

Van "Info Milieufederatie Drenthe" <info@mfdrenthe.nl>
Aan: <statengriffie@drenthe.nl>
Datum Wo, Mei 2, 2007 3:38
Onderwerp: reactie Ontwerp-Provinciaal verkeer en vervoersplan

Aan de leden van de statencommissie Omgevingsbeleid

Hierbij bieden wij u onze reactie aan op het Ontwerp Provinciaal verkeer en vervoersplan 2007-2020 en het provinciaal uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2007.

Wij verzoeken u dit te betrekken bij de behandeling van deze stukken in de Statencommissie Omgevingsbeleid van 9 mei a.s..

Tot een nadere toelichting zijn wij altijd bereid.

Met vriendelijke groet,

Namens de Milieufederatie Drenthe

R. Hoekstra

(directeur)

Milieufederatie Drenthe

Hertenkamp 6

9401 HL ASSEN

Telefoon: 0592-311150

Aan het College van Gedeputeerde Staten
van de provincie Drenthe
Postbus 122
9400 AC ASSEN

Betreft:
Reactie definitief voorontwerp provinciaal
verkeers- en vervoersplan 2007-2020

Assen, 17 april 2007

Geacht College,

Graag geven wij hierbij onze reactie op het definitieve voorontwerp van het provinciaal verkeers- en vervoersplan Drenthe voor de periode 2007-2020 en het voorontwerp van de uitvoeringsagenda 2007-2012. Wij zullen ons in deze reactie richten op een aantal hoofdpunten. In de bijlage gaan wij in op aantal onderdelen van het PVVP.

Algemeen

Wij hebben met zorg kennis genomen van het voorliggende ontwerp. De belangrijkste punten die ons zorg geven, hebben betrekking op de gekozen uitgangspunten van het beleid en de plaats die mobiliteit in het provinciaal beleid op basis van dit plan gaat innemen.

Mobiliteit lijkt neergezet te worden als een primaire basisbehoefte waaraan zoveel mogelijk tegemoet gekomen moet worden. Daarnaast doet het ontwerp voorkomen dat investeren in mobiliteit één van de belangrijkste aanjagers is van economische ontwikkeling.

Verder lijkt het alsof ruimtelijk beleid al voor een deel moet afhangen van de mobiliteitsafwegingen. De bijdrage die mobiliteit levert aan de klimaatproblematiek en de provinciale opgave die voorligt om dit te verminderen krijgt slechts in de marges aandacht.

Als dergelijke uitgangspunten leidend worden in het provinciale verkeersbeleid hebben wij daar grote moeite mee. Zij leggen een schaduw over de goede punten die het ontwerp PVVP zeker ook bevat.

Financiële claim

In de voorliggende stukken wordt voorgesteld om in de periode tot 2020 circa 4 miljard euro te investeren in verkeer en vervoer. Dit zou neerkomen op een provinciaal investeringsvolume van 280 miljoen euro. Hiermee legt het PVVP een substantiële en forse claim op de voor en in Drenthe beschikbare overheidsmiddelen. In het ontwerp wordt daarbij opgemerkt 'dat de ambities op het gebied van ruimtelijke economische ontwikkeling, bereikbaarheid, veiligheid, leefomgeving en innovatie niet of slechts in beperkte mate kunnen worden waar gemaakt als dit bedrag niet beschikbaar wordt gesteld'.

Uit het ontwerp-investeringsprogramma wordt duidelijk dat daarbij met name de middelen voor harde infrastructuur ten behoeve van economische ontwikkeling en bereikbaarheid voorop worden gesteld.

Wij hebben vragen over het realiteitsgehalte van deze claim met name waar het gaat om beschikbaarheid van rijksmiddelen en zijn het niet eens met de redenering, grondslagen en prioritering van dit investeringsprogramma.

Investeren in duurzaamheid zou in onze ogen in het provinciaal beleid en in het investeringsprogramma voorop moeten staan. De vraag die zich hier - gezien de omvang van de claim - indringend aandient, is of en in welke mate de voorziene investeringen bijdragen aan de beoogde provinciale hoofddoelen. Investeren in verkeer en vervoer vormen immers niet de enige manier om duurzame economische ontwikkeling te stimuleren. Zij zijn bovendien eerder volgend dan leidend. Investeren in recreatiemogelijkheden in en rond de stad bijvoorbeeld leveren ook een belangrijke bijdrage aan leefbaarheid, economische ontwikkeling en eveneens aan het voorkomen van mobiliteit, omdat mensen dicht bij huis aan hun recreatieve behoeften kunnen voldoen.

