

Statenvoorstel 68/09 A

Voorgestelde behandeling:

PS-vergadering : 11 december 2009

Statencommissie : Commissie Economie, Mobiliteit en Grote
Stedenbeleid, 27 november 2009

Onderwerp

Concept Visie 2020 met actieprogramma 'Fiets in de Versnelling'

's-Hertogenbosch

Datum

3 november 2009

DIS-nummer

1601539

Directie

Economie & Mobiliteit

Bijlage(n)

1

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Samenvatting

Achtergrond

Fietsen heeft vele voordelen in vergelijking met andere modaliteiten: fietsen is goedkoop, snel op korte afstanden, duurzaam, snel beschikbaar en gezond. Dus aanleiding genoeg om een nieuw integraal fietsbeleid op te stellen, mede als wens van Provinciale Staten. Daarnaast geeft nieuw beleid invulling aan onder andere de programmalijn 'Brabant Bereikbaar' uit het Bestuursakkoord, het PVVP en de vele ontwikkelingen op fietsgebied om ons heen in Nederland maar ook daarbuiten. De provincie wil met dit nieuwe beleid het fietsgebruik (verder) stimuleren om daarmee een bijdrage te leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid (met name in de stedelijke kerngebieden), leefbaarheid en gezondheid. Daarnaast wordt gezien dat de fiets ook op andere maatschappelijke vlakken als duurzaamheid en economisch rendement goede kansen biedt. In de beleidsnotitie 'Fiets in de Versnelling' wordt het nieuwe fietsbeleid van de provincie weergegeven in drie scenario's met een visie tot 2020 en een concreet actieprogramma.

'Fiets in de Versnelling'

Met het project 'Fiets in de Versnelling' is in het afgelopen jaar intensief met vele partners van overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en belangenorganisaties samengewerkt om te komen tot de voorliggende concept visie met bijbehorend actieprogramma. Aan de hand van een inventarisatie van beleid (zowel Europees, Nationaal, provinciaal en lokaal), ontwikkelingen en kansen zijn gaandeweg het proces met fietsdeskundigen keuzes gemaakt waar Brabant zich in de komende tien jaar op moet richten ter stimulering van het fietsgebruik. Deze keuzes zijn gebundeld in de drie actielijnen. 'Comfort en gemak verhogen', 'Verleiden mobilist' en 'Elkaar versterken'.

Deze actielijnen worden weergegeven in drie scenario's met een oplopende ambitie in het fietsgebruik. Naast deze visie is tevens een actieprogramma opgesteld, waarbij concrete maatregelen en projecten worden benoemd hoe het ambitieniveau bereikt kan worden. Om dit te bereiken, heeft de provincie de inzet en medeverantwoordelijkheid van haar partners nodig. Door het proces vanaf het begin open en integraal in te steken is draagvlak verkregen en is er enthousiasme bij een brede groep organisaties om gezamenlijk werk te maken van 'fiets'.

Provinciale besluitvorming

Op 29 september 2009 heeft Gedeputeerde Staten de drie scenario's van de concept visie 'Fiets in de Versnelling' met actieprogramma besproken en is de voorkeur gegeven aan scenario 2. In dit scenario wordt een groot beoogd effect bereikt ten opzichte van de huidige situatie in het fietsgebruik. Dit zal effect sorteren binnen verschillende maatschappelijke thema's als bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid, maar ook binnen het thema duurzaamheid. Aanvullend is de keuze voor scenario 2 gebaseerd op de gewijzigde financiële omstandigheden waarin de provincie en haar partners zich bevinden. Bezuinigingen zijn aan de orde en financiële middelen voor nieuw beleid ontbreekt; deze moet binnen 'eigen begroting' gevonden worden. Op basis van deze argumenten is de voorkeur gegeven aan scenario 2 en is gezocht naar de € 1,75 mln. aan investeringsmiddelen en € 0,2 mln. aan exploitatiemiddelen.

