

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

K. Bodewes

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143984

karin.bodewes@noord-holland.nl

1 | 7

**Betreft: Voortgang Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 en
afdoeningsvoorstel Motie M68-2022 - Betrek mensen met een
Mobiliteitsbeperking**

Verzenddatum

25 JAN. 2023

Kenmerk

1966026/1966041

Geachte leden,

Uw kenmerk

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Voortgang Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 en
afdoeningsvoorstel Motie M68-2022 - Betrek mensen met een
Mobiliteitsbeperking.

Inleiding

Op 23 mei vorig jaar heeft u de Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027¹ vastgesteld. Hierin is afgesproken om u in ieder geval op 3 momenten te informeren over de voortgang op de ambities en activiteiten uit de Actieagenda: aan het einde van de huidige collegeperiode (2023), halverwege de volgende collegeperiode (2025) en aan het einde van de looptijd van de Actieagenda (2027). Deze brief informeert u over de 1^e voortgang.

Aangezien de vaststelling van de Actieagenda Actieve Mobiliteit relatief kort geleden is (circa 8 maanden), is deze 1^e voortgangsrapportage beknopt en globaal van aard. In de volgende voortgangsrapportage wordt specifiek ingegaan op de resultaten aan de hand van monitoringsdata. Hierover aan het eind van de brief meer.

De brief is opgebouwd langs de acht actielijnen van de Actieagenda (zie onderstaand schema). Te beginnen met de actielijnen met de hoogste prioriteit.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

¹ www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Fiets/Beleid/Actieagenda_Actieve_Mobiliteit_2022_2027.pdf

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Tabel 1: De acht actielijnen van de Actieagenda Actieve Mobiliteit.

Actielijn		Prioriteit
1	Doorfietsroutes Regionale netwerken van doorfietsroutes verbeteren en nieuwe doorfietsroutes realiseren.	● ● ● ● ●
2	Provinciale infrastructuur Verbeteren van voetgangers- en fietsinfrastructuur op provinciaal areaal.	● ● ● ●
3	Data op orde Data(voorzieningen) in de beleidscyclus voor actieve mobiliteit professionaliseren.	● ● ● ●
4	Overige netwerken Verbeteren van overige regionale en lokale netwerken voor voetgangers en fietsers.	● ● ●
5	Ketenreis Versterken van de positie van actieve vormen van mobiliteit binnen de ketenreis.	● ● ●
6	Stimulering gebruik Stimuleren van het gebruik van actieve mobiliteit door middel van gedragsbeïnvloeding.	● ●
7	Kennis en innovatie Innovatieve toepassingen ontwikkelen en kennis over actieve mobiliteit vergroten en uitwisselen.	● ●
8	Recreatieve netwerken Versterken van netwerken van recreatieve wandel- en fietsroutes in de provincie.	●

Actielijn 1: Doorfietsroutes

In alle regio's doorgepakt met de doorfietsrouteaanpak

Met het Regionaal Toekomstbeeld Fiets² is voor alle regio's op hoofdlijnen geïnventariseerd waar de kansen voor doorfietsroutes liggen en welke routes/tracés geschikt zijn om op te waarderen.

- In de regio Gooi- en Vechtstreek is voor 6 prioritaire doorfietsroutes verder onderzocht wat er per tracé nodig is om deze op doorfietsroute kwaliteit te brengen. In de regio Alkmaar zijn een aantal prioritaire routes nader onderzocht en wordt gewerkt richting een bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst. In de regio Kop van Noord-Holland wordt dit proces momenteel doorlopen. En in de regio's Zuid-Kennemerland/IJmond en West-Friesland gaan we dit in 2023 doen. De afspraken over de doorfietsroutes leggen we ook vast in de Regionale Agenda's Mobiliteit.
- Er zijn studies gedaan naar een aantal specifieke tracés en sommige tracédelen zijn, met behulp van provinciale subsidies, gerealiseerd. O.a. in Velsen, Heemstede, Heemskerk, Heerhugowaard, Heiloo, Alkmaar, Hoorn, Anna Paulowna en Muiden.
- In de regio's Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden en bij routes van en naar deze gebieden trekken we samen op met de Vervoerregio Amsterdam. In 2022 is een groot deel van de F200 doorfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam gerealiseerd met behulp van een provinciale en rijkssubsidie. En voor de F205 tussen Velsen/Haarlem en Hoofddorp wordt momenteel gewerkt aan een intentieovereenkomst voor een plan van aanpak.

De komende periode gaan we hier mee door. Zowel vanuit onze regierol op de doorfietsroutes als vanuit onze rol als wegbeheerder.

