



Fietsersbond, afdeling Doetinchem

Inspraak mobiliteitsplan 14 maart 2024 fietsersbond afdeling Doetinchem

Doetinchem is geen fietsstad. De afgelopen vier jaar was Doetinchem de enige gemeente in de Achterhoek die een onvoldoende scoorde in twee landelijke onderzoeken. In die jaren zei Doetinchem nog zelfs een fietsstad te willen worden. In het mobiliteitsplan dat nu voor ligt wordt deze ambitie niet eens meer uitgesproken.

Geen veilige stad.

Doetinchem is geen fietsstad. In het plan staat dat maandelijks 20 ongevallen plaatsvinden. De fietser is de meest kwetsbare verkeersdeelnemer. In de tijd dat aan het mobiliteitsplan werd gewerkt zijn twee fietsers dodelijk verongelukt. Pas na het tweede ongeluk werd een onderzoek ingesteld. Nu pas wordt onderzocht hoe rotondes veiliger kunnen worden. Een termijn waarbinnen het onderzoek afgerond moet zijn is niet genoemd. Dat belooft niet veel goeds. De definitieve aanpak van de onveilige oversteek op de Bilderdijkstraat is er nog steeds niet. Ruim een jaar onderzoek is nu bezig. De gevaarlijke rotonde Mercuriusweg/Energieweg is nog steeds niet definitief veilig gemaakt. Een veilige, gehele afsluiting is nog niet voorgesteld. Onveilige plekken zijn nu in het plan wel in kaart gebracht. Niet duidelijk is echter hoe deze veiliger gemaakt gaan worden en binnen welke termijn en met welk budget. De nota zou hierbij toch moeten helpen.

Geen prettige stad.

Doetinchem is geen veilige fietsstad maar ook geen prettige en gemakkelijke stad om door te fietsen. In het rapport van Keynote, ruim twee jaar oud en in onze knelpuntennota van 2022 is dat duidelijk vastgesteld. Ruim een jaar na de raadsbrede motie voor een vlotte oplossing van gemakkelijke knelpunten is volgens het college slechts 20% van de knelpunten verbeterd. Veel punten zijn op de lange baan geschoven. Helaas is de raadsmededeling over deze zaak niet door de raad op de agenda gezet. Een gesprek hierover had de aanpak van het college kunnen bespoedigen. Maar fietsen heeft in Doetinchem nog steeds blijkbaar geen prioriteit dit terwijl de bevolking groeit en de gemeentegrenzen niet ruimer worden. Ruimte voor mobiliteit wordt beperkter per inwoner. Dus meer aandacht voor de weinig ruimte vragende fietser zou de prioriteit op mobiliteitsgebied moeten zijn. Wij willen met de gemeente in overleg blijven om knelpunten op te lossen en Doetinchem prettiger en veiliger te maken.

De auto heeft lang voorrang gekregen, ook tijdens het vorige mobiliteitsplan terwijl de ambitie toch was een fietsstad te worden. Aandacht voor fietsen is in Doetinchem niet vanzelfsprekend, is vaak slechts een afgeleide. Terwijl wegen, Bedrijvenweg en Energieweg bijvoorbeeld, werden verbreed werden fietsers verdreven naar steile tunnels met haakse bochten. Zeker niet fietsvriendelijk en uitnodigend voor de ouder wordende bevolking. Toen de Europaweg werd verbreed verdween een fietstoegang naar de Hoop en groeiende wijk Wijnbergen. Het fietspad vanuit het centrum richting Hengelo langs de verbeterde Haareweg eindigt onverwachts. Fietsers naar Hengelo moeten een doolhof in. Om de automobiliteit sneller af te wikkelen bij de spoorwegovergang in de Terborgseweg werd een fietsoversteek opgeheven. Nog steeds kan in Doetinchem er zomaar midden op het fietspad, langs de Missetweg bijvoorbeeld, een enorme paal opduiken om nota bene automobilisten erop te wijzen waar zij kunnen parkeren. Soms moet een fietspad ook gebruikt worden als bushalte. De fiets kreeg in Doetinchem steeds niet de aandacht die hij verdient.

