**Kader voor een duurzaam Zaans fietsbeleid**

*“Voorspellen is moeilijk, vooral de toekomst” (Niels Bohr)*

**Inleiding**

Deze notitie bevat de visie van de Fietsersbond afdeling Zaanstreek voor de middellange termijn met betrekking tot fietsverkeer. Deze visie kan dienen als leidraad in het overleg met de Gemeente Zaanstad inzake mobiliteitsvraagstukken.

1. **Evaluatie gemeentelijk beleid**

Een jaar of tien geleden schreef de gemeente Zaanstad in de Fietsnota dat zij streefde naar 35 % van de lokale verplaatsingen per fiets in 2015. Dat was toen nog 24 procent.

Er is in die periode veel gedaan door de gemeente: nieuwe fietspaden, beter beveiligde kruispunten, verwijderen van obstakels (paaltjes !) en nog meer en daarmee gaan we even voorbij aan de gemeentelijke maatregelen die ons inziens niet in het voordeel van de fietser waren (van fietssluisjes tot integrale inrichtingsmaatregelen). Maar de belangrijkste vraag in dit geheel is: is de doelstelling gehaald? Is het aantal fietsverplaatsingen in die periode inderdaad met de helft toegenomen? Een vervolgonderzoek lijkt dringend gewenst. Het zou een duidelijk beeld geven van de resultaten van het Zaanse fietsbeleid van het afgelopen decennium en met name ook van het verband tussen inspanning en resultaat.

Op basis van persoonlijke indrukken lijkt de omvang van het fietsverkeer toegenomen, zowel in absolute als in relatieve zin, maar dat is inderdaad niet meer dan een indruk en de mate van deze toename is onbekend.

1. **Kwantitatieve en kwalitatieve ontwikkelingen**

‘Maak Zaanstad’ is 25 jaar vooruit proberen te kijken. Dat is ver. De meeste fietsbeleidsstukken houden het bij tien jaar (de Zaanse Fietsnota, de Investeringsagenda Fiets van de Stadsregio Amsterdam). Dat is overzichtelijker en veiliger, maar de inhoud heeft ook vaak sterk het karakter van het bevorderen van ‘meer van hetzelfde.’

Waar elektrificatie van het autobestand nog altijd een marginale zaak is, is die van het fietsenbestand al volop onderweg. De afgelopen periode waren wij getuige van de volgende ontwikkelingen in het fietsverkeer. Snelle toename van bezit en gebruik van de e-bike (inclusief het snelle type), van bakfietsen (al of niet e-), van bromautootjes en scooters (vaak opgevoerd). Deze ontwikkeling zet ook in de toekomst door (behalve wellicht van de opgevoerde scooters, maar dan veranderen ze in bromfietsen).

Verwachting: het fietsverkeer ondergaat de komende jaren behoorlijk wat **kwalitatieve** veranderingen: de gemiddelde snelheid neemt toe, de verschillen in snelheid (op het fietspad) nemen toe, de gemiddelde lengte van een verplaatsing neemt toe (die ligt bij e-bikes tweemaal zo hoog als bij gewone fietsen) en het gemiddelde ruimtebeslag van een fietser neemt toe, vooral ook als de transportmogelijkheden van een e-bakfiets door het bedrijfsleven worden onderkend. Toename van comfort en snelheid dus, maar met belangrijke negatieve consequenties voor de **veiligheid** van de fietser, uitgaande van de huidige omvang en staat van de fiets-infrastructuur. We moeten ons daarom afvragen of de huidige infrastructuur voor de fiets en de beoogde uitbreiding daarvan ook voldoende toekomstwaarde hebben of dat belangrijke wijzigingen in het aanbodssysteem noodzakelijk zijn. ‘Rethink the system’ of gewoon ‘omdenken.’

1. **Veiligheid en toekomstwaarde van de infrastructuur**

Een consequentie van de verwachte ontwikkeling in het fietsverkeer is nu reeds zichtbaar: het aantal verkeersdoden en ernstige ongevallen onder fietsers is de afgelopen jaren toegenomen. Door de bovengeschetste ontwikkelingen af te zetten tegen een beperkte en ‘orthodoxe’ aanpak van de infrastructuur, zullen we in deze met een verder stijgende lijn rekening moeten houden.

Dus, omdenken. Capaciteitsvergroting is daarbij zeker aan de orde, maar er is meer. Gestreefd dient te worden naar een grotere mate van systematiek in het aanbodsdenken als het om de fiets en het fietsen gaat. Systematiek in het aanbod leidt tot zekerheid en daarmee tot grotere veiligheid.

De rijkswegen vormen een systeem dat onmiddellijk herkenbaar is door inrichting, belijning, bebording, en in feite ook door de juridische status van de gebruiker die over het hele systeem hetzelfde blijft. Dit geldt ook voor provinciale wegen. In nieuwbouwwijken is de ontsluiting ook systematisch al zal daar meer hiërarchie het leidende principe vormen.

