

Advies aan Provinciale Staten

Uw contactpersoon
M.C.H. van Boheemen
AD/STG

Doorkiesnummer +31 235144628
boheemenm@noord-holland.nl

Tbv Statenvergadering d.d. 23-5-2022
Commissie Mobiliteit en
Bereikbaarheid
Datum commissievergadering 9-5-2022

17 mei 2022

1 | 14

Onderwerp:

**Voordracht 28, Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 & Regionaal
Toekomstbeeld Fiets**

De commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid adviseert:

De Voordracht Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 & Regionaal Toekomstbeeld Fiets als
bespreekstuk door te geleiden naar de Statenvergadering van maandag 23 mei 2022.

Uittreksel concept-verslag commissie M&B 9-5-2022:

5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**5a. Voordracht Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 & Regionaal Toekomstbeeld Fiets**

De heer **Rood** (Fietzersbond N-H) verwijst naar de vaststelling van de Nota Perspectief Fiets in 2018. Inmiddels is het vier jaar verder en de Fietzersbond is teleurgesteld en bezorgd. Het gaat te langzaam met het oplossen van maatschappelijke en met mobiliteit samenhangende vraagstukken. Het beleid is onvoldoende en teveel gericht op kleine aanpassingen in lokale en regionale mobiliteit. Een omslag in het denken en in het beleid is nodig. Bij die omslag speelt de fiets een grote rol.

Wat de Fietzersbond belangrijk vindt is dat de fiets, tot 25 km, concurrerend wordt met de auto. Het aantal verkeersslachtoffers moet dalen tot nul verkeersdoden in 2050. Van belang is dat de Provincie bijdraagt aan een reductie van het aantal autokilometers.

Daarnaast dient de Provincie bij te dragen aan de reductie van broeikasgassen. Mensen en in het bijzonder jongeren moeten meer bewegen; Fietsen is gezond. Een fietser moet zijn fiets veilig en ordentelijk kunnen stallen.

De Fietzersbond vindt dat er meer werk moet worden gemaakt van de volgende zaken. Meer geld om het aandeel fiets in de Modal Shift te laten stijgen naar 60 tot 70 procent voor de korte route.

De hoogste prioriteit geven aan kwalitatief hoogwaardige doorfietsroutes. Het geven van prioriteit aan de instandhouding van recreatieve fietsroutes. Het prioriteren van de fiets op de weg, zoveel mogelijk een voorkeursbehandeling bij verkeerslichten. Het verbeteren en verbreden van fietsroutes en het borgen van goede verlichting. Meer stallingsmogelijkheden bij stations en haltes en een efficiëntere handhaving, hoewel gemeenten en provincies weinig invloed kunnen uitoefenen op het laatste.

De heer Rood is betrokken bij het Programma Doortrappen om de fietsvaardigheden van met name senioren te bevorderen. Dit is een heel goede zaak.

De **voorzitter** zegt toe dat de schriftelijke inbreng van de inspreker zal worden toegevoegd aan de vergaderstukken.

De heer **Steeman** (D66) vraagt hoe de Fietzersbond aankijkt tegen de inzet vanuit gemeenten met de Provincie daar waar het gaat om het verbeteren van fietsinfrastructuur.

De heer **Rood** antwoordt dat er verschillende gemeenten betrokken zijn bij de totstandkoming van doorfietsroutes. Het plan van de route Haarlem loopt vanaf 2008 en de route is nog steeds niet af. De lange doorlooptijd is wegens een gebrek aan regime. De Provincie zou pro actiever een coördinerende rol op zich moeten nemen richting gemeenten om projecten tot stand te brengen.

Er moet sneller gewerkt. Er moeten ingrijpende keuzes worden gemaakt en meer geld beschikbaar worden gesteld. De heer Rood kan niet oordelen over de trajecten met gemeenten, met uitzondering van Haarlem.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of de Fietzersbond met het verlagen van de snelheid op provinciale wegen het gehele wegvlak bedoelt of daar waar er sprake is van een gelijkvloerse kruising. Wordt met de korte afstand van 15 km die voor de elektrische fiets bedoeld?

De heer **Rood** (Fietzersbond) antwoordt dat de bestaande norm voor de afstand 7,5 km is. Bij de doorfietsroutes wordt gemikt op langere afstanden (tot 15 km) voor onder meer de e-bike. Een snelheidsverlaging naar maximaal 60 km/uur zou moeten op alle wegen waar geen ruimte is voor de fiets. Alle 60 km wegen zouden moeten zijn voorzien van een fietspad. Zo niet, dan moet dat wegdeel worden afgewaardeerd naar 30 km. Auto's zouden zich qua snelheid moeten aanpassen aan de fietser en niet omgekeerd.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) vraagt of het klopt dat de Fietzersbond geen tweerichtingsverkeer op fietspaden wenst?

De heer **Rood** antwoordt dat de Fietzersbond niet de invoering van tweerichtingsverkeersfietspad bepleit op de normale wegen, met uitzondering van wegen waar de oversteekbaarheid gevaarlijk is.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) is benieuwd of de Fietzersbond het eens is met de ambities in de Actieagenda Actieve Mobiliteit.

De heer **Rood** antwoordt dat de ambities in Perspectief Fiets zijn niet op dezelfde manier terug te vinden in de Actieagenda Actieve Mobiliteit. De nodige ambities zijn geschrapt. Betreffende doorfietsroutes zijn belangrijke schakels niet gehonoreerd. De Actieagenda moet, wat de Fietzersbond betreft, in lijn gebracht worden met de ambities uit het Perspectief Fiets..

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of de Fietzersbond wel aan tafel heeft gezeten bij het opstellen van de Actieagenda.

De heer **De Haan** licht toe dat uitgebreid is gesproken met ambtenaren. De Fietzersbond heeft veel waardering voor de inzet van de ambtenaren en hun deskundigheid. Het probleem is dat er geen prioriteit ligt bij recreatieve hoofdroutes. Er is veel gestapeld beleid. Bij de uitvoering is niet zichtbaar waar het beleid vandaan komt. Wat er aan uitvoering plaatsvindt, daarvan ziet de Fietzersbond niet de resultaten. De intenties zijn goed.

De Fietzersbond was wel aangehaakt bij het opstellen van de Actieagenda. Er is periodiek overleg en jaarlijks met de gedeputeerde. De betrokkenheid zit in het beleidsmatige en niet bij de (project) uitvoering.

De voorzitter **bedankt** de sprekers en geeft de voordracht ter bespreking aan de commissie.