In de commissievergadering EMG van 16 oktober 2009 heeft de commissie, met in achtneming van het voorkeursscenario van Gedeputeerde Staten, de voorkeur gegeven aan scenario 3 (€ 3,5 mln. aan investeringsmiddelen en € 0,3 mln. aan exploitatiemiddelen). Gedeputeerde Van Nieuwenhuizen is gevraagd naar de mogelijkheden te kijken om de middelen voor scenario 3 vrij te maken binnen 'haar eigen begroting'.

Gedeputeerde Staten heeft in de vergadering van 3 november 2009 vastgehouden aan scenario 2 vanwege het resultaat wat dit scenario op zal leveren, de economische onzekerheden bij provincie en partners en de takendiscussie en beperkte personele middelen binnen de provincie. Provinciale Staten wordt gevraagd, conform de voorkeursvariant van Gedeputeerde Staten, te kiezen voor scenario 2.

1. De procesaanpak

Het proces om te komen tot een visie met actieprogramma voor 'Fiets in de Versnelling' is op eenzelfde wijze ingestoken als de Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer 2008. Vanuit een open, integrale blik is gezamenlijk met partners het fietsbeleid vormgegeven. Daarvoor is begin 2009 gestart met een startbijeenkomst, gevolgd door een startnotitie aan de commissie EMG. Aan de hand van een zogenoemd basisdocument (bestaande uit een inventarisatie van

Datum

30 september 2008

DIS-nummer

1601539

het actuele beleid zowel Europees, nationaal, provinciaal en lokaal, feiten, cijfers, trends en ontwikkelingen in relatie tot fiets van zowel de provincie als haar partners) zijn, gezamenlijk met onze deskundige fietspartners uit bedrijfsleven, branche- en belangenpartijen, kennisinstellingen, mede-overheden en andere beleidsterreinen van de provincie, keuzes gemaakt van kansrijke speerpunten om het nieuwe fietsbeleid vorm te geven. De actielijnen en speerpunten die hierin gekozen zijn, zijn:

- 'Comfort en gemak verhogen'; het fietsnetwerk zowel utilitair als recreatief, fietsparkeren en fietsendiefstal;
- 'Verleiden mobilist'; met name het verleiden van de doelgroepen jeugd (basis- en middelbare scholieren) en forensen om vaker de fiets te pakken;
- 'Elkaar versterken'; de samenwerking tussen de verschillende partners, communicatie en promotie van het fietsgebruik.

Na de keuze voor de actielijnen is in workshops met de partijen gekeken welke maatregelen en projecten concreet opgepakt kunnen worden om invulling te geven aan de ambitie. Deze zijn gebundeld in het actieprogramma. Ook partners zullen acties uit het actieprogramma op moeten pakken om de Brabantse ambitie te bereiken. Tijdens een succesvolle en geanimeerde conferentie op 11 september 2009 zijn vele bestuurlijke vertegenwoordigers uit alle betrokken partijen en een Statenlid geïnformeerd en gestimuleerd om bij de uitvoering van de geselecteerde projecten een rol te spelen. Het draagvlak bij de maatschappelijke partners is aanwezig om snel samen aan de slag te gaan.

De concept visie en het actieprogramma zijn opgesteld op basis van drie scenario's. Het aantal acties van het actieprogramma is uitgebreider naarmate het scenario hoger wordt en ook de rol van de provincie in de scenario's en per project kan verschillen, van een stimulerende rol naar een meer coördinerende tot (in sommige projecten) een regierol.

Qua timing sluit de ontwikkeling van het Brabantse nieuwe fietsbeleid goed aan bij de recentelijke plannen van het Rijk. Het ministerie van V&W heeft € 70 mln. extra beschikbaar gesteld in deze kabinetsperiode ter stimulering van het fietsgebruik. De provincie is dan ook al druk bezig om in samenwerking met gemeenten te onderzoeken waar mogelijke fietssnelwegen in Brabant ontwikkeld kunnen worden met subsidie van het Rijk.

Door de procesaanpak op een open manier in samenwerking met een brede groep partners op te zetten, is er een groot draagvlak verworven bij onze partners om werk te gaan maken van 'fiets'. Dit laat zich uiten in het advies om voor scenario 3 te kiezen van onder andere de Provinciale OmgevingsCommissie en de pleidooibrief aan de fractievoorzitters van de wethouders van vier grote Brabantse steden (Breda, Eindhoven, Helmond en 's-

Hertogenbosch). En daarnaast de vele enthousiaste reacties voor het hoogste scenario van de fietspartners tijdens de conferentie op 11 september 2009.

