

Aan:  
de voorzitter en leden van  
provinciale staten van Drenthe

Assen, 21 februari 2007  
Ons kenmerk 8/5.9/2007002057  
Behandeld door de heer E. Uneken (0592) 36 56 23  
Onderwerp: Voorontwerp-Provinciaal verkeers- en vervoersplan 2007-2020

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij bieden wij u het voorontwerp-Provinciaal verkeers- en vervoersplan Drenthe 2007-2020 (PVVP) aan. Het PVVP is als uitwerkingsplan van het POPII tevens een vertaling van de nieuwe landelijke Nota mobiliteit en dient augustus 2007 vastgesteld te zijn. Wij hebben in mei 2006 de Startnotitie Uitwerkingsprogramma verkeer en vervoer Drenthe vastgesteld. Deze startnotitie is gebruikt als basis voor de discussie over het provinciale verkeers- en vervoersbeleid met uw staten, de Drentse gemeenten en partners. Het resultaat van deze consultatiefase is verwerkt in het voorontwerp-PVVP.

Het PVVP beschrijft hoe de provincie Drenthe vanuit haar eigen verantwoordelijkheid op het terrein van verkeer en vervoer een bijdrage wil leveren aan de duurzame ontwikkeling van Drenthe. Daarnaast is er de wettelijke plicht om het landelijke beleid uit de Nota mobiliteit door te vertalen naar Drentse schaal.

Het PVVP gaat uit van een deur-tot-deurbenadering. De mobiliteitsbehoefte van burgers, bedrijven en voorzieningen is het uitgangspunt. In plaats van de infrastructuur, staat de reiziger centraal. Het beleid uit het PVVP is erop gericht om betrouwbare reistijden te bieden zonder het leefklimaat nadelig te beïnvloeden. Om te kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte van deur tot deur zijn drie aspecten essentieel: samenwerking, maatwerk en innovatie.

Om ruimte te bieden aan samenwerking, maatwerk en innovatie is in het PVVP gekozen voor een uitwerking op hoofdlijnen. Het PVVP beschrijft het provinciale mobiliteitsbeleid aan de hand van zes thema's. Binnen de thema's worden doelstellingen doorvertaald naar beleidsambities en projecten waarvan een belangrijke bijdrage

wordt verwacht. Voor de nadere uitwerking wordt nadrukkelijk samenwerking gezocht met overheden en andere partners. Het PVVP heeft op deze manier een dynamisch karakter, waarmee maximaal kan worden ingespeeld op ontwikkelingen en gebieds-specifieke voorwaarden. De afstemming van planvorming tussen de verschillende actoren is daarbij essentieel.

Het PVVP bestaat uit twee delen. In het eerste deel, Kaders en ambities 2007-2020, wordt het provinciale mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2020 beschreven. In het tweede deel, Uitvoeringsagenda 2007-2012, zijn de ambities uit het PVVP uitgewerkt naar concrete activiteiten en zijn de mogelijke financiële consequenties van deze activiteiten nader vastgelegd. De uitvoeringsagenda vormt de basis voor de uitvoeringsafspraken tussen provincie, Rijk en gemeenten, die voor een periode van vier jaar worden vastgelegd in de vorm van convenanten.

Het voorontwerp-PVVP wordt voor een periode van zes weken ter inzage gelegd en voor commentaar voorgelegd aan de Statencommissie Omgevingsbeleid, de Provinciale Commissie Omgevingsbeleid, het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het bestuur van aangrenzende provincies. Ook wordt over de inhoud van het voorontwerp-PVVP geconsulteerd via het interactieve Drentse discussieplatform [www.reuring.nl](http://www.reuring.nl). Wij zijn voornemens het definitieve ontwerp-PVVP mei 2007 vast te stellen en ter besluitvorming aan uw staten aan te bieden.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Bijlage(n):  
jd/coll.

# Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe

Kaders en ambities 2007 - 2020

*provincie* Drenthe

Definitief  
voorontwerp





# Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe

## Kaders en ambities 2007 - 2020

Definitief  
voorontwerp

### **Ter inzage legging**

Van 6 maart tot en met 17 april 2007 kunt u reageren op het voorontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). De regeling ligt ter inzage bij de Stafgroep Communicatie van de provincie, Westerbrink 1 in Assen en de Drentse gemeentehuizen.

Via [www.reuring.nl](http://www.reuring.nl) kunnen inwoners van Drenthe in meer actieve vorm deelnemen aan de discussie over de inhoud van het voorontwerp PVVP.

### **Reageren**

Stuur uw zienswijze uiterlijk 17 april 2007 naar de provincie Drenthe, college van Gedeputeerde Staten, Postbus 122, 9400 AC Assen. Wilt u liever mondeling uw zienswijze kenbaar maken, neemt u dan contact op met de Productgroep Verkeer en Vervoer, telefoon 0592 365722.

*Gedeputeerde staten van Drenthe*  
*Februari 2007*

**Colofon**

Dit is een uitgave van de provincie Drenthe  
*Foto omslag* W.J. Kleppe, Assen; TrafficLinq - FindPictures

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Opzet Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	4
1.2	Besluitvorming PVVP	5
1.3	Leeswijzer	6
<b>2</b>	<b>Visie: Mobiliteit als basis voor (inter)nationale ruimtelijk-economische en sociale ontwikkeling</b>	<b>7</b>
2.1	De Noordelijke Ontwikkelingsas	7
2.2	Ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe	7
2.3	Rol van het verkeers- en vervoersbeleid	8
2.4	Rol van de Provincie	10
<b>3</b>	<b>Thema's</b>	<b>11</b>
3.1	Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling	11
3.2	Thema Bereikbaarheid	15
3.3	Thema Veiligheid	17
3.4	Thema Leefomgeving	20
3.5	Thema Innovatie	22
3.6	Thema Samenwerking	25
<b>4</b>	<b>Financiering</b>	<b>28</b>
4.1	Financieringsbronnen	28
4.2	Van ambitie naar investering	28
<b>5</b>	<b>Monitoring en evaluatie</b>	<b>30</b>
	<b>Bijlage</b>	<b>32</b>
	<b>Bouwstenen</b>	<b>33</b>
A	Beleidskaders	33
B	Netwerkbenadering	35
C	Veiligheid en leefomgeving	39

# 1 Inleiding

Voor u ligt het Voorontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) Drenthe 2007 – 2020. Sinds het vorige PVVP (1996) is er veel gebeurd: autonome ontwikkelingen, integrale benadering van ruimte en mobiliteit, verandering in het denken over mobiliteit, verandering in de verantwoordelijkheden van overheden en de relaties met partners. Het PVVP beschrijft hoe de Provincie Drenthe vanuit haar eigen verantwoordelijkheid op het terrein van verkeer en vervoer een bijdrage wil leveren aan de duurzame ontwikkeling van Drenthe. Daarnaast is er de wettelijke plicht om het landelijke beleid uit de Nota Mobiliteit door te vertalen naar Drentse schaal.

Het PVVP gaat uit van een deur-tot-deur benadering. De mobiliteitsbehoefte van burgers, bedrijven en voorzieningen is het uitgangspunt. In plaats van de infrastructuur, staat de reiziger centraal. Het beleid uit het PVVP is er op gericht om betrouwbare reistijden te bieden zonder het leefklimaat nadelig te beïnvloeden. Om te kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte van deur tot deur zijn drie aspecten essentieel: samenwerking, maatwerk en innovatie.

Om ruimte te bieden aan samenwerking, maatwerk en innovatie is in het PVVP gekozen voor een uitwerking op hoofdlijnen. Het PVVP beschrijft het provinciale mobiliteitsbeleid aan de hand van zes thema's. Binnen de thema's worden doelstellingen doorvertaald naar beleidsambities en projecten waarvan een belangrijke bijdrage wordt verwacht. Voor de nadere uitwerking wordt nadrukkelijk samenwerking gezocht met overheden en andere partners. Het PVVP heeft op deze manier een dynamisch karakter, waarmee maximaal kan worden ingespeeld op ontwikkelingen en gebiedsspecifieke voorwaarden. De afstemming van planvorming tussen de verschillende actoren is daarbij essentieel.

In het kader van de Netwerkanalyses Groningen - Assen en Zuid Drenthe en de provinciale programmalijnen Stedelijke Ontwikkeling en Veilige Bereikbaarheid 2006 - 2008 is door de partners in mobiliteit ervaring opgedaan in gezamenlijke analyse, planvorming en uitvoering van ruimtelijk-economische projecten en mobiliteitsprojecten. Deze samenwerkingsverbanden vormen het vertrekpunt voor de verdere uitwerking en uitvoering van het PVVP.

Het PVVP heeft raakvlakken met verschillende beleidsnota's zoals de Nota Ruimte, Pieken in de Delta, Strategische Agenda Noord-Nederland, Structuurvisie Zuiderzeelijn en de Regiovisie Groningen - Assen. Het PVVP is een uitwerking van het Provinciaal Omgevingsplan II.

## 1.1 Opzet Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het PVVP is het algemene beleidskader voor het mobiliteitbeleid en bestaat uit twee delen. In het eerste deel, Kaders en Ambities 2007 - 2020, wordt het provinciale mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2020 beschreven. In het eerste deel worden de doelen, ambities en sterprojecten benoemd. Ook zijn de essentiële onderdelen in dit deel verwerkt. Dit zijn de onderdelen van het beleid die van wezenlijk belang zijn voor de realisatie van de doelen uit de Nota Mobiliteit en de provinciale doelstellingen. Op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer werken de essentiële onderdelen door in gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen. De essentiële onderdelen werken ook door in de keuze van activiteiten, zoals vastgelegd in het tweede deel, de Uitvoeringsagenda.



In het tweede deel, Uitvoeringsagenda 2007 - 2012, zijn de ambities uit het PVVP uitgewerkt naar concrete activiteiten en zijn de mogelijke financiële consequenties van deze activiteiten nader vastgelegd. De Uitvoeringsagenda komt in nauwe samenwerking met de partners tot stand. De Uitvoeringsagenda vormt de basis voor de uitvoeringsafspraken tussen Provincie, rijk en gemeenten, die voor een periode van vier jaar worden vastgelegd in de vorm van conventanten.

Om de vier jaar wordt het PVVP geëvalueerd. Op basis van behaalde resultaten, ontwikkelingen en nieuwe politieke inzichten wordt het beleid desgewenst bijgesteld. De evaluatie is gekoppeld aan de cyclus van de conventantafspraken. Op basis van de evaluatie van het PVVP wordt de Uitvoeringsagenda geactualiseerd.

Jaarlijks wordt een Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer opgesteld, waarin de projecten en bijbehorende financiering voor het komende jaar worden vastgelegd. De voortgang en resultaten van deze projecten worden jaarlijks beschreven in het Jaarverslag Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer.

## 1.2 Besluitvorming PVVP

In mei 2006 is de Startnotitie Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer Drenthe door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Deze startnotitie is gebruikt als basis voor de discussie over het provinciale verkeers- en vervoersbeleid met Provinciale Staten, Drentse gemeenten en partners. Het resultaat van deze consultatiefase is verwerkt in het Voorontwerp PVVP.

Het PVVP is deels een Uitwerkingsplan van POPII. Het POPII bevat de door de Staten vastgestelde hoofdlijn van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid. De plankaarten uit het POPII zijn leidend voor het PVVP. In het PVVP is het Uitwerkingsplan Vervoer Gevaarlijke Stoffen opgenomen (Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer). Volgens de POP-procedure worden de Uitwerkingsplannen alleen door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Om te voldoen aan de Planwet Verkeer en Vervoer wordt het PVVP in afwijking op de POP-procedure door Provinciale Staten vastgesteld.

Besluitvorming over de beschikbare financiële middelen voor de realisatie van de ambities zal per bestuursperiode in het kader van bestuursakkoorden en de jaarlijkse begrotingscyclus moeten plaatsvinden.

Beleidsnotitie	Looptijd	Evaluatie	Provinciale Staten
PVVP Deel 1 Kaders en Ambities	tot 2020	vierjaarlijks	B
PVVP Deel 2 Uitvoeringsagenda	tot 2012	vierjaarlijks	B
Conventanten	vier jaar	jaarlijks	I
Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer	één jaar	jaarlijks	I

B = besluitvormend; I = informerend

### Procedure en planning

Het Voorontwerp PVVP is op 20 februari 2007 vastgesteld door Gedeputeerde Staten. In de periode maart tot april 2007 wordt het Voorontwerp PVVP voor een periode van zes weken ter inzage gelegd op het provinciehuis en in de Drentse gemeentehuizen. In dezelfde periode wordt de inhoud van het Voorontwerp PVVP geconsulteerd op het interactieve discussieplatform Reuring.nl. Ook worden de provinciale commissies Adviescommissie voor de Fysieke

Leefomgeving (AFLO) en het Verkeers- en Vervoersberaad (VVBD) en de Statencommissie Omgevingsbeleid om commentaar gevraagd.

In de periode april - mei 2007 worden de reacties verwerkt in een Reactienota PVVP, waarin wordt aangegeven op welke manier de reactie is verwerkt in het definitieve Ontwerp PVVP. De Reactienota en het definitieve Ontwerp PVVP wordt in mei 2007 door Gedeputeerde Staten behandeld. Na vaststelling wordt het Ontwerp PVVP ter besluitvorming aan Provinciale Staten aangeboden, de Reactienota wordt voor Provinciale Staten ter inzage gelegd. Na vaststelling door Provinciale Staten, naar verwachting juli 2007, treedt het beleid van het nieuwe PVVP in werking.

### **1.3 Leeswijzer**

Het volgende Hoofdstuk beschrijft de provinciale zienswijze ten aanzien van de ruimtelijk-economische ontwikkeling en mobiliteit in Drenthe. Deze visie is bepalend voor de doelstellingen, ambities en sterprojecten die worden verwoord in Hoofdstuk 3. Hoofdstuk 3 is opgebouwd uit zes thema's. Aansluitend wordt de bijbehorende financiering (Hoofdstuk 4) en monitoring (Hoofdstuk 5) beschreven.

Het eerste deel van het PVVP sluit af met de bouwstenen die zijn gebruikt voor de inhoud. Achtereenvolgens komen aan de orde: beleidskaders, verkeers- en vervoersnetwerken, veiligheid en leefomgeving. De bouwstenen worden op hoofdlijnen beschreven, waarna wordt verwezen naar relevante bijlagen. De bijlagen worden digitaal aangeboden via [www.drenthe.nl](http://www.drenthe.nl).

## 2 **Visie: Mobiliteit als basis voor (inter)nationale ruimtelijk-economische en sociale ontwikkeling**

Noord-Nederland is één van de schakels in het internationale (Europese) netwerk. De verbinding met internationale economische gebieden zoals Hamburg, Bremen, het Ruhrgebied, de Randstad en gebieden op grotere afstand in Europa maakt uitwisseling van goederen, mensen en kennis mogelijk. Deze uitwisseling is essentieel voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland. Mobiliteit is daarmee een basisbehoefte, waarin moet worden voorzien om verdere ontwikkeling mogelijk te maken. De kwaliteit van de infrastructuur en voorzieningen voor dataverkeer en verkeer en vervoer van mensen en goederen moet zijn afgestemd op deze mobiliteitsbehoefte.