Ons pleidooi

1. Stel duurzaamheid in het PVVP centraal en vertaal dit in concrete kaders, doelen en maatregelen

Wij pleiten allereerst voor een provinciaal verkeersbeleid dat duurzaamheid als hoofduitgangspunt neemt. Dit betekent in onze ogen dat mobiliteit in het PVVP niet als een zelfstandige behoefte moet worden aangeduid waaraan zoveel mogelijk voldaan moet worden. Verkeer en vervoer zullen zich moeten ontwikkelen binnen de randvoorwaarden die duurzame ontwikkeling stelt.

Dat betekent o.a. dat in het PVVP concrete ambities en doelen opgenomen moeten worden om de negatieve effecten van mobiliteit teniet te doen. Dit geldt met name voor de bijdrage die het PVVP zal leveren aan het reduceren van CO₂-uitstoot (auto, OV, scheepvaart en luchtvaart).

Wij verzoeken u daarom op dit plan de door u voorgestane klimaattoets uit te voeren. Hieruit zal duidelijk moeten worden welke bijdrage het PVVP gaat leveren aan de toe- of afname van de CO₂-uitstoot vanuit het verkeer.

Wij pleiten voor een proactieve aanpak die meer ambities toont dan het voldoen aan de wettelijke normen op het gebied van geluid en bijvoorbeeld ruimte biedt voor verdere en actieve reductie van geluidsbelasting op zowel woonomgeving als natuurgebieden. Het streven dient gericht te zijn op een gezonde, CO₂-neutrale provincie Drenthe met een zo schoon mogelijke luchtkwaliteit. Wij vragen ook om een actiever beleid om lichthinder vanuit mobiliteit te minimaliseren.

2. Maakt het ruimtelijke beleid leidend voor het PVVP

Het ruimtelijke beleid waarin behoeften en functies integraal worden afgewogen dient in onze ogen als leidend en bovengeschiedt te worden beschouwd. Dit ook en vooral omdat in het ruimtelijke beleid de belangrijkste sleutels en provinciale instrumenten te vinden zijn voor het bereiken van de duurzame ontwikkeling. Het verminderen van de negatieve effecten van mobiliteit zal - ook vanuit het economische belang - een belangrijk hoofddoel moeten zijn.

3. Geef duurzame en klimaatvriendelijke mobiliteit, OV en fiets prioriteit in het investeringsprogramma

Wij pleiten voor een substantiële verschuiving van de middeleninzet in het investeringsprogramma waarbij een naar verhouding veel grotere inzet wordt gepleegd op OV, fiets, duurzamer goederenvervoer en vermindering van energieverbruik en milieubelasting.

4. Economietoets

Gezien het omvangrijke beroep dat het PVVP doet op overheidsmiddelen stellen wij voor om op dit PVVP ook een economische analyse te laten uitvoeren waarbij de voorgestelde maatregelen worden getoetst op resultaat en effect. Daarbij vinden wij het essentieel dat ook vergelijking wordt gemaakt met andere investeringsmaatregelen. Als blijkt dat deze op punten van economisch effect en duurzaamheid een hoger rendement opleveren dan het provinciaal bestuur een bewuste afweging maken en niet alleen grond van sectorale verkeerskundige afwegingen de omvang van de investeringen rechtvaardigen.

Tot slot

Onze inzet richt zich op een innovatief en duurzaam mobiliteitsbeleid. Wij zijn ons ervan bewust dat de bovengenoemde punten een aantal fundamentele hoofdzaken van het voorliggende ontwerp betreffen, maar we zijn er ook van overtuigd dat het wezenlijk is om juist op deze punten een goede discussie te voeren. Niet alleen het klimaatbeleid maar ook het economisch beleid, de groei van de automobilititeit en het vastlopen van het wegennet vragen om een forse omslag in het beleid.

Wij zijn altijd bereid hierover met u nader van gedachten te wisselen en spreken de wens uit hier gezamenlijk verdere invulling aan te geven.

Hoogachtend,
namens de Milieufederatie Drenthe:

Reinder Hoekstra
(directeur)

Bijlage - Reactie op onderdelen

Bij reactie definitief voorontwerp provinciaal verkeers- en vervoersplan 2007-2020; Milieufederatie Drenthe

Verkeer als economisch instrument?

