**Aan het College van Burgemeester & Wethouders**

**van de Gemeente Zuidplas**

**Raadhuisplein 1**

**2914 KM Nieuwerkerk aan den Ijssel**

**15 augustus 2019**

**Zienswijze Snelfietsroute F 20 Gouda – Rotterdam**

**door het hart van Moordrecht**

**Veiligheid vóór snelheid!**

Opkomen voor veiligheid van de zwakste en meest kwetsbare verkeersdeelnemers, met als tegenstrever de gemeente en de provincie… Absurd, maar in Moordrecht bittere realiteit nu men voornemens is om dwars door de bebouwde kom een fietssnelweg aan te leggen.

Analoog aan de autosnelweg biedt zo'n snelfietsroute goede mogelijkheden voor hogere snelheden en het behoud van deze snelheid. In Europees verband wordt een snelfietsroute omschreven als een doorlopende verbinding zonder gelijkvloerse kruisingen met gemotoriseerd verkeer, en voldoende ruimte om in te halen. Prachtig in het buitengebied, maar de West- en Oost-Ringdijk in Moordrecht zijn hiervoor om een aantal belangrijkere redenen niet geschikt.

Geschrokken van de enorme opkomst van belanghebbenden op maandagavond 17 juni 2019 is het ondoordachte idee ondertussen plaatselijk omgedoopt naar 'fietsstraat'. Een andere inrichting, met hetzelfde doel! Voor een fietsstraat lezen we bij de inrichtingseisen van de Fietsersbond: 'Bij tweerichtingsverkeer auto en tweerichtingsverkeer fiets tenminste 6.00 m breed met middenbelijning. In ons geval dus nog meer ondoenlijk!

Als belangrijkste argument hanteren overheden de veiligheid van de fietser. Dat belang onderstrepen wij. Wij zijn echter van mening dat een te smal snelfietspad, dat ook gebruikt wordt als voetpad en tevens toegankelijk is voor auto’s, niets bijdraagt aan de veiligheid van de fietser. Bovendien hebben we te maken met de veiligheid van vaak nog veel kwetsbaardere verkeersdeelnemers.

Wandelaars, joggers, gezinnen met kinderwagens, honden die uitgelaten worden, skeeleraars, recreatieve fietsers, ruiters (wat als een paard schrikt van een snel voorbij rijdende speedpedelec??), ouderen met rollator /scootmobiel en spelende kinderen, die nu intensief van de dijk gebruik maken.

Op de route van het snelfietspad bevinden zich, volgens de plannen van de gemeente, drie drukke kruisingen waarvan één de ontsluiting is van het industrieterrein. De andere – de Middelweg - is de belangrijkste aan-en-afvoerroute van het dorp, en de enige route die gebruikt kan worden voor bevoorrading van de winkels.

2.

Op een afstand van 2300 meter route tellen wij daarnaast echter ook nog 125 parkeerplaatsen, 90 tuinpaden en 88 uitritten! Waarom worden deze punten niet erkend als gevaarlijke punten in de plannen van de gemeente?

Het pad in het Moerhoutpark, dat op 2 plaatsen op de Oost Ringdijk uitkomt, lijkt voor het gemak eveneens vergeten te zijn. Bedenk hierbij ook dat er, naast twee direct betrokken maneges, een aantal bedrijven (o.a. een garage, benzinepomp, snackbar met terras, volkstuinencomplex, fysio en 2 schoonheidsspecialisten) aan deze dijken is gehuisvest. Ook de busroute kruist het beoogde snelfietspad op 2 plaatsen.

Alle scholen bevinden zich in één gebouw aan de rand van de bebouwde kom. Dus veel scholieren uit het dorp zullen het snelfietspad dagelijks meerdere keren moeten oversteken. Daarnaast telt Moordrecht maar liefst vijf instellingen voor mensen met een beperking, waarvan er één direct grenst aan de Oost Ringdijk. Ook deze mensen gebruiken de Oost Ringdijk als wandelpad.

