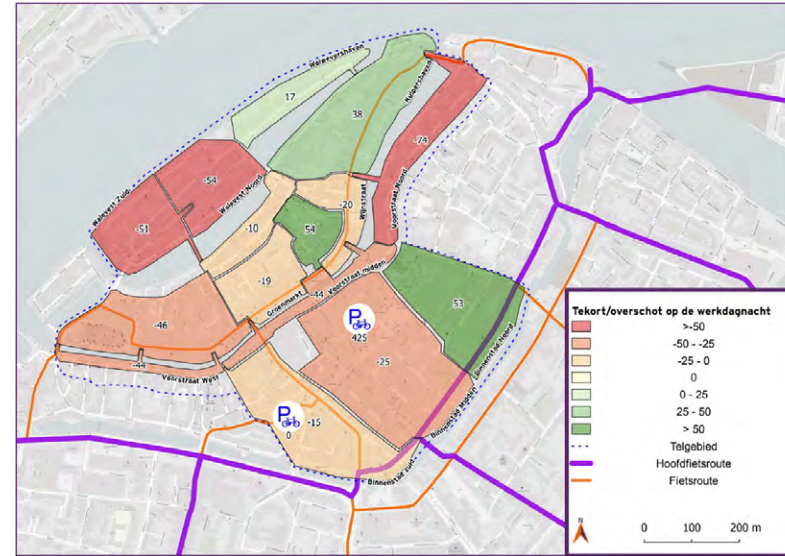
7

8

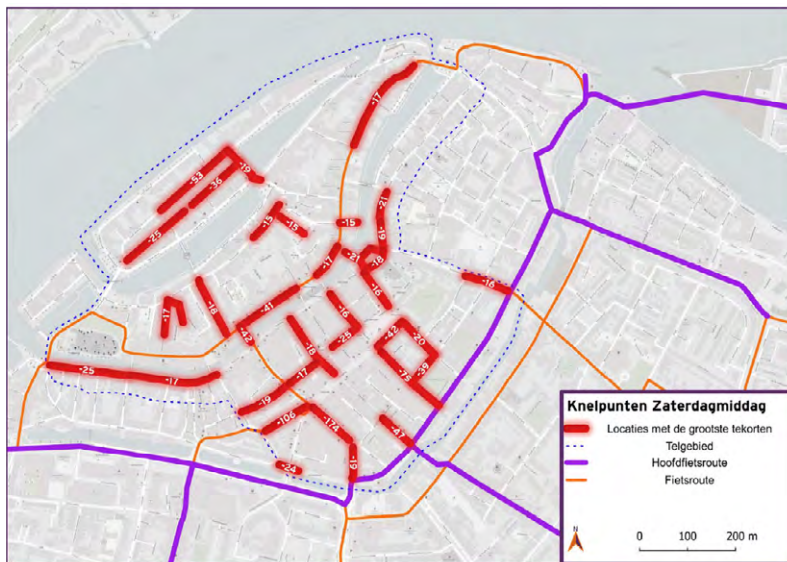
9



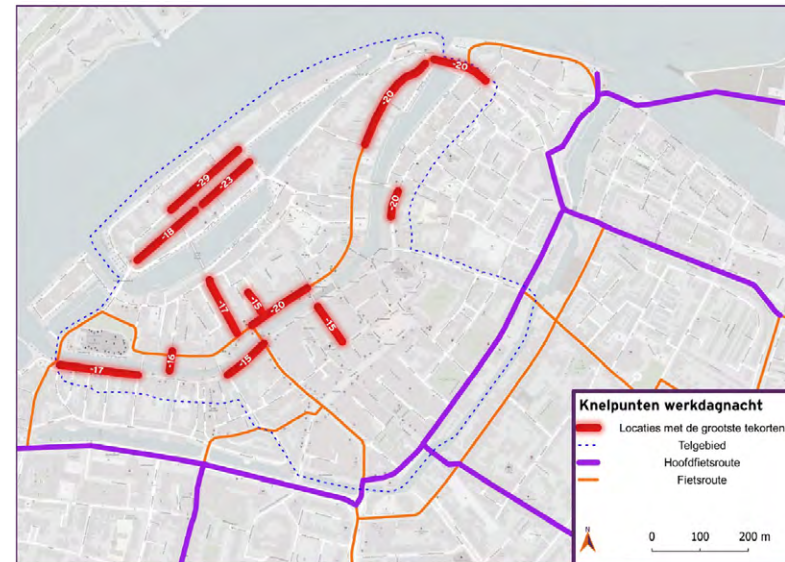
Figuur 22: Saldo parkeerbehoefte en capaciteit fiets op de zaterdagmiddag



