

Statencommissiestuk

**Inspraakreactie Samenwerkingsverband
Noord-Nederland op het beleidsvoornemen
Nationaal verkeers- en vervoersplan**

Advies: ter behandeling in de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en
Mobiliteit op 11 december 2000

C-stuk

Behandeld door de heer F.G.A.M. Cox, telefoonnummer (0592) 365621
Portefeuillehouder: de heer S.B. Swierstra

Inleiding

Het beleidsvoornemen Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) (planologische kernbeslissing (PKB) deel 1) is uit. De inspraakperiode duurt tot 14 januari 2001. Daarna wordt medio 2001 deel 3 van de PKB door het kabinet vastgesteld. Tussen deel 1 en deel 3 zijn drie trajecten van belang.

- De inspraakreactie vóór 1 februari 2001.
- Het bereikbaarheidsprofiel vóór 1 februari 2001.
- De te decentraliseren middelen, waarover de feitelijke discussie in 2001 wordt gevoerd.

Deze drie trajecten komen bijeen in een nog te plannen landsdeeloverleg met de minister van verkeer en waterstaat (VW) eerste helft 2001, waarna medio 2001 PKB deel 3 van het NVVP door het kabinet wordt vastgesteld (voor toelichting zie bijlage 1).

Voorgesteld wordt de inspraakreactie SNN te richten op een aantal hoofdlijnen. De noordelijke inbreng voor het landsdeeloverleg op 14 juni 2000 wordt als bijlage toegevoegd; daarin is de noordelijke "agenda" uitgebreid aangegeven.

Bijgevoegde conceptinspraakreactie is opgesteld in overleg met de provincies Groningen en Fryslân. De conceptinspraakreactie wordt voorgelegd aan de drie statencommissies en wordt besproken met de gemeenten. De definitieve SNN-inspraakreactie wordt vastgesteld in het dagelijks bestuur (DB) van het SNN en voor 14 januari 2001 verzonden.

Advies

1. Instemmen met de conceptinspraakreactie SNN; eventuele voorstellen voor verbetering aangeven.

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

Een SNN-inspraakreactie op het beleidsvoornemen van het NVVP die is besproken in de statencommissies van de drie noordelijke provincies en die is afgestemd met de gemeenten in Noord-Nederland.

Argumenten

- 1.1. *Een in noordelijk verband afgestemde inspraakreactie op het beleidsvoornemen van het NVVP.*
- 1.2. *Een inspraakreactie op hoofdlijnen die aansluit bij de eerdere noordelijke inbreng in de landsdeeloverleggen.*
- 1.3. *Een inspraakreactie die is afgestemd op de overige trajecten: bereikbaarheidsprofiel en discussie over verdeelsleutel.*

Uitvoering

Tijdsplanning

- December 2000 in statencommissies.
- December 2000 bespreken met de gemeenten.
- Januari 2001 vaststellen definitieve SNN-reactie.
- Vóór 14 januari 2001 verzenden aan de minister van VW.

Financiën

N.v.t.

Monitoring en evaluatie

N.v.t.

Extern betrokkenen

- Noordelijke provincies.
- Gemeenten in Noord-Nederland.

Communicatie

N.v.t.

Bijlagen

1. Toelichting.
2. Conceptinspraakreactie van het SNN op het beleidsvoornemen van het NVVP.

Ter inzage in de leeskamer

1. Notitie De agenda van Noord-Nederland voor het Nationaal verkeers- en vervoersplan van het SNN.
2. Beleidsvoornemen van het NVVP.

Assen, 5 december 2000
Kenmerk: 49/6.7/2000012211

Gedeputeerde staten van Drenthe,

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

id/coll.

