

Fietsvisie Zaanstad

maart 2020

De fiets is een vanzelfsprekend vervoermiddel en niet weg te denken uit de Nederlandse cultuur. Fietsen is duurzaam, produceert nauwelijks CO₂, stikstof, fijnstof, stikstof of lawaai en stelt bescheiden eisen aan ruimte en infrastructuur. Fietsen is flexibel, goedkoop, sociaal, gezond, en veilig voor andere verkeersdeelnemers. Fietsen biedt vrijheid ongeacht leeftijd of sociaal-economische achtergrond. Fietsen draagt bij aan de kwaliteit van het leven en van de openbare ruimte.

Fietsen is ook economisch gunstig. Fietsers zijn gemiddeld gezonder en productiever, en hebben minder ziekteverzuim. Dat levert besparingen op voor werkgevers, zorgverzekeraars, en voor de maatschappij als geheel. De infrastructuur voor fietsen is veel goedkoper dan die voor auto's. Fietsen vermindert ook de verkeersdruk en de parkeerdruk. Daar profiteren automobilisten van omdat hun reistijd afneemt, en de betrouwbaarheid van hun reistijd toeneemt.

Er zijn veel trends die de ontwikkeling van de mobiliteit beïnvloeden, zoals verduurzaming, verstedelijking, stedelijke verdichting, krappere parkeernormen, technische en sociale ontwikkelingen (autodelen, zelfrijdende auto's), nieuwe kansen van slimme mobiliteit, en aandacht voor luchtkwaliteit (fijnstof, stikstof), gezondheid en veiligheid. Om de ontwikkeling van de mobiliteit te kunnen sturen is dus een duidelijke visie nodig.

Wij juichen het toe dat de gemeente Zaanstad ruim baan aan fietsers wil geven (Coalitieakkoord 2020-2022). Als Fietsersbond denken wij hier graag over mee.

1. Evaluatie gemeentelijk beleid

In de laatste fietsnota wilde de gemeente Zaanstad het aantal verplaatsingen met de fiets laten stijgen van 25% in 2008 naar 35% in 2015. Ondanks investeringen in de infrastructuur is dit niet gehaald. Het doel van 35% fietsverplaatsingen is opnieuw opgenomen in het huidige coalitieakkoord. Daar is dan wel een actief fietsbeleid voor nodig met effectievere maatregelen dan tot nu toe.

Een fietsbeleid moet niet op zichzelf staan. In de Zaanse stedelijke opgaven zien wij verscheidene punten waar het fietsbeleid en het coalitieakkoord elkaar kunnen versterken.

2. Fietsen is duurzaam

Duurzaam en groen Zaanstad

Nederland staat voor een ingrijpende klimaattransitie. Zaanstad loopt vooralsnog achter op de landelijke ontwikkelingen, maar wil in 2030-2040 wel een klimaatneutrale stad worden. De gemeente stelt gezondheid en duurzaamheid daarbij voorop, wil vervuilend vervoer terugdringen en elektrisch vervoer stimuleren.

Onze visie:

Voor klimaatneutraal en schoon vervoer moet de gemeente het meest duurzame vervoermiddel, de fiets, extra stimuleren.

Wij pleiten voor:

- het verschuiven van budgetten en investeringen in de richting van het fietsverkeer, in ieder geval tot er een evenredige verdeling is die ook recht doet aan de gemeentelijke doelstellingen, dus 35% van het verkeersbudget voor fietsverkeer;
- stimuleren van fietsverkeer door meer ruimte, een betere infrastructuur, betere voorzieningen, en door voorrang op de weg, bij verkeerslichten en bij omleidingen;
- het zo veel mogelijk verbieden van ‘fossiel’ gemotoriseerd verkeer (m.n. scooters en snorfietzen) op fietspaden.

3. Fietsen draagt bij aan een aantrekkelijke leefomgeving

Prettig wonen in Zaanstad

Zaanstad verwacht tot 2040 met ruim 20% te groeien, en wil daarbij ook de kwaliteit, leefbaarheid, duurzaamheid, en de bereikbaarheid verbeteren.

De uitstoot van fijnstof en stikstof op drukke wegen (met name de Provincialeweg) is zorgelijk. De gemeente Zaanstad onderzoekt een autoluwe binnenstad, de invoering van 30 km-zones, en werkt aan een nieuwe Parkeernota.

Op dit moment gebruiken Zaanstedelingen de fiets voor 25% van de verplaatsingen, terwijl ze het met slechts 9% van de publieke ruimte moeten doen. In Zaanstad gaat maar liefst 58% van de ruimte naar de auto. De auto staat in Zaanstad dus nog steeds centraal.

In het aantrekkelijke, schone en leefbare Zaanstad van de toekomst staan gezondheid en veiligheid voorop. Het is er normaal dat voetgangers en fietsers in de stad prioriteit hebben, dan het OV en pas daarna het gemotoriseerde verkeer. Stads- en dorpskernen worden waar mogelijk autovrij, en de omgeving eromheen autoluw.