Figuur 23: Saldo parkeerbehoefte en capaciteit fiets op de werkdagnacht



Figuur 24: Aandachtspunten zaterdagmiddag



Figuur 25: Aandachtspunten werkdagnacht



Bijlage G: Reeds lopende fietsprojecten

Naast de voorgestelde maatregelen voor de jaren 2023-2026 zijn er fietsprojecten die in deze periode uitgevoerd worden. Dit zijn fietsmaatregelen die gerealiseerd worden binnen (ontwikkel)projecten of zijn fietsmaatregelen uit het vorige uitvoeringsprogramma die vertraagd zijn. Deze maatregelen worden bekostigd vanuit projectbudgetten.

1 Fietsinfrastructuur

1.1 Herinrichting Krispijnseweg

Met het Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2022 is door de raad krediet beschikbaar gesteld om bij te dragen aan de herinrichting van de Krispijnseweg. De Krispijnseweg is één van de drukke fietsroutes in de gemeente Dordrecht en vormt een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. Zo verbindt de route de omliggende wijken met het station Dordrecht en de binnenstad. Op de route is echter sprake van een aantal knelpunten, waardoor deze route nog niet als hoogwaardige fietsroute wordt ervaren.

In 2022 stond groot onderhoud van deze weg gepland (deklaag vervangen). Dit gaf de kans om werk-met-werk te maken en de route van een nieuw, beter en veiliger profiel te voorzien. Hiermee kan de aantrekkelijkheid van de route voor fietsverkeer worden verbeterd. Vanwege (onvoorziene) grootschalige werkzaamheden aan de ondergrond in de buurt heeft de herinrichting in 2022 niet plaats kunnen vinden. Het project is daarom doorgeschoven naar 2023.

In de afbeelding hiernaast is een visualisatie te zien van de nieuwe inrichting.



Huidige situatie Krispijnseweg



Visualisatie nieuwe fietsvoorzieningen Krispijnseweg



1

2

3

4

5

6

7

8

9



1.2 Fietsstraat Patersweg

Met het Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2022 is door de raad krediet beschikbaar gesteld om bij te dragen aan de inrichting van een fietsstraat op de Patersweg.

De Patersweg is onderdeel van de fietsroute vanaf de zuidzijde van het station Dordrecht naar de zuidelijke wijken en het buitengebied. Het is een 30 km-gebied waar geen aparte voorzieningen voor de fiets zijn aangelegd. In het kader van herstructurering van de wijk is voorgesteld om de Patersweg in te richten als een fietsstraat. Ter hoogte van de kruisingen Zuidendijk-Patersweg en Krispijnseweg-Patersweg was al eerder een aanzet tot een fietsstraat gemaakt.

Naar verwachting wordt in Q2 2023 gestart met de herinrichting en is de Patersweg eind 2023 als fietsstraat ingericht. Met de voorgestelde maatregelen in hoofdstuk 3 kan de fietsstraat op de Patersweg verder in 2024-2025 verder worden doorgezet over de Waldeck Pyrmontweg tot aan de fietsstraat op de Nassauweg.

1.3 Toulonselaan

De Toulonselaan is onderdeel van de drukke centrumroute voor autoverkeer. Tot verkort was hier voor fietsers een te smalle fietsstrook aanwezig. Hierdoor vormde de Toulonselaan een onprettige en onveilige schakel op het fietsnetwerk. In 2022 zijn er tijdelijke maatregelen uitgevoerd om de situatie te verbeteren. Voorheen was de Toulonselaan een eenrichtingsweg met twee rijstroken voor het gemotoriseerde verkeer en een smalle fietsstrook voor fietsers. Het aantal rijstroken voor gemotoriseerd verkeer is verminderd van twee naar één. Hierdoor ontstond er meer ruimte in het profiel voor fietsvoorzieningen. In de tijdelijke situatie is de fietsstrook verbreed. De oversteek op de rotonde is tijdelijk verbeterd. Een vrijliggend fietspad en definitieve inrichting van de rotonde moeten ingepast worden bij de geplande herinrichting vanuit het meerjaren onderhoud in 2024-2026. De verkeersveiligheid voor fietsers wordt hierdoor sterk verbeterd.