Het aanbod voor de fietser in Zaanstad heeft **niets systematisch**. Uit inrichtingsoogpunt hebben we te maken met een lappendeken: fietspaden, fietsstroken, helemaal niets. Uiteenlopende vormen van bebording, verharding en belijning maken het verkeersbeeld voor de fietser verwarrend evenals de zelfs over korte afstand snel wisselende juridische status: meest begunstigde op het fietspad, juridisch niet beschermde gebruiker van de fiets(suggestie)strook, remvee op de Glazenmaker. Obstakels (paaltjes, fietssluizen !) vormen bij een toenemende gemiddelde snelheid van het fietsverkeer ook een toenemende bedreiging. De vaak in fietsnota’s gebezigde term van ‘netwerk’ impliceert veel, maar stelt weinig voor. Je kunt er elk inrichtingselement aan ophangen zolang dat element maar vanuit een ander element toegankelijk is voor een fietser (‘schakels’).

1. **Fiets en openbaar vervoer: bondgenoten**

De economische opleving van ons land leidt tot toename van de mobiliteit, daarbij wordt in eerste instantie weer aan automobiliteit gedacht. De mobiliteitslobby is alweer actief, met name het (hoofd)wegennet heeft daarbij prioriteit. Nadelen: milieuschade, frustratie van doelstellingen inzake duurzaamheid, en, zoals onlangs is aangetoond, **omvangrijke investeringen met relatief weinig rendement.**

De omvang van het openbare vervoer, met name dat van de trein, blijkt in belangrijke mate een functie te zijn van voor- en natransportmogelijkheden, en daarin speelt de fiets weer een belangrijke rol: pak weg een derde van de treinpassagiers gaat per fiets naar het station. Het gecombineerde gebruik van fiets en trein groeit al sinds 2000, maar kan onder optimale omstandigheden stijgen tot tweederde van het aantal treinverplaatsingen.

Met name de e-bike kan tot stijging bijdragen: met een gemiddeld tweemaal zo grote ritlengte als de gewone fiets wordt het verzorgingsgebied van een station ook een stuk groter. De conclusie van deskundigen is: investeringen in een beter voor- en natransport per fiets met betrekking tot het openbare vervoer renderen verreweg het hoogst.

1. **Fietsinfrastructuur als systeem**

Overwegingen van veiligheid, milieu, duurzaamheid en niet in de laatste plaats van rendement van investeringen vereisen **prioriteit** voor de fiets in het verkeersbeleid. Dat mag verwacht worden voor een vorm van vervoer die (naar verwachting) al een derde van het aantal verplaatsingen in de stad dekt en in de toekomst wellicht wat dat betreft naar de helft zal moeten groeien willen we de toenemende mobiliteitsbehoefte in de hand kunnen houden. Prioriteit is niet van: we ontwikkelen een verkeersbeleid waaraan ook een stukje fietsverkeer wordt opgehangen, maar: wat is goed voor de fiets(er) en hoe kunnen we daar het andere verkeer optimaal omheen draperen. Het terugveroveren van ruimte voor de fiets op de auto mag daarbij best een overweging zijn. Daarbij mag niet uit het oog verloren worden dat ook het gemotoriseerde verkeer in een niet al te verre toekomst veranderingen zal ondergaan met hopelijk positieve gevolgen voor ruimtebeslag en veiligheid.

Van belang daarbij is: hoe kan de fietsinfrastructuur tot een herkenbaar en veilig systeem worden uitgebouwd? Alleen al het nadenken over de **basis van dat systeem**  is urgent. Er bestaat een enkele (overigens overwegend goede) noord-zuidverbinding die door het solobestaan nogal kwetsbaar is, terwijl de oost-west-aantakkingen daarop door spoorbaan, provinciale weg en water vaak moeizaam en risicovol zijn. In een fietssysteem kunnen de stations van de spoorwegen (en eventueel van een toekomstige metroverbinding met Amsterdam) knooppunten vormen. De inrichting van de fietsenstalling is wellicht de beslissende factor in de groei van het aandeel van de fiets in voor- en natransport (overdekt, bewaakt, voldoende ruimte, stallingsmogelijkheden aangepast aan diversiteit in type fiets).

Andere punten tot nadenken: ‘shared space’ (met name fietsstraten), wegdekkwaliteit, omgeving fietsverbindingen (‘beleving’), fietsen als ‘lifestyle’, achterbankgeneratie en allochtonenstimulatie, fietspaden als middel om natuurgebieden te beleven, coördinatie activiteiten gemeente, provincie, openbaar vervoer, zijn tweerichtingfietspaden nog verantwoord, snelfietsverbindingen, synchronisatie snelheid fietsverkeer- autoverkeer (standaardisering tot dertig kilometer waar auto’s en fietsers elkaar ontmoeten, inrichting, handhaving etc.), automatisering en fietsverkeer, fietsen als toeristische activiteit.

Nogal ambitieus, ja, maar we mogen er 25 jaar over doen en reken maar dit de laatste kans is.