

Nota van Beantwoording zienswijzen Ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2040

Deze bijlage maakt deel uit van het raadsvoorstel tot vaststelling van de Structuurvisie Dordrecht 2040. In deze bijlage is een beoordeling van de inkomen zienswijzen opgenomen.

De ontwerp Structuurvisie heeft van 29 mei 2013 tot en met 19 juli 2013 voor een ieder ter inzage gelegen en op 26 juni 2013 is een inloopavond hierover georganiseerd. Over de concept structuurvisie zijn 7 schriftelijke zienswijzen ingediend, 5 per brief en 2 per e-mail. Vanwege de Wet bescherming persoonsgegevens zijn geen namen van personen genoemd. Alle ingediende zienswijzen waren op tijd en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijzen

Zienswijze 4. Fietzersbond Dordrecht

Allereerst doet het ons deugd dat u een evenwichtige afweging wilt maken op het gebied van duurzaamheid gelet op de thema's people, planet en profit.

Daarnaast is het prettig om te constateren dat er het afgelopen jaar in Dordrecht een discussie is gestart over de rol van de fiets. Hier is door veel organisaties aan meegedaan. Zo werd al geconstateerd dat een van de indicatoren van een gezonde stad ook te herleiden is tot het gebruik van de fiets, zoals duidelijk werd gesteld tijdens het Duurzaamheidscafé over de fiets in februari jl.

Mede op grond hiervan treft u hieronder adviezen aan die erop zijn gericht Dordrecht een gezonde vitale stad te laten worden. We volgen daarbij de indeling van de Ontwerp Structuurvisie. In de Ontwerpvisie wordt in hoofdstuk 5 een aantal trends en ontwikkelingen geschetst die volgens u het meest relevant zijn. In onze ogen ontbreken er verschillende trends die juist van belang zijn.

Beantwoording:

Bij de trends is ervoor gekozen deze te beperken tot de algemene trends die een invloed hebben op stedelijk niveau en stedelijke ontwikkelingen.

1. Verstedelijking.

Het aantal mensen dat om verschillende redenen in de stad gaat wonen neemt mondiaal toe. Dit zal ook voor Dordrecht gelden en heeft gevolgen voor het mobiliteitsgedrag.

Beantwoording en voorstel:

Deze globale trend speelt inderdaad ook in Nederland en Dordrecht, maar in zeer beperkte mate. In de bevolkingsprognose zit deze trend verwerkt maar is desondanks geen groei in het aantal inwoners zien. De gevolgen voor het mobiliteitsgedrag zijn ook daarom beperkt. Dit punt leidt niet tot aanpassingen.

2. Bereikbaarheid.

Sinds een aantal jaar worden er jaarlijks meer kilometers met de fiets afgelegd dan met het de trein. Deze trend wordt bijvoorbeeld tastbaar en zichtbaar bij alle stations in Nederland. Naast deze binnenstedelijke ontwikkeling wordt ook de afstand die fietsers kunnen afleggen groter, enerzijds door de onstuimige groei van de e-fietsen en anderzijds door het opheffen van steeds meer ontbrekende schakels in het netwerk. Dit betreft de stilstaande en de rijdende fiets. Door de Fietzersbond is dit al landelijk gesignaleerd en er wordt daarom ook gepleit voor beleid dat uitgaat van een schaa sprong vanuit de visie dat het niet meer volstaat om het oude beleid op details aan te passen.

Beantwoording en voorstel:

De gemeente Dordrecht werkt aan een nieuw fietsbeleid "Dordt fiets verder". Dit beleid is echter nog in ontwikkeling. Het is nog onduidelijk welke structurerende elementen (zoals fietssnelwegen) hieruit naar voren komen en daarmee een plek moeten krijgen in de structuurvisie van de stad. Dit punt leidt niet tot aanpassingen.

3. Rol van mobiliteit.

Uit verschillende onderzoeken (ook uit de automotivebranche) is gebleken dat jongeren steeds minder belang hechten aan een vervoermiddel en steeds meer aan het virtueel overal bereikbaar zijn. Kortom liever een nieuwe iPad dan een rijbewijs. De verwachting dat al de oude trends worden doorgezet is daarom niet meer opportuun.

Beantwoording en voorstel:

De waarde die wordt gehecht aan bezit neemt inderdaad af door jongere generaties. Ook vanwege financiële redenen zijn er geluiden dat het autobezit af gaat nemen. Echter heeft dit zich tot op heden niet vertaald in een verlaging in het aantal auto's in Nederland of een vermindering van het aantal gemaakte autokilometers. Het autogebruik blijft (zij het lichter dan in het verleden) nog groeien.

Wij zien de geschetste verschuiving nog niet optreden in de nabij toekomst. Dit leidt niet tot aanpassingen van de structuurvisie.