Huidige situatie Toulonselaan



Huidige situatie Krommedijk

1.4 Krommedijk

Net als de Toulonselaan is de Krommedijk een belangrijke route voor autoverkeer naar en rond het centrum (50 km/h). Voor fietsers is er een smalle fietsstrook aanwezig. In combinatie met een maximum snelheid van 50 km/h voor autoverkeer is dit een situatie die onveilig en niet langer acceptabel is (overeenkomstig de richtlijnen van het CROW).

Het grootonderhoud aan de Krommedijk en omliggende wegen in 2024-2026 biedt een kans om dit integraal aan te pakken. Op de Krommedijk willen we aan de oost- of westzijde een vrijliggend tweerichting fietspad aanleggen. Om hiervoor ruimte te maken moet eenrichtingsverkeer ingesteld worden voor de auto. Een vrijliggend fietspad zorgt ervoor dat de verkeersveiligheid en het comfort voor fietsers sterk toeneemt. Fietsers worden niet meer klemgereden door automobilisten, kunnen meer hun eigen tempo bepalen en elkaar veiliger en gemakkelijker inhalen. Tussen het fietspad en de parkeerplaatsen komt een strook, waardoor fietsers minder hinder ondervinden van openslaande portieren.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

1.5 Spuiboulevard en omgeving

De Spuiboulevard is een van de aangewezen gebieden in onze stad waar volop ontwikkelingen plaatsvinden. Het gebied wordt getransformeerd naar een aantrekkelijk woon-, werk- en leefgebied. Oude kantoren worden gesloopt en er worden 700 tot 800 woningen toegevoegd. Ook het nieuwe stadskantoor (Huis van Stad en regio) wordt er gerealiseerd met o.a. een bibliotheek en andere publieksfuncties.

In 2020 is het Verkeersstructuurplan Spuiboulevard e.o. (VSP) vastgesteld. In dit plan zijn de benodigde maatregelen in het verkeersnetwerk uitgewerkt. Met deze maatregelen zorgen we ervoor dat, met de verdichting van de stad, in de Schil-West een aantrekkelijk leefklimaat blijft bestaan met voldoende bereikbaarheid.

Om dit te realiseren wordt er vanuit de gemeente ingezet op meer ruimte voor langzaam verkeer en waar mogelijk een autoluwe omgeving. Concreet betekent dit dat er voorzien wordt in vrijliggende fietspaden rondom de hele Schil-West: op de Burg. de Raadsingel, Achterhakkers en Spuiboulevard. De Spuiweg wordt grotendeels heringericht naar een fietsstraat. Vanaf het vernieuwde station is er een aantrekkelijke wandel- en fietsroute richting het centrum. Om deze maatregelen uit te kunnen voeren wordt er in een separaat raadsvoorstel vanuit het project Spuiboulevard krediet aangevraagd.