Toelichting

1. Het beleidsvoornemen van het NVVP is uit. De wet bepaalt dat het NVVP een PKB is. Daarom moet de bijbehorende procedure worden doorlopen. Het beleidsvoornemen van het NVVP is deel 1 van deze procedure. De volgende stap is de inspraakfase die eindigt op 14 januari 2001. De reacties op de inspraak worden gebundeld in deel 2 van de PKB-procedure op basis waarvan het kabinet medio 2001 het NVVP vaststelt als deel 3. Voordat dit kabinetsstandpunt wordt vastgesteld, vindt in de eerste helft van 2001 overleg plaats met de landsdelen. Het kabinetsstandpunt wordt vervolgens voorgelegd aan de Tweede en Eerste Kamer.
In overleg met de provincies Groningen en Fryslân is een conceptinspraakreactie SNN opgesteld. De conceptreactie wordt besproken met de provinciale statencommissies. De conceptreactie wordt voorts in iedere provincie besproken met de gemeenten, in Drenthe in het Provinciaal overleg verkeer en vervoer Drenthe (POVVD) van 20 december 2000. De uit dit traject voortkomende reacties en wijzigingsvoorstellen worden verwerkt in de definitieve SNN-inspraakreactie die wordt vastgesteld door het DB-SNN.

2. Parallel aan de inspraakreactie wordt een bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland opgesteld dat uiterlijk 1 februari 2001 aan de minister van VW wordt toegezonden. Dat gebeurt ook in de andere drie landsdelen ingevolge de afspraak tussen de provincies en de minister van VW na het landsdeeloverleg van medio 2000. Het bereikbaarheidsprofiel onderbouwt de noordelijke mobiliteitsknelpunten tot 2020. Op basis van dit profiel wordt een landsdeeloverleg begin/medio 2001 voorbereid. De resultaten daarvan worden betrokken bij de vaststelling van deel 3 van de PKB.
De planning van het bereikbaarheidsprofiel is:
 - voor de Kerst: conceptbereikbaarheidsplan gereed;
 - januari 2001: bestuurlijke besluitvorming bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland;
 - eind januari 2001: verzenden bereikbaarheidsplan naar de minister van VW;
 - 20 februari 2001 Interprovinciale Statencommissie (Ipsc), bereikbaarheidsprofiel bespreken in de Ipsc;
 - eerste helft 2001: landsdeeloverleg met de minister van VW over het bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland;
 - medio 2001: kabinetsbesluit over het NVVP PKB deel 3.

3. Bijzondere aandacht vraagt het punt van de "te decentraliseren middelen".
 - In het NVVP is aangegeven dat de middelen naar de provincies en kaderwetgebieden gaan (Bestuur op Maat). De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft om deze reden in de eindfase de samenwerking opgezegd. Voorgesteld wordt in de SNN-inspraakreactie te wijzen op de goede samenwerking met de gemeenten in Noord-Nederland, overeenkomstig de lijn die in het VERDI-akkoord is overeengekomen. Dat geldt in zijn algemeenheid ten aanzien van de uitvoering van het verkeers- en vervoersbeleid. Maar ook specifiek, bijvoorbeeld ten aanzien van de uitvoering van de GDU-doeluitkering. In de SNN-reactie kan worden aangegeven dat deze lijn in de toekomstige situatie in Noord-Nederland wordt voortgezet.
 - De feitelijke discussie, over de middelen die worden gedecentraliseerd, moet nog starten. In het beleidsvoornemen van het NVVP is aangegeven dat de GDU-grens wordt opgetrokken van "alle projecten tot f 25 miljoen" naar "alle projecten tot f 300 of 500 miljoen". Alle infrastructuurprojecten tot aan deze grens vallen dan onder de beleids-, uitvoerings- en financiële verantwoordelijkheid van de provincie. Punt van aandacht is de verdeelsleutel die daarbij zal worden gehanteerd. Voorgesteld wordt in de SNN-reactie aan te geven dat de huidige middelenverdeling niet kan dienen als uitgangspunt voor de verdeling. Pleiten voor een verdeling die een budget oplevert dat past bij de verantwoordelijkheden en de ambities van Noord-Nederland. Daarbij de voorkeur uitspreken voor een verdeling op basis van ontwikkelingsgerichte structuurkenmerken.

