



Het Drechtstedenbestuur
d.t.v. mevr. M. Morlog
m.morlog@zwijndrecht.nl

Dordrecht, 11 juni 2012.
Betreft: reactie concept Regionaal
Mobiliteitsplan Drechtsteden
Uw kenmerk: BDR/12/792237
Telefoonnummer: 078-6198822
E-mail: drechtsteden@fietsersbond.nl
www.fietsersbond.nl/drechtsteden

Geachte mevrouw Morlog,

Onlangs ontvingen wij de uitnodiging om te reageren op het concept Regionaal Mobiliteitsplan 2011 – 2016. Hier maken wij graag gebruik van.

Alvorens dat te doen het volgende. Landelijk is er veel aandacht voor de schaa sprong van het fietsen. Dit komt voort uit de ervaring dat in heel veel steden het fietsverkeer gewenst en ongewenst zo sterk toeneemt dat het niet meer met kleine aanpassingen kan worden gefaciliteerd. De bouw van verschillende megastallingen voor fietsen bij ov-stations zijn daar enkele voorbeelden van.

Voor de Drechtsteden zien we die ontwikkeling ook. Het verbeteren van het openbaar vervoer over het water en het spoor leidt bijvoorbeeld in het voor- en natransport tot een steeds grotere groep mensen die daar gebruik van maakt. Het aantal mensen dat vervolgens de fiets in het vortransport gebruikt neemt daarbij ook nog toe. Binnen dat licht hebben wij het plan ook getoetst.

In algemene zin verheugt het ons dat u de fiets een centrale plaats geeft in het plan. Desalniettemin stellen wij nog de nodige aanscherpingen voor. Deze zijn hieronder opgenomen.

- A. U constateert terecht dat door de ontwikkelingen in bijv. de e-fiets de afstanden die worden afgelegd worden vergroot. Dit is echter niet alleen een gevolg van de kwaliteit van de fiets, maar ook van de infrastructuur. Het gaat fietsers niet zozeer om de afstand, maar om de reistijd. We pleiten er daarom voor dat u bij de afstelling van de vri's, bij de keuze voor het wegdek (asfalt fietst comfortabeler en sneller) en de mogelijke nieuwe verbindingen vooral kijkt naar de gevolgen voor de reistijd. Afstanden van 7,5 km zijn nog makkelijker op de fiets af te leggen, wanneer de feitelijke reistijd minder wordt. Wij adviseren u daarom op een integrale manier naar de verbetering van de kwaliteit van het netwerk te kijken.
- B. Een aantal gemeenten heeft momenteel een eigen fietsnetwerk. Echter, vanwege het vergroten van de afstanden die kunnen worden afgelegd, wat ook door u wordt gewenst, ondersteunen we het gegeven dat er een echt Drechtsteden fietsnetwerk komt. Een netwerk dat ook over de grenzen van de eigen regio gaat. Immers juist wanneer u wilt bereiken dat het recreatieve fietsverkeer toe neemt, dan wordt dat steeds belangrijker. Regio overschrijdend verkeer gaat bij ons verder dan het aansluiten bij het provinciale netwerk. Wij adviseren u daarom om daar nadrukkelijk aandacht aan te schenken.

