

Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer



Aan de minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

**Interprovinciaal
Overleg**

**Vereniging van
Nederlandse
Gemeenten**

Postbus 16107
2500 BC Den Haag

Postbus 30435
2500 GK Den Haag

Tel. (070) 888 12 12
Fax (070) 888 12 80

Tel. (070) 373 83 93
Fax (070) 363 56 82

<i>doorkiesnummer</i>	<i>uw kenmerk</i>	<i>datum</i>
070-8881238 / 070-7501560 / 070-3738422		13-09-2004
<i>onderwerp</i>	<i>ons kenmerk</i>	<i>bijlage(n)</i>
Nota Mobiliteit	30101/2004	--

Geachte mevrouw Peijs,

Namens de twaalf provincies, verenigd in het Interprovinciaal Overleg (IPO), de zeven kaderwetgebieden, vertegenwoordigd door de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SKVV) en de gemeenten, vertegenwoordigd door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), doen wij u hierbij onze gezamenlijke reactie op hoofdlijnen toekomen op het Beleidsvoornemen van de Nota Mobiliteit 'Betrouwbaar van A naar B'. Op grond van de Planwet verkeer en vervoer gaat het om een nationaal verkeer en vervoerplan, dat in nauwe samenwerking met de decentrale overheden tot stand moet komen. Gezien de doorwerking die met name de essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit hebben in het decentrale verkeer en vervoerbeleid is het van groot belang dat deze nota op voldoende draagvlak kan rekenen bij de decentrale overheden. In onze reactie hebben wij ons beperkt tot de zaken die voor de decentrale overheden van wezenlijk belang zijn. Wij doen een dringend beroep op u en het kabinet onze visie op de Nota Mobiliteit te verwerken in de nota. Alleen dan bestaat bij ons voldoende vertrouwen dat wij alle problemen op een goede manier kunnen oppakken.

Samenvattend

Naast steun voor de decentralisatiefilosofie, de beleidsstrategie om te komen tot samenhangende netwerken van wegen en prijsbeleid is er ook enige kritiek en zijn er punten die nog beter kunnen. Een kritische noot is er bij de relatie spoor en regionaal openbaar vervoer. De decentrale overheden kunnen niet zorgen voor een regionaal OV netwerk zonder voldoende grip op en afspraken over het medegebruik van het hoofdspoor (samenloop), openhouden en bedienen van stations en afstemming van de dienstregeling van de NS op het regionale OV. Een "level playing field" is hiervoor absoluut noodzakelijk. U kent onze visie hierover. Inzake het halen van de doelen van verkeersveiligheid missen wij de daarvoor noodzakelijke bestuurlijke handhaving. Als het gaat om de balans tussen ambities en middelen zijn wij van mening dat er meer middelen nodig zijn voor de decentrale overheden om de problemen in de regio naar behoren op te lossen. Op deze punten wordt hieronder verder ingegaan.

I Onderdelen die door de decentrale overheden van harte worden onderschreven

De decentralisatiefilosofie van de Nota met haar heldere rolverdeling

De decentralisatiefilosofie 'decentraal wat kan, centraal wat moet' sluit aan op de op te lossen problematiek en de beleidsstrategie. Provincies en WGR-plusregio's maken in nauwe samenwerking met de inliggende gemeenten de bestuurlijke afwegingen inzake de prioritering van problemen en oplossingen op netwerk niveau in hun strategische plannen. Daarbij zoeken zij bewust de samenwerking met alle overheden (inclusief de regionale directies van Rijkswaterstaat) en private partijen om de integrale netwerkbenadering te realiseren door middel van een gezamenlijke regionale, gebiedsgewijze aanpak. De rol van het Rijk bij deze sturingsfilosofie is een rol van "zorgen dat" en faciliteren van de decentrale overheden. Gezamenlijk monitoren de overheden de voortgang van het beleid.

Naast taken en verantwoordelijkheden zijn ook de bevoegdheden en middelen nodig om de gestelde beleidsdoelstellingen op een verantwoorde wijze te verwezenlijken.

De beleidsstrategie van samenhangende netwerken om tegemoet te komen aan het maatschappelijk belang van betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid.

