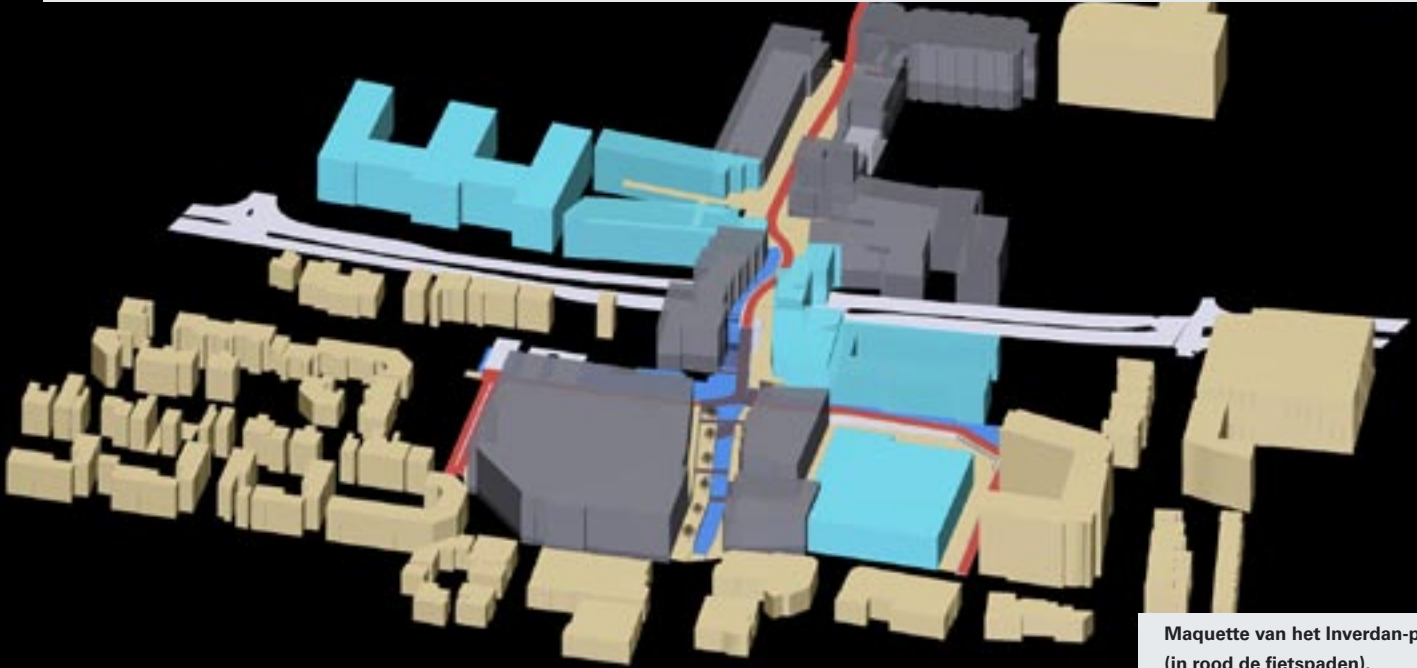


Fietsbeleid in Zaanstad:

> **Hoge** ambities en **grote** opgavenMaquette van het Inverdan-project.
(in rood de fietspaden).

Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners

Zaanstad kwam in 2007 met een opvallend fietsplan: hoge ambities en een omvangrijk en breed maatregelenpakket. Zal het plan in enige mate realiteit worden en het fietsklimaat in Zaanstad sterk verbeteren? Of zijn het vooral papieren ambities?

'Dit is idioot! Schandalig!' De keurige dame die geen kans ziet met de fiets langs het station van Zaandam te komen, toont een woede die haarzelf lijkt te verrassen. Een beetje gelijk heeft ze wel. Fietsverkeer faciliteren bij ingrijpende werkzaamheden is hier niet echt gebeurd. Wel een woud aan gele, tijdelijke richtingsbordjes voor allerlei vervoerwijzen en bestemmingen. Maar ook het nauwkeurig analyseren van de borden en gedwee de aanwijzingen volgen, helpt niet. Mevrouw heeft vele lotgenoten. Niet (alleen) het spoor is een barrière; op dit moment is ook het station een niet te slechten hindernis.

Inverdan, straks is het perfect

De dame en de andere fietsers in Zaandam wacht echter het zoet na dit zuur. De werkzaamheden betreffen namelijk Inverdan. Een megaproject dat het hart van de gemeente Zaanstad ingrijpend wijzigt. De hoofdwinkelstraat - Gedempte Gracht - krijgt weer een gracht. Veel nieuwbouw aan winkels en woningen eromheen. Tegelijkertijd wordt ook de brede barrière bestaande uit de provinciale weg en het spoor geslecht.