De heer **Terwal** (VVD) vindt het een goede zaak dat er een richtinggevende Actieagenda ligt, die de provinciale aanpak beschrijft op het gebied van actieve mobiliteit langs acht actielijnen. Actie is nodig om tot een dekkend regionaal fietsnetwerk te komen. Dit valt of staat met goede fietsinfrastructuur. De grote druk op Amsterdamse veerponten maakt het noodzakelijk dat er stevige voortgang wordt gemaakt met het project 'Sprong over het IJ'. Ook tussen Alkmaar en Schagen zijn er ontbrekende schakels en op de route Heerhugowaard–Alkmaar–Heiloo–Castricum en Heemskerk.

Naast goede fietsinfrastructuur zijn voldoende fietsstallingen nodig. Het gebruik van de fiets moet worden gestimuleerd. Waarom krijgt actielijst 6 'Stimulering gebruik' in de Actieagenda zo een lage prioriteit? De VVD hoopt dat de gedeputeerde wil toezeggen dat de Provincie samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen hieraan meer prioriteit wil geven door werknemers, studenten en scholieren te verleiden de fiets te pakken. De kosten voor deze actielijn zijn gering, maar de winst qua verduurzaming van mobiliteit is groot.

Afgaande op de lijst van openstaande toezeggingen vroeg de VVD om een overzicht van realistische fietsafstanden. Dit overzicht is niet gekomen. Wat zijn verwachtingen van de gedeputeerde bij een afstand van 20 of 30 km fietsafstand?

Wat wordt verstaan onder 'onnodige verplaatsingen'? Het lijkt de VVD onverstandig om in te zetten op het verminderen van het aantal verplaatsingen. Bovendien hoort een overheid niet te bepalen wanneer een verplaatsing nodig of onnodig is. Wanneer is de afronding van de Aanpak Fietsknelpunten voorzien? Wanneer kunnen de Staten de in de Actieagenda genoemde scenario's verwachten om de ambities op het gebied van actieve mobiliteit in de periode 2024 tot 2027 te kunnen realiseren?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) verwijst naar de eerdere bespreking op 14 juni 2021. Destijds gaf de CDA-fractie aan dat er meer belangrijke onderwerpen en doelstellingen zijn dan actieve mobiliteit. Denk aan verkeerveiligheid. Er zal altijd een afweging moeten plaatsvinden. Die afweging kan bij de behandeling van het iMPI worden gemaakt.

Het is goed dat concrete doelen zijn benoemd en dat wordt gemeten of dat ook bereikt wordt, via data van het CBS. Voetgangers en fietsers vragen om vitale en diverse lokale economieën. Dat sluit aan om het pleidooi van het CDA om gemeenten daarvoor ruimte te bieden om dit te realiseren. Het is goed dat de Fietzersbond is betrokken bij het opstellen van de Actieagenda. Het is jammer dat bond nu met enige teleurstelling naar het stuk kijkt.

Waarom krijgt de actie 'Ketenreis' geen hoge prioriteit? Waarom wordt hier niet ingezet op een goede aansluiting van de fiets op OV? Dat stimuleert mensen om voor lange afstanden de auto te laten staan. Juist als het om de ketenreis gaat, speelt de Provincie daarin op vele terreinen een rol.

De heer **Deen** (PVV) zegt dat actieve mobiliteit veel goede doelstellingen heeft, zoals een positief effect op de gezondheid van burgers, maar om altijd het verminderen van de CO₂ uitstoot als doel te presenteren. Dat valt wat de PVV betreft niet onder de goede doelstellingen.

Fietsstimulering door gedragsbeïnvloeding vindt de PVV overbodig. De fractie vindt het niet erg dat deze actielijn relatief minder prioriteit krijgt. De PVV is geen voorstander van een gedwongen mobiliteitstransitie, maar steunt de fractie het idee van maximale keuzevrijheid. Biedt diverse modaliteiten aan, maar laat mensen zelf bepalen hoe zij zich willen (laten) vervoeren.

De infrastructurele schaa sprong is niet nodig, aangezien het hoge kosten met zich meebrengt. Dat met de actielijn wordt ingezet op het verbeteren van verkeersveiligheid kan de PVV steunen. Het ontwikkelen van indicatoren waarmee de kwaliteit en verkeersveiligheid van fietspaden in Noord-Holland kunnen worden gemonitord en verbeterd, is een goede zaak.

Vooralsnog zit de PVV enigszins 'gemengd' in het stuk.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) spreekt complimenten uit voor het proces. Suggesties en aanpassingen zijn meegenomen in het uiteindelijke stuk. De toegankelijkheid van het wegennet mag niet afhangen van de aanwezigheid van slimme techniek in het voertuig, of in het bezit van een weggebruiker. De fiets moet in de provinciale projecten als volwaardig vervoermiddel worden behandeld. De PvdA streeft naar meer nadruk op de fietsers, maar ook op de wandelaar. De wandelaar mag niet worden vergeten.

Statenlid **Gringhuis** (GL) stelt dat actieve mobiliteit actueler is dan ooit tevoren. Verplaatsing op een CO₂-neutrale manier moet zo snel mogelijk bewerkstelligd worden. Tot die tijd moet zo min mogelijk worden gevlogen en zoveel mogelijk per openbaar vervoer worden gereisd. Korte afstanden zouden zoveel mogelijk fietsend of lopend moeten worden overbrugd. De auto wordt alleen gebruikt als het echt nodig is. De Actieagenda en Perspectief Fiets helpen om deze stappen te kunnen zetten. GL bedankt alle betrokkenen en opstellers van het stuk voor hun inzet. GL is erg tevreden over het stuk.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** om twee voorbeelden te noemen van situaties waarin de auto echt nodig is.

Statenlid **Gringhuis** (GL) antwoordt dat het aan de burger zelf is om die keuze te maken. Bij een afstand tussen woon en werk en mooi weer kan de fiets worden gepakt. Slecht weer kan een reden zijn om voor de auto te kiezen.

GL ziet dat steeds meer mensen met een elektrische fiets op de weg komen. Dat is een goede ontwikkeling, maar het leidt ertoe dat ook kwetsbare ouderen de elektrische fiets gebruiken. Het aantal verkeersslachtoffers onder die groep neemt toe. Het is belangrijk om in te zetten op vergevingsgezinde fietspaden en overzichtelijke kruispunten. Nagedacht kan worden over onorthodoxe maatregelen zoals het maximaliseren van de snelheid van elektrische fietsen. Heeft de gedeputeerde hierover ideeën?

