



Zuid-Holland Raad  
Catharina van Rennesstraat 62  
2551 GN Den Haag

Provincie Zuid-Holland  
t.a.v. mw. H. Maagdenberg  
afdeling Ruimte, Wonen en Bodem  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag

Den Haag, 14 februari 2014

Betreft: Ontwerpvisie Ruimte en Mobiliteit,  
m.n. programma Mobiliteit

Geachte mevrouw Maagdenberg,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van uw Ontwerpvisie Mobiliteit. Bij deze Ontwerpvisie willen wij u een aantal zaken in overweging geven.

### **Deel 1 Visie Ruimte en Mobiliteit**

In hoofdstuk 2.2.2 geeft u aan dat de verschillende mobiliteiten optimaal worden verknoot. Daarin legt u duidelijk uit dat de netwerken van de verschillende overheden op elkaar ingrijpen.

Daarbij ligt het primaat volgens uw visie voor het verbeteren van personenvervoer in de 'de dichtbevolkte gebieden bij de auto, het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en de fiets'. In dunbevolkte gebieden ligt het primaat bij de auto en wordt het OV-aanbod afgestemd op de vraag en de specifieke doelgroepen.

Hieruit blijkt dat u geen keuze maakt. Er wordt geconstateerd welke modaliteiten er zijn en niet aangegeven wat het wensbeeld is. Als u stelt op blz. 12 dat 'De auto ... veelal de dominante vervoerswijze (is), maar wordt geconfronteerd met een hoge congestiedruk', dan zouden wij mogen denken dat u meer de nadruk legt op het OV en de fiets.

Dat doet u niet en dat is zorgelijk, temeer omdat dit ertoe leidt dat de provincie 'volgt', terwijl de provincie in haar verantwoordelijkheid ook een belangrijke rol speelt in het verduurzamen, lees 'verminderen van de verschillende soorten van vervuiling en het ruimtebeslag van m.n. de auto in de stedelijke gebieden'.

Daarnaast wordt ingezet op de vermeende elektrificatie van het vervoer. Dit laatste leidt hooguit tot een ander type voertuig, maar niet tot een minder beslag op de openbare ruimte, ruimte die met name in de steden steeds schaarser en kostbaarder wordt.

Terecht wordt geconstateerd dat het verleden al moeilijk is te omschrijven en de toekomst des te minder. Dit roept het beeld op dat de provincie daar ook niet in wil

sturen. Uit het beleid in veel steden blijkt echter dat er uitdrukkelijk wel in kan worden gestuurd, getuige de opkomst van bijvoorbeeld bikesharing in Parijs, Londen en New York. Het aansluiten bij de korte termijn vraag, die over het algemeen vrij opportunistisch is, kan echter een lange termijn strategie/visie in de weg staan. Wij verwachten dat de provincie hier haar rol pakt en duidelijke prioriteiten stelt.

In de visie wordt een bekend uitgangspunt genoemd zijnde werk-maken-met-werk. De ervaring in bijvoorbeeld de Drechtsteden is dat het fietsnetwerk meelifte met groot onderhoud aan het wegennet. Uiteindelijk is na een aantal jaren het effect hiervan zichtbaar geworden: een gefragmenteerde fietsinfrastructuur die op onderdelen (waar mee kon worden gelift) heel goed is, terwijl het netwerk nog steeds niet op orde is. Kortom wij adviseren u inderdaad om werk-met-werk te maken, maar adviseren u tegelijkertijd middelen beschikbaar te houden om de ontbrekende schakels die zo zichtbaar worden te kunnen verbeteren. De kwaliteit/veiligheid van een netwerk voor fietsers wordt immers voor een belangrijk deel juist door die ontbrekende schakels bepaald.

Bij de fietsinfrastructuur gaat u uit van de knelpuntenanalyse. Dit lijkt in eerste instantie een goede benadering. Nader onderzoek kan echter uitwijzen dat bijvoorbeeld de locaties van OV-stations bepalender zijn voor de zichtbare overlast van fietsen dan de stalling van de fiets zelf. Een up- of downgraden van een bepaald OV-station kan daar veel invloed op hebben. Dit opdat fietsers in verschillende gebieden kunnen 'kiezen' uit de OV-stations die zij gebruiken. Dit is des te belangrijker, omdat mede door de verdunning van het onderliggende OV-netwerk het fietsverkeer naar OV-stations alleen maar toeneemt. Zeker nu mogelijk bijna 50% van de treinreizigers de fiets in het vortransport gebruikt. Overleg met vervoerders kan daar veel toe bijdragen.

In hoofdstuk 3.6 wordt terecht geconstateerd dat het fietsnetwerk een belangrijke drager vormt voor de Groenblauwe structuur. De tarieven die bij de verschillende belangrijke veren worden gehanteerd verschillen echter nogal. Op de Waterbus Dordrecht-Rotterdam mogen fietsen gratis mee, terwijl bij andere overzet- en lengteveren voor de fiets apart moet worden betaald. Door het gratis meenemen van de fiets met de Waterbus is het concept succesvol uitgegroeid. Mogelijk kan ter stimulering van het fietsgebruik worden bewerkstelligd dat de fiets bij de verschillende veren gratis mee mag.

### **Deel 3 Programma Mobiliteit**

In uw programma (2.1.4 Hoofdroutes fiets) maakt u duidelijk dat u drie uitgangspunten hanteert. Het is ons niet duidelijk hoe zich dat in de praktijk vertaalt. Immers in bijvoorbeeld Dordrecht is er een (te) goed binnenstedelijk autonetwerk, waarvan de provinciale Randweg een belangrijk onderdeel is, en tegelijkertijd nog vele andere doelen worden gediend. Het gedeeltelijk financieren van het lokale fietsbeleid heeft dus ook een positieve invloed op het benutten van de Randweg.

Gelet op het hoofdstuk over verkeersveiligheid stellen wij het op prijs dat u de CROW-richtlijnen als uitgangspunt neemt. Tegelijkertijd is de laatste tijd bekend geworden dat de verkeersveiligheid onder fietsers met name als gevolg van eenzijdige ongevallen juist toeneemt. De provincie kan hier als wegbeheerder zijn rol pakken en als ondersteuner

van de verschillende Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid hier aandacht voor vragen. Belangrijke punten hierbij zijn de wegkanten; het inrichten als 'vergevingsgezind' fietspad kan hierbij veel leed voorkomen. Daarnaast kunnen paaltjes en – onnodige – wildroosters in het wegdek voor fietsers zeer gevaarlijk zijn.

Uit de kaartbijlage blijkt dat de provincie de succesvolle Velostrada tussen Leiden en Voorburg wil doortrekken tot het station Den Haag HS. Dat vinden wij zeer positief. Als deze doortrekking op de juiste plek en in dezelfde kwaliteit aangelegd wordt, zal ook dit deel zeker succesvol worden. Ook elders op de kaart zien wij goede voornemens. In Dordrecht is echter geen verbinding te zien tussen de Kop van het Land en het OV-station, ten minste er ontbreekt halverwege een verbinding. Mogelijk is dit een omissie. Wij zien dit graag aangepast in de definitieve visie.

Wij vertrouwen erop dat u bovenstaande punten in de behandeling meeneemt.

Vriendelijke groeten,

Daan Goedhart,  
Zuid-Holland Raad van de Fietsersbond