

Advies aan Provinciale Staten

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

Doorkiesnummer +31 235144628
boheemenm@noord-holland.nl

| | |
|---|-----------|
| Tbv Statenvergadering d.d | 6-2-2023 |
| Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid | |
| Datum commissievergadering | 23-1-2023 |

27 januari 2023

1 | 6

Onderwerp:

Voordracht 02, Onderzoeksrapport Randstedelijke Rekenkamer Fietsbeleid
Noord-Holland

De commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid adviseert:

De Voordracht Onderzoeksrapport Randstedelijke Rekenkamer Fietsbeleid Noord-Holland als hamerstuk door te geleiden naar de Statenvergadering van maandag 6 februari 2023.

Uittreksel concept-verslag commissie M&B 23-1-2022:

5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

5.a Voordracht Onderzoeksrapport Randstedelijke Rekenkamer Fietsbeleid Noord-Holland (A-agenda M&B 23-01-2023)

In aanwezigheid van mw. A. Hoenderdos (Randstedelijke Rekenkamer) en dhr. M. Lelieveld (adviesbureau Decisio).

Mevrouw **Hoenderdos** merkt op dat het hier een provincie-vergelijkend onderzoek betreft. Het gaat over het fietsbeleid in algemene zin, waarbij is ingezoomd op de voortgang bij de doorgangsroutes. Daarvan is de aanpak in de vier provincies verschillend. Gekozen is voor deze routes omdat fietsen worden gezien in breder perspectief, van gezondheid tot ruimtebeslag. Het college heeft alle aanbevelingen overgenomen, zij het twee ervan deels.

Voor alle vier provincies geldt dat het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF) een wensbeeld tot 2040 laat zien. Om dit te realiseren, is een veelvoud nodig van de beschikbare middelen.

Het adviesbureau Decisio, waarvan dhr. Lelieveld aanwezig is, heeft samen met Bureau Bereikbaar dit onderzoek voor de Randstedelijke Rekenkamer verricht.

Commissie

Eerste termijn

Mevrouw **Kuiper** (CDA) stelt dat voortgang en positionering lastig te bepalen zijn voor een doelstelling die over 27 jaar gerealiseerd zou moeten zijn. Vele factoren kunnen in zo'n periode tot vertraging of versnelling leiden. De toekomstige financiële positie van de provincie is een belangrijke. De doelstellingen zijn SMART geformuleerd en er is een duidelijke verbinding met de andere mobiliteitsopgaven.

Als ambitie staat genoemd middelen en ambities voor het regionaal doorfietsrouten netwerk in evenwicht te brengen. Dit kan leiden tot neerwaartse bijstelling van de ambities, wat vermoedelijk niet de bedoeling is. Een gevolg is dat PS hiermee besluit dat bij de toedeling van middelen voldoende middelen beschikbaar moeten worden gesteld voor de doorfietsroutes ongeacht andere prioriteiten in de komende 27 jaar. Alle eerder genomen besluiten kunnen worden teruggedraaid, maar de vraag is hoe betrouwbaar de overheid dan nog is.

De heer **Meiland** (D66) merkt op dat het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer nog spreekt over 'dé fietser' en 'hét fietspad'. Die bestaan nu al niet meer en zeker niet in 2050. De reeds ingetreden differentiatie mag wat D66 betreft nog verder gaan. Men moet vaker de fiets pakken en de auto laten staan. Het snelheidsverschil op het fietspad is een aandachtspunt, met name mensen met mobiliteitsproblemen moeten er veilig zijn. De 'beste fietshelm' is een veilige fietsinfrastructuur. Die is breder dan uit de voorstellen van de Randstedelijke Rekenkamer spreekt. Die voorstellen moeten overigens wel worden overgenomen. De opdracht aan PS is niet vrijblijvend. Achter de aanbevelingen schuilt een stelsel van financiering en monitoring dat er op dit moment nog niet of in onvoldoende mate is. Uit de toelichting bij aanbeveling 7 spreekt gebrek aan prioritering, middelen, capaciteit en onderlinge afstemming. D66 bepleit stevige investeringen in de fietsinfrastructuur in de komende jaren, betere monitoring en voortgangsrapportages naar PS en in dit gremium kiezen voor de fiets. Zoveel mogelijk ritten onder de vijftien kilometer dienen per fiets te worden afgelegd. Voor innovaties moet ruim baan worden gemaakt. Rood voor grijs asfalt, fiets voor auto.

