

Geachte raadsleden en fractieadviseurs,

In dit vreemde jaar, waarbij u naar alle waarschijnlijkheid al meer dan genoeg zorgen hebt over de gezondheid en veiligheid van uzelf en uw dierbaren, willen wij als belangengroep toch graag uw aandacht vragen voor een veiligheidskwestie, waar wij ons als inwoners van Moordrecht zorgen om maken. Dit met de bedoeling dat u als volksvertegenwoordiger de belangen goed kunt afwegen.

Voor 15 september aanstaande staat het “**Snelfietstracé Rotterdam - Gouda**” op de raadsagenda. Dan zal het door de Provincie Zuid-Holland aangewezen voorkeurstracé over de West- en Oost Ringdijk te Moordrecht aan de raad van Zuidplas worden voorgesteld. Ten eerste willen wij nogmaals onderstrepen dat wij als Belangengroep niet tégen de aanleg van een Snelfietstacé door Zuidplas zijn, maar wel grote veiligheidszorgen hebben over de hiervoor gekozen route.

Inmiddels hebben wij ruim **800 handtekeningen !!** binnengekregen van inwoners vanuit héél Moordrecht, die tegen een Snelfietstracé dwars door Moordrecht zijn!!!!

Hieronder een samenvatting van onze bevindingen, zorgen en vragen:

- De Provincie Zuid-Holland zal aan Zuidplas een subsidie toekennen voor de (gedeeltelijke) realisatie van het Snelfietsroute F20.
- De Provincie Zuid-Holland krijgt vanuit het Rijk cofinanciering voor de aanleg van snelfietspaden.
- De minister van Infrastructuur en Waterstaat eiste bij het toekennen van deze cofinanciering dat de snelfietspaden in **2021** klaar moeten zijn.
- Door deze opgelegde tijdsdruk om geld vanuit het Rijk te krijgen, concludeerde de Algemene Rekenkamer op 20 mei 2020 al dat provincies vooral projecten hebben voorgedragen die al gepland stonden of zeer eenvoudig te realiseren zijn.
- De Provincie houdt vast aan het door haar gekozen voorkeurstracé over de Oost- en West Ringdijk in Moordrecht. Dit is namelijk het enige snelfietstracé dat met beperkte aanpassingen in al **2021** klaar zal kunnen zijn, en dus kan voldoen aan de eis die de minister stelt voor het verkrijgen van een financiële bijdrage vanuit het Rijk.
- Als iets voordelig is omdat er subsidie voor wordt verstrekt, mag dat dan dé reden zijn om het maar te doen?
- De voorgestelde route kan namelijk op geen enkele wijze voldoen aan de intenties, definities en voorschriften van een Snelfietspad.
- Op een Snelfietstracé mag hard gereden worden! Dat ligt immers suggestief opgesloten in de benaming.
- Het zal voor de gemeente wellicht verleidelijk zijn om de term Snelfietspad te veranderen in bijvoorbeeld *Doortraproute* of *Fietsstraat*.
- Het simpelweg wijzigen van de naam zal echter géén verandering in het gebruik teweegbrengen, zolang de Provincie de route als Snelfietspad F20 blijft promoten en het gedeelte in Zuidplas, ongeacht de lokale benaming, aangesloten blijft op de Snelfietspaden in Gouda en Capelle aan den IJssel.

- Het Moordrechtse deel zal door de gebruikers gewoon als Snelfietstracé worden gezien. Daardoor zal de snelle fietser zich veiliger wanen dan deze in werkelijkheid is. Dit zal onvermijdelijk leiden tot risicovoller gedrag.
- Daarbij, een snelfietstracé met een onderbreking, zoals een gedeeltelijke fietsstraat, is geen Snelfietstracé meer.