- C. Bewegwijzering is voor veel toeristen van belang. Het is ons daarbij opgevallen dat de bewegwijzering niet altijd de meest korte / interessante route duidt. Dit valt voor inwoners die dagelijks bepaalde routes afleggen meestal niet meer op, maar beïnvloed wel het vertrouwen in de bewegwijzering en daarmee de waarde. Goede bewegwijzering is geen bijzaak.
- D. In het plan sluit u aan bij het provinciale fietsplan voor wat betreft het routenetwerk. Dit plan gaat verder dan alleen het aanleggen van fietspaden. Wij adviseren u aansluiting te zoeken bij de andere elementen van het provinciale fietsbeleid.
- E. U constateert dat u beperkte middelen heeft. U maakt echter in het plan geen keuze over de door u gewenste modal split. Sommige gemeenten, zoals Hendrik-Ido-Ambacht, benoemen dat wel. Het bepalen van de gewenste modal split en de mogelijke terugverdientijd wordt door u niet als criterium genoemd. Hierdoor ontstaat een beeld van niet willen kiezen. Overigens is ons bekend dat de terugverdientijd van investeringen in fiets gerelateerde zaken veel korter is dan bijvoorbeeld het openbaar vervoer of voorzieningen voor de auto. Wij adviseren u daarom de keuzes te ondersteunen met doorrekeningen.
- F. Fietsparkeren is volgens het plan een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Uit onderzoek van de Fietsersbond in Dordrecht (Fietsparkeervoorzieningen Dordrecht 2012¹) blijkt echter dat het soms ook geen gemeentelijke verantwoordelijk is. We adviseren u daarom met klem om te bewerkstelligen dat het fietsparkeren overal goed wordt geregeld, zowel kwalitatief als kwantitatief. In uw plan refereert u bijvoorbeeld aan de richtlijnen van het CROW voor wat betreft fietspaden. Het CROW heeft ook richtlijnen voor de kwaliteit van stallingen (Fietsparkeur). De stallingen in de regio hebben, afgezien de ov-stations, bijna nergens dat keurmerk. Uit ons onderzoek blijkt dat hier nog veel in kan worden bereikt. Temeer, omdat dit ook een duidelijke relatie heeft met het terugdringen van fietsendiefstal. Regionale aandacht kan duidelijk maken dat dit ondergeschoven element goed moet worden opgepakt.
- G. Verkeersveiligheid gaat u en ons aan het hart. Het succes van het programma SCHOOL op SEEF verdient volgens ons uitbreiding. Belangrijk is dan wel dat dat inzicht, die via dat programma beschikbaar komt over mogelijke aanpassingen in de schoolomgeving, ook kan leiden tot verbeteringen. Gelet op de prioriteitsstellingen zijn de middelen mogelijk niet altijd beschikbaar.
- H. De CROW kent ook richtlijnen over Duurzaam Veilig, zoals door u wordt onderschreven. De afgelopen 10 jaar zijn bijna alle rotondes in de regio conform die richtlijnen aangepast, als laatste in Zwijndrecht. Helaas voldoen de rotondes in Sliedrecht hier nog niet aan. Ons is bekend dat rotondes die aan de richtlijnen voldoen (fietsers in de voorrang in de bebouwde kom) niet alleen de verkeersveiligheid, maar de totale leefbaarheid verbeteren. Mede gelet op het gestelde in punt A adviseren we u om dit in uw plan op te nemen.
- I. Regelmatig bereiken ons voorstellen over het verbeteren van de verkeersveiligheid, vanwege subjectieve onveiligheid. Dit is soms reden om te investeren in aanpassingen, terwijl dat met objectieve maatstaven niet nodig is. We pleiten ervoor om juist in een periode met krimpende budgetten bij mogelijke maatregelen vooral te toetsen op de objectieve onveiligheid. Ter nuancering benadrukken we daarbij wel dat, wanneer de subjectieve onveiligheid tot een ongewenste verschuiving in de modal split leidt, dit in die overwegingen moet worden meegenomen.

- J. Mobiliteitsmanagement wordt door u beperkt tot werkgevers. Wij pleiten ervoor om ook mobiliteitsmanagement te eisen bij grote publieksevenementen / verkeer genererende complexen. Immers veel van de files ontstaan niet door het woon- werkverkeer, maar juist door de aanwezigheid van recreatief verkeer gedurende de periode dat er veel woon-werkverkeer is
- K. Landelijk speelt de discussie over brommers op de rijbaan. Tegelijkertijd constateren we dat de brommer c.s. voor u geen apart aandachtspunt is. Het zou goed zijn wanneer dit apart wordt benaderd. Bijv. door een brommerrouthenet te maken.

Het spreekt voor zich dat we u graag ondersteunen bij de verdere uitwerking van dit plan. Er zijn veel leden binnen de Drechtsteden die hier een actieve bijdrage aan kunnen en willen leveren.

Met vriendelijke groet,



William Nederpelt

Voorzitter Fietsersbond Drechtsteden

ⁱ Dit rapport is nog niet officieel gepubliceerd. Zodra dit beschikbaar komt wordt het opgenomen in de website van de [Fietsersbond Drechtsteden](#).

