Griffier van de Staten

Geleidebrief informatief

Provincie Zeeland

Naam voorstel **15001366**	**Brief GS van 27 januari 2015 met een reactie op de adviezen PCO, ROVZ en POVV bij de Kadernota PVVP**		
Betreft vergadering	Provinciale Staten		13 februari 2015
Te verzenden aan	Statenbreed		
Verzenddatum	30 januari 2015		
Commissiegriffier	Annemieke Lobik	0118 - 63 18 88	am.lobik@zeeland.nl
Statenadviseur	Simon de Visser 0118 – 63 15 94 s.de.visser@zeeland.nl		
Inhoudelijk ambtenaar	Wim Kant, w.kant@zeeland.nl		
Verantwoordelijk bestuurder	C. van Beveren		

Inhoudelijk	
Aanleiding	Brief GS van 27 januari 2015 met een reactie op de adviezen PCO, ROVZ en POVV bij de Kadernota PVVP
Bevoegdheid	GS
Wat is het voorstel aan PS?	Betrekken bij het Statenvoorstel Kadernota PVVP
Toelichting	
Kosten en dekking	
Overige informatie	

15001366

Gedeputeerde Staten

Provincie Zeeland

bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk: 15000990

afdeling: Mobiliteit en Samenleving

bijlage(n): 1

behandeld door: drs. W.A. Kant

doorkiesnummer: 0118-631382

onderwerp: Adviezen PCO, ROVZ en POVV op kadernota PVVP

de voorzitter van Provinciale Staten
t.a.v. de statengriffier

PROVINCIE ZEELAND
AFD. SG AMBT.
AFD. TERMIJN
DATUM 27 JAN. 2015
DOC.NR. 15001366
ZAAK NR.
CLASS.

verzonden: 27 JAN. 2015

Middelburg, 27 januari 2015

Geachte voorzitter,

Tijdens de behandeling van de kadernota PVVP in de commissie Economie en Mobiliteit van 19 januari 2015 is gevraagd of ons college een reactie wilde geven op enkele door adviesorganen ingebrachte adviezen. De kadernota is namelijk toegezonden aan en behandeld in de volgende organen waar wij mee samen werken en die ons van advies dienen:

- Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROVZ) op 8 december 2014.
- Het Provinciaal Overlegorgaan Verkeer en Vervoer (POVV) op 18 december 2014.
- De Provinciale commissie voor het omgevingsbeleid (PCO) op 7 januari 2015.

Door het ROVZ en het POVV is gezamenlijk advies uitgebracht en door de PCO afzonderlijk. Via deze brief reageren wij op door genoemde organen aangeroerde thematiek en enkele andere vragen in onder meer de commissie E&M gesteld.
Ter wille van de overzichtelijkheid hebben wij onze reactie opgenomen in de bijlage bij deze brief. Deze brief inclusief de bijlage zenden wij in afschrift aan het ROVZ, POVV en PCO.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Provinciehuis Middelburg
Bezoekadres: Abdij 6
4331 BK Middelburg

Postadres:
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

www.zeeland.nl
T: 0118 - 631011
F: 0118 - 626949

Bijlage I bij de brief aan PS betreffende reactie adviesorganen ter invulling van de gedane toezegging in de commissie Economie en Mobiliteit op 19 januari 2015.

Hoofdstuk 2 Sturende principes en uitgangspunten:

1. Veel vragen zijn opgekomen waarom het concept van de gebiedsprofielen als centraal sturend principe verlaten.

Reactie:
Voor het centraal sturend principe, anders gezegd hoe bouw je het nieuwe mobiliteitsbeleid op en structureer je het nieuwe PVVP, is een andere keuze gemaakt. Er is nu voor gekozen om de kernkwaliteiten en van Zeeland enerzijds en de gebruiker of doelgroepen anderzijds als uitgangspunt te nemen. Het beleid ten aanzien van de gebiedsprofielen heeft de afgelopen jaren niet tot wezenlijke resultaten geleid. Het concept was moeilijk te implementeren en om te zetten naar praktisch uitvoerbaar beleid.
Dat neemt niet weg dat bij mobiliteit uitgaan van de kwaliteiten die gebieden hebben (het principe achter de gebiedsprofielen) onverkort in stand blijft. In de Zak van Zuid Beveland ondersteunen we andere zaken dan in de Kanaalzone. We kiezen er nu echter niet voor gebieden een kleurtje te geven, maar kiezen in te spelen op wat voor de doelgroepen belangrijk is en op welke plaats. In de Kanaalzone willen we de havengebieden zo goed mogelijk ontsluiten, maar ook oog hebben voor recreanten die de Canisvlietse kreek willen bezoeken of landbouwers die hun percelen goed bereikbaar willen houden voor groot materiaal.. Wat blijft is natuurlijk een mobiliteitsbeleid dat is toegespitst op de verschillende gebieden en dat zie je terug in de wijze waarop de netwerken zijn vorm gegeven. Zo is bijvoorbeeld het kwaliteitsnet goederenvervoer heel sterk ruimtelijk gerelateerd aan de grotere bedrijventerreinen en binnenhavens.

Hoofdstuk 3: Basisbeleid:

2. Wat zijn de meest opmerkelijke verschillen tussen het oude en het nieuwe **wegencategoriseringsplan** (opgave 3.2)?

Reactie:
I.t.t. het oude categoriseringsplan dat onderscheid maakte in 7 wegtypen, zijn dat er in het nieuw slechts drie namelijk Stroomwegen, Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen. Daarnaast is het nieuwe plan vooral consistenter en bevat minder uitzonderingen. Opgave 3.2 heeft betrekking op het nieuwe categoriseringsplan (kwaliteitstoets Zeeuwse wegennetten). Het nieuwe plan is nog niet vastgesteld door de betrokken wegbeheerders, maar loopt in procedure gelijk op met het PVVP. De belangrijkste criteria die zijn gehanteerd zijn verwoord in opgave 3.2. Daarnaast is rekening gehouden met gebiedsspecifieke kenmerken. Door bijvoorbeeld de noord zuid routes niet op te nemen in de stroomwegenstructuur is rekening gehouden met het beleidsuitgangspunt doorgaand verkeer niet te faciliteren.

3. **Basiskenmerken wegontwerp (BKWO)**: Gevraagd is wat BKWO precies in houdt en wat zijn de consequenties van de keuze voor de ideale variant. (Opgave 3.3)

Reactie:
Omdat het BKWO essentieel is voor het toekomstig beleid en de investeringen in onze wegennetten gaan wij hier uitvoeriger op:

De Basiskenmerken wegontwerp (BKWO) zijn opgesteld door het CROW. Het CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.
Voor de aanpak van de verkeersonveiligheid hanteert Nederland en ook Zeeland, de uitgangspunten van een Duurzaam Veilig verkeerssysteem ontwikkelt door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). In een duurzaam veilig wegverkeerssysteem is het van belang dat de weg duidelijk is voor de weggebruiker en dat de weg ertoe oproept het juiste rijgedrag te vertonen en daardoor de menselijke risico's minimaliseert. Dat

past helemaal bij de ambitie van de provincie om naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers te streven.

De weggebruiker moet in één oogopslag kunnen bepalen op welke wegcategorie hij of zij rijdt, wat men kan verwachten (bijvoorbeeld wel of geen fietsers of trekkers op de weg) en welk gedrag is nodig om daarop veilig te rijden. In Nederland onderscheiden we op functioneel niveau stroom-, gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen. Deze categorieën kunnen we verder onderscheiden in wegtypen. Bijvoorbeeld de stroomweg, die wordt onderverdeeld in twee wegtypen: de autosnelweg met 130 km/u en de autoweg met 100 km/u. Hierbij is het van belang het totaal aantal wegtypen te beperken en ieder wegtype herkenbaar en onderscheidend voor de weggebruiker te maken. De basiskenmerken van een weg zijn die elementen die het onderscheid maken. Basiskenmerken zijn juist altijd aanwezig of juist afwezig in het wegontwerp van een bepaald wegtype. Zo komt bijvoorbeeld de vluchtstrook alleen maar bij de autosnelweg voor en niet bij de andere wegtypen.

