

Status	Datum vergadering Gedeputeerde Staten Eindtermijn
Openbaar	30 augustus 2022 30 augustus 2022

Onderwerp

Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek

Advies

1. Vast te stellen de Aanbiedingsbrief voorstel mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek aan Provinciale Staten, met het besluitnummer PZH-2022-813871273
2. Vast te stellen het Statenvoorstel Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek, met het besluitnummer PZH-2022-813871273, waarin Provinciale Staten wordt voorgesteld om het investeringskrediet van € 27,2 miljoen in het PZI 2023-2039 te verhogen tot € 47,2 miljoen, te activeren in 2026 (of 2027). De extra kapitaallasten (rente en afschrijving over de verhoging van € 20 miljoen) van € 0,7 miljoen per jaar te verwerken in de meerjarenraming van de Begroting 2023 voor een periode van 30 jaar.
3. Vast te stellen de publiekssamenvatting bij het Statenvoorstel Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek, met het besluitnummer PZH-2022-813871273

Besluit GS

Vastgesteld met een machtiging voor de portefeuillehouder om in de stukken:

- Aan te geven dat er ten minste 10 miljoen beschikbaar is voor fietsmaatregelen;
- De herkomst en optelsom van de kosten van de verschillende maatregelen te verduidelijken;
- Het participatietraject te benoemen;
- Toe te voegen hoeveel en hoe de regio bijdraagt.

Bijlagen

1. Aanbiedingsbrief voorstel mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek aan Provinciale Staten
2. Statenvoorstel Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek
3. Motie 1051 - Mobiliteitsmaatregelen Duin- en Bollenstreek
4. Advies op basis van uitkomsten werksessies
5. Introductie en concept Bicycle Oriented Development
6. Rapportage MKBA Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek
7. Brief lid GS over pakket mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek - juni 2022

1 Toelichting voor het College

Conform de oproep in motie 1051 is in samenwerking met de regio Noordelijke Duin- en Bollenstreek gekomen tot een selectie van mogelijke mobiliteitsmaatregelen, die voor de zomer zijn beoordeeld in een MKBA. Regio en provincie zijn gekomen tot een voorkeurspakket van maatregelen, onder voorbehoud van goedkeuring van de betreffende bestuursorganen. In het voorstel, dat multimodaal is samengesteld, is een substantieel aandeel voor Fiets- en OV-maatregelen opgenomen, dat uitgaat van de oorspronkelijke budgettaire ruimte (€ 47,2 miljoen).

Dit voorstel past in de kaders van het plan van aanpak dat door PS in 2019 is vastgesteld voor het verkennen van mobiliteitsmaatregelen in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Van belang is dat PS bij haar bezuiniging van € 20 miljoen (in het najaar van 2021) een motie 1051 aannam, die de ambitieuze scope van de verkenning opnieuw bepaalde.

Voorliggend voorstel aan PS is in lijn met de hiervoor genoemde kaders, en betreft een formele vertaling van de lid-GS brief van gedeputeerde Zevenbergen van 15 juni 2022 aan PS.

De essentie van het voorstel aan PS is dat verkend is op basis van de ruimte die PS hebben bepaald (motie 1051), en dat de voorgestelde dekking binnen PZI niet gevonden is. Het voorstel aan PS is om de dekking te organiseren vanuit het begrotingsaldo (in jaarlijkse 'porties' van € 0,7 miljoen vanaf 2027).

De definitieve besluitvorming over de voorgestelde maatregelen in het voorkeurspakket wordt na besluitvorming over het budget door PS uitgewerkt tot één (of meer) voorbereidingsbesluit(en). Het reserveren van middelen door PS is hiervoor een essentieel besluit dat nu al aan de orde is, omdat door besluitvorming van PS de financiële kaders voor eventuele verdere afspraken zijn gegeven.

Oplossing binnen bestaande financiële kaders mogelijk?

Een voor de hand liggende vraag bij het Statenvoorstel is of er een mobiliteitspakket bestaat dat past binnen de huidige financiële kaders. In Motie 1051 roepen PS nadrukkelijk op om de *'voorgenomen bezuiniging van € 20 miljoen niet leidend te laten zijn in de totstandkoming van het plan'*. Om die belangrijke reden is breed verkend.

Het Plan van Aanpak biedt hiervoor eveneens een belangrijke aanleiding. Daarin is opgenomen dat het pakket van mobiliteitsmaatregelen multimodaal moet zijn, met een substantiële bijdrage aan maatregelen voor de fiets.

In samenwerking met de regio, en na consultatie van belanghebbenden binnen en buiten de regio, zijn verschillende scenario's voor nieuwe verbindingen bepaald en doorgerekend (MKBA).

De MKBA leidt tot het inzicht dat meerdere ingrepen tot positieve MKBA-resultaten leiden, maar ook dat de kosten van voorgestelde ingrepen beginnen vanaf circa € 30 tot € 40 miljoen. Dit zijn in deze fase nog indicatieve schattingen. Echter, de schattingen maken duidelijk dat de provincie bijdragen van derde partijen nodig heeft om te komen tot realisering van multimodale maatregelen.