De commissie EMG heeft in de vergadering van 16 oktober jl. de visie met enthousiasme ontvangen en was erg te spreken over de procesaanpak en onderschrijft de uitgangspunten in de beleidsnotitie. Zij heeft dan ook gevraagd om in te zetten op het hoogste scenario (scenario 3) en hiervoor de benodigde financiële middelen te zoeken.

2. De scenario's

In het eerste scenario 'Status quo' blijven we als provincie doen wat we nu doen: op hoofdlijnen vooral gemeenten stimuleren en co-financieren voor de aanleg van het fietsnetwerk en fietsenstallingen en uiteraard als wegbeheerder de provinciale fietspaden op orde brengen en houden. Brabant blijft in dit scenario één van de laagst scorende provincies in Nederland op fietsgebied.*

In het tweede scenario 'Een tandje erbij' wil de provincie zich daarnaast inzetten om een fietssnelweg in Brabant aan te leggen, wordt meer aandacht gevestigd op het recreatieve fietsnetwerk, worden de jeugd en forenzen vaker verleid op de fiets te stappen door in te zetten op fietsstimuleringspakketten op scholen en betere afspraken met werkgevers en neemt de provincie een coördinerende rol op zich om met verschillende fietspartners samen te werken en gemeenten beter te ondersteunen. Brabant komt in dit scenario op het Nederlandse gemiddelde qua fietsgebruik te liggen.*

In het derde scenario 'In de hoogste versnelling' zet de provincie stevig in op het fietsbeleid. Naast bovenstaande onderdelen zal de provincie meer de regie nemen in de projecten, op meerdere locaties (en niet alleen in de grote steden) worden fietsleensystemen, voldoende stallingscapaciteit en veilige routes gerealiseerd. Tenslotte gaat de provincie in dit laatste scenario werk maken van communicatie en promotie, gaat pro-actief met partners in overleg en brengt ze samen om een vliegwieleffect te creëren voor 'fiets' in Brabant. Brabant wordt in dit scenario dé fietsprovincie van Nederland.*

* er van uitgaande dat andere provincies niet substantieel in percentage gaat wijzigen.

Het verschil tussen scenario 2 en 3 uit zich met name in de rol van de provincie en in een aantal inhoudelijke projecten die opgepakt gaan worden.

De rol die de provincie in het tweede scenario opneemt kenmerkt zich met name door een stimulerende en in sommige projecten een coördinerende houding. De ervaring van voorgaande jaren leert echter dat de partners in het werkveld van fiets zeer veelzijdig zijn (zie daarvoor ook de actorenanalyse uit de beleidsnotitie) en dat gemeenten (waar de eerste verantwoordelijkheid van het

Datum

30 september 2008

DIS-nummer

1601539

fietsbeleid ligt) niet voldoende tijd hebben om de contacten met deze partijen te leggen en houden. Terwijl de kennis en ervaring juist wel bij partijen als bijvoorbeeld de Fietsersbond, het Fietsberaad, NS Fiets en Veilig Verkeer Nederland liggen. De provincie zal daarom in het derde scenario meer een regierol oppakken en zorgen voor goede samenwerking tussen partijen en actieve kennisuitwisseling naar gemeenten, zodat het wiel niet elke keer opnieuw uitgevonden hoeft te worden.

Inhoudelijk wordt in het derde scenario ten opzichte van het tweede scenario meer ingezet op Europese projecten (bijvoorbeeld het ondersteunen om 'Velocity' naar Brabantstad te halen in 2011 en het 'vermarkten' van 'fiets' naar andere regio's), wordt voor de infrastructuur en stallingen ook gekeken naar de kleinere gemeenten en locaties buiten de centragebieden, krijgt recreatief fietsen een prominenter plaats en wordt meer aandacht gegeven aan (de veiligheid van) fietsen op scholen.