4. Milieu / luchtverontreiniging.

Het aantal mensen dat jaarlijks in Nederland overlijdt als gevolg van luchtverontreiniging wordt geschat op 5.000. Luchtverontreiniging is een sluipmoordenaar die niet zo zichtbaar is als verkeersveiligheid (waarmee het overigens relatief goed gaat in Dordrecht). De Drechtsteden is een gebied met een van de minst schone luchten volgens het RIVM. Volgens een recent overzicht van hen staat Dordrecht op plaats 393 van de 418 plaatsen qua luchtkwaliteit! We verwachten dat het onontkoombaar is om verdergaande maatregelen te nemen om dit te verbeteren, temeer daar volgens uw gegevens de automobiliteit bij ongewijzigd beleid niet afneemt. Het volstaat daarbij niet

om alleen maar te wachten op regelingen van het Rijk of de provincie, maar om alles in het werk te stellen om de automobility terug te dringen en een eigen verantwoordelijkheid te nemen.

Beantwoording en voorstel:

Luchtverontreiniging zien we niet als een trend naar als opgave. De luchtverontreiniging in Dordrecht en de Drechtsteden wordt voor het grootste deel veroorzaakt door autoverkeer. U stelt voor als lokale overheid actief de automobility terug te dringen. In het regionale plan van aanpak worden de luchtkwaliteitsproblemen die de stad nu kent, voor 2015 opgelost door onder meer doorstroommaatregelen, stimuleren van openbaar vervoer gebruik (en hybride bussen) en het aanleggen van Walstroom voor schepen. Ook wordt bij ruimtelijke maatregelen rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking en de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Dordrecht heeft wel degelijk een ambitie, welke in paragraaf 6.3 onder punt E zal worden opgenomen. De tekst wordt als volgt gewijzigd:

E. Dordrecht spant zich in om de luchtkwaliteitsknelpunten weg te nemen door uitvoering te geven aan de projecten uit het Regionaal plan luchtkwaliteit. Dit plan bevat doorstroommaatregelen, fysieke ingrepen en borgt de beoordeling van luchtkwaliteitseisen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Deze gesignaleerde trends bepalen voor een groot deel ook de wijze waarop door ons de ambities zijn getoetst. In het hoofdstuk 6 'Ambities' wordt volgens de Fietzersbond nog teveel uitgegaan van een extrapolatie zonder dat er wordt gekeken naar de werkelijke trends en ambitie, zoals hiervoor beschreven. Paragraaf 6.5 over 'Bereikbaarheid' geeft daarom een eenzijdig beeld en stuurt vooral vanuit dat verleden en op aspecten die voor een groot deel ook nog eens buiten de invloedssfeer van de gemeente liggen zoals het openbaar vervoer.

Beantwoording en voorstel :

Met het standpunt dat openbaar vervoer buiten de invloedssfeer van de gemeente ligt zijn we het niet eens. Juist door middel van een goede lobby kan invloed uitgeoefend worden op de verschillende concessies die worden verleend. Dat de gemeente niet het orgaan is dat hierover besluit houdt niet in dat passief wordt toegekeken hoe de andere overheden handelen.

De bereikbaarheidsparagraaf formuleert hetgeen we bij die andere overheden trachten te bereiken. Dit punt leidt niet tot aanpassingen.

In paragraaf 7.3 wordt beschreven, dat u investeert in een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en met de auto. Dit lijkt ons een goede zaak, juist ook omdat voor de fietsinfrastructuur nog het nodige ontbreekt.

In de uitwerking worden vervolgens investeringen in fietsvoorzieningen in het geheel niet meer genoemd. We pleiten er voor juist deze hier expliciet op te nemen, zoals de verdichting van de bebouwing, doorgaande, interlokale fietsroutes, goede fietsparkeervoorzieningen, bij openbare voorzieningen, in het centrum en bij de woningen.

Wij adviseren u, gelet op de startnotitie 'Dordt fietst verder' en de bovenstaande trends de Structuurvisie de Structuurvisie aan te passen en om de fiets een veel duidelijkere rol te geven dan dat zij nu heeft. Temeer, omdat juist het fietsen landelijk wordt gezien als een element waar de gemeente nog het meeste invloed op heeft. Kortom de fiets kan een van de dragers zijn van de nieuwe gewenste structuur van Dordrecht. Overigens heeft het andere gemeenten die de fiets een prominenter rol hebben gegeven in hun beleid geen windeieren opgeleverd. We wensen u veel succes met de verdere uitwerking en zijn natuurlijk altijd bereid om een en ander toe te lichten.

Beantwoording en voorstel:

In de agenda van de structuurvisie zijn projecten opgenomen die op korte termijn uitgevoerd zullen worden. Deze agenda zal periodiek aangepast worden. Daarbij worden in de agenda alleen onderwerpen opgenomen die op stedelijk niveau een structurerende werking hebben, zoals mogelijk de doorgaande fietsroutes. Op dit moment zijn er nog geen agendapunten helder vanuit het fietsbeleid wat opgesteld wordt. Dit punt leidt niet tot aanpassingen.
