



Dordrecht Wielwijk: Van krachtwijk naar fietswijk

Nota van aanbevelingen



Nota van aanbevelingen Dordrecht Wielwijk: Van krachtwijk naar fietswijk

Bas Hendriksen

wijkenvoordefiets@fietsersbond.nl

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietsersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Fietsersbond

Postbus 2828

3500 GV Utrecht

www.fietsersbond.nl en www.wijkenvoordefiets.nl

Copyright Fietsersbond 2011. Overname van teksten en afbeeldingen is alleen toegestaan met bronvermelding. Het kaartmateriaal is beschikbaar gesteld door de gemeente Dordrecht.

Foto's Bas Hendriksen

Inhoud

Inleiding.....	5
1 Wijkbeschrijving Wielwijk	6
1.1 Barrières.....	6
1.2 Bereikbaarheid en fietsgebruik	7
1.3 Herstructurering.....	8
1.4 Fietsen als medicijn	8
2 Aanbevelingen Wielwijk Noord	9
2.1 De fiets voorop in de MH Trompweg	9
2.2 Bundelen van verkeer.....	10
2.3 Ronde.....	10
2.4 Fietspad langs Karel Doormanweg doortrekken.....	11
2.5 Kruising Karel Doormanweg - Kottestraat	11
2.6 Kruising Patersweg – Zuidendijk	11
2.7 Afslag tankstation	11
3 Aanbevelingen Wielwijk Midden	12
3.1 Rondes op de binnenring	12
3.2 Maatregelen Admiraalsplein	13
3.3 Voldoende goede fietsparkeerplekken	13
3.4 Goede fietsverbindingen binnen de wijk.....	13
3.5 Goede fietsverbinding met Crabbehof	13
4 Aanbevelingen Wielwijk Zuid	14
4.1 Goede fietsverbindingen binnen de wijk	14
4.2 Goede fietsverbindingen naar Crabbehof en Amstelpark	15
5 Veilige schoolomgeving	16
5.1 Veilige schoolomgeving Admiraalsplein	17
5.2 Veilige schoolomgeving Wielwijkpark	17
5.3 Veilige schoolomgeving Karel Doormanweg	17
5.4 Fietsruilbeurs.....	17
6 Aanbevelingen Zuidendijk.....	18
6.1 Zuidendijk fietsstraat.....	18
6.2 Aansluitingen op de Zuidendijk.....	18
7 Bestemmingen buiten Wielwijk	19
7.1 Route Wielwijk – centrum/station.....	19
7.2 Schoolroutes.....	20
7.3 Algemene aanbevelingen	20
8 Conclusies	21
9 Overzicht van informatiebronnen	22
9.1 Bronvermelding bij voetnoten	23



Afbeelding 1: Stedenbouwkundige visie Wielwijk, Gemeente Dordrecht 2010.

Inleiding

In het najaar van 2010 heeft de Fietzersbond geparticipeerd in het project Wielwijk fietst!, dat in de periode 2008-2011 het fietsen in de Dordtse wijk Wielwijk stimuleert. Met een subsidie uit het Europese Amobilife-fonds, wordt onder leiding van adviesbureau Woonactief tal van educatieve en sociale fietsactiviteiten georganiseerd. Voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur in Wielwijk is de Fietzersbond benaderd. Via het project Wijken voor de Fiets wil de Fietzersbond het fietsklimaat in de Nederlandse krachtwijken verbeteren. Een goed fietsklimaat is goed voor de bereikbaarheid, de bewegingsvrijheid van de bewoners, de gezondheid van de bewoners, de luchtkwaliteit en natuurlijk de portemonnee¹.

De Fietzersbond wil met het project Wijken voor de Fiets de positie van fietsers en voetgangers in het verkeer verbeteren. Samen met bewoners, gemeenten, woningcorporaties en andere betrokken partijen nemen we het stedenbouwkundig plan van een wijk onder de loep. Waar hebben fietsers en voetganger meer ruimte nodig? Welke barrières liggen tussen woning en bestemming? Hoe kun je rekening houden met kinderen en ouderen, de meest kwetsbare verkeerdeelnemers? Is er genoeg veilige stallingsruimte? De participatie van bewoners is hierbij van grote waarde. Vanwege hun betrokkenheid weten zij immers het best wat de knelpunten zijn en waar deze zich bevinden.

Tentoonstelling 'De fietsvriendelijke wijk'

Op 14 september 2010 openden Ferdinand van den Oever (wethouder verkeer Dordrecht) en Hugo van der Steenhoven (directeur Fietzersbond) de tentoonstelling 'De fietsvriendelijke wijk'. De tentoonstelling was gedurende een maand te zien in de tentoonstellingsruimte 'De Markt' aan het Admiraalsplein. De tentoonstelling toont 26 ideeën voor een fietsvriendelijke inrichting van een krachtwijk, ingestuurd door verkeerskundigen, stedenbouwkundigen en studenten in het kader van de in 2009 georganiseerde ideeënwedstrijd 'De fietsvriendelijke wijk'.

De getoonde ideeën vormen een aanleiding om na te denken over het fietsklimaat in de eigen wijk. Hoe ligt de fietsinfrastructuur erbij, hoe ziet het fietsnetwerk er uit, zijn er voldoende stallingen in de wijk en hoe veilig is het om te fietsen naar bestemmingen binnen en buiten de wijk? In nauwe samenwerking met Woonactief heeft de Fietzersbond bijeenkomsten belegd met bewoners, met betrokken fietsers uit Dordrecht en met specialisten op het gebied van verkeer, stedenbouw en gezondheidszorg. De in deze bijeenkomsten gesignaleerde knelpunten en aangedragen oplossingen vormen de basis van deze nota van aanbevelingen "Dordrecht Wielwijk: Van krachtwijk naar fietswijk".

Van krachtwijk naar fietswijk

De Fietzersbond verwacht dat de in deze nota neergelegde aanbevelingen in belangrijke mate zullen bijdragen in een verhoogd fietsgebruik onder de bewoners van Wielwijk. Door het aanleggen van vrijliggende fietspaden, veilig ingerichte kruisingen en het realiseren van voldoende fietsparkeerfaciliteiten, zal de concurrentiepositie van de fiets verbeteren. Zo wordt de fiets voor de wijkbewoners een aantrekkelijker vervoermiddel.

Deze nota van aanbevelingen gaat voornamelijk in op infrastructurele maatregelen, die het fietsgebruik in Wielwijk zullen stimuleren. Uit onderzoek² blijkt dat voor zowel autochtonen als allochtonen het verbeteren van de fietsinfrastructuur een effectief middel is om het fietsgebruik te stimuleren. Allochtonen uit gemeenten met een goede infrastructuur fietsen dubbel zo vaak als allochtonen uit gemeenten met een slechte fietsinfrastructuur.

In het project Wielwijkfietst is de afgelopen jaren al veel aandacht besteed aan een aantal sociale maatregelen die het fietsgebruik stimuleren. Door het opzetten van de fietsschool wordt de fietsvaardigheid van de bewoners verbeterd. De fietsclub activeert vrijwel wekelijks een groep oudere wijkbewoners. Via het educatieprogramma 'SCHOOL op SEEF' krijgen alle basisschoolleerlingen verkeersles.

Educatie draagt in belangrijke mate bij aan het ontwikkelen van een sterke, aanstekelijke fietscultuur. In gemeenten met een hoog fietsgebruik, fietsen ook allochtonen ruim 50% vaker.

1 Wijkbeschrijving Wielwijk

Wielwijk is een woonwijk in zuidwest Dordrecht. De wijk werd in de jaren 50 van de vorige eeuw gebouwd om te voorzien in de grote behoefte aan woningen als gevolg van de sterke bevolkingsgroei in de periode na de oorlog. Flats en laagbouw wisselen elkaar af in een groene omgeving. De woningen zijn in 4 kwadranten gebouwd rond het centraal gelegen Admiraalsplein, waar winkels, sporthal en kerk gevestigd werden.

In Wielwijk wonen circa 5.300 inwoners, waarvan een ruime meerderheid autochtoon is³. De leeftijdsopbouw is vrij gelijkmatig, waarbij wel opvalt dat het aantal kinderen (0-14 jaar) en jongeren (15-24 jaar) snel afneemt. Dit is een gevolg van de wijkherstructurering, waarbij een fors aantal (gezins)woningen gesloopt zijn, terwijl de opgeleverde nieuwbouw voornamelijk appartementen zijn. In een later stadium worden wel weer gezinswoningen gebouwd, waarmee het aantal bewoners uiteindelijk rond de 5.600 moet uitkomen⁴.