### 2.1 **De Noordelijke Ontwikkelingsas**

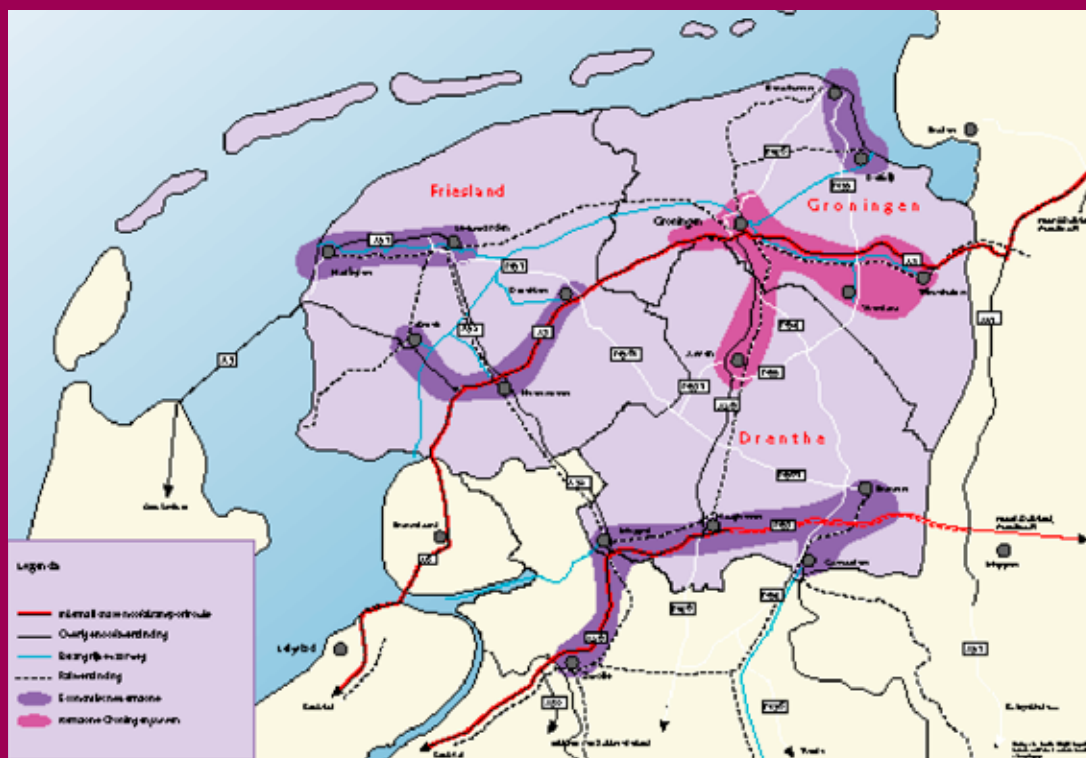
De internationale dimensie wordt voor de Nederlandse en de Noord-Nederlandse ruimtelijk-economische ontwikkeling steeds belangrijker. Noord-Nederland heeft een grote potentie als schakelfunctie tussen economische kerngebieden als de Randstad en Noord Duitsland en de daarachter gelegen gebieden in Noord- en Oost-Europa. De onderlinge verbinding van de internationale schakels voor de uitwisseling van mensen, goederen, kennis en cultuur leidt ertoe dat er een corridor ontstaat van ruimtelijk-economische activiteiten, de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA).

De Noordelijke Ontwikkelingsas is voor Nederland zeer interessant wat betreft de economische groei die er plaatsvindt en de markten waarin de groei zit. Er bestaan goede kansen om hier juist vanuit Noord-Nederland met congestiearme, verbindingen over weg, water en spoor verder bij aan te haken. Door het versterken van de sleutelsectoren kan Noord-Nederland een actieve rol spelen in Noord-Europese economische- en kennisnetwerken. Groningen - Assen en Emmen - Coevorden vervullen een schakelfunctie tussen de internationale, interregionale en regionale verplaatsingen.

De kwaliteit van de verbinding tussen de schakels is bepalend voor de verdere ontwikkeling van deze corridor. Het gaat hierbij om de internationale transportassen A6/A7/E22 (Randstad – Groningen - Duitsland), A28/A37/E233 (Randstad - Emmen - Duitsland) en A28 (Zwolle - Groningen), de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl - Duitsland, de hoogwaardige spoorverbindingen via Groningen (ZZL) en via Emmen/Coevorden (Hanzelijn in combinatie met spoorverbinding Zwolle - Coevorden/Emmen - Duitsland).

### 2.2 **Ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe**

De stedelijke netwerken Groningen - Assen en Zuid Drenthe, met de steden Emmen, Coevorden, Hoogeveen en Meppel zijn de belangrijkste economische motor van Drenthe. De aansluiting op de (inter)nationale verbindingssassen stelt de stedelijke netwerken in staat zich verder te ontwikkelen. De concurrentiepositie van de stedelijke netwerken wordt in belangrijke mate bepaald door de beschikbaarheid en bereikbaarheid van voorzieningen voor wonen, werken, zorg, onderwijs, recreatie en cultuur.



Drenthe is rijk aan cultuurhistorische waarden en heeft een aantrekkelijk achterland voor toerisme, recreatie, natuurontwikkeling en landbouw. Het landelijk gebied en de stedelijke gebieden zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Stedelijke ontwikkeling versterkt de behoefte aan een bereikbaar landelijk gebied voor recreatie en ontspanning. Voor het vestigingsklimaat in het landelijk gebied is het van belang dat stedelijke voorzieningen bereikbaar zijn.

Door te investeren in de ruimtelijk-economische structuur wordt beoogd de internationale concurrentiepositie van de regio en van Nederland te versterken. Een optimale infrastructuur, sterke steden en een vitale leefomgeving zijn daarbij essentieel. Een hoogwaardige spoorverbinding met andere internationale regio's kan een enorme economische impuls betekenen. Op basis van de structuurvisie Zuiderzeelijn heeft het kabinet geconcludeerd dat regiospecifieke oplossingen meer effect sorteren dan een snelle OV verbinding tussen Schiphol en Groningen. In het hoofdlijnen debat met de Tweede Kamer is besloten tot aanvullend onderzoek naar de effecten van de hogesnelheidstrein (HST<sub>3</sub>) (voorkeursvariant van de regio), de Hanzelijn plus 160 Noordlink en een regiospecifiek pakket van ruimtelijk-economische projecten en regionale bereikbaarheidsprojecten. Het gaat hierbij ondermeer om projecten zoals de Zuidelijke Ringweg Groningen en OV light maatregelen. Het definitieve besluit over de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn moet nog worden genomen.

### 2.3 Rol van het verkeers- en vervoersbeleid

Mobiliteit is van essentieel belang voor de ruimtelijk-economische en sociale ontwikkeling. Het verkeers- en vervoersbeleid heeft de belangrijke opgave om te voorzien in mobiliteit door de lucht en over weg, water en spoor om de ontwikkeling van Drenthe mogelijk te maken. Voor sociale ontplooiing, werk en wonen is het van essentieel belang dat mensen zich betrouwbaar,

veilig en tegen acceptabele reistijden kunnen verplaatsen. Voor mensen die door beperkingen niet in staat zijn zich op eigen gelegenheid te verplaatsen moet openbaar vervoer beschikbaar zijn. De mobiliteitsopgave moet zodanig ingevuld worden dat de ontwikkeling van de kwaliteiten van Drenthe wordt gestimuleerd, zonder dat de maatschappelijke ontwikkeling ten koste gaat van veiligheid, milieu en leefbaarheid.

In Drenthe is de auto de primaire vervoerswijze en zal dat ook blijven. Het autogebruik vormt ook een belasting voor het milieu en de leefbaarheid. Het provinciale verkeers- en vervoersbeleid streeft een duurzame mobiliteit na onder andere door meer ruimte te bieden aan alternatieven voor de auto en door de toepassing van alternatieve aandrijftechnieken en duurzame brandstoffen te stimuleren.

Voor een gunstig vestigingsklimaat is het van belang dat reizigers er op kunnen vertrouwen dat zij binnen een aanvaardbare reistijd op te plaats van bestemming zijn. Om betrouwbare (voorspelbare) en acceptabele reistijden van deur tot deur te kunnen bieden, moet de kracht van de verschillende modaliteiten in aanvulling op elkaar worden benut. Afstemming van de netwerken voor openbaar vervoer, auto, fiets en goederenvervoer is daarbij essentieel. Voor de beheerders van de infrastructuur betekent het dat de aandacht ook op de netwerken buiten hun eigen beheersgrenzen moet worden gericht.

De samenhang tussen de afzonderlijke netwerken is uitgewerkt in de netwerkanalyses voor het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen en het stedelijk netwerk Zuid Drenthe. De netwerkanalyse is een instrument om tot gedeelde bereikbaarheidsambities en een gedeeld probleembesef te komen. De analyse brengt de ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteitsontwikkeling van alle modaliteiten in kaart, resulterend in een intermodaal maatregelenpakket voor de periode tot 2020. De netwerkanalyses van Noord-Nederland worden in onderlinge samenhang uitgewerkt tot een actualisatie van het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland.

Bereikbaarheidsproblemen concentreren zich met name op hoofdwegen en in en rond de stedelijke gebieden. In deze gebieden is de ruimte beperkt en heeft de leefbaarheid snel te lijden onder de gevolgen van verkeer en vervoer. Het openbaar vervoer is een relatief schoon en milieuvriendelijk alternatief voor de auto. Een goed functionerend openbaar vervoer netwerk verbindt steden en landelijk gebied en biedt uitkomst voor mensen met beperkingen. Het openbaar vervoer is daarmee een duurzame oplossing voor mobiliteitsproblemen en draagt bij aan het versterken van de sociale cohesie. Het openbaar vervoer neemt dan ook een centrale rol in het mobiliteitsbeleid en komt in alle thema's terug. Het OV-bureau Groningen - Drenthe heeft de verantwoordelijkheid om het openbaar vervoer in Drenthe verder te ontwikkelen tot een volledig geïntegreerd, marktgericht onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Het OV-bureau heeft daarin de taak om openbaar vervoer mee te laten wegen in afwegingen op het gebied van ruimtelijke ordening, landschap en milieu.

De fiets is een gezond, ontspannend en milieuvriendelijk vervoermiddel. Voor het utilitaire fietsverkeer liggen de kansen op de korte afstand (tot 7,5 km). Veel korte verplaatsingen (tot 5 km) worden nu nog afgelegd per auto (circa 50%). Hier ligt een grote potentie voor de fiets. Om het gebruik van de fiets te faciliteren moeten zowel binnen stedelijke gebieden als tussen stedelijke gebieden en omliggende kernen directe, veilige en comfortabele routes beschikbaar zijn.

In de realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen wordt ingezet op de volgende bijdrage door de verschillende modaliteiten:

- de auto is en blijft de primaire vervoerswijze;

- de auto, trein en bus zijn de belangrijkste vervoerswijzen voor lange afstandverplaatsingen tussen kernzones (meer dan 30 kilometer);
- de auto is met de bus en de trein van belang voor de middellange afstanden tussen stedelijke centra (10 tot 30 kilometer);
- de auto is de belangrijkste vervoerwijze voor middellange afstanden tussen het landelijk gebied en stedelijke centra. Het openbaar vervoer is een alternatief in de spitsperiode (tot 15 kilometer);
- de fiets, al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer, is een alternatief op de korte afstanden (tot 7,5 kilometer).

Voor de regio Groningen - Assen is het Kolibri OV-netwerk met daarbij de voorziene regiogram een belangrijke drager.

## 2.4 Rol van de Provincie

De rol van de Provincie verschilt per niveau van beleidsinzet. Op het (inter)nationale niveau is de Provincie de eerst handelende partij, al dan niet in SNN-verband. Waar nodig worden partners geraadpleegd. De Provincie behartigt het Drents belang in overleg onder andere met het Rijk, Rijkswaterstaat, het Interprovinciaal Overleg en de Europese Unie. De Provincie kiest hierbij voor een actief betrokken rol, wat kan resulteren in voorstellen tot cofinanciering of voorfinanciering en uitvoering van concrete projecten. De Provincie vervult een schakelfunctie tussen het Rijk en de stedelijke netwerken.

Op provinciaal niveau heeft de Provincie een brede rolinvulling. In de eerste plaats is de Provincie kadersteller voor het gemeentelijk vervoerbeleid. Gemeenten verwerken de onderdelen uit het PVVP ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid, leefomgeving en innovatie in het lokale beleid. De Provincie ziet er op toe dat de onderdelen in het regionale investeringsprogramma tot uitdrukking komen.

In de tweede plaats is de Provincie budgethouder voor de gedecentraliseerde rijksmiddelen (BDU). Deze middelen zijn onder andere inzetbaar voor cofinancieringdoeleinden, openbaar vervoer en provinciebrede projecten. De Provincie zet ook eigen middelen in, bijvoorbeeld voor de realisatie van maatregelen op haar eigen infrastructuur.

In de derde plaats is de Provincie partner in de uitvoering van projecten. De partners leggen de afspraken over planning, financiering en rollen in de uitvoering gezamenlijk vast in de vorm van convenanten.

# 3 Thema's

## 3.1 Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling

### Doelstelling

Het versterken van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de stedelijke netwerken Groningen - Assen en Zuid Drenthe in samenhang met de ontwikkeling van het landelijk gebied.

Het mobiliteitsbeleid draagt bij aan een concurrerend vestigingsklimaat door de optimalisatie van de (inter)nationale bereikbaarheid en het creëren van voorwaarden voor duurzame mobiliteitsontwikkeling.

### 3.1.1 Versterken van de (inter)nationale verbinding van de stedelijke netwerken

Voor de ontwikkeling van de stedelijke netwerken van Drenthe is een goede verbinding met (inter)nationale regio's in Nederland en Europa van belang. Uit de netwerkanalyses Groningen – Assen en Zuid Drenthe blijkt dat de bereikbaarheid op de externe relaties van de hele provincie wordt beperkt doordat de poorten naar het Noorden over spoor, water en weg onvoldoende hoogwaardig zijn ingericht.

