provincie Drenthe

Statencommissiestuk

Investeringsbeleid verkeer en vervoer tot 2010

Advies: ter behandeling in de Statencommissies Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit en Bestuur, Financiën en Economie op 11 september 2000

C-stuk

Behandeld door mevrouw S. Gerritsen, telefoonnummer (0592) 365484 en de heer J. Salomé, telefoonnummer (0592) 365512
Portefeuillehouder: de heer S.B. Swierstra

Inleiding

Dit statencommissiestuk behelst een tweeledig doel:
1. start van de besluitvorming rond de korte en middellange beleidsuitvoering in de Sector Verkeer en Vervoer;
2. besluitvorming starten voor de dekking van de financieringsbehoefte voor de beleidsuitvoering van de sector voor deze korte en middellange termijn.

Ad 1
In oktober 1999 is de Productgroep Verkeer en Vervoer gestart met een intensieve discussie over de ontwikkelingen van het toekomstige beleid verkeer en vervoer, in overleg met de Productgroepen Wegen en Kanalen en Civiele Techniek. De bijgevoegde nota beoogt inzicht te geven in nu voorziene grote meerjarige investeringsprojecten. De nota geeft eveneens de basis voor een te voeren discussie over het totale verkeers- en vervoersbeleid. Daarmee worden onder meer de bouwstenen aangedragen voor het toekomstige nieuwe Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP) waarin het totale beleid inclusief het niet-infrastructurele beleid (flankerend beleid zoals gedragsbeïnvloeding, parkeerbeleid) neergelegd wordt.

Voor de uitvoering van het verkeers- en vervoersbeleid zijn aanzienlijke financiële middelen nodig. Gezien de sectorale beleidsvoornemens, de geringe daarvoor beschikbare financieringsruimte na 2001 en de bestuurlijke afspraken rond onder andere het Kompas-programma is een verkenning van de investeringsbehoefte voor de verkeers- en vervoersprojecten tot aan 2010 uitgevoerd (zie bijgevoegde nota). Een zeer terughoudende raming van het provinciale aandeel in de financiering van verkeers- en vervoersprojecten tot aan 2010 bedraagt ƒ 148 miljoen.

Ad 2
De hiermee ontstane financieringsproblematiek is groot. Waarschijnlijk te groot om op korte termijn hiervoor een gehele dekking te vinden. Voorgesteld wordt om in ieder geval een deel van de investeringsbehoefte op korte termijn te dekken (werkbudget).
Vanwege de grote fluctuaties in het niveau van de kapitaallasten als gevolg van de voorgestelde investeringen is fondsvorming gewenst. Daarom wordt voorgesteld een egalisatiefonds (Fonds verkeer en vervoer) in te richten. Het fonds dient dan voor alle uitvoeringskosten (inclusief infrastructuur) van de Sector Verkeer en Vervoer. Dit fonds dient gevoed te worden met een jaarlijkse dotatie. Voor de dekking van een investeringsvolume van ƒ 148 miljoen tot 2010 is een jaarlijkse dotatie van ƒ 9 miljoen over 20 jaar vereist.

Om deze jaarlijkse dotatie te dekken worden de volgende benaderingen voorgesteld.
- *Deel van de investeringskosten dekken (werkbudget)*
Het in de nota geschetste investeringsprogramma is een minimumprogramma. Alle projecten zijn op de mogelijkheid van versobering bekeken. Dit geldt met name voor de Duurzaam Veilig-projecten. De huidige verbondenheid met de externe partners (afspraken, het Kompas-programma en dergelijke) is dermate groot dat die project- en programma-afspraken wel alle zijn opgenomen. Een eenzijdige opzegging van de provincie Drenthe om reden van de financiële problematiek, wordt bestuurlijk niet aanvaardbaar geacht. Om toch de onzekerheid over de kans dat een aantal projecten niet of veel later dan 2010 doorgaat (bijvoorbeeld het stadsgewestelijk openbaar vervoer Assen-Groningen) mee te laten wegen wordt voorgesteld voor ten minste ƒ 87 miljoen dekking te zoeken. Dan komt overeen met een dotatie in het Fonds verkeer en vervoer van ƒ 5,3 miljoen per jaar voor de komende 20 jaar.

- *Infrafonds*
De ruimte in het huidige infrafonds levert een 20-jarige dotatie van ƒ 1,2 miljoen per jaar op. Dit kan in het nieuwe fonds ingezet worden.
- *Dekking overig benodigde dotatie*
Voor ten minste ƒ 4,1 miljoen (ƒ 5,3 miljoen - ƒ 1,2 miljoen) nadere jaarlijkse dekking zoeken in de komende vast te stellen begrotingen. In de eerste aanbieding van de Najaarsnota 2000 wordt voorgesteld om structureel ƒ 1,5 miljoen beschikbaar te stellen vanaf 2001. Om budgettaire redenen is dit bedrag in 2001 niet opportuun. Voorgesteld wordt nu de jaarlijkse dotatie aan het Fonds verkeer en vervoer te starten vanaf 2002 met een bedrag van ƒ 1,5 miljoen en vanaf 2004 te verhogen tot ƒ 2,5 miljoen. De gemiddelde jaardotatie bedraagt daarmee in de periode 2002 tot 2010 ƒ 2 miljoen.
De mogelijke dekkingsopties voor ten minste de overige ƒ 2,1 miljoen (ƒ 5,3 miljoen - ƒ 1,2 miljoen - ƒ 2 miljoen) en voor de resterende dekking voor het totale investeringsprogramma van ƒ 5,8 miljoen (ƒ 9 miljoen - ƒ 1,2 miljoen - ƒ 2 miljoen) zijn: een verhoging van de opcenten van de motorrijtuigenbelasting, het flexibel fonds daartoe benutten (een minder hoge structurele voeding van het fonds) en eventueel overige nader uit te werken maatregelen (bezuinigingen en verkoop activa).

Aanvullend op de bijgaande nota is globaal verkend welke extra beheer- en onderhoudskosten met het investeringsprogramma gemoeid kunnen zijn. Geschat is dat dat voor het gehele programma maximaal een bedrag van circa ƒ 8 miljoen is. Dit zijn kosten die door de extra openbaarvervoermaatregelen (haltes en knooppunten) worden veroorzaakt. De beheer- en onderhoudskosten voor andere reconstructies en aanpassingen kunnen door het reguliere onderhoudsbudget worden gedekt. De hoogte van de extra kosten kunnen gedekt worden uit de besparingen in het huidige beheer en onderhoud van wegen en kanalen (het zogenaamde WK - DOT) en de mogelijke extra voeding van het Fonds openbaar vervoer door de aanbestedingen in het vervoer.

Advies

1. In principe instemmen met de onderliggende beleidsanalyse en investeringsvisie van verkeer en vervoer voor de komende jaren conform in de Nota investeringsbeleid verkeer en vervoer is weergegeven.
2. In principe instemmen met de benodigde investeringsruimte van ƒ 148 miljoen tot 2010.
3. Instemmen met de inspanningsverplichting om de mogelijke extra beheer- en onderhoudskosten van circa ƒ 8 miljoen te dekken uit de besparingen in het huidige beheer en onderhoud van de wegen en kanalen (WK - DOT) en de mogelijke extra voeding van het Fonds openbaar vervoer door de aanbestedingen in het vervoer.
4. Instemmen met de oplossing voor de financieringsproblematiek van de investeringen van ƒ 148 miljoen starten met de volgende oplossingsrichting:
   - een Egalisatiefonds verkeer en vervoer in te stellen waarin het Infrastructuurfonds opgaat;
   - een jaarlijkse dotatie in het fonds te storten van ƒ 1,5 miljoen vanaf 2002 en vanaf 2004 de dotatie te verhogen tot ƒ 2,5 miljoen conform de begrotingsvoorstellen;
   - in de Voorjaarsnota 2001 een voorstel op te nemen voor een jaarlijkse voeding van het Fonds verkeer en vervoer van ten minste ƒ 2,1 miljoen tot mogelijk ƒ 5,8 miljoen vanaf 2002 met daarbij nader aan te geven welke dekking daarvoor gehanteerd wordt.

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

Het kunnen uitvoeren van het Uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer volgens het staand beleid. Het kunnen voldoen aan de gewekte verwachtingen bij externe partners over de inzet van de provincie voor de uitvoering van het beleid zoals dat middels overeenstemming over beleids-nota's, regiovisies en het Kompas-programma is aangegaan.