Burgers en bedrijven wensen een voorspelbare reistijd voor de gehele verplaatsing van deur tot deur, tegen redelijke kosten en met keuzemogelijkheden. Het maatschappelijk belang van betrouwbaarheid neemt daarmee toe. De aanpak van structurele vertragingen en beperken van incidentele vertragingen is noodzakelijk om de betrouwbaarheid en de voorspelbaarheid van de reis(tijd) te vergroten en het netwerk robuuster te maken. Dit vergt een integrale netwerkbenadering; de samenhang tussen HWN en OVN staat daarbij centraal. In meerdere provincies en WGR-plusregio's is deze beleidsstrategie van samenhangende netwerken al uitgewerkt ten behoeve van de PVVP's en RVVP's. Optimalisatie van gehele verplaatsing over het totale netwerk staat daarbij voorop en niet de optimalisatie van een deel van de verplaatsing. De decentrale overheden zullen daarbij ook goederenvervoer, spoor, regionaal openbaar vervoer en fiets betrekken bij de problematiek en de oplossingen inzake regionale bereikbaarheid. Wij waarderen de bereidheid van V&W om te investeren in het OVN als daarmee op betere wijze problemen op het HWN kunnen worden aangepakt. Wij moeten daarnaast echter ook constateren dat - hoewel de netwerkbenadering in de Nota Mobiliteit wordt onderschreven - er erg veel en eenzijdig aandacht uitgaat naar de kwaliteit van het hoofdwegennet en de oplossing van knelpunten op het hoofdwegennet.

II Punten van kritiek: onderdelen waarop de DO's een afwijkende visie hebben

De relatie tussen spoorvervoer enerzijds en stads- en streekvervoer en de andere modaliteiten anderzijds in het kader van regionale bereikbaarheid wordt gemist.

De netwerkgedachte wordt in het hoofdstuk spoorvervoer voor een 'Nota Mobiliteit' onvoldoende uitgewerkt. Met name in stedelijke regio's vervullen het spoorvervoer en het stads- en streekvervoer een zeer wezenlijke functie in de afwikkeling van grote vervoersstromen. Bij een integrale gebiedsgerichte aanpak van de verkeers- en vervoerproblemen zullen provincies, WGR-plusregio's en gemeenten het stads- en streekvervoer en het spoorvervoer in onderling verband met elkaar bezien. In stedelijke gebieden nemen ze gezamenlijk in de spitsperiodes tot 50% van de verplaatsingen voor hun rekening. Ook in het meer landelijk gebied streven de decentrale overheden een netwerkbenadering na, waarbij het spoorvervoer, niet alleen op de toekomstige decentrale lijnen, vaak in nauwe samenhang met het busvervoer en collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) als feeders een wezenlijke functie vervult. Hierbij maken wij wel de kanttekening dat CVV veelal een erg duur alternatief is voor het reguliere stads- en streekvervoer. Het is daarom van groot belang dat het openbaar vervoer en CVV zoveel mogelijk overeenind en ook betaalbaar blijven voor de klant.

Wij zijn van mening dat bij spoorvervoer ten onrechte gekozen is voor een zeer éézijdige financieel-economische benadering. De hiervoor genoemde sociale functie van het spoorvervoer is evenzeer van wezenlijk belang. De ambitie voor de rol van het spoorvervoer in de grootstedelijke gebieden is te laag; groei zal wel degelijk mogelijk moeten zijn. Wij achten het hoogst ongewenst dat er mogelijk sprake is van sluiting van een groot aantal stations. Mocht toch worden overgegaan tot sluiting van stations of tot vermindering of stopzetting van de bediening van stations, dan zullen de betrokken decentrale overheden extra middelen beschikbaar moeten krijgen om alternatief vervoer mogelijk te maken. In het kader van de decentralisatie is door uw voorganger bepaald dat de huidige BDU geen financiële middelen bevat voor stationsexploitatie en spoorinfrastructuur.

Wij zijn voorstander van en bereid tot een integrale netwerkbenadering. Het spoor speelt daarbij een zeer belangrijke rol. Op dit moment worden de decentrale overheden door NS en ProRail niet of nauwelijks betrokken bij de ontwikkelingen die gaande zijn op en rond het spoor. Wij missen de mogelijkheid voor de decentrale overheden om van uit een "level playing field" overleg te voeren. Voorbeelden zijn afstemming dienstregeling regionaal OV, haltering (bediening van stations) en samenloop centraal en regionaal spoor. Een ministeriële toetsing-achteraf van de beweegredenen van NS en ProRail is te mager en vinden wij onaanvaardbaar.

Wij verwijzen in dat verband bovendien naar onze brief aan de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat van 30 augustus jl. inzake de concessies.