In het geval PS besluiten om de extra middelen van € 20 miljoen niet vrij te maken, dan zal (met de regio) gezocht moeten worden naar een alternatief plan. Het multimodale karakter van het pakket komt onvermijdelijk onder druk te staan; substantiële ruimte voor fietsmaatregelen (thans voorzien op € 10 miljoen) komt dan eveneens onder druk; de slaagkans van voorgestelde maatregelen zal meer afhankelijk worden van de bijdragen van derden, en de kwetsbaarheid voor prijsstijgingen zal bij dit alles aanzienlijk toenemen.

Robuustheid

Een tweede aandachtspunt betreft de robuustheid van de MKBA uitkomsten. De MKBA is uitgevoerd met het bestaande verkeersmodel Noord-Holland Zuid, waarop nog geen verfijning heeft plaatsgevonden. In vervolgonderzoek zal deze verfijning van het model alsnog plaatsvinden.

Dit betekent dat aan de MKBA uitkomsten vooralsnog slechts indicatieve waarde mag worden toegekend, en geen absolute waarde. Voor het onderling vergelijken van de doorgerekende maatregelen volstaat deze methode. De onderzoekers hebben een robuustheidsanalyse toegepast, en laten weten dat de onderlinge verhoudingen tussen maatregelen stand houden, en daarmee voldoende basis bieden voor een selectie van te nemen maatregelen.

Ook zit er voldoende marge in de uitkomsten, om erop te kunnen vertrouwen dat optredende effecten bij een verfijndere methodiek nog steeds positief zullen uitvallen.

Indicatieve status kostenramingen

De geraamde bedragen voor mobiliteitsmaatregelen kennen in deze fase nog een grote onzekerheidsmarge (ga uit van 30-40%). Zo is in de MKBA is gerekend met standaard parameters. Wel zijn de ramingen extern getoetst.

Zoals te doen gebruikelijk zal de onzekerheidsmarge van de kostenramingen in elke volgende fase verminderen.

Initiatiefvoorstel regeling grote projecten versus voorliggend voorstel

Hoewel het voorleggen van een voorbereidingsbesluit conform de Regeling projecten Zuid-Holland pas volgend jaar aan de orde is, leggen GS aan PS nu reeds een begrotingsvoorstel voor. Dit is niet heel gebruikelijk. Waarom is hier voor gekozen?

De aanleiding om nu reeds om extra middelen te vragen ligt in de voorgeschiedenis van dit dossier. Er is voortgebouwd op de financiële kaders die er lagen voor de realisering van de Duinpolderweg. De voorbereidingen voor deze verbinding zijn in 2019 gestaakt, echter het budget is grotendeels beschikbaar gebleven voor het realiseren van een alternatief plan ter verbetering van de bereikbaarheid van de Noordelijke Duin- en Bollenstreek.

Het PS besluit legt in de eerste plaats een koppeling met een voorgenomen plan. Dit

geeft een bestemming aan de reeds gereserveerde middelen in het PZI. Daarmee wordt de beschikbaarheid van bestaande middelen meer zeker gesteld.

In de tweede plaats wordt het toevoegen van extra middelen voorgesteld. Hiermee geven PS uiting aan hun ambities voor wat betreft de omvang van het maatregelenpakket. Het is van belang dat PS hierover in deze fase reeds duidelijkheid meegeven, zodat daar in de verdere uitwerking rekening mee kan worden gehouden. Deze duidelijkheid is niet alleen van belang voor GS, maar ook voor alle partijen in de regio. Ook is de inbreng van de provincie mede bepalend voor de kans op succes bij het doen van een beroep op derde partijen om mee bij te dragen (partijen aan de overzijde van de Ringvaart, zoals Provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam, en ook Rijkswaterstaat).

Financieel en fiscaal kader

Totaalbedrag excl. BTW	: € 47,2 miljoen
Programma	: Ambitie 2 – Bereikbaar Zuid-Holland
Financiële risico's	: Er zijn (nog) geen financiële risico's.

Voorliggend voorstel gaat om een financiële reservering. Hieraan hangen nog geen financiële verplichtingen. Medio 2023 volgt een uitgewerkt voorstel voor de besteding van de reservering. Alsdan wordt een voorbereidingsbesluit voorgelegd. Dit vraagt opnieuw besluitvorming van GS en PS.

Voorliggend voorstel heeft wel financiële consequenties voor de meerjarenbegroting. Het leidt tot het terugdraaien van een eerdere bezuinigingsmaatregel. Vanaf 2027 leidt dit jaarlijks tot een verhoging van het begrotingssaldo met € 0,7 miljoen (voor een periode van 30 jaar).

Juridisch kader

Voorliggend besluit betreft een financiële reservering, nog zonder concreet bestedingsbesluit. Er zijn nog geen concrete afspraken gemaakt. Afhankelijk van uw besluitvorming gaat GS verder onderzoeken of, en zo ja, op welke wijze de voorstelde maatregelen in het voorkeurspakket mogelijk verder vormgegeven kunnen worden. In deze fase zijn er nog geen juridische risico's.

