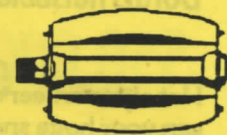


De terugtrapper



Uitgave van de Afdeling Drechtsteden jaargang 3 nummer 2

Redactieadres: Korte Wantijkade 33 - 3311 MB Dordrecht - tel. 078 - 631 93 60

Dordts fietsbeleid op de spaarbrander

Onlangs schreven wij, kerngroep van de afdeling Drechtsteden, aan wethouder Sas een brief met onze zorgen over het ontbreken van enige voortgang bij het fietsbeleid. Hieronder vind je een stuk uit deze brief.

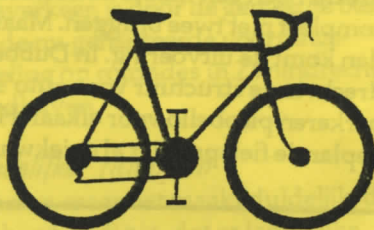
Met veel tamtam werd een jaar of vijf, zes geleden de nota 'Dordt Fietst!' gepresenteerd. In die nota werd een beleid uitgestippeld om de jarenlange verwaarlozing van investeringen in de fiets-infrastructuur met een forse investeringsstimulans in een afzienbare periode weg te werken. Er werd een groot aantal knelpunten genoemd waarvoor een oplossing gevonden moest worden. De nota werd met enthousiasme begroet in de gemeenteraad. Met de verbeteringen aan de Galileilaan werd ook direct een voortvarende start gemaakt. Daarna werd het stil rond 'Dordt Fietst!' Heel stil.

'Radiale routes'

Een jaar na de goedkeuring van de nota kwam de gemeenteraad al op het besluit terug. Het werd te duur. Beter was te investeren in een aantal routes. Dat moesten dan zogenaamde radiale routes worden die de verschillende wijken met de binnenstad verbonden. En weer werd het stil. Vier jaar later is er nog geen enkele radiaal verwezenlijkt. Sterker nog: er zijn zelfs nog geen plannen hoe dat nu eigenlijk het beste zou kunnen gebeuren. Hier en daar is de situatie wel iets verbeterd, maar van kwalitatief hoogwaardige, doorgaande en snelle routes is in de verste verte nog geen sprake.

Wat voorbeelden:

De Merwedestraat is een stuk veiliger geworden, maar op de knelpunten is niets veranderd. Zelfs bij deze vierbaansweg is het maar aan één kant



Dordt fietst nog steeds niet...

gelukt om een vrijliggend fietspad te realiseren dat enigszins voldoet aan de eisen zoals die daarvoor worden gesteld. Aan de andere kant moet de ruimte gedeeld worden met een ventweg vol parkerende auto's en snelheidsdrempels.

Wachten en wachten

Recentelijk is ook de Mijlweg opgeknapt. Rijdend richting Rijksstraatweg geeft de verhoogde fietsstrook een redelijk veilig gevoel. Wel zijn, of komen er flink wat stoplichten.

De fietsregeling is daar als gebruikelijk. Stoppen, knopje drukken en wachten, wachten en wachten. Ook al komt er in verste verte geen auto aan, het fietslicht staat altijd op rood. Wanneer je uit de tunnel van 's Gravendeel komt en richting stad wilt is de route heel wat minder comfortabel en veilig. Je moet dan een stuk of zes keer de hoofdroute kruisen. De ontsluiting van de zuidelijke wijken is na de voortvarende start in Sterrenburg volledig vastgelopen. Op deze zeer drukke route zijn een groot aantal knelpunten te bewonderen. Neem bijvoorbeeld de Spuiweg met de Krispijntunnel. Komend uit de binnenstad kruist de fietshoofdroute een aantal secundaire autoroutes. De nota meldde dat in dit soort situaties voorrang aan het fietsverkeer zou worden gegeven. Is het onwil of onmacht? De fietser staat bij ieder stoplicht stil. De ellende van de tunnel zelf is algemeen bekend. Ben je daar eenmaal uit dan moet je in een haakse bocht naar links.

lees verder op pagina 2

Doorsteekjes

De fiets vraagt weinig ruimte. Van dit gegeven zou optimaal gebruik moeten worden gemaakt. Om het fietsgebruik aangenamer te maken en daarmee te stimuleren moet je routes zo kort mogelijk maken. Omrijden is immers vervelend. Doorsteekjes zijn hiervoor de aangewezen weg. Dit zijn de kortst mogelijke routes. Soms zijn deze routes al zichtbaar in de grond, ze hoeven dan alleen nog maar betegeld te worden. Soms is het gecompliceerder. Dan is er bijvoorbeeld een bruggetje of iets dergelijks nodig. Wij hebben al veel van dit soort wenselijke doorsteekjes geïnventariseerd. We roepen iedereen op zijn of haar eigen ideeën te laten horen.