Fietsers moeten zoveel mogelijk kunnen doorfietsen. Fietsers binnen de bebouwde kom zouden in principe voorrang moeten krijgen en buiten de bebouwde kom in principe niet. Er zou moeten worden toegewerkt naar 'Fietsers krijgen voorrang, tenzij'. Hoe denkt gedeputeerde hierover?

Is het een optie om het doel 'Groei van actieve verplaatsingen binnen 7,5 tot 15 km' voortijdig verder te verhogen? Als het behalen van de gestelde doelen minder goed verloopt, zijn er dan maatregelen om de doelstellingen wel te gaan halen?

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) bedankt voor de beantwoording van technische vragen.

Het Regionaal Programma Fiets is een kader dat vastligt. Wat is de rol van Provinciale Staten daarbij?

De rolstoel wordt in deze nota als een volwaardig vervoermiddel beschouwd. Mevrouw Van Geffen verzoekt om in de afbeelding op pagina 4 de rolstoel op te nemen.

De term actieve mobiliteit suggereert dat de rest 'zit te slapen' in het verkeer. Mevrouw Van Geffen vindt de term moeizaam. Zij sluit zich aan bij de opmerking van de heer Terwal dat voorkomen moet worden dat de overheid bepaalt wat onnodige verplaatsingen zijn. Dit geldt ook voor het begrip STOMP: Stappen, trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service en dan pas Privéauto. De overheid gaat zich bemoeien met iemands privéleven. Waarom staat deze invulling in de nota? Het is een aanval op de automobilist.

Bij interruptie vraagt Statenlid **Gringhuis** (GL) of mevrouw Van Geffen het met hem eens is dat de overheid handvatten kan aanreiken en kan verleiden om keuzes te maken en dat de Provincie daarin een rol kan spelen?

Mevrouw **Van Geffen** stelt dat veel zaken kunnen worden gestimuleerd. Het aanleggen van goede fietspaden en meer mogelijkheden voor de voetganger is goed, maar de prioritering en het afwegingskader voor maatschappelijke meerwaarde zorgen ervoor dat de keuzevrijheid van burgers in het geding komt. Mevrouw Van Geffen vindt dat zorgelijk.

Bij interruptie vraagt Statenlid **Gringhuis** of mevrouw Van Geffen zich kan voorstellen dat de Provincie wel adviezen geeft aan mensen om een keuze te maken.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vindt adviseren al vergaand. Zeker als dat mensen in hun keuze belemmert.

Ze heeft het gevoel dat alle grote investeringen in de MRA liggen. Klopt dit?

Deelt de gedeputeerde de opvatting van de Fietzersbond ten aanzien van tweerichtingsfietspaden?

De heer **Hollebeek** (PvdD) vertelt dat de PvdD een voorstander is van het bevorderen en ondersteunen van alle vormen van actieve mobiliteit. Het is schoner, gezonder, over het algemeen veiliger en neemt minder ruimte in. De fractie is dus over het algemeen enthousiast, maar ze heeft toch een paar kanttekeningen. In de Actieagenda staat dat het een van de belangrijkste ambities is om het regionale netwerk van fietsinfrastructuur in de provincie op te waarderen en toekomstbestendig te maken. Opwaarderen zegt niet alleen iets over capaciteit, maar juist ook over waardering. Een toekomstbestendig netwerk moet niet alleen functioneel zijn, maar zeker ook aantrekkelijk. De fysieke aantrekkelijkheid van de route is vaak van net zoveel belang als de functionaliteit. De heer Hollebeek ziet dat kansen in deze verder prachtige agenda niet afdoende aandacht krijgen. De ervaring die de heer Hollebeek heeft als hij soms noodgedwongen een stukje langs een volgens Duurzaam Veilig aangepaste provinciale weg of langs een bedrijventerrein moet fietsen, stemt hem bezorgd. Landschappen waarin de fietser niet alleen onbeschermd is tegen weersomstandigheden, maar ook nog eens een weinig aantrekkelijk en inspirerend decor om je door te verplaatsen. In de Actieagenda valt te lezen dat de voordelen van het vergroten van het gebruik van actieve mobiliteitsvormen voor de samenleving op veel vlakken zichtbaar zijn: van ruimte voor woningbouw tot impact op gezondheid en klimaat. De PvdD ziet nog meer mogelijkheden. Provinciale Staten hebben immers afgesproken om klimaat in samenhang met biodiversiteit aan te pakken, in lijn met wetenschappelijk advies. Daar ligt een mooie opgave die wat pregnanter naar voren mag komen in de Actieagenda. Een aantrekkelijke fietsinfrastructuur is er een waar natuur en biodiversiteit kunnen floreren. Dat is bij uitstek een gezondere leefomgeving; niet

alleen om je door te verplaatsen maar ook om in te wonen. Dat draagt weer bij aan de toekomstbestendigheid, wat als een van de belangrijkste ambities wordt opgevoerd.

Een andere mooie ambitie in het stuk: "In een omgeving waar veel ruimte is voor voetgangers en fietsers is veel gelegenheid tot ontmoeting. In de leefomgeving zorgt dat voor versterking van het onderling vertrouwen." Ook daarom lijkt het de fractie belangrijk dat die ontmoetingsplek ook daadwerkelijk een plek is waar men prettig vertoeft, anders zal er van ontmoetingen weinig sprake zijn. In de Actieagenda zijn alle bouwstenen aanwezig om een duidelijke ambitie uit te spreken om tot een fysiek aantrekkelijke, waar mogelijk natuurinclusieve fietsinfrastructuur te komen, maar die panklare voorzet voor open doel wordt helaas niet ingekopt. De fractie van de PvdD overweegt dan ook om met een motie te komen om in het vervolgtraject hier meer aandacht aan te besteden.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de heer Hollebeek doelt op bomenrijen, waardoor de fietser minder wind vangt. Kan een voorbeeld worden gegeven van het inrichten van leefruimte voor ontmoeting?

De heer **Hollebeek** heeft het verhaal over ontmoeting niet bedacht. Dat staat in het stuk. Hij bedoelde dat als men elkaar wil ontmoeten, er dan voor gezorgd moet worden dat de omgeving uitnodigt voor ontmoeting. Als de omgeving het aantrekkelijk maakt om te gaan fietsen, zullen mensen gaan fietsen en elkaar eerder ontmoeten.