Argumenten

1. *Het huidige investeringsvolume (Infrafonds en impuls verkeersveiligheid 1996-2001) zal na 2001 nagenoeg uitgeput zijn. De huidige financiering geschiedt op basis van een aflossing van kapitaalslasten. Investeringen uit het verleden geven een financiële last voor een periode van 10 tot 30 jaar. Zonder een uitbreiding van de investeringsruimte zullen de bouwactiviteiten van de sector vanuit de provincie vanaf circa 2004 voor vele jaren praktisch stilvallen.*

2. *Door middel van bestuursafspraken over beleidsinzet en uitvoeringsprogramma's zoals het Kompas-programma heeft de provincie zich voor een groot aantal verkeers- en vervoersprojecten gebonden aan een inspanningsverplichting.*

3. *De provincie wil haar regiefunctie versterken. Onder invloed van het nieuwe Nationaal verkeers- en vervoersplan kunnen nieuwe ontwikkelingen op regionale niveau ontstaan waaruit extra lasten voor de provincie kunnen voortkomen. Daarvoor is het nodig dat de verantwoordelijkheid voor "eigen" provinciale projecten kan worden genomen en dat voor gewenste projecten van derden (Rijk, gemeenten en andere) door middel van een cofinanciering de uitvoering gestimuleerd kan worden.*

4. *De gebruikelijke financiering van de projecten geschiedt op basis van de aflossing van kapitaalslasten. Voor de voorbereiding van de projecten (zowel inhoudelijk als financieel) is het nodig dat een zekere investeringsruimte vooraf bekend en beschikbaar is. Eenmalige jaarlijkse besluitvorming over de financiering van projecten frustreert de projectontwikkelfunctie van de provincie Drenthe.*

Uitvoering

Tijdsplanning

- Looptijd investeringsperiode 2002-2010.
- Structurele voeding van het Fonds verkeer en vervoer start in 2002 (conform voorstel begroting 2001).

Financiën

Totale kosten	*f* 1.532 miljoen
Externe kosten	N.v.t.
Kosten voor de provincie	*f* 148 miljoen

Uit het budget: Fonds verkeer en vervoer; voeding van het fonds nader te bepalen.

Monitoring en evaluatie
Door middel van het Meerjarenuitvoeringsprogramma verkeer en vervoer zal jaarlijks het programma op 3 niveaus worden aangegeven: het 10-jarige programma, het 4-jarige prognoseprogramma en het programma voor het volgende uitvoeringsjaar.

Extern betrokkenen
Het Rijk, de gemeenten, de naburige provincies en de particuliere partners.

Communicatie
P.m.

Bijlagen

Nota investeringsvolume verkeer en vervoer

Ter inzage in de leeskamer

N.v.t.

Assen, 14 augustus 2000
Kenmerk: 29/6.34/2000007050

Gedeputeerde staten van Drenthe,

A.L. ter Beek, voorzitter
H. Rappa-Velt, griffier

gm/coll.

PROVINCIE DRENTHE

Investeringsbeleid verkeer en vervoer tot 2010

Juli 2000

INHOUD

SAMENVATTING INVESTERINGSVOLUME VERKEER EN VERVOER		5
1.	INLEIDING	7
2.	HUIDIGE UITVOERINGSPROGRAMMA VERKEER EN VERVOER	9
2.1.	Algemeen	9
2.2.	Monitoring van het beleid	9
2.3.	Conclusies	12
3.	NIEUWE BELEIDSONTWIKKELINGEN	13
3.1.	Algemeen	13
3.2.	Uitvoeringsrichtingen	14
3.3.	Conclusies	16
4.	VERKENNING INVESTERINGSVOLUME TOT 2010	19
4.1.	Uitgangspunten uitvoering verkeer en vervoer	19
4.2.	Projecten infrastructuur	19
4.3.	Projecten mobiliteit en gedragsbeïnvloeding	21
4.4.	Financieringstekort	21
4.5.	Financiële oplossingsrichting	22
	BIJLAGEN	
1.	Overzicht verloop verkeersonveiligheid in Drenthe	26
2a.	Overzicht XVVI-projecten	27
2b.	Effect afgeronde XVVI-veiligheidsprojecten in 1997	29
2c.	Pilotproject Duurzaam Veilig Zuidwest-Drenthe: de maatregelen tot heden	30
3.	Huidige en toekomstige fondsen verkeer en vervoer	31
4a.	Investeringsoverzicht infrastructuurprojecten	32
4b.	Projectenverdeling naar markt, stad en land	33
4c.	Investeringen verkeer en vervoer tot 2010	34

SAMENVATTING INVESTERINGSVOLUME VERKEER EN VERVOER

Effectiviteit projecten verkeer en vervoer is groot
In 1996 is gestart met een extra investeringsimpuls van ƒ 5 miljoen per jaar (het zogenaamde XVVI-budget voor de periode 1997-2001) om te komen tot een versnelling van een duurzaam verkeers- en vervoersysteem. Gezien de eerste resultaten lijkt de doelstelling bereikt te gaan worden:
- een forse verhoging van de verkeersveiligheid
- beter gebruik van het verkeer van de stroom-, ontsluitings- en erftoegangswegen
- een hoge gezamenlijk investeringsvolume door de extra medefinanciering van met name gemeenten

Een krachtige voortzetting na 2001 van dit ingezette beleid is daarom gewenst.

Nieuwe beleidsrichting wordt versterkt
De investeringsimpuls is gebaseerd op het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP) van 1996. Dit plan was geënt op de nieuwe Planwet verkeer en vervoer en het VERDI-conve- nant (decentralisatie verkeers- en vervoerstaken). Het plan liep daarmee inhoudelijk (Duurzaam Veilig, zakelijk openbaar vervoer (OV)-aanpak en gedragsbeïnvloeding) en procedureel (procesplan en samenwerkingsconvenanten met gemeenten en dergelijke) landelijk voorop. De nieuwe plannen (voorbereiding Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP), regiovisies, Provinciaal omgevingsplan (POP) en het Kompas-programma) versterken de hoofdlijnen van het PVVP. Dat noodzaakt eveneens tot een versterking van de uitvoering.

Provinciaal investeringstekort is groot
Het investeringstekort voor de Sector Verkeer en Vervoer voor de komende 10 jaar ziet er als volgt uit.
- *Beschikbaar*
  Een investeringsruimte (infrakrediet en infrafonds) tot een eenmalige investering van ƒ 14 miljoen voor de komende 10 jaar.
- *Nodig*
  Een aanspraak op provinciale middelen in het kader van aangegane investeringsprogramma's (Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT), het Kompas) en gewenst beleid (duurzaam ingericht verkeer- en vervoerssysteem) ter grootte van ƒ 148 miljoen voor de komende 10 jaar.

Wij staan niet alleen in dit probleem. Vele provincies signaleren dergelijke problemen. Van onze buurprovincies Groningen en Overijssel is bekend dat ook zij bezig zijn met een aanpak zoals wij nu starten.
Een versterkte gezamenlijke programmering en financiering van projecten van het Rijk, de gemeenten, de provincie en andere betrokkenen zal nodig zijn om ons tekort en het mogelijk tekort van andere betrokkenen nog scherper in kaart te brengen. Het nastreven van een regionaal MIT met de instelling van een gezamenlijk regionaal fonds (gebundelde doeluitkering (GDU)) is gewenst. Wij kunnen onze gewenste rol als regionale regisseur daarmee krachtig versterken.

Oplossingsrichting financiering
De benodigde ƒ 148 miljoen is een groot bedrag. Te groot om ineens en op korte termijn een dekking voor te vinden.
Een nadere prioriteitskeuze in de aangegeven projecten kan niet aangegeven worden. Het in deze nota geschetste investeringsprogramma is een minimumprogramma. Alle projecten zijn op de mogelijkheid van versobering bekeken. Dit geldt met name voor de Duurzaam Veilig-projecten. De huidige verbondenheid van projecten met de externe partners (afspraken, Kompas-programma en dergelijke) is dermate groot dat die project- en programma-afspraken wel alle zijn opgenomen. Een eenzijdige opzegging van de provincie Drenthe om reden van de financiële problematiek wordt bestuurlijk nu niet aanvaardbaar geacht.
Het blijft een feit dat het niet zeker is of alle projecten ook daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden. Uit de verdere programmering en onderhandelingen zal dat ook nog moeten blijken.
Om met de partners verder te kunnen werken aan de voorbereiding van de projecten is het noodzakelijk een voorlopig werkbudget vrij te maken. Uitgegaan wordt van een werkbudget van ten minste ƒ 87 miljoen.
Omdat de jaarlijkse benodigde investeringsbedragen sterk fluctueren wordt voorgesteld een egalisatiefonds (Fonds verkeer en vervoer) in te richten, waaruit op basis van kapitaalsaflossingen, de investeringen van de projecten Verkeer en vervoer kunnen worden betaald. Een jaarlijkse voeding van ƒ 5,3 miljoen over 20 jaar komt overeen met een investeringsvolume van ƒ 87 miljoen.