Worden alle basiskenmerken goed toegepast bij het ontwerp dan komt er een wegontwerp uit de bus met een ideale inrichting volgens het BKWO. Het meest verkeersveilige ontwerp. Het BKWO komt ook met een minimale inrichting en daarbij wordt er bij bepaalde basiskenmerken al water bij de wijn gedaan. Dat kan nodig zijn als er op bepaalde locaties maatwerk geleverd moet worden. De weg wordt dan minder verkeersveilig maar dat kan dan beargumenteerd worden.

De BKWO-publicatie is sinds 2013 de nieuwe kapstok voor het maken van richtlijnen, handboeken en het verkeerskundig ontwerp van de Nederlandse wegen. Het BKWO vormt de verbindende schakel tussen de wegencategorisering (functionele indeling naar stroom-, gebiedsontsluitende- en erftoegangsweg) en de vormgeving van de wegen zelf. De Minister van Infrastructuur en Milieu, roept de wegbeheerders in Nederland op om het BKWO te gebruiken om de uniformiteit en de verkeersveiligheid van het wegennet te versterken.

De richtlijn BKWO dwingt niet de termijn af waarop wegen moeten zijn ingericht volgens de basiskenmerken. Uitgangspunt is dat bij het ontwerp van wegen de ideale inrichting wordt gehanteerd en bij maatwerk de minimale inrichting. Als wegen niet worden uitgerust volgens de basiskenmerken moeten men zich ervan bewust zijn dat er getornd wordt aan de bij een basiskenmerk behorende basiseis voor verkeersveiligheid. Er moet dus een bewuste, bestuurlijke afweging zijn om bepaalde wegen niet op de korte en/of middellange termijn op een ideale inrichting te brengen volgens de richtlijn van de BKWO of zelfs onder het minimaal niveau te brengen of te houden. Het toepassen van het BKWO houdt dus tevens een werkwijze in waarbij de beleidsmakers en ontwerpers voor het bestuur helder en transparant maken wat het niveau is van verkeersveiligheid en welke consequenties daarbij horen.

4. Waarom de keuze om niet te investeren in infrastructuur voor **'incidenten'**, waar is deze op gebaseerd en welke oplossing wordt geboden bij calamiteiten of piekdrukte (opgave 3.4)?

Reactie:
Allereerst achten wij het maatschappelijk niet verantwoord grote investeringen te plegen op plaatsen waar b.v. hooguit vijf of tien keer file in de zomer staat. De beperkte financiële middelen noopt ons om keuzes te maken. Dit betekent dat we in de Zeeuwse situatie incidentele files die niet met eenvoudige middelen zijn op te lossen zullen moeten accepteren. Wat we wel kunnen doen, en dat staat ook als opgave in de kadernota, is goed en modern verkeersmanagement. Zoals in de kadernota al verwoord gaan we onderzoeken of we samen met Rijkswaterstaat met de huidige (informatie)-technologie het verkeer efficiënt kunnen geleiden en informeren.

5. Het **ruimtelijk beleid** moet zijn afgestemd op de netwerken b.v. bij grote dagrecreatieve voorzieningen en bedrijventerreinen (opgave 3.7). Hoe gaat dat gehandhaafd worden?