**Geen enkele realiteitszin**

Na intensief onderhandelen is het hele dorp Moordrecht een

30 kilometerzone geworden. Regel is dat je daar geen aparte fietspaden/stroken aantreft, en op kruisingen de voorrang niet geregeld wordt door borden of tekens op de weg (de kruisingen zijn

dus gelijkwaardig) en alle verkeer van rechts heeft voorrang. De doelstelling is heel duidelijk: 'iedereen veilig over straat'.

3.

Het argument dat op een fietsstraat een maximumsnelheid geldt van 30 km per uur, staat haaks op de doelstellingen van een fietssnelweg. Omdat de voorgestelde fietsstraten daar deel van zullen uitmaken en snelheidscontrole ondoenlijk is, is het argument van de provincie, dat berijders van speedpedelecs en opgevoerde elektrische fietsen zich aan een maximum snelheid moeten/zullen houden, van elke realiteitszin gespeend.

Het opvoeren van elektrische fietsen is inmiddels gemeengoed, kost weinig en iedereen kan het. Bovendien is in Nederland de maximum snelheid van een fiets niet wettelijk vastgesteld. Los van de praktische onmogelijkheid om fietsen op snelheid te controleren, heeft de politie aangegeven dat snelheidsovertredingen met de fiets geen prioriteit hebben. De door de gemeente aangekondigde steekproefsgewijze controles en het inzetten van extra handhaving waar dat nodig, is derhalve een wassen neus! Mogelijk vormt deze wetenschap een alibi voor de provincie om schaamteloos snelheidsplannen na te streven, waarvoor alles en iedereen maar moet wijken.

3.

Ook landelijke regelgeving waarin duidelijk gesteld wordt dat smalle straten waar ook geparkeerd moet worden, zich niet lenen voor een inrichting als fietsstraat, wordt hierbij genegeerd. Plaatselijk is de breedte minder dan 3 meter en vrijwel nergens zijn trottoirs. Verbreding is nagenoeg nergens mogelijk, omdat de Ringdijk nu eenmaal niet breder is.

**Veiligheid en beleving**

Beide Ringdijken vormen de groene verbinding met het buitengebied, waarbij héél veel mensen dagelijks genieten van de grote biodiversiteit. Mensen, waaronder veel ouders met kinderen, beleven er de natuur, en worden erdoor geraakt! Dit gebied verdient onze bijzondere aandacht en bescherming.

Bovendien maakt de route deel uit van de Fiets-Zuidplaspolderroute van de ANWB door het Groene Hart. Minstens zo belangrijk is, dat het een elementair onderdeel uitmaakt van de officiële ‘Provinciale Hof van Delfland’ wandelroute.

Dit netwerk, speciaal bedoeld om het wandelaars aantrekkelijk te maken om naar buiten te gaan, werd amper vier jaar geleden feestelijk geopend. Als belangrijkste argumenten worden rust en ruimte in onze verstedelijkte provincie als welkome verademing genoemd!

Hier een fietssnelweg is werkelijk van de zotte!

Een respectloze miskenning van de recreatieve belangen van een heel dorp en honderden passanten. Dat alternatieve routes mogelijk extra geld kosten, is geen reden om over zwaarwegende belangen van veiligheid en beleving heen te stappen.

**Ronduit knullig**

Gemeente en provincie zijn al vanaf 2016 bezig met het ontwikkelen van de snelfietsrouteplannen. Pas op 17 juni 2019 werd de burgerij op een ronduit knullig georganiseerde inloopavond in het Turfhuis in Moordrecht hierover ingelicht. Hierbij onze bevindingen:

* We zitten met veel mensen in een veel te kleine ruimte.
* Het is er bloedheet en de ramen kunnen niet open.
* De vertegenwoordigers van de gemeente en de provincie zijn niet herkenbaar aan b.v. een badge, en stellen zichzelf niet publiekelijk voor.
* De geëtaleerde tekeningen die een goed beeld zouden moeten verschaffen, hebben deels geen betrekking op het gebied, zijn niet gedetailleerd en onduidelijk geprint.
* De gemeentelijke formulieren voor burgers om hun visie/bezwaren kenbaar te maken zijn binnen tien minuten op.
* Niemand heet de burgers welkom, en niemand vertelt hen wat de essentie van deze informatiebijeenkomst is.