1. INLEIDING

De Sector Verkeer en Vervoer staat voor een grote uitdaging op de korte en middellange termijn. Die uitdaging is een verdere intensieve uitvoering van het voorgenomen beleid. De inhoudelijke en financiële benodigde inzet voor de komende 10 jaar is groot. De omvang wordt in deze nota geschetst.

De ontwikkelingsvisies, zoals omschreven in het POP, de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelingsvisie Noord-Nederland (c.q. Kompas) en de regionale ontwikkelingsvisies geven richting aan die intensivering van de uitvoering binnen de Sector Verkeer en Vervoer. De sector ondersteunt met haar uitvoeringsprojecten in belangrijke mate de beleidswensen op het gebied van:

- economie (bereikbare regio, bedrijventerreinen en stedelijke gebieden);
- milieu (autoluwe natuurgebieden);
- recreatie en toerisme (regulering bereikbare toeristische attractiepunten);
- welzijn (leefbare en veilige openbare ruimten, bereikbare landelijke en stedelijke gebieden, mobiliteit ouderen en dergelijke).

Wij streven een gebiedsgerichte aanpak (stedelijke gebieden, regiovisiegebied en kansen in kaart(KIK)-gebieden na binnen de Sector Verkeer en Vervoer.
Het Bestuursprogramma 1999–2003 is richtinggevend voor de sector ten aanzien van de volgende aandachtsvelden:

- verkeersveiligheid heeft een hoge prioriteit en daarmee een extra impuls nodig;
- huidige infrastructuur optimaal gebruiken voordat nieuw aangelegd wordt (benuttingsmaatregelen);
- in het kader van duurzaamheid en het milieu vervoeralternatieven over spoor en water versterken;
- kwalitatief hoogwaardig OV ter ondersteuning van de bereikbaarheid van economische en stedelijke gebieden;
- vervoersmanagement en voorbeeldfunctie van de overheid hierin versterken;
- vervoer op maat voor doelgroepen (ouderen en gehandicapten) en op het platteland.

Wij willen de realisatie van het beleid in toenemende mate samen met derden (de gemeenten, het Rijk, particulieren en dergelijke) uitvoeren. Dit stelt eisen aan met name financiële en kwalitatieve capaciteit van de provincie.

In deze notitie wordt met name op het financiële deel ingezoomd. In de volgende paragraaf geven wij een terugblik van de effecten van de uitvoering vanaf 1996. In paragraaf 3 wordt een beeld gegeven van de beleidstrends tot en met 2010 en in paragraaf 4 worden globaal de gevolgen geschetst voor het geraamde financiële beslag op de provinciale middelen.

2. HUIDIGE UITVOERINGSPROGRAMMA VERKEER EN VERVOER

2.1. Algemeen

Het PVVP Drenthe is het beleidskader voor de huidige uitvoeringsplannen van de Productgroep Verkeer en Vervoer. Het eerste Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP) verkeer en vervoer is opgesteld in 1996 bij het vaststellen van het PVVP.

Alle verkeers- en vervoersprojecten worden uitgewerkt volgens het in het PVVP uitgewerkte concept- Duurzaam Veilig. Het werken aan een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem kent 4 aandachtsvelden:

1. ruimtelijke ordening
2. mobiliteit
3. infrastructuur
4. gedragsbeïnvloeding

De onderverdeling van verkeers- en vervoersprojecten in deze 4 aandachtsvelden van een duurzame aanpak van een bereikbaar, veilig en leefbaar Drenthe is in de beleidsnota's en uitvoeringsprogramma's doorgevoerd. Daarnaast is in het MUP een onderscheid gemaakt in:

- niet-locatiegebonden activiteiten
- infrastructurele en locatiegebonden projecten

In de eerste groep activiteiten wordt de beleidsvoorbereiding voor veiligheid (programmering Duurzaam Veilig-concept, studieprojecten bereikbaarheid en veiligheid en dergelijke), mobiliteit (OV, uitwerking knooppunten OV, vervoersmanagement en goederenvervoer) en gedragsbeïnvloeding (projecten Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV)) en monitoring begrepen. De tweede groep betreft alle reconstructie en nieuwbouw van provinciale wegen en waterwegen.

De ruimtelijke ordening is niet opgenomen in het uitvoeringsprogramma omdat aan de uitwerking van dit aandachtsveld geen verkeers- en vervoersprojecten met een directe financiering verbonden zijn.

2.2. Monitoring van het beleid

Wij geven hier in grote lijnen de inzet van de sector verkeer en vervoer weer. Wij monitoren het beleid op basis van de afrekenbare doelstellingen uit het PVVP. Belangrijke indicatoren van de effecten van het beleid zijn:

- het aantal verkeersbewegingen van de auto
- de ontwikkeling van het aantal verkeersongevallen
- de effecten van de maatregelen
- de geïnvesteerde gelden

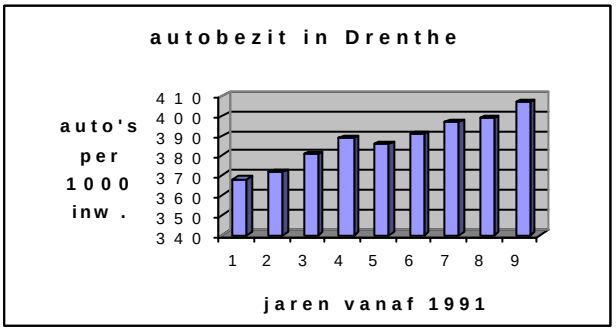
Deze aspecten komen in de volgende paragrafen op verschillende manieren aan de orde.

Financieel effect extra verkeersveiligheid investeringen (XVVI-budget)
Bij het vaststellen van het eerste MUP hebben provinciale staten van Drenthe besloten om extra financiën te reserveren voor een versnelde aanpak van de verkeersonveiligheid en de verbetering van de bereikbaarheid. In dit zogenaamde XVVI-budget is voor de periode 1997-2001 jaarlijks ƒ 5 miljoen met een totaal van ƒ 25 miljoen beschikbaar. Een belangrijk uitgangspunt van dit budget is dat het investeringsvolume door een gezamenlijke inzet met het Rijk en de gemeenten wordt verdubbeld. Sinds 1997 zijn 59 infrastructuurprojecten gefinancierd uit het XVVI-budget met een totaal investeringsvolume van ruim ƒ 24 miljoen.

Duurzaam is niet goedkoop
Wist u dat het aanpassen van 1 km weg aan het Duurzaam Veilig-concept circa ƒ 2 miljoen kost? Het beveiligen van een kruising met een rotonde kost circa ƒ 1 miljoen gulden.

De cofinanciering door derden (het Rijk, de gemeenten en de Europese fondsen) in deze 59 projecten is meer dan ƒ 39 miljoen. Zie bijlage 2 voor een overzicht van de projecten. Door het XVVI-budget is in de afgelopen vijf jaar voor ruim ƒ 63 miljoen geïnvesteerd in verkeersveiligheids- en bereikbaarheidsprojecten. De beoogde medefinanciering van 100% door derden is daarmee opgelopen tot 162%!!
De investering van gemeenten heeft in een aantal gevallen betrekking op een verbetering van de aanliggende en gemeentelijke wegen. Het invloedsgebied van het project op de verkeersveiligheid is daardoor uitgebreider en dus effectiever.

