

Gemeenteraad Dordrecht

Dordrecht, 10 juni 2019
Betreft Bankastraat Veilig
Referentie: 2395906

Geachte leden van de raad,

Momenteel bent u op verschillende manieren geïnformeerd over voorstellen voor een herinrichting van de Bankastraat gelet op het vergroten van de verkeersveiligheid. Dit is gedaan door de Werkgroep Bankastraat Veilig, Veilig Verkeer Nederland en ons. Om te voorkomen dat er teveel over details wordt geschreven en daardoor (interpretatie)misverstanden kunnen ontstaan lijkt het ons goed om in deze brief de belangrijkste punten te benoemen. Daarbij zijn 5 invalshoeken gehanteerd: probleemstelling, gemeentelijk verkeersstructuur, Duurzaam Veilig (met de thema's mens, voertuig en weg), kosten en planning.

1. Probleemstelling

De Fietsersbond is het eens met de Werkgroep dat in de Bankastraat nu vaak harder dan 30 km per uur wordt gereden door automobilisten. Dat leidt tot onveilige situaties voor **alle** verkeersdeelnemers en heeft gevolgen voor de wijze waarop men zich veilig voelt en verplaatst. Objectief gezien zijn er echter weinig (geregistreerde!) ongevallen - waardoor de straat niet voorkomt in de top 20 van onveilige locaties van de gemeente.

Gedurende het project zijn overigens doelen rond autoparkeren en groen/ water toegevoegd. Die doelen hebben met hun ruimteclaim een negatieve invloed op de mogelijkheden tot het realiseren van een veilige infrastructuur.

2. Hoofdfietsroute

De Bankastraat is onderdeel van de Dordtse hoofdfietsroutestructuur waaraan inrichtingsdoelen zijn gekoppeld. Het blijkt veelal niet mogelijk om deze te realiseren, zoals in de Vogelwijk. Hierdoor zijn straten met een 30 km-limiet, zoals de Bankastraat, niet alleen erftoegangsweg, maar moeten ze ook geschikt blijven als hoofdfietsroute en als gebiedsontsluitingsweg (hier Vogelwijk en Indische buurt). Er zijn immers geen andere wegen als alternatieven.

Een hoofdfietsroute, zoals de Bankastraat, moet veilig en aantrekkelijk zijn voor fietsers. Ze moet ook voldoende ruimte bieden om vlot en zonder hindernissen te kunnen doorfietsen. Dit geldt ook voor groepen scholieren, de wat bredere bakfietsen en ouders die naast hun kinderen fietsen.

Bij de herinrichting van de Bankastraat is nog geen evenwicht bereikt tussen plaatselijke belangen en het stedelijk belang.

3. Duurzaam Veilig

De gemeente past bij het inrichten van de infrastructuur de richtlijnen toe, die zijn vastgesteld door het CROW, bijvoorbeeld in het pakket Duurzaam Veilig. De Fietsersbond onderschrijft de richtlijnen in Duurzaam Veilig, werkt landelijk ook mee met de realisering. Binnen de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Drechtsteden wordt het toepassen daarvan sterk gestimuleerd. Dit betekent een duidelijke herkenbaarheid/voorspelbaarheid door de wijze van weginrichting. Zo is er onderscheid tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen (wat hier bij de Bankastraat speelt).

Voor oudere wijken is het vaak niet mogelijk te voldoen aan alle richtlijnen, aangezien de ruimte vaak ontbreekt. Daarom is de inrichting van 30 km-gebieden in bestaande woonwijken altijd maatwerk, waarbij men pragmatisch moet omgaan met de richtlijnen.

Binnen die richtlijnen versterken de maatregelen gericht op de mens, het voertuig en de weg elkaar:

Mens (gedrag)

Meer dan 80% van het verkeer in de Bankastraat is bestemmingsverkeer. De meeste automobilisten die te hard rijden, zijn dus inwoners van de wijk. Gedragsbeïnvloeding door de gemeente, politie (o.a. via het verbaliseren) en door bewoners die elkaar aanspreken kan een onderdeel van de aanpak zijn.

De politie handhaaft alleen als de inrichting **geheel** voldoet aan de CROW-richtlijnen. Voor de Bankastraat en vele andere 30 km-straten is dit niet mogelijk i.v.m. de beschikbare ruimte. Daarom zou de gemeente met de politie moeten overeenkomen dat deze toch gaat handhaven als de inrichting op hoofdlijnen voldoet aan de CROW-richtlijnen.

