

Van: Fietzersbond afdelingen in de regio Alkmaar



Aan: de gemeenteraden van de regio Alkmaar:

De gemeentes Alkmaar, Bergen, Castricum, Dijk & Waard, Heiloo en Uitgeest

Datum: 29 april 2022

Onderwerp: Weinig toekomst voor het doorfietsnetwerk

Geachte gemeenteraadsleden,

Er wordt al jaren over gesproken: een robuust, samenhangend regionaal netwerk van doorfietsroutes, herkenbaar en van optimale kwaliteit, goed vindbaar voor fietsers, die er onbekommerd kunnen *doorfietsen*. De provincie wil de benodigde verbeteringen voor gemeentes steunen met een subsidie van 90%. De Fietzersbond juicht dit alles zeer toe, maar ziet nog steeds onvoldoende ambitie en een gebrek aan prioriteit. Zo ook weer in het hieronder besproken onderzoek.

Onderzoek naar doorfietsroutes

In september 2020 werd de bestuurlijke 'intentieverklaring doorfietsroutes' voor de regio Alkmaar getekend. Daarna gaven de colleges onderzoeksbureau RHDHV de opdracht om die met de ambtenaren uit te werken. Het onderzoeksrapport werd eind november 2021 opgeleverd.

De Fietzersbondafdelingen in de regio bestudeerden het rapport en constateerden te veel zwakke schakels en gemiste kansen. Er worden door de colleges keuzes gemaakt die een succesvol REGIONAAL netwerk zeer onzeker maken.

Omdat we merken dat de colleges de gemeenteraden mondjesmaat informeren, graag uw aandacht, zodat u regionaal uw verantwoordelijkheid kan nemen.

Ontbrekende schakel verdwenen

Bij de intentieverklaring worden drie 'ontbrekende schakels' genoemd om nader te onderzoeken. Twee daarvan vallen af in het onderzoek. De belangrijkste misser is de afwijzing van de 'ontbrekende schakel', westelijk langs het spoor tussen Limmen en Castricum. Die afwijzing wordt gerechtvaardigd door het ontbreken van 'bestuurlijk draagvlak' en de constatering dat er 'een volledig nieuw tracé moet worden aangelegd' (dat lijkt ons onderdeel van de definitie van een ontbrekende schakel), 'waarbij ook het huidige stedelijke weefsel moet worden doorkruist'. Gegevens die vooraf, in de regionale intentieverklaring en het Castricums Fietsbeleidsplan, al duidelijk waren. Van een onderzoek verwacht je meer onderbouwing. Vooral omdat ambtenaren ons het afgelopen jaar lieten weten, dat dit het voorkeurstraject is tussen Heiloo en Heemskerk. Bovendien scoort het traject *zeer positief* in de Multicriteria-analyse in het RHDHV-onderzoek. En het is niet zomaar, dat ALLE regionale *Fietzersbond afdelingen* dit tracé zien als de ruggengraat van het regionaal doorfietsnetwerk. Afdeling Heiloo: "Als dit er niet komt, kunnen ze in de regio beter helemaal niets doen, zonde van het geld."

Kortom, zoals iedereen vooraf aan het onderzoek al zag, dit traject zal *niet* snel even te realiseren zijn, maar als je er nooit aan begint, komt het er natuurlijk nooit. Ons lijkt dit een geval van *onbehoorlijk bestuur*.

Knelpunten niet aangepakt

Het belang van bovengenoemde 'ontbrekende schakel' wordt onderstreept door de tekortkomingen van de bestuurlijk gekozen voorkeursroute in Castricum (Zeeweg – Dorpsstraat – Beverwijkerstraatweg). In het onderzoek probeert men de knelpunten weg te wuiven of te negeren, zodat we onvermijdelijk aankoersen op een inferieure doorfietsroute. Knelpunten worden gebagatelliseerd, genegeerd en niet aangepakt en hele onderdelen werden buiten het onderzoek gehouden – waarbij er wordt verwezen naar een project waar de gemeente vooral blijkt te focussen op het stimuleren van autoverkeer.

Op deze manier krijgen we op het traject Heiloo-Heemskerk nooit een volwaardige doorfietsroute.

Ontbrekende schakel weggemoffeld

Ook een tweede 'ontbrekende schakel' uit de intentieverklaring krijgt in het onderzoek onvoldoende aandacht: het tracé westelijk langs het spoor tussen Castricum en Uitgeest werd zonder goede onderbouwing geschrapt. Terwijl het tracé nog steeds onderdeel is van het vigerende verkeersplan Uitgeest. In het

onderzoek werd die schakel zomaar ‘vervangen’ door twee routes met weinig potentie – en na een duur onderzoek bleken die routes inderdaad weinig kansrijk. Doorfietsroute waardig maken van het Buitendijkspad lijkt ons bijvoorbeeld onnodig en ongewenst. Door het vergeten plannen en gebrek aan ambitie, lijkt hier sprake van een schijnbeweging en *een gemiste kans*.