De aangekondigde motie vraagt dat, wanneer in het vervolg wordt nagedacht over actieve mobiliteit en het inrichten van fietsinfrastructuur, het aantrekkelijk wordt gemaakt om op het fietspad te vertoeven.

Opvallend is dat in de acht actielijnen de doorfietsroutes de hoogste prioriteit hebben en recreatieve routes de laagste. Daar ziet de fractie een discrepantie tussen dat wat de heer Hollebeek eerder stelde en sommige passages uit de Actieagenda. Bijvoorbeeld: "Om ongestoord te kunnen doorfietsen liggen doorfietsroutes bij voorkeur niet langs drukke autowegen." "We hebben aandacht voor de kwaliteit van de veerverbindingen binnen het doorfietsrouten netwerk. Zo zijn veerverbindingen in het waterrijke Noord-Holland onmisbaar voor goed functionerende wandel- en fietsnetwerken." "We promoten nieuwe doorfietsroutes en recreatieve fiets- en wandelroutes, onder andere met campagnes." In de voordracht wordt bovendien gesteld dat zo nodig waterschappen, natuur beherende organisaties en recreatieschappen worden betrokken.

Dit soort stellingen lijken een lans te breken voor een visie op het zoveel mogelijk combineren van doorfietsroutes en recreatieve routes. Met name in het gebied Laag-Holland zijn er hiaten in het fietsrouten netwerk. Die kunnen worden weggewerkt door naar slimme combinaties te kijken. De techniek ontwikkelt immers door en het overbruggen van fysieke afstanden vergt steeds minder tijd.

De fractie van de PvdD zou graag zien dat er in de Actieagenda iets nadrukkelijker de nadruk wordt gelegd op mogelijke combinaties van doorfietsroutes en recreatieve routes, ook voor de belevingswaarde.

De heer Hollebeek komt met een puntje van zorg. Er zijn omvangrijke investeringen nodig voor de realisatie van doorfietsroutes die niet passen binnen bestaande provinciale subsidieregelingen. De Actieagenda gaat niet gepaard met extra financiële middelen. Kan de Gedeputeerde de PvdD geruststellen dat het enigszins realistisch is dat de ambities kunnen worden waargemaakt?

De heer Hollebeek wil de aandacht vestigen op de rol van de kleinere stations in de ketenreis. De PvdD blijft van mening dat goede overstappunten in de regio een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan de toename van actieve mobiliteit.

De heer **Steeman** (D66) benadrukt dat een goede, veilige, herkenbare infrastructuur voor actieve mobiliteit enorm belangrijk is voor de inclusiviteit van en de toegankelijkheid voor minder validen. Mevrouw Van Geffen sprak er ook al over. Het is een misser dat er geen aandacht voor minder validen is in deze stukken. Het is

vanzelfsprekend dat deze doelgroep belang heeft bij de doelstellingen en ambities in deze stukken. Op welke manier krijgt deze doelgroep een vaste plek in de openbare ruimte?

D66 is blij met de ambities van het college. Het heeft zoveel voordelen om lopen en fietsen te stimuleren en te faciliteren. Actieve mobiliteit scheelt veel ruimte. Minder ruimte voor parkeren, minder ruimte op de weg, minder ruimte voor asfalt en minder ruimte om een file te vormen.

Elke manier om de vervoersmodaliteit laag op de D66–Ladder van Duurzaam Vervoer te krijgen spaart ruimte uit. Het spaart ook de omgeving, uitstoot van CO₂, fijnstof en geluid. Het spaart dus de leefomgeving. Wat betreft het Klimaatakkoord moeten alle zeilen worden bijgezet om die doelstellingen te behalen. Er zullen minder autokilometers moeten worden afgelegd. Een kleine toename van het aantal kilometers in actieve mobiliteit kan al een grote bijdrage leveren.

De investering in mobiele activiteit is de meest efficiënte en effectieve manier om met de schaarse infrastructuurbudgetten om te gaan. D66 is oprecht blij met de stukken die voorliggen.

In de uitgaven op fietsinfrastructuur is er sprake van onderbesteding, vooral daar waar wordt opgetrokken met derden (lees: gemeenten). Hoe gaat de Provincie ervoor zorgen dat ambities en plannen ook daadwerkelijk ten uitvoer komen en dat budgetten tijdig en doelmatig worden besteed?

De Fietzersbond deed goede suggesties voor ontbrekende of onderbelichte schakels in het fietsnetwerk. D66 hoopt dat deze goede suggesties worden meegenomen in de verdere uitvoering.

Bij het volgende onderwerp overweegt D66 om een motie in te dienen:

In het Regionaal Toekomstbeeld Fiets is een onderscheid gemaakt tussen doorfiets-, verbindings-, stads- en recreatieve routes. In het eigen provinciale beleid en de fysieke verschijningsvorm van fietspaden is dat onderscheid nog steeds niet terug te zien. Normen zijn vaak gebaseerd op de snelheid van het autoverkeer. D66 overweegt om meer en duidelijker kwalitatief en kwantitatief onderscheid te maken tussen verschillende fietsroutes en dat door te voeren in beleid en onderhoudsnormeringen. Het zou kunnen betekenen dat meer structureel wordt afgeweken van CROW-normeringen en daarmee van de vrij strikte benadering van Duurzaam Veilig. Is de gedeputeerde bereid om daarin mee te denken?

Lopen blijft onderbelicht als modaliteit. De PvdA noemde het ook al. Het potentieel is groot, net als het voordeel. Er zou eigenlijk een Regionaal Toekomstbeeld Wandelschoen moet komen, met daarin opgenomen duidelijke looproutes. Op welke manier kunnen Provinciale Staten dit nog beter op de kaart krijgen naar aanleiding van de voorliggende Actieagenda?

De heer **Jensen** (JA21) geeft aan dat JA21 voorstander is van mobiliteit in al haar vormen. Hoewel de fractie de auto nog steeds als primair vervoermiddel beschouwt, ziet ze zeker nut en noodzaak van de fiets als vervoermiddel. Fietsen is gezond, goed voor het milieu en soms zelfs sneller dan de auto, met name in drukke, stedelijke gebieden. Het kan een alternatief zijn voor of een aanvulling op het toch al drukke openbaar vervoer. Hoewel keuzevrijheid natuurlijk voorop staat, staat JA21 positief tegenover maatregelen die het gebruik van de fiets stimuleren. De toename van e-bikes en speed-pedelects zorgt voor een extra belasting van het stroomnetwerk in de toekomst.