Suggesties kun je opsturen naar: Aart Camijn
Wijnstraat 92
3311 BX Dordrecht

Dordts fietsbeleid op spaarbrander

vervolg van pagina 1

Het autoverkeer nadert je van achter in een voor hoge snelheden geweldig liggende bocht. Maatregelen om daar de snelheid te beperken bepleiten we ook al jaren vergeefs. We kunnen nog lang doorgaan met deze treurige opsomming, maar jullie fietsers weten al die knelpunten wel.

Meeliften

Een veel besproken manier voor de politiek om enige vaart in de uitvoering van fietsprojecten te krijgen, is het zogenaamde 'meeliften' in herbestatingswerk. Ook hierbij gaat het structureel mis. Straten gaan open en weer dicht zonder dat de situatie voor het langzame verkeer bekeken wordt. Voorbeeld: het kruispunt Blekersdijk-Singel, de Krispijnseweg, een stuk Singel dat werd versmald om de parkeer-ruimte te verdubbelen waardoor de fietser nu altijd als 'remmend vlees'

dient. En de Visstraat die werd opengebroken. Daar verdwenen de toch al schaarse stallingsmogelijkheden bij supermarkt en bibliotheek, om ruimte te maken voor parkeerplaatsen. Als laatste in de rij is er de Vest. Zeer fiets-onvriendelijk en gevaarlijk, veel schoolgaande jeugd, maar aanpassingen, ho maar. Waarom zeggen we dan toch dat het fietsbeleid op de spaarbrander staat? De vlam is al lang uit, zou je zo zeggen.

Goede voorzieningen

Maar er zijn lichtpuntjes. Bij nieuwe uitbreidingen wordt de fiets-infrastructuur direct meegenomen. Er komen dan vaak goede voorzieningen en routes, bijvoorbeeld het plan Amstelvijk. Ook de nieuwe wijk Dubbeldrecht heeft een mooie fietsontsluiting, compleet met twee bruggen. Maar ja, dan komt de uitvoering. In Dubbeldrecht is de structuur voor auto's en parkeren picobello voor elkaar. Het geplande fietspad ligt al driekwart

jaar op zijn afwerking te wachten, de bruggen zijn er maar geheel onbereikbaar. Zijn er eenmaal dingen uitgevoerd, dan is dat vaak definitief. Dit ondervonden we bij de Sint Jorisbrug. Daar werd door een meetfout een fietsstrook gelegd die de onveiligheid nog groter maakte. Drukke schoolroute, dus je zou denken dat zo'n fout als de wiedeweerga hersteld wordt. Maar zo werkt dat blijkbaar niet.

Stadsadvocaat

Dordrecht geeft absolute prioriteit aan de bevordering van het fietsverkeer. Dit betoogde de stadsadvocaat namens het gemeentebestuur op de rechtzitting die wij hadden aangespannen in een laatste poging de onzalige plannen bij het station te keren. Blijkbaar is het zo dat je zelfs op de rechtbank maar lukraak wat mag roepen. Nou dan 'roepen' wij ook maar eens iets: wij vinden het de hoogste tijd worden dat de politici zich eens aan hun beloften houden.

Fietsroute-onderzoek van wijk tot wijk

De afgelopen zomer ging de ENFB drie keer op de fiets op onderzoek, om te kijken hoe het stond met de fietsroutes in Dordrecht. We hebben gefietst van wijk tot wijk door de Staart naar het Merwedeziekenhuis, van Stadspolders naar Dubbeldam en van de Oranjelaan naar Krispijn.

We hebben gekeken naar de veiligheid voor de fietser, enge plekken, wegdek, breedte fietsstroken, verkeerslichten. Hieronder een greep uit onze bevindingen.

Merkwaardige oversteeek

Wie van station Stadspolders naar hartje Dubbeldam wil moet over het nodige inzicht, fantasie en doorzettingsvermogen beschikken. Eerst is er het Dudokerf...