De lijst is langer...

Maar er veel zijn meer zwakke schakels. Ook in Alkmaar dreigt het op verschillende plaatsen mis te gaan. Het zou bijvoorbeeld slimmer en goedkoper zijn om *volledig* in te zetten op de hele Westergeweg, in plaats van prioriteit te geven aan de *ellende* die je krijgt als je Kennemersingel en Zandersloot ‘doorfietsroute-waardig’ probeert te maken, zoals het onderzoeksrapport voorstelt.

In Heiloo is het bijvoorbeeld storend hoe makkelijk wordt omgegaan met de kruising van de drukke Vennewatersweg. Een goede aanpak daarvan wordt niet eens grondig onderzocht.

In Uitgeest wordt het knelpunt ‘Zientunnel’ totaal onderschat. Een advies van de Fietzersbond om dit adequaat op te lossen werd door onderzoekers en ambtenaren terzijde geschoven en zelfs niet onderzocht, met als mondelinge toelichting dat er geen bestuurlijk draagvlak zou zijn.

Provinciale verantwoordelijkheid

De provincie is niet alleen subsidieverschaffer, maar moet ook zelf aan de bak. Vooral ook omdat ze verantwoordelijk is voor delen van het netwerk die sowieso al niet op orde zijn en niet voldoen aan de geldende kwaliteitseisen. Schrijnend is dat bijvoorbeeld op het tracé langs de N203, want bij de herstructurerings van 2015 werden plannen daartoe geschrapt, omdat het provinciebestuur de geboden veiligheid bij nader inzien te duur en te bewerkelijk vond. Bovendien missen we in de plannen de routes naar belangrijke provinciale bestemmingen aan zee (Castricum aan Zee en Egmond aan Zee); daar verwachten we ook doorfietsroute-kwaliteit – zodat ook op die trajecten de provincie aan de bak moet.

Onderzoek incompleet

Behalve verschillende onverantwoorde tracékeuzes en het futiliseren van knelpunten, merkte de Fietzersbond ook dat in het onderzoek sommige kwaliteitscriteria weinig scherp werden gesteld, of zonder verdere toelichting gewoon buiten het onderzoek werden gehouden. Daarbij is het onze ervaring, dat kwaliteitseisen die buiten een onderzoek blijven en waarvan ook de kosten buiten beeld blijven, ook in een later stadium niet worden meegenomen (wegens te weinig budget). Ofwel: impliciet wordt ervoor gekozen de normen vaag, of buiten beeld te houden. Daardoor komt bijvoorbeeld 7x24 uur beschikbaarheid, windhinder en vergevingsgezinde bermten bij voorbaat onvoldoende in beeld.

Wie is verantwoordelijk voor een adequaat regionaal doorfietsnetwerk?

In een regionale samenwerking zou het erom moeten gaan om regionaal een samenhangend, robuust netwerk neer te leggen. En daar eindelijk prioriteit aan te geven. Gemeentes en provincie zijn dat verplicht aan elkaar en aan de inwoners van de regio. Daarbij is de keten zo sterk als de zwakste schakel.

Gemeentes neem uw verantwoordelijkheid!

Wij vragen de gemeenteraden om een het doorfietsroute ambities serieus aandacht aan te geven, zodat u gezamenlijk tot een kwalitatief goed doorfietsnetwerk realiseren. Goed voor de regio en goed voor uw gemeente!

Er wordt nu al jaren over gepraat. We verwachten nu urgentie en daadkracht. Dat vraagt om ambtelijke inzet en een uitvoering die niet wacht op ‘werk met werk’, want de subsidie van de provincie geeft de gemeentes de kans om het met prioriteit uit te voeren. Wij vinden het in dit licht erg jammer dat de colleges van Uitgeest en Castricum zich in de raadsbrieven vooral druk maken over een tracé (N203) dat onder provinciale verantwoordelijkheid valt, maar het onderzoeksrapport niet met de raad deelt.

De regionale afdelingen van de Fietzersbond zijn natuurlijk bereid om de regionale en lokale probleempunten en onze adviezen toe te lichten.

Hoogachtend,

Namens de regionale afdelingen van de Fietzersbond:

[redacted], Fietzersbond Bergen; [redacted], Fietzersbond Alkmaar & Dijk en Waard;
[redacted], Fietzersbond Heiloo; [redacted], Fietzersbond IJmond-Noord (Heemskerk en Uitgeest);
[redacted], Fietzersbond Castricum.