De wijk krijgt van de bewoners een 6,7 als rapportcijfer, de sociale samenhang een 5,6⁵. De werkloosheid in de wijk ligt met 7,3 procent⁶ iets hoger dan de gemiddelde werkloosheid in Dordrecht. 73 procent van de woningen is een huurwoning.



Afbeelding 2: Zicht op de Abel Tasmanstraat vanaf de Zuidendijk.

1.1 Barrières

De wijk wordt begrensd door de snelweg A16 in het westen, de Laan der Verenigde Naties in het noorden, de Zuidendijk in het oosten en het Wielwijkpark in het zuiden. De wijk kent een beperkt aantal ontsluitingen, de begrenzingen vormen barrières voor bewoners die de wijk uit willen.

1. De A16 kan op twee plekken gepasseerd worden, via de Copernicusweg aan de zuidkant en de fietsbrug aan de noordkant.
2. De Laan der Verenigde Naties is een drukke 'doorstroomroute' uit de hoofdstructuur auto, die o.a. de N3 met de A16 verbindt. Er is één oversteekmogelijkheid via de Karel Doormanweg, waar een fietsstrook op de rijbaan is aangebracht. De Laan der VN doorbreekt bovendien de

doorgaande route op de Zuidendijk, waardoor de fietsers alleen door een grote omweg hun route kunnen vervolgen.

3. De Zuidendijk vormt een barrière tussen de wijken Wielwijk en Crabbehof. Er is één autoweg die de wijken verbindt, waarop eveneens een fietsstrook is aangebracht (zie afbeelding 2).
4. In totaal zijn er drie routes naar het zuiden: Via de Zuidendijk, via de MH Trompweg en het fietspad door het Wielwijkpark. De laatstgenoemde route is met name op rustige tijdstippen 's avonds en 's nachts vanuit het oogpunt van de sociale veiligheid een barrière. Door op termijn woningen te bouwen aan de zuidkant van het park, wordt dit probleem deels ondervangen.



Afbeelding 3: MH Trompweg. Ondanks de aanwezigheid van een fietsstrook, kiezen deze fietsers voor de stoep.

1.2 Bereikbaarheid en fietsgebruik

De wijk is per auto goed bereikbaar, met name vanaf de Laan der Verenigde Naties, een grote 4-baans autoweg die aansluit op de A16 en de N3. Wielwijk is een sluiproute voor (vracht)verkeer van en naar industriegebied De Dordtse Kil.

De wijk wordt per bus goed ontsloten: er zijn verbindingen met het centrum, Biesbosch, industriegebied De Dordtse Kil, 's Gravendeel en de wijken Sterrenburg, Dubbeldam en Stadspolders.

Wielwijk ligt nog geen 10 minuten fietsen van het station en het stadscentrum. Op de vrij rustige Viottakade-route staan slechts 1 (heen) cq. 3 (terug) verkeerslichten, terwijl delen van de route zijn uitgevoerd als fietspad of fietsstrook. Andere routes lopen via de Mijlweg en de Krispijnseweg.

De route Karel Doormanweg – MH Trompweg maakt onderdeel uit van het primaire fietsnetwerk van de gemeente Dordrecht⁷. De routes naar de fietsbrug, naar Crabbehof en Copernicusweg/Wielwijkpark zijn secundaire fietsroutes. De Zuidendijk is onderdeel van het recreatieve fietsnetwerk.

De Zuidendijk en het Wielwijkpark zijn tevens onderdeel van het fietsknooppuntennetwerk. Hiermee is de wijk goed aangesloten op de recreatieve fietsroutes binnen de gemeente Dordrecht. De ligging van Dordrecht op een eiland, beperkt de mogelijkheden voor recreatief fietsen buiten de gemeente.

De wijk kent weinig fietspaden: alleen in het Wielwijkpark en bij de fietsbrug over de A16 zijn deze te vinden. Wel zijn er in 2009 fietsstroken aangebracht op de wijkontsluitingswegen.

Het fietsgebruik door de bewoners van Wielwijk is laag. Voor 30 procent van de bewoners van 18 jaar en ouder is de fiets geen vervoersalternatief, zij fietsen nooit⁸. Het fietsgebruik naar bestemmingen als wijkwinkels, centrum en het werk ligt 8 tot 14 procent lager dan het stedelijke gemiddelde. Ook het fietsklimaat in de eigen wijk wordt – afhankelijk van het aspect – 2 tot 13 procent lager gewaardeerd.

De helft van de allochtone bewoners fietst niet. Het fietsbezit is overeenkomstig: slechts 50procent van de allochtone Wielwijkers heeft een fiets. De helft van de basisschoolleerlingen fietst evenmin: binnen de wijk wordt veel gelopen, naar bestemmingen buiten de wijk wordt de bus genomen. Bovendien maken opvallend veel fietsers gebruik van de stoep (zie afbeelding 3).

1.3 Herstructurering

In Wielwijk vindt grootschalige wijkvernieuwing plaats. De gemeente Dordrecht, wooncorporatie en de bewoners werken samen om Wielwijk tot aan 2025 zo te vernieuwen dat het in de wijk prettig wonen is en blijft. Er wordt fors geïnvesteerd in sloop en nieuwbouw, buitenruimte en voorzieningen.

De komende jaren wordt extra aandacht besteed aan jongeren, werk, sport en cultuur, 'schoon-heel-veilig', kansrijke bewonersinitiatieven, een positief imago en verbetering van de leefbaarheid. In de ruimtelijke plannen gaat het om woningbouw en verbetering van de bestaande woningvoorraad. De straten en het Admiraalsplein krijgen een andere invulling met behoud voor groen en parkeren, en met toevoeging van water. Bewoners krijgen invloed in de ontwikkeling van hun woning. Ook worden maatregelen genomen om het energieverbruik te verlagen.⁹

De wijkontsluitingsweg wordt verlegd van de MH Trompweg naar de Admiraal de Ruyterweg, direct naast de A16. De inrichting van de Trompweg verandert drastisch: het asfalt en de auto's verdwijnen en maken plaats voor de Tromptuinen, waarmee het Wielwijkpark als het ware de wijk ingetrokken wordt. In de Tromptuinen is ruimte voor groen, sport, spel en een solitair liggend fietspad.

De 'binnenring' rond het Admiraalsplein wordt waarschijnlijk ingericht als eenrichtingsweg tegen de klok in. Hierdoor ontstaat ruimte voor de aanleg van solitaire fietspaden. Op het moment van schrijven is nog onduidelijk wat de consequenties zijn voor de busverbindingen. De bebouwing op het Admiraalsplein is recentelijk deels vernieuwd. De herinrichting van het plein volgt begin 2011, terwijl het nog onduidelijk is of en wanneer de Albatros basisschool naar het plein gaat verhuizen.

1.4 Fietsen als medicijn

Bewoners van Wielwijk zijn ongezonder, hebben vaker langdurige aandoeningen, hebben meer last van lichamelijke beperkingen en sporten minder dan de gemiddelde Nederlander, blijkt uit onderzoek van het RIVM¹⁰. Overgewicht is een zeer belangrijk gezondheidsprobleem, dat de kans vergroot op het krijgen van diabetes, hart- en vaatziekten en vormen van kanker¹¹.

