

Beantwoording vragen CU Statenbrief Uitbreiding netwerk doorfietsroutes

Inhoudelijke onderbouwing(en) voor het agenderen van bovengenoemd onderwerp waarover u met uw collega Statenleden en/of GS van gedachten wil wisselen.

In de Statenbrief Uitbreiding netwerk doorfietsroutes stonden een paar bijzondere zaken die zich lenen voor een politiek gesprek in de commissie. Wij zouden deze daarom graag agenderen voor de commissie B&E van 16 oktober.

- Wij maken ons zorgen over de beschreven 'adaptieve aanpak' en willen toetsen bij de andere fracties of deze wel wenselijk is. Het klinkt namelijk heel redelijk, maar wij vrezen dat de provincie daarmee teveel reactief of zelfs passief wordt. Immers, bij een aanpak die 'adaptief' is worden de omstandigheden leidend. Onwillige gemeenten, Rijk of andere actoren kunnen daarmee de noodzakelijke fietsambities frustreren en vertragen. Wij vinden dit een fundamenteel onjuiste benadering en willen dat de provincie Utrecht haar proactieve en leidende rol juist blijft oppakken. Alleen zo krijgen we resultaat van de grond.
- Deze afwachtende, zogenoemde adaptieve werkwijze, wil GS ook direct vertalen naar de begroting. In de Statenbrief zegt GS de financiële middelen te willen overbrengen naar een reserve, zodat het geld langer beschikbaar blijft. Ook dit klinkt redelijk, maar zal er in de praktijk voor zorgen dat de financiële druk van de ketel gaat bij de uitvoering. Het geld staat in een meerjarenreserve waardoor er geen boekhoudkundige druk meer is om uitvoeringsdoelen te behalen. Gevolg kan zijn dat geld steeds weer doorschuift om het juiste moment af te wachten om adaptief mee te bewegen.
- Dan meer inhoudelijk; veel van de huidige routes doorkruisen de provincie van West naar Oost. Er is meer aandacht nodig voor de Noord-Zuid fietsverbindingen. In dat kader willen wij vooral flink aandacht vragen voor de Dom-Dam route. Deze is cruciaal en vraagt inzet van meerdere provincies, gemeenten en het Rijk. Informeel begrepen we dat hier steeds meer neuzen de goede richting op staan. Klopt dit en wat is politiek nog nodig om de druk (richting het Rijk bijvoorbeeld) goed op te voeren?
- Tot slot, om tot realisatie te komen maken wij ons zorgen over de ambtelijke capaciteit. Tussen de regels door lezen we, ook in Zomernota, Jaarrekening en Begroting, dat de personele bezetting rond Team Fiets aan het slinken is. Dat is zorgelijk als we willen doorpakken en niet efficiënt als we opgebouwde kennis en expertise als provincie verliezen. Wij zouden hier van GS meer toelichting op krijgen.

1. Als provincie willen we een proactieve en leidende rol behouden. De voorgestelde aanpak is wat ons betreft niet reactief, maar realistisch. Juist de grote kunstwerken maken een adaptieve aanpak essentieel. Immers, we kunnen pro actief zijn, maar het gaat om zulke bedragen en zulke omvang van benodigde inzet capaciteit, dat we niet zonder andere partijen kunnen.

2. Het kasritme wordt voor een deel van de routes grotendeels bepaald door uitgaven aan grote kunstwerken, die een lange voorbereidingstijd kennen. Bij de doorfietsroutes die we momenteel realiseren, die geen grote kunstwerken kennen, is gebleken dat het kasritme al lastig is te voorspellen. Dit komt door de combinatie van verschillende typen kosten (investeringen, subsidiedelen en mandaatdelen) en afhankelijkheden van samenwerkende partijen. Daarom zien we dat we bij het onderdeel fiets in de laatste wijzigingsmogelijkheid van de begroting en/of de jaarrekening vaak forse wijzigingen in het kasritme door moeten voeren. Door het karakter van een deel van de volgende doorfietsroutes, met name de routes met grote kunstwerken, zal dit probleem naar verwachting nog groter zijn. Juist daarom stellen we een reserve voor. Niet om budget te parkeren, maar om te zorgen dat budget juist beschikbaar blijft voor dit onderwerp.

3. Naast de betrokken gemeenten hebben ook het Ministerie van IenW en Rijkswaterstaat recent hun medewerking aan de studie naar de Dom-Damroute toegezegd. Inmiddels is die planstudie onder leiding van een provinciaal projectleider gestart. Besluitvorming over deze route staat gepland voor het BO MIRT in het najaar van 2025.

4. Er is afgelopen jaren vooral sprake geweest van een groeiend portfolio van te realiseren projecten (investeringsprojecten, variabel onderhoud en mandaatdelen) bij Bereikbaarheid I – Algemeen, waarvan de fietsprojecten onderdeel zijn. U kunt dit ook terugzien in het MIP Mobiliteit. Daarom zetten we voortdurend in op werving en maken we gebruik van inhuur. En we

werven steeds meer junioren en leiden deze zelf op. Echter, in een krappe arbeids- en inhuurmarkt, zeker voor de gevraagde rollen om in de projectvoorbereiding en realisatie, is dit helaas onvoldoende. Daarom passen we ook processen en procedures aan. Zo besteden we meer werk aan in bouwteams waarmee aannemers eerder betrokken worden en een groter deel van het proces voor ons kunnen realiseren. Tot slot hebben we de trajectaanpak losgelaten zodat zowel beheer en onderhoud als de aanpak van knelpunten anders gepland kunnen worden, zodat we efficiënter met onze capaciteit om kunnen gaan.

Dit issue van tekorten aan de juiste ambtelijke capaciteit speelt niet alleen bij de provincie Utrecht. Maar ook bij de andere wegbeheerders in de provincie die trajectdelen van doorfietsroutes realiseren.