Daarna over de pittoreske Vissersdijk. Aangekomen bij de Provincialeweg doet zich de volgende merkwaardige situatie voor. Vlak voor de Provincialeweg moet de Vissersdijk beneden overgestoken worden. Zonder behoorlijk overzicht te hebben over het verkeer wat de Vissersdijk beneden indraait. Dan gaat de route over de Rechte Zandweg. Een mooie brede weg die dan ook uitnodigt tot hard rijden.

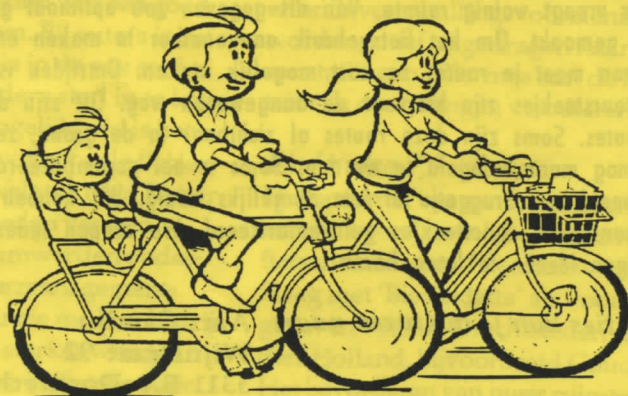
Enige vorm van verkeersregeling door witte stippellijnen om de verkeersrichtingen te scheiden ontbreekt. Ook zijn er geen fietsstroken. Dit alles geeft de aanblik van een echte racebaan, en geracet wordt er!

Slecht wegdek

De fietsroute door de Staart verloopt vrijwel probleemloos van het Merwedeziekenhuis langs de Rondweg. Na zeer vele hobbels in het asfalt buigt het fietspad ietsje af van de Rondweg en gaat door het Dubbelmondepark: overdag mooi en groen, 's avonds een enge plek.

Stoplichten

Vanaf de Noordendijk over de Oranjelaan stuiten we op de kruising met Reeweg-oost en Vrieseweg. Wie hier op de fiets naar rechts wil heeft geen problemen. Maar wie rechtdoor of linksaf wil moet over een lange adem beschikken. Eerst goed uitkijken en pas als de eindeloze stroom auto's voorbij is, kan je als tweewieler linksaf. De Oranjelaan is een autoweg pur sang. De fietsstrook dient daar meer als schaamlap dan als een onderdeel van de weg.



Geen voorrangsregeling voor fietsers bij rotonde

Het zal niemand zijn ontgaan, dat er in Zwijndrecht veel wegomleidingen zijn. Dat komt, omdat er een aantal wegwerkzaamheden tegelijkertijd ter hand is genomen.

De werkzaamheden concentreren zich nu op een tweetal rotondes in de Plantageweg. Bij de aansluiting A16 richting Dordrecht en bij de Parklaan. De rotondes in de Koninginneweg nabij de brandweerkazerne en de Van 't Hoffweg zijn nagenoeg klaar. Ook voor de fietsers geeft dat problemen, maar het betekent wel, dat een aantal knelpunten in korte tijd wordt opgelost en dat was hard nodig.

Wat bij rotondes voor de fietsers van belang is, is de voorrangsregeling. In de vergadering van de Werkgroep Verkeer in september is hierover uitvoerig gesproken. In de gemeente Zwijndrecht is een voorrangsregeling van toepassing waarbij fietsers op een vrij-

liggend fietspad rond de rotonde worden geleid en geen voorrang hebben op het verkeer, dat de rotonde komt oprijden. Door de Fietzersbond is uiteraard voorrang voor de fietsers bepleit. Daartegen voert de gemeente aan, dat er in Zwijndrecht fietspaden zijn, die in twee richtingen worden bereden, wat in andere gemeenten soms niet aan de orde is. In twee richtingen bereden fietspaden vragen extra aanvullende veiligheidsmaatregelen. Aangezien de veiligheid van fietsers in de besluitvorming zwaarder weegt dan het bevorderen van het fietsverkeer, is door de gemeente besloten de nu gehanteerde voorrangsregeling op rotondes in Zwijndrecht te handhaven.

