

Haarlem



Gemeente Haarlem

Maarten Divendal

Wethouder Onderwijs, Jeugd, Sport,
Beheer en onderhoud openbare ruimte en Milieu

Retouradres Postbus 511, 2003 PB Haarlem

Aan: leden van de commissie Beheer

Datum 5 maart 2007
 Ons kenmerk SB/VV/2007/262
 Contactpersoon O. van den Berg
 Doorkiesnummer 023-5114945
 E-mail oberg@haarlem.nl
 Onderwerp beantwoording vragen n.a.v. Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur

Geachte leden,

In de raadscommissie Beheer van 15 februari jl. is de nota 'Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur' besproken. De nota riep vragen op. Naar aanleiding hiervan heb ik beloofd een schriftelijke toelichting te geven, die u bij deze ontvangt.

Naar aanleiding van de vragen ga ik in het onderstaande in op:

- status en ambitie van het uitvoeringsprogramma,
- financiële mogelijkheden van de gemeente,
- feitelijke groei van het fietsgebruik.

Status en ambitie van het Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur:

Het 'Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur' is tot stand gekomen naar aanleiding van het Haarlems Verkeer- en VervoersPlan (HVVP), dat in 2003 door de raad is goedgekeurd. In het HVVP is een samenhangend beleid geformuleerd voor de verschillende vervoerswijzen in hun verschillende facetten (veiligheid, groei, etc.). Op onderdelen zegt het HVVP een uitwerking toe, zoals voor verkeersveiligheid (nota 'Uitwerking Verkeersveiligheid', raadsbesluit december 2006) en voor de fietsinfrastructuur in de vorm van het uitvoeringsprogramma. Met andere woorden, voor het overkoepelende beleid moet het HVVP er op na worden geslagen, de nota 'Uitwerking verkeersveiligheid' gaat specifiek in op veiligheid en het uitvoeringsprogramma richt zich op de fietsinfrastructuur. Overigens is verkeersveiligheid nadrukkelijk een afwegingsaspect geweest bij de prioritering van fietsprojecten.

Het HVVP stelt als doel dat het aandeel fietsverplaatsingen in de periode van 1999 tot en met 2011 moet stijgen van 33% naar 40%, te realiseren door:

- het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen,
- verkeerslichten gunstiger af te stellen,



- de fietsinfrastructuur op het fietsnetwerk te verbeteren.
De bijdrage van de verschillende onderdelen aan het groeipercentage is niet gespecificeerd.

Financiële mogelijkheden; fietsprojecten en verkeersveiligheid:

In het uitvoeringsprogramma staat de verwachting uitgesproken dat, willen we het groeipercentage van het HVVP bereiken, naar verwachting in ieder geval de prioriteit 1 fietsroutes moeten worden aangepakt. De financiële mogelijkheden van de gemeente laten dit echter niet toe. Daarom is gekozen voor de benadering 'werk met werk maken' (WmW).

WmW houdt in dat voorzieningen voor de fiets meeliften met onderhoudsprojecten (riool, kademuuren, wegdek) op de fietsroutes. Hetzelfde geldt voor blackspots. Daar waar onderhoudsprojecten samenvallen met blackspots, worden passende maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid toegepast.

Het onderhoudsbudget voorziet vaak in een deel van de kosten van de extra voorziening, bijvoorbeeld de fundering van het fietspad, maar niet in de volledige kosten. Er moet dus geld bij. En omdat de gemeente niet beschikt over deze extra financiële middelen, wordt als tweede voorwaarde gesteld dat betreffende fietsprojecten in aanmerking dienen te komen voor de subsidie Brede Doel Uitkering (BDU) van de provincie Noord-Holland.

BDU is gekoppeld aan een specifiek project en dient daaraan te worden besteed. Er resteert geen BDU voor herbestemming. Wel kan het zo zijn dat door de BDU onderhoudsgeld overblijft op het project. Dit geld komt in aanmerking voor herbestemming binnen het onderhoudsprogramma voor navolgend jaar. Het onderhoudsprogramma wordt sneller doorlopen, waardoor fietsprojecten eerder aan bod kunnen komen.

De keuze en het ritme van fietsprojecten worden dus bepaald door de prioritering voor onderhoud aan infrastructuur en niet door bijvoorbeeld de prioritering voor fietsinfrastructuur of verkeersveiligheid. Uiteindelijk is het resultaat hetzelfde: alle infrastructuur en dus ook alle fietsinfrastructuur is op gegeven moment aangepakt. De doelstellingen uit het uitvoeringsprogramma fiets worden dus wel gehaald alleen de periode waarin het gerealiseerd kan worden duurt langer. Indien deze benadering niet wordt gevolgd en bijvoorbeeld de prioritering voor fietsinfrastructuur maatgevend zou zijn voor investeringen, dan zou er sprake kunnen zijn van kapitaalvernietiging. Te snel zou een gerealiseerde fietsroute weer op de schop moeten, omdat na bijvoorbeeld 10 jaar al blijkt dat het riool aan vervanging toe is.