#### *Ambities*

- a. Optimalisatie van de aansluiting van Groningen - Assen en Emmen op de Duitse verbindingssassen (E22 en E233);
- b. Opheffen van knelpunten in de capaciteit en kwaliteit van de internationale verbindingssassen A6/A7, A28/A7, A28/A37;
- c. Opheffen van knelpunten in de capaciteit en kwaliteit van de verbindingssas N33;
- d. Realisatie van een rechtstreekse en voldoende hoogwaardig ingerichte verbinding met Twente (N34, N48);
- e. Realisatie van een hoogwaardige spoorverbinding van economische kernzones naar Groningen - Assen en Emmen/Coevorden met voldoende capaciteit en kwaliteit voor vervoer van personen en goederen;
- f. Opheffen van knelpunten in de capaciteit en kwaliteit van de spoorverbinding van Coevorden met Duitsland;
- g. Optimalisatie van de vaarwegen Meppel - Ramspol en Almelo - Coevorden;
- h. Stimuleren van de duurzame ontwikkeling van Groningen Airport Eelde.

## Sterprojecten

Project	Omschrijving
Noordelijke ontwikkelingsas	Stimuleren van de ontwikkeling van het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen en Zuid Oost Drenthe als schakels in de internationale verbinding met Noord en Oost Europa; optimalisatie van de internationale verbinding van Groningen - Assen (spoor, E22) en Zuid Oost Drenthe (spoor, E233) met Noord en Oost Europa; opwaarderen E233 Meppen - Cloppenburg (A31 - A1) tot 2x2 autosnelweg.
Zuiderzeelijn	a. realisatie van een hoogwaardige spoorverbinding met de Randstad; b. realisatie van pakket van regionale bereikbaarheidsprojecten en ruimtelijk-economische projecten.
Hanzelijn	a. optimalisatie infrastructuur en dienstregeling van bestaand spoor volgens tracé Hanzelijn (Lelystad - Zwolle) in relatie tot spoorverbinding Zwolle - Emmen; b. realisatie van aanvullend pakket regionale maatregelen.
Spoor	Capaciteitsuitbreiding/frequentieverhoging spoorverbinding Zwolle - Groningen; fasegewijs versterken van het gebruik van de spoorverbinding tussen Coevorden/Emmen en Zwolle/Twente door verbeteren/realisatie van stationvoorzieningen, inzet lightrail materieel en opwaarderen van de spoorinfrastructuur (spoorbrug, (partiële) verdubbeling spoorlijn); uitbreiding capaciteit Bentheimereisenbahn.
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen	a. dynamische verkeersmanagement, benuttingsmaatregelen; b. realisatie tracévariant.
A28	Capaciteitsuitbreiding Zwolle - Meppel; benuttingsmaatregelen De Punt - Groningen; reconstructie knooppunt Lankhorst (A28/A32); reconstructie knooppunt Hoogeveen (A28/A37); knooppunt Assen Zuid in relatie tot aansluiting TT-circuit.
A37	Herinrichting tot 2*2 autosnelweg; realisatie aansluiting A31 (Dld).
N33	Herinrichting tot 2*2 stroomweg; herinrichting knooppunt Assen Zuid (A28/N33); herinrichting knooppunt Gieten.
N34	Herinrichting tot 1*2 stroomweg, inclusief aansluitingen en ongelijkvloerse kruispunten; verkenning verdubbeling N381 - Emmen Zuid (in relatie tot ontsluiting Emmen); verkenning verdubbeling Holsloot - Coevorden (in relatie tot ontsluiting bedrijventerreinen Coevorden).
N48	Herinrichting tot 1*2 stroomweg, inclusief aansluitingen en ongelijkvloerse kruispunten.
Waterwegen	Verruimen sluis Zwartsluis (hoofdvaarweg Meppel - Ramspol); optimalisatie capaciteit vaarweg Almelo - Coevorden.
Groningen Airport Eelde	Stimuleren van de duurzame ontwikkeling van GAE als regionale luchthaven in relatie tot de baanverlenging.

### 3.1.2 Stimuleren van ontwikkeling

De ruimtelijk-economische activiteiten in Drenthe worden geclusterd in de stedelijke netwerken. In deze gebieden zijn voldoende mogelijkheden om de infrastructuur en voorzieningen voor auto, OV en fiets zodanig te optimaliseren dat de groei in mobiliteit kan worden opgevangen. Daarnaast voorkomt de clustering van bedrijvigheid en wonen in de stedelijke netwerken verdere verstedelijking van het landelijk gebied. Het landelijk gebied kan hierdoor de waarden op het gebied van natuur, milieu, cultuurhistorie en landschap verder ontwikkelen, waarmee de aantrekkingskracht van Drenthe voor wonen, recreatie en toerisme verder wordt versterkt.

Assen en Emmen nemen door de concentratie van bedrijvigheid, kennisinstellingen en arbeidskrachten een belangrijke positie in de noordelijke economie in en zijn de voornaamste bron voor economische groei en vernieuwing. De omliggende gemeenten profiteren van de ontwikkeling van de grote steden. Tegelijkertijd kunnen deze grote steden niet zonder de omliggende gemeenten.





Om de positie van Assen als tweede pool in het nationaal stedelijk netwerk te versterken is het van belang in te zetten op een sterke ontwikkeling van de centrumfunctie van Assen. Een samenhangende ontwikkeling is gewenst, gericht op stedelijke kwaliteit, een gevarieerd aanbod van voorzieningen en een goede bereikbaarheid vanuit de regio. De belangrijkste uitbreiding van Assen qua wonen en werken vindt plaats aan de westelijke stadsrand. Assen-Zuid heeft in ruimtelijk-economisch opzicht aantrekkelijke ontwikkelingspotenties. De basis daarvoor zijn de ontwikkelingen op en rond het TT-circuit, TT-World, een nationaal evenemententerrein, andere toeristisch recreatieve ontwikkelingen (in de zone langs de A28) en de ontwikkeling van een hoogwaardig bedrijventerrein met ondermeer sensortechnologie en een kenniscampus passend in het concept van Sensor Universe en Energy Valley. Een gebied met dergelijke activiteiten heeft een grote spin-off. Alleen de toeristisch/recreatieve sector genereert naar verwachting al ongeveer 1,5 miljoen bezoekers per jaar. Aan de rand van Assen-Zuid biedt het gebied waar nu al grote zorginstellingen zijn gevestigd, kansen voor transformatie naar een terrein met aan gezondheidszorg gerelateerde ontwikkelingen (Health Valley).

Emmen is één van de drie grootste groeikernen van Noord-Nederland. De belangrijkste ontwikkeling voor wonen doet zich voor bij het herstructureren van de oude woonwijken Bargeres, Emmerhout en Angelslo en de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Delftlanden aan de zuidwestkant van Emmen. Emmen probeert met modernisering van de industrie en diversificatie van economische activiteiten de economische structuur te versterken. Het bedrijventerrein Bargermeer, het grootste van Noord-Nederland, biedt mogelijkheden voor vernieuwende industrie, kennisintensieve bedrijvigheid en daarbij behorende kennisinstellingen in de vorm van een Kenniscampus. De ontwikkeling van het centrumgebied richt zich op het versterken van de toeristische-recreatieve sector (in relatie tot het Noorder Dierenpark) en cultuurvoorzieningen. Van de voorgenomen verplaatsing van het Noorder Dierenpark naar de Es en de ontwikkeling van de vrijgekomen locatie voor centrumvoorzieningen en wonen wordt een enorme spin-off verwacht: ruim 2 miljoen bezoekers.

### Ambities

- a. Provincie en gemeenten geven samen de ontwikkelingsvisie in samenhang met het verkeers- en vervoersbeleid verder vorm. De realisatie van duurzame mobiliteit, waarbij de kracht van de verschillende modaliteiten wordt benut, draagt bij aan de sociaal economische ontwikkeling van de gemeente;
- b. Het verkeers- en vervoersnetwerk wordt als uitgangspunt genomen worden in ontwikkelingsplannen om te kunnen blijven voorzien in de mobiliteitsbehoefte. De infrastructuur en voorzieningen voor openbaar vervoer en fiets zijn voorwaardenscheppend voor de ruimtelijke ontwikkeling. De locatiekeuze voor ontwikkeling wordt gebaseerd op de mobiliteitsbehoefte van de woon-, werk-, zorg-, onderwijs-, winkel-, recreatieve of culturele voorziening;
- c. Voor de leefbaarheid van stedelijke gebieden en om voldoende kwaliteit te kunnen bieden (frequentie, snelheid en comfort) is het van belang dat het stedenbouwkundige concept ruimte biedt aan het openbaar vervoer en de fiets;
- d. De kwaliteit van het landelijk gebied wordt versterkt door dorpsontwikkeling en natuurontwikkeling te stimuleren. Voor de sociale ontwikkeling van het landelijk gebied is het van belang dat voorzieningen, die meer en meer worden geconcentreerd in stedelijke gebieden, bereikbaar blijven tegen acceptabele reistijd.

### Sterprojecten

Project	Omschrijving
Stedelijke ontwikkeling Assen	Centrumontwikkeling in combinatie met stationsgebied; Assen Zuid (treinstation, bedrijventerrein, TT-circuit, recreatie); Westelijke Stadsrand (woonwijk Kloosterveen).
Stedelijke ontwikkeling Emmen	Centrumontwikkeling in relatie tot Noorder Dierenpark; bedrijventerrein Bargermeer; Emmen Zuid (treinstation, woonwijk Delftlanden); Zorglocatie Scheperziekenhuis.
Stedelijke ontwikkeling Coevorden	Centrumontwikkeling; bedrijventerrein Europark en Leeuwerikenveld; Regionaal Overslag Centrum.
Stedelijke ontwikkeling Hoogeveen	Centrumontwikkeling; bedrijventerrein De Wieken.
Stedelijke ontwikkeling Meppel	Centrumontwikkeling; bedrijventerrein De Oevers; woonwijken Berggierslanden en Nieuwveenselanden
Stedelijke ontwikkeling Leek / Roden	Uitbreiding wonen; bedrijvenzone
Kolibri OV-netwerk	Realisatie van kwaliteitssprong in het openbaar vervoer op kansrijke interne en externe relaties van de regio Groningen-Assen door opwaarderen van regionale treinverbindingen (bijvoorbeeld leidend tot het concept regiotram), realisatie van nieuwe stations en het verhogen van frequenties.

## 3.2 Thema Bereikbaarheid

### Doelstelling

De realisatie van duurzame bereikbaarheid op maat, waarbij de kracht van de verschillende modaliteiten wordt benut.

- De grootte van het invloedsgebied van belangrijke ruimtelijk-economische locaties blijft minimaal gelijk aan de huidige grootte;
- Voor de deur-tot-deur relaties geldt dat de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang mag zijn als buiten de spits;
- De stedelijke centra zijn in 2015 vanuit de omliggende kernen, zowel met de auto als het openbaar vervoer, binnen 20 minuten bereikbaar in een straal van circa 15 kilometer;
- De stedelijke centra zijn in 2015 vanuit de omliggende kernen met de fiets binnen 30 minuten bereikbaar in een straal van 7,5 kilometer;
- De belangrijke ruimtelijk-economische locaties zijn in de ochtendspits, zowel met de auto als het openbaar vervoer, binnen 30 minuten bereikbaar in een straal van 15 kilometer;
- Voor snelwegen tussen de steden is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits;
- Op snelwegen rond de steden (en op niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet), is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als buiten de spits.

### 3.2.1 Realisatie van bereikbaarheid op maat

In Drenthe is de auto de primaire vervoerswijze en zal dat ook blijven. Voor duurzame bereikbaarheid is het van belang, naast optimalisatie van autobereikbaarheid, de kansen van het openbaar vervoer en de fiets te benutten. Uitsluitend inzetten op het verbeteren van de autobereikbaarheid in stedelijke netwerken zal congestie slechts tijdelijk verlichten en zet de leefbaarheid van stedelijke gebieden verder onder druk. Daarnaast leidt een eenzijdige oriëntatie op autobereikbaarheid in het openbaar vervoer tot verdere afbreuk van kwaliteit en dientengevolge reizigersaantallen.

Ketenmobiliteit krijgt in de toekomst steeds meer nadruk. De auto, het openbaar vervoer en de fiets worden meer en meer in combinatie gebruikt voor delen van de verplaatsing van deur-tot-deur. De uitdaging is om de bereikbaarheid voor auto, openbaar vervoer en fiets zodanig te organiseren dat de verschillende modaliteiten in combinatie gebruikt gaan worden en elkaar maximaal versterken. Overstappunten en transferia spelen een cruciale rol in de ketenmobiliteit. De transferia moeten een voldoende hoog voorzieningsniveau hebben om reizigers vlot en gemakkelijk te laten overstappen van auto naar OV of fiets. Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de mobiliteit van mensen met beperkingen (sociale functie).

#### *Ambities*

- a. De optimalisatie van de bereikbaarheid van stedelijke gebieden met een integraal maatregel-pakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer. Naast verbetering van de weginfrastructuur is een kwaliteitsslag in het openbaar vervoer noodzakelijk, aangevuld met maatregelen voor parkeerbeleid, mobiliteitsmanagement en maatregelen voor beter benutten van de bestaande infrastructuur;
- b. De optimalisatie van autobereikbaarheid door het opheffen van knelpunten in de bereikbaarheid en capaciteit;
- c. Het inzetten van hoogwaardig openbaar vervoer, zowel per spoor als over de weg, voor de bereikbaarheid van de steden. Waar mogelijk worden kwartierfrequenties geboden. Nieuwe stadsuitbreidingen moeten, waar mogelijk, toegang tot het spoor worden geboden door de verbetering van bestaande stations of de realisatie van nieuwe stations. Nieuwe stations worden ingericht als 'stadsrandtransferia';

- d. Het spoor beter benutten voor stedelijke bereikbaarheid door infrastructurele knelpunten op te lossen en frequenties te verhogen;
- e. De aantrekkingskracht van de bus vergroten door betrouwbare kwaliteit te bieden. Investerings in gebruiksgemak, doorstroming, haltevoorzieningen en informatievoorziening moet hieraan bijdragen. Door de inzet van openbaar vervoer meer te concentreren op hoofdassen kan de frequentie worden verbeterd. De stads- en streeklijnen zullen naast de aan- en toevoerfunctie, ook een feederfunctie op de hoogwaardige lijnen vervullen, waarmee zowel kwaliteit als efficiency van het totale openbaar vervoernetwerk verbetert. Kleinschalige aanvullende voorzieningen worden ingezet als maatwerkoplossing ten behoeve van de sociale functie en de feederfunctie vanuit woonwijken en het landelijk gebied;
- f. Het gebruik van de fiets stimuleren door zowel binnen stedelijke gebieden als tussen stedelijke gebieden en omliggende kernen directe, veilige en comfortabele routes te realiseren. Binnen de stad kunnen deze routes worden doorgezet richting scholen, centra en stations. Om het gebruiksgemak van de fiets, al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer, te vergroten moeten voldoende en veilige stallingvoorzieningen beschikbaar zijn. Om de fietsstructuur te vervolmaken moeten ontbrekende schakels in het netwerk worden opgeheven en langs sommige wegen fietspaden en fietsstroken worden aangelegd;
- g. Op relaties met een goed mobiliteitsprofiel voor de fiets (centrumgebieden met een hoog voorzieningenniveau, geconcentreerde onderwijs, bedrijfs- en voorzieningenlocaties) wordt een kwaliteitsverbetering van de fietsroute nagestreefd (fietsroute+);
- h. Een aantrekkelijk en bereikbaar toeristisch-recreatief netwerk van fietspaden in het landelijk gebied stimuleert het fietsgebruik en het fietstoerisme. De optimalisatie van de aansluiting van het utilitaire netwerk met het recreatieve netwerk draagt hier aan bij. Ook is het van



- belang het toeristische fietspadennetwerk zelf uniform en herkenbaar te maken, bijvoorbeeld door bewegwijzering of kleurcodering. Van gemeenten wordt verwacht afspraken te maken met het Recreatieschap Drenthe over een integrale aanpak van het toeristisch-recreatief fietsnetwerk in relatie tot toerisme en promotie;
- i. De knelpunten voor het goederenvervoer vallen voor een groot deel samen met bereikbaarheidsproblemen voor het overige verkeer en worden in het kader van het verbeteren van de bereikbaarheid opgepakt;
  - j. Stedelijke distributie kan een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van stedelijke centra. Van gemeenten wordt verwacht hierover afspraken te maken met vervoerders, verladers, distributiebedrijven en winkeliers. De Provincie vervult een coördinerende rol in de afstemming van maatregelen voor stedelijke distributie van gemeenten;
  - k. De Provincie stimuleert de regionale afstemming van het gemeentelijke parkeerbeleid.