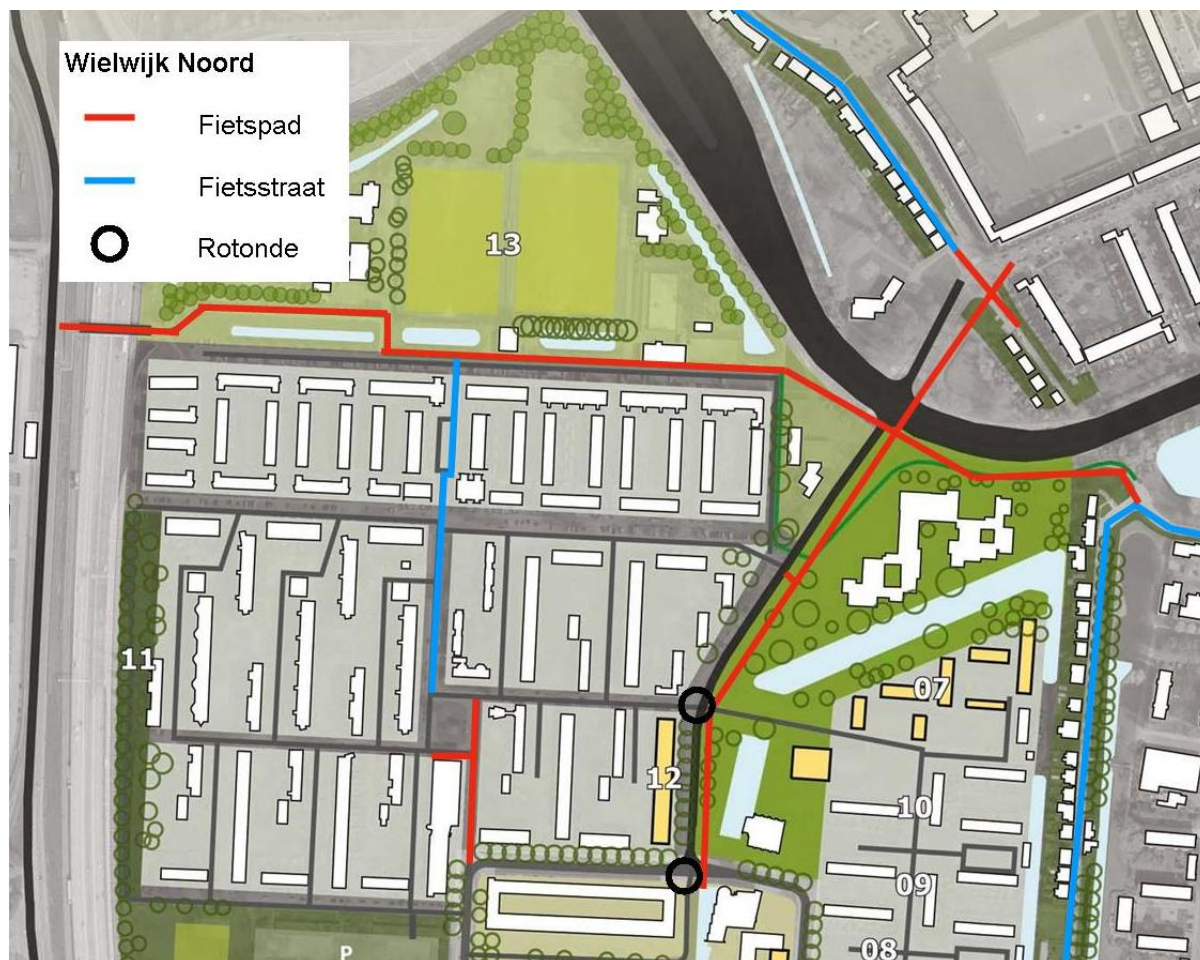
Door minstens vijf maal per week 30 minuten te bewegen kunnen deze gezondheidsrisico's beperkt worden. Die beweging kan bijvoorbeeld bestaan uit sport, wandelen, tuinieren of fietsen. Fietsen kan gezondheidsklachten voorkomen, helpen bij het herstel van een (ernstige) ziekte en bij het beter omgaan met een ziekte. De fiets is niet alleen een geschikte oplossing voor bereikbaarheids- of milieu-problemen, maar ook een uitstekend middel om gezondheidsproblemen in Wielwijk aan te pakken.

Recent onderzoek¹² heeft aangetoond dat oudere fietsers een hoger risico lopen op een letselongeval op plekken waar fietsers veel last hebben van verkeerslawaaï en verkeershinder. Vanwege de verkeersveiligheid zijn fietsers er bij gebaat om niet naar verkeersaders toegeleid te worden, maar door verblijfsgebieden te kunnen fietsen. Ook de luchtkwaliteit is een belangrijke reden om het fietsnetwerk los te koppelen van gemotoriseerd verkeer. Drie aanbevelingen:

- o Zorg voor een goed fietsklimaat, in het bijzonder een goede fietsinfrastructuur.
- o Ontvlecht netwerken van fiets en auto.
- o Zorg voor bredere fietsinfrastructuur, in het bijzonder bredere fietspaden.

Deze factoren dragen ook bij om het moment waarop kinderen van hun ouders toestemming krijgen om zelfstandig fietsend op pad te gaan, niet nog verder op te laten lopen. In de afgelopen dertig jaar is deze leeftijd met maar liefst 3 jaar toegenomen tot een leeftijd van negen.

2 Aanbevelingen Wielwijk Noord



Afbeelding 4: Aanbevelingen voor Wielwijk Noord.

Wielwijk Noord/Zeehavenbuurt telt vijf toegangspoorten. De Kotterstraat en de Bloys van Treslongstraat aan de oostzijde, de Van Gendtstraat en de MH Trompweg aan de zuidkant, en de fietsbrug over de A16 aan de noordwestzijde. Nabij de Van Gendtstraat wordt een nieuw parkeerterrein aangelegd, bedoeld voor bezoekers van het wijkwinkelcentrum.

Wielwijk Noord biedt uitstekende mogelijkheden voor het bundelen van verkeer. Door het bundelen van auto's enerzijds en fietsers anderzijds, worden de wegen veiliger en deels rustiger. Het aantal zijwegen van de binnenring kan verminderd worden, wat goed is voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van het auto- en fietsverkeer.

De herinrichting van de Laan der Verenigde Naties heeft als positief gevolg dat de kruising met de Karel Doormanweg op korte termijn heringericht wordt. Dit betekent een flinke verbetering van de fietsinfrastructuur: er worden fietspaden aangelegd en de bestaande aansluitingen op de Zuidendijk en de fietsbrug worden aanmerkelijk verkort. Hoewel een tweerichtingsfietspad in het algemeen aanzienlijk onveiliger is dan 1-richtingsfietspaden, is het op deze plek te billijken vanwege het beperkte aantal kruisingen zonder verkeerslichten.

Zeven aanbevelingen voor Wielwijk Noord:

2.1 De fiets voorop in de MH Trompweg

De Maarten Harpertszoon Trompweg tussen de 'molenwiek' en de Jacob van Heemskerckstraat afsluiten voor autoverkeer en vervolgens inrichten als tweerichtingsfietspad. Dit fietspad verlengt de

fietsinfrastructuur rond het Admiraalsplein tot in het hart van Wielwijk Noord. Zo wordt het veiliger om naar de winkels en de scholen op het Admiraalsplein fietsen. Ook kan het veldje in het oog van de molenwiek vergroot worden en bijvoorbeeld een speelplek krijgen voor kinderen.

De MH Trompweg ten noorden van de molenwiek inrichten als fietsstraat. Zo ontstaat een fietsvriendelijke route tussen enerzijds het Admiraalsplein en anderzijds het fietsviaduct over de A16 en de sport- en speelvelden. Met deze extra fietsverbinding voldoet Wielwijk Noord aan de door de CROW aanbevolen netwerk-richtlijnen, die er op neerkomen dat er binnen de bebouwde kom om de 250 meter een fietsverbinding aanwezig moet zijn.

2.2 Bundelen van verkeer

Het autoverkeer aan de zuidwestzijde bundelen op de Van Gendtstraat. Ook de toegang tot het nieuwe parkeerterrein wordt afgewikkeld via de Van Gendtstraat. Voordeel hiervan is dat het aantal kruisingen met de MH Trompweg verminderd wordt.

Door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Bloys van Treslongstraat en de Kotterstraat, wordt het aantal verkeersstromen op de kruisingen met de Karel Doormanweg verminderd. Er ontstaat zo een overzichtelijker verkeersbeeld, hetgeen bijdraagt aan de veiligheid voor met name de kwetsbaarste verkeersdeelnemers.

2.3 Rotonde

De aanleg van een rotonde op de kruising Bloys van Treslongstraat – Karel Doormanweg beperkt de snelheid van het autoverkeer. De oversteekbaarheid van de Karel Doormanweg wordt hiermee vergroot, aangezien fietsers voorrang hebben op rotondes binnen de bebouwde kom van Dordrecht. Het 30-km/uur-gebied zou al bij deze rotonde kunnen beginnen.



Afbeelding 5: Kruising Karel Doormanweg – Laan der Verenigde Naties te Dordrecht. Bron: presentatie gemeente Dordrecht d.d. 20 december 2010

2.4 Fietspad langs Karel Doormanweg doortrekken

De fietsstroken zijn in de ogen van bewoners te smal en te onveilig, mede vanwege het vele vrachtverkeer dat door de wijk rijdt. Parallel aan de Karel Doormanweg wordt een tweerichtingsfietspad aangelegd. Een tweerichtingsfietspad sluit goed aan op het profiel dat voor de rest van de wijk al min of meer vastligt: De Tromptuinen en de Ring rond het Admiraalsplein krijgen eveneens een tweerichtingsfietspad.

Hoewel een tweerichtingsfietspad substantieel onveiliger is dan eenrichtingsfietspaden, is het aantal kruisingen op dit traject zeer beperkt. Bovendien voorzien de herinrichtingsplannen voor de kruising Karel Doormanweg – Laan der VN in een tweerichtingsfietspad aan de oostkant van de kruising. Om onnodig oversteken tegen te gaan is het logisch om dit fietspad door te trekken tot aan het Admiraalsplein. Dit scheelt bovendien een extra oversteek voor fietsers die vanaf de Patersweg naar het Admiraalsplein of de Reddersbuurt willen.