De provincie kiest in het voorontwerp PVVP voor een primair economische insteek van mobiliteit. De visie en het plan richten zich op de rol van mobiliteit "als basis voor (inter)nationale ruimtelijk-economische en sociale ontwikkeling."

Een meer integrale benadering van verkeer en vervoer ligt naar onze mening meer voor de hand.

Op het gebied van mobiliteit ligt er de komende decennia een grote uitdaging om leefbaarheid op het platteland, bereikbaarheid van de binnensteden en de milieusituatie in Drenthe te verbeteren. In onze ogen zou mobiliteit veel meer de functie moeten krijgen van een verbindende factor binnen een duurzame economische ontwikkeling.

Geen prominente rol voor het ruimtelijke beleid

Het voorontwerp PVVP geeft geen invulling aan de mogelijkheden die er zijn om via het ruimtelijk beleid de mobiliteit duurzamer te maken bijvoorbeeld door middel van concentratiebeleid en sturing op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, terwijl ruimtelijke ordening juist een sterk middel is om de mobiliteit te beperken en te geleiden (gebundelde vervoersstromen).

Investeringsprogramma niet duurzaam

Het voorontwerp PVVP stelt dat de provincie streeft naar een duurzame mobiliteit in Drenthe. Dat is een lovenswaardig streven. Het is teleurstellend dat het voorontwerp PVVP, dat de extra inzet van middelen voor de komende 13 jaar inkadert, geen wezenlijke versterking geeft van een duurzame mobiliteit in de breedte maar vooral lijkt aan te zetten tot meer (auto-)mobiliteit.

Het is een gegeven dat mobiliteit in Drenthe belangrijk is en blijft. De negatieve consequenties hiervan worden in diverse provinciale beleidsnota's benadrukt. In het kader van duurzame mobiliteit zou het logisch zijn om via het PVVP ook in te zetten op vermindering van het autoverkeer en de negatieve effecten daarvan en op stimulering van schoon vervoer.

Het beleid richt zich op het bevorderen van de auto als primaire vervoerswijze in plaats van het specifiek stimuleren van duurzame vervoerswijzen. Automobilititeit lijkt louter als een zegen te worden gezien, waarbij geen substantiële impuls wordt gegeven aan het terugdringen van de mobiliteit in het algemeen. De nagestreefde "optimalisatie" (= stimulering) van de autobereikbaarheid gaat naar onze mening ten koste van de kansen en mogelijkheden voor openbaar vervoer en fiets. Potentiële reizigers worden immers weggevoerd, waardoor het openbaar vervoer onrendabel blijft. Wezenlijke verbeteringen of bevoordeling van het openbaar vervoer blijft uit.

Met name op basis van de bevolkingsprognose waarin een toename van ouderen in Drenthe wordt verwacht en een afname van de jongere generaties is een extra inzet op openbaar vervoer van groot belang.

Ontwerp PVVP niet klimaat-proof

De automobilititeit is één van de belangrijkste bronnen van CO₂-emissie in de provincie Drenthe. De provincie streeft naar een duurzame energievoorziening en vermindering van uitstoot van CO₂.

Op de lange termijn behoort een klimaatneutrale [provincie tot de mogelijkheden. De beoogde vermindering van 370.000 ton CO₂-uitstoot per jaar vanaf 2010 zal doorvertaald moeten worden naar de bijdrage die verkeer en vervoer hieraan moeten leveren. Deze norm voor de CO₂-reductie van het verkeer moet expliciet worden vastgelegd, omdat dan eventuele consequenties voor het mobiliteitsbeleid als geheel duidelijk worden en hun vertaling kunnen vinden in het PVVP.

Uitbreiding van wegen en verbetering van de capaciteit leiden niet automatisch tot een betere CO₂ balans. In onze ogen is het noodzakelijk om voor infrastructurele werken en investeringen in het verkeer een CO₂-berekening te laten doen, waarbij ook alternatieven worden afgewogen. (Binnen)scheepvaart en luchtvaart zijn belangrijke bronnen van CO₂. Het PVVP zet onverkort in op versterking van beide vervoersmodaliteiten. Van een echt integraal plan verwachten wij op zijn minst een goede milieufweging, mede op CO₂-effecten.