### Sterprojecten

Project	Omschrijving
Bereikbaarheid Assen	Wegvak Peelo; Groningerstraat; Industrieweg; Europaweg West; verknoping N371/N373; transferium/treinstation Assen Zuid; OV knooppunt Marsdijk; transferium Assen West; HOV verbinding Groningen; fietsrouteplus Kloosterveen, Rolde, Vries, Smilde.
Bereikbaarheid Emmen	N34 verbinding Coevorden/Hardenberg (inclusief Rondweg en Hondsrugweg); Boemarkeweg; Nieuw Amsterdamsestraat; rondweg Nieuw Amsterdam; verbinding Klazienaveen (N862); transferium/treinstation Emmen Zuid; transferium Nieuw Amsterdamsestraat; upgrading bestaande treinstations; spoorverbinding Coevorden/Hardenberg; HOV verbinding Groningen; fietsverbinding Dalen; parkeervoorzieningen.
Bereikbaarheid Hogeveen	Aansluitingen A28; HOV verbinding Emmen; OV knooppunt Hogeveen Oost; fietsverbinding Hogeveense Vaart; binnenring centrum.
Bereikbaarheid Meppel	Binnenring; parkeervoorzieningen.
Bereikbaarheid Coevorden	Ontsluiting Coevorden Zuid/N34; singels; upgrading treinstation; kleinschalige aanvullende OV voorziening centrum (stadsdienst) in relatie tot parkeerbeleid; parkeervoorzieningen.
Bereikbaarheid Leek/Roden	Transferium Leek en Hoogkerk; aansluiting nieuwe woonwijk op A7 ter ontlasting van N372; HOV verbinding Groningen; fietsroute Groningen.
Bereikbaarheid Landelijk gebied	Realisatie OV knooppunt Borger en Gieten; upgrading treinstation Beilen; fietsnetwerk; sociale functie openbaar vervoer.

## 3.3 Thema Veiligheid

Doelstelling
<p>Waarborgen van de verkeersveiligheid, de externe veiligheid en de sociale veiligheid in het openbaar vervoer.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Drenthe bestaan geen onaanvaardbare risico's met betrekking tot de externe veiligheid.</li> <li>• De verkeersonveiligheid is in 2010 t.o.v. 2002 teruggedrongen met 15% van de dodelijke slachtoffers en 7,5% van het aantal ziekenhuisgewonden.</li> <li>• De verkeersonveiligheid is in 2020 t.o.v. 2002 teruggedrongen met 45% van de dodelijke slachtoffers en 34% van het aantal ziekenhuisgewonden.</li> <li>• Het provinciale wegennet is in 2012 ingericht volgens de richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (voor wegvakken waarbij het benodigde dwarsprofiel niet realiseerbaar is, wordt een maatwerkoplossing gezocht).</li> <li>• Het wegennet in Drenthe is voor 2015 ingericht volgens de richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken.</li> <li>• De waardering voor het openbaar vervoer en het veiligheidsniveau van het openbaar vervoer wordt door de passagiers als goed ervaren (rapportcijfer 8).</li> </ul>

### 3.3.1 Waarborgen van de verkeersveiligheid

Wegbeheerders, politie, Openbaar Ministerie en partners werken nauw samen in het verbeteren van de verkeersveiligheid. De samenwerking lijkt vruchten af te werpen: het aantal ziekenhuisgewonden en doden als gevolg van verkeersongevallen vertoont de laatste jaren een dalende trend. Hierbij aangetekend dat het aantal verkeersdoden sterker daalt dan het aantal ziekenhuisgewonden.

De meeste verkeersslachtoffers vallen onder jongeren (16 tot 25 jaar) en dan met name bromfietzers en jonge automobilisten. Ongeveer een derde van alle verkeersslachtoffers in Drenthe is het gevolg van een rijongeval (bij 90% van deze ongevallen is alleen het voertuig van de verongelukte betrokken). Ook een derde van de slachtoffers is het gevolg van voorrangsongevallen. De belangrijkste oorzaken van deze ongevaltypen zijn het gebrek aan ervaring, gebrek aan aandacht bij de rijtaak en de invloed van alcohol, drugs of medicijnen. De meest voorkomende onveilige gedragingen houden verband met snelheidsoverschrijding. Uit onderzoek van onder andere de Adviesdienst Verkeer en Vervoer blijkt dat weggebruikers zelf voornamelijk aandacht vragen voor agressief of asociaal rijgedrag.

#### *Ambities*

- a. Het voortzetten van het beleid in het kader van Duurzaam Veilig. Waar in de eerste fase voornamelijk is ingezet op het opheffen van 'black spots', verschuift in de huidige fase de aandacht meer naar de inrichting van wegvakken, permanente verkeerseducatie en handhaving;
- b. Afspraken maken met de gezamenlijke wegbeheerders over de uniforme weginrichting van het Drentse wegennet, waarbij landelijke richtlijnen als uitgangspunt worden genomen;



- c. De gezamenlijke wegbeheerders geven prioriteit geven aan de invoering van essentiële herkenbaarheidkenmerken, het terugdringen van het aantal rijongevallen en het aantal voorrangsongevallen;
- d. Voor de invoering van infrastructurele maatregelen in het buitengebied werken gemeenten en Provincie gezamenlijk een implementatieplan uit. De gezamenlijke uitwerking draagt bij aan de uniformiteit in beleid en inrichting en de afstemming in communicatie. In de uitwerking worden naast verkeersveiligheid, de belangen van openbaar vervoer en hulpdiensten betrokken;
- e. Met de toepassing van snelheidsremmende voorzieningen wordt terughoudend omgegaan. De maatregelen worden uitsluitend toegepast wanneer er sprake is van een risico voor de verkeersveiligheid en alternatieve maatregelen onvoldoende effect sorteren. Waar mogelijk wordt de voorkeur gegeven aan maatregelen in het horizontale vlak (wegversmalling, chicanes) boven maatregelen in het verticale vlak (drempels). De wegbeheerder draagt zorg voor een uniforme uitvoering en snelheidsreducerend effect passend bij de omgeving. Cumulatie-effecten op reistijd van het openbaar vervoer en aanrijdtijden van hulpdiensten worden betrokken in de afweging;
- f. In het kader van permanente verkeerseducatie wordt prioriteit gegeven aan de jongere (doelgroep 4 tot 12 jaar; 12 tot 18 jaar en jonge beginnende bestuurders (18 tot 25 jaar)) en oudere verkeersdeelnemer (doelgroep 60+). Om de continuïteit van verkeerseducatie te waarborgen wordt ingezet op de integratie van verkeerseducatie in het onderwijsprogramma van het basisonderwijs en voortgezet onderwijs;
- g. Het uitgangspunt bij handhaving is dat de inspanning de verkeersveiligheid moet dienen. De trajecten waar handhaving plaatsvindt, worden in overleg met wegbeheerders, politie en OM vastgelegd. De aanpak van subjectieve onveiligheid in verblijfsgebieden wordt door het BVOM in samenwerking met de wegbeheerders verder uitgewerkt.

#### Sterprojecten

Project	Omschrijving
Blackspots	Herinrichting van resterende verkeersongevallenconcentraties in stedelijk en landelijk gebied.
Essentiële herkenbaarheidskennmerken (EHK) / aanpak rijongevallen	Invoering van EHK in samenhang met infrastructurele maatregelen ter voorkoming van rijongevallen. Als aanvulling op de infrastructurele maatregelen wordt voorlichting en handhaving ingezet.
Herinrichting buitengebied	Duurzaam Veilige herinrichting van het wegennet in het buitengebied met het oog op de realisatie van een functioneel wegennet van deur-tot-deur. De inrichting en vormgeving wordt uniform uitgevoerd, binnen de kaders van bereikbaarheid, veiligheid, milieu en ruimtelijke ontwikkeling.
Mensgerichte benadering	Verdere implementatie van het Uitvoeringsprogramma Permanente Verkeerseducatie. Het programma is de doorvertaling van de doelstellingen voor permanente verkeerseducatie naar de uitvoering. Het programma omvat projecten gericht op speciale doelgroepen zoals jongeren en ouderen en thematische projecten zoals alcoholvoorlichting.
Handhaving	Politie, OM en wegbeheerders geven samen verder invulling aan de verkeershandhaving en leggen de afspraken vast in de vorm van handhavingconvenanten.

### 3.3.2 Waarborgen van de externe veiligheid

Naar de huidige stand van zaken betreffende de kennis van de risicosituatie in Drenthe zijn geen onaanvaardbare situaties bekend. In het kader van het Provinciaal Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid Drenthe 2006 – 2010 is met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen een viertal projecten opgenomen ter beperking van de risico's die dit transport met zich meebrengt. Deze projecten worden de komende jaren geïmplementeerd.

De projecten hebben respectievelijk betrekking op het verkrijgen van een duidelijk beeld van de risico's door middel van een knelpuntenanalyse, het uitwerken van het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) in geval van een calamiteit bij dit transport, het inventariseren van de gevaarlijke stoffen die in en door Drenthe worden vervoerd en het geven van oplossingen voor eventuele knelpunten. Bovendien is het de bedoeling om de informatie met betrekking tot het beheer van die gevaarlijke stoffen in het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS) actueel te houden.

In interprovinciaal verband (IPO) is het project Basisnet opgestart dat gericht is op de routing voor het transport van gevaarlijke stoffen en de mogelijke zoneringen die daarbij dienen te worden vastgesteld. Vooralsnog is het gehele rijks- en provinciale wegennet in principe beschikbaar voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze wegen maken deel uit van het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer. Het is de verantwoordelijkheid van gemeenten om voor hun wegennet (voorkeurs)routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen te benoemen.

### **3.3.3 Waarborgen van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer**

Het OV bureau Groningen Drenthe is verantwoordelijk voor het beheer en de ontwikkeling van het openbaar vervoer in Groningen en Drenthe. De sociale veiligheid in het openbaar vervoer wordt sinds 2004 jaarlijks gemeten door OV reizigers te vragen naar hun veiligheidsbeleving. In het openbaar vervoer is de veiligheidswaardering goed (vergelijkbaar met rapportcijfer 8-). Vervoerder en OV bureau streven er naar dit peil vast te houden.

Het aantal knelpunten met betrekking tot de sociale veiligheid op bus- en treinstations is beperkt. In het geval van knelpunten in de sociale veiligheid werken de betreffende gemeente, OV bureau, vervoerder(s) en derden maatregelen uit om het veiligheidsgevoel te verhogen vanuit ieders verantwoordelijkheid. Deze aanpak heeft bijvoorbeeld op het bus/treinstation van Coevorden en Emmen geleid tot de opzet van gezamenlijke veiligheidconvenanten. De regie bij dergelijke convenanten ligt bij gemeenten als verantwoordelijke partij voor openbare orde en veiligheid.

## **3.4 Thema Leefomgeving**

### **Doelstelling**

Het beperken van de negatieve invloed van verkeer en vervoer op de omgeving met betrekking tot milieu, natuur en leefbaarheid.

- De invloed van verkeer en vervoer op geluidhinder blijft binnen de wettelijke bepalingen.
- De invloed van verkeer en vervoer op luchtkwaliteit blijft binnen de gestelde grenswaarden.
- De uitstoot van CO<sub>2</sub> als gevolg van verkeer en vervoer wordt beperkt.
- Barrières voor de ecologische hoofdstructuur en andere wezenlijke knelpunten voor de fauna in relatie tot de hoofdwegenstructuur zijn in 2018 opgelost of verminderd.
- Gemotoriseerd niet-bestemmingsverkeer op erfdoegangswegen in het landelijk gebied is verdwenen in 2015.

### **3.4.1 Beperken van hinder en overlast als gevolg van verkeer en vervoer**

Mobiliteit leidt ook tot overlast. Te veel geluid, licht of een slechte luchtkwaliteit veroorzaakt hinder en schade aan de leefomgeving van mens en dier. Overlast van verkeer en vervoer moet zoveel mogelijk worden beperkt.