Waarschijnlijk zullen de werkzaamheden aan de Laan der VN enerzijds en de Wielwijkse binnenring anderzijds enkele jaren uiteen liggen. De conflictsituatie op de Karel Doormanweg, waarbij fietsers en autobussen elkaar in de ochtendspits in de weg zitten, is op te lossen door dit tweerichtingsfietspad al in 2011 door te trekken tot aan de Jacob van Heemskerckstraat.

2.5 Kruising Karel Doormanweg - Kotterstraat

Het ontwerp van deze kruising omvat twee onvolkomenheden:

- o Het is voor fietsers komend vanaf het Admiraalsplein haast onmogelijk om linksaf te slaan richting de Kotterstraat, gezien de vorm en ligging van het eiland.
- o Fietsers komend vanuit de Kotterstraat worden op basis van dit ontwerp geacht links van de weg voor te sorteren, waardoor onnodige conflictsituaties met autoverkeer zullen ontstaan.

2.6 Kruising Patersweg – Zuidendijk

Hoewel deze kruising buiten Wielwijk ligt, wordt deze kruising op de route naar het station en de binnenstad door veel bewoners als onveilig gezien. In dit ontwerp (zie afbeelding 5) loopt het fietspad naar de Patersweg, alwaar fietsers een hoek van 90 graden moeten maken om hun weg te vervolgen. Die hoek zou geleidelijker uitgevoerd kunnen worden in combinatie met bijvoorbeeld een fietsstrook, zodat het automobilisten visueel duidelijk gemaakt wordt dat fietsers hier ook gebruik maken van de rijbaan.

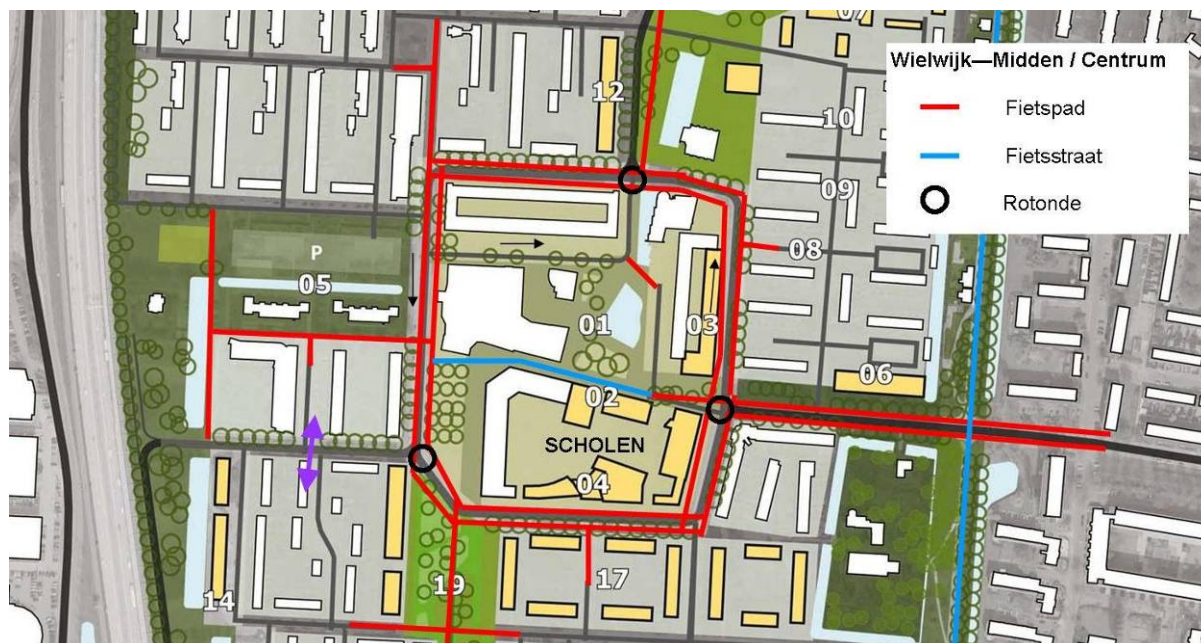
De voorgestelde constructie maakt geen verbinding met de Zuidendijk, hoewel veel fietsers vanuit Wielwijk deze route gebruiken om naar het stadscentrum of het station te fietsen. Het aanbrengen van goede fietsinfrastructuur op deze kruising zou deze relatief rustige route naar centrum/station kunnen promoten.

2.7 Afslag tankstation

Uit onderzoek blijkt dat automobilisten goed bedacht zijn op fietsers van rechts, terwijl maar liefst 27 procent van de automobilisten überhaupt niet naar links kijkt. Dit gegeven maakt de afslag van de Laan der VN naar het tankstation tot een zeer gevaarlijke. Enerzijds mag er op de Laan der VN hard gereden worden, anderzijds zal het tankstation veel incidentele gebruikers aantrekken die onbekend zijn met de verkeerssituatie. Wij dringen aan op een zeer goede inbedding van het fietspad, met behulp van bebording en een verkeersplateau.

Nog veiliger is het om deze afslag naar het tankstation op te heffen en het tankstation volledig te ontsluiten via de Karel Doormanweg.

3 Aanbevelingen Wielwijk Midden



Afbeelding 6: Aanbevelingen voor Wielwijk Midden.

Het Admiraalsplein is het hart van Wielwijk. Op en rond het plein zijn tientallen winkels, enkele supermarkten, het wijkcentrum, een sporthal, seniorenwoningen en appartementen te vinden. Aan de westkant van het plein is de bebouwing onlangs vernieuwd. Begin 2011 wordt volgens planning ook het plein zelf heringericht, waarna fietsers welkom zijn om via het plein hun bestemming te bereiken. Daarna volgt waarschijnlijk de nieuwbouw van de wijk scholen aan de zuidzijde van het plein.

De Fietzersbond steunt het voornemen van de gemeente Dordrecht om de binnenring in te richten als 30 km/uur-gebied, evenals het instellen van eenrichtingsverkeer voor auto's. Het blijkt onmogelijk om een fietspad over het Admiraalsplein te leggen, waarmee de beoogde fietspaden langs de binnenring (binnen- én buitenzijde) onmisbaar worden om van Wielwijk een fietsvriendelijke wijk te maken.

Vijf aanbevelingen voor Wielwijk Midden:

3.1 Rotondes op de binnenring

Een veilige inrichting van de (fiets)oversteekplaatsen op de binnenring en de wijkontsluitingswegen is noodzakelijk. Dit kan bijvoorbeeld door het aanbrengen van verkeersplateaus, zebrapaden, het plaatsen van bebording en het aanleggen van rotondes op de belangrijkste kruisingen. Rotondes verminderen de snelheid van het autoverkeer, bovendien hebben fietsers hierop voorrang. Ontsluit ook de autoparkeerterreinen binnen de ring via de rotondes.

Wij adviseren drie á vier rotondes op de binnenring aan te leggen:

- o Kruising Karel Doormanweg – Jacob van Heemskerckstraat
- o Kruising Cornelis Trompweg – Abel Tasmanstraat
- o Kruising MH Trompweg – Van Spilbergenstraat
- o Indien de wijkontsluitingsweg (richting Copernicusweg) wordt opgesplitst, is een vierde rotonde gewenst ter hoogte van de parkstrook naast de Van Gendtstraat.

Rotondes zouden uitstekend kunnen bijdragen aan het versterken van de wijkidentiteit. Wielen zijn rond, rotondes meestal ook. De rotondes kunnen plaats bieden aan kunstobjecten van kunstenaars uit de wijk rond het thema 'Wielwijk'.

3.2 Maatregelen Admiraalsplein

Voorkom sluipverkeer over het Admiraalsplein, door in de straat tussen de Zilvervloot en de Stuyvezandflat eenrichtingsverkeer in te stellen in dezelfde richting als de rijrichting op de binnenring. Anders wordt het mogelijk om vanaf de Van Gendtstraat via het Admiraalsplein naar de Laan der Verenigde Naties te rijden. Eenrichtingsverkeer maakt de verkeerssituatie op het kruispunt met de Karel Doormanweg overzichtelijker voor de fietsers op het fietspad aan de binnenkant van de ring.

Zorg voor een goed fietsbare verbinding tussen de beide autoparkeerterreinen op het Admiraalsplein, zodat alle voorzieningen aan het plein per fiets goed bereikbaar zijn vanuit alle hoeken van de wijk.