² www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Fiets/Beleid/Regionaal_Toekomstbeeld_Fiets.pdf

Actielijn 2: Provinciale infrastructuur

Oplossingen prioritaire fietsknelpunten provinciale infra verder uitgewerkt en deels gerealiseerd

Bij diverse fietsknelpunten zijn verbeteringen gerealiseerd (o.a. bij de N244 ter hoogte van het pontje Akersloot en de kruising van de N239 met de Alkmaarseweg). En voor een aantal andere knelpunten wordt momenteel een voorkeursvariant uitgewerkt (o.a. voor de ontbrekende schakel tussen Haarlem en Velsen langs de N208).

In de nieuwe Investeringsstrategie Noord Hollandse Infrastructuur (INHI) zijn de doorfietsroutes toegevoegd als indicator, zodat deze structureel kunnen worden meegewogen in provinciale investeringsbeslissingen op het gebied van mobiliteit.

Om de fietsveiligheid op provinciale fietspaden te verbeteren, is in het najaar bovendien gestart met het aanbrengen van 200 km kantmarkering. In 2023 wordt dit project afgerond.

Om te komen tot bereikbare en toegankelijke mobiliteit voor iedereen wordt bij projecten altijd rekening gehouden met het VN-verdrag Handicap uit 2016 en de Wet gelijke behandeling handicap of chronische ziekte. In aanvulling daarop is het afgelopen jaar (mede n.a.v. Motie M68-2022 - Betrek mensen met een Mobiliteitsbeperking) gesproken met leder(in), de koepelorganisatie van mensen met een lichamelijke handicap, verstandelijke beperking of chronische ziekte. De conclusie van dit gesprek was dat er niet zozeer algemene aandachtspunten zijn, in aanvulling op wat al wordt gedaan, maar dat het vooral goed is om per project te kijken hoe de specifieke behoeften van deze doelgroep beter mee kunnen worden genomen. Dit is een continue proces. In de volgende voortgangsrapportages wordt teruggekoppeld hoe hier op projectniveau mee wordt omgegaan.

Tot slot is gewerkt aan het vastleggen van vernieuwde provinciale ontwerpstandaarden voor fietsinfrastructuur (bredere fietspaden en fietsstroken, toepassen (kant)markering, voorrangregels).

Actielijn 3: Data op orde

Actuele fietsdata ingewonnen en gewerkt aan gezamenlijke datastrategie

In 2022 is een flinke slag geslagen in de kennis over de staat en het gebruik van het regionale fietsnetwerk. Zo zijn voor alle provinciale fietspaden en de rest van het regionaal fietsnetwerk gegevens ingewonnen over o.a. type fietsvoorziening, markering, trottoirband en de aan/afwezigheid van obstakels. Daarnaast zijn er fietstellingen uitgevoerd op alle belangrijke regionale verbindingen, waaronder de provinciale fietspaden. Door deze gegevens te combineren met de weginrichting, verkeersdrukte (fiets- en wegverkeer), gereden snelheden en verkeersongevallen is zichtbaar welke tracés vanuit verkeersveiligheid de meeste prioriteit hebben om aangepakt te worden. De fietstellingen dienen ook als 0-meting voor de monitoring van de doorfietsroutes.

Samen met de Vervoerregio Amsterdam wordt momenteel gewerkt aan een datastrategie voor het monitoren van de voortgang op alle (door)fietsroutes in Noord-Holland. Deze wordt ook gebruikt om beter te kunnen prioriteren.

Actielijn 4: Overige netwerken

Regionale en lokale netwerk voor voetgangers en fietsers verbeterd met behulp van subsidie kleine infra

In 2022 is voor een recordbedrag aan subsidies kleine infra aangevraagd door gemeenten waarmee het regionale en lokale netwerk voor fietsers en voetgangers is (of binnenkort wordt) verbeterd. Denk aan het verbeteren van het fietspad tussen Alkmaar en Bergen via de Sluispolder, een fietsbrug bij Willemsoord in Den Helder, fietsstraten in Hilversum en Hoorn en de verbetering van fietspaden langs de Westergracht in Haarlem³.

Actielijn 5: Ketenreis

Planvorming diverse stationsgebieden in volgende fase, aanpak deelfietsen Gooi- en Vechtstreek opgestart en project R-net fietsparkeren verder uitgewerkt

Vanuit het programma OV-knooppunten en Bereikbare Steden is samen met gemeenten, NS en ProRail verder gegaan met de planvorming voor het verbeteren van de ketenreis bij diverse stations. Dit heeft afgelopen jaar geleid tot een Rijksbijdrage voor o.a. Haarlem, Alkmaar, Hoorn en Hilversum. Hiermee is de realisatie van de plannen een stuk dichterbij gekomen. In de regio Gooi- en Vechtstreek wordt momenteel gewerkt aan een plan van aanpak voor de uitrol van een deelfietsstelsel. Voor het fietsparkeren bij R-net haltes is de volgende stap gezet richting uitvoering. Het streven is om in 2023 te starten met de realisatie.

