



Fietsersbond afdeling Drechtsteden

Telefoon: 078-6198822

E-mail: [dordrecht@fietsersbond.nl](mailto:dordrecht@fietsersbond.nl)

Website: [www.fietsersbond.nl/drechtsteden](http://www.fietsersbond.nl/drechtsteden)

Gemeente Dordrecht  
Stadsontwikkeling  
De directeur de heer P.Kuenzli  
Postbus 8  
3300 AA Dordrecht

Datum: 10 juli 2013

Betref: inspraakreactie ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2040

Geachte heer Kuenzli,

Onlangs hebben we op de website van de gemeente gelezen dat er een ontwerp structuurvisie ter inzage is gelegd. Met interesse hebben we het ontwerp gelezen. Langs deze weg geven we u bij dit ontwerp een aantal aanbevelingen.

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.

**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.

**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 Fietsersbond 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.

### **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.

### **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 automobilititeit 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 automobilititeit terug te dringen en een eigen verantwoordelijkheid te nemen.

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 Fietsersbond 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.

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 prominentere 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.

Met vriendelijke groet,

Niek Fraterman  
Fietsersbond Dordrecht

