

Filip van As, oud-voorzitter Tour de Force en oud-wethouder van Zwolle

De voetganger is een sluitpost

In mei kwam er een abrupt einde aan zeven jaar Zwols wethouderschap voor Filip van As. De politieke realiteit was dat Van As zich te weinig gesteund voelde voor zijn duurzaamheidsagenda. Hij kijkt niet met wrok terug. Integendeel, als (vrijwillig) voorzitter van de Zwolse VVN-afdeling heeft Van As, in between jobs, een nieuwe missie gevonden: de voetganger.

VINCENT WEVER

Drie windmolens deden Van As (Christen-Unie) de politieke das om. Maar terugkijkend is dat slechts de spreekwoordelijke druppel geweest. Al langer had hij het gevoel dat zijn duurzaamheidsambities binnen de Zwolse politiek minder gedeeld werden. 'Dan is het maar beter om plaats te maken', concludeert Van As nuchter. 'Moeilijk? Nee, dat heb ik het er niet mee.'

Van As is een fervent fietser. Maar sinds een aantal maanden heeft hij vooral de voetganger in het vizier. 'Voetgangers komen er net als fietsers een aantal jaar geleden vaak bekaaid vanaf. Kijk maar eens naar ons ruimtegebruik', legt hij uit. 'Onze openbare ruimte is ingericht op verkeer en dan met name auto's. Daarna komen vaak de fietsers. Voetgangers zijn een sluitpost. Soms is er maar een smalle stoep.' En eerlijk is eerlijk: fietsers mogen ook wel eens naar zichzelf kijken. 'Op plekken waar fiets en voetganger elkaar ontmoeten, gedraagt die fietser zich niet altijd even netjes.'

Eigenlijk vreemd, vindt Van As, helemaal als je bedenkt dat iedereen uiteindelijk voetganger is. 'We hebben het vaak over de fiets waarmee we de first of last mile overbruggen, maar we vergeten dat de *first* en *last meters* altijd te voet worden afgelegd.' Maar doordat

de voetganger – meer nog dan de fietser – tot in de haarvaten van onze ruimte doordringt, heeft een veelvoud van disciplines met de voetganger te maken. Dat is direct de grootste sterkte als de grootste zwakte, analyseert van As. 'Probeer al die disciplines maar eens bij elkaar te brengen.'

Als voorzitter van de Tour de Force lukte Van As dat wel met de fiets. 'Die was door het Rijk weggedecentraliseerd, maar we hebben de fiets als decentrale overheden weer op de kaart kunnen zetten.' Een kwestie van de juiste mensen op het juiste moment, denkt Van As ook, maar het mag een prestatie worden genoemd. 'Het fietsparkeren bij stations was een mooie aanleiding. Dat heeft zeker geholpen.' Het resultaat mag er zijn. In het nieuwe regeerakkoord is 100 miljoen euro voor de fiets gereserveerd. Dat Van As door zijn aftreden als wethouder moest stoppen met de Tour de Force, vindt hij misschien nog wel het meest pijnlijk.

Hoogwaardige stallingen

Nu probeert Van As op dezelfde manier de voetganger op de kaart te zetten. 'Ik geloof heel erg in een agenda-aanpak. Dat geeft dynamiek.' Maar het veelvoud aan partijen maakt het wel ingewikkelder en de aanpak is niet een op een van de fiets te kopiëren. 'Bij

de voetganger is het misschien wel veel logischer om vanuit de Omgevingswet te redden. Daar komen heel veel lijnen bij elkaar. In 2014, net voordat Van As de portefeuille Verkeer kreeg, werd Zwolle uitgeroepen tot Fietsstad. Samen met de Tour de Force is de prijs van de Fietsersbond een belangrijke aanjager van het fietsbeleid. Van As bouwde het Zwolse succes verder uit en zette in op hoogwaardige stallingen in de binnenstad. De inpandige stalling aan het Gasthuisplein leidde tot veel discussie, maar is er nu toch

'We vergeten dat de 'first' en 'last meters' altijd te voet worden afgelegd'

maar mooi. Zou Zwolle ook een goede kandidaat zijn om in 2020 Voetgangersstad te zijn? Van As ziet er wel wat in. 'We zijn al aardig bezig in Zwolle. Er is al een handboek Toegankelijkheid en we hebben zogenaamde comfortroutes in de stad die zoveel mogelijk vrij van obstakels zijn en voorzien van duidelijke geleidestroken. We zouden wel een goede kans maken, denk ik.'

Filip van As bij de inpandige fietsenstalling aan het Gasthuisplein



land moet je altijd éérst coachen, éérst doorgeleiden en als dat allemaal niet werkt, dán pas gaan we een keer handhaven. Maar de binnenstad wordt drukker. Je moet wel handhaven om het leefbaar te kunnen houden.' De fiets gaat de auto dus achterna: steeds meer van straat en in eigen stallingen – het liefst inpandig. Uiteindelijk gaan we van het

'Je moet fietsparkeren wel handhaven om de stad leefbaar te houden'

straatparkeren af, denkt Van As. 'Kijk hier naar deze stad: we hebben zoveel schilderachtige straatjes en grachten waar nog auto's staan. Zet die in parkeergarages. Garages kunnen een bron worden van dynamische informatie. Hoeveel plekken heb je nog in welke garage? Die informatie goed doorgeven aan al die apps, dat is nog wel een klus.'

Privacy

Daarbij is er nog een niet onbelangrijk punt: de privacy. Want hoe meer informatie je verkoopt (denk aan camera's en sensoren), hoe beter je als burger te traceren bent, ook voor niet-overheden. 'In mijn periode als wethouder hadden we al een discussie om mensen in het kader van Beter Benutten te benaderen op basis van kenteken. Zo wilden we ze verleiden om een ander vervoermiddel dan de auto te nemen. Dat is nog niets in vergelijking met wat er aan komt. Wat willen we als mensheid met onze privacy? Die vraag mogen we ons wel eens stellen.'

Handhaving en digitalisering

Twee andere belangrijke trends die Van As ziet zijn handhaving en digitalisering. 'In Nederland is handhaving altijd een beetje

een vies woord, maar je ontkomt er niet aan. Ons netwerk en onze ruimte staat onder druk. Kijk ook maar naar het fietsparkeren. Handhaven is het effectiefst, maar in Neder-