

# Antwoord

## van Gedeputeerde Staten op vragen van

Inwoners van Zuid-Holland  
(d.d. 23 mei 2018)

Nummer  
3405

Onderwerp  
Verkeer en Vervoer

Aan de leden van Provinciale Staten

### **Sub thema 1: Instandhouding, bereikbaarheid en verkeersveiligheid op orde**

1. *Uw doelstelling is om het aandeel fietsers te verhogen met 25%. Tot nog toe laat de trend geen stijging zien. Hoe komt dat?*

#### Antwoord

In het fietsplan is de doelstelling opgenomen: "25% meer mensen op de fiets op afstanden tot 15 km". Achterliggende gedachte om voor deze afstand te kiezen was de aanname dat door de verdere toename van het aantal e-bikes juist de afstanden van 10-15 km aantrekkelijker worden om per fiets af te leggen. Uit landelijke cijfers van de Rai vereniging blijkt dat de toename van het aantal e-bikes ook gestaag doorgaat. Zo is het aandeel elektrische fietsen onder de nieuw verkochte fietsen toegenomen van 6% in 2007 tot 31 % in 2017. In de cijfers die voor deze indicator gebruikt worden, het Onderzoek verplaatsingen in Nederland (OviN), is het effect van dit grotere aandeel elektrische fietsen nog niet zichtbaar. Daarnaast kunnen weersomstandigheden van invloed zijn op de uitkomsten met name voor fiets. Uit de KNMI jaaroverzichten blijkt bijvoorbeeld dat de jaren 2016 en 2017 met name in het westen van het land natter zijn geweest dan normaal.

2. *Hoe denkt u de komende jaren hier een impuls aan te geven?*

#### Antwoord

Door onder andere het realiseren van fietsprojecten zoals opgenomen in de Uitvoeringsagenda Fiets. De Uitvoeringsagenda Fiets betreft meerdere soorten projecten waaronder fietspaden, stallingen, snelfietsroutes. Dit doen we samen met gemeenten, regio's en het Rijk. Bij snelfietsroutes zetten we ook in op een werkgeversaanpak om zodoende werknemers te stimuleren de fiets te pakken.

3. *Welke mogelijkheden ziet en heeft de provincie om aan de 'voorkant' van een verkeersplan burgerorganisaties er meer bij te betrekken?*

Antwoord

De provincie werkt in het kader van de opgaves Bestuurlijke positie en profilering en Omgevingsbeleid aan een provinciebreed participatiebeleid. Onderdeel hiervan is de participatie in (provinciale) infrastructuurprojecten. Hiervoor worden de opgedane ervaringen bij afgeronde en lopende projecten gebruikt evenals evaluaties van participatieprocessen zoals bij de A16 Rotterdam. Dit zal uiteindelijk leiden tot een participatiecode voor Zuid-Holland.

- 4 *Welke mogelijkheden doet en heeft de provincie om veiliger fietspaden in te richten? (indelen op snelheden, volume van gebruikers en diversiteit van gebruikers enz.)*

Antwoord

Op provinciale wegen met een maximum snelheid van 80 km/h is de hoofdrijbaan altijd gesloten verklaard voor fietsers en bromfietsers. De fietsers en bromfietsers maken gezamenlijk gebruik van een parallelle voorziening. Dit kan een (brom)fietspad, een parallelweg of een parallelle route zijn.

Voorbeelden van maatregelen zijn:

- De breedte van het fietspad is belangrijk voor veilige fietsroutes. Aan de hand van het fietsroutenetwerk (plusroute, hoofdroute, overige routes) en fietstellingen wordt de benodigde breedte bepaald. Bij toekomstig onderhoud kan het fietspad dan verbreed worden conform de geldende voorschriften.
- Wat regelmatig wordt gedaan is een midden eiland aanleggen voor gefaseerde oversteek
- De kwaliteit van het wegdek wordt gemonitord door middel van fietscomfortmetingen. Als de kwaliteit ondermaats is worden maatregelen genomen, bijvoorbeeld het repareren van scheuren.
- Andere maatregelen zijn het aanleggen van een midden-eiland voor een gefaseerde oversteek, kantmarkeringen aanbrengen en het aanleggen van fietstunnels.

