

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

INGEKOMEN 23 SEP. 2015

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J.J.A. Bos

BEL/VV

Doorkiesnummer (023) 514 5033

bosj@noord-holland.nl

1 | 8

Betreft: Reactie Initiatiefvoorstel GroenLinks inzake "Fietsbeleid"

Verzenddatum

23 SEP. 2015

Kenmerk

351422/683628

Uw kenmerk

503256/593451

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) willen u bij deze informeren over ons besluit van 15 september jongstleden betreffende onze reactie op het initiatiefvoorstel van GroenLinks inzake "Fietsbeleid".

Aanleiding

Op 1 april jongstleden heeft ons college een initiatiefvoorstel van GroenLinks ontvangen inzake fietsbeleid. Op 12 mei jongstleden (kenmerk: 351422/609217) hebben wij aangegeven nog op het initiatiefvoorstel terug te komen, omdat de coalitiebesprekingen op dat moment nog in volle gang waren en daardoor het formuleren van een inhoudelijke reactie op het initiatiefvoorstel niet haalbaar was.

Bijgaand treft u het initiatiefvoorstel evenals onze beloofde, inhoudelijk reactie op dit initiatiefvoorstel aan.

Aanbevelingen GroenLinks in het kort

GroenLinks concludeert dat de laatste analyse van het Noord-Hollandse fietspadennetwerk stamt uit 2008. Gelet hierop heeft de fractie bureau Wander Werkt ingeschakeld om een quickscan onder 10 gemeenten uit te voeren om te komen tot een redelijk beeld van de huidige fietsproblematiek in Noord-Holland. Op basis van deze quickscan doet de fractie een aantal aanbevelingen, dat hieronder verder wordt toegelicht. Meer achtergrondinformatie over het initiatiefvoorstel is terug te vinden in de rapportage Initiatiefvoorstel Fiets van GroenLinks.

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

Fax (023) 514 3030

Houtplein 33

Haarlem [2012 DE]

www.noord-holland.nl

Aanbevelingen:

1. Voer een analyse uit om de fietsproblematiek van geheel Noord-Holland in beeld te brengen

Uit kostenoverwegingen heeft GroenLinks er voor gekozen een beperkt aantal gemeenten te benaderen voor de quickscan. De fractie is van mening dat echt goede afwegingen ten aanzien van de fiets alleen maar kunnen worden gemaakt op het moment dat de resultaten van diepgaander onderzoek van de hele provincie voorhanden zijn. Gelet hierop raadt GroenLinks ons aan een analyse uit te voeren gericht op de fietsproblematiek in geheel Noord-Holland. Concreet vraagt de fractie ons aan de hand van nieuw onderzoek de knelpunten in het fietspadennetwerk te inventariseren en te prioriteren, waarna de aanpak van deze knelpunten kan worden gecoördineerd op eenzelfde wijze als wordt gehanteerd bij de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur. Ofwel, wij brengen actief relevante partijen bijeen om de meest dringende problemen in het fietspadennetwerk op te lossen.

2. Pak knelpunten in de provinciale infrastructuur aan

GroenLinks merkt op dat de quickscan heeft geleerd dat er nog fietsknelpunten in de provinciale infrastructuur zitten. De knelpunten hebben met name betrekking op doorstroming, ontbrekende schakels en verkeersveiligheid. Daarnaast vraagt men aandacht voor het feit dat de verkeersveiligheid van de fietser op sommige plekken achteruit gaat na reconstructie van een provinciale weg, vraagt men om investering in een goede, meer traditionele bewegwijzering, mede gericht op de lange-afstand-fiets, naast de bewegwijzering voor recreatieve fietsers (knooppuntroutes), en pleit men voor het oplossen van ontbrekende schakels in het fietspadennetwerk.

3. Herijk de rol van de provincie ten aanzien van de fiets

GroenLinks is van mening dat de rol van ons college in voorgaande fietsinitiatieven vooral passief was. Bovendien vroegen de bijbehorende voorwaarden veel van de betrokken gemeenten. Gemeenten (vooral de kleinere) blijken lastig in staat om eigen fietsbeleid te formuleren of zien zich genoodzaakt hun ambities naar beneden bij te stellen vanwege bezuinigingen. GroenLinks pleit voor een betere en doelgerichte aanpak van ons. Dit omdat de fractie de fiets wil stimuleren als hét primaire vervoersmiddel op de korte afstand en als goed alternatief op de langere afstanden. Daarvoor is actiever beleid noodzakelijk.