De heer **Terwal** (VVD) stelt dat het provinciaal fietsbeleid op orde is. Hier en daar schort het in de uitvoering. Deels bevindt de realisatie van de doorfietsroutes zich nog in de opstartfase. De provincie ligt bij het oplossen van veertien fietsknelpunten niet op schema. De fiets is een toegankelijk en schoon vervoermiddel. Anders dan D66 ziet de VVD een plek voor de fiets náást de auto en het OV, niet in plaats van de auto. De fractie verwijst hiervoor naar de Actieagenda Actieve Mobiliteit. Een aantal aanbevelingen in het rapport biedt praktische tips om de aanleg van doorfietsroutes te versnellen.

De VVD onderschrijft scenario's 3 en 4, waarbij op termijn het totale doorfietsrouten netwerk wordt gerealiseerd. Hierbij dient de provincie de regierol te pakken.

Ook relevant is aanbeveling 7, om in gesprek met gemeenten prioritering van doorfietsroutes te bepalen, als de ambtelijke capaciteit bij gemeente of provincie ontoereikend is. Aan de gedeputeerde wordt gevraagd of de aanstelling van een programmamanager naar voorbeeld van de provincies Utrecht en Zuid-Holland wenselijk is. Het is goed dat GS in reactie op aanbevelingen 2 en 6 stellen dat middelen en ambities met elkaar in evenwicht gebracht moeten worden en dat dit moet worden bepaald in de volgende bestuursperiode en dus inzet is bij de komende coalitieonderhandelingen.

Statenlid **Zoon** (PvdD) hoort op van de laatste stellingname. Het eerder afgesproken plan loopt door tot 2027. Als nu blijkt dat het geld er niet is om de eerder gestelde ambities waar te maken, moet nu

naar dat geld worden gezocht. Of wil de VVD tijdens de verkiezingen zeggen dat het eerdere idee moet worden ingetrokken?

De heer **Terwal** (VVD) erkent dat het plan twee bestuursperiodes bestrijkt. Voor de veertien fietsknelpunten is er grotendeels budget. Het andere budget is voor na de verkiezingen. In het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur staat een waslijst aan projecten waar nog lang niet voldoende geld voor is. Ook dat zal inzet voor de komende coalitieonderhandelingen worden. De VVD zet ook in op automobilititeit. Daar zal ook geld voor moeten worden gezocht voor de komende bestuursperiode.

Statenlid **Zoon** (PvdD) stelt dat duidelijke plannen zijn gemaakt en dat bij die plannen budget hoort. Het is dus een keuze tussen geld erbij of afschalen.

Volgens de heer **Terwal** is dat nu juist het dilemma dat inzet voor de komende coalitieonderhandelingen wordt. De provincie wordt continu geconfronteerd met nieuwe kredietaanvragen en verhogingen. Dat leidt wel vaker tot doorschuiven naar een volgende bestuursperiode. De VVD kan het vastgelegde beleid steunen. Deels zijn de bijbehorende financiën voor deze bestuursperiode geaccordeerd. Voor de volgende periode zal een afweging moeten worden gemaakt in het totale mobiliteitsbeleid. De ene partij zal meer nadruk leggen op ov en fiets, de andere meer op de auto. De VVD zit er tussenin. De VVD waardeert de reactie bij aanbeveling 10 om met PS afspraken te maken over de voortgangsinformatie dat de Statenleden vanaf 2023 tweejaarlijks worden geïnformeerd.

De heer **Dessing** (FvD) vindt het goed dat er een provinciaal fietsbeleid is. Mobiliteit en bereikbaarheid vormen een kerntaak van de provincie. Daarbij gaat het naast de fiets ook om de auto en het ov. De bereikbaarheid van Noord-Holland staat onder druk. Het is goed om een ambitie waar het de fiets betreft te borgen. In tijden van krapte is het zaak de bereikbaarheid in totaliteit in balans te brengen. Hierin gaat de fractie mee met de VVD. Gevraagd wordt of is gemeten wat het effect is van de fiets op vermindering van de filedruk en bezetting van het ov. Dat is concrete informatie waarmee het mobiliteitsvraagstuk op alle modaliteiten kan worden bekeken teneinde tot een robuust beleid voor een bereikbaar Noord-Holland te komen.