Richt de doorgang tussen wijkcentrum en de Albert Heijn in als fietsstraat. Door deze inrichting zal het bevoorradingsverkeer eerder gebruikmaken van de aanwezige laad- en losvoorzieningen. Deze fietsstraat verbindt de westelijke delen van de wijk met de scholen op het Admiraalsplein.

3.3 Voldoende goede fietsparkeerplekken

Plaats voldoende fietsaanbindmogelijkheden nabij winkels, sporthal, wijkcentrum en scholen, zodat bezoekers hun fiets veilig kunnen stallen. Wanneer de fietsparkeerruimte van de basisscholen aan de kant van het Admiraalsplein wordt gesitueerd, is deze na schooltijd te gebruiken door bezoekers van wijkwinkelcentrum, sporthal en wijkbureau. Het dubbelgebruik van een dergelijke fietsenstalling spaart ruimte en maakt wellicht cofinanciering door meerdere partijen mogelijk.

Overigens blijkt uit onderzoek¹³ dat fietsende supermarktbezoekers weliswaar per bezoek minder besteden, maar vaker terugkomen en op weekbasis meer geld uitgeven dan de autorijdende bezoekers. Reden te meer om de fietsparkeervoorzieningen bij de wijkwinkels op orde te hebben.

3.4 Goede fietsverbindingen binnen de wijk

Maak de fietspaden rond het Admiraalsplein goed bereikbaar vanuit de omliggende wijken. Op de kaart zijn hiertoe aan de oostkant, noordwestkant, westkant en zuidkant extra fietspaden ingetekend, die de woongebieden insteken. Via de beoogde fietsinfrastructuur langs de binnenring worden zowel de voorzieningen op het Admiraalsplein als bestemmingen buiten de wijk beter bereikbaar.

Behoud de fietsverbindingen tussen de afzonderlijk buurten. Hiertoe is het fietspad tussen de Van Spilbergenstraat en de Van Gendtstraat ingetekend. Dergelijke verbindingen zijn conform de CROW-richtlijnen en voorkomen dat al het fietsverkeer via het Admiraalsplein moet worden afgewikkeld.

Op afbeelding 6 wordt met de paarse pijl het belang van een goede oversteekbaarheid van de Van Spilbergenstraat benadrukt. Het definitieve tracé van de wijkontsluitingsweg is nog onduidelijk, maar zal conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig solitaire fietspaden moeten krijgen.

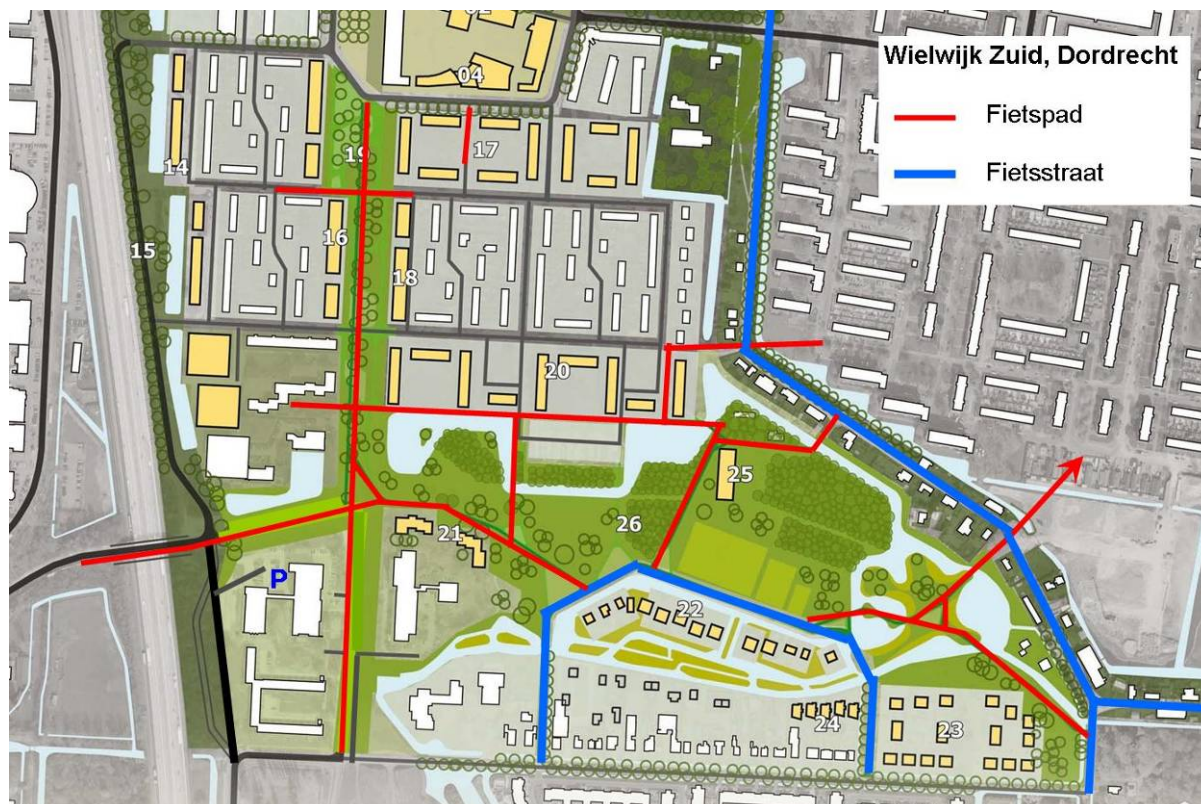
3.5 Goede fietsverbinding met Crabbehof

De Abel Tasmanstraat is eigenlijk de enige verkeersverbinding tussen Wielwijk en Crabbehof, waar auto's, bussen, fietsers en voetgangers gezamenlijk gebruiken. Crabbehof kent een aantal voorzieningen waar Wielwijk ook gebruik van maakt: bibliotheek, zorgcentra, winkelcentrum en station Dordrecht-zuid. De fietsroute vanuit Wielwijk naar de scholen en sportvoorzieningen rond de Sportboulevard gaat eveneens door Crabbehof.

Mede door hard rijden, brede bussen en het hoogteverschil bij van de Zuidendijk, is de Abel Tasmanstraat in de ogen van de bewoners een gevaarlijke fietsverbinding. Ook hier adviseren wij een solitair tweerichtingsfietspad aan de zuidkant van de Abel Tasmanstraat / De Savornin Lohmanweg aan te leggen, dat doorloopt tot aan de Groen van Prinstererweg zodat schoolklassen weer per fiets naar de bibliotheek kunnen.

Het aantal kruisingen aan de Crabbehof-zijde moet dan wel beperkt worden. Is dat niet mogelijk, dan zijn twee éénrichtingsfietspaden aan weerszijden wellicht beter.

4 Aanbevelingen Wielwijk Zuid



Afbeelding 7: Aanbevelingen Wielwijk Zuid.

Wielwijk-zuid wacht de komende jaren een aantal grote stedenbouwkundige en verkeerskundige ingrepen, die zullen bijdragen aan een verbeterd verblijfsklimaat. De wijkinvalsweg wordt verlegd van de MH Trompweg naar een nieuwe parallelweg langs de A16. Dit geeft de mogelijkheid om het Wielwijkpark de wijk in te trekken middels de Tromptuinen, waarin een solitair fietspad wordt aangelegd. In een deel van het Wielwijkpark worden woningen gebouwd, waardoor het park sociaal veiliger wordt voor fietsers en wandelaars.

Twee aanbevelingen voor Wielwijk Zuid:

4.1 Goede fietsverbindingen binnen de wijk

Behoud de fietsverbindingen tussen de afzonderlijke buurten. Hiertoe zijn de volgende nieuwe fietspaden ingetekend op afbeelding 7:

- o De Piet Heynstraat, een verbinding door de Tromptuinen tussen oost- en west-Wielwijk;
- o Ten zuiden van de Witte de Withstraat, een oost-westverbinding langs het Wielwijkpark;
- o Het verlengde van de Witte de Withstraat, over de Zuidendijk naar Crabbehof.
- o Van der Zaanstraat, een extra aantakking op de fietsinfrastructuur rond het Admiraalsplein

Zorg dat het Wielwijkpark (als eindbestemming en als fietsroute) per fiets goed en snel bereikbaar is voor de bewoners van Wielwijk. Met een extra fietspad in het verlengde van de Van Conventstraat, krijgen de bewoners van Wielwijk de keuze uit drie fietsroutes naar het park. Deze extra verbinding is conform de CROW-richtlijnen.

Zorg voor sociaal veilige solitaire fietsroutes door het groen, zodat deze ook in de donkere uren gebruikt worden. Goede verlichting in de Tromptuinen en in het Wielwijkpark, geen bosschages in de nabijheid van het fietspad, voldoende vuilnisbakken e.d.