**Sub thema 2: Instandhouding bereikbaarheid**

- 5 *Is het aantal storingen aan provinciale civiele kunstwerken in de huidige collegeperiode toegenomen?*

Antwoord

Een verbetering van de registratie en een intensiever gebruik van de vaarwegen/wegen maakt het moeilijk om de jaren met elkaar te vergelijken. Derhalve kan niet met zekerheid gezegd worden of het aantal storingen feitelijk is toegenomen of afgenomen. Grosso modo is het aantal storingen gelijk gebleven.

- 6 *Als dit het geval is, in welke mate heeft dit impact op de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming?*

Antwoord

Iedere ongeplande verstoring heeft een negatief effect op de (verkeers)veiligheid, bereikbaarheid en doorstroming. De beheerstrategie van de beweegbare kunstwerken is erop gericht om storingen te voorkomen door de toestand van de componenten van de brug geregeld te inspecteren en tijdig planmatig onderhoud uit te voeren.

- 7 *Wat is de invloed die het college / de Staten uitoefent om storingen te voorkomen (denk aan Maximabrug in Alphen)?*

Antwoord

De Staten hebben een controlerende en kaderstellende rol. Deze controlerende rol kunnen zij uitoefenen doordat in de verantwoording de prestaties d.m.v. indicatoren worden gerapporteerd. Zo ook over het functioneren van de civiele kunstwerken. Indien deze niet voldoen aan de streefwaarden kunnen de Staten hun invloed uitoefenen door het beschikbaar stellen van (meer) middelen voor beheer en onderhoud of nieuwbouw of door het stellen van andere kaders.

- 8 *De indicatoren (2.1.a t/m 2.1.d) op bladzijde 80 van de jaarstukken scoren onder de streefwaarden maar worden wel groen gescoord. Zijn de streefwaarden daarnaast niet te laag ingezet, bijvoorbeeld 2.1.b?*

Antwoord

De streefwaarden zijn niet te laag ingezet. De eigen norm ligt hoger dan wettelijk vereist, omdat een score onder de wettelijke norm niet toegestaan is. Daarmee vormt de eigen norm een goede indicator voor doelmatig beheer. En kan gemonitord worden dat het onderhoud op het economisch meest optimale moment uitgevoerd wordt. De streefwaarden zijn net niet gehaald waardoor er voor groen gekozen is. Wellicht dat de keuze voor oranje duidelijker was geweest. Omdat de indicator in de begroting maar een deel van de informatie geeft, heeft de Randstedelijke Rekenkamer in zijn vervolgonderzoek geadviseerd meer inzicht te geven in hoe de technische staat van het areaal is verdeeld. In de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen – deel infrastructuur is invulling gegeven aan deze aanbeveling.

### **Sub thema 3: Een adequaat aanbod van openbaar vervoer**

- 9 *Welke beleidskeuzes maakt de provincie nu om het OV in de toekomst aantrekkelijk(er) te maken en hoe toetst het college / de Staten of deze keuzes effectief zijn. (zoals de voorgenomen tariefverlaging, initiatieven op ketenmobiliteit en veranderingen in het mobiliteitsaanbod)*

Antwoord

De provincie besteedt het openbaar vervoer aan, investeert in infrastructuur en heeft een tarievenkader openbaar vervoer. Via aanbestedingen kan de vervoerder een vervoersproduct bieden dat zo goed mogelijk aansluit bij de vraag van de reiziger. Hierbij wordt ingezet op concessies die niet meer alleen openbaar vervoer van halte naar halte aanbieden, maar een totaalproduct van deur tot deur. In de laatste aanbesteding van de DAV-concessie is sterk ingezet op ketenmobiliteit. Daarnaast wordt fors geïnvesteerd om de infrastructuur van het openbaar vervoer te verbeteren. Bussen en treinen kunnen hierdoor sneller, betrouwbaarder, vaker en comfortabeler rijden. Openbaar vervoer moet daarnaast voor de reiziger betaalbaar zijn. Dit komt terug in het tarievenkader OV, naast extra middelen die worden ingezet om tarieven te verlagen.

De beste toets voor effectiviteit van het beleid is het aantal reizigers dat gebruikt maakt van de diensten en de waardering van reizigers via de OV-klantenbarometer. Deze indicatoren komen terug in de jaarstukken.