Aan:
de minister van verkeer en waterstaat,
mevrouw T. Netelenbos
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

2 5 0 0 E X 2 0 9 0 1

CONCEPTINSPRAAKREACTIE

Assen,
Ons kenmerk
Behandeld door de heren J.G. ten Raa, M. Keulen en
F.G.A.M. Cox (0592) 365621
Onderwerp: Inspraakreactie SNN op het beleidsvoornemen van het Nationaal
verkeers- en vervoersplan (NVVP)

Geachte mevrouw Netelenbos,

Het beleidsvoornemen van het NVVP is inmiddels in de inspraakperiode. Hierbij doen wij u de inspraakreactie van Noord-Nederland toekomen.

Wij kunnen als drie noordelijke provincies, na ruggespraak met de gemeenten in Noord-Nederland, op hoofdlijnen instemmen met het beleidsvoornemen van het NVVP. Daarnaast plaatsen wij een aantal kanttekeningen. Wij hebben ervoor gekozen onze reactie op hoofdpunten toe te spitsen. In de notitie die wij hebben ingebracht voor het landsdeeloverleg d.d. 14 juni 2000 is nader ingegaan op de achtergronden. Deze notitie maakt als bijlage deel uit van onze reactie.

Begin 1998 is gestart met de herformulering van het verkeers- en vervoersbeleid, als opvolger van het Structuurschema verkeer en vervoer (SVV-II). De verkennende en agenderende fase is afgesloten door de ondertekening van de Perspectievennota op 18 februari 1999. Daarna is intensief gewerkt aan de teksten van het NVVP, dat op 16 oktober 2000 is gepresenteerd.

Noord-Nederland heeft actief deelgenomen aan dit proces. De voorbereiding heeft steeds in nauw overleg tussen provincies en gemeenten plaatsgevonden. In de loop van het proces zijn gesprekken gevoerd met overige partijen - bedrijfsleven, maatschappelijke organisatie, enz. - en zijn periodiek regionale bijeenkomsten gehouden om alle participanten in Noord-Nederland daarbij te betrekken.

Op diverse momenten zijn de noordelijke standpunten ingebracht. Voor het landsdeeloverleg op 14 juni 2000 is de visie van Noord-Nederland ten aanzien van mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid verwoord in de notitie De agenda van Noord-Nederland voor het Nationaal verkeers- en vervoersplan.

Deze notitie bevat een eerste uitwerking van de door het kabinet onderschreven noordelijke visie en strategie van het Kompas voor het Noorden. In het landsdeeloverleg in juni is met u afgesproken dat wij dit verder uitwerken in het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland. Wij gaan ervan uit dat u de resultaten van deze uitwerking ook betreft bij de verdere besluitvorming.

Ontwikkelingsgericht inzetten op stad en land

Wij constateren dat bereikbaarheid in termen van de gewenste kwaliteit van het verkeers- en vervoerssysteem meer centraal is komen te staan in het NVVP. Er is meer aandacht voor de versterking van de stedelijke kwaliteit en het gebruik van de infrastructuur in combinatie met de stedelijke ontwikkelingen. Terwijl daarnaast en aanvullend een sterke nadruk wordt gelegd op behoud en versterking van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteiten van het landelijk gebied. In onze ogen is dit een goede zaak.

Wij constateren dat ook in Noord-Nederland de mobiliteit aanzienlijk is toegenomen. Wij zien meer kans van slagen in een landelijk en regionaal beleid dat deze groei van de automobiliteit in goede banen leidt en de effecten daarvan beheerst. Wij zijn het eens met de lijn in het NVVP dat het verkeers- en vervoersbeleid ontwikkelingsgericht wordt ingevuld en dat daarbij wordt aangegeven dat ingespeeld wordt op de visie van de regio.