Wordt het beter door het nieuwe Mobiliteitsplan?

Er vallen in Doetinchem voor fietsers, mensen die zich milieuvriendelijke verplaatsen, nog werelden te winnen. Een fysieke wereld waarin ook heel eenvoudig voldoende nette stallingsplekken zijn. Een fysieke wereld met ruime, veilige, goed onderhouden fietspaden met weinig kruisingen waar niet lang gewacht moet worden. Een fietspad van Doetinchem langs het spoor naar Wehl zou de fysieke wereld zeker mooier maken. Net als een goede en veilige fietsroute, ook in het donker, naar het nieuw te bouwen ziekenhuis. Maar er valt ook een gedachtenwereld te winnen. Een wereld waarin mobiliteit meteen geassocieerd wordt met fietsers en hun veiligheid en gemak. Echte vanzelfsprekende aandacht voor fietsers. Een mobiliteitsvisie waarin eindelijk eens echt wordt gekeken naar fietsers.

In de nota wordt geschreven over een nieuwe visie op mobiliteit. De fietsersbond stemt in met deze visie in. Prioriteit voor lopen en fietsen. Doetinchem zou een dertig kilometerstad moeten worden met maar enkele wegen waar 50 kilometer gereden mag worden. Dertig kilometer als de nieuwe norm in onze steeds voller en drukker wordende stad; voor rust en veiligheid. In denken en doen moet dit voorop komen te staan. Even wennen maar doorzetten en volhouden en dan wordt het normaal. De termijnen die genoemd worden om dit te bereiken vindt de fietsersbond te lang. Het moet sneller kunnen. Zeker in het centrum. Wij denken daarbij aan de Terborgseweg en de Raadhuisstraat. De Gaswal zien wij het liefst afgesloten. Dan is daar ook ruimte voor een fietsstalling voor al die Doetinchemmers uit de Huet, Dichteren en Wijnbergen die op de fiets naar het centrum willen. Hopelijk ziet de raad dit ook zo.

Gaat deze mobiliteitsvisie eindelijk van Doetinchem een fietsstad maken? In beleid en in de praktijk? Wordt er voldoende geld uitgetrokken voor veilige, ruime fietspaden binnen een termijn van drie jaar? Krijgen fietsers ruime oversteektijden? Krijgen fietsers in een nieuwe verkeerslichtennota prioriteit? Wordt er voldoende geld uitgetrokken om achterstalling onderhoud weg te wegwerken en het onderhoud op peil en het liefst een hoger peil te houden? Wordt het veiliger voor fietsers? Komen er voldoende fatsoenlijke stallingen?

Afrondend:

De Fietsersbond ziet dit plan als een kans om eindelijk eens van de beschamende rode plaats als slecht presterende fietsgemeente in de Achterhoek af te komen. Dit ter wille van de vele inwoners en bezoekers die zich veilig en prettig willen verplaatsen in onze gemeente. Daarom:

1. Consequent prioriteit voor lopen en fietsen, in theorie maar vooral in de praktijk, ook financieel.
2. Snel zoveel mogelijk 30 kilometer wegen zeker in woonwijken en het centrum. Ook de nu nog zogenaamde doorgaande wegen daar. Overstekende fietsers op de Gaswal niet gebruiken om met gevaar voor eigen leven de automobilisten af te remmen, zoals nota bene wordt geopperd in het plan, maar deze hinderpaal tussen Ei en de Oude IJssel afsluiten voor autoverkeer. Ook de snelheid op de Rijksweg in het centrum van Gaanderen verlagen en nu de eindelijk eens de Hoofdstraat in Gaanderen afmaken.
3. Snelle aanpak van onveilige, risicovolle plekken.
4. Ruime, veilige, goed onderhouden fietspaden. Bijvoorbeeld naar Wehl langs het spoor en naar het nieuwe ziekenhuis.
5. Minder barrières voor fietsers bij verkeerslichten