

Beste raadsleden. Wij zijn blij dat we de mogelijkheid krijgen om in te spreken namens de leden van de Fietsersbond.

In het kort wij zijn een landelijke organisatie met ruim 32.000 leden, waarvan er bijna 400 in de Drechtsteden wonen.

Eind juni hebben we in Sliedrecht nog meegewerkt aan de fietsenkeuring vanwege het verkeersexamen op de basisscholen. Waren we tot de opheffing van het project verbreding A15 lid van de maatschappelijke adviesgroep. En nu nog van de werkgroep voor de realisatie van de doorfietsroute Papendrecht – Gorcum. We zijn we lid van het Regionaal Overleg Verkeersveiligheid Drechtsteden – Molenlanden/ Gorcum.

Waar mogelijk stimuleren we dus veilig, gezond fietsgedrag.

En, op 14 februari zijn wij een uur geïnterviewd door het adviesbureau. En twee weken geleden kregen we via de pers te horen dat het plan ter bespreking bij jullie werd geagendeerd.

Vandaar dat we nu deze mogelijkheid gebruiken.

Om deze nota te kunnen beoordelen hebben we ook gebruik gemaakt van en de resultaten van de fietsgemeenteverkiezing in juni. En een eerder door ons opgesteld fietsnota voor Sliedrecht. Deze wordt binnenkort op onze site geplaatst (deze week is ze under construction).

Een paar thema's die ik wil aanstippen:

- Groei van Sliedrecht. De Drechtsteden
- Verkeersveiligheid.
- Rotondes
- Parkeerfaciliteiten
- Ov
- Gedrag

Groei

Anders dan bij het vorige plan wordt dit plan erg gestuurd door de (niet ontorechte) ambitie om te groeien in inwoners.

Terecht wordt geconstateerd dat de gemeente een nieuwe robuuste aanpak moet kiezen, gelet op de geplande groei. Een groei die leidt tot meer inwoners en meer gebruik van de voorzieningen, maar ook tot meer auto's.

Wanneer er 2000 woningen bijkomen leidt dat, afhankelijk van de gekozen parkeernorm en de wijze van inrichting tot een uitbreiding met minimaal 2.000 auto's. Auto's die steeds groter worden. Breder, langer, hoger en zwaarder. Met daarmee ook een verslechtering van de verkeersveiligheid. Immers het zicht op fietsers/ wandelaars wordt kleiner en bij een ongeluk en is er ook meer massa.

Verkeersveiligheid

Onlangs werd bekend dat het aandeel fietsers en wandelaars onder de verkeersslachtoffers in 4 jaar tijd met 4% is gestegen. Nu is dat al 75% van het aantal ernstige verkeersslachtoffers. Hier

zijn natuurlijk altijd veel oorzaken voor aan te wijzen. Momenteel ligt daarbij de aandacht op de fatbikes. Maar zelfs zonder die fatbikes gaat het niet goed in Nederland.

Percentages zeggen niet zoveel. In geld uitgedrukt bedragen de maatschappelijke kosten voor Verkeer ongeveer 60% van de totale kosten van het verkeer, dat is 33 miljard euro per jaar. Files/ congestie kosten Nederlanders 'maar' 10%.

Het beeld is echter vooral. **'We moeten de files voorkomen, de bereikbaarheid mag niet onder druk komen te staan.'**

Ik werd verder getriggerd door de zin "de uitstraling van het fietsnetwerk nodigt uit tot fietsen.

Als organisator van een fietsvierdaagse proberen we altijd Sliedrecht te vermijden, tenzij er een bestemming is die onderdeel is van de routes. Dat komt bijvoorbeeld door het gemengde verkeer op de Molendijk en de Baanhoek. Niet alleen voor fietsers onaantrekkelijk, maar ook voor wandelaars.

Rotondes

Uit ons onderzoek blijkt dat vooral de inrichting van rotondes als probleem wordt ervaren. Niet alleen vanwege de voorrangssituatie, maar ook vanwege de feitelijke inrichting met hoge (niet vergevingsgezinde randen).

Daarnaast is het college afgelopen jaren meermaals van plan geweest om de rotondes aan te passen. Zijn ze door u teruggefloten. O.a. vanwege de ombouwkosten.