De woonkernen in onze regio liggen relatief dicht bij elkaar. De afstand Krommenie-Zaandam is 9 kilometer, en van de Zaanse Dam naar de Amsterdamse Dam is 12 kilometer. Zulke afstanden zijn prima te fietsen, zeker met een elektrische fiets. Als meer automobilisten op de fiets overstappen zullen de drukte en de luchtkwaliteit op doorgaande wegen enorm verbeteren. Om interlokaal fietsen aantrekkelijker te maken moet er een goed herkenbaar routenetwerk komen met weinig onderbrekingen dat geschikt is voor zwaar en snel fietsverkeer. Dit routenetwerk moet goed aansluiten op de routenetwerken in de regio, zoals de snelfietsroute naar Amsterdam. Het moeten bij voorkeur ook mooie routes zijn, dus liever niet naast drukke autowegen.

Ook voor lokaal fietsverkeer is er nog veel te verbeteren, en de fietsinfrastructuur moet ook toekomstbestendiger worden. De variatie in soorten fietsen neemt immers toe, en daarmee ook de eisen aan ruimte en snelheid.

Onze visie:

In het Zaanstad van de toekomst heeft de auto een kleinere rol dan nu. Binnen de bebouwde kom hebben mensen die zichzelf voortbewegen voorrang op gemotoriseerd verkeer. Voor middellange afstanden (tot 15 km) wordt fietsen een aantrekkelijk alternatief.

Wij pleiten voor:

- autovrije stads- en dorpskernen met autoluwe omgevingen;
- voldoende fietsenrekken en -stallingen in de kernen;
- toepassing van het STOP principe: Stappen, Trappen, OV, Personenwagen als prioriteitsvolgorde;
- het uitbreiden en verbeteren van drie herkenbare, fijnmazige routenetwerken:

- Een routenetwerk dat geschikt is voor zware en snelle fietsen (zoals de noord-zuid route van Krommenie naar Zaandam Zuid);
- Het verbeterde fietshoofdnet: rode lopers door stad en dorpen die de wijken en de voorzieningen met elkaar verbinden;
- Een rustig netwerk voor kwetsbare fietsers en voor toeristen.

4. Veilig fietsen

De veilige stad

Het verkeer in Nederland moet veiliger. In 2018 kwamen 65 mensen (11%) méér om dan het jaar ervoor, de grootste stijging sinds 1989. Bijna de helft van de slachtoffers (48%) waren verkeersdeelnemers die zelf nauwelijks een gevaar voor anderen vormen: fietsers, voetgangers en invaliden op scootmobiles. In Zaanstad vallen jaarlijks gemiddeld 3 doden en 130 gewonden in het verkeer.

In een veilige stad overlijden er geen fietsers, voetgangers meer door een aanrijding met een gemotoriseerd voertuig, en is het aantal gewonden sterk verminderd. Nul verkeersslachtoffers is de ambitie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, en wij verwachten dat de gemeente Zaanstad deze ambitie overneemt. Steden als Oslo en Helsinki hebben al laten zien dat dat kan¹. De meest effectieve ingrepen zijn het tegengaan van het aantal auto's en het verlagen van de snelheid. Als een 50 km/uur-gebied wordt ingericht als 30 km/uur-gebied neemt de overlijdenskans zeer sterk af.

Veiligheid wordt niet uitsluitend door de infrastructuur bepaald, ook het gedrag van verkeersdeelnemers is van invloed. Handhaving van de normen blijft belangrijk.

Onze visie:

Aanrijdingen zijn te voorkomen. Nul verkeersslachtoffers moet het doel zijn.

Wij pleiten voor:

- een maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom, met eventuele uitzondering van invalswegen en grote doorgaande wegen;
- doorgaand autoverkeer in autoluwe gebieden onmogelijk maken door het toepassen van 'verkeersknippen';
- venstertijden voor bevoorrading van bedrijven;
- consequent toepassen van de CROW normen voor duurzaam veilige wegen en fietspaden;
- consequente en herkenbare inrichting van fietsroutes;
- consequente kantbelijning op fietspaden;
- structurele aandacht voor de zichtbaarheid van fietsers (met name op kruispunten), voor goede zichtlijnen en voor het vermijden van dode-hoeksituaties;
- goede verlichting op fietspaden (niet 'mee laten liften' op de verlichting van de naastliggende autoweg);
- tweerichtingenfietspaden bij kruispunten kennen relatief veel ongevallen. Daarom zeker daar zorgvuldig toepassen van de CROW-normen.

¹ In 2019 kwamen in Oslo en Helsinki (beiden ong. 650.000 inwoners) geen fietsers of voetgangers om in het verkeer

- verwijderen van obstakels (paaltjes!) op fietspaden, en het vergevingsgezind inrichten van de fietsinfrastructuur zonder gevaarlijke bermen of hoge stoepranden;
- effectieve handhaving op relevante risicofactoren zoals te hoge snelheden of rijden zonder licht.