Effecten niet-locatiegebonden projecten
De gemiddelde groei van het autobezit in Drenthe is in 1999 2% toegenomen ten opzichte van 1998. Door de gunstige economische ontwikkeling in Europa lijkt (nog) geen zicht op verlaging van dit groeitempo.



figuur 1

In die zin volgen wij de trend waarin Amerika (USA en Canada) ons voor is gegaan. In provincies met een groot landelijk gebied zoals Drenthe is het autobezit het grootst. De verkeersintensiteit op de provinciale wegen neemt toe met ongeveer 3,5% per jaar. Op de rijkswegen is de groei veel hoger met ongeveer 10% per jaar. Door de economische ontwikkeling neemt met name het vrachtverkeer op alle wegen sterk toe.

Een belangrijk uitgangspunt van Duurzaam Veilig is het afwikkelen van het doorgaand autoverkeer via het veilige (rijks)hoofdwegennet. De sterke groei van het autoverkeer op deze hoofdwegen vereist dit ook.

De doelstelling om de groei van het autogebruik af te remmen is niet gehaald. In het NVVP wordt deze ambitieuze doelstelling waarschijnlijk ook losgelaten. *De nadruk komt te liggen op het faciliteren van die groei en beheersing ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid, emissie en dergelijke.*

Het aantal verkeersslachtoffers is de afgelopen 30 jaar afgenomen. Het aantal verkeers-doden was in 1970 ongeveer 3.000. In de afgenomen jaren is dit aantal gereduceerd tot ongeveer 1.200 verkeersdoden in 1997. In Drenthe is dit gedaald van 140 tot 54 doden. Dit effect is voornamelijk bereikt in de jaren zeventig en begin jaren tachtig. Belangrijke oorzaken voor deze ontwikkeling in die periode zijn de aanleg van vele kilometers autosnelweg, de uniformering van de vormgeving van de wegen, verscherpte wetgeving (helmplicht, dragen van gordels, etc.) en de bouw van veiliger auto's. Vanaf eind jaren tachtig gaat de afname van het aantal verkeersongevallen minder snel.

Een belangrijke doelstelling uit het PVVP is gewenste reductie van het aantal verkeersslachtoffers in de periode 1986 tot 2010 met 40%. Voor het jaar 2000 moet dan een reductie van 25% gehaald zijn. Deze doelstelling wordt landelijk maar ook in Drenthe niet bereikt (zie bijlage 1). De impuls Duurzaam Veilig zoals die begin jaren negentig is gestart, is dan ook beslist versterkt nodig. Na de uitwerking van fase 1 (handhaving, educatie en planvoorbereiding tweede fase) zal door alle wegbeheerders met evenveel energie fase 2 (de infrastructurele uitvoering) uitgewerkt moeten worden.

Effecten infrastructurele projecten (XVVI-budget)
Voor een goede evaluatie van de eerste projecten die zijn gestart in 1997 uit het MUP is het nog te vroeg. Een wetenschappelijk verantwoorde evaluatie vergt minstens 3 jaar ervaring met de gereconstrueerde wegsituatie. Van de projecten die in 1997 zijn afgerond is slechts op basis van één jaar ongevallengegevens (1998) iets over het effect te zeggen. De gegevens over 1999 zijn pas medio 2000 volledig beschikbaar. Voor deze nota zijn de globale effecten van de projecten met een financiële dekking uit het XVVI-fonds op een rij gezet.

In 1997 zijn 17, volgens het concept Duurzaam Veilig uitgewerkte, projecten gestart. Van deze 17 projecten zijn 4 projecten ook in 1997 afgerond. Het gemeten verkeerskundig effect van dit beperkt aantal projecten in het eerste volledige jaar (1998) na de reconstructie is:
- 30% minder verkeersongevallen
- 50% minder verkeersslachtoffers

Deze eerste cijfers zijn bemoedigend. Als deze cijfers doorvertaald kunnen worden naar het totale pakket maatregelen, wordt een hoog rendement van de projectinvesteringen bereikt. Door de Sociaal-Economische Raad (SER) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is berekend dat het gemiddeld rendement van investeringen in verkeersveiligheid conform Duurzaam Veilig ongeveer 6% tot 22% bedraagt. Met andere woorden, de gewenste veiligheidsinvesteringen van de tientallen tot honderden miljoenen guldens in Drenthe in de komende jaren zullen zich in een relatief korte tijd (5 tot 10 jaar) in maatschappelijkekostenbesparingen terugverdienen.

Effecten infrastructurele projecten gebied Zuidwest-Drenthe
In het PVVP is de hoogste prioriteit gelegd bij een integrale en gebiedsgerichte aanpak van de beleidsuitvoering. Voor de uitwerking van het Duurzaam Veilig-beleid zijn de gemeenten in Zuidwest-Drenthe bereid gevonden als proefgebied (pilot) voor deze beleidsaanpak te willen dienen. Onder onze regie hebben de gemeenten in dit gebied en het Rijk begin 1996 een intentieverklaring ondertekend om gezamenlijk het concept Duurzaam Veilig voor het gehele gebied uit te werken. Hiertoe zijn een categoriseringsplan van het wegennet en een aanpak opgesteld en opgenomen in de betrokken verkeers- en vervoersplannen. In het algemeen zijn in de uitvoeringsplannen sobere verkeersmaatregelen voor de ongevalsconcentraties opgenomen. Voor overzicht van deze maatregelen in Zuidwest-Drenthe wordt verwezen naar bijlage 2.

In het jaar 1986 zijn in de huidige gemeente Westerveld, een groot landelijk gebied binnen het totale gebied Zuidwest-Drenthe, 82 verkeersslachtoffers geregistreerd. Na uitvoering van een groot aantal projecten in dit kader zijn in 1998 47 verkeersslachtoffers gemeten; een daling van ruim 40%. In de huidige gemeente Westerveld is de doelstelling van
-25% slachtoffers in 2000 dus ruim gehaald.

Een andere belangrijke doelstelling is een afname van het verkeer in de verblijfsgebieden. Het doorgaande verkeer wordt zoveel mogelijk afgewikkeld op de stroom- en gebiedsontsluitingswegen. De route Diever-Vledder heeft bij de uitwerking van de pilot Zuidwest-Drenthe geen functie meer voor het doorgaande verkeer. Om de nieuwe functie van de route te versterken is een aantal 60 km/uur-maatregelen in 1997 aangelegd. Naast een veiliger route is door deze maatregelen een blijvende daling (-20%) van de verkeersintensiteit op deze route bereikt. Dit veroorzaakt mede dat het verkeer op de daarvoor bestemde wegen (stroomwegen A28 Assen-Meppel, A32 Meppel-Steenwijk en de N581 Oosterwolde-Wolvega) is toegenomen. Ook de doelstelling om het juiste verkeer op de juiste wegen te krijgen, is succesvol verlopen in Zuidwest-Drenthe.

2.3. Conclusies

De eerste gemeten effecten van de invoering van een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem geven aan dat de geformuleerde doelen meer dan gehaald worden. De extra investeringsimpuls (XVVI) in de infrastructurele maatregelen die volgens dit systeem zijn ingezet, heeft de gewenste 100% medefinanciering veroorzaakt doch zelfs een medefinanciering van 160%. Er is een duidelijke indicatie dat de veiligheid er zeer door bevorderd wordt. Landelijke onderzoeken bevestigen deze conclusie.

Een sobere maar intensieve gebiedsgewijze aanpak, zoals in het gebied Zuidwest-Drenthe is uitgewerkt, resulteert in verkeersveilige en verkeersluwe verblijfsgebieden.

Maatregelen om de bereikbaarheid van met name de kernzones te verbeteren (intensivering van het vervoer per spoor en over water, opwaardering van de transportassen (verdubbeling van de A37, Duurzaam Veilige inrichting N34, aanleg N391 Emmen-Ter Apel etc.)) vragen veel tijd. De doorlooptijd van dergelijke grootschalige (MIT-)projecten beslaan vaak tientallen jaren.

Onze regierol in deze sector kan als succesvol worden betiteld. Initiatieven tot plannen maken en investeren en financieren zijn er aantoonbaar door versneld.

3. NIEUWE BELEIDSONTWIKKELINGEN

3.1. Algemeen

In het PVVP hebben wij vooral ingezet op het integraal samenwerken van de overheden en andere betrokkenen op het gebied van het verkeer en vervoer. Het vergroten van de verkeersveiligheid, de verzakelijking van het OV, locatiebeleid van bedrijventerreinen en handhaving van het verkeersgedrag (snelheid en gordels) zijn de centrale thema's.

