

Dordrecht, 19 juli 2023

Betreft : Reactie Fietzersbond op concept Mobiliteitsplan Papendrecht

Geachte mevrouw, mijnheer,

De Fietzersbond ondersteunt van harte de algemene ambities en kaders, die zijn aangegeven in het concept Mobiliteitsplan Papendrecht :

Kader 1 : overkoepelend thema: Verkeersveiligheid door inzet op Duurzaam Veilig Wegverkeer

Kader 2 : STOMP, waarbij de volgende prioriteiten gelden voor de diverse vervoerswijzen:

1 Stappen; lopen

2 Trappen; fietsen

3 Openbaar vervoer

4 Mobility as a Service (MaaS)

5 Privé of Particuliere auto

Voldoende ruimte voor lopen en fietsen maakt het gebruik, daarvan binnen Papendrecht (lopen) en tot 15 kilometer (fietsen) de meest logische én aantrekkelijke vervoerswijze.

In het algemeen kan het gezien worden als een mooi en ambitieus plan.

De Fietzersbond zou echter aandacht willen vragen voor de volgende meer algemene zaken :

Waakzaamheid dat ruimtewinst door op afstand te parkeren en meer groenruimte vrij te spelen niet wordt misbruikt om, vanwege de druk op de woningmarkt en kosten van aanleg en onderhoud van de openbare ruimte, altijd drang om te verdichten t.b.v. meer woningen/opbrengst. Dus plannen toetsen op hun groenaandeel en of de groene doelen worden waargemaakt.

Hier en daar wordt het beperken van afstanden tussen verschillende functies benoemd als waardevol om autoverkeer te verminderen en lopen en fietsen te bevorderen. Verheugend! We zouden dit principieel willen verwoorden met het planologisch uitgangspunt om in bestaande en nieuwe situaties de verplaatsingsnoodzaak te verminderen door sterker in te zetten op afstandsverkleining tussen functies zoals wonen-werken-recreatie-voorzieningen enz.

Pag. 8 : Parkeren op afstand wordt als maatregel genoemd om de keuze voor lopen/fietsen te vergemakkelijken. Prima. Is dit de enige maatregel om autogebruik te ontmoedigen ? Ook maatregelen aan het autonetwerk zijn effectief (langere routing voor auto, kortste route voor de fiets).

Pag. 13 : Hier wordt duidelijk gemaakt dat de groei van het aantal woningen een belastende factor is t.a.v. de nagestreefde doelen. Maar leidt niet tot een kritischer stellingname t.a.v. het groeidenken. Kan het groeien wat minder en worden de minst belastende locaties gekozen?



Fietzersbond

Geplande groei in de Drechtsteden heeft mede geleid tot de plannen van de verbreding van de A15. Het op de lange baan schuiven van de verbreding van de A15 zou tot nadenken moeten stemmen en een reactie moeten oproepen. De capaciteit van het wegennet stelt grenzen aan de omvang van de groei.

Hierna de reactie van de Fietzersbond per Wensbeeld thema :

Stappen - lopen :

De Fietzersbond kan zich vinden in de voor lopen voorgestelde aanpak en maatregelen, die worden aangegeven in paragraaf 3.1.3. De netwerkkaart op pg 15 geeft een goed overzicht van de locaties, die veilig te voet moeten kunnen worden bereikt, maar er is geen netwerk van voetpaden weergegeven om dit te realiseren. Het lijkt of het lopen-netwerk gelijk is aan het netwerk voor de auto, terwijl er voor de wandelaars juist vele paden en doorsteekjes zijn, waardoor men veiliger en aangenamer zijn bestemming te voet kan bereiken. Ook is er geen recreatief wandelnetwerk aangegeven, dat vaak voor een deel ook kan worden gebruikt om publieks-locaties te voet te bereiken.

Trappen – fietsen :

In het algemeen is de Fietzersbond het eens met de visie en beleid in paragraaf 3.2.1 en 3.2.2.. Verder is de Fietzersbond verheugd over de voorstellen in paragraaf 3.2.3 en 3.2.4 om het fietsen veiliger en comfortabeler te maken, inclusief de keuze voor vele kilometers fietsstraat. Wel is het kaartje op pg. 26 wel erg klein om te kunnen zien waar verbeteringen in het fietsnetwerk worden gerealiseerd.

Op pg 22 is het wensbeeld trappen – 2035 weergegeven, waar helaas niet de publiek locaties zijn aangegeven, die wel te vinden zijn op het lopen-netwerk op pg 15. Via het fietsnetwerk op pg. 22 zouden deze publiek locatie goed bereikbaar moeten zijn, maar nu is niet goed te zien of dit inderdaad het geval is.

Op de fiets-netwerk kaart op pg 22 wordt alleen onderscheid gemaakt tussen snelfietsroute en de rest van het fietsnetwerk. Er is helaas geen onderscheid gemaakt tussen een hoofdfietsroute , een normale fietsroute en een recreatieve route.

Pag. 23 “ Omdat op bedrijventerreinen een goede bereikbaarheid voor de auto en (uitzonderlijk) zwaar verkeer een randvoorwaarde blijft, hebben we hier een uitdaging om de fietser een verkeersveilige en comfortabele plek op de weg te geven”. Hier blijkt de kwetsbaarheid van het STOMP-principe. Als belangen botsen, komt het economische belang bovendrijven en dreigt STOMP uit elkaar te vallen.

