

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 8 januari 2019
Datum GS-besluit: : 26 februari 2019

Vragen nr. 6

Vragen van de heer **W. Hoogervorst** (SP) over Convenant Vrachtverkeer Gooi en Vechtstreek – stand van zaken

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 8 januari 2019 door het lid van Provinciale Staten, de heer **W. Hoogervorst** (SP), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Op 26 juni 2013 is het Convenant Vrachtverkeer Gooi en Vechtstreek in werking getreden. Dit convenant is het resultaat geweest van overleg tussen het gewest Gooi en Vechtstreek, EVO en TLN om te komen tot goede afspraken over goede bereikbaarheid en doorstroming op het regionale wegennet, waarbij duurzaamheid en leefbaarheid zoveel mogelijk worden gewaarborgd. Men erkent in dit convenant dat logistieke activiteiten van groot belang zijn voor de economische ontwikkeling van de regio, maar is er zich ook terdege van bewust dat het in goede banen leiden van het vrachtverkeer van wezenlijk belang is om overlast, bijvoorbeeld bij bevoorrading, tot een minimum te beperken, en de leefbaarheid - zeker in woonkernen en -buurten - zo min mogelijk te schaden.

Het afgesloten convenant is afgesloten voor een periode van drie jaar, met de afspraak jaarlijks te evalueren.

Rol en taak provincie in het convenant

De opstellers en ondertekenaars van het convenant hebben destijds met de provincie Noord-Holland afgesproken dat het in het convenant aangegeven hoofdnet voor goederenvervoer voor de regio Gooi en Vechtstreek zal worden overgenomen in het totale Kwaliteitsnet.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Vraag 1:

Volgens het oorspronkelijke convenant, zoals boven genoemd, zou het aflopen op 26 juni 2016.

Is er op dit moment nog sprake van een Convenant Vrachtverkeer Gooi en Vechtstreek?

Zo ja: wanneer is deze vastgesteld en door wie?

Antwoord 1:

Nee. Er is geen sprake meer van een Convenant Vrachtverkeer Gooi en Vechtstreek. Tussen 2013 en 2016 gold een convenant vrachtverkeer tussen gemeenten en de sector.

Vraag 2:

Als vraag (1) met “nee” is beantwoord: zou u het als GS van de provincie Noord-Holland wenselijk achten dat er een nieuw convenant zou worden opgesteld?

Zo nee: waarom niet?

Zo ja: welke rol ziet u voor uzelf weggelegd om de partijen aan te moedigen overleg te starten om tot een nieuw convenant te komen?

Antwoord 2:

Nee. Wij hebben hier geen opvatting over. Dit is een zaak van de regio en de sector. Wij hebben wel begrepen dat het Gewest Gooi en Vechtstreek met de sector in gesprek is over een vervolg op het convenant.

Vraag 3:

Het genoemde convenant is na 2013 jaarlijks geëvalueerd.

Door welke partijen is dit gebeurd? Was de provincie Noord-Holland bij deze evaluaties betrokken?

Zijn er van deze evaluaties verslagen beschikbaar? Zo ja: kunt u deze ons verstrekken?

Antwoord 3:

Het convenant is alleen na afloop in 2017 geëvalueerd door de gemeenten en de sector. De provincie was hier niet bij betrokken.

Ja, zie onderstaande link.

<https://www.regiogv.nl/wp-content/uploads/2018/11/03d-Opvolging-Convenant-vrachtverkeer-2013-2016.pdf>

Vraag 4:

Een up-to-date visie op de afwikkeling van het vrachtverkeer in onze provincie is voor onze provincie van groot belang – niet alleen met het oog op factoren als bereikbaarheid en leefbaarheid, maar zeker ook als we het hebben over milieu en duurzaamheid. In het kader van het komen tot afspraken binnen het klimaatakkoord kunnen we niet voorbij aan het feit dat 18% van het totale energieverbruik in ons land op gaat aan transport. Duurzaam transport is van belang om zuiniger transport te bevorderen. Daarnaast zouden we meer kunnen doen om de groei van de mobiliteit af te remmen.

Ziet u in het sluiten van een Convenant Vrachtverkeer – ook in andere regio's dan de eerder genoemde regio Gooi en Vechtstreek – een mogelijkheid om bindende afspraken te maken met de vervoersector om te komen tot duurzaam transport en beperking of zelfs ombuiging van de groei van de mobiliteit in onze provincie?

Graag een toelichting op uw antwoord.

Antwoord 4:

Nee. Op dit moment zien wij in het sluiten van een Convenant Vrachtverkeer geen mogelijkheid om bindende afspraken te maken met de vervoersector om te komen tot duurzaam transport en beperking of zelfs ombuiging van de groei van de mobiliteit in onze provincie. Het komen tot bindende afspraken over duurzaam transport met de sector is een Rijks verantwoordelijkheid, en zal mogelijk kunnen plaatsvinden als uitwerking van het (ontwerp)Klimaatakkoord en de implementatie van de door het Rijk beoogde vrachtwagenheffing.

Vraag 5:

Welke regio's in onze provincie hebben op dit moment een convenant vrachtverkeer of een convenant transport en vervoer? In welke hiervan is de provincie volwaardig participant?

Zijn deze convenanten geldig en up-to-date?

Antwoord 5:

Er is ons geen regio in onze provincie bekend met een geldig en up-to-date convenant vrachtverkeer of een convenant transport en vervoer.

Vraag 6:

Beschikt de provincie Noord-Holland over een document 'kwaliteitsnet (vracht)vervoer en transport'?

Zo ja: op welke convenanten is dit document gebaseerd?

Zo nee: bent u het met de SP eens dat een dergelijk document wenselijk is?

Antwoord 6:

Ja, de provincie Noord-Holland beschikt over een document 'kwaliteitsnet (vracht)vervoer en transport' binnen de MRA. Hierover bent u op 5 december 2013 per brief geïnformeerd. Dit document is deels gebaseerd op het "Convenant Vrachtverkeer Gooi en Vechtstreek".

Vraag 7:

Kansen en mogelijkheden

In de literatuur wordt aangegeven dat een kwaliteitsnet voor transport, vervoer en vrachtverkeer een goede ondergrond kan zijn voor het aanleggen, onderhouden en aanpassen van het wegennet. Maar een goed kwaliteitsnet kan ook dienen als uitgangspunt voor het ontwikkelen van een openbaar vervoerplan en uiteindelijke aanbesteding van het openbaar vervoer in een regio.

Is GS het met bovenstaande eens?

Graag een uitgebreide toelichting op uw antwoord.

Antwoord 7:

Het is voor ons moeilijk om hier alleen bevestigend of ontkennend op te antwoorden. Het antwoord is 'ja' als het er om gaat dat openbaar vervoerroutes profiteren van kernindicatoren zoals 'doorstroming', 'geen profielbeperkingen' en 'gescheiden fietspaden'. Hiermee kan het openbaar vervoer per bus dus profiteren van routes uit een kwaliteitsnet.

Het antwoord is 'nee' omdat de routes van een kwaliteitsnet voor goederenvervoer niet dezelfde routes hoeven te zijn als die van het openbaar vervoer. Logischerwijs gebruikt openbaar vervoer zoveel mogelijk de routes die aan de vraag van de reiziger voldoen.