Het is logisch dat de Provincie investeert in veilige doorfietsroutes. JA21 is uiteraard voorstander van goede routes voor woon-werkverkeer, toerisme, vrachtvervoer maar ook van veilige schoolroutes.

De heer Jensen is blij dat volgend jaar de snelfietsroute parallel aan de N200 tussen Haarlem en Amsterdam in gebruik kan worden genomen. Die route is nu een drama voor fietsers.

In het Actieprogramma Fiets staat dat in 2020 een fietspad langs de N197 wordt gerealiseerd. Kan de gedeputeerde daarover uitsluitsel geven.

JA21 is benieuwd naar de financiële onderbouwing voor de lange termijn. In de periode 2024 tot 2027 gaat het om 100 miljoen euro zonder dekking.

De fractie heeft zorgen over enkele doorfietsroutes. De heer Jensen verwijst naar de gevaarlijke situatie op de rotonde bij het Westerhoutplein in de route van Beverwijk naar Wijk aan Zee en de knip in de weg op de Alkmaarseweg van Beverwijk naar Heemskerk en Castricum.

Oplossingen om fietsverkeer te stimuleren en te vergemakkelijken moeten goed worden getoetst op veiligheid. Er moet goed worden gekeken naar de belangen van alle weggebruikers.

JA21 ziet een overkoepelende visie voorliggen met goede plannen, maar die plannen hadden wel wat concreter mogen zijn. De fractie kijkt uit naar de uitvoering.

De heer **Mangal** (DENK) constateert dat de brommer als gebruiker van infrastructuur niet voorkomt in het voorliggend stuk, terwijl de brommer wel degelijk toegang heeft tot provinciale fietspaden.

Bij het ontwerpen van veilige fietsinfrastructuur kan er niet van worden uitgegaan dat het voertuig niet bestaat. Is er voldoende rekening mee gehouden dat de brommer gebruik zal maken van deze infrastructuur? Is gedacht aan parkeergelegenheden voor deze modaliteit. Is gedacht aan oplaadpunten voor elektrische fietsen en brommers op tussenstops en eindpunten? Als brommers niet welkom zijn op fietsinfrastructuur is er dan gedacht aan een alternatieve route?

De heer **Klein** (CU) bedankt de gedeputeerde en de ambtenaren voor de Actieagenda. De CU is een groot voorstander van het stimuleren van fietsgebruik. De Actieagenda bevat mooie woorden en goede ambities. Het is goed om een schaalsprong te maken in de infrastructuur en de verkeersveiligheid te willen verbeteren. Het is zorgelijk dat het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers toeneemt.

De CU kan zich vinden in de herformulering van de doelstellingen. De fractie voelt ook mee in het gevoel van de Fietzersbond. Wat voegt dit stuk nu opnieuw toe, ten opzichte van het eerdere Perspectief Fiets? Wanneer verlaat de Provincie nu de fase van papier?

In de lijst van actielijnen staan zaken die belangrijk zijn, maar toch secundair. Wat de Noord-Hollandse fietser echt helpt is die betere infrastructuur. Daarvoor is 100 miljoen euro nodig maar geen dekking. Wat is daarop de reactie van de gedeputeerde?

De CU heeft een aantal suggesties. Voeg meteen een begrotingsvoorstel bij, zodat er geld beschikbaar komt voor de uitvoering van de verbetering van infrastructuur. Geef de schoolroutes meer prioriteit. De recreatieve routes verdienen meer prioriteit. Op doorfietsroutes is het van belang dat echt kan worden doorgefietst. Maak kruisingen met wegverkeer standaard met voorrang voor fietsers, tenzij dit niet veilig te organiseren is. De CU bedacht daarvoor de slogan "Noord-Holland zorgt ervoor dat er geen haaiantanden meer op de fietspaden staan".

De heer **Hoogervorst** (SP) vertelt dat de SP-fractie in grote lijnen positief is over de voordracht. Er staan goede uitgangspunten in de Actieagenda. Ze zijn nauwkeurig omschreven en leiden tot veel ruimte voor de fiets en de wandelaar.

De SP ziet het document als een kapstok voor concrete uitvoering. Hopelijk volgen de uitvoeringsplannen snel. Zo niet dan bestaat de kans dat dit stuk in de lade belandt en dat daarmee de stapel van eerder geproduceerde documenten over dit onderwerp zal groeien. Het wordt nu tijd voor concrete plannen en vooral de uitvoering daarvan. Om de uitgangspunten en doelstellingen tot werkelijkheid te maken, moet er veel gebeuren.

Reactie Gedeputeerde Staten in eerste termijn:

Gedeputeerde **Olthof** is blij met de wijze waarop de samenwerking vanuit de Provincie met de Fietzersbond verloopt. Het contact is goed en er is regelmatig overleg. De gedeputeerde herkent de door de Fietzersbond genoemde punten ten aanzien van de actielijnen die in het document staan. Het document is een vervolgstap op het Perspectief Fiets. De teleurstelling van de Fietzersbond begrijpt en erkent de gedeputeerde dan ook wel. Het kan niet allemaal even snel.

Als de gedeputeerde elke fractie moet geloven dan moet de Provincie alle stimuleringsgebruik op vijf bolletjes zetten. Het feit dat alle punten zijn genoemd wil zeggen dat er al sprake is van prioritering.

Een aantal actielijnen loopt samen. Recreatieve routes vallen ook onder de portefeuille Recreatiegebieden. Met recreatieschappen wordt gekeken naar het bevorderen van recreatieve routes.

Voor stimulering van het fietsgebruik in de ketenreis zal er eerst voor gezorgd moeten worden dat er goede fietspaden liggen. Doorfietsroutes hebben hoge prioriteit. Daar valt veel winst te boeken.

Er is gekozen voor een volgorde qua inzet om uiteindelijk ook een en ander waar te kunnen maken.

Met een maximale fietsafstand van 15 km kan echt winst worden geboekt. Als de afstand groter is, dan gaat de tijd die men moet fietsen richting drie kwartier. Dan neemt de bereidheid om de fiets te gebruiken snel af, ook wanneer een elektrische fiets kan worden ingezet. Bij de ambities van 7,5 en 15 km is concreet aangegeven waar het naar toe zou moeten gaan. Is het doel in 2025 behaald, dan is in ieder geval een ambitie gerealiseerd uit het document. Wanneer een ambitie is behaald, dan kunnen de grenzen weer worden verlegd.

Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid moet het gebruik van de fiets c.q. actieve mobiliteit worden gestimuleerd. De term 'onnodig gebruik' komt voort uit het Perspectief Mobiliteit. De eerste stap is mobiliteit verminderen, onder meer door de werkgeversaanpak te stimuleren.

Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat de VVD daar toen ook al tegen geageerd heeft. Het stuk is aangenomen met steun van de VVD. De VVD vroeg zich echter wel af of door de overheid zo zwaar moest worden ingezet op het verminderen van mobiliteit.

Gedeputeerde **Olthof** vertelt dat 'keuzevrijheid' is toegevoegd aan het Perspectief Mobiliteit. De betreffende passage over onnodig gebruik komt voort uit het Perspectief Mobiliteit. Het gaat over het veranderen, maar ook het verbeteren van mobiliteit en over infrastructuur. Dat kan ook betekenen dat er asfalt bij moet komen. Voor goede fietspaden zal er zeker asfalt bij moeten komen.

De Provincie gaat de mensen niet vertellen wat onnodig gebruik is, maar met ander beleid moet worden gestimuleerd dat mensen minder hoeven te reizen.

Eerder is een lijst verstrekt met daarin uiteengezet de stand van zaken betreffende de aanpak van **fietsknelpunten. Dit fasen-overzicht kan eventueel opnieuw worden verstrekt.** In het geval van de N197 is de studiefase opnieuw opgepakt. Het project kon onder meer door personele bezetting niet goed worden opgepakt. Naar aanleiding van vragen over het iMPI is dat project weer opgepakt.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of een zichtlijn kan worden gegeven van wanneer benoemde fietsknelpunten zijn afgerond.

Gedeputeerde **Olthof** gaat niets toezeggen wat hij niet kan waarmaken. Een aantal knelpunten in de realisatiefase kan op korte termijn zijn gerealiseerd. Bij andere projecten is de Provincie afhankelijk van andere partijen of van procedures. Van die projecten kan men zich afvragen of die überhaupt wel gerealiseerd kunnen worden. Via het iMPI is de voortgang te volgen.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of er naar aanleiding van dit beleid bepaalde acties zijn, die de Provincie onderneemt om te stimuleren dat het niet vastloopt.

Gedeputeerde **Olthof** constateert dat zaken door elkaar worden gehaald. Het is niet alleen een financieel punt, de Provincie heeft ook met de praktische uitvoering en procedures te maken. Op die manier zijn de knelpunten benoemd.

Het college komt nog met het Perspectief Financiën. Het beeld dat de Provincie onuitputtelijke middelen heeft, is onjuist. De Provincie kan niet het probleem van gemeenten oplossen. In samenhang moet worden bekeken hoe middelen zo slim mogelijk kunnen worden ingezet.

De subsidieregeling vanuit de Provincie is zoveel aantrekkelijker gemaakt. Het Rijk had de mond vol van het Landelijke Toekomstbeeld Fiets. Provincies leveren een Regionaal Toekomstbeeld Fiets op. Nu is de vraag of het Rijk bereid is om de portemonnee te trekken. Financieel gezien heeft de Provincie haar beperkingen. De gedeputeerde wil de ambities scherp en duidelijk hebben. De financiën zijn nu niet geregeld en die worden deze periode ook niet meer geregeld. Deze agenda kan worden ingezet in de nieuwe coalitieonderhandelingen. Er is nu een volledige inventarisatie. Dat is een verschil ten opzichte van het Perspectief Fiets. Daarnaast is het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. Duidelijk is wat de opgave is voor de uitbreiding en de kwalitatieve verbetering van het fietsnetwerk. Met elkaar zullen keuzes moeten worden gemaakt, door zowel gemeenten, Provincie en Rijk, om financiële middelen te vinden voor de realisatie van een en ander. De gedeputeerde wil niet de verwachting wekken dat de Provincie een grote zak geld achter de hand heeft. De financiën moeten vanaf 2024 nog worden geregeld.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Kuiper** (CDA) of de Provincie een doeluitkering krijgt in het iMPI speciaal voor fietsprojecten, of loopt het buiten het iMPI om?

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat niet alles wat in het iMPI staat financieel gedekt is.

In het iMPI zal er een kredietaanvraag komen wanneer het provinciaal areaal betreft en de Provincie de uitvoerende partij is. Het kan zijn dat een deel wordt gefinancierd door gemeenten of door de Rijksoverheid. Met de ambities die vermeld staan kan de Provincie aan de MIRT-tafel laten zien dat ze haar huiswerk heeft gedaan. Diverse partijen zullen hun bijdragen moeten doen.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) wanneer de gedeputeerde verwacht aan tafel te zitten met de Staatssecretaris? Klopt het dat het Financieel Perspectief voor fietsinfrastructuur wezenlijk verschilt van het Financieel Perspectief voor auto-infrastructuur?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat het gaat om het Financieel Perspectief Mobiliteit.

Voor de zomer zit de gedeputeerde aan tafel met de Staatssecretaris. Dat wil niet zeggen dat voor de zomer het geld geregeld is. In overleg met de griffie bekijkt de gedeputeerde hoe een en ander kan worden teruggekoppeld. Mogelijk kan een rondvraag worden gesteld. Ook komt de informatie via het Bac-verslag.

Uiteindelijk wordt het STOMP-principe gebruikt. Het is ook toegepast voor de ambities in de Haarlemmermeer. Wat kun je wandelend, fietsend en wat met OV en wat met auto? Als bestuurder ben je in de politiek bezig om beleid neer te zetten. Het STOMP-principe voldoet aan die uitgangspunten. Het college zegt niet dat men niet met de auto mag.

De wandelaar is belangrijk wanneer het over actieve mobiliteit gaat. De wandelaar is niet bewust ondergewaardeerd. Wandelroutes zijn vooral ondergebracht in de Agenda Recreatie en Toerisme.

Het is terecht om wandelen in de toekomst nadrukkelijker mee te nemen in de Actieagenda. De gedeputeerde zal het onderwerp wandelaar ook meenemen in zijn gesprekken met gemeenten.

De gedeputeerde maakt zich zorgen over de snelheid van e-bikes, als het om veiligheid gaat. Het is een landelijke discussie, die vooral gericht is op de speed pedelec. In de bijlage van de Actieagenda valt te lezen dat wordt gekeken naar de inrichting van fietspaden. Juist omdat er steeds meer verschillende fietsen komen, is een breder fietspad nodig. Dat vraagt om een flinke investering.

