

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland
Datum ingekomen vragen : 7 juni 2022
Datum GS-besluit : 5 juli 2022
Vragen nr. 59

Vragen van **dhr. K.J. Terwal** (VVD) over Groeicijfers wegverkeer van KiM schijnbaar in tegenspraak met provinciale beleidsvoornemens

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 7 juni 2022 door het lid van Provinciale Staten, **dhr. K.J. Terwal** (VVD), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Dinsdag 31 mei bracht het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een nieuwsbericht naar buiten waarin de verwachting wordt uitgesproken dat het wegverkeer in heel 2022 boven dat van pre-coronajaar 2019 uitkomt¹. Uit de trendprognose wegverkeer 2022-2027 van het KiM blijkt tevens dat door het wegvallen van de coronamaatregelen, maar ook door bevolkings- en economische groei de verwachte totale afgelegde afstand op het Nederlandse wegennet, waaronder de provinciale wegen, in 2027 met 7,4% groeit ten opzichte van 2019. In deze raming is het toegenomen thuiswerken al meegenomen.

De VVD onderschrijft de provinciale inzet op een mobiliteitstransitie langs de drie pijlers van de Trias Mobilica door het verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit zoals beschreven in het Perspectief Mobiliteit² met de kanttekening dat bij deze transitie de keuzevrijheid in mobiliteit voor elke Noord-Hollander gewaarborgd dient te zijn en verleiding in plaats van verplichting het uitgangspunt moet zijn. Wel heeft de VVD toenemende zorgen over de groter wordende discrepantie tussen de eerdergenoemde Noord-Hollandse beleidsvoornemens in het Perspectief Mobiliteit en de realiteit in onze provincie zoals deze ook weer uit de nieuwste cijfers van het KiM blijkt. Daarom de volgende vragen aan de gedeputeerde mobiliteit.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN
Vraag 1:

Is de gedeputeerde bekend met de genoemde trendprognose van het KiM en zijn er soortgelijke prognoses van de provincie Noord-Holland die de groeicijfers van het KiM bevestigen? Zo ja, kunt u de links naar deze informatie delen?

¹ <https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2022/05/30/wegverkeer-in-2022-boven-niveau-2019>

² Provincie Noord-Holland, Perspectief Mobiliteit (mei 2021), pagina 18.

Antwoord 1:

Ja, wij kennen de trendprognose van het KiM. Er zijn geen soortgelijke prognoses voor alleen de provincie Noord-Holland.

Vraag 2:

Blijkt het provinciale streven om de mobiliteit in Noord-Holland te verminderen (eerste pijler van de Trias Mobilica) in de praktijk weerbarstiger mede gelet op de nieuwste raming van het KiM? Zo nee, waarom niet en uit welke cijfers blijkt dit?

Antwoord 2:

Noord-Holland kent een grote verstedelijkingsopgave, waarbij er tot 2040 240.000 woningen bij moeten komen. Ons beleid is erop gericht om de daaraan gekoppelde groei van het verkeer te verminderen, de leefbaarheid te verbeteren en de afgesproken klimaatdoelen te halen. Wij werken samen met de gemeenten, het Rijk en de Vervoerregio Amsterdam aan maatregelen om dat te realiseren. Denk aan keuzes voor de inrichting van nieuwe woonwijken, maatregelen die het gebruik van OV en fiets stimuleren, laadpalen voor elektrische auto's en waterstof tankstations voor de logistieke sector.

Als je dan kijkt naar de trendprognose van het KiM ten opzichte van het provinciale streven naar het verminderen van de (groei van) de mobiliteit, dan zijn beide niet 1 op 1 vergelijkbaar. Dit zijn belangrijke verschillen:

- De trendprognose van het KiM gaat over heel Nederland, terwijl het Perspectief Mobiliteit van de provincie over én een stedelijke regio én een niet-stedelijke regio gaat, beide met een eigen dynamiek.
- De trendprognose van het KiM gaat over al het vervoer per etmaal, terwijl het Perspectief Mobiliteit voor een belangrijk deel focust op knelpunten in de spitsen.
- De trendprognose van het KiM gaat over de komende 5 jaar, terwijl het Perspectief Mobiliteit over een langere periode tot 2040 gaat.

Daarbij, de analyse is globaal op basis van berekeningen van een economisch model en niet op basis van waarnemingen. Het KiM zegt zelf ook dat er nog veel onzekerheden zijn, juist omdat we nu pas net uit de periode met Corona-maatregelen komen. Het alternatieve scenario dat in de trendrapportage is opgenomen geeft dan ook een lagere groei van de mobiliteit aan. Dat zou meer in lijn met het provinciale streven zijn.

Vraag 3:

Is de gedeputeerde het met de vragensteller eens dat het verstandiger is om binnen de mobiliteitstransitie als provincie meer nadruk en bijbehorende beleidsinzet te leggen op het veranderen (van auto naar OV) en het verbeteren (elektrificatie van wegverkeer) van mobiliteit (tweede en derde pijler van de Trias Mobilica) dan op het verminderen van mobiliteit? Zo nee, waarom niet en is dit dan niet in tegenspraak met de trendprognose wegverkeer 2022-2027 van het KiM en mogelijk andere provinciale prognoses?