Geef de fietsers voorrang op de kruising Witte de Withstraat – M.H. Trompweg en richt de kruising veilig in. Geef bij tweerichtingsfietspaden duidelijk aan dat de fietsers van twee kanten kunnen komen.



Afbeelding 8: De rand van het Wielwijkpark met zicht in de De Rijpstraat. Het scooterhekje vormt voor minder ervaren fietsers een geducht obstakel.

4.2 Goede fietsverbindingen naar Crabbehof en Amstelparck

Een rechtstreekse fietsverbinding tussen het Wielwijkpark en de wijk Crabbehof is gewenst, zodat ook de bewoners van Crabbehof eenvoudig gebruik kunnen maken van het park. Op de kaart is met een pijl een zoekgebied aangegeven voor een fietsverbinding. Deze verbinding draagt ook bij aan de bereikbaarheid van de John F. Kennedyschool en de recreatieve fietsroute op de Zuidendijk.

Trek de parallelweg pal langs de A16 door tot aan de Laan van Londen, zoals ook is ingetekend in een eerdere versie van het stedenbouwkundig plan voor Wielwijk. Aanleg van de parallelweg maakt het mogelijk om de Tromptuinen/Wielwijkpark en het fietspad te verlengen tot aan de Reeweg Zuid.

5 Veilige schoolomgeving

Jong geleerd is oud gedaan. De Fietzersbond ziet graag dat kinderen van jongs af aan op de fiets naar school toe gaan. Door de toegenomen drukte op de weg en de door schaalvergroting toegenomen afstanden naar school, is er een verschuiving opgetreden naar de auto. Gevolg: een forse toename van het aantal hachelijke verkeerssituaties rond de school. De laatste 30 jaar is de gemiddelde leeftijd waarop kinderen zelfstandig aan het verkeer deelnemen dan ook gestegen van 6 naar 9 jaar.

De veilige inrichting van de schoolomgeving wordt steeds belangrijker. Enerzijds om ongelukken te voorkomen, anderzijds om het fietsgebruik onder scholieren te stimuleren, zodat zij later zelfstandig naar het voortgezet onderwijs kunnen fietsen. Een veilige schoolomgeving voldoet aan de volgende criteria¹⁴:

- o Maak de eerste 100 meter rond de school autovrij;
- o Maak van de eerste 500 meter rond de school een 30 km-zone;
- o Maak van de overgang van autovrije zone naar 30km zone een woonerf;
- o Verbind de basisschool met de wijk door middel van solitaire fietspaden en kinderroutes;
- o Zorg voor voldoende goede en goed bereikbare fietsenstallingen bij de school;
- o Zorg voor voldoende opstelruimte voor wachtende ouders aan de rand van het schoolplein.

Wielwijk telt momenteel 4 basisscholen, waarvan voor drie scholen geldt dat de leerlingen voornamelijk uit Wielwijk zelf komen: de John F. Kennedyschool (in het Wielwijkpark), De Fontein en De Albatros (beiden op de Douwe Aukesstraat). Naar verwachting verhuizen De Fontein en De Albatros naar een nieuwbouwlocatie aan het Admiraalsplein als gevolg van wetgeving inzake de luchtkwaliteit. De huidige locatie aan de Douwe Aukesstraat ligt te dicht bij de snelweg A16.

De vierde school is Het Kompas aan de Karel Doormanweg. Dit is een school voor speciaal basisonderwijs en kent een groter verzorgingsgebied. Omdat de leerlingen met speciaal vervoer naar school gebracht worden, zijn de bovengenoemde maatregelen niet op deze school van toepassing.



Afbeelding 9: Zicht op de beoogde schoollocatie aan het Admiraalsplein.

Vier aanbevelingen voor veilige schoolomgevingen in Wielwijk:

5.1 Veilige schoolomgeving Admiraalsplein

Situeer de ingang, het plein en de fietsenstalling van het schoolgebouw aan het Admiraalsplein, zodat ze gescheiden liggen van de doorgaande autowegen. Door de school te richten op het plein, verkrijgt de fiets een goede concurrentiepositie krijgt ten opzichte van de auto. De bestaande parkeerplaats kan dan tevens dienst doen als Kiss en Ride-plek voor ouders die hun kinderen per auto naar school willen brengen. Zo wordt voorkomen dat er auto's stoppen op de binnenring, met al het oponthoud voor het overige auto- en busverkeer van dien.

Ontsluit de school via solitaire fietspaden en kinderroutes, zodat goede en veilige verbindingen ontstaan met de vier woonkwadranten van Wielwijk.

Leg de bushalte(s) niet te dicht bij de school, zodat kinderen die met de bus naar school komen het laatste stuk moeten lopen en zo nog enige lichaamsbeweging krijgen.

5.2 Veilige schoolomgeving Wielwijkpark

De plek in het park leent zich uitstekend voor een school die uitstekend bereikbaar is per fiets. Door het park loopt de bestaande oost-west fietsverbinding, die enerzijds aansluit op de Tromptuinen/Wielwijk en anderzijds op de Zuidendijk. Zeker wanneer het voorstel om de Zuidendijk aan te merken als fietsstraat (zie hoofdstuk 6) wordt overgenomen, staat de John F. Kennedyschool nabij een kruispunt van verschillende bovenwijkse fietsroutes.

De fietsbereikbaarheid vanuit Wielwijk kan bovendien nog verbeterd worden, door het naamloze wandelpad aan de noordkant van het Wielwijkpark (tegen de bebouwing aan) in te richten als een fiets- en wandelpad. Deze extra fietsroute kan met name in de winter – wanneer het laat licht en vroeg donker is – bijdragen aan het gevoel van veiligheid.

De locatie in de nabijheid van al deze fietsverbindingen, kan leiden tot een verhoogd fietsgebruik onder de leerlingen. Bij de school moet daarom voldoende fietsparkeergelegenheid geplaatst worden om de groei mogelijk te maken. Dit mag ten koste gaan van de autoparkeerplaatsen, waarmee het afzetten van kinderen per auto ontmoedigd wordt, en de veiligheid voor fietsers op de Zuidendijk vergroot.

5.3 Veilige schoolomgeving Karel Doormanweg

Door een tweerichtingsfietspad langs de hele Karel Doormanweg, wordt het fietsverkeer gescheiden van het overige verkeer en met name de schoolbusjes, die in schoolspits af en aan rijden. Een solitair fietspad maakt het straatbeeld minder druk, hetgeen met name van belang is voor de kwetsbaarste groepen fietsers.

5.4 Fietsruilbeurs

Om er voor te zorgen dat de scholieren altijd over een fiets op maat beschikken, kunnen de basisscholen eenmaal per jaar een (gezamenlijke) fietsruilbeurs organiseren, waar wijkbewoners overtoollige fietsen kunnen ruilen of (ver)kopen.

Alternatief is een prikbord in de hal van de school, waarop fietsen aangeboden kunnen worden.

6 Aanbevelingen Zuidendijk

De Zuidendijk is een dijk met waterkerende functie, die loopt van de A16 in het westen tot aan de nieuwbouwwijken De Hoven en Stadspolders in het oosten. Met name in Wielwijk en in Krispijn is bebouwing op de dijk aanwezig. De Zuidendijk is over de gehele lengte berijdbaar, waar bestemmingsverkeer en sluijverkeer gebruik van maken.

De Zuidendijk is vrijwel geheel opgenomen in het fietsknooppuntennetwerk, en vormt een belangrijke fietsverbinding tussen Dordrecht-centrum en de Dordtse Biesbosch. De Zuidendijk wordt onderbroken door de Laan der Verenigde Naties. De dijk zelf is een barrière tussen Wielwijk en Crabbehof. Ten noorden van de Laan der VN wordt de Zuidendijk onderdeel van het fietspad langs de Laan der VN.

Door de herinrichting van de Laan der VN worden de delen van de Zuidendijk beter met elkaar verbonden dan nu het geval is. Helaas blijkt een (ongelijkvloerse) kruising ter hoogte van de dijk zelf niet mogelijk op grond van technische, financiële en/of doorstromingsredenen. Desalniettemin geeft de kortere route ter hoogte van de Laan der VN de bewoners van de aanliggende woonbuurten in Wielwijk, Crabbehof en Sterrenburg de mogelijkheid om via de rustige Zuidendijk naar het stadscentrum of het station te fietsen.