Statenlid **Zoon** (PvdD) merkt op dat al geruime tijd over de doorfietsroutes wordt gesproken. Er moet nog een stapje bij en dat is spijtig genoeg in deze periode nog niet goed genoeg neergezet. Schaarste, ook bij de ambtelijke inzet, speelt een rol. Zowel de provincie als de gemeenten ondervinden deze hinder. Dat blijkt ook uit dit rapport van de Randstedelijke Rekenkamer. Dat de doorfietsroutes prioriteit verdienen, blijkt uit de afspraken in de Actieagenda. Dit is geen beleid dat kan worden doorgeschoven. De agenda loopt nog een aantal jaren door. Daarvoor is een goed overzicht nodig van de behoeften. Op dit moment is niet duidelijk hoeveel middelen moeten worden vrijgespeeld om deze doelen wel te halen.

De heer **Jensen** (JA21) onderschat het belang van de fiets niet, hoewel de auto het belangrijkste vervoermiddel is en waarschijnlijk zal blijven en Noord-Holland een goed ov-netwerk kent.

Op de opmerking van het college of met onvoldoende middelen om uitvoering te geven aan de ambities luidt de vraag of wordt bedoeld op ambtelijke capaciteit of ook op andere zaken. Van de veertien knelpunten hoort JA21 graag van GS welke verwachtingen men heeft. In het rapport wordt gewezen op het belang van de bewaking van de lange termijn van het fietsnetwerk. De fractie is benieuwd of dit als een provinciale verantwoordelijkheid wordt gezien, of met gemeenten wordt gesproken en wie de regie voert.

De heer **Deen** (PVV) leest dat de provincie met het oplossen van veertien fietsknelpunten niet op schema ligt. Dat lijkt redelijk zorgwekkend. Iedereen moet de vrije keuze hebben in de wijze van verplaatsing. Daar hoort fietsen zeker bij. Dit mag echter niet ten koste gaan van andere modaliteiten.

Het is zaak op te passen dat het beleid aangaande doorfietsroutes gestalte krijgt vanuit een wensdenken. Er moet serieus worden bekeken of ambities soms niet haalbaar zijn en bijgesteld moeten worden. Bodemloze putten zijn er al genoeg. Aanbevelingen 1, 5, 8 en 10 krijgen de steun van de fractie.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) kan, omdat onduidelijk is waar wordt gebouwd, niet bijhouden welke vorderingen worden gemaakt. Gevraagd wordt waarom de volgens het rapport (p.53) geplande doorfietspaden de grote industrieterreinen van Zwaagdijk Oost en Warmenhuizen geen prioriteit hebben. Alle prioriteiten zitten in de MRA.

De aanbeveling inzake meetbaarheid roept de vraag op wat zo'n extra meting opbrengt.

Van het in evenwicht brengen van middelen en ambities is op dit moment bij geen enkel infrabeleid sprake. Er wordt steeds stap voor stap in fases gekeken. Het is de vraag waarom dat voor de fiets anders zou worden aangepakt dan voor andere vervoersmiddelen. Er lijkt een groot uitvoeringsprobleem te bestaan. In plaats van meer middelen, is het wellicht beter meer grip te krijgen op de verschillende fases van studie naar plan naar uitvoering. Hierop graag de visie van zowel de Randstedelijke Rekenkamer als de gedeputeerde.

Statenlid **Gringhuis** (GL) merkt op dat deze Staten het college op pad hebben gestuurd met ambitieuze doelen en te weinig geld. Wat fietsbeleid betreft komt de provincie van ver, maar er moet nog veel gebeuren. In de discussie over doelen en middelen zou GroenLinks nu bekijken hoe de middelen zijn te regelen om de doelen te bereiken. Draagvlak is naar de middelen een tweede punt. Zowel bij gemeenten als bij omwonenden leiden de doorfietsroutes soms tot weerstand. Weerstand die tot vertraging kan leiden. Participatie kan zorgen wegnemen. De fractie vraagt welke instrumenten er zijn om die zorgen weg te nemen.

In de tien aanbevelingen kan de fractie zich vinden.