De wijk Westerwatering wordt voor fietsers en voetgangers perfect verbonden met het stadshart, via een lange en brede brug, verweven in het stedenbouwkundig project. Men spreekt van een 'opgetilde stadsstraat', De Buiging genaamd. Een fietsbrug, geïntegreerd in vastgoedontwikkeling. 'Het is zowel een verbindingsweg als een reisdoel op zich', schrijft de gemeente. En met reden: direct aanliggend een fietsenstalling, het stadhuis, het archief, de bibliotheek en vele andere voorzieningen en winkels.

De Buiging varieert in breedte van 8,50 tot 14 meter. Aan weerszijden van het vier meter brede fietspad liggen voetgangersdomeinen, soms meer straat, soms meer plein. Fietsers moeten een hoogteverschil van circa 7,5 meter overbruggen. De hellingen zijn getrappt uitgevoerd: korte hellingbanen (maximaal 1:30 helling) worden afgewisseld door vlakke delen.

Eric de Niet (l.) en Dick Schilp (r.).



Ruimtelijk een bijzondere stad, zeker voor fietsers

Zaanstad is een grote stad, met ruim 140.000 inwoners. Tegelijk een bijzondere stad, omdat het in de jaren zeventig ontstond uit een fusie van een aantal stevig uit de kluiten gewassen kernen nabij de Zaan. Zaandam, de meest zuidelijke kern, is op afstand het grootst: 72.000 inwoners.

Zaanstad is geen keurig concentrische stad met één stadshart. Het meest nog is er sprake van aaneengesloten bebouwingen in Zaanstad-Noord en Zaanstad-Zuid, met Assendelft en Westzaan ernaast. Van Krommenie naar het stadshart in Zaandam is al snel 12 km fietsen.

De meerkernigheid van Zaanstad is waarschijnlijk geen stimulans voor fietsgebruik, evenmin als de nabijheid van Amsterdam (leidend tot veel middellange afstanden). Voor aantal en zwaarte van infra-barrières in de stad geldt dat nog sterker. Zaandam, Koog aan de Zaan en Zaanse Schans worden doorsneden door een brede zone met de provinciale weg en het spoor. In oost-westrichting is de snelweg A8 een zware barrière. En de Zaan zelf is natuurlijk ook een belemmering voor een dicht fietsnetwerk.

In de Fietsnota Zaanstad wordt aan deze tamelijk unieke problematiek van 'losse grotere kernen' een beetje voorbijgegaan. Indirect wordt er wel een zekere keuze gemaakt. Want een kernmaatregel is de introductie van een fiets-PLUS-route van noord tot zuid, naast het spoor en de provinciale weg. Binnen de kernen heeft die route immers niet de grootste waarde. En ook voor aangrenzende kernen is de waarde beperkt, zeker in Zaanstad-Noord (Assendelft-Krommenie; Krommenie-Worverveer).



Naar verwachting zullen ruim 9.000 fietsers per dag van de nieuwe verbinding gebruik gaan maken (en dan is die 4 meter breedte helemaal geen luxe).

Zo'n groot stedenbouwkundig plan, zoveel belangen, dan zal het fietsverkeer er wellicht bekaaid afkomen. Zaanstad staat immers niet bekend als typische fietsstad. Maar Dick Schilp, senior beleidsmedewerker bij de Dienst Wijken, heeft verrassend genoeg een ander verhaal te vertellen: 'Natuurlijk hebben we voor de fiets niet alles erin gekregen wat we wilden. Het blijft een beetje geven en nemen. Maar al met al was het echt geen moeilijk gevecht om een perfecte oost-west fietsverbinding in Inverdan te verwerken. Iedereen was het er wel over eens dat dit nodig is.'

Fietsambities op papier

Verrassend dat het juist in Zaanstad zo eenvoudig kan gaan met de stedenbouwers. Verrassend ook dat juist Zaanstad met een zeer ambitieus fietsplan komt: Fietsnota Zaanstad. Schilp heeft samen met Eric de Niet, planoloog bij de Dienst Stad, de totstandkoming van de fietsnota begeleid. Het project werd uitgevoerd en de nota werd geschreven door adviesbureau SOAB.

Het plan is op verschillende manieren interessant, ook voor andere steden. In de eerste plaats (althans, dat valt het eerste op) de vormgeving. Een dikke nota die à la een PowerPoint-presentatie bestaat uit een groot aantal losse tekstvakken, met erg veel visueel materiaal tussendoor. SOAB doet het vaker en het zal voor de globale lezer een verademing zijn.

De Fietsnota van Zaandam: veel beeldmateriaal en losse tekstvakken.