Reactie:
Wij proberen onze doelen te bereiken via het omgevingsplan en via het reguliere overleg dat wij met gemeenten hebben over bestemmingsplannen. De gemeente is natuurlijk de instantie verantwoordelijk voor bestemmingsplanwijzigingen en in de meeste gevallen ook de

vergunningverlening. Echter die moeten wel passen in het omgevingsplan en voldoen aan de ruimtelijke verordening. Goed overleg staat voorop, temeer omdat wij het PVVP ook zien als een plan voor de gemeenten

6. Een hoge ambitie als het gaat om het stimuleren van **schoon vervoer** mede met het oog op CO2 reductie wordt gemist. Gevraagd Is of het college bereid is hier alsnog ambities voor op te nemen? B.v. op het gebied van elektrisch vervoer en binnenvaart.

Reactie:
Wij voldoen vanzelfsprekend aan bestaande regelgeving als het gaat om emissies en geluid, natuurlijk als dit binnen het taken – en bevoegdhedenpakket van de provincie valt. Veelal is landelijke regelgeving van toepassing die de provincie als het gaat om onze rol als wegbeheerder moet volgen. Extra inspanningen hier bovenop zijn door ons niet voorzien. We zien dat auto's en vrachtwagens de afgelopen jaren in snel tempo schoner en stiller worden en dat de inzet van fabrikanten op dit vlak veel effectiever is dan regionale inzet hiervoor. Er zijn in Zeeland niet of nauwelijks concrete gebieden waar de woonkwaliteit onder druk staat door het verkeer, zoals in sommige woonwijken in de randstad dit wel het geval is. Wij zullen de nieuwe mogelijkheden waar mogelijk toepassen, maar zien voor Zeeland geen extra opgave bovenop de bestaande ontwikkelingen. Bedenk dat bijvoorbeeld de uitstoot van stikstof door verkeer in de ontwikkelingen zoals die landelijk worden gezien zal halveren.

Hoofdstuk 4: Bedrijvigheid:

7. Er zijn de nodige reacties gekomen op opgave 4.1 ter verbetering van de **doorstroming door Midden Zeeland** enerzijds en het tegengaan van doorgaand (vracht)verkeer anderzijds volgens het zogeheten hoefijzerconcept (opgave 4.2).

Reactie:
De doelstelling achter het hoefijzerconcept verlaten wij niet, maar **het begrip** als zodanig en de sturende werking die daarvan uit gaan hanteren wij liever niet meer. Zo is onze ervaring van de afgelopen 10 jaar dat dit concept de beleidsuitvoering zodanig heeft beïnvloed dat er helemaal niets meer mogelijk was, ook geen investeringen t.b.v. de verkeersveiligheid en om de plaatselijke doorstroming te verbeteren.

Wij zien nog voldoende mogelijkheden om de doorstroming op de Midden Zeeland route te verbeteren. Daarover hebben wij u eerder rapporten toegestuurd. Tegelijkertijd zijn de doorgaande route tussen Rotterdam en Vlaanderen, via het hoefijzer, veel sneller en voor transporteurs goedkoper dan de routes door Zeeland. Zelfs met de huidige zware files bij Antwerpen en ook als we doorstroming op de Midden-Zeeland route weten te verbeteren. Zoals eerder aan u gerapporteerd is het doorgaand verkeer momenteel zeer beperkt. Wij blijven de ontwikkelingen op het hoefijzer natuurlijk wel nauwkeurig volgen en daar waar nodig tijdig maatregelen nemen. Daarnaast is de kern van deze opgave dat wij een bredere sturend verkeersbeleid willen ontwikkelen, ook op diverse andere plaatsen in Zeeland, waardoor het hoefijzer niet langer een uniek concept is.

8. Opgave 4.3 gaat over **snel openbaar vervoer** met name via het spoor. De vraag is gesteld hoe deze doelstelling bereikt kan worden?