De heer **Carton** (PvdA) stelt als doel voor zijn fractie dat de fiets in het jaar 2050 een nog belangrijker rol speelt in de regionale mobiliteit. Het beleid staat in de basis goed. In de uitvoering kunnen onderdelen nog scherper. Te denken valt aan een betere voortgangsrapportage, meer inzicht in de beschikbare middelen voor de doelen en het wegnemen van obstakels. Voor het fietsbeleid geldt dat dit met de aanbevelingen en lessen van andere provincies goed kan worden verbeterd. Het is daarom fijn dat GS de aanbevelingen overneemt. Aanbeveling 6 wordt extra uitgelicht. De Randstedelijke Rekenkamer stelt dat de beschikbare 72.000.000 euro tot 2027 nog niet genoeg is. Daarbij wordt ook rekening gehouden met ambtelijke capaciteit. GS zegt ook dat in de volgende periode moet worden beslist of meer middelen nodig zijn of dat de doelen moeten worden veranderd. Dit leidt tot de vragen op welke manier GS samen met PS de middelen- en doelendiscussie wil voeren en of er voldoende inzicht is hoe de knelpunten en obstakels van de verkenning tot realisatie kunnen worden opgelost. Verder wordt gevraagd of GS al lessen heeft getrokken uit de aanpak van andere provincies. Utrecht lijkt al verder te zijn richting realisatie en op schema te liggen.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) geeft aan dat haar fractie de tien aanbevelingen ondersteunt. Uit het rapport blijkt dat aan PS tot nu toe alleen over de voortgangsrapportages van het MRA is geïnformeerd. Graag informatie over alle voortgangsrapportages over doorfietsroutes in de gehele provincie.

Beantwoording

Randstedelijke Rekenkamer

Mevrouw **Hoenderdos** (Randstedelijke Rekenkamer) begrijpt de vanuit PS aangestipte verwarring over aanbevelingen 2 en 6. Aanbeveling 2 ziet op het algemene fietsbeleid, aanbeveling 6 ziet op de doorfietsroutes. Zij erkent dat de aanbevelingen wat zijn verhaspeld. Dat aanbeveling 2 en 6 op vergelijkbare wijze zijn geformuleerd, is omdat de plannen en ambities inzichtelijk zijn gemaakt. Als daar de euro's tegenover worden gezet, zijn die plannen met de euro's die er nu bij staan niet haalbaar. De Rekenkamer oordeelt daar niet over. De keuze die voorligt, is een politieke.

College van GS

Gedeputeerde **Olthof** is blij met het zorgvuldige rapport. Hij herkent zich echter niet in de opmerkingen van een aantal fracties. Ook in een volgende periode is het aan PS om te bepalen wat het gewenste ambitieniveau is en welke middelen daarvoor beschikbaar worden gesteld. Het gaat daarbij om honderden miljoenen euro's. Kijkend naar de ambities op allerlei terreinen is het niet opportuun om op dit vlak vooruit te lopen. Die middelen zijn op dit moment niet beschikbaar. Dat vraagt om fundamentele keuzes in de bestaande begroting of in de beschikbare middelen. Dat moet bij de coalitieonderhandelingen op tafel komen. Dit is niet nieuw, dit is wat GS en PS hebben besproken bij de Agenda Actieve Mobiliteit. Het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer pleit voor een evenwicht tussen ambities en middelen. PS en GS zullen hiermee aan de slag moeten. Van een programmamanager is de gedeputeerde geen voorstander. Bepaalde projecten worden reeds geleid door een projectmanager. Er is al een team dat actief is met het fietsbeleid. De vraag is nu met name of dit voldoende is geborgd. Uiteraard wordt naar andere provincies gekeken.

De heer **Terwal** (VVD) vindt de naam van de functionaris minder van belang dan dat de voortgang van de doorfietsroutes wordt bijgehouden. Van belang is dat iemand met een integrale blik het totale doorfietsnetwerk van Noord-Holland bekijkt. Dat was ook een van de opmerkingen van Randstedelijke Rekenkamer.

Gedeputeerde **Olthof** reageert dat zicht op de voortgang juist een opdracht vanuit de provincie was. Op korte termijn komt de eerste voortgangsnotie, gevolgd door een tweede. Daarin wordt geborgd dat deze voortgang integraal wordt bekeken.

Over de door FvD gevraagde brede meting geeft de gedeputeerde aan dat verschillende deelaspecten worden gemeten. Er zijn verschillende indicatoren die het weggebruik weergeven van verschillende modaliteiten. Over de relatie wil de gedeputeerde geen toezeggingen doen. Dat zou wel eens een heel groot onderzoek kunnen zijn waarvan niet duidelijk is of dat het gewenste resultaat oplevert.