Aan het aantal projecten dat per jaar in aanmerking kan komen van BDU is een grens, maar tot op heden zijn alle WmW-fietsprojecten voor subsidie in aanmerking gekomen.

Voor 2007 zijn via het programma Kleine Infrastructuur (BDU-subsidie voor fiets, veiligheid en 30 km-zones) de volgende projecten gehonoreerd:

- Reconstructie Koudenhorn Hooimarkt (281.250),
- Uitvoering maatregelen VPL Schalkwijk voor de fiets fase 4 (350.000),



- 30 km maatregelen Ramplaan (131.250)
- Statenbolwerk, fietsvoorzieningen (108.000)
- reconstructie Kleine Houtweg (82.500)
- Fietsvoorzieningen Schouwjtjeslaan (54.000)
- Fietsvoorziening en ov halte Gasthuisvest (50.280)
- 30 km maatregelen Garenkokerskwartier (34.800)

Feitelijke groei fietsgebruik:

Het landelijke bureau van de Fietsersbond heeft in 2001 de Fietsbalans uitgevoerd, een landelijke onderzoek naar het fietsklimaat in steden, waaronder Haarlem. Haarlem scoorde volgens dit onderzoek onder het gemiddelde. In 2006 is de Fietsbalans herhaald. De rapportage komt in het voorjaar naar buiten. Nu al kan een indicatie worden gegeven van het aandeel van de fiets in de verplaatsingen tot 7,5 km binnen Haarlem. Stond dit in 1999 op 33%, in 2005 stond het op 36% (bron: CBS gegevens en Mobiliteitsonderzoek Nederland). Er is dus sprake van een groei, die ongeveer gelijke tred houdt met de gewenste groei, wat de indruk wekt dat de huidige fietsinfra-ambitie toereikend is. Er valt echter niet aan te geven welke onderdelen (parkeren, verkeerslicht, infrastructuur) de groei veroorzaken. In de aankomende jaren zal het aandeel van de fiets iedere 2 jaar worden gemonitord.

Het omnibusonderzoek 2006 laat een resultaat zien dat past bij een hoog aandeel fiets in de verplaatsingen. Voor het *woon-werk verkeer binnen Haarlem* wordt de fiets het dominante vervoermiddel genoemd, met een aandeel van maar liefst 56%.

Ik hoop door middel van deze brief uw vragen te hebben beantwoord.

Met vriendelijke groet,

Maarten Divendal

Beste Arend Jan,

Hierbij ontvang je mijn reactie op jouw mail van 1 maart jl. De mail heb ik cc. aan de overige leden van de cie. Beheer gemailed, zodat die ook bij zijn. Ik verzend het parallel aan de brief die ik in de cie. Beheer van 15 februari jl. heb beloofd. Zodoende zijn jullie volledig bij. Indien er vragen zijn, dan hoor ik dat graag. Je kan er ook op teruggekomen in cie. Beheer van 8 maart aanstaande. Voor technische vragen kun je het beste contact opnemen met behandelend ambtenaar Otto van den Berg (tel. 5114945)

Ik ga punt voor punt op je mail in. Dit komt staccato over, maar komt de helderheid ten goede:

- *je schrijft dat ik 19 februari de cie-leden nader zou informeren en dat de cie-leden konden aangeven wat zij 'anders zouden willen'*

- In de commissie van 15 februari is besloten de nota 'Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur' ter bespreking op de agenda van de raad van 15 maart te zetten. Omdat er nog veel vragen in de commissie leefden, heb ik tevens schriftelijke toelichting toegezegd. De brief hebben jullie ontvangen.

- *De nota is een uitvoeringsprogramma maar het lijkt ook een verantwoording van beleid.*
Correct. Het is natuurlijk een uitvoeringsprogramma, maar omdat dit een keuze impliceert is hieraan verantwoording gekoppeld.

- *De doelstellingen uit het HVVP worden (onnodig) herhaald in het stuk maar niet consistent.*
Er worden inderdaad verschillende getallen genoemd. Dit heeft te maken met een veranderde telmethodiek bij het CBS. Voorheen werd de verplaatsingen te voet niet meegeteld. Nu gebeurt dit wel. Dit heeft implicaties voor het aandeel van de fiets in de verplaatsingen tot 7,5 km. Voorheen was sprake van een aandeel van 39% in 1999 en een gewenste groei naar 45% in 2011. Conform de nieuwe benadering is het aandeel op 33% in 1999 gesteld en is sprake van een gewenste groei naar ca. 40% in 2011.