De vraag is daarom weer wat wilt u nou echt. Willen jullie fietsers in de voorrang, willen jullie rotondes ook fietsvriendelijker maken. Hier zit nl ook een kostenplaatje aan. Een plaatje dat door de jaren heen steeds hoger wordt. Dus onderzoek. Als er geen budget beschikbaar is om het evt. om te bouwen en de wil ontbreekt.... Is zonde van het geld.

Als het gaat om uniformiteit. In Sliedrecht west voldoen ze al aan de richtlijn, in de rest niet. In de omgeving zijn ze ook volgens de richtlijnen. En het college wil in feite ook in algemene zin de richtlijnen volgen.

Bij de aanpassing veranderd de doorstroming ook. Dus automobilisten moeten vaker wachten hetgeen de doorstroming voor hen verminderd. Uiteindelijk moet/ zal het fietsgebruik bevorderen. Het is mooi als dat ook wordt meegenomen in het onderzoek.

Gedrag

In de nota staat dat men uiteindelijk zelf de keuze maakt. Die keuze is enerzijds gebaseerd op eigen wensen en anderzijds op de beschikbare faciliteiten.

Juist hier heeft de gemeente een belangrijke rol.

Immers de keuze voor een vervoerswijze wordt niet elke dag gemaakt, maar vaak bij zogenaamde lifetime events. Verhuizen is er daar een van. Zorgen dat de structuur voor active mobiliteit op orde is en die voor de auto nog niet (als de keuze moet worden gemaakt) kan daarbij goed helpen.

Werkgevers wordt een belangrijke rol toegedicht. Dat klopt gedeeltelijk. Immers velen weten wat 'goed' is. De campagnes van de overheid richting werkgevers zijn echter langzamerhand een ritueel.

Wat echt van belang is is het zorgen voor goede nieuwe faciliteiten.

En zorgen voor bekendheid daarmee.

Velen stappen soms tijdelijk over op de fietst wanneer een weg is afgesloten. Zodra ze weer open is wordt de auto weer benut. Kortom meer autowegen genereren meer autoverkeer. Dus wanneer Sliedrecht Noord heel autovriendelijk wordt ingericht, dan leidt dat tot meer automobilititeit. Niet alleen in Sliedrecht Noord, maar ook bij alle voorzieningen in Sliedrecht en eromheen.

Files worden verder ook veroorzaakt door de recreatieverplaatsingen. De grootste piek is in de namiddag. Dat is ook de grootste piek in het sport huis-verkeer. Aandacht daarvoor is nog sterk onderbelicht. Is meestal niet op de agenda geweest. Biedt echter wel veel kansen. Zeker bij een verplaatsing van sportvelden.

Maatregelen

Juist het kwaliteitsniveau van de stallingen bij voorzieningen moet echt omhoog. Op deze locatie staan de hoog- laag rekken. Ook wel genoemd voorwielmoordenaars. Deze zijn totaal ongeschikt om diefstal te voorkomen. Symboliseren vooral dat de fiets daar ergens mag staan.

Daar waar een voetpad ontbreekt en wel een fietspad is is dat fietspad in feite een fiets-voetpad. Daar moet rekening mee worden gehouden. Temeer omdat bijv. in de buurt van bebouwing er honden worden uitgelaten. Het fietspad echter meestal hiervoor niet aangepast. Dat kan wel.

ov

De bereikbaarheid met het ov, voornamelijk de bus wordt niet zo goed beoordeeld. De benutting van de bus, zoals zelfs door bijv. Ariva wordt onderkend, wordt negatief beïnvloed door de komst van de ebike. Veel scholieren die in Gorcum op school zitten en uit deze regio komt gaat met de ebike. Daarmee wordt de noodzaak van goede brede fietspaden (tegenwoordig 4,50 meter) steeds duidelijker.

En bij het oprekken van lijnen worden goede stallingsvoorzieningen bij bushaltes ook belangrijker.

Wat willen wij concreet

- Meer knips ten nadele van automobilisten
- Meer aandacht voor goede faciliteiten, zoals goede stallingen voor de niet woon-werkfietsen sporter
- Aandacht voor fietspaden die ook als wandelpad dienen.