De heer **Dessing** (FvD) beseft dat grote onderzoeken duur zijn, maar noemt het bemoedigend dat in de integraliteit naar de verschillende vervoersmodaliteiten wordt gekeken. Dit is nodig voor een goede integrale afweging van hoe de schaarse gelden worden besteed.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat het meten van de modaliteit voorop staat. De vraag is niet alleen of dit leidt tot meer fietsgebruik, maar ook tot veiliger verkeer. Een toename van de fiets hoeft niet altijd tot een afname van de auto te leiden. In totaliteit is er immers een verkeerstoename.

Over de opmerking van de PvdD merkt de gedeputeerde op dat het rapport juist beschrijft wat in de Agenda Actieve Mobiliteit is besproken en waar nog op moet worden ingezet. De metingen moeten worden opgepakt. Over middelen is een heel duidelijke paragraaf geschreven. Juist inzake actieve mobiliteit was het proces met de Staten heel zorgvuldig en is PS actief meegenomen. Had het eerder gemoeten? Waarschijnlijk wel. Hebben

GS dit opgepakt? Jazeker. Kijkend naar de ambities zijn de middelen er nog niet allemaal, dus bij de coalitieonderhandelingen zal duidelijk worden wat er beschikbaar moet komen. De ambitie is volkomen inzichtelijk.

Statenlid **Zoon** (PvdD) vraagt de gedeputeerde of hij dit niet graag zou afmaken. Dat zou ervoor pleiten dit geld bij de volgende Statenvergadering alvast te labelen.

Gedeputeerde **Olthof** vindt dat PS het niet kunnen maken voor de volgende collegeperiode met een flinke financiële claim te komen. Op een aantal fracties na in wier straatje dit te pas komt, zullen de meeste fracties dit afwijzen. Het is realistisch en eerlijk dit bij onderhandelingen voor een volgende coalitie te bespreken. Schaarste speelt in de financiën, speelt bij personeel – beleidsmakers én uitvoerenden – en behalve bij de provincie ook bij gemeenten, bij waterschappen en bij de VRA. Dit gegeven vraagt om coördinatie met andere partijen. Waar nodig bekijkt de provincie of extra capaciteit kan worden ingezet. In de Regionale Agenda's Mobiliteit worden de prioriteiten afgesproken. De provincie neemt niet automatisch taken over. De provincie heeft met dezelfde schaarste te maken en zal ook moeten bepalen wat wel kan worden opgepakt en wat niet. Zeker op het terrein van mobiliteit is de samenwerking met gemeenten heel goed en wordt gezocht naar een gezamenlijke prioritering met gezamenlijke financiële verantwoordelijkheden.

Wat nut en noodzaak per doorfietsroute betreft, zijn het PS die de afweging moeten maken zodra het in de studie-, plan- of realisatiefase komt. Dit gaat volgens het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI). Van de projecten die in het vorige overleg ongedefinieerd in het iMPI zaten en die daarna zijn gespecificeerd, zijn er zes in plan- en uitvoeringsfase en acht in de studiefase. In de komende weken worden met gemeenten afspraken gemaakt om deze op te pakken.

De voortgang waar N-NH. naar vraagt, is bekend. De doorfietsroutes vormen met elkaar een systeem. De rapportages aan PS gaan op aanraden van de Randstedelijke Rekenkamer van eens per twee jaar naar eens per jaar.

Participatie en draagvlak zijn soms lastig. De leidraad voor participatie die GS hanteert, is door PS zelf vastgesteld. Tegen de fiets bestaat in het algemeen minder weerstand dan tegen een autoweg of spoorlijn. Wel vindt zoveel mogelijk overleg plaats. Bij de schaarste aan personeel speelt als complicerende factor mee dat procedures steeds ingewikkelder worden. Dat maakt het niet makkelijk vaart achter dit dossier te zetten. In een nieuw coalitieakkoord zal, zo verwacht de gedeputeerde, een heel duidelijke richting worden bepaald. Daar zal de fiets een onderdeel van zijn. Hoe dat akkoord er gaat uitzien, is niet aan deze gedeputeerde. GS probeert als gezegd te leren van andere provincies.

Aan een tweede termijn blijkt geen behoefte.

De **voorzitter** concludeert dat de voordracht Fietsbeleid als hamerstuk kan worden doorgeleid naar de Statenvergadering van 6 februari 2023.