4. Creëer meer parkeerplekken voor fietsers bij carpoolplaatsen en OV-knooppunten

GroenLinks merkt op dat maatregelen voor de auto of het openbaar vervoer niet gericht mogen zijn op het concurreren met de fiets; deze maatregelen dienen juist op elkaar aan te sluiten. Investeren in meer

parkeerplekken voor fietsers bij carpoolplaatsen en OV-knooppunten sterkt deze gedachte.

Andere aandachtspunten voortkomend uit de quickscan:

- Flankerend beleid fiets wordt als belemmerend ervaren

Volgens GroenLinks heeft aanpassingen in lopende subsidieprogramma's van ons geleid tot een verminderde investering in de fiets. Zo heeft het wijzigen van het subsidiepercentage voor de fiets in het programma Brede Doeluitkering (BDU) Kleine Infrastructuur van 90% naar 50% geleid tot een verhoogde eigen bijdrage van gemeenten. Gemeenten kunnen of willen deze verhoogde bijdrage niet betalen, waardoor minder (urgente) en kleinere fietsprojecten worden uitgevoerd. Ten aanzien van de Impuls Fiets 2 merkt GroenLinks op dat de beperkte scope van het programma en de voorwaarden gemoeid met het indienen van subsidieaanvragen hebben gezorgd voor onderuitputting. Als laatste blijken de subsidieregels van de Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland elkaar te bijten. GroenLinks geeft aan dat op het moment dat een provinciale subsidie wordt verleend aan een gemeente, die in de Stadsregio Amsterdam ligt, deze gemeente minder BDU-geld ontvangt vanuit de Stadsregio Amsterdam. Hierdoor is het niet aantrekkelijk om een subsidie bij de provincie aan te vragen.

- Er is behoefte aan investering in fietssnelwegen

GroenLinks merkt op dat er gemeenten zijn, die graag snelfietsroutes willen aanleggen, maar het lukt hun niet om deze plannen tot uitvoering te brengen. Andere provincies hebben geïnvesteerd in het stimuleren van de aanleg van fietssnelwegen om zo de snelfietsroute daadwerkelijk tot stand te laten komen; de provincie Noord-Holland heeft dat niet gedaan.

- Verantwoordelijkheid over specifieke knelpunten is niet altijd duidelijk

De quickscan heeft laten zien dat bij een aantal knelpunten meerdere partijen betrokken zijn. Gebleken is dat wanneer de situatie complex is en meerdere partijen betrokken zijn, niemand de verantwoordelijkheid neemt - noch als financier, noch als probleemeigenaar - om het project verder te brengen, waardoor het knelpunt niet wordt opgelost.

- Ontbreken fietsbeleid kleine gemeenten en economische crisis

De quickscan heeft laten zien dat kleine gemeenten geen specifiek fietsbeleid hebben of budget dat specifiek is bedoeld voor de fiets. Doordat de gemeenten geen specifiek beleid of budget hebben voor de fiets, kunnen zij niet in aanmerking komen voor BDU-middelen bij de Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland, waardoor het nog lastiger wordt fietsknelpunten aan te pakken. Daarnaast heeft de economische crisis gezorgd voor een geslonken fietsbudget, als dat er

überhaupt nog is, waardoor gemeenten hun fietsambities niet kunnen waarmaken dan wel bij moeten stellen. Dit in combinatie met het verlaagde subsidiepercentage binnen het programma BDU Kleine Infrastructuur maakt het investeren in fietsprojecten door gemeenten extra lastig.

Onze reactie op initiatiefvoorstel GroenLinks

Als eerste willen wij GroenLinks danken voor het initiatiefvoorstel dat de fractie heeft opgesteld. Wanneer wij het initiatiefvoorstel naast ons Coalitieakkoord 'Ruimte voor Groei' leggen, is te zien dat de aanbevelingen van GroenLinks ten dele overeenkomen met onze ambities. Wij hanteren de volgende lijn bij nadere uitwerking van onze beleidsoverwegingen fiets:

1. Wij investeren in de fiets om het bestaande provinciale fietsnetwerk op orde te houden.
2. Wij blijven alert op nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van het fietsvervoer.
3. Woon-werkverkeer en de bereikbaarheid van (H)OV-knooppunten per fiets houden bijzondere aandacht.
4. Wij stimuleren de aanwezigheid van fietsenstallingen bij OV-knooppunten.
5. Wij stimuleren de aanleg van meer oplaadpunten voor de elektrische fiets.
6. In het kader van verkeersveiligheid blijven wij, binnen onze financiële mogelijkheden, gemeenten financieel ondersteunen bij de aanleg van veilige fietsvoorzieningen. Hierbij wordt vooral gekeken naar knelpunten in het bredere netwerk. Samen met andere wegbeheerders willen wij deze knelpunten oplossen.
7. Provinciale fietspaden, waarvan scholieren veel gebruik maken om van en naar school te fietsen, dienen veilig te worden ingericht.
8. Wij zullen een inventarisatie (laten) maken, waarin de belangrijkste knelpunten in het fietsnetwerk in de verschillende regio's in beeld worden gebracht, die voldoen aan de volgende criteria: verkeersveiligheid, bereikbaarheid van OV-knooppunten en fietsinfrastructuur op OV-knooppunten. Beheer en onderhoud van fietsinfrastructuur worden hierin niet meegenomen.
9. Wij onderzoeken de behoefte aan investeren in snelle fietsverbindingen, waarbij specifiek zal worden gekeken naar de haalbaarheid en de kosten, die de aanleg van dergelijke snelle fietsverbindingen met zich meebrengt.

Op dit moment wordt hard gewerkt aan een nadere uitwerking van bovenstaande lijn. In het voorjaar van 2016 zult u worden geïnformeerd

over de stand van zaken ten aanzien van de uitwerking beleidsoverwegingen fiets.

Voor nu willen wij enige nuances aanbrengen in de aanbevelingen en aandachtspunten, die GroenLinks opvoert. Dit eveneens in het licht van onze uitspraken ten aanzien van de fiets opgenomen in ons coalitieakkoord:

1. Gebleken is dat GroenLinks en ons college allebei voorstander zijn van een nadere analyse van fietsknelpunten in Noord-Holland. Toch kan onze invulling van een dergelijke analyse afwijken van hetgeen de fractie voor ogen heeft. Wij denken hierbij met name aan de omvang van de analyse. Gelet hierop betrekken wij de aanbeveling van de fractie op dit punt bij ons onderzoek naar de scope van de fietsknelpuntenanalyse dat op dit moment plaatsheeft.
2. GroenLinks heeft opgemerkt dat er nog knelpunten zitten in de provinciale infrastructuur en dat deze knelpunten met name betrekking hebben op doorstroming, ontbrekende schakels en verkeersveiligheid. Hierbij merkt de fractie, onder andere, op dat de verkeersveiligheid van de fietser op sommige plekken achteruit gaat na reconstructie van een provinciale weg. Deze uitspraak zouden wij graag willen weerleggen. Wij benadrukken dat wij altijd streven naar (het behoud van) een verkeersveilige inrichting voor alle verkeersdeelnemers.
3. GroenLinks is van mening dat de rol van de provincie in voorgaande fietsinitiatieven vooral passief was. Men pleit voor een doelgerichtere en betere aanpak van Gedeputeerde Staten. Wij leggen de aanpak van onze voorgaande fietsinitiatieven anders dan passief uit. Wij hebben bij de uitvoering van het thema fiets de afgelopen jaren meer op afstand geacteerd, omdat wij van mening zijn dat fietsinfrastructuur op gemeentelijk grondgebied een aangelegenheid van de gemeenten is en blijft. Zij zijn verantwoordelijk voor het al dan niet opstellen van een gemeentelijk fietsbeleid, afzondering van budget hiervoor en de keuze voor het al dan niet indienen van specifieke fietsprojecten voor subsidie van de provincie. Dit zien wij niet als een passieve opstelling. Immers, wij hebben de gemeenten kaders meegegeven waar fietsprojecten, die in aanmerking wensten te komen voor subsidie, aan moesten voldoen. Welke projecten specifiek dan worden opgevoerd voor subsidie, is aan de gemeenten zelf om te bepalen.
4. GroenLinks heeft geconstateerd dat het flankerend beleid fiets van de provincie als belemmerend wordt ervaren, wat heeft

geleid tot minder investeringen in de fiets door gemeenten. GroenLinks wijt dit in eerste instantie aan de verlaging van het subsidiepercentage fiets van 90% naar 50% binnen het programma BDU Kleine Infrastructuur. Wij zien dit anders. De verlaging van het subsidiepercentage had mede tot doel om te zorgen dat een hoge prioriteit vanuit gemeenten aan fietsprojecten werd gegeven, zodat doorgang van het project kansrijker werd en, als gevolg daarvan, het onbenut blijven van de gereserveerde subsidie zoveel als mogelijk werd uitgesloten. Daarnaast zijn wij met een verlaging van het subsidiepercentage in staat gebleken meer projecten te financieren, waardoor meer projecten tot uitvoering zijn gekomen.