Landelijke richtlijnen

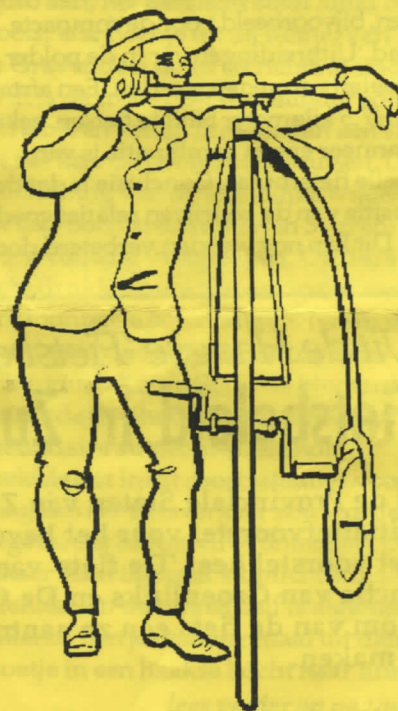
Jammer, maar het maakt duidelijk, dat het hard nodig is, dat er landelijke richtlijnen komen, want de situatie, dat in de ene gemeente de fietsers wel en in de andere geen voorrang op een

rotonde hebben is bepaald verwarrend en gevaarlijk.

Nieuwe contactpersoon

De heer Robbereg, die namens de Fietzersbond in de Werkgroep Verkeer zitting heeft, zou op afzienbare termijn graag een opvolger willen hebben. Wie van de leden voelt hiervoor? Het is een interessante vrijetijdsbesteding, dus meldt u bij:

Gerrit Robbereg
Prinses Marijkestraat 153
3331 GT Zwijndrecht
tel. 612 92 67



Een fietser moet over inzicht, fantasie en doorzettingsvermogen beschikken...

bijvoorbeeld over dijkstructuur, enzovoort.

Melden wat goed is en wat moet verbeteren. Wat doen we er mee? Eerst zouden we er prikkelende verhaaltjes mee maken voor de krant, elke week bijvoorbeeld. Of een column. Als alle routes bekeken zijn kunnen we ze bundelen en aanbieden aan de politiek. Bijvoorbeeld in de vorm van een consumentengidstest.

Rien

Beoordeling fietsroutes in Dordrecht

Wat doen we met het resultaat?

We hebben afgesproken de fietsroutes in Dordrecht te beoordelen. Vragen zijn vervolgens, welke fietsroutes, waarop beoordelen we en wat doen we met het resultaat.

Hierbij enige gedachten uitgewerkt.

Welke routes?

In principe gaat het er om, dat je van elke wijk naar de stedelijke voorzieningen kan komen. Met die routes heb je de hoofdstroom wel te pakken en komen ook de routes tussen de wijken vanzelf aan bod. Het gaat om de wijken: Binnenstad, Staart, Reeland, Nieuw Krispijn, Oud Krispijn, Wielwijk, Crabbehof, Sterrenburg, Dubbel-dam en Stadspolders.

Voorzieningencentra zijn: winkels

Binnenstad, Leerpark, Merwedeziekenhuis, Sporthal, Zwembad, Drechtstedenziekenhuis, Merwelanden, industrie en recreatie, Industrierrein bij Wioldrecht, Viersprong, De Elzen. Vanuit elk voorzieningencentrum is een 'spin' met routes te tekenen.

Waarom beoordelen

Volgens mij moet vanuit elke wijk in ieder geval op een 'functioneel goede' en op een 'aangename' wijze te komen zijn. Als het even kan valt dit samen. Bij functioneel goed letten we op: breedte, verharding, tegenliggers, kruisingen, fysiek veilig, verkeerslichten, sociaal veilig, verlichting, bebouwing, sociale controle en overzichtelijkheid. Bij aangenaam moet je letten op: beplanting, niet midden tussen de auto's en asfalt, niet pal naast winderige flats, wel: gevarieerde bebouwing, wel

550.000 autokilometers besparen: *het kan!*

Het eiland van Dordrecht is als voorbeeld gebruikt bij een project om een fietsvriendelijke stad te ontwerpen. Projectbureau IVVS, waarin samenwerken VROM, Novem en Verkeer en Waterstaat, gaf de opdracht. Het onderzoek werd uitgevoerd door de KU Nijmegen en het onderzoeksbureau Goudappel, Coffeng en Haskoning. Uitgangspunt was een stad waarin de prioriteit moest liggen bij de fiets, dan het OV en als laatste pas de auto.