Reactie:
Ons college heeft een paar jaar terug goede afspraken met de NS over het openhouden van stations met een doorgaande intercity de randstad in. De tevredenheid onder reizigers is daardoor vergroot blijkt uit informatie van de NS. Wij willen die afspraken niet ter discussie stellen. Wel zien wij de opgave om voor de aantrekkelijkheid van Zeeland te werken aan snelle OV-verbindingen. Mogelijkheden op het spoor liggen in de investeringen die het rijk doet in een nieuw beveiligingssysteem (ERTMS) en bij het pleidooi dat klinkt om voor de overschakeling van de spanning op het bovenleidingnet van 1,5 naar 3 kV. Dit biedt kansen voor respectievelijk een hogere topsnelheid en voor sneller optrekken. Het ministerie zal aan de Tweede Kamer

rapporteren wat eventuele mogelijkheden zijn en welke investeringen daarbij horen. Daar bovenop zal NS nieuwe treinen moeten aanschaffen en op dit traject inzetten. Dit is een opgave voor de langere termijn tot 2028 en niet iets wat binnen een paar jaar realiseerbaar is

9. Op pagina 27 staat dat Zeeland Seaports een stevige ambitie heeft om te groeien in overslag en **binnenvaart**. In zowel de PCO als de commissie E&M is meer aandacht voor de binnenvaart gevraagd.

Reactie:
Het percentage vervoer over water van de bedrijven in de Zeeuwse havens is zeer hoog. Een hogere ambitie op dit vlak is niet reëel. In de komende 12 jaar staan de Rijksinvesteringen gepland om te zorgen dat de capaciteit van de vaarwegen voldoende is. Dit heeft nu niet geleid tot een extra opgave te benoemen. Via het collegeprogramma en uitwerking in het beleidsprogramma kan hier nog wel extra aandacht op worden gevestigd.

10. De **stedelijke distributie** wordt gemist in de kadernota is in het POVV aangegeven.

Reactie:
Voor nieuwe concepten op het gebied van stedelijke distributie blijkt bij zowel de ondernemers als de betrokken gemeenten in Zeeland weinig draagvlak. Door de provincie zijn samen met de stichting Impuls Zeeland diverse onderzoeken uitgevoerd en is draagvlak gepeild. Echter tot op heden zonder resultaat. Hier speelt ook de kleinschaligheid van met name de Zeeuwse steden een rol. Een echt urgente problematiek is er niet en de volumes zijn klein, waardoor het rendabel exploiteren van een stedelijk distributiecentrum klein is, tenzij gemeenten maatregelen doorvoeren om distributie in gebieden te beperken, waarvoor in de gemeenten geen draagvlak voor bestaat.

Hoofdstuk 5 Beleven:

11. Wat betekent de nieuwe concessie voor openbaar vervoer voor het zogeheten **toeristisch vervoer**? Gaat de nieuwe exploitant dat ook oppakken?

Reactie:
In de nieuwe concessie is de verplichting opgenomen voor de nieuwe exploitant met voorstellen te komen voor het toeristisch vervoer. Daarnaast zullen wij conform opgave 5.2 nieuwe vervoersconcepten en arrangementen ontwikkelingen en stimuleren.

Hoofdstuk 6 Wonen en leven:

12. In de kadernota is aangegeven dat de provincie een meer sturende rol bij de locatiekeuze bij bovenlokale voorzieningen wil. Door de PCO is gevraagd als provincie sterker de regisseursrol op te pakken. (opgave 6.1)?

Reactie:
Zie ook onze reactie op vraag 5. Instrumenten die ons ter beschikking staan zijn het omgevingsplan en overleg met de partijen die wel een bepalende invloed hebben. In essentie gaat het om de vraag of we sturend of faciliterend willen zijn. Als er voorzieningen komen op ongewenste locaties, zonder voorafgaand overleg, dan zou de consequentie kunnen zijn dat we het mobiliteitsvraagstuk dat daar mee samen hangt niet gaan faciliteren. B.v. door een nieuwe weg of een extra buslijn.