Kwetsbare verkeersdeelnemers

- Niet alleen de 104 huishoudens aan de Ringdijk en de bijna net zoveel veelal blinde uitritten vragen om continue alertheid. Ook de verkeersbewegingen van bezoekers en leveranciers aan de vele verenigingen en bedrijven aan de smalle Ringdijk hebben effect op de veiligheid. Denk aan het benzinestation (tankwagens), stalhouderijen (hooiwagens), schoonheidssalon, garagebedrijf, logopedist, snackbar, ruitersportvereniging, boerderijen en een volkstuinencomplex.
- De West- en Oost Ringdijk zijn van oudsher smalle jaagpaden. Nog altijd is de breedte op veel plaatsen 3 meter of minder. Het nieuwe normaal en 1,5 meter afstand houden is bij passeren of inhalen op deze drukke smalle dijkwegen zonder trottoir nu al amper of niet haalbaar.
- De absolute minimale dwarsprofiel-breedte van 4 meter voor een Snelfietspad is nagenoeg nergens aan de Ringdijk haalbaar. Laat staan dat een dwarsprofiel van 4,5 meter voor een fietsstraat gerealiseerd zou kunnen worden.
- De gemeente schermt in haar raadsvoorstel met de mogelijke verbreding van het wegprofiel en het aanleggen van (smalle) trottoirs. Iedereen die van de feitelijke situatie op de hoogte is, weet dat dit voor het overgrote deel van de Ringdijk en op de meest essentiële plaatsen echt onmogelijk is!
- De tuinen van de aanwonenden met hagen, schuttingen, parkeerplaatsen en uitritten grenzen direct aan het smalle wegdek. Hierdoor moeten gebruikers van de rijbaan altijd heel alert blijven en niet, zoals een Snelfietspad suggereert, op de automatische piloot ongehinderd doortrappen.
- Uitritten van omwonenden accentueren en overzichtelijker maken, zoals de gemeente voorstelt, is een loze kreet wanneer er niet bij verteld wordt hoe de gemeente voornemens is dit op de privé gronden te realiseren.
- Snelheidsremmende maatregelen zijn nagenoeg niet te realiseren. De dijk is te smal voor versmallingen of obstakels en drempels zijn vanuit Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard niet toegestaan op het kwetsbare dijklichaam.
- Alle gebruikers zijn gelijkwaardig en gezamenlijk delen zij de straat. Wandelaars met kinderen, kinderwagens en honden, scootmobiel, stepjes en skelters gaan samen op met de skaters, joggers, ruiters en recreatieve langzame fietsers. Gemengd met het bestemmingsverkeer, waaronder grote landbouwvoertuigen en paardentrailers.
- Aan de algemene hoofdeis van een obstakelvrije zone langs het snelle fietspad kan nooit worden voldaan. Voor de goede orde, de hinderlijke obstakels op en langs de route bestaan met name uit de overige kwetsbare verkeersdeelnemers.
- De CROW onderschrijft in haar notitie Fietsberaad dat een straat met een gemengde verkeersafwikkeling niet geschikt is als hoofd fietsstraat als het aantal, voor de fietser, “hinderlijke ontmoetingen” met overig verkeer meer dan 1 keer per kilometer is.

Privileges

- Sinds de coronatijd is het aantal voornoemde recreatieve gebruikers van deze route meer dan verdubbeld.
- Dit voor vele inwoners favoriete ommetje herinrichten tot Snelfietsstraat en daarmee één weggebruiker privileges verschaffen, staat haaks op de gedachte van een inclusieve samenleving.
- De gemeente geeft als argument dat de voorkeursroute door het lage aantal autobewegingen een relatief veilige verkeersroute is. Per abuis lijkt de gemeente te vergeten de 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal hierin mee te nemen van de drukste weg van Moordrecht, de Middelweg.
- In het gemeentelijke rapport *Prikker op de kaart* van 2019 is deze kruising door de inwoners van Moordrecht op nummer 2 gezet als meest onveilig ervaren verkeerslocatie.
- De gemeente gebruikt de aanleg van het Snelfietspad nu als argument om Moordrecht veiliger te maken, maar zegt daarbij niet hoé ze dit wil realiseren. Begrijpelijk als je bedenkt dat de kruisende Middelweg de afgelopen jaren veelvuldig op de schop is gegaan, zonder dat er een deugdelijke oplossing gevonden werd die de veiligheid daadwerkelijk verbeterde. Alle verkeersdeskundigen en extern ingehuurde expertisebureaus ten spijt.
- Ook de kruising met de 50 km/u Zuidplaspolderweg waar, als toegangsweg naar het Industrierrein, veel zwaar transport rijdt, past niet binnen een Snelfietstracé.
- Handhaving op de snelheid van fietsers is, los van het feit dat het geen prioriteit heeft, vrijwel alleen op staande voet mogelijk.
- De populariteit van de speed pedelec groeit supersnel. Binnen één jaar zijn er een kwart meer verkocht, blijkt uit cijfers van de RDW 28-8-2020.

Schofferend

- Dat de provincie Zuid-Holland er aan vasthoudt om juist dit tracé aantrekkelijker te maken voor de niet recreatieve gebruiker, staat op gespannen voet met de promotie die dezelfde provincie op hun eigen website maakt over hetzelfde traject. Maar, dan als onderdeel van de Provinciale Hof van Delfland wandelroute. Rust en ruimte als welkome verademing worden als belangrijkste argumenten ingezet om de route voor wandelaars aantrekkelijk te maken.
- Veiligheid wordt door de gemeente gebagatelliseerd door te schermen met een laag aantal verkeersbewegingen. Dit staat haaks op de gedachte van een Snelfietspad, waarbij verkeersbewegingen juist gepromoot worden.
- Wat betreft inspraak hebben wij als bewoners de informatieavond in het Turfhuis en de klankbordgroep avonden als ronduit schofferend ervaren. Al onze alternatieve voorstellen werden op voorhand letterlijk weggehoond.
- Nooit is men op deze avonden serieus met ons als belanghebbenden in gesprek gegaan. Een vertegenwoordiger van de gemeente gaf er zelfs de voorkeur aan om in plaats daarvan spelletjes te spelen op haar telefoon! Naar onze stellige overtuiging lag de uitkomst op voorhand vast, en had men zich ten doel gesteld om enkel voor de Bühne een mooi theaterstukje op te voeren. Van gelijkwaardigheid én inspraak is nooit sprake geweest!