4.

* Door slechts sommigen, en dus lang niet alle direct betrokkenen/belanghebbenden, voor deze avond uit te nodigen, ontstaat bij de betrokken het idee dat dit al dan niet bewust gedaan is om de impact van deze avond af te zwakken.
* Een medewerkster van de provincie komt met een door niets onderbouwde verhoging van 25% van de eigen cijfers: 'die veronderstelde 160 'nieuwe fietsers' zijn er vast wel 200.'
* Een vertegenwoordiger van de gemeente merkt op dat hij net terug is van vakantie, en zich onvoldoende in de materie heeft kunnen verdiepen.
* De aanwezige verkeersdeskundige houdt het erop dat hij van de situatie in Moordrecht niet op de hoogte is.
* Verder bestaat de informatie uit: De route staat nog niet vast. Op een snelfietsroute hoeft niet snel gereden te worden' Zo'n vaart zal het vast niet lopen, het zijn plannen, en het kan nog jaren duren, 'Ik zou het echt niet weten'.
* Conclusie: 'Deskundigen' die zich niet verdiept hebben in de materie en elkaar voortduren tegenspreken, getuigt niet van een zorgvuldige aanpak.

De besluitvorming moet dit najaar rond zijn. De mogelijkheid tot inspraak is ons hiermee vrijwel ontnomen. Dit wekt de schijn van onbehoorlijk bestuur, mede omdat ten tijde van de gemeenteraadsverkiezingen in maart in geen enkel verkiezingsprogramma ook maar iets over dit toch zeer ingrijpende snelfietspad is terug te vinden.

Wij hebben al op 17 juni 2019 de provincie er op attent gemaakt dat met het niet intekenen van de 32 woonschepen langs de West- en Oost Ringdijk, al dan niet bewust, een onjuiste voorstelling van zaken wordt gegeven. Er is sindsdien niets veranderd!

Anders dan de wet voorschrijft, kregen wij van onze op 5 juli 2019 gestuurde mail ‘Visie en evaluatie informatiebijeenkomst Snelfietsroute Zuidplas’ aan het gemeentebestuur (via 'gemeente@zuidplas.nl') geen officiële bevestiging van ontvangst, laat staan een onderbouwde reactie, maar wij laten ons er niet zomaar onderschoffelen!

Veilig Verkeer Nederland is dé verkeersveiligheidsorganisatie van Nederland. Op haar website onderstreept VVN haar maatschappelijke betrokkenheid en wetenschap van wat er leeft op straat. Wij lezen: Onze missie: 'Iedereen veilig over straat.' Veilig Verkeer Nederland activeert en faciliteert zoveel mogelijk mensen en organisaties om daar een bijdrage aan te leveren. Meedoen is makkelijk! Ook deze deskundigen hebben wij de Moordrechtse problematiek voorgelegd. We wachten op een reactie.

5.

Met snelfietspaden de fiets aantrekkelijk maken voor woon-werkverkeer is een prima zaak, daarover bestaat ook bij ons geen twijfel. Maar los van recreatieve belangen, mag de veiligheid van de zwakste en meest kwetsbare verkeersdeelnemers niet ondergeschikt gemaakt worden aan die van snelle fietsers.

Veiligheid gaat vóór snelheid!

Inmiddels vinden we onder de noemer 'Snelfietsroute F20 - vraag en antwoord' op de website van de gemeente Zuidplas een aantal verontrustende aannames en veronderstellingen, waarvan wij de belangrijkste noemen.