Onderaan pagina 27 : "...actieve lobby..." We nemen aan Papendrecht dit verband inderdaad ook contact opneemt met Alblasserdam t.a.v. de kruising Edisonweg - Molenpad (onderdoorgang A15) Medio juni is deze kwestie in Alblasserdam weer geopend en hebben zij de casus ingebracht ineen ontwerp café i.s.m. CROW en PZH

In bijlage 3 worden de inrichting – eisen voor fietsvoorzieningen weergegeven. De Fietzersbond is het eens met het voorstel om de inrichting van het fietsnetwerk te koppelen aan de keuze van de functie van de weg. Ook kan de Fietzersbond instemmen met het voorstel voor 30 km en 50 km wegen, zoals aangegeven op de kaart pg 38.

De voorgestelde breedte van fietspaden is in lijn met de landelijke richtlijnen van o.a. het CROW.



Fietzersbond

Wel zou de Fietzersbond voor fietsstroken liever een breedte zien van 2,00 meter met bij voorkeur ook nog een schrikstrook op de locatie waar auto's zijn geparkeerd langs fietsstroken.

Verder zouden we hier graag de eisen opgenomen zien voor fietsvriendelijke fietspaden :

- voldoende breedte
- geen gevaarlijke stoepranden
- geen of goed gemarkeerde paaltjes
- afdoende midden - en rand-markering
- adequate verlichting

Ten aanzien van stallingvoorzieningen wordt op pg 24 genoemd dat deze goed moeten worden uitgevoerd. De Fietzersbond stelt voor om aan te geven dat de stallingen moeten voldoen aan de eisen van Fiets-parkeur en ook moeten er in stallingen voldoende plekken zijn voor brede / hoge (e)-fietsen, bakfietsen en fietsen met manden voorop.

Openbaar vervoer :

Op pg 31 werd terecht aangegeven dat als de mobiliteitstransitie doorzet, dan het R-netsysteem in 2035 naar verwachting niet meer toereikend is voor de vraag naar openbaar vervoer. We blijven daarom in gesprek over het verbeteren en intensiveren van het regionaal openbaar vervoerssysteem, bijvoorbeeld met concepten als een lightrail.

Hier liggen wellicht kansen om de Oude Lijn door de Randstad (Leiden – Dordrecht), die nu gepland is te eindigen in Dordrecht, door te trekken tot en met de station Baanhoek en Sliedrecht. Het zou een forse opschaling betekenen van de rol van het OV in de oostflank van de Drechtsteden en dus tevens de hoeveelheid autoverkeer in de Randstad en Drechtsteden dempen. Het bustransport komt nooit aan voldoende capaciteit om een gewenste rol van betekenis te spelen. Dus optimaliseren van het railvervoer is van belang. Gegeven de zeer lange termijn die nodig is om tot uitvoering te komen, is het vaag benoemen niet effectief.

Mobility as a Service :

Pagina 35 : "Ontwikkelingen rond deelmobiliteit volgen we." -en- "regionaal implementeren" ; dit heeft de instemming van de Fietzersbond.

Maar: recente publicaties geven ook aan dat regie op deelmobiliteit wel / ook door of bij overheden gevoerd moet worden. Dus niet te lang aan de zijlijn blijven staan !!

Privéauto (gemotoriseerd verkeer) en parkeren :

De fietskaart op pg. 22 en de autokaart op pg. 38 laten zien dat het beide netwerken grotendeels samenvallen. Dit is in veel steden het geval, maar is helaas vaak een oorzaak van verkeer-onveiligheid, ruimteverdeling, luchtkwaliteit, stank en herrie. Gemeente zou ernaar moeten streven om het fietsnetwerk deels los van het autonetwerk te realiseren.

Pag. 42 : Het uitstellen van de verbreding van de A15 lijkt nog niet in de nota verwerkt. Dit zou volgens ons nog wel moeten gebeuren en met name met het benoemen van de gevolgen. Het



Fietzersbond

relatieveert bijvoorbeeld de nagestreefde snelle doorstroming in het lokale autosysteem; wat is de zin om sneller bij de A15 te komen om daar in de file aan te sluiten?

Gedrag en handhaving :

Naast een juiste inrichting van de infrastructuur is ook goed gedrag nodig om een de verkeersveiligheid te verbeteren. De Fietzersbond is het dan ook eens met de in paragraaf 3.7 voorgestelde beleid en maatregelen. Wel willen we speciale aandacht vragen voor de educatie van de oudere verkeersdeelnemers op (e)-fietsen, die relatief vaak zijn betrokken bij (éénzijdige) ongevallen.

Budget en planning :

De Fietzersbond hoopt dat de komende jaren voldoende budget beschikbaar zal zijn om de voorgestelde verbeteringen voor met name stappen, trappen en OV tijdig uit te voeren, zodat het wensbeeld inderdaad in 2035 wordt gerealiseerd.

Met vriendelijke groeten,
Willem van Driel
Arij vd Stelt
Niek Fraterman
Fietzersbond Drechtsteden

drechtsteden@fietzersbond.nl

M : 06 23 414 626