In het landsdeeloverleg op 11 oktober 2000, over de afstemming tussen de Vijfde nota ruimtelijke ordening en het NVVP, hebben wij aangegeven dat de visie en de strategie van Noord-Nederland goed was opgenomen in de concepten van de Vijfde nota. Helaas moeten wij constateren dat de noordelijke visie en strategie van het Kompas nog onvoldoende uit de verf komen in de teksten van het NVVP. Wij bepleiten dat dit nader wordt ingevuld. In het onderstaande gaan wij daar nader op in.

Strategische visie van Noord-Nederland klinkt onvoldoende door

De ruimtelijk-economische ontwikkelingsstrategie van Noord-Nederland is voor de periode tot 2030 neergelegd in Kompas voor het Noorden, tegen de achtergrond van een visie op de (inter)nationale ruimtelijke ontwikkeling. Onze strategie richt zich op drie sporen: een dynamische economie, sterke steden en een leefbare omgeving. Wij willen uiteindelijk onze economie, de werkgelegenheid en de deelname van mensen aan het arbeidsproces op hetzelfde niveau brengen als in de rest van Nederland. Het stedelijk gebied moet leefbaar blijven voor de inwoners, er moeten goede vestigingsvoorwaarden zijn voor bedrijven en de voorzieningen en kwaliteiten van het landelijk gebied eromheen moeten worden behouden.

Noord-Nederland is een volwaardig onderdeel van de Nederlandse economie en samenleving en wil daar een stevige positie in hebben waarbij geen plaats is voor perifere gebieden. Als onderdeel daarvan wil Noord-Nederland ook een bijdrage leveren aan de nationale ontwikkeling. Een zekere overloop van wonen en werken vanuit de Randstad behoort daarbij tot de mogelijkheden. De concentratie van grootschalige ontwikkelingen in de vijf onderscheiden economische kernzones en de stedelijke centra daarbinnen, te weten Groningen-Assen, Leeuwarden en Emmen, heeft bij ons prioriteit. Wij wijzen daarbij nogmaals op de positie van de noordelijke stedelijke netwerken in de ruimtelijke toekomstvisie van Nederland.

Een goede kwaliteit van de (inter)nationale aansluiting op de hoofdtransportassen en een goede onderlinge bereikbaarheid van de kernzones en de stedelijke centra zijn noodzakelijk. Het stadsgewestelijk openbaar vervoer speelt daar een hoofdrol in, met name in de stedelijke netwerken.

Een centrale rol in onze visie speelt de zogenaamde noordcorridor die het Noorden ruimtelijk-economisch sterker op de kaart zet. De Noordcorridor is opgebouwd uit twee internationale infrastructuurassen die lopen vanuit de Randstad via Zwolle, Meppel, Emmen naar Duitsland en van de Randstad via Heerenveen en Groningen naar Duitsland. Wij zijn van mening dat in de overwegend landelijke structuur van Noord-Nederland, met enkele stedelijke gebieden, het effectief is om vooral in te zetten op een goede hoofdstructuur van verbindingen.

Snelle Zuiderzeelijn staat op de kaart

Wij zijn verheugd dat op de plankaart, behorend bij PKB-kaart 2 uit deel B van het NVVP, de Zuiderzeelijn als hoge snelheidsverbinding van de Randstad naar het Noorden ruimtelijk is gereserveerd en dat ook u de noodzaak van een snelle hoogwaardige snelheidsverbinding naar het Noorden onderstreept. Samen met de A6/A7 en de vaarweg Lemmer-Delfzijl vormt deze lijn een van de dragers van de noordelijke corridor. De snelle Zuiderzeelijn biedt goede mogelijkheden voor een gestuurde ruimtelijk-economische ontwikkeling in internationaal perspectief. Wij gaan ervan uit dat de studie naar de gewenste uitvoeringswijze van de snelle verbinding binnenkort wordt afgerond en dat het kabinet begin 2001 een positief besluit zal nemen ten aanzien van de realisering van de verbinding.