In de bijlagen is ook een overzicht terug te vinden van de breedte van (brom)fietspaden. Bij de inrichting van infrastructuur wordt rekening gehouden met bromfietspaden.

In de richting van mevrouw Van Geffen merkt de gedeputeerde op dat Formule 1 als topsport kan worden beschouwd. Zo is het echter niet bedoeld als het gaat over de Actieagenda Actieve mobiliteit. Het gaat over het inzetten van spierkracht om vooruit te komen en niet over goed opletten en goed sturen.

Fietsers hebben voorrang, tenzij: Er zijn bewegingen naar een andere manier van denken, maar om dit als standaard te gaan inzetten, is wel ingewikkeld. Het gaat over snelheden en verkeersintensiteit. De gedeputeerde vindt het wel een punt van discussie voor een aantal plekken, bijvoorbeeld binnen de bebouwde kom en in steden. Hij ziet steeds vaker fietspaden waar de auto te gast is, net als de 30 km-zone. Het is nu te vroeg om in de provincie, op provinciale wegen, in te stellen dat de fiets voorrang heeft en dat de auto te gast is. Er wordt wel nagedacht en gesproken over het geven van voorrang van fietsers op rotondes. Met de onderbouwing die er nu ligt, komt dat te vroeg. De landelijke discussie wordt afgewacht. Met het CROW wordt bekeken hoe hiermee anders kan worden omgegaan.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of de gedeputeerde in gesprek is met CROW.

Gedeputeerde **Olthof** zelf is niet in gesprek met CROW. Ten aanzien van de fiets zijn maatschappelijke ontwikkelingen gaande. Dergelijke onderwerpen worden besproken en zijn een punt van aandacht.

Bij interruptie merkt mevrouw **Kuiper** (CDA) op dat de CROW-richtlijnen gelden voor het gehele land. Een automobilist mag niet in iedere provincie te maken krijgen met andere CROW-regels. Het kan toch niet zo zijn dat op provinciaal niveau eigen regels worden bedacht?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat binnen Noord-Holland sprake moet zijn van een betrouwbare inrichting van de weg. Over de N206 is gevraagd waarom het geen doorfietsroute omvat. De auto heeft voorrang. Als de fietser voorrang zou hebben, dan is er op een rotonde waar de auto weer voorrang heeft, sprake van twee verschillende regimes. De verkeerssituatie wordt hierdoor gevaarlijk.

Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets is vastgesteld. Het is een adaptieve Agenda en niet in beton gegoten. Met gemeenten worden steeds gekeken wat eraan toegevoegd kan worden. Binnen de MRA gebeurt er meer, omdat er meer kansen zijn voor de fiets vanwege kortere afstanden. Dat neemt niet weg dat Noord-Holland Noord is meegenomen in het RTF.

De gedeputeerde vindt het geen probleem om de doelgroep te benoemen en daartoe een plaatje van de rolstoel toe te voegen aan de afbeelding op pagina 4. Dat zal gebeuren

De doelgroep is niet opgenomen omdat de opzet van deze Agenda meer was vanuit het gebruik van de infrastructuur en niet zozeer vanuit doelgroepen. De doelgroep had wel meer aandacht kunnen krijgen in de tekst, maar het was geen uitgangspunt om alle doelgroepen daarin te benoemen.

Bij interruptie verwijst de heer **Mangal** (DENK) naar een wettekst voor voertuigen voor mensen met een beperking. Bromfietsen op meer dan twee wielen mogen niet breder zijn dan twee meter. Dat betekent dat ze

wel twee meter breed kunnen zijn. Dit kunnen voertuigen zijn voor mensen met een beperking. De breedte van een fietspad varieert van twee tot drie meter. De heer Mangal voorziet daar een probleem. Is de gedeputeerde dat met de heer Mangal eens?

Gedeputeerde **Olthof** ziet dat probleem niet. Als dergelijke voertuigen twee meter breed mogen zijn, dan zou dat betekenen dat fietspaden vijf meter breed gemaakt moeten worden. Dat is een onmogelijke opgave. De Provincie moet wel zorgen dat personen met een lichamelijke beperking en minder validen op hun bestemming moeten kunnen komen. Het is een uitzondering dat een voertuig twee meter breed is. Er zullen altijd nieuwe ontwikkelingen zijn waarmee men in de huidige infrastructuur c.q. de provinciale wegen en fietspaden niet uit de voeten kan.

Per situatie moet worden bekeken of een inrichting met een tweerichtingsfietspad veilig is.

Om een aantrekkelijk fietspad te maken zal de omgeving aantrekkelijk moeten zijn. Bij de aanleg van fietspaden kan niet zomaar dwars door gebieden worden gegaan, vanwege flora en fauna. Er moet rekening worden gehouden met ander ruimtelijk beleid. Er wordt niet alleen gekeken naar de aantrekkelijkheid van een route, maar ook naar de meest logisch stroom om van A naar B te bewegen.

Bij interruptie merkt de heer **Hollebeek** (PvdD) op dat hij niet heeft gesteld dat fietspaden door natuur aangelegd moeten worden, maar dat natuur langs fietspaden moet worden aangelegd.

Gedeputeerde **Olthof** verwijst naar het NIKG, waarin daarover afspraken zijn gemaakt. Bij de aanleg van fietspaden zal de omgeving altijd een belangrijk punt zijn.

Over onderbesteding merkt de gedeputeerde op dat met gemeenten getracht wordt tot regionale mobiliteitsagenda's te komen. Daarin staan doorfietsroutes opgenomen. Nu is de vraag hoe snel een en ander gerealiseerd kan worden. Voordat tot realisatie kan worden overgegaan, moeten (ruimtelijke) procedures worden doorlopen en komen aanbesteding en financiering om de hoek kijken. Daarbij maken gemeenten soms andere keuzes. Dit jaar waren er gemeenteraadsverkiezingen.

Het helpt wanneer zaken samen worden opgepakt. In de uitvoering kunnen mogelijk taken van elkaar worden overgenomen en zaken slimmer worden georganiseerd. Onderbesteding is een uitdaging waarvoor met elkaar een oplossing moet worden gevonden.

In het stuk is opgenomen dat rondom OV-knooppunten voorzieningen aanwezig moeten zijn. Oplaadpunten is daar één van.

Bij interruptie vraagt de heer **Jensen** (JA21) over de N197 wat de reden was dat eerst tot aanleg werd besloten en vervolgens om er eerst nog studie naar te doen.

Gedeputeerde **Olthof** verwijst naar de bijlage bij de stukken van februari.

