

Aan:
de leden van de Statencommissie Ruimte,
Infrastructuur en Mobiliteit

I-STUK (ingekomen stuk)

Assen, 27 augustus 2001
Ons kenmerk 34/7.2/2001007685
Behandeld door de heer F.G.A.M. Cox (0592) 365621
Onderwerp: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan

Geachte commissieleden,

Hierbij doen wij u ter informatie het kabinetsstandpunt inzake het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP delen A, B en C, Samenvatting en Resultaten Inspraak en Advies) toekomen¹. De verwachting is dat het NVVP na behandeling in de Tweede Kamer en instemming door de Eerste Kamer, begin 2002 zal zijn vastgesteld. Voorts doen wij u hierbij een afschrift toekomen van de SNN-inbreng van 28 juni 2001 voor het rondetafelgesprek over het NVVP met de Vaste Kamercommissie op 2 juli 2001. De gebundelde verzameling van alle schriftelijke inspraakreacties op het beleidsvoornemen NVVP ligt voor u ter inzage in de leeskamer

Deel B van het NVVP is de tekst van de planologische kernbeslissing ex Wet op de Ruimtelijke Ordening, met de ruimtelijke reserveringen op de plankaarten en de essentiële onderdelen van het nationaal verkeers- en vervoersbeleid. Deze onderdelen werken rechtstreeks door in het op te stellen Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) en in het gemeentelijk beleid. Het PVVP moet binnen anderhalf jaar nadat deel B van het NVVP van kracht is door de provinciale staten zijn vastgesteld. Aan de provincie (en aan de gemeenten) wordt voorts gevraagd de ruimtelijke reserveringen van het NVVP deel B te laten doorwerken in het provinciaal beleid voor de fysieke leefomgeving (en in de gemeentelijke bestemmingsplannen).

¹ Voor de overige belanghebbenden ter inzage in de leeskamer.

Het huidige PVVP is vastgesteld in 1996. In 1998 zijn vervolgens de strategische en omgevingsaspecten van het PVVP opgenomen in het Provinciaal omgevings-plan (POP). Na de zomerperiode zullen wij de bestuursopdrachten voor het nieuwe PVVP en voor de herziening van het POP opstellen. Daarbij zal de afstemming tussen de beide plannen nadrukkelijk aandacht krijgen.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

H. Rappa-Velt, griffier

A.L. ter Beek, voorzitter

Bijlage(n):
jk/coll.



samenwerkingsverband
Noord-Nederland

Algemeen secretariaat

Postbus 122
9400 AC Assen

telefoon: (0592) 36 53 42
fax: (0592) 35 71 88

Aan de leden van de Vaste Kamercommissie van
Verkeer en Waterstaat

e-mailadres: info@snnonline.nl
website SNN: www.snnonline.nl

Assen, 28 juni 2001.

Ons kenmerk : SNN/2001005969
Behandeld door : FGAM Cox/ JG ten Raa/M.Keulen.
Telefoonnummer: 0592-365621
Bijlagen : Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland.
Onderwerp : Rondetafelgesprek NVVP 2 juli 2001.

Geachte commissieleden,

Landsdeel Noord Nederland heeft aan aantal opmerkingen als reactie op het beleidsvoornemen NVVP. Het bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland is als bijlage toegevoegd. Wij vragen uw aandacht om de Noordelijke knelpunten beter in de dynamische agenda en de PKB van het NVVP neer te zetten, zodat er vóór 2010 met de uitvoering kan worden gestart. Verder vragen wij aandacht voor een evenwichtige verdeelsleutel voor de te decentraliseren gelden. Een verdeelsleutel volgens de systematiek van het provinciefonds heeft onze voorkeur. Dat wordt in het onderstaande toegelicht.