Het beschrijven van de juridische risico's is onderdeel van het voor te leggen voorbereidingsbesluit. Dit wordt voorzien medio 2023.

2 Voorafgaande besluitvorming

PS heeft in 2019 een Plan van Aanpak voor mobiliteitsmaatregelen in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek vastgesteld. Aanvankelijk was daarvoor een bedrag van € 47,2 miljoen beschikbaar. Bij de begrotingsbehandeling in het najaar van 2021 heeft PS het budget gekort met € 20 miljoen. Daarbij heeft PS een motie aangenomen die GS opdracht geeft om met de regio de verkenning van een maatregelenpakket voor te bereiden tot het initiële bedrag van € 47,2 miljoen. Gedeputeerde Zevenbergen heeft PS bij lid GS brief van 15 juni 2022 laten weten dat de verkenning met de regio resulteert in een voorstel voor een multimodaal pakket van mobiliteitsmaatregelen.

3 Proces

De voorbereiding van een voorbereidingsbesluit wordt voortgezet. Besluitvorming hierover is voorzien in 2023.

GS stelt PS voor om hierbij uit te gaan van het voorkeurspakket van mobiliteitsmaatregelen zoals voorgesteld door de regio. Dit staat verder uitgewerkt in bijgevoegde aanbestedingsbrief bij het PS voorstel, waarin PS wordt verzocht te reageren op dit voorkeurspakket van maatregelen en aan GS eventuele aandachtspunten mee te geven bij de verdere overleggen en besluitvorming over deze maatregelen. Voor de samenstelling van dit maatregelenpakket wordt verwezen naar het Statenvoorstel.

Voor dit GS besluit geldt een uiterste beslistermijn. Besluitvorming over dit onderwerp door Provinciale Staten is gekoppeld aan de besluitvorming over de begroting. Uitgaande van de van aanlevertermijnen, inclusief procedurevergadering en commissiebespreking, dienen de stukken uiterlijk op 3 september te worden aangeleverd bij de griffie. Laatste vergaderdatum voor GS is daarmee 30 augustus.

Voorliggend voorstel is voorbereid en afgestemd met financieel en juridisch adviseurs, alsook een adviseur PZI. Vooralsnog zijn alle ontvangen adviezen verwerkt.

4 Participatie en rolneming

In aanloop naar het maatregelenpakket is intensief samengewerkt met grote betrokkenheid vanuit de regio. Provincie en regio (gemeente Hillegom, Lisse, Teylingen en Noordwijk, en de regio Holland-Rijnland) werken samen in de Stuurgroep Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Het maatregelenpakket is het gezamenlijk voorstel van de Stuurgroep.

Het voorstel voor de inzet voor de verschillende modaliteiten is tot stand gekomen op basis van gesprekken met verschillende betrokken partijen, werksessies met een groot aantal organisaties in december 2021, aangevuld met mobiliteitsbeleid van provincie, Holland-Rijnland en de vier Duin- en Bollenstreekgemeenten.

Onder verwijzing naar de uitkomsten van werksessies zal in de uitwerking van plannen bijzondere aandacht uitgaan naar kansen om het OV-netwerk te versterken, en mogelijkheden om de 'hubfunctie' van de NS-stations uit te breiden, dan wel mobiliteitshubs in het algemeen te realiseren.

Dit staat niet met zoveel woorden in het Statenvoorstel, omdat het niet expliciet onderdeel uitmaakt van de door de regio voorgestelde voorkeursscenario. Deze opbrengst van de werksessies sluit goed aan bij de multimodale gedachte die deel uitmaakt van het Plan van Aanpak; ook motie 1051 gaat uit van een multimodaal pakket van maatregelen.

Voorliggend besluit betreft een financiële reservering. Bij het voorleggen van een voorbereidingsbesluit volgens de regels grote projecten zal participatie nadrukkelijk

worden betrokken in het PS-voorstel.

In de fase na vaststelling van de financiële reservering zal de scope van de samenwerking verbreed worden naar partijen als de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer, de vervoerregio Amsterdam evenals Rijkswaterstaat. Daar waar samenwerking met aanvullende partijen zinvol is, zoals bijvoorbeeld met Waterschappen en/of natuur en milieuorganisaties, dan zal de samenwerking worden uitgebreid en/of opgezocht.

5 Communicatiestrategie

Communicatie over de samenwerking met de regio verloopt via de stuurgroep Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Er is een projectgroep communicatie ingesteld waarin provincie en regio samenwerken.

De provinciale website is een belangrijke uitingsbron van communicatie over dit project.

Tot op heden is gecommuniceerd met informatiebrieven die circa 4 keer per jaar verschijnen, en openbare informatie bevatten. Ook is er een grote groep van belanghebbenden die rechtstreeks benaderd worden als er nieuwe informatie beschikbaar is.

Afhankelijk van besluitvorming wordt in samenspraak met de andere betrokken partijen communicatie en de timing daarvan afgestemd.