Die uitdaging van toen is nu verschoven naar de intensivering van het beleid en naar de wijze waarop de provincie de uitvoering daarvan integraal wil aanpakken. Het POP, Kompas en de uitgewerkte ontwikkelingsvisies Assen-Groningen en Zuid-Drenthe - Noord-Overijssel geven richting aan die intensivering van de uitvoering binnen de Sector Verkeer en Vervoer.

Medio 2000 komt het concept-NVVP in de inspraak. In het NVVP wordt het nieuwe beleid ten aanzien van mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid ingezet. Een substantiële decentralisatie is voorzien. De provincie krijgt meer verantwoordelijkheden en ook meer middelen. De provincie is dan wél geheel zelf verantwoordelijk (lusten maar ook lasten) voor alle verkeers- en vervoersbeleid inclusief alle infrastructuur. Het Rijk trekt zich terug op de allergrootste infrastructuurprojecten en vraagt dan ook van de regio een substantiële financiële bijdrage. Integraal gebiedsgericht verkeers- en vervoersbeleid is doelstelling. Van de provincie wordt verwacht dat daadwerkelijk nog meer inhoud wordt gegeven aan de regionale regierol. De grotere eigen verantwoordelijkheid brengt ook de inzet van eigen middelen met zich mee.

De diverse scenario's laten zien dat de groei van de mobiliteit doorzet. Vervoer van personen, goederen en informatie is onmisbaar in onze samenleving. Mensen moeten zich kunnen verplaatsen voor hun werk, voorzieningen, sociale contacten, zorgtaken of recreatie en goederen moeten vervoerd worden naar bedrijven en winkels. Mobiliteit hoort bij de sociaal-culturele ontwikkeling van de mens. Een doelmatig, veilig en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem is een essentiële voorwaarde voor welvaart en welzijn. Naast de voordelen zijn er ook nadelen. Mobiliteit en transport hebben grote invloed op veiligheid en leefbaarheid. Ons beleid bestaat eruit de mobiliteit beheerst te faciliteren en de negatieve invloeden te beperken en te compenseren.

Mobiliteit is de kwaliteit van het verkeers- en vervoerssysteem in termen van tijd, geld en gemak waarmee gebruikers en goederen hun bestemming kunnen bereiken. Bij het verbeteren van de kwaliteit gaat het met name om de gemiddelde verplaatsingssnelheid en het optimaliseren van de betrouwbaarheid. Mobiliteit moet mogelijk zijn voor alle groepen in de samenleving. De verkeers- en vervoersvoorzieningen moeten ook toegankelijk zijn voor mindervalide reizigers. Succesvol beleid zal voldoende ruimte moeten bieden aan individuele voorkeuren, maar vergt ook samen verantwoordelijkheid nemen voor het zoeken naar maatschappelijk breed gedragen oplossingen.

Om op verantwoorde wijze tegemoet te komen aan de behoefte aan verkeer en vervoer is het essentieel dat de combinatie wordt gemaakt van het verbeteren van de benutting van bestaande infrastructuur, het wegnemen van knelpunten in bestaande infrastructuur, het sturen van het gebruik van infrastructuur (prijsbeleid) en ten slotte het zo nodig investeren in nieuwe infrastructuur. Wij hebben als aanbieder van infrastructuur, als marktordenaar en als opdrachtgever voor OV ook een belangrijke invloed op de kwaliteit daarvan. Principes van vraaggerichtheid en doelmatigheid worden door ons gehanteerd. In en tussen de verstedelijkte gebieden speelt het collectief vervoer noodzakelijk een grotere rol als daarbuiten. In het landelijk gebied is een basisniveau van kwaliteit de doelstelling. Het concept Duurzaam Veilig is de impuls tot een verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland gaat uit van een sobere uitvoering van het concept- Duurzaam Veilig (50% investering en 80% rendement), waarbij de middelen primair daar worden ingezet waar de verwachting op succes het grootst is.

3.2. Uitvoeringsrichtingen

De beleidslijnen (NVVP, regiovisies en bestuursprogramma) geven nieuwe ontwikkelings-accenten voor ons. Per punt is hierna een schets gegeven van de gewenste uitvoeringsrichting.

Bereikbaarheid regio (MIT-projecten en Duurzaam Veilig inrichten hoofdwegen)
Met de toename in de mobiliteit ligt er een belangrijke beleidsopgave op het punt van de bereikbaarheid. De ambitie is om voor het Noorden een goede kwaliteit van bereikbaarheid te handhaven via weg, rail, water, zee en door de lucht.
Wij willen de projecten in overleg met de regio moeten initiëren en (co)financiering moeten zekerstellen. Bijvoorbeeld voor de N37, stadsgewestelijk openbaar vervoer (STOV), N34, N33, kanaal Almelo-Coevorden en dergelijke). In het Kompas voor het Noorden is verbetering van de bereikbaarheid de belangrijkste invalshoek voor de bevordering van de economische ontwikkelingen. Het accent ligt daarbij op de bereikbaarheid van de kernzones en de stedelijke gebieden. Als uitvloeisel van het NVVP zal het Rijk de verantwoordelijkheid en de regie voor de grotere bereikbaarheidsprojecten bij ons neerleggen. Onze taken (regie, voorbereiding en (co)financiering) zullen hierdoor toenemen. De inzet voor Duurzaam Veilig tweede fase vergt een verhoogde inspanning voor de provinciale wegen.

Meer asfalt?
De toename van de verharde weglengten is tussen 1992 en 1997 voor Drenthe circa 4% (landelijk 7%). Dit komt voor 95% door toename van de weglengte door uitbreidingen voor wonen en werken binnen de bebouwde kom.
Het komende decennium zal dat beeld zich doorzetten: uitbreiding en reconstructie van wegen binnen het stedelijk gebied en reconstructie van wegen buiten de bebouwde kom. Het huidige verkeers- en vervoersbeleid veroorzaakt werken aan de weg doch geen extra asfalt!

Bereikbaarheid stedelijk gebied
De toekomstverkenningen duiden op een voortgaande groei van verkeer en vervoer. De groei betreft alle vervoerswijzen. De groei van het goederenvervoer overtreft die van het personenvervoer. De groei van het berichtenverkeer overtreft alles. Het verkeers- en vervoersbeleid moet deze groei faciliteren. Op het niveau van de stedelijke gebieden is - ook in het Noorden - een achterblijvende ontwikkeling in zicht als gevolg van beperkingen in de bereikbaarheid. De vitaliteit van de steden is gebaat bij goede verbindingen onderling en met de landelijke en internationale centra. Wij hebben als opdrachtgever voor OV de belangrijke opgave om te voorzien in een hoge kwaliteit van bereikbaarheid.

De prioriteit ligt bij de stedelijke gebieden in Drenthe. Met name Assen/Groningen en Emmen, maar ook Meppel en Hoogeveen.

Het flankerend beleid maakt integraal deel uit van het totale verkeers- en vervoersbeleid (vervoersmanagement, gedragsbeïnvloeding, parkeerbeleid en dergelijke) zal in de eerstvolgende herziening van het PVVP nader worden uitgewerkt. Beperkende factor is het nog ontbreken van goede alternatieven voor de auto. Wij zetten in op hoogwaardig OV, met name tussen de steden en op de drukke vervoerslijnen. De informaticatechnologie kan hier een grotere rol gaan spelen. De versterking van de bereikbaarheid vereist een integrale inzet van de aanpak van infrastructuur, OV en flankerend beleid. De samenwerking met de gemeenten willen wij versterken.

Voorlichting/educatie verkeersveiligheid
Het ROV initieert en coördineert deze acties inmiddels 20 jaar. Veel gedragsbeïnvloedende projecten zijn in deze jaren door het ROV ontwikkeld (educatieprogramma's en gericht verkeerstoezicht). Doelstelling is dat deze werkzaamheden meer dan tot op heden overgenomen worden door derden (politie, wegbeheerders, gemeenten en particuliere instanties). De inspanning gaat zich concentreren op hoofdlijnen (regie, afspraken en cofinanciering). Doelstelling is naast het leveren van hoge kwaliteit aan voorlichtingen educatie de integratie met de overige beleidsinzetten voor een duurzaam verkeer en vervoer.