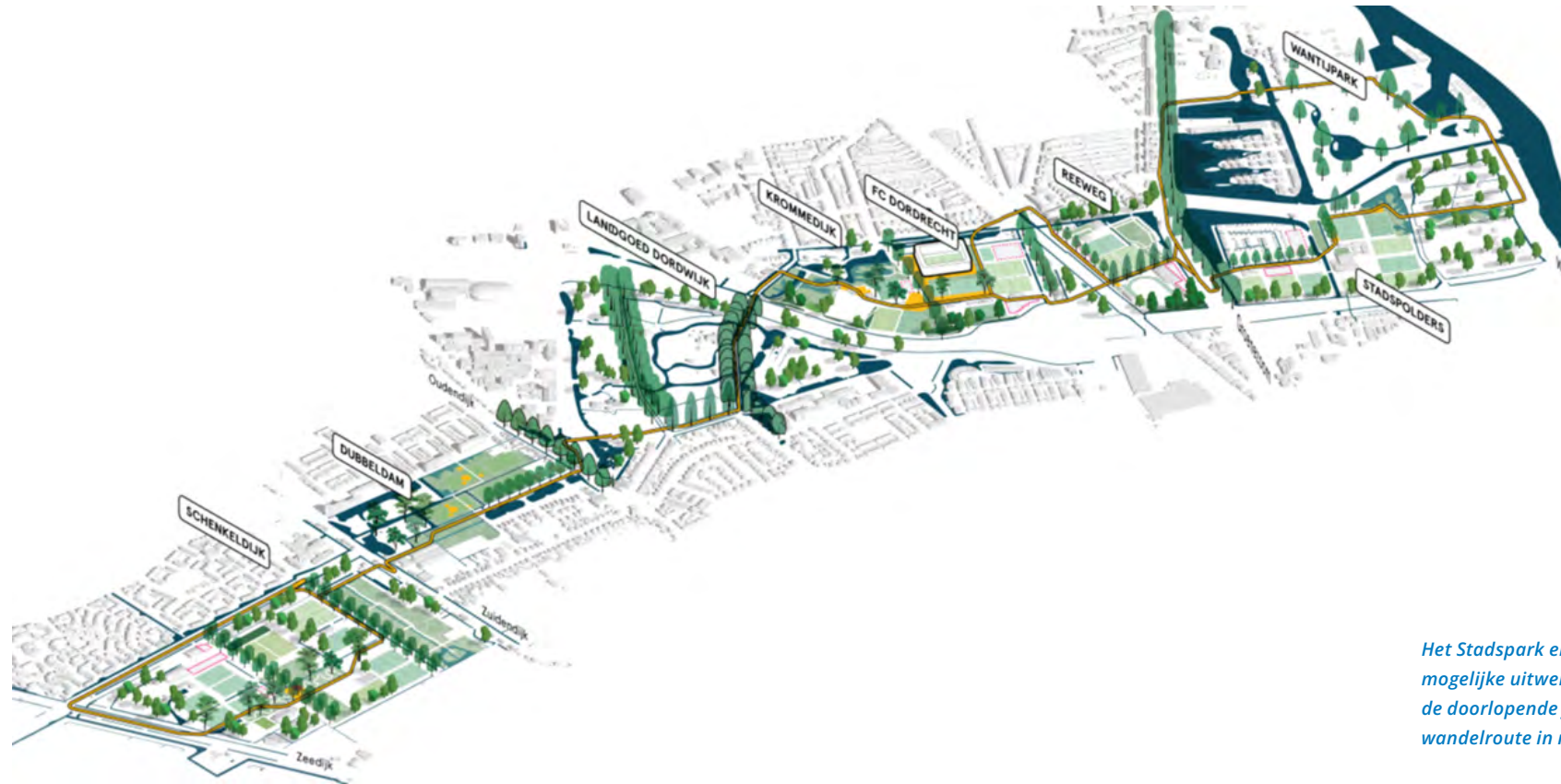
1.6 Dordtse Mijl

Met het groot onderhoud aan de Dordtse Mijl ontstaat de kans om voor de fietser verbeteringen aan te brengen en de entree tot de binnenstad te verbeteren. De afgelopen jaren is het zuidelijke deel van de Dordtse Mijl al verbeterd. Zo is het tankstation verplaatst waardoor de fietsoversteek overzichtelijker en verkeersveiliger is geworden. Ook verloopt de fietsroute nu vloeiender.

In 2023 wordt gestart met de laatste fases van de Dordtse Mijl. Zo wordt bijvoorbeeld bij de kruising met de Weeskinderendijk de oversteekbaarheid voor fietsers als voetgangers sterk verbeterd. Daarnaast wordt het bestaande smalle voetpad aan de oostzijde van de Dokweg (richting de Burgemeester de Raadsingel) vervangen door een breed pad voor zowel voetgangers als fietsers (shared space). De maatregelen en de daaraan verbonden kosten worden meegenomen in de plannen van het project Dordtse Mijl.



Ligging fietspad project
Dordtse Mijl



*Het Stadspark en een
mogelijke uitwerking van
de doorlopende fiets- en
wandelroute in rood*

1.7 Fietsverbindingen Dordwijkzone (Stadspark XXL)

Met de ontwikkeling van de Dordwijkzone als Stadspark beschikt Dordrecht over een grote groene ader van 4 km² met veel ruimte voor rust, recreatie, sport en veel andere activiteiten. Het Stadspark is het grootste groengebied in de stad, een belangrijke schakel in de Stedelijk Ecologische Structuur (SES) en een verbinding tussen de stad en de Biesbosch.