Decentralisatie van taken, bevoegdheden en middelen:

- De ervaringen met de VERDI decentralisatie in Noord-Nederland zijn positief. De bestuurlijke verhoudingen tussen de provincies, de gemeenten en de regionale directie van Rijkswaterstaat zijn goed. Op landsdeling niveau functioneert het Samenwerkingsverband Noord-Nederland. Er wordt op strategisch en operationeel niveau nauw en goed samengewerkt. Zo zijn in goed overleg met de gemeenten en rijkswaterstaat afspraken gemaakt in het kader van het Bereikbaarheidsprofiel Noord Nederland. De COVER-evaluatie heeft dit positieve beeld bevestigd.
- Onlosmakelijk verbonden aan de decentralisatie van taken en bevoegdheden is de decentralisatie van middelen. De ambitie van het NVVP delen wij, het instrument van de decentralisatie is voor provincies en gemeenten daarin een uiterst belangrijk onderdeel. Daar moeten wel de middelen voor aanwezig zijn. We nemen risico's door in te stemmen met de decentralisatie. We weten immers zeker dat we straks niet meer bij het Rijk hoeven aan te kloppen voor regionale projecten die minder kosten dan f 500 miljoen. Op dit moment is nog onduidelijk om welke projecten uit het bereikbaarheidsprofiel het daarbij exact gaat. We weten nog niet hoeveel geld we jaarlijks zullen krijgen en of we alle taken waar we voor staan kunnen uitvoeren.
- Op basis van de bestaande goede verhoudingen in Noord Nederland is er overeenstemming over dat deze uitgangspunt zijn voor de verdergaande decentralisatie. Dat betekent dat in het Noorden een ieder zich vinden kan in decentralisatie van de middelen naar de provincies. Deze zullen dan in SNN verband en per provincie met de gemeenten nadere afspraken maken over de inzet van de middelen. Dat geldt te meer ten aanzien van de 4 grote gemeenten, te weten Groningen, Leeuwarden, Assen en Emmen.

- De ruimtelijk-economische strategie is vastgelegd in het Kompas voor het Noorden. Op verzoek van de minister van Verkeer en Waterstaat is door landsdeel Noord een eerste uitwerking gegeven van het NVVP in het Bereikbaarheidsprofiel Noord Nederland. In dat kader is berekend dat het Noorden ca. F 200 mln. per jaar (excl. STOV en ZZL) nodig heeft om de knelpunten op de regionale infrastructuur aan te pakken. Noord Nederland is hierin bescheiden. Het bereikbaarheidsprofiel is realistisch. Wij gaan in Noord Nederland uit van een meer sobere weginrichting dan elders in het land. Wij pleiten voor een verdeelsleutel die uitgaat van structurele gebiedskenmerken en die recht doet aan de reële problematiek in zowel stedelijke als landelijke regio's. Concreet: wij pleiten voor toepassing van de verdeelsystematiek van het provinciefonds. Overigens ondersteunen wij de voorstellen tot ophoging van de GDU zoals die door Verkeer en Waterstaat zijn ingediend in het kader van de ICES.

Kilometerheffing:

- De bereikbaarheidsproblemen in Noord-Nederland vloeien voort uit de ijle ruimtelijke structuur binnen het gebied en de afstand tot de economische centra zoals de randstad. In het gebied moet verder worden gereisd voor het bereiken van werkplek, winkel, onderwijs of recreatieve voorziening. Goederen moeten over een langere afstand worden verplaatst. Noord-Nederland blijft hierdoor aangewezen op de auto. Goed openbaar vervoer is in onvoldoende mate beschikbaar. Invoering van een generieke vaste kilometerheffing draagt daar echter niet aan bij. De bestaande economische verschillen tussen Noord Nederland en de centrumregio's dreigen daardoor groter te worden in plaats van kleiner. Korthedshalve verwijzen wij hieromtrent naar de brief die u van ons recentelijk hebt ontvangen (brief d.d. 22 juni 2001)

Gebiedsgerichte aanpak / landsdelige uitwerking.