OV
De mogelijkheden en effecten van het OV in het totale verkeers- en vervoersbeleid zijn met name op rijksniveau onderwerp van discussie. Het Centraal Planbureau (CPB) is zeer sceptisch over het effect van de investeringen in het OV. Het concept-NVVP tendeert naar een beperkte rol van OV in de verkeers- en vervoersproblematiek. Die rol lijkt zich hierin met name toe te spitsen op de bereikbaarheid van het stedelijk gebied en op de grotere vervoersstromen.

Vanuit het oogmerk om het OV zo snel mogelijk te versterken, lopen wij voor op de landelijke ontwikkelingen met de introductie van marktwerking in het OV. Gezien de wettelijke mogelijkheden rond marktwerking streven wij, sinds 1999, voor de periode 2000-2004, vooralsnog naar een prestatiecontract met Arriva. Mocht dat op korte termijn niet mogelijk zijn, dan zal de marktwerking versterkt worden ingezet.
Onze regierol naar de gemeenten met stadsvervoer (Assen, Hoogeveen en Emmen) willen wij versterken. Een gewenste nieuwe dienstregeling uit de onderhandelingen met Arriva kan al op de korte termijn leiden tot grote investeringen in verbeteringen van bestaande infravoorzieningen voor het OV.

De verbetering van de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden staat centraal. De versterking van de leefbaarheid van het platteland door OV op maat blijft een belangrijk aandachtspunt. Extra investeringen in de verbetering van de infrastructuur voor het OV zullen ook hiervoor nodig zijn. De inzet is vooral gericht op het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig net van overstappunten, gecombineerd met carpoolplaatsen, fietsvoorzieningen en dergelijke afgestemd op de recreatievoorzieningengebieden. De wegbeheerders zijn in principe verantwoordelijk voor de OV-voorzieningen. (Co)financiering, afstemming en regie van de inspanningen van de gemeenten staan hierbij centraal voor ons.

Verbeteren verkeersveiligheid
Onze (financiële) inspanning is geconcentreerd op de aanpak van de regionale infrastructuur. Deze inspanning betreft hoofdzakelijk de aanpak van de gebiedsontsluitingswegen. In samenspraak met de gemeenten en het Rijk wordt gebiedsgewijs of per bundel een invulling gegeven aan het concept Duurzaam Veilig tweede fase. De Gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen (GVVP) (alle 12 gemeenten in Drenthe hebben een GVVP of stellen binnenkort het GVVP vast) zijn hiervoor een prima aanzet. De mogelijkheden van de inzet van informatica technologie (elektronische beïnvloeding van de voertuigsnelheid) dient op de voet gevolgd te worden omdat dit een alternatief kan zijn voor de vervanging van infrastructurele maatregelen (drempels, rotondes, chicanes en dergelijke).

Mobiliteitsbeleid
De aanleg van de carpoolplaatsen is gezien het gebruik van deze parkeerplaatsen een relatief succes. Het Rijk decentraliseert per 1 januari 2000 de financiën voor de taken vervoersmanagement. Wij zijn verantwoordelijk voor dit beleidsonderdeel. Het Rijk vraagt om een versterkte inzet van zowel intern (provinciaal apparaat en voorbeeldwerking) als extern vervoersmanagement (inzet van het Noordelijke Vervoers Coördinatie Centrum). De gedecentraliseerde rijksgelden (ƒ 75.000,-- per jaar) zijn absoluut onvoldoende voor een voortvarende inzet.

Regisseursrol provincie
Voor de uitvoering van de projecten is regionale sturing en afstemming nodig. De uitvoering van het beleid wordt steeds ingewikkelder. Meer uitvoerende partijen en meer onderlinge samenhang van de uitvoeringsprojecten vergt sturing. In het NVVP wordt hiervoor een sturingsmodel ontwikkeld. Dit model zal op basis van de evaluatie van de huidige uitvoering van het VERDI-convenant (decentralisatie van rijkstaken) nader vorm krijgen.
Beslissingsbevoegdheid over beleid, uitvoering en (co)financiering voor alle infrastructuur in Drenthe wordt een nog belangrijker taak voor ons. Dit vergt een sterke regie op beleidskeuzes en een grotere bijdrage van onze middelen (doeluitkeringen, Kompas-middelen en "eigen" middelen). De tegenhanger van hogere doeluitkeringen van het Rijk is dat het Rijk zich, in ieder geval financieel, meer zal richten op megaprojecten, waarbij ook van de regio steeds een bijdrage wordt verlangd.

Versterken provinciale regisseursrol
Wij zijn gewend aan volgtijdelijke besluitvorming. De weg Emmen-Ter Apel stond al jaren in de beleidsplannen. Het ontbreken van (rijks)geld bleef het probleem. De provincie heeft in 1996 bestuurlijk en financieel haar nek uitgestoken. Met als gevolg dat partners voor de realisatie zijn gevonden. Op 1 juli 2000 is de weg geopend!

3.3. Conclusies

De hoofdlijnen van het Drentse verkeers- en vervoersbeleid, zoals die in het PVVP zijn verwoord, worden versterkt vanuit het NVVP. Daarnaast leggen wij nieuwe accenten. Het beleid wordt op hoofdlijnen vastgelegd en de verdere uitwerking en uitvoering moet in overleg met gemeenten, burgers en andere belanghebbenden plaatsvinden. Voortdurend knelpunt zijn de benodigde middelen. Onze verantwoordelijkheid wordt met het nieuwe NVVP nog versterkt. Dat vraagt een heldere rol van ons. Wij kunnen daarbij niet afzijdig blijven. Hoe dan ook, die rol vraagt dat wij een deskundige partner zijn die zaken in gang zet, scherp onderhandelt, en die ook bereid is tot (mede)financiering.

De toenemende mobiliteit vraagt om zowel intensivering in kwaliteit (beleidskeuzes, uitvoeringsvormen en financiering) als om intensivering in kwantiteit (meer projecten en financiering) gericht op een duurzame samenleving waarbij de bereikbaarheid een onmisbare factor is.

4. VERKENNING INVESTERINGSVOLUME TOT 2010

4.1. Uitgangspunten uitvoering verkeer en vervoer

Een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem realiseren wij door infrastructurele projecten en projecten voor mobiliteit en gedragsbeïnvloeding. Voor de projecten voor de wegen, naast de spoor- en waterwegen, is het Duurzaam Veilig-concept richtinggevend.
De basis van de verkenning van het investeringsniveau voor de wegeninfrastructuurprojecten is de Samenwerkingsverband Noord-Nederland(SNN)-nota Duurzaam Veilig in Noord-Nederland. De ondertitel van de nota is: *naar een sobere en doelmatige vormgeving van het wegennet*. De sobere uitvoering is wenselijk omdat die een goed rendement geeft tussen investeringsvolume en winst voor de verkeersveiligheid. Deze sobere uitvoering is nog een nationaal discussiepunt. Landelijk wordt het duurdere zogenaamde CROW-model voorgestaan. In deze nota wordt verder uitgegaan van het sobere model.

4.2. Projecten infrastructuur

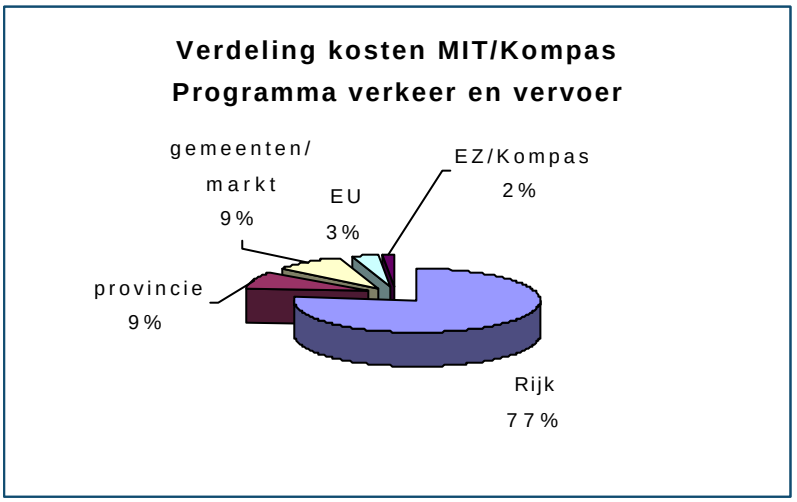
Duurzaam Veilig-concept
De financiering van dit SNN-model Duurzaam Veilig staat nu centraal. De totale kosten van dit model bedragen voor alle wegen in Drenthe circa ƒ 976 miljoen. De (verhoogde) inzet van eigen financiën van de wegbeheerders, cofinanciering van het Rijk (het MIT, het Ministerie van Economische zaken (EZ) en een werk-met-werkbenadering dienen de realisatie mogelijk te maken. Met werk-met-werkbenadering bedoelen wij dat de uitvoering van projecten vanuit allerlei redenen (bereikbaarheid, verkeersongevallenconcentraties, leefbaarheid en dergelijke) tegelijk een uitvoering voor het concept Duurzaam Veilig is. Zo zijn bijvoorbeeld de verdubbeling van de N37 en de aanleg van de N391 (respectievelijk ƒ 238 miljoen en ƒ 43 miljoen) een groot deel van de gewenste investering van de ƒ 976 miljoen.
Wanneer alle MIT- en Kompas-plannen en daarbijbehorende financiering voor de komende 10 jaar beschouwd worden als een deeluitvoering van dit concept, resteert een investeringsbehoefte voor Duurzaam Veilig van ƒ 64 miljoen. Het provinciale deel daarvan is ƒ 38 miljoen voor de komende 10 jaar.
Dit financieringsdeel betreft voornamelijk de ombouw van de huidige autowegen en 80 km-wegen naar de Duurzaam Veilig ingerichte stroom- en ontsluitingswegen (zie bijlage 4).