Actielijn 6: Stimulering gebruik

Fietsgebruik onder jonge kinderen gestimuleerd en ingezet op veiliger (fiets)gedrag bij met name jongeren en ouderen

De stimulering van het gebruik van de fiets is met name opgepakt in MRA-verband via de MRA Green Deal Fiets (GDF)⁴. Dit is gedaan door (innovatieve) projecten op te stellen en uit te voeren. Een concreet voorbeeld is de pilot in Haarlem en Almere om jonge kinderen in diverse kinderopvanglocaties kennis te laten maken met de fiets. Dit was een groot succes waardoor tientallen peuters spelenderwijs hebben leren fietsen. De pilot heeft in 2022 de eerste prijs gewonnen van Tour de Force. Daarnaast is binnen de werkgeversaanpak aandacht voor fietsstimulering.

Verder is, gezien de grote en urgente infrastructurele opgave niet puur ingezet op stimulering van *meer* gebruik van actieve mobiliteit, maar vooral op *veiliger* gebruik. Met gemeenten zijn de landelijke verkeersveiligheidscampagnes 'Fietsverlichting' en 'MONO' uitgerold. Daarnaast zijn diverse verkeerseducatieprojecten gesubsidieerd, zoals verkeerslessen van Veilig Verkeer Nederland voor jongeren en het programma Doortrappen voor ouderen, waardoor men langer veilig mobiel kan blijven. Het aantal gemeenten dat het afgelopen jaar meedeelde aan het project Doortrappen is opgelopen naar 19.

³ Voor een volledig overzicht wordt verwezen naar de bijlage 'Resultaten UVR Kleine infrastructuur 2022' bij de GS Nota 'Uitvoeringsregeling Kleine Infrastructuur 2023'

⁴ De GDF is een triple helix samenwerking van MRA-overheden, kennis- en onderwijsinstellingen en NGO's en bedrijfsleven. Het concrete doel van de GDF is om in 2025 honderdduizend extra fietsers in de regio te realiseren.

Actielijn 7: Kennis en innovatie***Meer regionale en landelijke kennisdeling en verbeteren doorstroming voetgangers en fietsers met Smart Mobility***

Via samenwerkingsverbanden als MRA Green Deal Fiets en Tour de Force wordt kennis gedeeld en vergaard. Vanuit Tour de Force is bijvoorbeeld een eenduidige meetmethodiek ontwikkeld voor gedrag/beleving en tellen van gebruik van fietsroutes. Daarnaast is een communicatietoolkit gemaakt, die we de komende jaren gaan toepassen.

Vanuit het programma Smart Mobility zijn afgelopen jaar in de (meeste) bestaande provinciale verkeerslichtinstallaties maatregelen doorgevoerd, waardoor voetgangers en fietsers minder oponthoud ervaren. Bijvoorbeeld door groenverlening voor groepen, fietsdetectie op afstand en door fietsers (onder voorwaarden) versneld groen te geven. Bij enkele (stedelijke) installaties zijn wachttijdvoorspellers toegepast. In de toekomst wordt gekeken hoe de doorstroming van fietsers en voetgangers nog verder kan worden verbeterd.

Actielijn 8: Recreatieve netwerken***Diverse recreatieve wandel- en fietsroutes verbeterd en ingezet op behoud pontverbindingen***

Via de subsidieregeling Kleine Infrastructuur (zie ook actielijn 3) en de subsidieregeling Groen Noord-Holland zijn diverse recreatieve wandel- en fietsroutes uit respectievelijk het Wandelnetwerk Noord-Holland en het Regionaal Fietsnetwerk verbeterd. Vanuit de regeling Kleine Infrastructuur gaat dat bijvoorbeeld om een aantal kilometers fietspad op Texel die worden verbreed en voorzien van duurzame betonverharding. En vanuit de regeling Groen Noord-Holland gaat het bijvoorbeeld om een uitbreiding van het wandelnetwerk in Zuid-Kennemerland. Verder is, samen met PWN en Staatsbosbeheer, gekeken naar de overstuiving van het fietspad Blijdensteinsweg (onderdeel van de LF Icoonkustroute tussen Bergen en Schoorl aan Zee). Met een brief medio 2022 heeft de provincie Noord-Holland een bijdrage aan PWN gegeven voor het bereikbaar houden (maximaal 5 jaar vegen) van het fietspad Blijdensteinsweg te Bergen/Schoorl. Dit is een éénmalige actie vanuit de provincie. Met Staatsbosbeheer en PWN is afgesproken om op korte termijn (in 2023) met een structurele oplossing te komen, zodat het duin kan blijven stuiven en de fietser kan blijven fietsen. Daarnaast is gewerkt aan het behoud van veerverbindingen die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers. Zo is er afgelopen jaar geld beschikbaar gesteld voor de aankoop van een elektrische pont ter hoogte van Spaarnwoude (de Opstapper) en voor een bijdrage aan de exploitatie van de veerpont bij Ilpendam. Voor deze laatste is tevens een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden van een voet/fietsbrug ter vervanging van de pont. In 2023 gaan we aan de slag met het opstellen van een veerpontenaanpak.