Omvang van de te decentraliseren middelen

Wij staan positief tegenover een verdere decentralisatie van verantwoordelijkheden en middelen voor het verkeers- en vervoersbeleid in de vorm van een ophoging van de budgetten en van de bovengrens voor de gebundelde doeluitkering (GDU). Wij verwachten dat wij hierdoor een effectiever beleid kunnen voeren. Het is echter wel essentieel dat de voor de regio beschikbare budgetten in een reële verhouding staan tot de aard en omvang van de problematiek en tot de verantwoordelijkheden die daarbij horen.

De huidige verdeling van middelen in de GDU en het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) kan niet dienen als uitgangspunt voor de toekomstige verdeling. De huidige verdeling van middelen is ons inziens onevenwichtig, gelet op aard en omvang van de problematiek. Het is voor ons in de eerste plaats van belang dat de voor onze regio beschikbare budgetten van voldoende omvang zijn om de verantwoordelijkheden en ambities ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid te kunnen realiseren vanuit onze toekomststrategie en het NVVP. In dit kader bepleiten wij een verdeling van middelen op basis van ontwikkelingsgerichte structuurkenmerken.

Bundelingsprincipe en verkeersveiligheid: een optimale kwaliteit van stroomwegen

Wij stemmen in met de landelijke doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers tot 2010 terug te brengen naar 750 doden en 14.000 ziekenhuisgewonden per jaar. Dit landelijke doel zal zijn vertaling moeten vinden in regionaal gedifferentieerde doelstellingen. Het realiseren van de verkeersveiligheidsdoelen zal voor een belangrijk deel gerealiseerd moeten worden door het beleid ten aanzien van de infrastructuur. Daarbij is het van belang, zoals ook in het NVVP onderkend, dat de afzonderlijke wegen veilig worden uitgevoerd. Daarnaast echter moet vooral ook op netwerkniveau een duurzaam veilige situatie worden nagestreefd. Dit betekent dat het verkeer zo veel mogelijk wordt gebundeld op daarvoor geschikte wegen. Daarbij gaat het om het

rijks hoofdwegennet en om de vooral door provincies beheerde regionale stroomwegen en belangrijke gebiedsontsluitingswegen. Deze wegen moeten door hun kwaliteit het verkeer bundelen.

Dit bundelingsprincipe is in het NVVP naar onze mening nog niet genoeg uitgewerkt. Sterker nog, er zijn onvoldoende waarborgen opgenomen om te voorkomen dat verkeer van het hoofdwegennet wordt verdrongen en zijn weg zoekt over het onderliggende wegennet. Juist in het netwerk van Noord-Nederland is het essentieel dat de stroomwegen van optimale kwaliteit zijn.

Naast de infrastructurele maatregelen vormen ook educatie en handhaving belangrijke instrumenten. Ten aanzien van de handhaving kan het instrument van de bestuurlijke verkeershandhaving een versterking van de mogelijkheden bieden.

Op het punt van educatie is een samenwerking van alle betrokken overheden van belang. In het NVVP zou ook de verantwoordelijkheid van het Rijk op dit punt, voor de aanpak op landelijk niveau, vastgelegd moeten worden.

Een brede en effectieve aanpak van bereikbaarheid

Vanuit het streven naar bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid is het van belang dat het landelijke en regionale hoofdwegennet in Noord-Nederland wordt gecompleteerd. Op onderdelen waar dat al heeft plaatsgevonden is het voor capaciteitsproblemen in beginsel logisch de aanpak te volgen overeenkomstig de in het NVVP genoemde trits "benutten, beprijzen, bouwen". Andere onderdelen moeten eerst worden gecompleteerd. Uitgangspunt daarbij is steeds dat het hoofdwegennet voldoende kwaliteit moet behouden om te voorkomen dat doorgaande verkeersstromen worden verdrongen naar het onderliggende wegennet.