Afbeelding 10: De Zuidendijk ter hoogte van het Wielwijkpark

Twee aanbevelingen voor de Zuidendijk:

6.1 Zuidendijk fietsstraat

De Zuidendijk leent zich uitstekend voor de aanleg van een fietsstraat met een lengte van bijna 3 kilometer, lopend van de A16 tot de N3. Een fietsstraat is een straat waar de auto te gast is en de fiets gastheer. Vanwege de woningen op en langs de dijk is het ondenkbaar om het autoverkeer te verbieden, maar de dijk kan aantrekkelijker gemaakt worden voor fietsers, zodat niet alleen fietsende recreanten maar ook fietsende forensen, scholieren en omwonenden de Zuidendijk vaker zullen gaan gebruiken. Zeker wanneer de huidige omweg ter hoogte van de Laan der VN geminimaliseerd wordt, kan het aantal fietsers dat gebruik maakt van (een dele van) de Zuidendijk omhoog.

Naast de aanleg van de fietsstraat op de Zuidendijk, kan het autoverkeer verder verminderd worden door de aanleg van één of meer 'knips' en/of het instellen van eenrichtingsverkeer.

6.2 Aansluitingen op de Zuidendijk

De Zuidendijk vormt een barrière tussen Crabbehof en het Wielwijkpark. In afbeelding 8 is door middel van een rode pijl een zoekgebied voor een fietsverbinding aangegeven tussen het Wielwijkpark en de Groen van Prinstererweg, die de Zuidendijk kruist. Zorg ervoor dat ook andere bestaande fietsaansluitingen op de Zuidendijk zo nodig gemoderniseerd worden.

7 Bestemmingen buiten Wielwijk

In de hoofdstukken 2 tot en met 6 is uitvoerig ingegaan op de maatregelen binnen Wielwijk. Echter, om van Wielwijk een echte fietswijk en van haar bewoners echte fietsers te maken, moeten ook de bestemmingen buiten de wijk goed bereikbaar zijn via fietsroutes waarop ook de kwetsbaarste groepen zich veilig voelen. Belangrijke fietsbestemmingen zijn het centrum, de NS-stations Centraal en Zuid, het Leerpark, de Sportboulevard, het gezondheidspark en de Dordtse Biesbosch.



Afbeelding 11: De fietsstrook op de Viottakade maakt abrupt plaats voor een parkeerstrook.

7.1 Route Wielwijk – centrum/station

De route van Wielwijk naar het stadscentrum en station Dordrecht is in de afgelopen jaren fietsvriendelijker ingericht, o.a. door op de Viottakade fietsstroken aan te brengen. Deze fietsstroken zijn echter niet aangebracht over de volle lengte van de Viottakade: aan het begin en het einde ontbreekt een stuk, waarschijnlijk als gevolg van de behoefte aan parkeerplekken aldaar. Ook zijn er enkele paaltjes geplaatst, waardoor de fietsstrook aanmerkelijk versmald wordt en het onmogelijk is om met twee fietsers naast elkaar de paaltjes aan de aangegeven zijde te passeren.

De Viottakade behoort niet tot het primaire fietsnetwerk van de gemeente Dordrecht. Om deze route tot een aantrekkelijk alternatief voor de bewoners van Wielwijk te maken, adviseren wij de Viottakade op te nemen in het primaire fietsnetwerk en overeenkomstig in te richten (solitair, rood asfalt, aantrekkelijk ingericht en conform de CROW-aanbevelingen). Eventueel zou een fietsstraat ook als fietsstraat ingericht kunnen worden, naar voorbeeld van de (nog niet gerealiseerde plannen voor de Nassauweg.

Op het stuk Zuidendijk (tussen Patersweg en Viottakade) is vrij smal en er wordt hard gereden. Er is geen fietspad of fietsstrook aanwezig. De snelheidsremmer met paaltjes aan weerszijden, laat onvoldoende ruimte over voor twee fietsers naast elkaar. Door de Zuidendijk-boven in te richten als fietsstraat, kan het fietsverkeer op een deel van de route gescheiden worden van het autoverkeer. Door het hoogteverschil ter plekke is dit echter niet voor de volledige lengte een oplossing.

Op de Hugo de Grootlaan ligt een smal solitair fietspad, uitgevoerd in tegels. Omdat de Hugo de Grootlaan deel uitmaakt van het primair fietsnetwerk, adviseren wij hier de tegels te vervangen door rood asfalt. Dit is in overeenstemming met de fietsnota van de gemeente Dordrecht.

De kruisingen Laan der Verenigde Naties – Paterweg en Patersweg –Zuidendijk zijn in hoofdstuk 2 besproken. De kruisingen aan weerszijden van de Krispijntunnel worden op korte termijn verbeterd.

7.2 Schoolroutes

Uit onderzoek¹⁵ blijkt dat de voortgezet onderwijsinstellingen op zowel het Leerpark als rond de Sportboulevard door leerlingen uit Wielwijk goed bezocht worden. De fietsroute naar het Leerpark gaat via de Karel Doormanweg – Patersweg – Pymontweg – Laan der VN. De fietsroute naar de Sportboulevard loopt door Crabbehof via de Hugo van Gijnweg – Gallileilaan – Kapteynweg. In het onderzoek wordt aangegeven dat er lange wachttijden zijn bij de verkeerslichten Talmaweg – Hugo van Gijnweg, Karel Doormanweg – Laan der VN en Patersweg – Hugo van Gijnweg.

De plannen om parallel aan de Laan der Verenigde Naties een fietspad aan te leggen, kan voor de route naar het Leerpark een verbetering van de verkeersveiligheid betekenen. De nieuwe route via de Willem de Zwijgerlaan zal minder autoverkeer aantrekken. Wel is aandacht nodig voor de inrichting van de kruising ter hoogte van de Hugo van Gijnweg, evenals de afstelling van de verkeerslichten.

Crabbehof kent momenteel weinig fietsinfrastructuur. Ons advies is om in deze wijk, in navolging van Wielwijk, een fietswensenanalyse uit te voeren.

7.3 Algemene aanbevelingen

Verklein de maaswijdte in het **fietsnetwerk**, conform de CROW-richtlijnen tot maximaal 250 meter, zodat fietsers kunnen variëren met hun route en bij wegwerkzaamheden een goed alternatief hebben.

Verbeter de **doorstroming** en verkort de wachttijden door in elke verkeerslicht-cyclus de fietsers tweemaal kort groen licht te geven in plaats van éénmaal lang groen licht.

Voer de **fietspaden** uit in rood, glad asfalt op een goede fundering (i.v.m. boomwortelopdruk).

Zorg voor goede **bewegwijzering** via de fietspaden, bijvoorbeeld naar sportvelden, winkelcentrum, centrum en stations.

Zorg voor voldoende **fietsklemmen** aan huis en bij (potentiële) fietsbestemmingen als winkels, sport, zorg, scholen en recreatie. Uit onderzoeksgegevens van de Fietsbalans¹⁶ blijkt dat op 62% van de fietsparkeerlocaties (ruim) onvoldoende parkeerplekken heeft, 74% geen aanbindmogelijkheden en 13% niet op de goede plek is gesitueerd. Kies voor fietsklemmen die het Fietsparkeer-kenmerk dragen, dan voldoet de fietsklem aan kwaliteitseisen ten aanzien van gebruik, vastzetten, shade, duurzaamheid e.d..

Verkeerseducatie is zeer belangrijk om de bekendheid van scholieren met de verkeersregels en de verkeersvaardigheid te vergroten. Stimuleer als gemeente dat scholen gaan meedoen of blijven meedoen aan verkeerseducatieprojecten, zoals SCHOOL op SEEF en het VVN-examen.

Beperk het **aantal kruisingen** op de gebiedsontsluitingswegen met erftoegangswegen. Dit beperkt het aantal oversteekmomenten voor fietsers en het bundelen van verkeer draagt bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Gebiedsontsluitingswegen dienen aangelegd te worden met solitaire fietspaden.

Plaats zo min mogelijk **paaltjes en obstakels** op de fietspaden. Dit is niet alleen goed voor de doorstroming, maar beperkt ook het aantal eenzijdige verkeersongevallen. Is het plaatsen van een paaltje noodzakelijk (bijvoorbeeld om sluipverkeer door auto's tegen te gaan), zorg dan voor goede verlichting, onderscheidende kleurstelling en de aanwezigheid van geleidingsmarkering.

Raadpleeg voor meer informatie de **Ontwerpwijzer Fietsverkeer** van CROW, een ontwerpwijzer die beschrijft welke stappen gezet moeten worden om te komen tot een fietsvriendelijke infrastructuur.