Gezonde luchtkwaliteit vraagt maatregelen

De lucht is in Drenthe op de meeste, maar lang niet op alle locaties relatief schoon. Dat wil echter geenszins zeggen dat er geen luchtverontreiniging is. In Drenthe zijn er verschillende knelpunten aan te wijzen. Deze bevinden zich niet alleen rondom industrieterreinen en centra van steden, maar ook bijvoorbeeld in het zuidwestelijke deel van Drenthe. Hier worden stelselmatig hogere fijn stof concentraties aangetroffen dan in de rest van de provincie (en Nederland). Daar is een actief beleid op het gebied van schoner vervoer dringend gewenst.

Zoals ook in het provinciale luchtkwaliteitsplan is vermeld, is iedere luchtverontreiniging slecht voor de gezondheid. Iedere verbetering van de luchtkwaliteit is daarbij een verbetering van de gezondheidssituatie in Drenthe.

De lat wordt in het huidige ontwerp niet hoger gelegd dan de wettelijke minimumnormen. In een potentieel schone en stille provincie als Drenthe zijn hogere ambities (en strengere normen) op hun plaats om het huidige woon-, recreatie- en leefklimaat te behouden en te versterken.

Lichthinder moet worden tegengegaan

In de toelichtende tekst wordt gemeld dat overlast van verkeer en vervoer op het gebied van licht zoveel mogelijk moet worden beperkt. Dit zien we graag terug in de doelstellingen en in concrete maatregelen. In de tekst wordt de volgende omschrijving gegeven over het "terughoudend omgaan met verlichting": "In principe wordt verlichting aangebracht op locaties die vanwege de verkeersveiligheid extra aandacht van de weggebruiker vragen, bijvoorbeeld kruispunten, aansluitingen en bij onoverzichtelijk wegverloop. Ook kan verlichting worden toegepast ter verbetering van de sociale veiligheid". Deze omschrijving biedt ruimte voor meer verlichting. Door innovatief met deze locaties om te gaan kan lichthinder echter worden verminderd. Daar moet dan in de doelstellingen wel specifiek aandacht voor komen.

Relatie met natuur en recreatie:

Zowel wat betreft geluid en lucht wordt alleen ingegrepen als er normen worden overschreden of wanneer er meer schade dreigt te ontstaan. Daardoor komt er vanuit het voorliggende PVVP geen impuls om de leefomgeving actief te verbeteren. Een weg die nu al geluidsinval heeft op (de beleving van) een natuurgebied zal volgens dit PVVP nooit in aanmerking komen voor verbeteringen, zelfs al zou een verminderde geluidsbelasting meer recreatie of meer natuurwaarden in een gebied kunnen betekenen. Ditzelfde geldt voor woonwijken/dorpen aan een drukke weg. Ook daar geldt dat alleen verbeteringen mogelijk lijken als de normen worden overschreden.

Daarmee is het PVVP wat leefomgeving betreft reactief. De provincie zou een ambitieuzer beleid moeten voorstaan.

Plaats van de fiets:

De fiets is één van de belangrijkste vervoersmiddelen voor de korte en middellange afstand. Niet alleen is het intra-stedelijke fietsverkeer van groot belang, ook het fietsverkeer tussen dorpen en steden, als ontsluiting van landelijke gebieden is belangrijk. De fietser krijgt in het voorliggende ontwerp PVVP niet de prioriteit die hij als duurzame en volwaardige verkeersdeelnemer verdient. Alleen een echte keuze voor fiets en openbaar vervoer maakt de voorgestelde investeringen in kwartiersdiensten en directe fietsroutes effectief.

Snelheidsvermindering

De veiligheid van de wegen in Drenthe en duurzaamheid zijn in onze ogen gebaat met een actief beleid op het gebied van snelheidsbeperking, bijvoorbeeld op de erfontsluitingswegen. Op bepaalde trajecten worden deze wegen teveel gebruikt als sluiproute voor woon-werkverkeer.

Het is duidelijk dat snelheidshandhaving niet alleen de veiligheid bevordert. Goede handhaving vermindert ook milieuproblemen, zoals lawaai en luchtverontreiniging. De Milieufederatie Drenthe ziet graag een grotere rol voor handhaving, zeker op plekken waar overtredingen voor de hand liggen. Onder andere op de N33 is na verdubbeling behoefte aan een adequate handhaving (via bijvoorbeeld trajectcontrole) om de aan de weg gelegen dorpen en natuurgebieden te vrijwaren van onnodig lawaai van snelheids-overtreders.