Verder geeft GroenLinks aan dat een verminderde investering in de fiets door gemeenten ook te wijten is aan de smalle scope van Impuls Fiets 2 en de wijze waarop subsidieaanvragen konden worden ingediend, wat heeft geleid tot een onderuitputting van het programma. Deze uitspraak willen wij graag weerleggen. Wederom is de scope van het programma een bewuste keuze geweest van de vorige coalitie, hetgeen ook goed is ontvangen door gemeenten. De aanvragen Impuls Fiets 2 overschreden het voor het programma beschikbare budget. Echter, bij uitvoering van de projecten zijn de gemeenten tegen problemen aangelopen. Deze hebben uiteindelijk geleid tot het niet kunnen nakomen van verplichtingen, die waren gekoppeld aan de subsidieverleningen. Hierdoor viel het bedrag van deze subsidies vrij. Daarnaast benadrukken wij dat geen voorwaarden zijn gesteld aan de wijze waarop een project door een gemeente werd uitgevoerd, los van minimale instandhouding van 10 jaar. Wel is het zo dat een subsidieaanvraag alleen door lokale wegbeheerders kon worden ingediend, maar dat wil niet zeggen dat binnen het project niet met andere partijen kon worden samengewerkt. Een voorbeeld is het project van Hoorn en ProRail. Het wegvallen van één van de twee projecten in Hoorn waar subsidie aan is verleend, is veroorzaakt door de uitslag van de gemeenteraadsverkiezingen en het aantreden van een nieuw college.

Als laatste merkt GroenLinks op dat bijtende subsidieregels van de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam hebben geleid tot een verminderde investering in de fiets door gemeenten. Dit ligt anders. Het is van belang te melden dat wij geen subsidies verlenen aan projecten, die in het gebied van de Stadsregio Amsterdam liggen. Reden hiervan is dat wij hiervoor geen BDU-bijdragen van het Rijk ontvangen. Het is simpelweg dus niet mogelijk dat een gemeente van de Stadsregio Amsterdam subsidie bij ons aanvraagt. Gelet hierop kan er dan

ook geen sprake zijn van bijtende subsidieregels.

5. GroenLinks heeft laten zien dat wanneer een fietsproject complex is en betrokkenheid van meerdere partijen kent, niemand de verantwoordelijkheid neemt - noch als financier, noch als probleemeigenaar - om het project verder te brengen, waardoor het knelpunt niet wordt opgelost. Wij nemen kennis van dit aandachtspunt, vooral omdat het hier gaat over projecten, die niet op provinciaal grondgebied liggen en derhalve niet een aangelegenheid van ons betreffen. Het is aan de wegbeheerders zelf om initiatief te nemen.
6. Als laatste merkt GroenLinks op dat het ontbreken van fietsbeleid bij kleine gemeenten en de economische crisis hebben bijgedragen aan een verminderde investering in de fiets door gemeenten. GroenLinks geeft aan dat gemeenten niet in aanmerking kunnen komen voor BDU-middelen bij de Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland op het moment dat zij geen fietsbeleid of fietsbudget hebben. Ten eerste zijn wij van mening dat de gemeenten, groot en klein, zelf verantwoordelijk zijn voor het al dan niet voeren van fietsbeleid. Daarnaast is het van belang op te merken dat het hebben van fietsbeleid of fietsbudget geenszins een provinciale voorwaarde is om voor subsidie in aanmerking te kunnen komen. Wij nemen aan dat gemeenten cofinanciering hebben georganiseerd op het moment dat zij een subsidie voor fietsvoorzieningen ontvangen. Het is echter niet verplicht dat deze cofinanciering specifiek uit een fietsbudget moet komen.