Voertuig

Regels over de kwaliteit en veiligheid van voertuigen worden door de Europese Unie vastgelegd. Er ligt nu een plan om in auto's, die vanaf 2022 worden gebouwd, automatische snelheidsbegrenzing te verplichten. Onduidelijk is nog het type begrenzing. Het omzeilen van deze begrenzing zal lastig zijn. Op termijn zal dit resulteren in een effectief middel zijn om de snelheid te begrenzen. Kostbare herinrichtingsplannen om de snelheid van autoverkeer terug te brengen zijn op termijn daardoor niet meer nodig. Effectieve, goedkopere oplossingen zouden de voorkeur moeten krijgen.

Weg

De Werkgroep Bankastraat Veilig heeft (geïnspireerd door de gemeente) geadviseerd tot een versmalling tot 4,80 meter met een aantal as-verspringen. Fietsers moeten dan voorkomen dat automobilisten te hard rijden. Een belangrijk argument daarbij is de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen (parkeren naast i.p.v. tussen de bomen). Bij een versmalling is het ook mogelijk om de door de gemeente gewenste extra groenperken toe te passen i.v.m. de wateropvang/ hittestress.

Bij deze smallere inrichting is er (vooral bij de as-verspingingen) onvoldoende ruimte om nog te kunnen spreken over een hoofdfietsroute. Ook kunnen (bredere) bestelwagens, hulpdiensten en vrachtwagens elkaar niet meer passeren. Automobilisten zouden kunnen uitwijken naar de aanliggende straten en woonerven (zeer onwenselijk). Ook zal er een toename zijn van verkeer in de Celebesstraat en Reeweg Oost.

De versmalde inrichting en het gebruik van fietsers als snelheidsremmers leiden tot onveiligheid voor fietsers. Zij kunnen uitwijken naar het voetpad of überhaupt niet meer fietsen.

Voorstel Fietzersbond: handhaaf de huidige breedte. Er blijft dan voldoende ruimte over voor fietsers op deze hoofdfietsroute en bredere voertuigen kunnen elkaar nog passeren. Snelheidsreductie kan worden gerealiseerd met maatregelen die elders in de Drechtsteden en Dordrecht zijn toegepast in straten waar later een 30-km-limiet is ingevoerd. Deze maatregelen bestaan uit een combinatie van wegversmalling, chicanes en trillingsvrije drempels. Automobilisten worden afgeremd en fietsers kunnen ongehinderd doorgaan. Daarnaast moet de straat visueel worden versmald via fietssuggestiestroken.

Wij stellen voor dat de gemeente conform ons voorstel een ontwerp maakt, waarbij de doelen die worden nagestreefd (verkeersveiligheid, wateropvang, verbetering modal split, parkeren) duidelijk worden uitgewerkt.

Uit het eerste advies van Veilig Verkeer Nederland blijkt dat zij het voorstel en de argumenten van de Fietzersbond grotendeels onderschrijven.

4. Kosten

De kosten van de herinrichting volgens het Werkgroepvoorstel lopen op tot bijna een miljoen Euro. Middelen komen gedeeltelijk uit het budget dat gekoppeld is aan de rioolrenovatie. Daarnaast wordt voor deel twee en drie van het plan een additioneel budget van € 400.000 gereserveerd. In het totaal lopen de kosten daardoor op tot om en nabij de € 1.500.000.

Vanuit kosten-batenperspectief menen wij dat er geen sprake is van een optimaal voorstel. Het huidige voorstel is in verhouding zeer kostbaar, levert enkele extra parkeerplaatsen op, snelheidsremmende maatregelen, enig extra groen en een verslechterde hoofdfietsroute.

Hoeveel ons voorstel de gemeente bespaart en daarmee beschikbaar laat komen voor andere verkeersveiligheidsprojecten is nog onbekend: ons voorstel is immers nog niet doorgerekend. Verwacht kan worden dat de kosten vele malen lager worden. Overigens worden in ons voorstel ook snelheidsremmende maatregelen gerealiseerd en blijft de veilige hoofdfietsroute in stand.

Het ligt daarom voor de hand om niet alleen om inhoudelijke, maar ook om financiële redenen (precedentwerking andere straten) als raad een goede afweging te maken.

5. Realisatie

Door de ingrijpende versmalling kan het Werkgroepvoorstel pas worden uitgevoerd tussen 2020 en 2022. Ons voorstel vergt beperkte aanpassingen en kan al in 2019 – 2020 worden ingevoerd.

6. Advies

Doordat de doelen van het project tijdens het proces zijn aangepast en omdat er een duidelijke relatie ligt met andere verkeers(veiligheids)projecten in de stad adviseren we u een (financiële) vergelijking tussen het voorliggende plan en ons voorstel te maken.

We hopen dat dan niet alleen de verkeersveiligheid en het gebruik van de fiets in de Bankastraat toeneemt, maar ook in de rest van Dordrecht.

Voorzitter
ir. G.A. Bohlander