*Speed pedelecs dienen zich net als het overige verkeer aan de maximale snelheid te houden.*

* Door het ontbreken van handhaving en de suggestie van snelheid is de gedachte dat fietsers zich op een snelfietsroute aan een plaatselijk geldende maximum snelheid zullen houden op niets gebaseerd.

*Op basis van algemene berekeningen wordt over de gehele route van Gouda naar Rotterdam een toename tot 200 fietsers per dag verwacht.*

* Op basis van onze algemene berekeningen zal alleen al in Moordrecht een veelvoud aan belanghebbenden en recreanten overlast gaan ondervinden. Aan de route liggen alleen in Moordrecht al 32 woonarken en 73 woningen. Uitgaande van een gemiddelde bezetting van 2 personen per ark/woning (en wij denken dat het gemiddelde hoger ligt!), kunnen we de simpele conclusie trekken dat er alleen al in Moordrecht meer mensen overlast zullen ondervinden van de snelfietsweg, dan er mensen profijt van zullen hebben. En dan hebben we het alleen nog over de bewoners die direct aan de West- en Oost Ringdijk wonen en het zijn uiteraard niet alleen deze bewoners die overlast zullen hebben.

Het zou ons erg tegenvallen van het gemeentebestuur wanneer blijkt dat zij een besluit nemen dat meer nadeel dan voordeel oplevert voor haar inwoners. Zeker omdat er ook goede alternatieven beschikbaar zijn.

*Daar waar sprake is van gemengd verkeer kunnen verkeersremmende maatregelen worden getroffen die de verkeersveiligheid verbeteren. Dit kan met name binnen de bebouwde kom zodat dit deel van de route minder aantrekkelijk wordt voor groepen wielrenners.*

* Dit staat haaks op de essentie van een snelfietspad, waarbij het streven naar absentie van verkeersremmende maatregelen het hoogste goed is. Overigens weet iedereen dat groepen wielrenners zich door niets of niemand laten weerhouden. Ook niet door de snelheidsremmende maatregelen die zich nu al op de dijk bevinden!

6.

* Het opvallende hieraan is bovendien dat bewoners van de Oost Ringdijk al meerdere malen om verkeersremmende maatregelen hebben gevraagd, maar elke keer 0 op het rekest kregen. Zo gaf de gemeente bijvoorbeeld aan dat drempels het dijklichaam aan zouden tasten door remmende en optrekkende voertuigen. Vreemd dat dit nu dan blijkbaar opeens wel een optie is. Of had de gemeente andere verkeersremmende maatregelen in gedachten? Het lijkt ons geen optie om paaltjes, versmallingen, o.i.d. te plaatsen op de toch al te smalle weg.

*Om de route aantrekkelijk te maken loopt de route door het dorp, zodat fietsers direct kunnen aansluiten*.

* Een paar honderd meter fietsen naar een brede snelfietsroute zonder verkeersremmende maatregelen en maximum snelheid buiten de bebouwde kom zal voor elke haastige fietsers eerder een zegen dan een bezwaar zijn. Om dezelfde reden lopen ook autosnelwegen niet door de bebouwde kom.

*De alternatieve route over de Oude Spoorbaan zou een aantrekkelijke route kunnen zijn als er een nieuwe brug over de Gouwe komt.*

* Waar zou die brug dan moeten komen?

De Oude Spoorbaan kan prima aansluiten op het mooie brede fietspad bij Westergouwe, of op een fietspad bij het nieuw aan te leggen sportpark 'Het Ambacht.' Een andere mogelijkheid is gebruik maken van de nieuwe Amaliabrug over de Gouwe. Deze brug heeft € 66,8 miljoen gekost, en wordt nauwelijks gebruikt! Aldus de rubriek ‘Weggegooid geld’ van het tv-programma *Kanniewaarzijn.*

*Het is de verwachting dat het autoverkeer zal afnemen, omdat de weg vanaf Gouda behalve voor bestemmingsverkeer wordt afgesloten voor autoverkeer*.

