

Commissieadvies

Datum: 16 juni 2014

Nummer PS: **PS2014MME**

Registratienummer: 80FCC714

Commissie: MME

Titel : Vaststellen van het Mobiliteitsplan – bestaande uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma – met inbegrip van de bijbehorende Nota van Beantwoording

In de commissie is dit strategisch plan uitgebreid besproken en zijn veel punten naar voren gebracht. In zijn algemeenheid waren er fracties die het plan evenwichtig vonden qua aandacht voor alle mobiliteitsvormen, terwijl andere fracties juist vonden dat te weinig wordt gekozen voor OV/fiets en de provincie daarom minder stevig kan sturen. Op het gebied van integraliteit (aansluiting op het BRU-gebied, aandacht voor hinderaspecten en duurzaamheid) zijn nog verbeteringen mogelijk. Een enkele fractie noemde de noodzaak om een fundamentele keuze te maken tussen wonen, werken, mobiliteit enerzijds en natuur anderzijds. Gevraagd werd of de Ladder van Verdaas nog steeds als criterium wordt gehanteerd. Hieronder zullen de hoofdlijnen worden aangegeven. Veel andere zaken, die minder uitgebreid c.q. veelvuldig aan de orde zijn gekomen, zullen terug te vinden zijn in het verslag van de vergadering, dat ruim voor de besluitvorming in PS van 7 juli beschikbaar komt.

Veel aandacht was er voor de fiets. Hoe kan dat een aantrekkelijk alternatief zijn voor automobieliteit, zo nodig in een goede combinatie met OV? Verbeteren van (lange afstands-) doorfietsroutes, aansluiting op netwerken in omliggende provincies, veiligere fietspaden, verbetering van stallingsmogelijkheden etc. kunnen daarbij een rol spelen.

Vervolgens was er ook een uitgebreide discussie over het OV. Kwaliteit en budgettaire aantrekkelijkheid ten opzichte van de auto zijn punten van aandacht. Dikke versus dunne lijnen en het verschil in aandacht die daarvoor is in het plan. Een aantal fracties vindt de criteria voor het al dan niet handhaven van een lijn (minimaal 6 personen) onduidelijk en/of mist daarvoor een goede onderbouwing. Worden lijnen niet te makkelijk geschrapt, zonder eerst naar de oorzaak van het lage gebruik te kijken? Ook is het de vraag hoe bereikbaarheid wordt gewaarborgd bij het schrappen van lijnen. Zijn regiotaxi's en eventueel vervoer met inzet van vrijwilligers volwaardige alternatieven? Ook de relatie van ons plan met het BRU blijft een punt van aandacht.

De veiligheid van provinciale wegen blijft een belangrijk aandachtspunt. Veel is al verbeterd, maar het gaat ook om de veiligheidsbeleving, waarbij soms eenvoudige/goedkope maatregelen (bebording, belijning) al kan helpen.

Gevraagd werd naar de recente berichten over de MKBA van de 2 maal 7 banen voor de A27. Is het niet beter om het met deze wegverbreding gemoede geld anders in te zetten.

Ook de nodige discussie over de hinderaspecten; geluid, maar met name luchtkwaliteit. Volgens sommige fracties voldoen de huidige normen niet om burgers te beschermen tegen schadelijk (ultra) fijnstof, met name roet. Hier zou de provincie meer aan moeten doen, waarbij gepleit wordt voor een indicator voor (ultra)fijnstof.

De opmerking van de commissie MER dat het MER niet de essentiële informatie bevat om een besluit over het plan te kunnen nemen, trok de aandacht.

Tot slot werd er voor gepleit om bij allerlei uitvoeringsaspecten van dit plan gemeenten, belangengroeperingen, direct aanwonenden etc. zo goed mogelijk te betrekken.

In zijn reactie gaf gedeputeerde Van Lunteren het volgende aan:

- Zo lang er nog geen wetgeving is over het opheffen van het BRU, is terughoudendheid geboden. Zodra het besluit genomen is, zal GS een notitie maken over de overeenkomsten en verschillen tussen de Mobiliteitsvisie van provincie en BRU.
- De bereikbaarheid van kleine kernen en vraagafhankelijk vervoer blijft een punt van aandacht. Hoewel BDU-middelen teruglopen, worden er wel ruimschoots middelen voor het OV ingezet.

Er moeten echter keuzes gemaakt worden, waarbij regiotaxi's en buurtbussen als goede alternatieven worden gezien. Het bezettingsgetal 6 is een goed criterium om lijnen al dan niet te laten voortbestaan.

- GS wil zo veel mogelijk keuzevrijheid bieden, maar geen verplichtingen opleggen, als het gaat om het gebruik maken van de verschillende mobiliteitsvormen.
- Hoewel de trend van het gebruik maken van de combi fiets/OV niet expliciet wordt benoemd, is de integraliteit van fiets en OV volgens GS wel goed in de visie verwerkt.
- Het gevaar van het formuleren van nieuwe normen voor luchtkwaliteit is dat die eventueel opgevuld kunnen gaan worden. Los daarvan, is de Mobiliteitsvisie gebaseerd op de huidige geldende, wettelijke normen. Verandering daarvan hoort in een het beleidsdossier milieu thuis. Eventuele negatieve effecten die gepaard gaan met mobiliteitsprojecten, waarvoor wettelijk is bepaald dat moet worden gecompenseerd, worden uiteraard binnen de desbetreffende projecten opgepakt.
- Omwonenden worden al veel meer betrokken dan in het verleden, echter daar is uiteraard altijd verbetering mogelijk.
- Hoewel de Ladder van Verdaas niet expliciet wordt genoemd, zitten de daarin opgenomen afwegingen (m.u.v. beprijzing) wel in de Visie.
- Over duurzaamheid wordt in het statenvoorstel zelf het e.e.a. gezegd. CO2-reductie wordt in de concessie geregeld en zal onderdeel uitmaken van de Nota van Uitgangspunten.
- Veiligheid voor fietsers is een punt van aandacht. Hoewel een aantal anderen daar anders over denken, kunnen parallelwegen ook voor fietsers een verbetering op het gebied van veiligheid opleveren. In zijn algemeenheid zal in het plan iets meer vermeld worden over actief bezig zijn met verkeersveiligheid.
- De MKBA A27 en het standpunt GS is bekend; doorgaan volgens planning. Er zal een memo worden gemaakt om e.e.a. nader toe te lichten.
- De commissie MER stelt eisen die nu niet allemaal uit voeren zijn. Bij elk toekomstig project zal een MER worden gemaakt.
- Om de stilte in stiltegebieden te handhaven wordt m.n. gedacht aan het aanbrengen van geluidsarm asfalt.

Datum: 16 juni 2014

Voorzitter commissie MME
A.J. Schaddelee

Adjunctgriffier
R.J. Poort