- *De verwachting wordt gewekt, conform het vastgestelde HVVP plan, dat de doelstellingen bepalen welke fietswegen worden aangepakt. Maar hiervoor worden de CROW criteria gebruikt. Deze komen niet overeen met de (groei)doelen uit het HVVP. Deze werkwijze lijkt ons incorrect.*
Om de groei-doelstelling te halen, wordt in het HVVP gesproken over verbetering van fietsinfrastructuur, aanpassing van verkeerslichten en realiseren van fietsparkeervoorzieningen. De bijdrage van elk van de 3 maatregelen aan de groei-doelstelling is niet gekwantificeerd; dit is ook erg moeilijk. Het uitvoeringsprogramma spreekt de verwachting uit dat wat betreft de fietsinfrastructuur in ieder geval realisatie van de prioriteit 1 projecten wenselijk is.
De prioriteit van de fietsinfrastructuurprojecten is bepaald aan de hand van criteria die aan het CROW zijn ontleend: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Op basis hiervan zijn punten toegeedeeld en is de prioritering bepaald. Een en ander is terug te vinden in het rapport van adviesbureau Traffic Consultants, dat ter inzage heeft gelezen.

- *Er wordt gesproken over HVVP doelstellingen en groei-doelstellingen. Het verschil hiertussen wordt niet duidelijk gemaakt. (Zie ook volgende item)*

Pagina 3 geeft aan dat de (groei)doelstellingen niet worden gehaald. Op pagina 18 'inhoud voorstel aan de raad der gemeente' wordt het tegendeel aangegeven.

De groei-doelstelling staat in het HVVP en wordt in het uitvoeringsprogramma misschien abusievelijk HVVP-doelstelling genoemd.

Mocht de indruk bestaan dat ten aanzien van de groei-doelstellingen in het raadsstuk iets anders wordt beweerd dan in de B&W nota, dan wil ik hier stellen dat dit niet de bedoeling is.

- *De kostenraming (bijlage b) is gebaseerd op schetsideeën. In het stuk wordt niet aangegeven hoe de commissie wordt geïnformeerd over de werkelijke kosten, die bekend zijn bij aanvang van de verschillende projecten. Daarnaast zullen verschillen kunnen resulteren in het wel of niet realiseren van de andere projecten. Wij vermoeden dat alle partijen naast de VVD hierover tijdig geïnformeerd wensen te worden.*

Dit is standaardprocedure: elk apart project komt te zijner tijd, in de ontwerpfase van het project, aan bod in de commissie Beheer. Het is dan ook mogelijk om een op maat gesneden raming te leveren.

- Het hoofddoel lijkt een stijging van het aantal fietsverplaatsingen naar 45%. Het is de VVD niet duidelijk hoe wij dit meten. In het concept-verslag van de vergadering haalt u de Omnibus enquête aan en de fietsbalans. Zijn dit de instrumenten die gebruikt gaan worden voor de meting? Meer duidelijkheid hierover komt de betrouwbaarheid van de meting ten goede. (Daarnaast vragen wij ons af of er ook een nulmeting heeft plaatsgevonden en hoe factoren die de meting (positief of negatief) kunnen beïnvloeden maar niet worden veroorzaakt door het beleid van de gemeente buiten de meting worden gehouden.)

Zie ook mijn brief aan de cie. Beheer: Het landelijke bureau van de Fietsersbond heeft in 2001 de Fietsbalans uitgevoerd, een landelijke onderzoek naar het fietsklimaat in steden, waaronder Haarlem. In 2006 is de Fietsbalans herhaald. De rapportage komt in het voorjaar naar buiten.

In de Fietsbalans is aan de hand van CBS gegevens ook gekeken naar het aandeel van de fiets in de verplaatsingen binnen Haarlem tot 7,5 km. Stond dit in 1999 op 33% (0-meting), in 2005 stond het op 36% (bron: CBS gegevens en Mobiliteitsonderzoek Nederland).

Met behulp van de omnibusenquête kan een indicatie worden verkregen van de bijdrage van de verschillende maatregelen (fietsinfrastructuur, verkeerslichten, fietsparkeervoorzieningen) aan de groei. Dit zal in een volgende enquête worden meegenomen.

De invloed van neveneffecten, zoals regen of economische groei, valt helaas niet te beïnvloeden.

- De rode loper en de verbeteringen aan het Houtmanpad worden buiten beschouwing gelaten omdat er onvoldoende dekking is. Toch worden deze projecten mbv. andere subsidies en projectdekkingen gerealiseerd. Dit is verwarrend. Naar ons idee worden projecten wel of niet uitgevoerd.