Tot slot

In volgende voortgangsrapportage meer informatie over overkoepelende ambities

De uiteindelijke ambitie van de Actieagenda Actieve Mobiliteit is een groei naar 75 procent actieve verplaatsingen op afstanden tot 7,5 kilometer en een groei naar 25 procent actieve verplaatsingen op afstanden van 7,5 tot 15 kilometer in 2027. Tegelijkertijd is de ambitie om de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren. Over 2022 is nog geen actuele voortgang te melden over het *gebruik*. Wat betreft verkeersveiligheid zijn er ook nog geen concrete cijfers. Hiervan is echter al wel duidelijk dat de trend helaas tegengesteld is aan de ambitie.

Afdoening motie M68-2022 – Betrek mensen met een mobiliteitsbeperking

Wij verzoeken Provinciale Staten de motie M68-2022 met de toelichting bij actielijn 2 als afgedaan te beschouwen.

Volgende voortgangsrapportage in 2024

In de actieagenda is aangegeven dat er tenminste iedere 2 jaar een voortgangsrapportage komt. De volgende zou dan zijn in 2025. In de aanbevelingen van het onderzoeksrapport⁵ van de Randstedelijke Rekenkamer (RKK) naar het provinciale fietsbeleid is echter aangeraden om jaarlijks te komen met een voortgangsrapportage. Deze aanbeveling heeft GS overgenomen en dus komt de volgende voortgangsrapportage al in 2024. Een andere aanbeveling van de RKK was om met PS afspraken te maken over de voortgangsinformatie. Het idee was oorspronkelijk om dat gekoppeld te doen aan deze 1^e voortgangsrapportage, maar dit bleek te kort dag. Dit zal daarom gebeuren in de rapportage van 2024, wanneer de data- en monitoringsstrategie verder is uitgewerkt.

⁵ www.randstedelijke-rekenkamer.nl/onderzoek/fietsbeleid/?provincie=noord-holland

Gereserveerde middelen niet toereikend om doelen en prestaties te behalen

De verdere voortgang is sterk afhankelijk van de beschikbare middelen in de komende coalitieperiode. Na 2023 zijn namelijk geen specifieke middelen meer gereserveerd voor de realisatie van de doorfietsroutes. Dit is ook een belangrijke constatering in het onderzoeksrapport van de Randstedelijke Rekenkamer naar het provinciale Fietsbeleid: "*De gereserveerde middelen zijn niet toereikend om de doelen en prestaties te behalen*". In de Actieagenda Actieve Mobiliteit is becijferd dat voor de schaa sprong van het fietsnetwerk en de bijbehorende voorzieningen in Noord-Holland (buiten vervoerregio gebied) een investering van de provincie nodig is van circa €100 miljoen in de periode tot en met 2027⁶.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

⁶ Zie toelichting op pagina 20 van de Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027. Bij het inventariseren van de benodigde inzet van de provincie is uitgegaan van eenzelfde verdeelsleutel tussen Rijk, provincie en gemeenten als in het verleden is toegepast bij de uitvoering van fietsprojecten. Gemiddeld 30% cofinanciering van het Rijk (ex. btw) en een 70/30-verdeling van de resterende kosten tussen provincie en gemeenten. Een deel van de benodigde middelen voor de schaa sprong vertaalt zich naar investeringen in provinciaal areaal. Deze maken nog (vrijwel) geen onderdeel uit van de €100 miljoen, omdat pas één jaar na oplevering van projecten op eigen areaal de corresponderende kapitaallasten gaan drukken op de begroting. Ervan uitgaand dat het 1^e project dat nu in de studiefase zit, in 2026 wordt opgeleverd, gaan pas vanaf 2027 kapitaallasten drukken op het kapitaallastebudget 'Stelpost Vernieuwings- en uitbreidings-investeringen iMPI'.