5. Gezondheid en geluk

Gezond leven in Zaanstad

De gemeente Zaanstad wil mensen stimuleren om zelf de regie over de eigen gezondheid te voeren, wil gewenst gedrag bevorderen en wil de kwaliteit van leven in Zaanstad verbeteren. De gemeente wil bewegen stimuleren, onder andere door de inrichting van de openbare ruimte. De gemeente vindt dat alle inwoners op een goede manier oud moeten kunnen worden in hun eigen wijk, en geeft daarom aandacht aan veiligheid, mobiliteit en het voorzieningenniveau.

Wandelen en fietsen ('informeel bewegen') zijn de gemakkelijkste manier om aan de geadviseerde beweegnormen te voldoen. Laagintensief bewegen bevordert de gezondheid effectiever dan intensief sporten en veroorzaakt minder blessures. Het is goed voor een gezond gewicht, sterke botten, actieve hersenen en voor fitheid, en voorkomt hart- en vaatziekten, diabetes, stress, kanker en arbeidsverzuim. Fietsen geeft ook een gevoel van vrijheid, wat mensen gelukkiger maakt.

Om de inwoners van jong tot oud te stimuleren om te wandelen en te fietsen moet de omgeving daartoe uitnodigen. Als de infrastructuur geschikt is kunnen meer kinderen buiten spelen, en kunnen meer ouderen tot op hoge leeftijd blijven fietsen, al dan niet op een elektrische fiets. Als fietspaden veilig en aantrekkelijk genoeg zijn voor ouderen en voor kinderen zijn ze dat ook voor alle andere gebruikers.

Onze visie:

Fietsen en wandelen zijn effectieve en goedkope manieren om de gezondheid en de kwaliteit van leven te verbeteren, mits de omgeving daarvoor ontworpen is. Bewegen moet zo prettig en natuurlijk zijn dat mensen het graag doen, zonder er verder over na te denken.

Wij pleiten voor:

- een comfortabel en veilig fietsnetwerk voor kwetsbare fietsers ("leeftijd 8 tot 80");
- actief opsporen en wegnemen van barrières voor fietsers en voetgangers in de huidige infrastructuur, en van onlogische en gevaarlijke verkeerssituaties;
- Inrichting van goed herkenbare fietsroutes conform CROW-eisen, met een eenduidige juridische status;
- ambitieuze stallingsnormen voor fietsen in en rondom logische bestemmingen en voorzieningen;
- fietslessen, met name voor nieuwgekomen inwoners.

6. Scholen

Fietsvoorzieningen rond scholen vragen om extra aandacht omdat kinderen een kwetsbare groep zijn, omdat kinderen veilig moeten leren fietsen, en omdat het met de auto naar school brengen van kinderen een sneeuwbaaleffect kan hebben. Zie ook het 'Octopusplan' uit de Fietsnota 2008.

Onze visie:

Schoolomgevingen moeten veilig zijn voor zelfstandig lopende en fietsende kinderen.

Wij pleiten voor:

- veilige fietsroutes naar de scholen;
- gescheiden aanrijroutes voor auto's en fietsers;
- een autovrije / autoluwe schoolomgeving;
- auto's die op veilige afstand blijven, en parkeervoorzieningen voor auto's alleen op veilige afstand;
- veilige straten rond de scholen: 30 km/uur, geen geparkeerde auto's die het zicht van en op kinderen belemmeren, geen achteruitrijdende of kerende auto's, en een stopverbod voor auto's bij scholen;
- voldoende fietsenrekken voor kinderen en personeel;

7. Meetbare doelstellingen, en data

Wij vinden het goed dat de gemeente een actief fietsbeleid wil voeren, met een langetermijndoelstelling van 35% verplaatsingen met de fiets in 2022. Wij vinden dat het beleid daarnaast ook meetbare doelstellingen per deelonderwerp moet hebben. Ook vinden wij dat de gemeente regelmatig data moet verzamelen en publiceren over o.a. een doelgroepenbeleid (kinderen, ouderen, nieuwkomers), verkeersstromen, verkeersdichtheden, fietsinfrastructuur, fietsvoorzieningen en veiligheid. Aan de hand van deze data kunnen de doelstellingen gemonitord en geëvalueerd worden.

Onze visie:

Stel duidelijke doelen, blijf meten, maak de resultaten openbaar, evalueer de voortgang

Wij pleiten voor:

- het uitvoeren van een Safety Performance Index Fiets analyse² voor de gemeente Zaanstad, en het formuleren en nastreven en monitoren van concrete veiligheidsdoelen op basis van deze SPI.

² De Fietsersbond kan een SPI analyse van het fietsnetwerk uitvoeren waarbij een risicokaart gegenereerd wordt op basis van zeventien infrastructurele risicofactoren.