Als een bromfiets niet op de rijbaan kan rijden, dan is het gebruik van het fietspad toegestaan. Er moet een goed alternatief zijn.

De schoolroutes zijn benoemd in het Plan Veiligheid. Schoolroutes maken onderdeel uit van de verbindingen. Het van en naar werk en school fietsen moet zo slim, snel en vooral zo veilig mogelijk kunnen.

Tweede termijn:

De heer **Steeman** (D66) vindt dat de toezegging om een plaatje van een rolstoel toe te voegen op pagina 4 de doelgroep schromelijk tekort doet. Echte toegankelijkheid vergt een wezenlijk andere blik op infrastructuur, zeker daar waar van voetgangersinfrastructuur gebruik wordt gemaakt. Dat mist in het document. De heer

Steeman neemt dit punt mee richting behandeling in Provinciale Staten, om te kijken of er meer gedivergeerd kan worden in de verschillende fietspaden en de manier waarop daarmee wordt omgegaan in beleid, onderhoud en investeringen. D66 komt daartoe mogelijk met een motie.

De heer **Terwal** (VVD) spreekt van een goed debat. Hij bedankt voor goede antwoorden, onder meer over de realistische fietsafstanden en dat fietsstimulering wel degelijk een stevige prioriteit is van de Provincie. De VVD is blij te horen dat de gedeputeerde over onnodige verplaatsingen aangeeft dat keuzevrijheid belangrijk is.

Het stoort de heer Terwal in toenemende mate dat een aantal partijen wederom ook dit debat aangrijpen om de automobilist te verketteren. Je zult maar D66-stemmer zijn en ook automobilist, die af en toe ook de fiets gebruikt.

Bij interruptie constateert de heer **Steeman** (D66) dat de heer Terwal een persiflage van de bijdrage van de heer Steeman maakt, als hij spreekt over het verketteren van automobilisten en dat D66 een groot tegenstander zou zijn van de automobilist. De heer Terwal heeft niet opgelet. Het is de bedoeling om een mix van modaliteiten te hebben. D66 is er wel voorstander van om het autogebruik terug te dringen. Dat staat ook in het Klimaatakkoord. Alle zeilen moeten daarvoor worden bijgezet. Dat is geen verkettering, maar een realistisch uitgangspunt voor het terugdringen van het autogebruik.

De heer **Terwal** (VVD) beschouwde het als een dieptepunt. De heer Steeman spreekt van een persiflage, maar het is bijzonder dat hij twittert over de podcast "The war on cars". Daarin wordt aangekondigd dat de automobilist uit de binnensteden moet worden geband. Er kan een verschil van opvatting zijn, maar dan moet niet worden gezegd dat er ook binnen D66 nog wel ruimte is voor de auto, want die is er dan gewoon niet.

Bij interruptie geeft de heer **Steeman** de heer Terwal in overweging om de podcast te beluisteren. Hij zal dan vernemen dat het een realistisch beeld is van een goede mix om het autogebruik te verminderen, en geen verkettering.

Statenlid **Gringhuis** (GL) vraagt of er nog maatregelen kunnen worden getroffen, om bij te sturen, wanneer blijkt dat de doelen niet kunnen worden behaald.

Hij begrijpt de uitleg over het woord 'tenzij'. Statenlid Gringhuis hoort graag van de gedeputeerde of de Staten hierin kunnen helpen?

Het is goed dat wordt nagedacht over de snelheid op fietspaden.

De heer **Klein** (CU) vond het positief om te horen dat het nog te vroeg is voor voorrang voor fietsers en dat het op dit moment nog niet zover is. Dat zijn andere woorden dan: Het gaat niet gebeuren. Er zijn veel situaties in Noord-Holland waarbij een fietspad langs de provinciale weg ligt. Dan is er een zijweg. De fietser moet vervolgens wachten voor de oversteek van die zijweg. Te denken valt aan een pilot om te kunnen beoordelen op welke plekken en in welke situaties die voorrangssituatie kan worden omgedraaid zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid en doorstroming. Het kan tegemoet komen aan de toekomstwens om die voorrangssituatie ooit te realiseren.

Als geprioriteerd moet worden en het gaat over het secundaire netwerk dan heeft het de voorkeur van de CU om schoolroutes hoger op de lijst te zetten. Kan dat?

De heer **Hollebeek** (PvdD) is in principe voor de door D66 aangekondigde motie, mits niet teveel uitgewerkt in de technische details.

Reactie Gedeputeerde Staten in tweede termijn:

Gedeputeerde **Olthof** laat de discussie tussen de heren Terwal en Steeman voor wat het is. Hij was helder over het standpunt van het college.

Het onderhoud (waarover D66 een motie overweegt) zit in het NIKG. Er zal worden gekeken naar de kwaliteit van fietspaden. Het RTF zal voeding geven voor het NIKG.

De gedeputeerde deed richting mevrouw Van Geffen een toezegging over een afbeelding. Daarmee heeft hij het niet afgedaan als zou het voldoende zijn. Het is een inclusief document waarin wordt gekeken naar kwalitatief goede routes, die door verschillende doelgroepen, waaronder scholieren en mensen met een beperking et cetera, worden gebruikt. De gedeputeerde wil ervoor waken dat dit document wordt aangevuld met allerlei doelgroepen. Het wordt daarmee te detaillistisch. Het zal de uitvoering moeilijker maken. Schoolroutes hebben aandacht in het kader van verkeersveiligheid. Het staat D66 vrij om een motie in te dienen, maar de gedeputeerde deed een toezegging en heeft erkend dat de betreffende doelgroep een plek in de tekst had moeten krijgen.

Bij doorfietsroutes is het uitgangspunt dat de fietser voorrang heeft. In die zin sluit de gedeputeerde zich aan bij de vraag wat deze voorrangsvorm betekent in het kader van de CROW en Duurzaam Veilig. Daar zit veel aan vast. De gedeputeerde zou voorzichtig willen zijn met experimenteren op het gebied van voorrang voor alle fietspaden en voor alle fietsers. Middels een evaluatie wordt gemonitord of doelen behaald worden. Schoolroutes hebben een plek, maar ze zijn niet expliciet apart benoemd.

De voorzitter concludeert dat uitgebreid over het onderwerp is gesproken en dat een mooi debat is gevoerd. De voordracht zal als besprekstuk worden doorgeleid naar de vergadering van Provinciale Staten op 23 mei 2022. De PvdD en D66 hebben aangekondigd mogelijk met een motie te komen.