Duurzaam Veilig-concept
Deze term is veelomvattend. De term slaat niet alleen op veiligheid, doch op de gehele aanpak van een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem. Dat slaat zowel op bereikbaarheid en leefbaarheid als op een veilige inrichting van wegen.

MIT- en Kompas-projecten
Om enigszins inzicht te hebben in welke mate de geschetste nieuwe beleidslijnen een extra investeringsniveau vereisen vanuit de provinciale begroting is een verkenning van gewenste projecten, geraamde provinciale investeringsbedragen uitgevoerd. Het handelt om projecten van regionaal belang die in noordelijk c.q. nationaal verband als gewenst zijn aangemerkt voor de komende 10 à 15 jaar. In bijlage 4 is een overzicht gegeven van de desbetreffende

projecten. In veel gevallen is een financiële verdeelsleutel tussen de betrokkenen nog niet afgesproken. In die gevallen is in Kompas-verband uitgegaan van het volgende vertrekpunt.

1. Investeringen in de hoofdinfrastructuur (rijkswegen, railprojecten en dergelijke) komen voor 100% voor rekening van het Rijk en de Europese Unie (EU).
   Aansluitend aan deze projecten dienen vaak regionale wegen aangepast te worden. Voor het "duwen" van een project is een provinciaal aandeel in de financiering veelal nodig, zie bijvoorbeeld de N37.
2. Maatregelen in de regionale infrastructuur komen ten minste voor 25% van de weg-beheerder. Het Rijk en de EU wordt gevraagd de overige 75% voor hun rekening te nemen.
3. Voor verbetering van de ontsluiting van bedrijventerrein wordt de verdeelsleutel 50% Rijk/EU en 50% regio (provincie, gemeenten en markt).
4. Voor de stedelijke hoofdontsluiting wordt uitgegaan van 75% Rijk/EU en 25% wegbeheerder(s).
5. Het netwerk van OV-knooppunten en vervoerscoördinatiecentra komen voor 100% voor rekening van het Rijk. De bijbehorende verandering in opzet en exploitatie komen voor rekening van de regio (in Drenthe de provincie).
   Met het stoppen van de De Boer-regeling per 1 januari 2001 (90% rijkssubsidie) is de wegbeheerder weer meer zelf verantwoordelijk voor OV-voorzieningen.



Figuur 2

Uit een verkenning van de nu bekende regionale projecten uit het MIT en het Kompas-programma blijkt dat wij gemiddeld over alle projecten rekening moeten houden met een medefinanciering van 9% van de totale investeringen. Dit zou als een resultaat gezien kunnen worden van de reeds uitgevoerde en nog te voeren onderhandelingen met het Rijk en de regio. Zie voor het projectenoverzicht en de raming van de projectkosten bijlage 4.

Spoorwegaanleg

Er is een aantal projecten dat (nog) niet in beeld is bij het Rijk en het Kompas-programma. Dit betreft, voorzover nu geraamd, projecten met een investeringsniveau van in totaal circa ƒ 9 miljoen voor ons vanaf 2008 (zie bijlage 4). Hierbij zijn projecten genoemd die geen directe medefinanciering van ons vergen maar waar wel een nauwe beleidsmatige betrokkenheid bestaat (de Zuiderzeespoorlijn en de Hanzelijn). De realisatie van de Zuiderzeespoorlijn betekent wel dat het onderliggende OV-net (bijvoorbeeld STOV Assen-Groningen) voorrang dient te hebben.

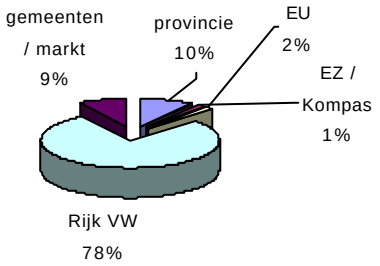
4.3. Projecten mobiliteit en gedragsbeïnvloeding

In het MUP geven wij projecten aan die divers van aard zijn. De budgetbedragen die in het NVVP staan hebben betrekking op de uitvoeringsfase van de projecten. Ontwikkeling en voorbereiding vallen onder onze algemene beleidskosten (apparaatskosten). Dit geldt ook voor studies en onderzoeken, voorzover intern uitgevoerd.
De activiteiten rond gedragsbeïnvloeding (ROV en vervoersmanagement) kennen een eigen doeluitkering per jaar (respectievelijk ƒ 1,03 miljoen en ƒ 75.000,--). Na 2003 is niet zeker in hoeverre de doeluitkeringen door het Rijk gecontinueerd worden.
Voor de exploitatie van het OV ontvangen wij een doeluitkering van circa ƒ 35 miljoen per jaar. Hierover willen wij, in het kader van de aanstaande contractonderhandelingen met Arriva, naar een meerjarige afspraak met het Rijk.
Ten behoeve van vervoersmanagement en OV voeren wij infrastructurele projecten, zoals carpoolpleinen en OV-knooppunten en haltevoorzieningen, uit. Deze projecten worden zoveel mogelijk meegenomen in de uitvoering in het kader van Duurzaam Veilig.
Afhankelijk van de evaluatie van de regionalisatie van de verkeersveiligheid (ROV) is wellicht noodzakelijk dat na 2003 voor gedragsbeïnvloeding circa ƒ 1 miljoen per jaar uit eigen middelen beschikbaar is. Dat is dan ter vervanging van de huidige doeluitkering.
Voor de korte termijn gaan wij er vooralsnog van uit dat de beschikbare financiën voldoende zijn voor de bestrijding van de kosten die met deze activiteiten gemoeid zijn.

4.4. Financieringstekort

Het investeringsvolume voor bereikbaarheid- en veiligheidsprojecten voor de komende 10 jaar bedraagt circa ƒ 148 miljoen. Dit is ongeveer 10% van het totale investerings-volume in de regio, conform de rijksplannen (MIT), het Kompas-programma en het sobere scenario voor de uitvoering van Duurzaam Veilig (zie bijlage 4).

Totale verdeling kosten regionale verkeers- en vervoersplannen 2001-2010



Figuur 3

Kosten verkeer en vervoer in Kompas in miljoenen guldens

Thema	Provincie deel		Totaal
Markt	47	6%	787
Stad	59	9%	651
Land	42	45%	94
Totaal	148	10%	1.532

Figuur 4

Deze investering dienen wij op te brengen met provinciale gelden. In de provinciale begroting is daarvoor het krediet Infrastructuur van circa ƒ 6,5 miljoen per jaar opgenomen. Dit krediet is echter de komende 15 à 20 jaar voor het overgrote deel belegd door kapitaalaflossingen van uitgevoerde of nu recent geplande infrastructurele werken. Het krediet geeft nog ruimte voor circa ƒ 2 miljoen investeringsruimte. In het infrafonds is ruimte voor een eenmalige investering van ƒ 14,5 miljoen. Voor de OV-doorstromingsmaatregelen is hier een risicoreservering van ƒ 2,5 miljoen voor aangegaan. Rest een fonds van ƒ 12 miljoen.