#### *Ambities*

- a. In het kader van de Europese richtlijn Omgevingslawaaï zal de Provincie de ontwikkeling van geluidshinder met betrekking tot het provinciale wegennet monitoren door vanaf 2007



- geluidsbelastingkaarten op te stellen. Het Rijk stelt de kaarten ook op voor de rijkswegen en spoorwegen. In geval van overschrijding van de wettelijke bepalingen voor geluidshinder wordt ingezet op de verandering van verkeersstromen en de toepassing van geluidsarme of geluidswerende materialen (bijvoorbeeld geluidsschermen of ‘stil asfalt’). Wanneer de geluidsnormen worden overschreden als gevolg van ruimtelijke ontwikkeling, zal de veroorzaker voor een oplossing moeten zorgen;
- b. In Drenthe blijft de luchtkwaliteit op dit moment binnen de gestelde grenswaarden. Het streven van de Provincie is om de huidige luchtkwaliteit te behouden door actief mogelijkheden te benutten om de luchtkwaliteit positief te beïnvloeden. Bij ruimtelijke ontwikkeling wordt rekening gehouden met het effect op de luchtkwaliteit om toekomstige problemen te voorkomen. De luchtkwaliteit heeft te lijden onder knelpunten in de doorstroming. De uitvoering van het bereikbaarheidsbeleid in het algemeen en het stimuleren van alternatieven voor de auto in het bijzonder levert een bijdrage aan het in stand houden van de luchtkwaliteit. De ambitie ten aanzien van technologische innovaties zoals roetfilters, duurzame brandstoffen etc. wordt in het Thema Innovatie uitgewerkt;
  - c. De Provincie hanteert vooralsnog een doelstelling van 500.000 ton CO<sub>2</sub> minder emissie per jaar, vanaf 2010. Hiervan wordt 370.000 ton gerealiseerd via energiebesparing, onder andere bij verkeer en vervoer. In de uitwerking van de milieudoelstellingen worden nadere afspraken gemaakt over de bijdrage van het mobiliteitsbeleid aan de reductie in CO<sub>2</sub> uitstoot;
  - d. Bij de aanleg van infrastructuur wordt terughoudend omgegaan met verlichting buiten de bebouwde kom. In principe wordt verlichting aangebracht op locaties die vanwege de verkeersveiligheid extra aandacht van de weggebruiker vragen, bijvoorbeeld kruispunten, aansluitingen en bij onoverzichtelijk wegverloop. Ook kan verlichting worden toegepast ter verbetering van de sociale veiligheid;
  - e. Om niet-bestemmingsverkeer op erftoegangswegen in het landelijk gebied tegengegaan werken gemeenten en Provincie een gezamenlijk plan uit voor de herinrichting van het wegennet in het buitengebied volgens de principes van EHK (zie ambitie 3.3.1.d);
  - f. Om subjectieve onveiligheidsgevoelens als gevolg van de verkeersfunctie te voorkomen wordt gestimuleerd om wegen in verblijfsgebieden, schoolomgevingen en woonwijken in te passen in de omgeving volgens het gedachtegoed van cultuurhistorische waarden, ‘Weg van het Landschap’ en ‘Shared Space’;
  - g. Het opheffen van knelpunten voor de fauna en de realisatie van de ecologische hoofdstructuur en wordt integraal opgepakt door de productgroepen Verkeer en Vervoer, Wegen en Kanalen en Landelijk Gebied om werk met werk te maken. In de uitvoeringsafspraken met gemeenten en Rijk worden maatregelen voor het opheffen van barrières meegenomen;
  - h. Bij de aanleg van infrastructuur wordt rekening gehouden met de beeldkwaliteit van Drenthe. De samenwerking tussen ruimtelijke, culturele en technische disciplines kan een belangrijke kwalita-



tieve meerwaarde geven aan de invulling en beleving van de infrastructuur op een locatie of in een gebied. Hierbij kan worden gedacht aan kunstprojecten langs provinciale wegen en landschappelijke inpassing van de infrastructuur door bijvoorbeeld aanvullende beplanting, ‘groene’ tunnels en natuurbouwstroken.

## 3.5 Thema Innovatie

### Doelstelling

Stimulering van ontwikkeling en toepassing van innovatieve maatregelen ten behoeve van de realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen.

Innovaties leveren een belangrijke bijdrage aan het realiseren van de doelstellingen binnen de thema's van het mobiliteitsbeleid. Het gaat hier bijvoorbeeld om nieuwe oplossingen die de stedelijke bereikbaarheid verbeteren, de toepassing van ICT en voertuigtechnologie en procesinnovaties. De markt (bedrijfsleven en kennisinstellingen) heeft een belangrijke eigen verantwoordelijkheid om tot innovaties te komen. De overheid speelt, afhankelijk van de marktsituatie, een rol in de uitwisseling van informatie, het scheppen van voorwaarden of het wegnemen van drempels. Ook kan de overheid publiekprivate samenwerkingsverbanden aangaan om innovatie te stimuleren.

### 3.5.1 Het voeren van mobiliteitsmanagement

Onder mobiliteitsmanagement wordt in essentie ‘slim reizen’ verstaan. Om voor een stedelijk gebied bereikbaarheid op maat te kunnen realiseren moet het locatiebeleid en het verkeers- en vervoersbeleid in onderlinge samenhang worden vormgegeven.

Om slimme keuzes te kunnen maken in vervoerswijze, vertrektijd en route moet, naast statische informatie, worden voorzien in dynamische (actuele) informatie in relatie tot transferia, openbaar vervoer knooppunten en andere overstapvoorzieningen. De reiziger kan op deze manier ook de actuele condities gebruiken voor de reisplanning. Aanvullend kan de prijs en de locatie van parkeergelegenheden worden benut als sturingsmechanisme in het stimuleren van ketenmobiliteit. Met name tijdens de spits en bij evenementen kan het op deze manier interessant worden gemaakt om over te stappen op het openbaar vervoer of de fiets.

Beprijzen gaat een centrale rol spelen in het verkeers- en vervoersbeleid. Op termijn krijgt iedere weggebruiker te maken met een kilometerheffing. De regionale uitwerking vindt plaats op basis van Europese en landelijke afspraken.

#### *Ambities*

- Invoeren van dynamisch verkeersmanagement ten behoeve van de stedelijke bereikbaarheid;
- Implementatie van dynamische reizigersinformatiesystemen (DRIP's, halte-informatiesystemen) in relatie tot transferia en openbaar vervoer knooppunten ten behoeve van de stedelijke bereikbaarheid;
- Het stimuleren van de verknoping van de systemen voor dynamische verkeersmanagement, routeplanning en voertuigtechnologie tot één systeem met bijbehorende datawarehousing;
- Stimuleren van ketenmobiliteit in het kader van stedelijke bereikbaarheid door marketing en promotie van alternatieven voor de auto voor delen van de reis;
- In het geval van bereikbaarheidsknelpunten wordt de mogelijkheid onderzocht om sturing te geven met een prijsbeleid, gedifferentieerd naar tijd en plaats;



- f. In het geval van bereikbaarheidsproblemen van bedrijven of bedrijfslocaties wordt van het bedrijfsleven een bijdrage aan de oplossing verwacht. Door als bedrijf mobiliteitsmanagement te voeren wordt gestimuleerd dat werknemers andere vertrektijden of vervoerswijzen kiezen, gaan telewerken of carpoolen;
- g. Het regionale tarievenbeleid in het openbaar vervoer wordt vernieuwd naar aanleiding van de ontwikkelingen in het openbaar vervoer. Het tarievenbeleid moet bijdragen aan het gebruiksgemak, eenvoudig en transparant, goed te communiceren en acceptabel qua prijs zijn. In

het tarievenbeleid is ruimte voor speciaal beleid voor speciale doelgroepen, gelegenheden, promoties of evenementen, waarbij financiering door derden actief wordt nagestreefd. De komst van de OV chipkaart maakt het mogelijk om met tariefacties sturing te geven aan het gebruik van het openbaar vervoer.

#### Sterprojecten

Project	Omschrijving
Dynamische verkeersmanagement	Toepassing van dynamisch verkeersmanagement ten behoeve van de stedelijke bereikbaarheid van Assen en Emmen.
Dynamische routeinformatiesystemen	Toepassing van dynamische routeinformatiesystemen ten behoeve van de stedelijke bereikbaarheid van Assen en Emmen.
Dynamische halteinformatiesystemen	Toepassing van dynamische informatiesystemen bij OV haltevoorzieningen.
Marketing	Uitwerking en toepassing van promotie en marketingstrategieën voor openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en fiets als schakel in de ketenmobiliteit.

### 3.5.2 Stimuleren van innovatie ter verbetering van veiligheid en milieu

De laatste jaren zijn er op het gebied van alternatieve aandrijftechnieken, alternatieve (duurzame) brandstoffen en bestuurder ondersteunende systemen forse stappen gemaakt. Deze technologische ontwikkelingen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de mobiliteitsdoelstellingen.

#### *Ambities*

- De toepassing van milieuvriendelijke technologie en brandstof wordt gestimuleerd evenals het bevorderen van een milieuvriendelijke rijstijl. Bij de volgende aanbestedingen in het openbaar vervoer wordt een hoger gewicht gegeven aan aanbiedingen waarbij milieuvriendelijke bussen worden ingezet. Ook voor het eigen wagenpark gaat de Provincie nadrukkelijk rekening houden met duurzaam inkopen en de eigen voorbeeldfunctie hierbij;
- Bijdragen aan de verbreding en acceptatie van veiligheidsbevorderende voertuigsystemen zoals Intelligente Snelheid Adaptatie (ISA) door kennisuitwisseling en de realisatie van randvoorwaarden (dataverzameling, invoeringscriteria);
- Transportondernemingen worden, onder andere door voorlichting, gestimuleerd zoveel mogelijk gebruik te maken van schone technieken (bijvoorbeeld roetfilters, duurzame brandstof) en onder chauffeurs een milieuvriendelijke en verkeersveilige rijstijl te stimuleren.

### 3.5.3 Verbetering van het gebruiksgemak van het openbaar vervoer en de fiets

ICT toepassingen in het openbaar vervoer (OV chipkaart) en voor de fiets (routenavigatie) kunnen het gebruiksgemak verbeteren.

#### *Ambities*

- De OV chipkaart biedt kansen om het gebruiksgemak van het openbaar vervoer te verbeteren. Reizigers kunnen met één kaart binnen het hele OV netwerk reizen en worden afgerekend per gereisde kilometer. Het streven is om de OV chipkaart vóór 1 januari 2009 in te voeren;
- Om het fietsgebruik te bevorderen wordt de ontwikkeling van een routeplanner gestimuleerd, waarmee route- en gebiedsinformatie wordt aangeboden via internet en GPS toepassingen.

### 3.5.4 Het voeren van een innovatief aanbestedingsbeleid in het openbaar vervoer

Bestuurlijke grenzen en beheers- en concessiegrenzen mogen de totstandkoming van geïntegreerd openbaar vervoer niet in de weg staan. De Provincies Groningen en Drenthe hebben een gezamenlijk OV bureau opgezet om invulling te geven aan het openbaar vervoerbeleid.

### *Ambities*

- a. Een volledig integraal aanbestedingsbeleid voor spoor-, stads- en streeklijnen in Groningen en Drenthe, mede gebaseerd op ontwikkelingen in het buitenland, op ervaringen met vervoerders, op reizigerswensen en op overleg met Provincies en gemeenten;
- b. Ten behoeve van de sociale functie van het openbaar vervoer worden afspraken gemaakt met de gemeenten in Groningen en Drenthe om in gezamenlijkheid het kleinschalig openbaar vervoer en het maatschappelijk doelgroepenvervoer aan te besteden. Door een combinatie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer en de daaruit te behalen schaalvoordelen is de verwachting dat gebiedsdekkend een bereikbaarheidsgarantie kan worden gegeven;
- c. Voordelen voor de reiziger (korting, 'gratis OV') moeten ontstaan door cofinanciering van derden (gemeenten, bedrijven). Zo kan 'gratis' of openbaar vervoer tegen gereduceerd tarief voor WVG-geïndiceerden betaald worden uit het WMO budget en de besparingen op het regiotaxivervoer.

### **3.5.5 Stimuleren van innovatie in beheer, onderhoud en het aanbestedingsproces**

Technologische ontwikkeling leidt tot product- en methodische vernieuwing in de weg- en waterbouw. Geluidsreducerend asfalt is hiervan een voorbeeld. Ook spelen ICT toepassingen een steeds nadrukkelijker rol in de ontwerp- en bouwsector, bijvoorbeeld in de informatieoverdracht tussen projectpartners of het gebruik van computeranimaties op voorlichtingsavonden.

De opdrachtgeverrol van de overheid in (wegenbouwkundige) werken verandert. In plaats van zelf in detail te ontwerpen wordt een deel van het ontwerp- en voorbereidingsproces opgedragen aan de markt. Het voordeel van deze methode is dat de markt wordt gestimuleerd tot innovatie. Zo heeft deze vorm van aanbesteden bijvoorbeeld bij de N851 in Meppel geleid tot productinnovaties. Bijkomend voordeel is dat vooroverleg tussen aannemers wordt bemoeilijkt. Keerzijde is dat de voorbereiding er duurder door wordt, en dat de borging van kwaliteit tijdens de uitvoeringsfase lastiger blijkt dan bij de traditionele methode.

### *Ambitie*

- a. Innovaties in product, methode en toepassing actief volgen en te onderzoeken op haalbaarheid en nut;
- b. De ervaring die in de vorm van pilotprojecten is opgedaan met innovatieve vormen van aanbesteden verder uitwerken en breder toepassen;
- c. In 2010 de helft van het aantal aanbestedingen via internet laten verlopen.

## **3.6 Thema Samenwerking**

### **Doelstelling**

De organisatie van samenwerking tussen overheden, overheidssectoren, marktpartijen en belangengroepen ten behoeve van de realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen.

Voor de ontwikkeling van de samenleving is het essentieel dat wordt voorzien in de mobiliteitsbehoefte. Mobiliteit is daarmee een zorg van de totale samenleving. Samenwerking is nodig om de mobiliteitsdoelstellingen te kunnen realiseren en om innovatie en ontwikkeling mogelijk te maken.

### **3.6.1 Noordelijke Ontwikkelingsas**

Drenthe maakt integraal onderdeel uit van het internationale (Europese) netwerk. De Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA) is hierbij de dragende filosofie. Bij de totstandkoming van

de NOA is Drenthe in de eerste plaats betrokken vanuit het Samenwerkingsverband Noord-Nederland. Daarnaast is Drenthe, vanuit het Drents belang, een zelfstandige partner in de internationale samenwerking. Provincie en betrokken gemeenten werken hierbij nauw samen.

*Ambitie*

- a. Een actieve lobby voor het doortrekken van de A37 tot de Duitse A1 en de optimalisatie van de Duitse verbindingen E22

### **3.6.2 Samenwerkingsverband Noord-Nederland**

De Provincies Groningen, Fryslân en Drenthe hebben hun bestuurlijke krachten sinds 1992 gebundeld in het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN). In SNN-verband ontwikkelt het Noorden gezamenlijk beleid en onderhandelt met het kabinet over zaken die het hele Noorden aangaan (Landsdeel overleg, Samenwerkingsagenda). Kerntaak is het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland.

*Ambitie*

- a. Het blijvend benutten van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland voor onderhandeling, afstemming en besluitvorming op strategisch beleidsniveau;
- b. Deelname aan SNN werkgroepen ten behoeve van de uitwerking van regionale beleidsvraagstukken, bijvoorbeeld goederenvervoer en beleidseffectrapportage.

### **3.6.3 Gebiedsgerichte samenwerking**

Om te kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte is het van belang om een gedragen visie op ruimtelijk-economische ontwikkeling en mobiliteit te ontwikkelen. Provincie, gemeenten en Rijk zijn belangrijke partners in het bereiken van de doelstellingen. In 2006 is een start gemaakt om op basis van ontwikkelingsplannen en netwerkanalyses meerjarenafspraken te maken over verkeers- en vervoersinvesteringen. Deze convenanten zijn het raamwerk waarbinnen:

- ontwikkeling wordt gestructureerd, met als doel voorwaarden te scheppen voor een evenwichtige verdeling van de vervoersstroom over de verschillende modaliteiten;
- afstemming plaatsvindt over de categorisering, verknoping en inrichting van het rijks-, provinciale en gemeentelijke wegennet;
- afspraken worden gemaakt over investeringen ten behoeve van de realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen.

