

**Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland****Datum ingekomen vragen** : 26 november 2020**Datum GS-besluit** : 19 januari 2021**Vragen nr. 118**

Vragen van mevrouw drs. **G.H. van Geffen** (VVD) over Subsidies voor duurzaam veilige Weginrichting

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 26 november 2020 door het lid van Provinciale Staten, mevrouw drs. **G.H. Van Geffen** (VVD), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

**INLEIDING VRAGEN**

De Provincie Noord-Holland geeft subsidies voor duurzaam veilige inrichting van wegen. In de praktijk blijken deze subsidies moeilijk toepasbaar voor plattelandswegen waar sprake is van een combinatie van met name agrarisch verkeer, automobilititeit en fietsende bewoners en toeristen. Alleen als deze vaak kilometerslange wegen massaal worden aangepast naar 30 kilometer wegen zouden er mogelijkheden zijn; dat vinden gemeenten echter onwenselijk want het heeft geen draagvlak, is niet te handhaven en het is ook slecht voor de doorstroming en veiligheid (onnodig 30 rijden is een irritatie voor mensen). Daarmee vallen de plattelandswegen buiten de subsidiecriteria omdat de eisen zoals gesteld aan de 50 kilometerweg niet haalbaar zijn.

Provinciale regelingen baseren zich op objectieve externe criteria zoals die van CROW. Naar verluid zouden deze een breedte vragen voor een 50 kilometerweg die niet past bij de bestaande, net wat smallere wegen van het platteland. Hieraan voldoen betekent voor gemeenten o.a. grond moeten opkopen en veel kosten maken. In Westfriesland alleen al liggen er mogelijk honderden kilometers wegen van dit profiel. Plattelandsgemeenten willen werken aan het veiliger maken van wegen toegespitst op hun situatie, echter naar hun mening houden de objectieve externe criteria daar geen rekening mee.

In de praktijk zou dit betekenen dat stedelijke gebieden veel meer profiteren van subsidies dan de plattelandsgebieden hoewel men ook daar graag werkt aan een duurzaam veilige weginrichting. Omdat de subsidie tot 50% van de kosten kan bedragen, zouden

plattelandsgemeenten dubbel zoveel kunnen doen aan veiligheid op hun wegen als de regeling meer op hun situatie was toegesneden.

**VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN****Vraag 1:**

Bent u bekend met de problematiek zoals die door plattelandsgemeenten in Noord-Holland wordt ervaren?

**Antwoord 1:**

Ja, wij zijn bekend met deze problematiek. Er lopen diverse ambtelijke en bestuurlijke overleggen over dit onderwerp.

**Vraag 2:**

Zijn het afgelopen jaar aanvragen voor subsidie niet doorgedaan die – naar de mening van gemeenten – wel bijdroegen aan het veiliger maken van wegen maar onvoldoende pasten bij in regelingen gestelde criteria? Zo ja, graag een toelichting.

**Antwoord 2:**

Ja, er zijn aanvragen ingediend die naar ons oordeel niet bewijsbaar bijdroegen aan de verkeersveiligheid. Wij toetsen aanvragen aan de landelijke ontwerpstandaarden van het CROW. Een eerlijke subsidieregeling vraagt namelijk om beoordeling volgens eenduidige ontwerpstandaarden, en toepassing hiervan levert wetenschappelijk beproefde verkeersveiligheidswinst. Er is ruimte voor maatwerk in situaties waarbij die letterlijke ontwerpstandaarden niet geheel passen. Echter, naar ons oordeel worden in sommige gevallen te veel concessies gedaan in het nadeel van de verkeersveiligheid. En alleen projecten die de verkeersveiligheid voorop stellen komen in aanmerking voor subsidie. In die gevallen kan dat soms discussie opleveren.

**Vraag 3:**

Klopt het dat plattelandsgemeenten in vergelijking met meer verstedelijkte gemeenten minder gebruik (kunnen) maken van subsidies voor duurzaam veilige weginrichting? Zo ja, hoeveel minder en wat is naar uw mening hiervoor nu precies de reden c.q. wat zijn de redenen?