Verder kunnen wij ons goed voorstellen dat bezuinigingen hebben geleid tot een verminderde investering in de fiets door gemeenten. Omdat hier sprake is van een verminderde investering fiets op grondgebied van lokale wegbeheerders, is het aan deze wegbeheerders om te bepalen hoe zij om willen gaan met de bezuinigingen en de beleidsprioriteiten, die als gevolg van de bezuinigingen, wegvallen dan wel overeind blijven staan.

Advies

Wij hebben kennisgenomen van het initiatiefvoorstel van GroenLinks en waarden de genomen moeite van de fractie. Gelet op bovenstaande nuances en ons coalitieakkoord, kunnen wij ons ten dele vinden in de aanbevelingen en aandachtspunten, die GroenLinks naar voren brengt in het initiatiefvoorstel. Gelet hierop zal de uitwerking van onze beleidsoverwegingen fiets op basis van ons coalitieakkoord geschieden, waar wij de aanbevelingen en aandachtspunten, geopperd door GroenLinks, bij zullen betrekken.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



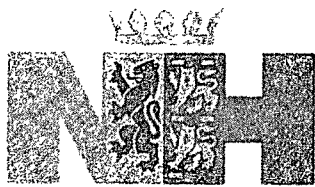
provinciesecretaris
G.E.A. van Craaikamp



voorzitter
J.W. Remkes

Bijlage:

- Initiatiefvoorstel Fiets van GroenLinks



Provincie Noord-Holland

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de provinciesecretaris, mw. G.E.A. van Craaikamp
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Statengriffie

Uw contactpersoon

N. den Boer

AD/STG

Doorkiesnummer (023) 514 4474

boern@noord-holland.nl

111

Betreft: Initiatiefvoorstel van de fractie GL inzake "Fietsbeleid".

Datum

- 1 APR. 2015

Geachte mevrouw Van Craaikamp,

Kenmerk

503256/593451

Uw kenmerk

Op de Statengriffie is begin maart 2015 een Initiatiefvoorstel van de fractie GL ontvangen inzake "Fietsbeleid".

Hierbij zend ik u bijgaand Initiatiefvoorstel toe, met het verzoek om hieromtrent het advies van GS uit te brengen aan PS.

Na ontvangst van het GS-advies zal het initiatiefvoorstel, tezamen met het GS-advies, ter advisering worden voorgelegd aan een (nog in te stellen) Statencommissie. Tenslotte zal het Initiatiefvoorstel in een Statenvergadering kunnen worden besproken.

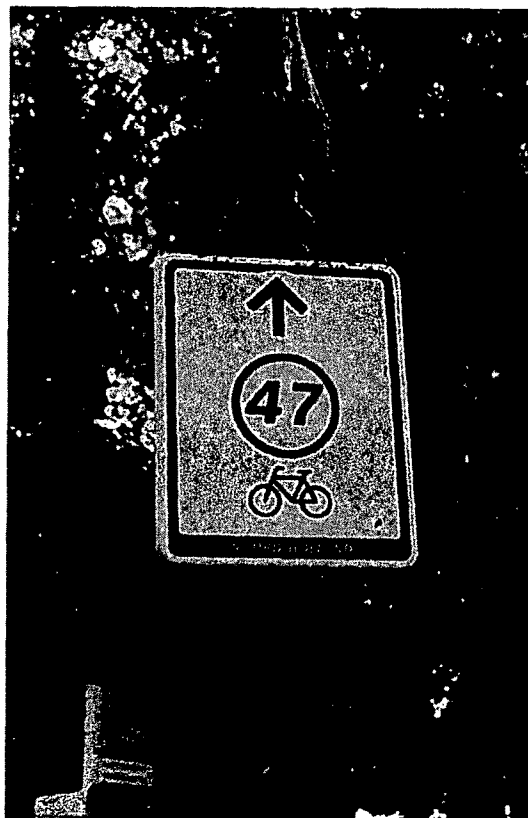
Rekening houdend met de in het presidium vastgestelde reactietermijn van 6 weken voor Gedeputeerde Staten, zie ik uw advies graag uiterlijk woensdag 13 mei 2015 tegemoet. Als genoemde datum niet haalbaar is, vanwege het niet tijdig kunnen uitbrengen van het advies, verneem ik dit graag.

Met vriendelijke groet,

Mr. J.J.M. Vrijburg

statengriffier

Initiatiefvoorstel Fiets



Statenfractie GroenLinks Noord-Holland
Maart 2015

GROENLINKS