**Opmerkingen bij de nieuwe inrichting van de Zaanbocht**

Begin februari van dit jaar heeft de gemeente Zaanstad een herinrichting van de zogenaamde Zaanbocht in Wormerveer doorgevoerd teneinde daar een 30-kilometerregime in te kunnen voeren. Wij nemen aan dat de gemeente door deze herinrichting een aantal maatschappelijk nastrevenswaardige doelstellingen wenst te bereiken. Wij denken hierbij aan verbetering van het milieu en aan vergroting van comfort en veiligheid van zwakke verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers.

De kern van de herinrichting bestaat uit elementen als verkeersdrempels en minivluchtheuvels, uit bebording en belijning en uit het veranderen van de voorrangssituatie Zaanbocht/Stationsstraat.

Wat betreft het bereiken van de milieudoelstelling hebben wij geen oordeel. Al zal verbetering van het milieu vermoedelijk niet meer dan marginaal zijn omdat de inrichting maar enkele honderden meters beslaat.

Wat betreft het comfort en de veiligheid van de voetganger zien we (behalve bij het nieuwe zebrapad) geen verbetering. Op weg van en naar de minivluchtheuvels (toevallig (?) tegenover twee horeca-etablissementen aangelegd) hebben overstekende voetgangers geen door zebrastrepen beschermde voorrang en wordt het gemotoriseerde verkeer daar, zoals we zo zullen zien, door andere aandachtspunten bezig gehouden.

Voor fietsers zijn comfort en veiligheid zonder meer verminderd. De verrommeling van de rijweg leidt tot een onrustig, geïrriteerd en dus onvoorspelbaar rijgedrag van het gemotoriseerde verkeer.

De middenruimte tussen de betonnen drempels is breed genoeg voor het passeren van een auto die daarmee het drempeleffect omzeilt. Dat gebeurt dan ook regelmatig, waarna weer snel naar rechts gestuurd moet worden om tegemoetkomend verkeer te kunnen ontwijken.

De doorgangsruimten tussen vluchtheuvels en trottoir zijn zo smal dat er geen auto samen met een fietser doorheen kan. Het resultaat is dat menig automobilist nog net voor een fietser het gat in duikt of dat een fietser een automobilist hijgend in de nek krijgt. Fietsers als ‘remvee’, een weinig ethisch concept, zeker als hier sprake is van een bus of vrachtwagen, die zich al moeizaam door het gat moet wringen. Een aantal automobilisten lost het voorrangsprobleem op door door het andere gat te sprinten, tegen de rijrichting in dus, om daarna weer snel naar rechts te sturen.

Bij filevorming zijn fietsers gedwongen te stoppen omdat zij stilstaande auto’s niet meer kunnen passeren.

Enkele parkeerplaatsen liggen te dicht bij zo’n ‘gat’, hetgeen soms tot merkwaardige parkeermanoeuvres aanleiding geeft.

Naast de betondrempels heeft de fietser een doorgang van exact vijf bakstenen breed. Dit is in strijd met elk bestaand voorschrift met betrekking tot de breedte van fietsstroken. Driewielers, scootmobielen, fietsers met aanhang (kinderen!), bakfietsen en soortgelijke vervoermiddelen redden het niet met die vijf stenen en moeten een stuk van de drempel meenemen.

De wijziging van de voorrangssituatie Zaanbocht/Stationsstraat is geen verbetering voor fietsverkeer dat vanuit de Stationsstraat linksaf moet. Waar door de oude voorrangssituatie automobilisten hun snelheid in de Stationsstraat moesten matigen, kunnen ze nu onbelemmerd in snelheid de bocht naar rechts nemen. Hoeveel automobilisten zullen daarbij rekening houden met het feit dat een fietser die linksaf wil (en voor wie het door een doorgetrokken streep verboden is om voor te sorteren), voorrang heeft? Ook voor automobilisten vanaf de Zaanbocht lijkt het niet vanzelfsprekend te zijn dat op de driesprong niet alleen automobilisten maar ook fietsers uit de Stationsstraat voorrang hebben.

De functie van het paaltje op voetstuk aldaar is onduidelijk maar het gedraagt zich wel als obstakel op de rijweg, en leidt dus tot grotere onveiligheid voor fietsers.

Het streven naar een 30-kilometerregime in de bebouwde kom wordt door de Fietsersbond toegejuicht, maar de wijze waarop deze op de Zaanbocht is vormgegeven, leidt niet tot de verwachte met dit streven samenhangende opbrengsten. In een aantal opzichten kan zelfs over een contraproductief resultaat worden gesproken. Niet echt een goede start in een 30-kilometer-beleid van de gemeente Zaanstad. Aangezien de doelstellingen niet worden bereikt kunnen de inrichtingskosten van de Zaanbocht in feite als weggegooid geld worden beschouwd.

De Fietsersbond maakt zich zorgen als de inrichting van de Zaanbocht maatgevend wordt voor de wijze waarop de gemeente Zaanstad 30 kilometer in de bebouwde kom wenst te effectueren.

Graag bevelen wij de publicatie *Veilig van deur tot deur, Strategisch plan verkeersveiligheid 2030* van de Rijksoverheid ter lezing aan.