De verschillende plekken in het Stadspark worden aaneengeregen door een centrale langzaam verkeersroute met een recreatief karakter. Dit doorlopende voet- en fietspad ontsluit de gehele zone. Voor de vier sportparken binnen het gebied is de ambitie om deze te ontwikkelen tot vitale sportparken

met inzet op een veilige bereikbaarheid. Hiervoor worden nieuwe fiets- en wandelroutes gerealiseerd en worden verbindingen tussen wijken en het park verbeterd. Onderdelen hiervan die ook van belang zijn voor het Dordtse utilitaire fietsnetwerk zijn o.a. de nieuwe fietsverbindingen parallel aan de Stevensweg, de route door Sportpark Krommedijk en de aanpak van verkeersonveilige punten zoals de kruising Schenkeldijk Beneden en Zuidendijk.



1

2

3

4

5

6

7

8

9





De huidige en nieuwe situatie aan de zuidzijde van station Dordrecht



2 Fietsparkeren

2.1 Nieuwe fietsenstalling zuidzijde station Dordrecht

Van de drie Dordtse treinstations vervult het centraal station een belangrijke functie vanwege de rechtstreekse bovenregionale verbindingen. Voor veel inwoners loont het qua reistijd om direct naar dit station te reizen en daar op de trein te stappen.

Het grootste deel van de fietsen wordt aan de zuidzijde geparkeerd (56% zuidzijde, 44% noordzijde)⁴. Op dit moment is er een groot tekort aan stallingsplekken. Dit levert rommelige en gevaarlijke situaties op waardoor fietsen moeten worden verwijderd. In combinatie met een gebrek aan alternatieve fietsparkeerlocaties nodigt dit reizigers niet uit om met de fiets naar het station te komen en de trein als vervoermiddel te kiezen.

In de plannen wordt er een duurzaam entreegebouw gerealiseerd ter hoogte van de huidige zuidingang. Met de nieuwe stalling wordt de capaciteit vergroot van bijna 900 naar ruim 2000 fietsparkeerplaatsen. Tevens is er op het maaiveld extra ruimte voor zogenaamde buitenmodelfietsen en scooters. Reizigers kunnen hun fiets droog stallen onder de overkapping. De verbeteringen dragen bij aan het aantrekkelijker maken van de combinatie fiets + trein en daarmee de Dordtse mobiliteitstransitie.

De stalling moet medio 2024 gereed zijn en wordt gerealiseerd met de partners NS, ProRail en bijdragen vanuit het Rijk, provincie en stadsregio.

4 Handlingsperspectief Knoop Dordrecht CS, 2020



De nieuwe situatie bij station Dordrecht Zuid (Piersonstraat zijde)



2.2 Extra fietsparkeercapaciteit station Dordrecht Stadspolders

Bij station Stadspolders wordt door ProRail in samenwerking met de gemeente de fietscapaciteit aan de noordzijde van het spoor uitgebreid met 108 fietsparkeerplaatsen. Aan de zuidzijde worden 78 nieuwe fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Door aangetroffen grondvervuiling heeft het project vertraging opgelopen. Het is op dit moment onduidelijk wanneer de uitbreiding kan plaatsvinden.

2.3 Extra fietsparkeercapaciteit station Dordrecht Zuid

Station Zuid krijgt een upgrade. De technische staat, de toegankelijkheid, uitstraling en zichtbaarheid van het station worden verbeterd. Hierbij wordt de fietsparkeercapaciteit uitgebreid. Aan de kant van de Cereslaan (Sterrenburg zijde) wordt de fietsparkeercapaciteit uitgebreid met 100 plekken. Aan de Piersonstraat (Crabbefhof zijde) wordt de fietsparkeersituatie verbeterd (zie afbeeldingen). Dit vindt plaats in het tweede kwartaal van 2023.



1

2

3

4

5

6

7

8

9



**DORDT
OP DE
FIETS**

Colofon

Uitgave: Gemeente Dordrecht
Tekst: Debora van der Nat
Opmaak: Impuls Ontwerpt
Fotografie: Ronald van den Heerik

mei 2023

Status: ter besluitvorming raad Q2 2023,
nog niet vastgesteld.



UITVOERINGS-
PROGRAMMA FIETS
2023-2026
GEMEENTE
DORDRECHT



1

2

3

4

5

6

7

8

9



79

