

Provinciaal beleid is vooral gericht op auto's

Steeds minder Friezen pakken de fiets voor langere afstanden, blijkt uit tellingen van de provincie. „Spitich”, noemde gedeputeerde Sietske Poepjes dat en het zou niet in lijn zijn met het provinciale beleid. Maar het is juist wél een direct gevolg van het verkeersbeleid.

Opinie
Kees Mourits

Dat het aantal fietskilometers terugloopt vindt bestuurlijk Fryslân teleurstellend en niet in lijn met het beleid. 'Ondanks de vele investeringen van de provincie is er sprake van een daling', stelde de provincie. Beter lijkt het mij om te zeggen: 'Dankzij de investeringen in (auto) mobiliteit is er sprake van een daling van het fietsverkeer.'

Fryslân kent al veel langer de meeste kilometer aan rijbaan per inwoner in Nederland. Neem daarbij de niet aflatende investeringen in autowegen, zoals de Haak om Leeuwarden, de Sintrale As, de Noordwesttangent en de verdubbeling van de N351 van Drachten tot Drenthe.

Een en ander werd mede gevoed door de compensatiegelden van een miljard euro voor het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn. Dit bedrag, oorspronkelijk bedoeld voor een vorm van duurzame mobiliteit – namelijk de trein – is bijna volledig gebruikt om het autonetwerk in Fryslân verder te faciliteren. De ontsluiting van Leeuwarden zou een stad als Utrecht op het ogenblik niet misstaan.

Files kennen we eigenlijk niet in Fryslân. Is er al sprake van enig oponthoud, zoals de brug over de Skarster Rien op de A6, dan wordt er al snel een meerjarige lobby gestart voor een miljoenen kostend aquaduct. Vinden we de weg van Leeuwarden naar Sneek een minder prettige route, dan begint er gelijk een discussie over een nieuw tracé. Dit terwijl je met de trein al in

negentien minuten van Leeuwarden in Sneek bent of vice versa.

Om het autoverkeer nog meer te gerieven zijn de provinciale opcenten in de vorige Statenperiode ook nog eens voor twintig miljoen euro per jaar verlaagd. Een mooie meevaller voor een relatief kleine en draagkrachtige groep van de bevolking.

Groei wegverkeer

Dat een gedeputeerde anno 2019 blij kan zijn met de groei van het wegverkeer, zoals Sietske Poepjes liet blijken, is in het licht van nu actuele thema's als het klimaat- en preventieakkoord niet meer van deze tijd.

En het is ook niet in overeenkomst met het door hen zelf vastgesteld beleid in 2005: 'De provincie is van mening dat het stimuleren van fietsgebruik kan bijdragen aan het beperken van automobilititeit. Zeker op afstanden tot vijftien kilometer. Meer fiets, minder auto dus.' De hoofddoelstelling destijds luidde dan ook: 'In 2015 is de fiets als dagelijks vervoermiddel in Fryslân geaccepteerd als een volwaardig alternatief voor de auto op afstanden tot vijftien kilometer.' Als prestatie-indicator werd daaraan gekoppeld: 'Het aandeel fietsverkeer tot vijftien kilometer neemt tot 2015 substantieel toe ten opzichte van 2002.'

Is hier dan sprake van een falend beleid? Elke verkeerskundige zal aangeven dat meer autoasfalt automatisch leidt tot een toename van niet eerder aanwezig autoverkeer. Dat gaat veelal ten koste van verplaatsingen met de fiets of het openbaar vervoer.

Nieuw asfalt zal leiden tot snellere en comfortabele routes van A naar B. Op de lange termijn zullen



De provincie heeft de afgelopen jaren vooral beleid uitgevoerd dat autoverkeer stimuleert, en niet het fietsgebruik. Foto: Jan Ligthart

De waarheid is dat er voor het fietsen nauwelijks beleid is gemaakt de afgelopen jaren

volgens de wet van behoud van reistijd en verplaatsingen (de Wet van Brever) mensen ook verder van hun werk af gaan wonen. De reistijd neemt namelijk af. Dit leidt ook weer tot meer autokilometers.

Waarschijnlijk associeert de gedeputeerde dit gegeven onterecht met aantrekkende economische bedrijvigheid. Woon-werkverkeer met de auto is echter niet direct een

bijdrage aan onze economie. 60 procent van de forenzen woont binnen een straal van twintig kilometer van het werk. Juist hier zou je in kunnen zetten op alternatieve vormen van vervoer, zoals de elektrische fiets. De maatschappelijke lasten zoals meer auto's, parkeervoorzieningen, minder leefbare dorpen en steden, uitstoot en ruimtebeslag worden in de euforie sowieso niet meegenomen.

Kruimels

De waarheid is dat er voor het fietsen, en zeker voor het fietsen over de wat langere afstand, nauwelijks beleid is gemaakt de afgelopen jaren. De laatste en nog steeds geldende fietsnota *Fryslân Fytslân* dateert uit 2005. Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen sindsdien hebben zich in Fryslân nog niet vertaald in nieuw beleid.

Tekenend is dat in het project Fietsfilevrij vanuit het landelijke project Tour de Force nog geen snelfietsroutes gerealiseerd of in

ontwikkeling zijn in Fryslân. Dat er in het nieuwe bestuursakkoord nu vijf miljoen is vrijgemaakt voor vier hoofdfietsroutes is in ieder geval iets. Maar laten we eerlijk zijn: in verhouding tot ruim driehonderd miljoen euro die beschikbaar is gesteld voor 35 km snelweg tussen Drachten en Dokkum, blijven het kruimels.

In de nieuwe *Fietsvisie2040* van de Fietsersbond wordt de term fietsgeluk geïntroduceerd in de missie. Toevallig zet ook Gedeputeerde Staten geluk op één, de komende vier jaar. Daartussen zou toch wat betreft het beleid op het gebied van klimaatdoelstellingen, verkeersveiligheid en gezondheid, economie, recreatie en toerisme, leefbaarheid van dorp en stad en bereikbaarheid een verbinding gelegd moeten kunnen worden. Liefst heel wat meer dan wat nu in het bestuursakkoord is overeengekomen.

Kees Mourits is voorzitter van de Fietsersbond Fryslân