Het hierover verschenen rapport, 'Mobilopolis', de actieve fietsstad' geeft aanbevelingen waarvan sommige rigoureuze zijn. Wat te denken van het verleggen van de A3? Die zou de stad dan niet meer in twee stukken delen. Goed voor de bevordering van de fijnmazigheid. Bovendien kan die ruimte voor andere zaken benut worden, bijvoorbeeld voor de compacte stad. Uitbreidingen ver in de polder moeten vermeden worden. Een afstand van 7,5 kilometer blijft te fietsen, zeker wanneer er een combinatie is van snelle fietsroutes. Conclusie is dat de positie van de bedrijven relatief goed is. Dit kan nog worden verbeterd door

arbeidsextensieve industrie naar buiten de stad en arbeidsintensieve bedrijven naar binnen te schuiven. Wat betreft dienstverlening en kantoren wordt voorgesteld die in het 'geografisch midden' bij het Merwedekanaal te situeren. Na het verdwijnen van de A3 is daar veel goed bereikbaar nu te.

Fietspadennetwerk vrij goed

Het rapport signaleert dat het fietspadennetwerk vrij goed is, maar dat veel essentiële schakels ontbreken. Ook ontbreekt het aan echt snelle fietsverbindingen. Als alle ideeën die dit voorbeeldproject hebben opgeleverd



zouden worden uitgevoerd, dan zou het aandeel van de fiets in de verplaatsingen in Dordrecht stijgen naar 84%. Er zou ook een flinke uitstraling naar buiten zijn. Het interlokaal fietsverkeer zou stijgen van 12 naar 20 procent. Een boeiend rapport met veel interessante ideeën waarvan nu al een aantal zou kunnen worden aangepakt. Wij hebben een begin gemaakt. De afdeling heeft bij de inspraakprocedure voor het streekplan Zuid-Holland-Zuid gepleit voor verplaatsing van de A3.

Wil je het 165 pagina's dikke rapport lezen? Bestellen bij IVVS, telefoon 070 - 351 64 86 of e-mail:

j.a.karelbrinkman@avv.rws.minvenw.id

William Nederpelt

Uit de Haagse 'Fietsbel' Fietsbeleid in Zuid-Holland

In de Provinciale Staten van Zuid-Holland werd eind maart een initiatiefvoorstel voor het bevorderen van fietsen aangenomen. Het voorstel heet 'De fiets' van Marnix Norder, PvdA, en is met de fractie van Groenlinks en De Groenen uitgewerkt. De bedoeling is om van de fiets een zo aantrekkelijk mogelijk transportmiddel te maken.

Hieronder enkele punten van het besluit.

Algemene besluiten

De provincie beziet met ANWB en enfb de mogelijkheden van een goed fietsverhuursysteem. Bij auto's is het wel mogelijk om die in de ene stad te huren en in een andere stad in te leveren. Een andere mogelijkheid is het toepassen van de witte of gele fietsen zoals op De Hoge Veluwe of in Rotterdam. De mogelijkheden van een fietsenuitleensysteem werden onderzocht. In het vervoermanagementbeleid van de Provincie moeten bedrijven en instellingen sterker worden gestimuleerd tot bedrijfsfietsen voor

werknemers. Dit besluit lijkt vaag, maar voor werknemers die niet op loopafstand van een station werken is dit 'natransport' belangrijk. De Rijksrichtlijnen en keurmerken van TNO en enfb voor stallingsvoorzieningen worden actief uitgedragen naar fietsenstallingen. Hiermee kan de kwaliteit van de stallingen verbeteren.

Minder dan 7,5 kilometer

Het opzetten van een experiment met subsidie voor stedelijke, collectieve fietsenstallingen. Hiermee wordt Den Haag met 'Biesieklette' als voorbeeld gegeven voor de Drechtsteden en Midde-Holland, bijvoorbeeld Gouda. Het bevorderen van meer ruimte voor

het parkeren van fietsen door parkeerplaatsen te vervangen door 'fietsstrommels'. Hier werkt de enfb ook aan nu kan de gemeente niet meer aanvoeren dat er geen geld voor is. Dus als iemand een plek weet waar geen andere burens zich er tegen verzetten, meldt het bij ons. Bij planbeoordeling zal, sterker dan nu, worden getoetst op voldoende fietsparkeerruimte bij winkelcentra, scholen, stadskantoren en infrastructuur-knooppunten. Hier worden aanbevelingen voor ontwikkeld, door wie is niet duidelijk.

Meer dan 7,5 kilometer

Met de NS wordt overlegd over verbeteren van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid van fietsenstallingen in Zuid-Holland. Prachtig als met het overleg resultaat wordt geboekt, want hier is letterlijk geschreven: verlenging openstelling fietsenstalling, fietsenstalling niet in een 'enge' kelder maar op maaiveldhoogte en de mogelijkheid van 'krokettenautomaten voor fietsen' ook wel fietscarroussels genoemd.