

VRAAG

AAN GEDEPUTEERDE STATEN

Nummer

3178

Onderwerp

Kansrijk mobiliteitsbeleid

Ter voldoening aan artikel 49 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van Provinciale Staten, deel ik u mee, dat het lid van Provinciale Staten B.K. Potjer (GroenLinks) d.d. 17 mei 2016 bij mij de volgende vragen heeft ingediend:

Toelichting

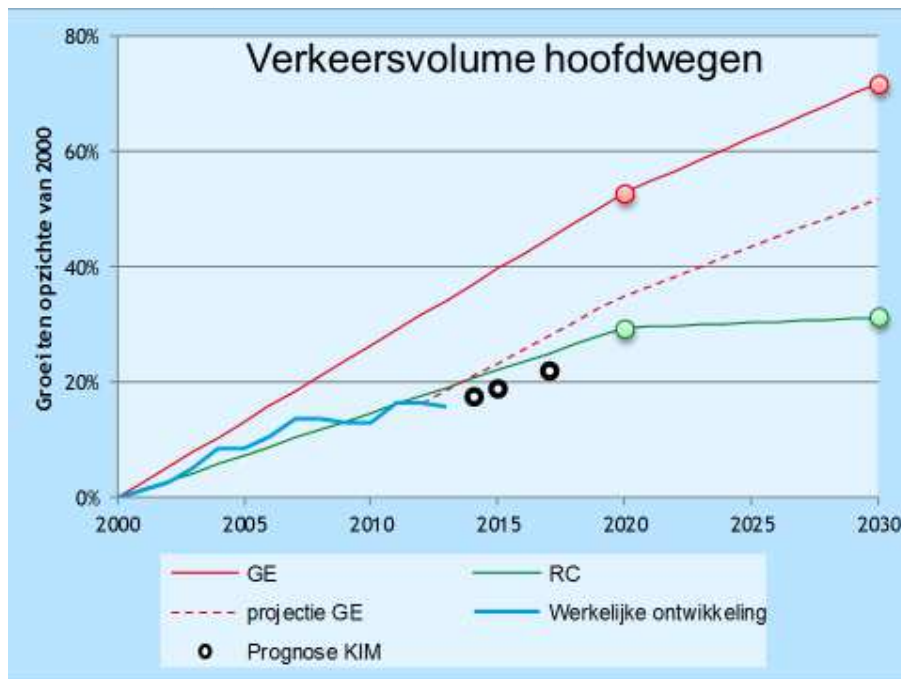
Vandaag publiceerde het PBL en CPB het rapport Kansrijk Mobiliteitsbeleid. Hierin geven ze aan dat investeren in wegen gezien de ontwikkeling van de automobiliteit niet verstandig is. Volgens de plannbureaus ontbreekt tot in ieder geval 2030 de noodzaak en daarna ontstaan alleen knelpunten indien het autogebruik onverwacht sterk stijgt.

Deze bevindingen bevestigen het beeld van eerdere onderzoeken. Ook vallen de inkomsten van de provinciale autobelasting (opcenten) tegen, omdat het autobezit niet zo steeg als gedacht. In de jaarstukken 2015 waarin de Zuid-Holland dat stelt het College ook dat “de structurele lasten voor beheer en aanleg van de Zuid-Hollandse infrastructuur oplopen en het beschikbare budget beperkt is”. Het College zet dan ook in op het beter benutten in plaats van het aanleggen van nieuwe wegen, tenzij dat de knelpunten niet wegneemt. Dan wil het College nieuwe wegen aanleggen.

Het College bepaald of dit nodig is met een knelpuntenanalyse. Afgelopen februari bleek uit een informatieve sessie dat die knelpuntenanalyse uitgaat van het Global Economy scenario. Dit scenario overschat de ontwikkeling van het autoverkeer sterk (zie figuren). Het scenario voorspelt hierdoor knelpunten die werkelijkheid niet optreden. De planbureaus hebben in december 2015 het scenario dan ook vervangen door nieuwe, realistischere scenario's en adviseren dan ook om uitgaven aan nieuwe wegen niet meer op het achterhaalde GE scenario te baseren.

1. Is het College met GroenLinks van mening dat zorgvuldig moet worden omgegaan met belastinggeld en aantasting van natuur en landschap zoveel mogelijk moet worden voorkomen? Zo nee, waarom niet?
2. Is het College met GroenLinks eens dat bij die zorgvuldige omgang hoort dat besluitvorming (en overheidsuitgaven) zijn gebaseerd op de realiteit en realistische cijfers? Zo nee, waarom niet?
3. Is het College het met de planbureaus eens dat het GE-scenario geen realiteit is en het ook niet zal worden en de nieuwe WLO scenario's een realistischer beeld geven? Zo niet, waarom niet?
4. Op welke wijze gaat het college de verkeersprognoses aanpassen aan het vastgestelde beleid van de provincie om het aandeel fiets op de korte ritten met 25% toe te laten nemen, waardoor het autoverkeer evenredig afneemt?