3. Beoogd effect

De ambitie van het programma 'Bereikbaar Brabant' is om Brabant bereikbaar te houden: het gaat om de economie versterken en om de leefbaarheid voor de langere termijn te waarborgen. Het project 'Fiets in de Versnelling' valt onder het thema 'Het juiste vervoermiddel op het juiste moment'. De Brabantse burger moet beter gebruik kunnen maken van de verschillende vervoerswijzen die Brabant biedt. Om de reiziger keuzes te bieden voor verschillende vervoerswijzen, wordt de onderlinge samenhang verbeterd, bijvoorbeeld in de keten met OV. Dit moet leiden tot een significante verschuiving van een eenzijdige keuze voor de auto naar een meer divers gebruik van verschillende vervoerswijzen.

De fiets is in deze een makkelijk, duurzaam, goedkoop en snel voorhanden alternatief en een goed vervoermiddel in voor- en natransport van OV. Echter ligt het gebruik van de fiets in Brabant onder het Nederlandse gemiddelde en daarmee valt er dus nog winst te behalen voor 'fiets' onder de Brabantse burgers.

Het beoogde effect van de visie met actieprogramma 'Fiets in de Versnelling' is dat meer Brabanders op de fiets stappen door stimulering van het fietsgebruik. Brabant kampt steeds meer met knelpunten als een slechte luchtkwaliteit en lastige bereikbaarheid van de stedelijke centra. Daarnaast is de algemene tendens dat mensen steeds minder bewegen en daardoor een overgewicht krijgen, wat voor steeds grotere problemen voor de gezondheid zorgt. Meer fietsgebruik kan voor bovenstaande knelpunten een deel van de oplossing zijn.

Het effect van dit nieuwe fietsbeleid zal in scenario 1 ('Status quo') de huidige 24% fietsverplaatsingen in de modal split (= verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten)) tot gevolg hebben (referentiepunt 2007:

Datum

30 september 2008

DIS-nummer

1601539

modal split is 24%). Eén procentpunt verandering ten opzichte van 2007 betekent ongeveer 75.000 meer fietsverplaatsingen per dag ten koste van een andere manier van vervoer. Als de provincie Noord Brabant dit ambitieniveau in 2020 kan halen, en andere provincies niet substantieel stijgen, zal Brabant een gemiddelde fietsprovincie van Nederland worden.

Het effect van dit nieuwe fietsbeleid zal in scenario 2 ('Een tandje erbij') 26-27% fietsverplaatsingen in de modal split. Als de provincie Noord Brabant dit ambitieniveau in 2020 kan halen, en andere provincies niet substantieel stijgen, zal Brabant een gemiddelde fietsprovincie van Nederland worden.

Het effect van dit nieuwe fietsbeleid zal in scenario 3 ('In de hoogste versnelling') 28-30% fietsverplaatsingen in de modal split tot gevolg hebben. Als de provincie Noord Brabant dit ambitieniveau in 2020 kan halen, en andere provincies niet substantieel stijgen, zal Brabant dé fietsprovincie van Nederland worden.

4. De financiële dekking

Voor de financiering van scenario 2 van het actieprogramma 'Fiets in de Versnelling' is in totaal € 1,75 mln. aan investeringsmiddelen nodig (2010 – € 1 mln., 2011 – € 0,75 mln.).

Deze kunnen opgevangen worden binnen de transitorische post BDU (rijksmiddelen). Deze bevat nog ruimte om scenario 2 op te vangen en naar alle waarschijnlijkheid geldt dat ook voor scenario 3. Voor dit onderdeel is een wijziging van de programmabegroting noodzakelijk, omdat de baten en lasten van de programmabegroting in omvang toenemen.

De exploitiatiemiddelen voor scenario 2 bedragen € 0,2 mln. (2010 – € 0,15 mln., 2011 – € 0,05 mln.).

De financiering van de exploitatiekosten voor 2010 vindt voor € 0,1 mln. plaats uit product 02.90.01 met begrotingspost 0001532 – 'Onderzoeken Mobiliteit' onderdeel van het programma 'Bereikbaar Brabant' en voor 2010 voor € 0,05 mln. uit het Activiteitenbudget PVVP.