Wij zijn van mening dat de bereikbaarheid niet slechts moet worden afgemeten aan congestie maar zeker ook aan regiospecifieke vraagstukken als ruimtelijk-economische structuurversterking, aan verkeersveiligheid en aan leefbaarheid. Een kwaliteitsnorm in de spits van 60 km/per uur, zoals genoemd in het NVVP, is ons inziens niet van toepassing op Noord-Nederland. Dat zou betekenen dat Noord-Nederland op een van de huidige kwaliteiten stevig moet gaan inleveren voordat er sprake zou kunnen zijn van knelpunten in het netwerk. Wij bepleiten een bredere aanpak vanuit de invalshoeken bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Het gaat hierbij bijvoorbeeld ook om vraagstukken die de doorstroming van het openbaar vervoer op het hoofdwegennet betreffen. Wij menen dat deze bredere invalshoek aanleiding moet kunnen zijn voor meer effectieve oplossingsrichtingen.

Betere randvoorwaarden voor regionaal openbaar vervoer

Wij vinden het openbaar vervoer van uitermate groot belang in Noord-Nederland. Op de stadsgewestelijke relaties, op de verbindingen tussen de stedelijke en regionale centra en voor de sociale functie in het landelijk gebied. Wij stemmen ermee in dat in het NVVP de verantwoordelijkheid voor het regionale en lokale openbaar vervoer bij decentrale overheden wordt gelegd. Wij constateren dat het niet eenvoudig is goed te sturen op resultaten. Wij bepleiten daarbij zoveel mogelijk beleidsvrijheid om alternatieven te kunnen inzetten. De goede randvoorwaarden zijn ons inziens een verantwoordelijkheid van het Rijk. Wij verwachten niet alleen dat het Rijk zorg draagt voor een adequate ordening van de verkeers- en vervoersmarkt, maar ook dat er goede financiële randvoorwaarden zijn. Meerjarige financieringsafspraken horen hierbij. Dit zou ook in deel B van het NVVP verwoord moeten worden.

Aanscherpen van de PKB-kaarten

In aanvulling op de hiervoor genoemde reactie op hoofdlijnen willen wij nog aandacht vragen voor enkele zeer concrete punten die betrekking hebben op de PKB-kaarten.

- Op PKB-kaart 1 staan de hoofdwegen vermeld, met daarbij aangegeven de uitbreidingsruimte. Daarin ontbreken de N31 (gedeelte Midlum-Zurich) en de N33 (Assen-Eemshaven). Voor deze weggedeeltes is sprake van verkeersveiligheidsproblemen. Daar wordt op dit moment een oplossing voor gezocht. Een belangrijke optie daarbij is uitbouw tot autosnelweg. Wij verzoeken deze uitbreidingsruimte op de kaart weer te geven.
- Op PKB-kaart 2 zijn de ruimtelijke reserveringen aangegeven voor uitbreidingen van het spoorwegennet. Wij menen dat daaraan moet worden toegevoegd de volledige verdubbeling van de spoorweg Zwolle-Emmen.
- Op PKB-kaart 3 is onder andere weergegeven de uitbreidingsruimte voor hoofdvaarwegen niet in rijksbeheer. Terecht is daarbij het Prinses Margriet-kanaal aangegeven. Wij menen echter dat dit evenzeer zal moeten gelden voor het aansluitende gedeelte tot aan de stad Groningen, het Van Starckenborghkanaal.
- Bij PKB-kaart 5, de zeehavens, ontbreekt de zeehaven van Harlingen. Wij stellen voor deze toe te voegen.

Wij verzoeken u onze opmerkingen te verwerken bij het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de inspraak.

Hoogachtend,

het dagelijks bestuur van het
Samenwerkingsverband Noord-Nederland,

@, voorzitter

@, secretaris

Bijlage(n):
id/coll.

F:\PRODUCT\FG\CTB\USERS\INAD\id-SNN-NVVP-Cox.doc