5. Kan het College om de verschillen helder te maken van de oude (GE en RC) en nieuwe (hoog-laag) scenarios deze in een grafiek als bijgevoegd uitzetten daarin ook de impact van fietsbeleid grafisch verhelderen?
6. Is het College met GroenLinks eens dat zorgvuldige besluitvorming en omgang met belastinggeld vraagt om de geplande miljardenuitgaven van het Programma Zuid-hollandse Infrastructuur te baseren op realistische cijfers en scenario's? Zo nee, waarom niet?
7. Is het College het met GroenLinks eens dat dit ook geldt voor de investeringen in openbaar vervoer en de fiets en deze dus op dezelfde scenario's en prognoses gebaseerd moeten worden? Zo nee, waarom niet?
8. Welke knelpunten ziet het College om ook voor de andere modaliteiten met verkeersprognoses te werken en welke mogelijkheden ziet het College om deze op te lossen?



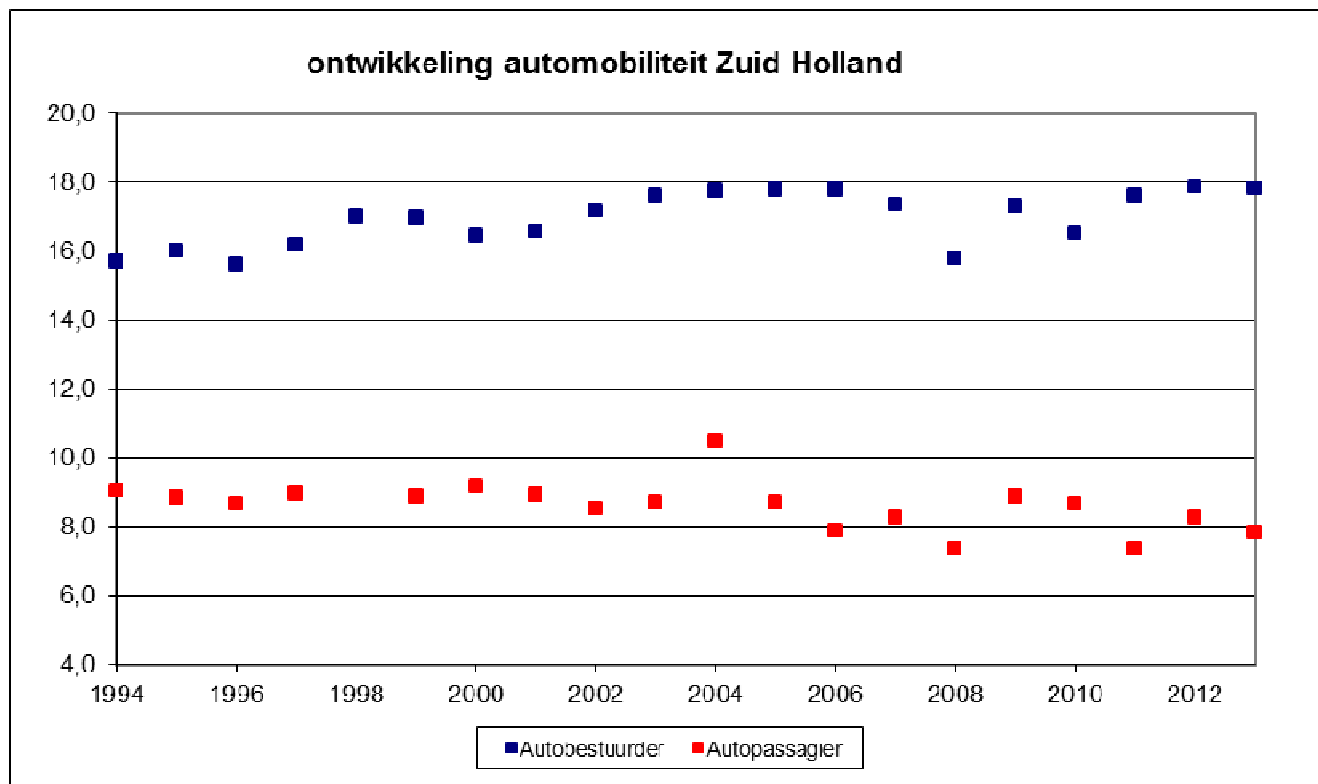
Bron: presentatie van onafhankelijk onderzoeksbureau CE Delft voor de Commissie Verkeer en Milieu van de provincie Zuid-Holland, 8 mei 2014

Ontwikkeling reizigerskilometrage autobestuurder i.r.t. WLO scenario's (Bron: MON/OVIN/NRM)

Files: GE forse toename; RC geen toename



Bron: presentatie van de provincie Zuid-Holland voor de commissie Ruimte en Leefomgeving, 6 februari 2013



Bron: <http://staatvan.zuid-holland.nl/Paginas/Factsheets/Ontwikkeling-automobilititeit.aspx>,
20-4-2015

Den Haag,

De voorzitter van Provinciale Staten
van Zuid-Holland,

Drs. J. Smit