Een integrale gebiedsontwikkeling is nodig om voldoende samenhang aan te brengen tussen de ruimtelijk-economische ambities en mobiliteitsdoelstellingen. Samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven is daarbij essentieel. Ontwikkelingsprojecten zoals Assen Zuid lenen zich bij uitstek voor een nadere verkenning van innovatieve mogelijkheden voor samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven. Ook is het denkbaar dat het bedrijfsleven vanuit een maatschappelijk of financieel belang bereid is om verkeers- en vervoersprojecten mee te financieren. Zo is er bijvoorbeeld bij het jonge automobilisten project TRIALS sprake van cofinanciering door de overheid en het Verbond van Verzekeraars en wordt bij de verdubbeling van de N33 een beroep op het bedrijfsleven gedaan om bij te dragen in de realisatiekosten.

*Ambitie*

- a. De goede ervaringen met gebiedsgerichte samenwerking voortzetten, bijvoorbeeld de samenwerkingsverbanden Regiovisie Groningen - Assen, Stedelijk netwerk Zuid Drenthe;
- b. De Netwerkanalyses Groningen - Assen en Zuid Drenthe combineren met de overige netwerkanalyses in Noord-Nederland tot een actualisatie van het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland;

- c. De goede ervaring met het afsluiten van convenanten voor veilige bereikbaarheid met Drentse gemeenten verder uitwerken en een vervolg geven in convenanten voor 2009 en verder. Om de Samenwerkingsagenda met het Rijk geen vrijblijvende agenda te laten zijn, is het van essentieel belang dat het Rijk partner is in de convenant aanpak;
- d. Stimuleren van samenwerking met bedrijfsleven in gebiedontwikkelingsprojecten;
- e. Nastreven van cofinanciering van verkeers- en vervoersprojecten door overheid en marktpartijen.

#### **3.6.4 OV bureau Groningen - Drenthe**

In bijna alle verkeers- en vervoersthema's wordt een belangrijke bijdrage van het openbaar vervoer verwacht. Om deze bijdrage te kunnen realiseren moet de openbaar vervoer afweging een nadrukkelijke rol in het ruimtelijke ordenings-, verkeers- en vervoers- en milieubeleid kunnen spelen.

##### *Ambities*

- a. Het OV bureau nauw betrekken in de samenwerking met gemeenten en Provincies in de uitwerking van een samenhangend beleid, waarbij inbreng wordt geleverd vanuit de Spoorvisie, Regiovisie, Kolibri, Zuiderzeelijn, en Hanzelijn;
- b. Voor verbetering van spoorverbindingen (realisatie hoogwaardige spoorverbinding, medegebruik hoofdlijn voor regionale verbindingen, verbetering dienstregeling, realisatie nieuwe stations, opheffen knelpunten in de infrastructuur) is het van belang tot goede afspraken te kunnen komen met het Rijk, gemeenten, ProRail en de NS.

#### **3.6.5 Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe**

De wegbeheerders van Drenthe zijn bestuurlijk vertegenwoordigd in de provinciale commissie Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD). Het VVBD is het officiële orgaan (volgens de Planwet Verkeer en Vervoer) waar afspraken worden gemaakt over de uitwerking van het regionale verkeers- en vervoersbeleid. Het VVBD is verantwoordelijk voor de investeringsbeslissingen en uitvoering van het Uitvoeringsprogramma Permanente Verkeerseducatie. Het VVBD adviseert Gedeputeerde Staten in investeringsbeslissingen vanuit de Brede Doeluitkering (BDU).

De Adviesgroep Duurzaam Veilig ondersteunt het VVBD. In de Adviesgroep zijn, naast de ambtelijke vertegenwoordigers van de Drentse wegbeheerders, op dit moment de volgende organisaties vertegenwoordigd: Veilig Verkeer Nederland, ANWB, Regiopolitie Drenthe, Openbaar Ministerie, Fietsersbond, Stichting Verkeerseducatie Drenthe, Verslavingszorg Noord-Nederland, BOVAG, CBR, Koninklijke Marechaussee, Kamer van Koophandel en het OV bureau Groningen Drenthe.

##### *Ambitie*

- a. Het blijvend benutten van de provinciale commissie Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe voor afstemming en besluitvorming als fundament van de Drentse samenwerking.

# 4 Financiering

## 4.1 Financieringsbronnen

Voor de financiering van het mobiliteitsbeleid kunnen drie bronnen worden benut: (gedecentraliseerde) rijksmiddelen, provinciale middelen en middelen van partners.

### **Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer**

Per 1 januari 2005 is de regeling Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer in werking getreden. Binnen deze regeling zijn alle geldstromen van het Rijk (zoals o.a. GDU, middelen voor exploitatie openbaar vervoer, Doeluitkering Verkeersveiligheid, Interim-regeling Duurzaam Veilig) samengevoegd en ontschot. Hierdoor kan met middelen worden geschoven tussen de verschillende onderdelen van het mobiliteitsbeleid. De BDU is ook bedoeld voor het cofinanciering van gemeentelijke projecten. Jaarlijks wordt een bestedingsvoorstel voor de BDU aan het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe en Gedeputeerde Staten voorgelegd.

### **Provinciale middelen**

De Provincie genereert eigen inkomsten onder andere via de opcenten van motorrijtuigenbelasting. Op welke manier deze systematiek gaat veranderen als gevolg van de invoering van de kilometerheffing is op dit moment nog niet duidelijk. Ook ontvangt de Provincie een bijdrage van het Rijk uit het Provinciefonds. Over de verdeling van middelen kunnen Provinciale Staten autonoom beslissen. In de begrotingssystematiek wordt onderscheid gemaakt tussen:

- structurele middelen voor bijvoorbeeld beheer, onderhoud en reconstructie van infrastructuur in de vorm van reserves;
- incidentele toekenning van middelen voor specifieke projecten of programma's.

### **Middelen van partners**

Gemeenten, Rijk, bedrijfsleven en de Europese Commissie kunnen besluiten tot eigen bijdragen in de realisatie van de provinciale mobiliteitsdoelstellingen. Naast middelen uit het MIT worden door het Rijk bijvoorbeeld ook FES middelen en middelen voor Regionaal Economisch Beleid beschikbaar gesteld voor bereikbaarheidsprojecten. In het kader van de Convenanten Veilige Bereikbaarheid wordt cofinanciering met succes nagestreefd. Publiek Private Samenwerking (PPS) biedt mogelijkheden om op een innovatieve manier grote projecten te financieren.

### **Europese middelen**

De Europese Unie kan besluiten tot het beschikbaar stellen van middelen voor de realisatie van mobiliteitsdoelstellingen.

## 4.2 Van ambitie naar investering

De Provincie draagt financieel bij aan projecten als er sprake is van een provinciaal belang of (boven)regionaal belang. De projecten of maatregelen moeten passen binnen het kader van het PVVP.

Op basis van het PVVP wordt een integraal meerjaren Investeringsprogramma opgesteld. Hierin wordt de Uitvoeringsagenda vertaald naar concrete projecten en maatregelen. In het Investeringsprogramma worden alle geplande en lopende investeringen op het gebied van



mobiliteit van de regio, Provincie, Rijk en gemeenten opgenomen. Hierdoor kan de Provincie investeringen afwegen vanuit een breed perspectief.

De Provincie stelt per bestuursperiode de investeringen voor die periode vast. Halverwege deze periode vindt een evaluatie plaats. In deze evaluatie wordt het effect van de investeringen op de realisatie van de beleidsdoelen inzichtelijk gemaakt, op basis waarvan bijsturing kan plaatsvinden.

#### **4.3 Provinciale financiële consequenties**

Het PVVP beschrijft de ambities tot 2020. Een grove inschatting van het benodigde investeringsvolume voor de ambities uit het PVVP bedraagt circa 4 miljard euro. In dit totaalvolume zijn de investeringen van alle partners meegenomen. Op basis van historische cijfers zou de realisatie van de totale investeringsprogramma neerkomen op een benodigd provinciaal investeringsvolume van 280 miljoen euro voor de periode tot 2020. Op dit moment er sprake van financiële dekking van 30 miljoen euro voor de periode 2008 - 2010, waarvoor al projecten zijn voorzien.

Het realiseren van het PVVP zou een extra ambitie van 250 miljoen euro inhouden voor de periode tot 2020, waarbij aangetekend dat de raming voor de jaren 2015 tot 2020 nog onvolledig is. Voor de dekking van dit bedrag zou een beroep kunnen worden gedaan op de provinciale middelen. Wanneer dit bedrag niet of slechts ten dele beschikbaar komt, kunnen er minder investeringen worden gedaan en kunnen de ambities voor ruimtelijk-economische ontwikkeling, bereikbaarheid, veiligheid, leefomgeving en innovatie niet of slechts in beperkte mate waar gemaakt worden.

Het gepresenteerde financiële cijfermateriaal is uitsluitend bedoeld als indicatie van de mogelijke financiële consequenties van de ambities uit het PVVP. Het is nadrukkelijk niet bedoeld als volledige financiële verantwoording. Besluitvorming over de beschikbare financiële middelen voor de realisatie van de ambities zal per bestuursperiode in het kader van bestuursakkoorden en de jaarlijkse begrotingscyclus moeten plaatsvinden.

## 5 Monitoring en evaluatie

De beleidsdoelen van het PVVP zijn vastgelegd in dit deel 'Kaders en Ambities 2007 - 2020'. Het beleidsdeel is thematisch van opzet. Per thema zijn doelstellingen, ambities en sterprojecten benoemd. De meer concrete doorvertaling naar activiteiten wordt vastgelegd in het deel 'Uitvoeringsagenda 2007 - 2012'. Deze Uitvoeringsagenda heeft een dynamisch karakter en dient als basis voor de uitvoeringsafspraken met overheden en partners die om de vier jaar worden vastgelegd in convenanten.

Om te kunnen beoordelen of de geleverde prestaties leiden tot de gewenste bijdrage aan de doelstellingen zijn per beleidsthema effectindicatoren benoemd.

1. Ruimtelijk-economische ontwikkeling
  - ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen, het aantal inwoners en bedrijvigheid (van meer factoren afhankelijk dan alleen verkeer en vervoer);
  - ontwikkeling in goederenoverslag en transport.
2. Bereikbaarheid
  - reistijdnormen van de verschillende modaliteiten;
  - reistijden in het openbaar vervoer;
  - ontwikkeling reizigerskilometers per modaliteit;
  - herkomst en bestemmingen in het openbaar vervoer;
  - bezettingsgraad van carpoolplaatsen en fietsparkeervoorzieningen.
3. Veiligheid
  - aantal verkeersdoden per jaar;
  - aantal ziekenhuisgewonden door het verkeer per jaar;
  - aantal blackspots;
  - percentage wegennet conform richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken;
  - aantal aandachtspunten met betrekking tot risico voor externe veiligheid;
  - klantwaardering sociale veiligheid in het openbaar vervoer;
  - klantwaardering sociale veiligheid fiets.
4. Leefomgeving
  - aantal knelpunten met betrekking tot geluidsoverlast als gevolg van het verkeer;
  - aantal knelpunten in de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>) als gevolg van het verkeer;
  - aantal ingepaste erftoegangswegen in het landelijk gebied;
  - aantal knelpunten ecologische hoofdstructuur.
5. Innovatie
  - aantal gerealiseerde informatiesystemen;
  - modal split personenvervoer;
  - aantal bedrijven die mobiliteitsmanagement voeren;
  - ontwikkeling ICT toepassing verkeer en vervoer.

## 6. Samenwerking

- waardering samenwerkingsverbanden.

### *Ambitie*

- a. Provincie en gemeenten maken nadere afspraken over de wederzijdse bijdrage aan de verzameling, analyse en rapportage in het kader van monitoring en evaluatie van beleidseffecten.

# Bijlage

## **Watertoets**

De watertoets is een beoordeling van de waterhuishoudkundige consequenties van een ruimtelijke plan. Het PVVP is voor advies voorgelegd aan de Waterschappen in Drenthe. De Waterschappen zijn van mening dat aangezien het PVVP geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maakt een beoordeling in het kader van de watertoets niet nodig is. Bovendien zouden eventuele ruimtelijke ingrepen die uit het plan voortkomen in de afzonderlijke bestemmingsplannen worden afgestemd met de waterbeheerders in het kader van de watertoets.

## **Strategische Milieubeoordeling (SMB) / Plan- MER**

Op 28 september 2006 is de Europese richtlijn betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu voor bepaalde plannen en programma's (nr. 2001/42/EG) geïmplementeerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer alsmede in het Besluit milieueffectrapportage. In Nederland is deze verplichting bekend geworden als Strategische Milieubeoordeling (SMB). Sinds 28 september wordt er gesproken van plan-MER plicht.

Het doel van een plan-MER is om bij de besluitvorming over plannen en programma's het milieu een volwaardige plaats te geven met het oog op de bevordering van een duurzame ontwikkeling. Plan-MER plicht is gekoppeld aan plannen die (uiteindelijk) kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Een provinciaal verkeers- en vervoersplan valt onder de werkingssfeer van het nieuwe Besluit MER. Vandaar dat is beoordeeld of plan-MER plicht voor het voorliggende PVVP aan de orde zou kunnen zijn. Daarvoor is bekeken of het PVVP een kader vormt, of de toon zet, voor toekomstige project MER-(beoordelings)plichtige besluiten of voor toekomstige initiatieven waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Europese Habitatrictlijn. Uit deze beoordeling is voortgekomen dat dit PVVP niet kaderstellend is in die zin dat een plan-MER noodzakelijk is.

# Bouwstenen

## A Beleidskaders

### **Planwet Verkeer en Vervoer**

De rollen van Rijk, Provincie en gemeente in het verkeers- en vervoersbeleid en de samenhang tussen de verschillende planvormen is geregeld in de Planwet Verkeer en Vervoer. De planwet onderscheidt twee verplichte verkeers- en vervoersplannen: het nationale verkeers- en vervoersplan (Nota Mobiliteit) en het provinciale verkeers- en vervoersplan (PVVP). Gemeenten kunnen een gemeentelijke verkeers- en vervoersplan opstellen (GVVP). Het GVVP en het PVVP dienen zich te richten naar het NVVP. Bij de totstandkoming van het PVVP zijn het Rijk, de Drentse gemeenten en aangrenzende Provincies betrokken.