* Een onzinnige veronderstelling. Die status heeft de Oost Ringdijk voor een belangrijk gedeelte al jaren. Door het ontbreken van handhaving wordt de Oost Ringdijk echter veelal als doorgaande weg gebruikt. De West Ringdijk is voor auto's een doodlopende weg. Binnen de bebouwde kom verandert er dus niets!

*Daar waar geen trottoir ligt, zal in principe geen nieuw trottoir worden aangebracht. Wel wordt er gekeken hoe wandelaars en fietsers op een veilige manier gebruik kunnen maken van de weg.*

* Op de route zien we nauwelijks trottoirs, laat staan van enige betekenis. Op een veilige manier ook gebruik maken van een veel te smal snelfietspad/fietsstraat is voor zwakkere verkeersdeelnemers onmogelijk. Schermen met het argument dat daar wel naar gekeken wordt is ronduit misleidend.

*De Boezembrug vormt een obstakel in de route en verkeert in slechte staat.*

* Een verzonnen argument. Behalve een paar minder goede houten balken van de leuning, is er met De Boezembrug niets aan de hand.

7.

Dit mede dankzij zeer recente renovatie van de brug en de staalconstructie, waarbij het houten wegdek is vervangen door aluminium brugdelen met een duurzame antislipcoating. Met normaal regulier onderhoud en misschien wat extra aandacht voor het bedieningsmechanisme kan deze brug uit 1996 nog heel lang mee!

*Fietsers passen goed bij het dorpse- en landelijke karakter. Dorps betekent onder andere rustgevend en schoon. Fietsers zijn aanmerkelijk minder belastend en vervuilend voor de omgeving dan een auto en geven minder geluidsoverlast.*

* De gemeente weet heel goed dat we het dan hebben over recreatieve fietsers, en niet over Speedpedelecs en opgevoerde fietsen*.* Met deze tekst suggereert de gemeente dat men blij moet zijn met meer fietsers omdat deze minder belastend zijn dan auto’s, echter, of het fietspad er nu wel of niet komt, het aantal motorvoertuigen op de West en Oost Ringdijk zal gelijk blijven. In deze context is het een schoolvoorbeeld van schermen met valse argumenten om vervolgens onwenselijke ideeën te realiseren.

Bij veel dorpsbewoners leeft het vermoeden dat bij het onderhoud van groenvoorzieningen, onkruidbestrijding, wegenonderhoud en strooien bij gladheid Moordrecht steevast hekkensluiter is. In dit verband is het ook opmerkelijk dat zowel op de Schielands Hoge Zeedijk als op de Parallelweg het mooie asfalt ophoudt, zodra de gemeentegrens met Moordrecht is bereikt. Dat hun dorp nu ook nog voorbestemd is voor de aanleg van een snelfietsroute dwars door het hart, is voor heel veel Moordrechtenaren onverteerbaar!

**Naschrift**

Tweewielerspecialisten krijgen steeds vaker het verzoek om e-bikes op te voeren. Ook op het internet zijn voor elektrische fietsen, net als voor bromfietsen heel veel snelle spullen te koop. Voor e-bikes beperkt zich dit meestal tot een opvoerchip die ook voor een leek gemakkelijk te plaatsen is. Het is geen schimmig of duister circuit, want in heel Europa is de verkoop niet verboden!

In een artikel in het Vak-tijdschrift Tweewieler is een handelaar over deze materie heel duidelijk: 'Als we het opvoeren verbieden, stagneert het gebruik van de elektrisch fiets in het woon-werkverkeer en gaat iedereen weer netjes in de file staan'.

8.

Deze zienswijze wordt ingediend door:

Belangengroep: Geen snelfietsroute F 20 over de Ringdijk in Moordrecht .

Namens de belangengroep:

W.J. Meppelink …………….

West Ringdijk 116

A. de Rijk ……………..

West Ringdijk 108

P. Kalkman

West Ringdijk 109 ………………

Correspondentieadres:
W.J. Meppelink

West Ringdijk 116

2841 LZ Moordrecht

Mob: 06-21221826

Mail: info@targetpress.nl