8 Conclusies

Ondanks de lage fietsbereidheid en het lage fietsbezit onder de bewoners van Wielwijk, gaat er in de wijk op fietsgebied al heel veel goed. Door het project Wielwijk fietst worden bewoners via themadagen bewust gemaakt van de fiets als goedkoop en snel vervoersmiddel. Via fietslessen wordt aan met name allochtone vrouwen fietsvaardigheid bijgebracht. De fietsclub Wielwijk rijdt wekelijks een recreatieve tocht in en om Dordrecht. De drie basisscholen doen mee aan het verkeerseducatieproject SCHOOL op SEEF en (op termijn) aan het verkeersexamen van VVN.

Ook op het gebied van de fietsinfrastructuur zijn de eerste stappen gezet. Bij de winkelstrook zijn fietsparkeervoorzieningen geplaatst, al bestaat er met name rond de Albert Heijn, Kruidvat en wijkcentrum een tekort (de gemeente onderzoekt inmiddels de mogelijkheid om fietsklemmen bij te plaatsen). De wijkontsluitingswegen zijn voorzien van fietsstroken. Het wijkbureau organiseert geregeld een fietsschouw, waarbij bewoners kunnen aangeven welke problemen zij tegenkomen. En de herinrichtingsplannen voor de Laan der Verenigde Naties en de M.H. Trompweg beloven een verbetering voor het fietscomfort en de fietsveiligheid.

Om de grote groep niet-fietsers in Wielwijk toch op de fiets te krijgen, zijn forse investeringen in de fietsinfrastructuur noodzakelijk. Om de belangrijkste te noemen: Investerings in de aanleg van solitaire fietspaden binnen en buiten de wijk. Investerings in het creëren van veilige schoolomgevingen, die kinderen en ouders stimuleren om vaker fietsend naar school te gaan. Investerings in het beperken van het aantal kruisingen, zodat de doorstroming verbeterd. Investerings in de veiligheid van kruispunten, waarbij de fiets zo mogelijk in de voorrang gezet wordt.

De investeringen in het verbeteren van de fietsinfrastructuur zijn effectief om de achterblijvende bewonersgroepen (zoals ouderen, kinderen en allochtonen) op de fiets te krijgen. Hoe hoger een gemeente scoort op zaken als directheid van fietsroutes, comfort, hinder, veiligheid en beleid op papier, des te hoger is het fietsaandeel op verplaatsingen tot 7,5 kilometer. Gelukkig is de aanleg van fietspaden veel goedkoper dan autowegen of busbanen, en wordt gesteund door maar liefst 85% van de bewoners.

Met het aanleggen van alleen solitaire fietspaden zijn we er nog niet. Stallingen aan huis en bij de bestemming, bewegwijzering, wachttijden bij verkeerslichten, een lage omrijfactor en een beperkt aantal kruispunten zijn eveneens van belang.

Er moet dus nog veel gebeuren om van de krachtwijk Wielwijk een echte fietsvriendelijke wijk te maken. De aanbevelingen in deze nota kunnen daar in belangrijke mate aan bijdragen. De Fietzersbond is altijd bereid om constructief en creatief mee te denken over het invoeren van onderdelen uit deze nota en hopen dat op termijn de successen uit het project Wielwijk fietst herhaald worden in andere wijken van Dordrecht.

9 Overzicht van informatiebronnen

CROW: Onafhankelijke stichting zonder winstoogmerk. CROW biedt professionals technische en specialistische kennis over infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Uitgevers van de Ontwerpwijzer fietsverkeer. www.crow.nl

Fietsberaad: Kenniscentrum voor fietsbeleid. De doelstelling van het Fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis voor fietsbeleid. www.fietsberaad.nl

Fietzersbond: De Fietzersbond is de grootste belangenvereniging voor 12 miljoen fietsers in Nederland met ruim 35.000 leden. www.fietzersbond.nl

Fietsparkeur: De stichting FietsParkeur is in 1999 opgericht om de kwaliteit van fietsparkeer-voorzieningen te verbeteren. Op www.fietsparkeur.nl staat een lijst met goedgekeurde fietsklemmen.

Fietsschool: De fietsschool van de Fietzersbond heeft tot doel het aanleren en bevorderen van veilig fietsgedrag voor alle doelgroepen die daar behoefte aan hebben. www.fietzersbond.nl/fietsschool

Fietswensenanalyse: Methode van de Fietzersbond om fietsers, wandelaars en spelende kinderen veilige routes en (speel)plekken in de wijk te geven. <http://www.fietzersbond.nl/fiets-verkeer/wijken-voor-fiets/methode>

Ideeenwedstrijd 'De fietsvriendelijke wijk': Prijsvraag uit 2009 van de Fietzersbond, waarbij stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en studenten uitgedaagd werden om een fietsvriendelijk ontwerp te maken voor een van de krachtwijken. www.fietzersbond.nl/ideeenprijsvraag

JOGG, Jongeren op Gezond Gewicht: Beweging waarbij iedereen in stad, dorp of wijk zich inzet om gezond eten en bewegen voor jongeren gemakkelijk en aantrekkelijk te maken. www.jogg.nl

Rij2op5: Campagne om automobilisten, die op fietsbare afstand van hun werk wonen, 2 dagen per week met de fiets naar het werk te laten gaan. www.rij2op5.nl

SCHOOL op SEEF: Programma voor de structurele aanpak van verkeersveiligheid en -educatie aan basisscholieren in Zuid-Holland. www.schoolopseef.nl

Totallytraffic: Verkeerseducatieprogramma voor het voortgezet onderwijs in de provincie Zuid-Holland. www.totallytraffic.nl

Veilig Verkeer Nederland (VVN): Maatschappelijke organisatie die zich inzet om zoveel mogelijk mensen te inspireren, te stimuleren en actief te betrekken bij verkeersveiligheid. VVN geeft ook verkeerseducatie en organiseert het verkeerspraktijkexamen. www.vvn.nl

Wielwijk fietst! Campagne om het langzame verkeer, in het bijzonder het fietsen, in de wijk Wielwijk te stimuleren, zowel met communicatie, het organiseren van en aansluiten bij bestaande activiteiten en het verbeteren van de verkeersinrichting van de wijk. www.wielwijk.nl/wielwijkfietst

Wijken voor de Fiets: Project van de Fietzersbond, gericht op het verbeteren van het fietsklimaat in krachtwijken. www.wijkenvoordefiets.nl

Woonactief: adviesbureau dat het projectleiderschap vervuld in het project Wielwijk Fietst! www.woonactief.nl

9.1 Bronvermelding bij voetnoten

¹ Bron: Fietsen is groen, gezond en voordelig. Ingrid Hendriksen en René van Gijlswijk, TNO, januari 2010, via www.fietsberaad.nl

² Bron: Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht. Een aanvullende analyse op de SCP-verkenning Anders belicht. Fietsberaad-publicatie 11A, 2006.

³ Bron: GBA-gegevens in het Tabellenboek wijkprofielen: Wielwijk 2008

⁴ Bron: SGB, Bevolkingsprognose per wijk gemeente Dordrecht 2007-2020

⁵ Bron: Leefbaarheid en Veiligheid in Dordrecht, 2007

⁶ Bron: Dordrecht op zijn droogst, OCD 2010 via www.onderzoekscentrumdrechtsteden.nl

⁷ Bron: Dordt Fietst Dóór, fietsnota Gemeente Dordrecht, 2008, pagina 36 via www.dordrecht.nl

⁸ Bron: Beleving fietsklimaat in Dordrecht anno 2009. F.W. Winterterp, Onderzoekscentrum Drechtsteden, oktober 2009.

⁹ Bron: www.wielwijk.nl

¹⁰ Bron: Gezondheid in 40 krachtwijken. A Verweij e.a., RIVM, 2008, via <http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/270951001.pdf>

¹¹ Bron: Fietsen als medicijn, Fietzersbond, 2009 via <http://www.fietzersbond.nl/fiets-en-gezondheid/fietsen-medicijn>

¹² Bron: Ongevallen met oudere fietsers. Theo Zeegers, Fietzersbond, maart 2010, via www.fietzersbond.nl/fiets-verkeer/veiligheid/ongevallen-met-oudere-fietsers

¹³ Bron: Benchmark Vervoerwijzekeuze Supermarktbezoekers, SOAB 2010.

¹⁴ Punt 1 t/m 4 op basis van CROW-richtlijnen, punt 5 en 6 toegevoegd door de Fietzersbond.

¹⁵ Bron: Onderzoeksrapport "Wielwijk fietst" door studenten van de Hogeschool Rotterdam, afdeling Commerciële Economie, studie Sportmarketing & Management, maart 2010

¹⁶ Bron: Fietsparkeren in Nederlandse gemeenten, de stand van zaken. Frank Borgman, Fietzersbond, maart 2010, via <http://www.fietzersbond.nl/fietsbalans>