### **Nota Ruimte**

De Nota Ruimte (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, 2004) beschrijft de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. De regio Groningen - Assen wordt in de Nota erkend als nationaal stedelijk netwerk. In de Nota Ruimte zijn de internationale hoofdverbindingssassen benoemd die van belang zijn voor de economische ontwikkeling van Nederland. Ook zijn nationale stedelijke netwerken benoemd. Voor Noord-Nederland zijn de onderdelen van de Noordelijke Ontwikkelingsas van belang (Zuiderzeelijn, A6/A7, A28, de intercity Randstad - Groningen en de vaarweg Lemmer - Delfzijl). Opvallend is dat de A37 als onderdeel van het internationale netwerk via Emmen niet tot de hoofdverbindingssassen wordt gerekend. In de Nota Mobiliteit zijn deze onderwerpen verder uitgewerkt.

### **Nota Pieken in de Delta**

De nota Pieken in de Delta (Ministerie van Economische Zaken, 2004) bevat een gebiedsgerichte economische agenda, waarbij het ministerie van EZ de kansen en de mogelijkheden omschrijft voor de zes economische regio's in Nederland. De agenda draagt bij aan de ambitie om van Nederland een concurrerende en dynamische economie te maken in een sterk en innovatief Europa. In de Nota is Noord-Nederland aangewezen als één van de economische kerngebieden van Nederland. De economie van Noord-Nederland moet omschakelen van een productie- naar een kenniseconomie. In het overgangsproces waarin het ministerie van Economische Zaken en de regio nauw samenwerken zullen energie, watertechnologie, sensortechnologie en de agribusiness belangrijke thema's zijn. Noord-Nederland wordt beschouwd als de schakel tussen de Randstad en Noordoost Europa. Het stimuleren van de verdere ontwikkeling van de internationale corridor is een zaak van nationaal belang.

### **Nota Mobiliteit**

De Nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005) beschrijft het landelijke verkeers- en vervoersbeleid. De Nota richt zich voornamelijk op versterken van de economie door het verbeteren van de bereikbaarheid. Het Rijk streeft naar een betrouwbare reistijd van deur-tot-deur. Met uitbreiding van infrastructuur wordt terughoudend omgegaan. De nadruk ligt op het opheffen van knelpunten in de hoofdinfrastructuur door beter te benutten. Beprijzen kan hierin een belangrijke bijdrage leveren. Om knelpunten beter aan te kunnen pakken, kiest het Rijk voor decentralisatie van taken naar Provincies en gemeenten. Deze strategie is kansrijk als ook middelen en instrumenten worden gedecentraliseerd. Door essentiële onderdelen te benoemen wordt sturing op de inhoud van de regionale plannen uitgeoefend. Van Provincies wordt een coördinerende en regisserende rol in de regio verwacht.

### **Strategische agenda Noord-Nederland**

In de Strategische agenda voor Noord-Nederland 2007 - 2013 (Samenwerkingsverband Noord-Nederland, 2005) is aangegeven dat voor de ontwikkeling van Noord-Nederland met name op de volgende punten wordt ingezet:

- Versterken van de ruimtelijk-economische structuur langs de Noordelijke Ontwikkelingsas
- Verbeteren / complementeren van de aansluiting van Noord-Nederland op het netwerk van de hoofdinfrastructuur (A6/A7, A28/A7, A28/A37, vaarweg Lemmer - Delfzijl);
- Ontwikkeling van een visie op het spoorvervoer;
- Het project Zuiderzeelijn;
- Waarborgen van de bereikbaarheid van steden door investeringen in samenhangende auto- en vaarwegennetwerken, in hoogwaardig openbaar vervoer (waaronder het meerjareninvesteringsprogramma Kolibri OV-netwerk) en in hoogwaardige fietsnetwerken;
- Sturing van mobiliteit door innovatief mobiliteitsmanagement.

### **Regiovisie Groningen - Assen**

De Regio Groningen-Assen 2030 is een ruimtelijke ontwikkelingsvisie waarbij over bestuurlijke grenzen tussen gemeenten en Provincies wordt heen gekeken. De Regio heeft twee ambities: het benutten van de economische kansen die het verder uitbouwen van het stedelijk netwerk Groningen - Assen biedt en het versterken van de kernkwaliteiten van het gebied. In 2030 moet de Regio een schakelrol vervullen tussen de belangrijkste stedelijke centra in Noordwest-Europa. Een hoogwaardige spoorverbinding tussen Amsterdam en Groningen - en later verder door naar Duitsland - geeft hieraan een forse impuls. De Regio heeft concrete opgaven voor woningbouw, groeisectoren, arbeidsplaatsen en bedrijventerreinen geformuleerd.

Wonen en werken moet zich vooral gaan ontwikkelen in de stedelijke centra en langs de A7, de A28 en de spoorlijnen. De komende jaren zet de Regio in op het ontwikkelen van het Kolibri OV-netwerk de benodigde kwaliteitsslag in het openbaar vervoer in de regio. De Regio ondersteunt en initieert projecten die een duidelijke toegevoegde waarde hebben voor landschap, natuur en recreatief medegebruik in de regio.

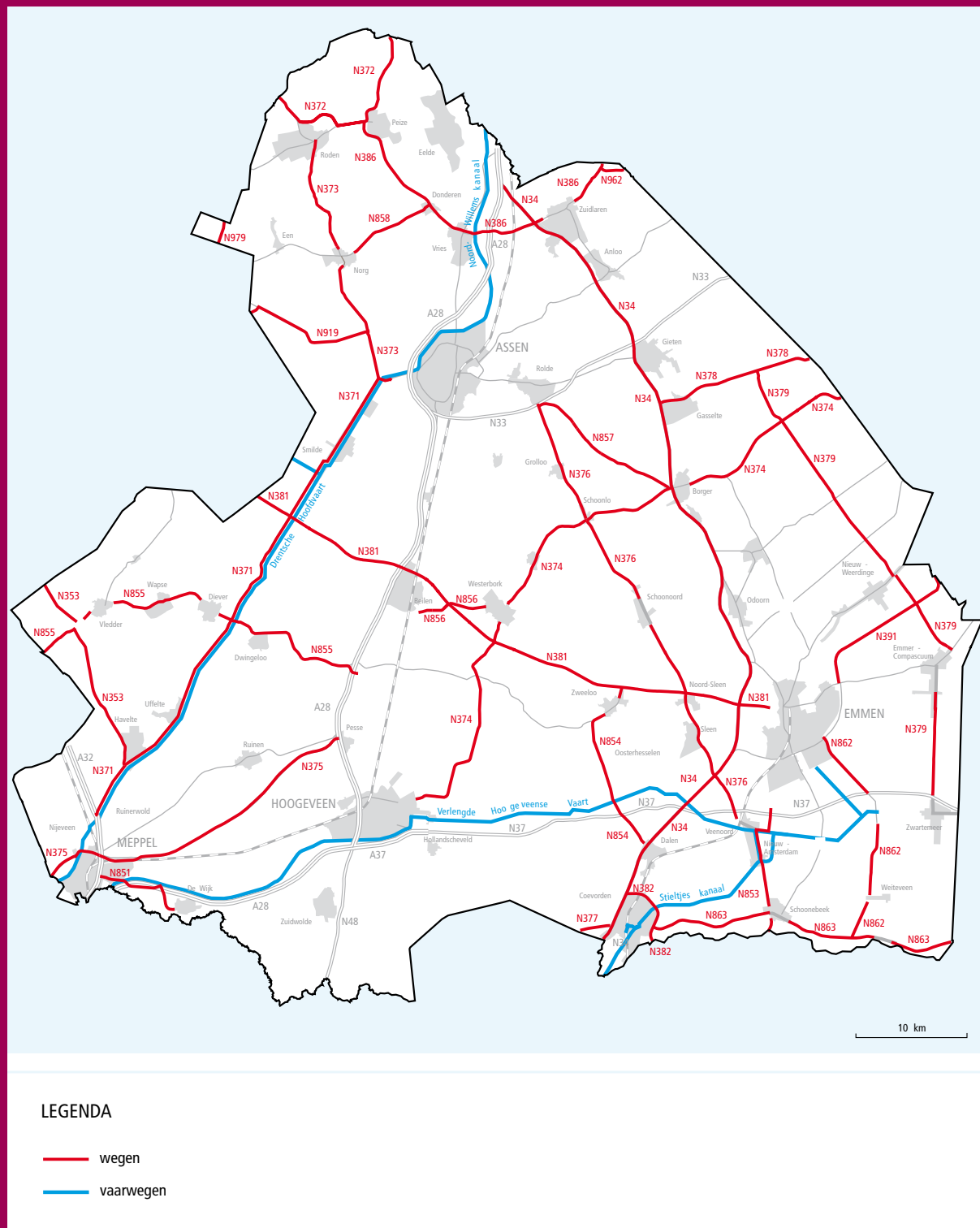
### **Provinciaal Omgevingsplan Drenthe**

In het Provinciaal Omgevingsplan II (Provincie Drenthe, 2004) is het provinciaal omgevingsbeleid beschreven dat is gericht op de ontwikkeling van een dynamische economie en sterke steden die zich in een aantrekkelijke omgeving bevinden:

- Economische activiteiten en woningbouw wordt gebundeld in kernzones (de mal). De sterkere ontwikkeling van de steden zorgt voor een beter vestigingsklimaat. Daarnaast vermindert deze in steek de druk op het landelijk gebied; er wordt voorkomen dat de ruimte wordt versnipperd en verstedelijkt.
- Het landelijk gebied blijft daarmee een belangrijke drager voor activiteiten zoals landbouw, toerisme en recreatie (de contramal).

In het POPII zijn plankaarten opgenomen die de ruimte voor ontwikkeling specificeren. Het POPII beschrijft de door de Staten vastgestelde hoofdlijn van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid. Ook wordt in het POPII een integrale aanpak aangekondigd van de natuurknelpunten bij infrastructuur.

Het PVVP is een uitwerkingsplan van het POPII. Voor de plankaarten wordt verwezen naar het POPII.



## B    Netwerkbenadering

### Netwerkanalyse Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen - Assen

In het kader van de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit heeft de Regio Groningen - Assen samen met het Rijk en betrokkenen, waaronder marktpartijen, een netwerkanalyse

uitgevoerd om te komen tot een maatregelenpakket dat een optimale bijdrage levert aan de deur-tot-deur bereikbaarheid.

Om de deur-tot-deur bereikbaarheid en specifiek die voor de ruimtelijk-economische toplocaties van het NSN Groningen-Assen te verbeteren, wordt ingezet op een integraal maatregelenpakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer. Uit de analyse blijkt dat zowel een verbetering van weginfrastructuur absolute noodzaak is als een kwaliteitsslag in het openbaar vervoer, aangevuld met maatregelen voor prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, en maatregelen voor beter benutten van de bestaande infrastructuur.

De verbetering van de weginfrastructuur betreft ondermeer de T-structuur (A28, A7) de Ring van Groningen en het knooppunt Assen-Zuid (A28/N33). Ook zijn diverse verbeteringen op het onderliggend wegennet noodzakelijk. Het openbaar vervoer heeft in combinatie met mobiliteitsmanagement een eigenstandige functie in het goed bereikbaar houden van de binnenstedelijke gebieden. Ingezet wordt op een reëel maatregelenpakket voor 2020 volgens de trits: beter benutten bestaande infrastructuur, slimme toevoegingen, en op essentiële punten inzetten op een kwaliteitssprong door te bouwen. Dit laatste betreft ondermeer de tram op het traject hoofdstation Groningen-Zernike.

### **Netwerkanalyse Stedelijk Netwerk Zuid Drenthe**

Provincie Drenthe, Rijk en gemeenten Emmen, Coevorden, Hoogeveen, Meppel en Hardenberg hebben gezamenlijk een netwerkanalyse gemaakt voor het stedelijk netwerk Zuid Drenthe om te komen tot een gedeelde probleemanalyse en breed gedragen oplossingsrichtingen die een antwoord bieden op de geconstateerde knelpunten in de bereikbaarheid van deur-tot-deur in Zuid Drenthe.

Voor het stedelijk netwerk Zuid Drenthe is de centrale opgave om een concurrentievoordeel te bieden met kwalitatief hoogwaardige externe en interne verbindingen. Binnen de regio weegt de bereikbaarheid van Zuid Oost Drenthe het zwaarst. Deze opgaven en het accent dat Emmen daarin legt, leidt tot de volgende te prioriteren opgaven:

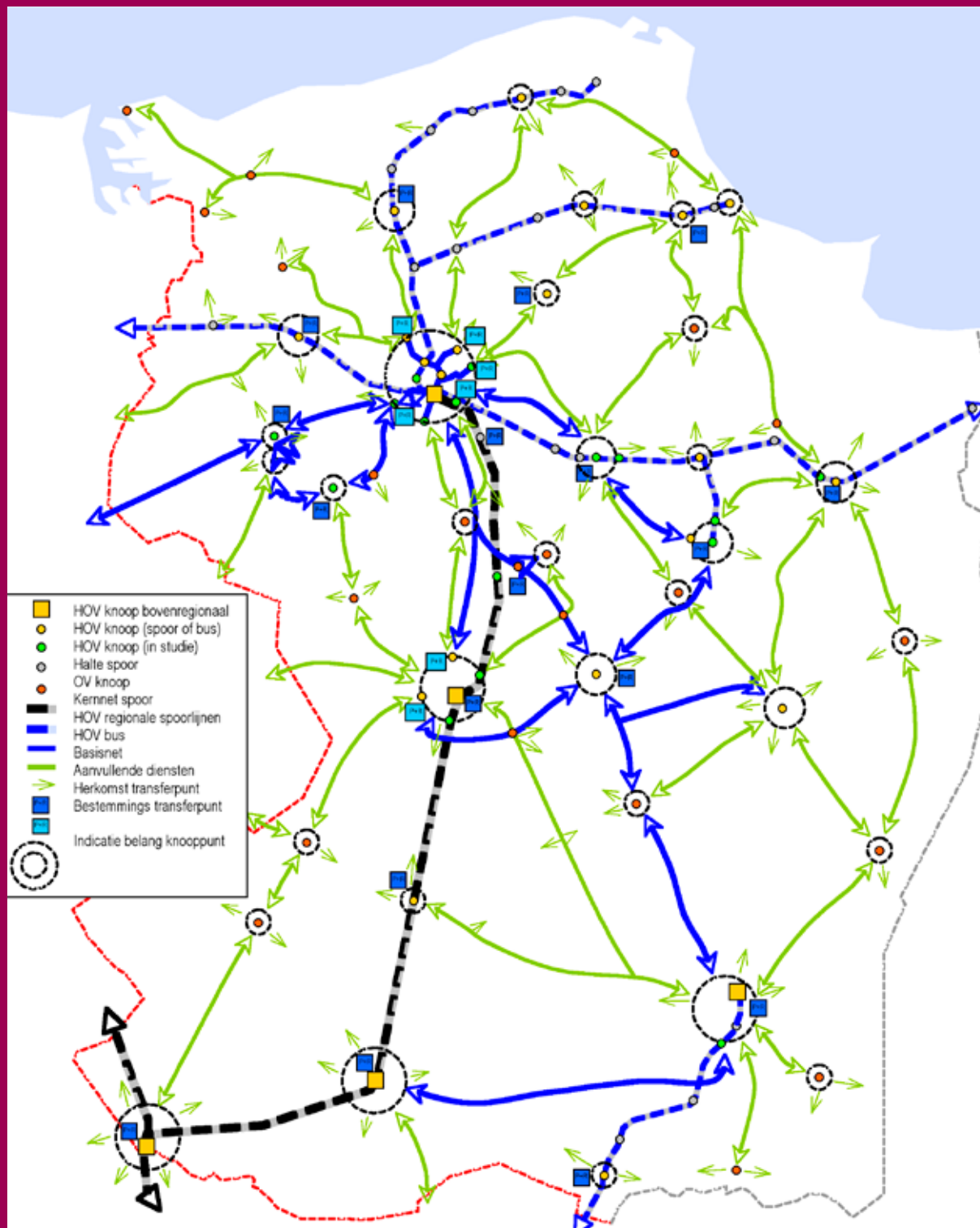
- versterken van het gebruik van de spoorlijn Zwolle – Emmen;
- verbeteren van de interne verbinding voor Zuid Oost Drenthe en de externe verbinding met Groningen en Twente (N34 corridor);
- verbeteren van de interne ontsluitingsstructuur van Emmen;
- veilig stellen van de schakelfunctie Hoogeveen.