Hiermee is het extra benodigde investeringsniveau voor de Sector Verkeer en Vervoer voor de komende 10 jaar in beeld.

- Een geslonken investeringsruimte (infrafonds) tot een eenmalige investering van ƒ 14 miljoen.
- Een aanspraak op extra provinciale middelen in het kader van aangegane investeringsprogramma's (MIT, Kompas) en gewenst beleid (duurzaam ingericht verkeers- en vervoerssysteem) ter grootte van ƒ 148 miljoen.

Zonder een vergroting van het beschikbare investeringsvolume na 2001 zal een belangrijk deel van de uitvoering van verkeers- en vervoersprojecten in 2004 tot 2005 stil komen te vallen en kunnen wij afspraken met de regionale partners niet waarmaken.
Per saldo ziet ons aandeel van de totale investeringsbehoefte er als volgt uit.

Tabel 1 Afgerond op miljoen guldens

Programma	Totaal tot 2010	Huidige ruimte fonds + krediet	Extra benodigd
MIT	28		
Kompas	73		
Spoorweg	9		
Duurzaam Veilig overig	38		
Totaal	148	14	134

De gewenste investeringsbehoefte van het provinciale aandeel in de regionale infrastructuurprojecten, conform het MIT, Kompas-programma en Duurzaam Veilig verlangt een volume dat 9 maal het huidige beschikbare volume groot is. Concreet is een extra financiering van circa ƒ 134 miljoen voor de komende 10 jaar nodig.

4.5. Financiële oplossingsrichting

Algemeen
Het in deze nota geschetste investeringsprogramma is een minimumprogramma. Alle projecten zijn op de mogelijkheid van versobering bekeken. Dit geldt met name voor de Duurzaam Veilig-projecten. De huidige verbondenheid van projecten met de externe partners (afspraken, het Kompas-programma en dergelijke) is dermate groot dat die project- en programma-afspraken wel alle zijn opgenomen. Een eenzijdige opzegging van de provincie Drenthe om reden van de financiële problematiek, wordt bestuurlijk nu niet aanvaardbaar geacht.
Het is echter toch niet zeker of alle projecten ook daadwerkelijk in de komende periode uitgevoerd kunnen worden. Medefinanciering per project is in principe aangegeven in de programma's, zoals het Kompas-programma. Uit de verdere programmering en onderhandelingen zal dat nog moeten blijken. Ook kunnen grote projecten (zoals lightrail Assen-Groningen) nog grote ruimtelijke en financiële problemen opleveren waardoor de realisatietermijn na 2010 komt te liggen.

Om toch een uitgangspunt voor een financiële planning te maken gaan wij uit van:

a. projecten waarvoor de provincie vanuit weg- en waterwegbeheer en beleidstaken een primaire verantwoordelijkheid heeft. Dat zijn met name projecten op het gebied van Duurzaam Veilig en OV. Meestal kleinschalige projecten in "Land"- en voor een meer beperktere mate in "Stad"-projecten. Dit beslaat een investering voor ons deel van circa ƒ 63,5 miljoen. Dat is circa 45% van de totale kosten! De hier bedoelde projecten worden gezien als de voortzetting van de investeringsimpuls verkeersveiligheid en bereikbaarheidsprojecten (XVVI-budget, 1997–2001);
b. projecten waarvoor het Rijk of gemeenten primair verantwoordelijk zijn. Dit betreft vooral grootschalige (MIT- en Kompas-)projecten en kleinere projecten binnen de stedelijke gebieden. Van ons wordt een cofinancieringsdeel verwacht van circa ƒ 85 miljoen. Dat is circa 8% van de totale kosten! Dit kan onderverdeeld worden in projecten die een grote mate van zekerheid hebben uitgevoerd te worden en waar de provincie direct bij betrokken is in de uitvoering (circa ƒ 23,5 miljoen) en
c. projecten waarover nog een ruime onzekerheid bestaat over de financiering en uitvoering (circa ƒ 61 miljoen).

Zie voor de projectenindeling bijlage 4c.

Ondanks deze indeling levert dit geen prioriteitskeuze op. Het onverwacht toch snel kunnen realiseren van projecten zoals verbetering van het kanaal Almelo-Coevorden (groepen a en b), het STOV Assen-Groningen (groep c) of de Zuiderzeelijn (p.m.) veroorzaken dan toch een direct financieringsprobleem wanneer slechts een deel van de ƒ 148 miljoen beschikbaar is. Het totale investeringsbedrag van ƒ 148 miljoen blijft daarmee noodzakelijk.

Dekkingsoplossingsrichting
Omdat de jaarlijkse benodigde investeringsbedragen sterk fluctueren, wordt voorgesteld een egalisatiefonds (Fonds verkeer en vervoer) in te richten, waaruit op basis van kapitaalaflossingen de investeringen kunnen worden betaald. Een jaarlijkse voeding (dotatie) van ƒ 9 miljoen over 20 jaar komt overeen met een investeringsvolume van ƒ 148 miljoen. Om een jaarlijkse dotatie van het Fonds verkeer en vervoer te dekken worden de volgende benaderingen voorgesteld.

Deel van de investeringskosten dekken (werkbudget)
Om met de partners verder te kunnen werken aan de voorbereiding van de projecten is het noodzakelijk een voorlopig werkbudget vrij te maken. Uitgegaan wordt van een werkbudget van ten minste ƒ 87 miljoen. Dat komt overeen met een dotatie in het Fonds verkeer en vervoer van ƒ 5,3 miljoen per jaar.

Infrafonds
De ruimte in het huidige infrafonds levert een 20-jarige dotatie van ƒ 1,2 miljoen per jaar op. Dit kan in het nieuwe fonds ingezet worden.

Dekking overig benodigde dotatie
Voor ten minste ƒ 4,1 miljoen (ƒ 5,3 miljoen - ƒ 1,2 miljoen) nadere jaarlijkse dekking zoeken in de komende vast te stellen begrotingen. In de eerste aanbieding van de Najaarsnota 2000 wordt voorgesteld om structureel ƒ 1,5 miljoen beschikbaar te stellen vanaf 2001. Om budgettaire redenen is dit bedrag in 2001 niet opportuun. Voorgesteld wordt nu de jaarlijkse dotatie aan het Fonds verkeer en vervoer te starten vanaf 2002 met een bedrag van ƒ 1,5 miljoen en vanaf 2004 te verhogen tot ƒ 2,5 miljoen. De gemiddelde jaardotatie bedraagt daarmee in de periode 2002 tot 2010 ƒ 2 miljoen.

De mogelijke dekkingsopties voor ten minste de overige ƒ 2,1 miljoen (ƒ 5,3 miljoen - ƒ 1,2 - ƒ 2 miljoen) en tot aan de resterende dekking voor het totale investeringsprogramma ƒ 5,8 miljoen (ƒ 9 miljoen - ƒ 1,2 miljoen - ƒ 2 miljoen) zijn:
- een verhoging van de opcenten van de motorrijtuigenbelasting;
- het flexibel fonds daartoe benutten (een minder hoge structurele voeding van het fonds);
- en eventueel overige nader uit te werken maatregelen (bezuinigingen en verkoopactiva).

Voorgesteld wordt deze dekking van de overige benodigde dotatie in de Voorjaarsnota 2001 verder uit te werken.

Duurzaam Veilig is net gestart
Met de impuls van het XVVI-budget is gestart met relatief eenvoudige en urgente maatregelen, zoals het beveiligen van kruispunten. Maatregelen aan wegen (herinrichting wegvakken, OV-voorzieningen en dergelijke) reguleren de bereikbaarheid en veiligheid sterk en moeten voor een belangrijk deel nog starten. Deze maatregelen vergen naar verhouding meer voorbereiding en geld dan de nu uitgevoerde maatregelen.

BIJLAGEN

1. Overzicht verloop verkeersonveiligheid in Drenthe

2a. Overzicht XVVI-projecten

2b. Effect afgeronde XVVI-veiligheidsprojecten in 1997

2c. Pilotproject Duurzaam Veilig Zuidwest-Drenthe: de maatregelen tot heden

3. Huidige en toekomstige fondsen verkeer en vervoer

4a. Investeringsoverzicht infrastructuurprojecten

4b. Projectenverdeling naar markt, stad en land

4c. Investeringen verkeer en vervoer tot 2010