- De strategie van Kompas is leidraad voor de landsdelige uitwerking in het Bereikbaarheidsprofiel Noord Nederland. Er zijn drie sporen: clustering van grootschalige ontwikkelingen in vijf economische kernzones, stimulering van stedelijke centra in deze kernzones, en cultivering van het landelijk gebied. Hierdoor blijven de kwaliteiten van het landelijke gebied bewaard, terwijl de economische achterstand kan worden ingehaald. Deze strategie leidt tot een effectieve benutting van verkeer- en vervoernetwerken en tegengaan van versnippering.
- Maar de exploitatie van het openbaar vervoer op het platteland blijft moeizaam. Wij dringen aan op een spoedige verbetering van de bekostigingssystematiek van het openbaar vervoer. Vooral voor de landelijke gebieden pakt de huidige systematiek slecht uit. Een extra impuls voor het openbaar vervoer in het landelijk gebied wordt door ons bepleit.
- In het Bereikbaarheidsprofiel zijn voor de hoofdwegen en de N-wegen met modelberekeningen op basis van capaciteit en verkeersveiligheid de knelpunten aangegeven, waarbij al rekening is gehouden met de effecten van invoering van de km heffing. Deze analyses en methoden zijn uitgevoerd in nauw overleg met Rijkswaterstaat Noord Nederland. Het centrale thema is "*Aansluiten*". In het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland zijn door Noord-Nederland een beperkt aantal aansluitprojecten geprioriteerd. Wij gaan ervan uit dat de uitvoering van deze projecten, deels met ICES-geld, vóór 2010 zal starten. Meer concreet gaat het om de volgende projecten:
 - de snelle zuiderzeelijn;
 - het project Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer (STOV) Groningen-Assen;
 - A28 capaciteitsuitbreiding Hattumerbroek en kortsluiting Meppel;

- de "Haak" om Leeuwarden;
- de 2de fase van de Zuidelijke ringweg Groningen;
- de capaciteitsuitbreiding spoorweg Zwolle-Emmen/Coevorden-Duitsland.

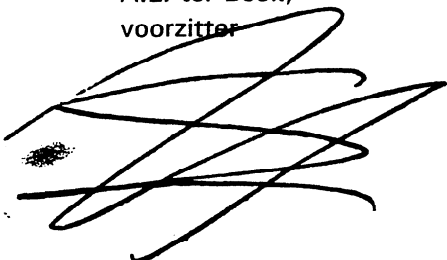
Het NVVP ondersteunt maar een deel van deze projecten.

- Het project STOV wordt in het NVVP gezien als voornamelijk regionaal project en het is niet opgenomen in de dynamische agenda van het NVVP. Terwijl het door de regio als zelfstandig project is ingediend bij de minister in het kader van de ICES. De regio en de minister hebben alle belang bij het oplossen van de problematiek op de zuidelijke ringweg Groningen. In 2007 neemt de minister een definitief besluit over een nieuwe zuidelijke ringweg, mede afhankelijk van de resultaten van een pakket flankerend beleid inclusief STOV. Bovendien is regionaal spoor nog steeds een rijksverantwoordelijkheid.
- Een besluit over de 2^e fase van de Zuidelijke ringweg wordt doorgeschoven naar 2007, terwijl de groei van de automobiliteit fors is dan voorzien en de ruimtelijke ontwikkelingen rond de zuidelijke ringweg Groningen sneller gaan dan destijds is voorzien.
- Het verkeersveiligheidsproject N33 (Assen-Veendam) niet is opgenomen op de dynamische agenda van het NVVP. Het feit dat rijks N-wegen nog niet zijn beoordeeld kan geen goede reden zijn. De N33 is een van de meest onveilige N-wegen in Nederland en de minister heeft het knelpunt erkend. Door de minister is de N33 als voorbeeldproject opgevoerd als onderbouwing van de ICES-claim Duurzaam Veilig 2^e fase. Uitbreidingsruimte voor de N33 is opgenomen op de PKB kaarten. Een intakebesluit is in overeenstemming met de ernst van de situatie.
- Niet duidelijk is waarom de knelpunten in het spoordossier ten noorden van Zwolle, waaronder het ontbreken van de Oostboog te Veendam en de gewenste capaciteitsuitbreiding van de spoorlijn Zwolle-Emmen/Coevorden-Duitsland in het kader van GOENOORD, nog niet in beeld zijn gebracht. Voor het Rail Service Centrum te Veendam ontbreekt een goede aansluiting richting Duitsland. Emmen is een van de grootste industriekernen in Noord-Nederland en het overslagcentrum in Coevorden is met een bovenregionale betekenis opgenomen in de Vijfde Nota RO. Deze knelpunten zijn echter niet opgenomen in de dynamische agenda van het NVVP.

Hoogachtend,

het Dagelijks Bestuur van het
Samenwerkingsverband Noord-Nederland,

A.L. ter Beek,
voorzitter



H. Rappa-Velt,
secretaris