**Antwoord 3:**

Ja. In voorgaande jaren is gewerkt met maximumbudgetten per regio, die verdeeld werden op basis van o.a. aantal inwoners en ongevalsgegevens. Omdat er meer verkeer is en meer ongevallen plaatsvinden was er meer budget voor de (stedelijke) regio Zuid-Kennemerland-IJmond beschikbaar dan bijvoorbeeld voor de Noordkop. In de nieuwe regeling Kleine infrastructuur 2021 is nog slechts 50% verdeeld over de regio's. Bovendien weegt weglengte nu ook mee in de regionale verdeling. Daarom is onze verwachting dat landelijke gebieden meer kans maken op subsidie. Dat is ook afhankelijk van de animo vanuit de gemeenten. In 2020 was de animo vanuit West-Friesland bijvoorbeeld kleiner dan de beschikbare middelen. Over het geheel genomen zien wij dat ook gemeenten in het landelijk gebied volop gebruikmaken van de subsidieregeling en kans maken op subsidie. Het is overigens niet zo dat gemeenten in het landelijk gebied meer wegen kennen die niet aan de landelijke aanbevelingen van het CROW (kunnen) voldoen. Zulke wegen bevinden zich ook in stedelijk gebied.

**Vraag 4:**

Deelt u de visie dat objectieve externe criteria te weinig aansluiten bij de specifieke situatie in plattelandsgebieden? Zo nee, graag een toelichting. Zo ja, hebt u een verklaring hoe dit kan gebeuren? En ziet u voor de provincie mogelijkheden om dit te beïnvloeden dan wel te voorkomen?

**Antwoord 4:**

Ja, nationale ontwerpstandaarden sluiten nog onvoldoende aan bij sommige wegen binnen de bebouwde kom in landelijke gebieden, zoals de dorpslinten in West-Friesland. Die standaarden zijn voortdurend in ontwikkeling, en worden op steeds meer situaties toepasbaar. Dat proces wordt aangejaagd door actieve wegbeheerders, en ook wij spelen daarin een actieve rol. We verwachten dit proces vanaf dit jaar te versnellen door binnen de subsidieregeling Kleine Infrastructuur een onafhankelijke ontwerptoets van de verkeersveiligheidseffecten te introduceren. Die levert een onafhankelijk en gezaghebbend oordeel over de effecten in situaties waarop de nationale ontwerpstandaarden nog onvoldoende aansluiten. De resultaten uit dergelijke ontwerptoetsen zullen helpen bij het doorontwikkelen van de ontwerpstandaarden, ook voor dit specifieke wegtype in landelijke gebieden.

**Vraag 5:**

Naar verluid zou inmiddels worden nagedacht over criteria die meer aansluiten bij de plattelandsgebieden. In de praktijk kan dit kort duren maar ook lang. Bent u bereid tot die tijd te werken met een plattelandsvriendelijke overgangsregeling en zo ja, op welke termijn zou die in werking kunnen treden? Graag een toelichting.

**Antwoord 5:**

Nee, een overgangsregeling vinden wij niet nodig. De discussie over de ontwerpcriteria vormt voor ons namelijk aanleiding om daar in de regeling van 2021 al anders mee om te gaan. Zo gaan wij steviger inzetten op advisering bij het ontwerpproces in de aanloop naar een subsidieaanvraag. Vanaf 2021 wordt zoals eerder aangegeven ook de mogelijkheid geboden tot het inzetten van een onafhankelijke ontwerptoets voor situaties die maatwerk vereisen. De kosten hiervoor bedragen naar verwachting enkele duizenden euro's. De provincie subsidieert deze kosten met 50%. Wij hebben dan meer zekerheid dat projecten ook daadwerkelijk de verkeersveiligheid verbeteren, en onze subsidie dus gerechtvaardigd is. Zodoende verwachten we dat de kans op toekenning van subsidie voor dergelijke projecten in het vervolg groter zal zijn.