Ook het doorlopen proces is interessant. Naast een klankbordgroep (met vooral ambtenaren en belangenorganisaties) ook gebruikersbijeenkomsten (met wijkoverlegorganen) en enquêtering van 60 belangenvertegenwoordigers en ambtenaren van verschillende disciplines met een CycleScan, wat een soort verkorte BYPAD-audit blijkt te zijn. Eric de Niet: 'Over dat proces waren we echt tevreden. Het verliep prettig, betrokkenen waren er ook tevreden over en het heeft duidelijke conclusies opgeleverd.'

De weidse analyse leidt tot heldere conclusies over gewenste hoofdlijnen van beleid. Dat is mooi en knap, want juist de omzetting van analyses in werkelijke speerpunten van fietsbeleid is vaak een lastige zaak. SOAB komt vooral uit op een soort veiligheidsgericht infrabeleid:

'De fiets moet buiten de woonbuurten meer ruimte krijgen, zelfs ten koste van de auto. Meer verblijfsgebieden, meer vrij-

De mooie brug voor bus en fiets over de Thorbeckeweg (zuidkant van Zaandam).



De Weer: recent heringericht; poging om de rijders te versmallen. Nog wel met voorrang op de kruisende fietsroute.



Noordelijke brug naar stadshart die voor autoverkeer gesloten wordt.



Aan woonbuurteninrichting is nog veel te doen. Hier de Wibautstraat: een zware verkeersaders dwars door Zaandam-Oost, barrière in veel fietsroutes.

liggende fietsvoorzieningen, meer voorrangssituaties voor de fiets, fietsstraten of straatinrichtingen waar de auto duidelijk te gast is. (...) Het verbeteren van het primaire (...) net scoort bij de raadplegingen hoger in prioriteit dan het uitvoeren van campagnes.'

Deze hoofdlijn spooft zeker met de feiten (de veiligheid van fietsen in Zaanstad kan echt nog veel beter) en nadrukkelijk met de opinies van alle betrokkenen in het totstandkomingsproces. Naast dit hoofdpunt leeft ook het fietsparkeren in sterke mate. Lage kwaliteit en beperkte capaciteit; de bekende problemen. Als één van de op te pakken projecten wordt dan ook het opstellen van een Fietsparkeerplan genoemd. Concreet oplossingen stelt de Fietsnota echter nog niet voor, vooral ook omdat het belangrijkste station en de belangrijkste winkelbestemming onderdeel zijn van het Inverdan-project.

Fietscoördinator

Algemene promotie wordt door betrokkenen weinig prioritair geacht. Wel is er een roep om gedragscampagnes (fietsende scholieren, automobilisten t.o.v. fietsers). In de uiteindelijke opsomming van maatregelen, vooral het deel 'korte termijn', krijgen de niet-infrastructurele activiteiten toch wel erg veel aandacht: een leuke-ideeën-prijsvraag, een websitepagina, bezoek aan een fietsstad, communicatieplan, Octopus-aanpak (rond scholen), Belgerinkel-naar-de-Winkel, enzovoort. Dan heet het ook: 'Een gericht fietspromotie- en informatiebeleid

is gewenst.' Deels is deze wat plotse aandacht voor niet-infrastructurele zaken wel te begrijpen. Want wat is op korte termijn - bij beperkte middelen - nu het gemakkelijkst op te pakken? Een kernmaatregel is het aanstellen van een fietscoördinator. Dat is inmiddels al gebeurd, op tijdelijke basis. Een vaste kracht voor deze functie wordt geworven. De fietscoördinator krijgt als belangrijkste taak om de uitvoering van de vele genoemde maatregelen op te pakken. En heel concreet betekent dat vooral budgetten regelen, met name via subsidies en wellicht ook via 'meeliften'. Want extra geoormerkt geld voor de vele nieuwe infrastructuurwensen in de Fietsnota is er slechts in heel beperkte mate.

De Fietsnota vormt één van de deelnota's van een binnenkort vast te stellen overkoepelend Zaanse Verkeer en Vervoer Plan (ZVVP). In het ZVVP wordt fors ingezet op alternatieven voor het autoverkeer. Ook staan er diverse maatregelen in die goed kunnen uitpakken voor de positie van het fietsverkeer. Neem bijvoorbeeld het afsluiten voor autoverkeer van de twee bruggen die het oosten van Zaandam verbinden met het stadshart. Parkeren in het stadshart vindt plaats aan de rand en er moet worden betaald. En in de prioritering bij vrijs komen hoofd fietsroutes hoger te staan dan op dit moment in de regelstrategie. Het zijn zomaar wat punten die aangeven dat er in het Zaanse beleid zeker tal van lichtpuntjes zitten voor fietsverkeer.