De financiering van de exploitatiekosten voor 2011 vindt voor € 0,05 mln. plaats uit product 02.90.01 met begrotingspost 0001532 – 'Onderzoeken Mobiliteit' onderdeel van het programma 'Bereikbaar Brabant'. De bestedingen passen binnen de doelstellingen van de aangegeven budgetten, voor de exploitatiebudgetten is derhalve geen begrotingswijziging noodzakelijk. Mocht gekozen worden voor scenario 3 dan kan de dekking ook binnen deze posten gevonden worden.

5. Motivatie voor scenario 2

De volgende argumenten zijn aan te wijzen om voor scenario 2 te kiezen:

Datum

30 september 2008

DIS-nummer

1601539

1. Ondanks dat er voldoende financiële middelen zijn voor beide scenario's, wordt gezien de bezuinigingen het advies gegeven voor scenario 2. Het verschil in middelen (€ 1,85 mln.) kan dan ingezet worden voor andere projecten binnen de provincie.
2. Financiële draagkracht van externen is onzeker. Met name gemeenten hebben aangegeven moeite te hebben om de 50% co-financiering voor elkaar te krijgen. Dat geeft als risico dat projecten daardoor niet uitgevoerd kunnen worden.
3. Gegeven de takendiscussie sluit scenario 2 beter aan bij de taken en rollen van de provincie dan scenario 3 (zie ook paragraaf 2).
4. Ten opzichte van de huidige situatie wordt in scenario 2 flink ingezet op het stimuleren van het fietsgebruik en draagt het bij aan verschillende de maatschappelijke thema's (o.a. bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid).
5. Voor scenario 3 wordt het lastiger binnen de provincie de personele middelen vrij te maken.

6. Het voorstel

U wordt gevraagd, gegeven het voorkeursscenario 2 van Gedeputeerde Staten en bovenstaande argumenten,:

1. vanuit uw kaderstellende rol te kiezen voor scenario 2 betrekking hebbend op het visiedeel (hoofdstuk 1 t/m 3 uit de concept visie 2020 met actieprogramma 'Fiets in de Versnelling') en kennis te nemen van de actieprogramma, die gebruikt wordt als leidraad voor de uitvoering.
2. de programmabegroting bij eerstvolgende gelegenheid te wijzigen.

Wij stellen u voor te besluiten conform bijgaand ontwerp-besluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
de voorzitter

de secretaris

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

drs. W.G.H.M. Rutten

Auteur: C. Dillisse toestel (073) 681 27 74

Bijgevoegd treft u de volgende bijlagen aan:

1. Concept visie 2020 met actieprogramma 'Fiets in de Versnelling'

Ontwerp-besluit 68/09 B

Voorgestelde behandeling:

PS-vergadering : 11 december 2009

Statencommissie : Commissie Economie, Mobiliteit en Grote
Stedenbeleid, 27 november 2009

Onderwerp

Concept visie 2020 met actieprogramma 'Fiets in de Versnelling'

's-Hertogenbosch

Datum

3 november 2009

DIS-nummer

1601539

Directie

Economie & Mobiliteit

Bijlage(n)

1

Provinciale Staten van Noord-Brabant,

- gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten, d.d. 3 november 2009;
- gelezen het advies van de Commissie voor Economie, Milieu en Grote stedenbeleid d.d. 27 november 2009;
- gelet op de randvoorwaarden van de startnotitie d.d. 10 februari 2009;
- gelet op het draagvlak bij externe partijen voor het bereikte resultaat;

besluiten:

1. te kiezen voor scenario 2 betrekking hebbend op het visiedeel (hoofdstuk 1 t/m 3), daarmee de concept Visie 2020 met actieprogramma 'Fiets in de Versnelling' vast te stellen en kennis te nemen van de bijbehorende uitvoeringsagenda.
2. De programmabegroting bij de eerstvolgende gelegenheid te wijzigen.

's-Hertogenbosch, 11 december 2009

Provinciale Staten van Noord-Brabant,
de voorzitter

de griffier