VNG, IPO en SKVV hechten voorts belang aan veilig en toegankelijk openbaar vervoer. Ten aanzien van dit laatste is eerder gezamenlijk geconstateerd dat de thans opgenomen termijnen, gelet op de financiële situatie, niet realistisch is.

De decentrale overheden zijn van mening dat in het kader van de integrale netwerkbenadering aandacht zal moeten worden besteed aan de mogelijkheden van (goederen)vervoer over water en aan de knelpunten waar de netwerken van weg, spoor en water elkaar kruisen.

Streven naar maatwerk inzake milieu en leefomgeving om kansen te benutten bij de verbetering van de regionale bereikbaarheid

Wij waarderen de inzet van het rijk om hier oplossingen voor te bieden, maar de huidige knelpunten en de ontwikkelingen in de toekomst, maken meer maatregelen en naar verwachting meer geld dan nu gereserveerd noodzakelijk. De urgentie is wat ons betreft zeer hoog en de komende tijd zal de omvang van de problematiek alleen nog maar toenemen. Het rijksbeleid is gericht op een verdere verdichting van het stedelijk gebied en optimaal gebruik van de infrastructuur waardoor de verkeersintensiteit in de steden nog verder zal toenemen. Nu reeds dreigen ruimtelijke ontwikkelingen in stedelijke gebieden - met name als gevolg van recente uitspraken van de Raad van State - niet door te kunnen gaan of worden deze sterk beperkt.

Voor NO₂ en fijn stof is een generieke inspanning om het verkeer schoner te maken absoluut noodzakelijk teneinde in de buurt van die grenswaarden te kunnen komen. Verder vragen wij het rijk provincies, WGR-plusregio's en gemeenten de mogelijkheid te geven meer maatwerk te leveren en gebiedsgewijs meer flexibel om te kunnen gaan met de huidige normen die gelden voor luchtkwaliteit en geluid langs bestaande infrastructuur.

Het verkeersveiligheidsbeleid wordt ondersteund, maar de mogelijkheid van bestuurlijk handhaving wordt met node gemist

De provincies, WGR-plusregio's en gemeenten nemen in hun plannen en beleid een pakket van maatregelen op waarmee een evenredige bijdrage aan de nationale doelen wordt gerealiseerd. Wij hechten groot belang aan een permanente verbetering van de verkeersveiligheid, gelet op de aantallen verkeersslachtoffers en maatschappelijke kosten. Wij onderschrijven de doelstellingen verkeersveiligheid uit de Nota Mobiliteit en zijn bereid onze bijdrage hieraan te leveren.

Voorts willen wij U hierbij ook herinneren aan de bestuurlijk afgesproken evaluatie van de verdeel-sleutel van regionale en lokale infrastructuur.

De decentrale overheden pleiten voor een zorgvuldige, doch zo spoedige mogelijke invoering van een andere vorm van prijsbeleid

Ten aanzien van prijsbeleid ondersteunen wij u in uw streven om over te gaan naar een systeem van betalen per kilometer/rato van gebruik. Een onafhankelijke commissie kan zijn nut hebben voor het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak, maar moet de invoering niet onnodig vertragen. De ingeschatte en verwachte effecten van prijsbeleid op bereikbaarheid zijn aanzienlijk, met name in de meer verstedelijkte gebieden. De zorgvuldige procedure vergt bestuurlijke overeenstemming over de (alternatieve) vormgeving van het bijbehorende decentrale belastinggebied.

Tot slot

Sociaal-economisch sterke steden en een vitaal platteland zijn als nationale doelstellingen alleen te realiseren door in te zetten op betrouwbare bereikbaarheid op het niveau van samenhangende netwerken van auto, trein, OV en fiets, in combinatie met (verkeers)veiligheid en leefomgeving.

De decentrale overheden voelen zich verantwoordelijk en willen de bereikbaarheidsopgave in samenhang met de andere opgaven uit de Nota's Ruimte en Mobiliteit graag actief oppakken en vormgeven. Een goede uitvoering vraagt om enige aanscherping van beleid en een goede balans bij de inzet van de beschikbare middelen. Wij hopen dat deze reactie dat duidelijk heeft gemaakt.

Met vriendelijke groet,
INTERPROVINCIAAL OVERLEG,




J. Franssen,
voorzitter.

SAMENWERKENDE KADERWETGEBIEDEN VERKEER EN VERVOER,

mr. A. Tchernoff,
voorzitter.



VERENIGING VAN NEDERLANDSE GEMEENTEN,



dr. W. Kuiper,
lid directieraad.