De menselijke maat

- De gemeente Zuidplas hanteert voor haar verkeerssysteem en ontwerp, de principes uit de visie Duurzaam Veilig Wegverkeer- DV3. Centraal in deze visie staat de 'menselijke maat' met extra aandacht voor de kwetsbare langzame jongere en oudere verkeersdeelnemers.
- DV3: Niet de mens aanpassen aan het systeem, maar het systeem aanpassen aan wat mensen kunnen en willen. Als fysieke scheiding van verkeersdeelnemers niet mogelijk is dient de rijsnelheid van al het verkeer te zijn afgestemd op de meest kwetsbare vervoerswijzen (met name lopen en fietsen) en verkeersdeelnemers (met name kinderen en ouderen).
- DV3: Om verantwoordelijkheden effectief te beleggen is in de eerste plaats de nationale overheid systeemverantwoordelijke en daarmee ook eindverantwoordelijk. Zij heeft de natuurlijke taak om haar burgers te beschermen en ruimte te bieden om te kunnen leven in vrijheid en veiligheid. Zij ziet erop toe dat **(economisch) kortetermijngewin** niet de weg blokkeert om op langere termijn winst te realiseren op maatschappelijke doelen zoals **verkeersveiligheid**.
- Volgens de principes van DV3 zou de Ringdijk als Erf gecategoriseerd moeten worden met max. 15 km/u. Woongebied waar geen trottoirs aanwezig zijn, voetgangers gebruiken de gehele rijbaan en mogelijkheid tot conflicten met kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Ook de Structuurvisie Zuidplas geeft duidelijk aan wat de bedoeling is 2.2.3: Op weg naar 2030 realiseert Zuidplas stapsgewijs het Ringvaartpark: een continue verbinding van water, groen en langzaam verkeer tussen onze dorpen. Hierdoor ontstaan interessante routes voor **recreatief** wandelen en fietsen.
- Een algemeen uitgangspunt van overheidsbeleid is dat de overheid handelt met het oog op het collectieve belang. Het is daarom van belang dat de overheid handelt vanuit de collectieve beleving van de verkeersonveiligheid.

Hoge snelheden leiden tot gevaarlijke situaties

- De Fietzersbond is als gesprekspartner van de gemeente voorstander van het beoogde snelfietspad, maar op hun eigen website lezen wij: "De Fietzersbond is van mening dat de speed pedelec niet thuishoort op het fietspad in de bebouwde kom. Daar fietsen de meest kwetsbare fietsers: kinderen en ouderen. Op de vaak smalle fietspaden binnen de bebouwde kom zijn de snelheidsverschillen te groot. De ervaring heeft geleerd dat grote snelheidsverschillen tot meer ongelukken leiden. Hoge snelheden leiden ook tot gevaarlijke situaties op tweerichtingenfietspaden en op onoverzichtelijke kruispunten." Ze weten het dus wel degelijk!
- Voor de inwoners van Zuidplas zijn er nu al deugdelijke fietsverbindingen tussen de dorpen, en Capelle aan den IJssel en Gouda. Zuidplas lijkt voornemens te zijn, onder druk van de Provincie, gemeenschapsgeld te investeren in een route, voornamelijk ten bate van buiten de gemeente wonende forenzen.

Het door de Provincie opgelegde voorkeurstracé mag dan de mooiste, meest knusse en goedkoopste route zijn, het is om bovenstaande redenen totaal ongeschikt als Snelfietstracé!

Wij kunnen geen enkele grond bedenken die de keuze voor uitvoering van het voorgenomen voorkeurstracé verantwoordt. VEILIGHEID kan de provincie in ieder geval NIET als argument inzetten! Veiligheid gaat namelijk vóór snelheid én subsidie!

De gemeente spreekt in haar raadsvoorstel enkel over weinig draagvlak bij **omwonenden**. Echter, de teller van de handtekeningenactie staat inmiddels op ruim **800 handtekeningen** van inwoners vanuit **héél Moordrecht**, die tegen een Snelfietstracé dwars door ons dorp zijn!!!!

Als belangengroep vragen wij u als volksvertegenwoordiger van de gemeente Zuidplas op te komen voor de veiligheid en de belangen van uw inwoners.

Vast reuze bedankt!

Hoogachtend,

Namens de Belangengroep: Géén snelfietsroute dwars door Moordrecht.

W.J. Meppelink
studio@targetpress.nl