13. Er zijn vragen gerezen rond het begrip **zelfraadzaamheid,** voor welke doelgroepen dat van toepassing is en hoe dat zal worden bewerkstelligd. (opgave 6.2)

Reactie:
Het gaat vooral om inwoners van het platteland die geen vervoersmogelijkheid met eigen vervoer hebben (auto of fiets, afhankelijk van de afstand). Er is weliswaar mobiliteitsgarantie in de vorm van de haltetaxi, die aanvullend op de vaste bus rijdt. Maar deze generieke vormen van vervoer zijn niet voor iedereen optimaal en bovendien is met name de haltetaxi kostbaar om aan te bieden. Wij willen daarom stimuleren dat mensen zelf gaan nadenken over vervoersoplossingen en daar zelf invulling aangeven. Als Provincie kunnen wij dit ondersteunen met kennis en eventueel financiën. De buurtbus is een goed voorbeeld, maar ook meer innovatie vormen van vervoer zijn mogelijk, zoals autodelen.

14. Er is gevraagd naar de betekenis van de volgende zin in opgave 6.3 "nog meer dan voorheen wordt ingezet op de effectbepaling van de mix van maatregelen".

Reactie:
Verkeersveiligheidsbeleid is vaak het effectiefst in de combinatie van maatregelen. Een aanpassing van de infrastructuur in combinatie met voorlichting in combinatie met handhaving! Het heeft geen zin een verkeersmaatregel te nemen b.v. een 30 km zone als de inrichting van de weg daar niet logisch bij past. Andersom heeft handhaven weinig zin als de weg als het ware uit nodigt om te hard te rijden. Een soort omgekeerde gedragsbeïnvloeding derhalve.

Hoofdstuk 7 Financieel en organisatorische kaders:

15. Er zijn diverse reactie en vragen gekomen bij opgave 7.2 met name als het gaat om **samenwerking met andere wegbeheerders** op het terrein van beheer en onderhoud. Door sommige werd zelfs gesproken over één Zeeuws wegenbedrijf voor buiten de bebouwde.

Reactie:
Een Zeeuws wegenbedrijf is wellicht niet helemaal haalbaar, zeker omdat je dan ook met allerlei nadelige fiscale aspecten te maken kan krijgen waardoor het voordeel weer teniet gaat. Maar er zijn nog genoeg andere mogelijkheden om samen te werken. B.v. het gezamenlijk aanbesteden van onderhoudsbestekken. Het delen van mensen en materieel is ook een mogelijkheid

16. Het **subsidiëren van projecten** van andere wegbeheerders (opgave 7.5) is met name in de bespreking met het ROVZ en het POVV als belangrijk item naar voren gekomen.

Reactie:
De klassieke wijze van subsidiëren zal waarschijnlijk beëindigd worden, maar we denken wel dat het nodig is te blijven investeren in het wegennet vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid en dat we dat samen met de andere wegbeheerders moeten doen. We moeten in de uitwerking nu goed gaan bespreken hoe we dat doen, want we denken dat we met andere manieren van samenwerking met rijkwaterstaat, waterschap en gemeenten met gezamenlijke investeringen meer kunnen bereiken. Het traditionele projecten uitvragen en die subsidiëren willen we veranderen, maar we sluiten niet uit dat we blijven investeren in wegen van andere wegbeheerders om projecten mogelijk te maken

17. Het beleid t.a.v. **nieuwe technologische mogelijkheden** en andere trends werd gemist in de kadernota.

Reactie:
Wij hebben als provincie de middelen niet om een voortrekkersrol te spelen en om te investeren in projecten waarvan onzeker is of de toegepaste technologie zal beklijven. Zijn voor elektrische auto's de laadpalen de toekomst, of het model van Tesla om te werken met bij tankstations accu's

te vervangen binnen 1-2 minuten? We volgen de mogelijkheden en passen volwassen ontwikkelingen toe. Desgevraagd kunnen we als proeftuin dienen voor nieuwe ontwikkelingen. Maar onze keuze in de kadernota is dat we er geen ambtelijke capaciteit en financiële middelen voor inzetten. De economische en demografische trends zijn wel degelijk meegenomen in het opstellen van deze kadernota.