Antwoord 3:

Onze inzet op het verminderen van mobiliteit is een belangrijke pijler, zonder daarbij tekort te doen aan investeringen in infrastructuur die -conform ons Perspectief Mobiliteit- nodig zullen blijven. Mobiliteit die niet plaatsvindt hoeft immers ook niet veranderd of verbeterd te worden. De trendprognose van het KiM bevestigt dat de hoeveelheid verkeer stevig gaat groeien. Ons beleid is erop gericht de negatieve effecten van die verkeerstoename te verminderen. O.a. door in te zetten op het beperken van die groei. Daarbij, niet inzetten op vermindering leidt hoogstwaarschijnlijk tot een grotere investeringsbehoefte en tot grotere te mitigeren effecten (verkeerskundig, klimaat, stikstof, geluid, ruimtebeslag, etc).

Vraag 4:

Hoe verhoudt de weigerachtige houding van de provincie om de capaciteit van het provinciale wegennet uit te breiden, zoals beschreven in het Perspectief Mobiliteit³, zich met de genoemde groei van het wegverkeer?

Antwoord 4:

Het Perspectief Mobiliteit zet in op het verminderen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit om ervoor te zorgen dat onze inwoners en ondernemers (en hun goederen) ook in de toekomst, veilig en op tijd hun bestemming bereiken, we de afgesproken klimaatdoelen halen én we de leefbaarheid in onze provincie verbeteren. Er is bijvoorbeeld nog veel onbenutte capaciteit op het provinciale wegennet, namelijk buiten de piekmomenten. Het beter benutten van die ruimte is veel (kosten)effectiever dan het uitbreiden van het wegennet. Met verminderen van (de groei van) mobiliteit bedoelen wij daarom ook minder mobiliteit in de spits. Spreiden van mobiliteiten over een brede spitsperiode past hier ook bij.

Vraag 5:

Neemt de gedeputeerde met deze terughoudendheid voor lief dat de congestie op de provinciale wegen verder zal toenemen wat een negatief effect heeft voor de bereikbaarheid van onze provincie? Zo nee, welke andere beleidsmiddelen heeft de provincie dan om het toenemende wegverkeer op te vangen en daarmee de bereikbaarheid op peil te houden?

Antwoord 5:

De inzet van het Perspectief Mobiliteit is juist om files op het provinciale wegennet (en trouwens ook het Rijkswegennet en gemeentelijke wegennetten) te verminderen en te voorkomen. Het verminderen van (de groei van) mobiliteit is daarvoor een zeer effectieve beleidsinzet. Om Noord-Holland bereikbaar én leefbaar te houden, stimuleren we het gebruik van schonere vervoermiddelen die minder ruimte innemen, zoals de fiets en het openbaar vervoer (uit het Perspectief Mobiliteit: *veranderen*). En we investeren ook in de ontwikkeling van slimme systemen die het makkelijker maken om deelvervoermiddelen te gebruiken en helpen het wegennet efficiënter te benutten (uit het Perspectief Mobiliteit: *verbeteren*). Overigens wil dit alles niet zeggen dat helemaal niet meer in het provinciale wegennet wordt geïnvesteerd. Er is een grote onderhouds- en vervangingsopgave voor het provinciale wegennet en er zijn veel veiligheidsknelpunten die we willen oplossen. Ook blijft het soms nodig om nieuwe wegen aan te leggen, bijvoorbeeld om doorgaand verkeer uit kleine kernen te weren of daar waar onvoldoende alternatieven zijn voor de auto.

³ Provincie Noord-Holland, Perspectief Mobiliteit (mei 2021), pagina 28.

Vraag 6:

Is het in dit licht bezien raadzaam om de nieuwe groeicijfers van het wegverkeer en daarmee de hopelijk nieuwe inzichten mee te nemen bij het opstellen van de nieuwe investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) waarvan de ambtelijke voorbereiding op niet al te lange termijn start?

Antwoord 6:

Om te kunnen bepalen op welke plekken verbeteringen nodig zijn, brengen we in de nieuwe iNHi voor ieder stukje weg in beeld hoe het staat met de verkeersveiligheid, de doorstroming en het effect van de weg op de omgeving. Uw Staten bepalen vervolgens welke aspecten het zwaarste wegen en daarmee de urgentie van de gewenste verbetering. Om de investeringen zo effectief mogelijk te laten zijn zoeken we daarbij ook de samenwerking met onze partners, zowel in de MRA (via het Multi Modaal Toekomstbeeld 2040) als met onze partners in Noord-Holland-Noord. . In de besluitvorming over de investeringen zullen we ons vooral baseren op lange termijn prognoses om toekomstvast keuzes te kunnen maken. Deze prognoses zijn eveneens (deels) gebaseerd op data en economische modellen van de planbureau's (CBS, PBL). Ook daarin zullen we de onzekerheden zoals die door het KiM zijn benoemd een rol laten spelen.