Correct. In bijlage B vallen beide projecten onder het kopje 'Grote gewenste projecten zonder (volledige) dekking. Dit is tegenspraak met het feit dat in bijlage c beide projecten in de linker kolom staan: werk met werk maken en grote projecten met dekking. Bijlage c is in feite incorrect, omdat de Rode Loper alleen voor het centrumgedeelte financieel is gedekt. Ook voor het Houtmanpad is nog geen sprake van volledige dekking. Naar verwachting is volgend jaar duidelijk of subsidies worden toegekend in het kader van het westelijk tuinbouwgebied en/of bereikbaarheid kust (Haarlemmermeer Groen en Provincie).

De (groei)doelstellingen van het HVVP worden per doelstelling in kolommen toegevoegd aan de tabel. Aangegeven wordt in hoeverre de verbeteringen aan de fietspaden de doelstellingen onderschrijven. Het lijkt ons hierbij logisch dat bijvoorbeeld fietspaden bij scholen een hogere ranking (bv. ++) krijgen, in het kader van de fietsveiligheid, dan paden die gelegd zijn mn. ten behoeve van de recreatie (dit is bv. een ranking van bv. +/-)

Als je refereert aan de toepassing van criteria (samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, etc.) om de prioritering van fietsinfrastructuur-projecten te bepalen, dan kan ik je laten weten dat is gekozen voor de methodiek van het CROW.

Wat betreft de laatste zin verwijst ik ook naar de brief: De keuze en het ritme van de uitvoeringsprojecten fiets worden bepaald door 'werk met werk maken' en daarmee door de prioritering voor onderhoud aan infrastructuur en niet door bijvoorbeeld de prioritering voor fietsinfrastructuur of verkeersveiligheid. Met andere woorden, het uitvoeringsprogramma en de nota Verkeersveiligheid zijn niet leidend. Uiteindelijk is het resultaat hetzelfde: alle infrastructuur en dus ook alle fietsinfrastructuur is op gegeven moment aangepakt. De doelstellingen uit het uitvoeringsprogramma fiets worden dus wel gehaald alleen de periode waarin het gerealiseerd kan worden duurt langer.

- Alleen de totaalkosten worden opgenomen. (BTW, Onvoorzien 20% en Uitvoering, kunnen worden verwijderd en in een toelichting worden genoemd.) Dit komt de overzichtelijkheid van de tabel ten goede.

We spreken hier over tabel B. Ik begrijp je voorstel. De tabel heeft een hoog theoretisch gehalte, wat inherent is aan een uitvoeringsprogramma. Een ander zal, juist vanuit een theoretische benadering, juist pleiten voor behoud van de kolommen. Bijlage C, de feitelijkheid, is daarom ook toegevoegd om de inzichtelijkheid te behouden. Ik houd bijlage B vooralsnog in zijn huidige vorm aan.

- Opnemen een kolom met afhankelijkheden tussen projecten. Als een bepaald project wel of niet wordt uitgevoerd weten direct wat hiervan de impact is op het geheel.

Er is geen afhankelijkheid tussen de projecten in de zin dat de uitvoering van het ene infrastructuurproject nodig is om het andere mogelijk te maken. Wel wordt naar samenhang gekeken

vanuit het perspectief van bereikbaarheid. De stad moet bereikbaar blijven. Daarom wordt voor het centrum, waarin de aankomende jaren meerdere projecten worden uitgevoerd, een afstemmingsproject opgezet: Taskforce Hart voor de Stad.

- Toevoegen van een verkeerscirculatieplan aan de nota. Dit plan kan de commissie een overzicht geven hoe de verkeerstromen en knelpunten door de stad lopen. Daarmee weten we of de fietspaden die we willen verbeteren ook allemaal zijn opgenomen.

Bovendien kan dit plan zeer praktisch worden ingezet. Wij kunnen hiermee objectiever bepalen welke verkeerslichten moeten worden bijgesteld voor de doorstroming. Dat lijkt ons betere (en objectievere) werkwijze dan dat we dit doen aan de hand van een overleg met de fietsersbond zoals wordt aangegeven in de nota. Ook kunnen we hierin onveilige situaties aangeven, rondom scholen bijvoorbeeld. Zo kunnen we in een eenvoudig overzicht zien of de fietswegen die wij willen gaan verbeteren dezelfde wegen zijn, als deze die rondom de scholen liggen.

Dit bestaat, in de vorm van het HVVP, waarin een verkeerscirculatieplan voor het gemotoriseerd verkeer is opgenomen (GOW A en B wegen en erftoegangswegen), voor de bus en voor de fiets (hoofd fietsnetwerk). Dit heeft de basis gevormd voor het opstellen van het uitvoeringsprogramma en de nota Verkeerveiligheid. In deze laatste nota staat uit oogpunt van verkeersveiligheid de relatie met scholen gespecificeerd. Ook voor het afstellen van verkeerslichten (VRI) fungeert het HVVP als randvoorwaarde. De Fietsersbond fungeert hierin als belangenvertegenwoordiger voor de fiets.