Verder ligt de opgave voor Zuid Drenthe voornamelijk op de externe relaties van Zuid Oost Drenthe in westelijke en oostelijke richting met Duitsland en Zwolle en de externe relatie tussen Meppel en Zwolle.

### **OV netwerk Groningen - Drenthe**

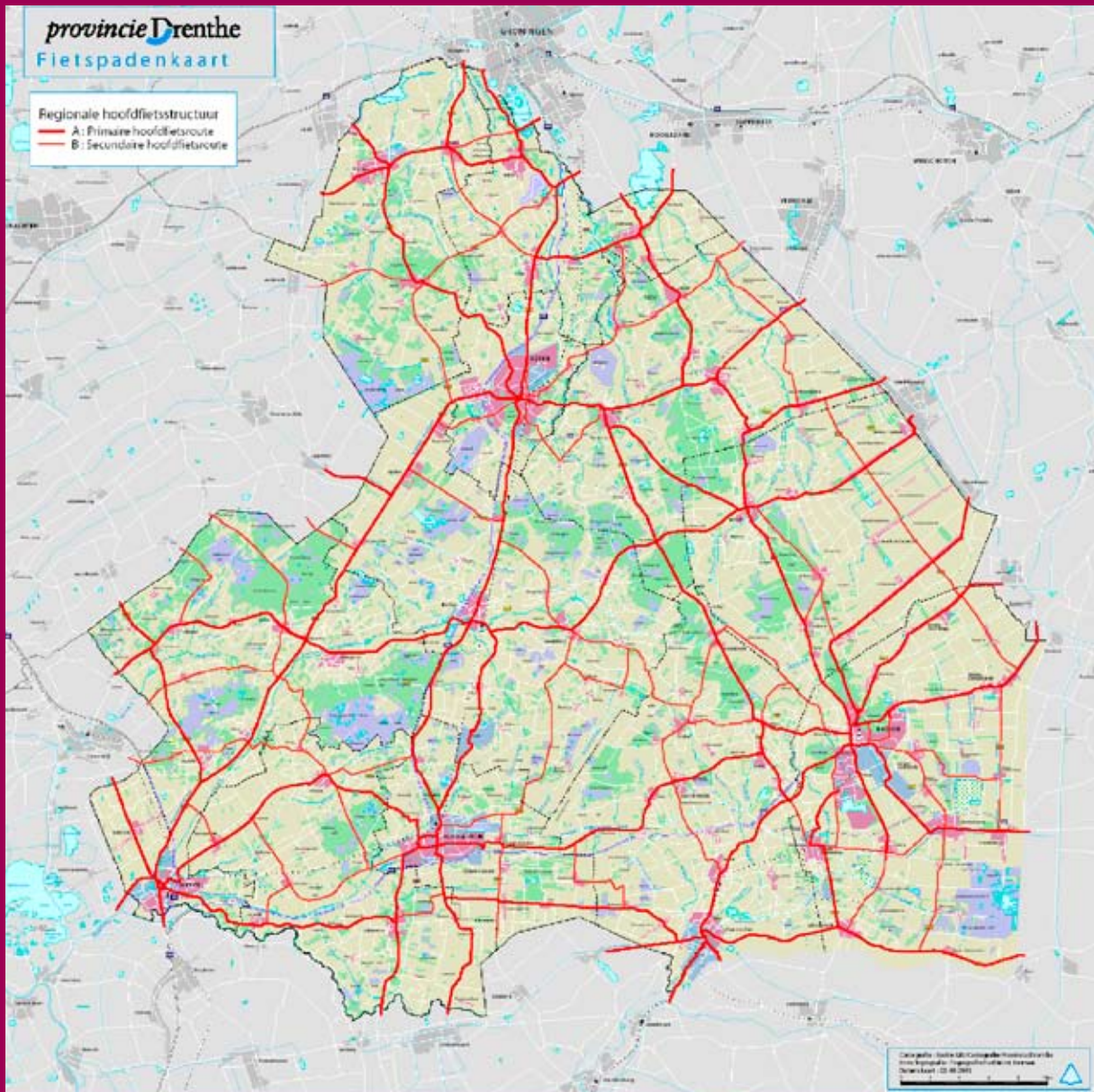
Het OV-bureau Groningen - Drenthe heeft in samenwerking met Provincies en gemeenten een OV-netwerkvisie uitgewerkt. De OV-netwerkvisie richt zich in het algemeen op het afstemmen van het openbaar vervoer aanbod op de vervoervraag, wat een differentiatie in het aanbod impliceert. Het resultaat is dat er minder lege bussen rondrijden, dat de exploitatie kosteneffectiever wordt, en dat middelen daar ingezet worden waar ze echt nodig zijn. De vraag uit de reizigersmarkt is leidend in de beslissing tot inzet van openbaar vervoer. De markt bestaat in ieder geval uit een basisnetwerk en een sociale openbaar vervoer voorziening. Het OV-bureau werkt product-marktcombinaties uit, waarmee een naar de vervoervraag gedifferentieerd aanbod kan worden geboden. Hierbij zullen alle marketinginstrumenten - inclusief het tariefinstrument-





worden ingezet om een op de (potentiële) vervoervraag gericht gedifferentieerd aanbod op straat te zetten.

In de nieuwe OV-netwerkstructuur wordt onderscheid gemaakt tussen een hoogwaardig en een basisnet en aanvullende diensten. Het OV wordt afgestemd op de behoefte van verschillende sectoren en doelgroepen. De realisatie van het OV-netwerk gaat via de trits: verbetering van



de kwaliteit - beter benutten van de infrastructuur en verhoging van de frequenties - systeem-sprong.

### **Fietsbeleidsplan Drenthe**

In het Fietsplan Drenthe is het fietsbeleid geactualiseerd. Hoofddoel van de nota is het fietsgebruik te stimuleren, zowel in het stedelijk als het landelijk gebied. De pijlers van het beleid zijn:

- Fietsstructuur vervolmaken door de aanleg van fietsvoorzieningen op maat (opheffen van ontbrekende schakels, aanleg van fietspaden en fietsstroken langs wegen en de realisatie van fietsroutes+);
- Kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk ten aanzien van verkeersveiligheid, doorstroming, onderhoud en inrichting, sociale veiligheid, verlichting en aantrekkelijkheid;
- Statische en dynamische route-informatievoorziening, verbetering stalling- en overstapvoorzieningen en ketenmobiliteit

### **Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer**

Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland heeft het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Noord-Nederland 2020 beschreven. Hiermee zijn routes voor het goederenvervoer en daarmee ook de knelpunten in infrastructuur in beeld gebracht. Voor de realisatie van het kwaliteitsnetwerk is het van belang dat de bestaande knelpunten worden opgeheven en toekomstige knelpunten worden voorkomen. De knelpunten voor het goederenvervoer vallen voor een groot deel samen met bereikbaarheidsproblemen voor het overige verkeer en worden in de aanpak van bereikbaarheid meegenomen.

## **C Veiligheid en leefomgeving**

### **Duurzaam Veilig**

De dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers in Drenthe is onder andere het gevolg van het gevoerde Duurzaam Veilig beleid. Duurzaam Veilig richt zich op mens, voertuig en omgeving en hanteert de volgende principes:

Principe Duurzaam Veilig	Omschrijving
Functionaliteit van wegen	Monofunctionaliteit van wegen, stroomwegen, gebieds-ontsluitingswegen en erftoegangswegen in een hiërarchisch opgebouwd wegennet
Homogeniteit van massa's en/of snelheid en richting	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting, en massa bij matige en hoge snelheden
Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling	Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen
Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van het gedrag van weggebruikers	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van het wegontwerp
Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer	Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten

Bron: Door met Duurzaam Veilig, SWOV (2005)

Duurzaam Veilig staat een samenhangend pakket voor van maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening, weginrichting, educatie en handhaving. In de eerste fase is voornamelijk ingezet op het opheffen van 'black spots' met infrastructurele maatregelen. In de huidige fase verschuift de aandacht meer naar wegvakmaatregelen en gedragsbeïnvloeding. Het Duurzaam Veilig beleid wordt voortgezet. Binnen de overlegstructuur van het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe worden afspraken gemaakt over de provinciale uitwerking van het Duurzaam Veilig beleid.

### **Uitvoeringsprogramma Permanente Verkeerseducatie**

In 2004 is het Uitvoeringsprogramma Gedragsbeïnvloeding vastgesteld door het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe. Het programma is de doorvertaling van de doelstellingen voor permanente verkeerseducatie naar de uitvoering. Het programma omvat projecten voor alle leeftijdsgroepen. In de leeftijdsgroepen tot 18 jaar wordt aansluiting gezocht bij het onderwijsprogramma. Basisscholen kunnen deelnemen aan het Drents Verkeersveiligheidslabel. In overleg met de instellingen voor het voortgezet onderwijs worden uitvoeringsplannen opgesteld met verkeersveiligheidsprojecten tot en met het vierde leerjaar. Aandachtsgebieden voor het voortgezet onderwijs zijn bromfietzers en alcohol en drugs in het verkeer.

## **Handhaving**

In 2003 is een overlegstructuur vastgesteld tussen het Openbaar Ministerie, Politie Drenthe en het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe. Hierbij zijn afspraken gemaakt over de inhoudelijke afstemming tussen het Korpsbeleidsplan van de Politie Drenthe en het Provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer Drenthe. In 2006 zijn door de betrokken partijen convenanten Verkeershandhaving Drenthe ondertekend, waarin de resultaatverplichting voor verkeershandhaving is vastgelegd.

## **Milieu**

Het Provinciaal Programma Luchtkwaliteit Drenthe geeft aan op welke manier de Provincie Drenthe invulling geeft aan haar verantwoordelijkheden op het gebied van luchtkwaliteit. Het programma beoogt het toetsingskader te leveren voor de ruimtelijke ordeningsplannen van de gemeenten voor wat betreft de luchtkwaliteit en beoogt aan te geven op welke wijze de lucht schoon kan blijven. Hierbij wordt uitgegaan van de POPII doelstelling voor luchtverontreiniging 'een milieukwaliteit die uitgaat van de huidige Drentse milieukwaliteit en die mogelijkheden benut om deze te verbeteren'.

In de nota Energiek Drenthe 2006 - 2010 (Nota Energiebeleid) zijn voor de periode tot 2010 de provinciale ambities geformuleerd op het gebied van energiebesparing en duurzame energie. Onder duurzaam wordt verstaan betrouwbaar, economisch efficiënt en klimaatneutraal. Met deze notitie geeft de Provincie Drenthe een nadere beleidsmatige uitwerking en uitvoering van één van de zes grondslagen van het tweede Provinciaal omgevingsplan (POP II), namelijk het realiseren van een duurzame energiehuishouding. Formeel bezien is het daarmee een gecombineerd uitwerkings- en uitvoeringsprogramma van het POP. Daarmee houdt het onder andere de status van toetsingskader voor bestemmingsplannen en woonplannen. Voor het realiseren van de energiedoelstellingen is de Provincie Drenthe in hoge mate afhankelijk van haar externe partners.

## **Natuur en landschap**

In het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) heeft het Rijk de maatregelen vastgelegd die zij wil nemen om belemmeringen in het hoofdwegennet (rijksinfrastructuur) voor realisering van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) op te heffen. Gedeputeerde Staten hebben ermee ingestemd om voor de bundeling van deze maatregelen met maatregelen door Provincie en gemeenten de regierol op zich te nemen.

De afspraken over het oplossen van een aantal knelpunten in robuuste verbindingen bij rijkswegen zijn opgenomen in de bestuursovereenkomst 2007-2013 tussen het Rijk en de Provincie Drenthe in het kader van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). De financiering van het oplossen van de overige in het MJPO opgenomen knelpunten valt onder de verantwoordelijkheid van de Minister van V&W. Hierover zijn geen afspraken gemaakt met de Provincie.

Het oplossen van knelpunten tussen EHS en overige infrastructuur maakt onderdeel uit van de verdere inrichting van de EHS. Programmering van deze punten alsmede van knelpunten voor natuur buiten de EHS vindt plaats in het provinciaal Meerjarenprogramma Landelijk gebied (pMJP/ILG) in samenhang met de verdere uitwerking van het gebiedgerichte beleid in de vorm van Gebiedsopgaven.

Bij nieuwe wegen en de aanpassing van bestaande wegen wordt zorg besteed aan inpassing en versterking van de landschapskwaliteit. Als algemene richtlijn geldt hiervoor de provinciale Nota Landschap, voor de provinciale wegen nader uitgewerkt in de notitie "Beleidsregel

beplanting langs provinciale wegen buiten de bebouwde kom”(onderdeel van het rapport “Zicht op wegen en kanalen”, BTL).

Voor het opheffen van knelpunten voor realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en andere knelpunten voor de fauna, wordt gebruik gemaakt van de Werkkaart Faunaknelpunten. Bij de uitwerking wordt gebruik gemaakt van de gebiedsvisies Natuur, Bos en Landschap en andere, meer recente plannen in relatie tot de EHS, robuuste verbindingen en ecologische verbindingzones.













# Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe Uitvoeringsagenda 2007 - 2012

Definitief  
voorontwerp





# Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe Uitvoeringsagenda 2007 - 2012

Definitief  
voorontwerp

## Ter inzage legging

Van 6 maart tot en met 17 april 2007 kunt u reageren op het voorontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). De regeling ligt ter inzage bij de Stafgroep Communicatie van de provincie, Westerbrink 1 in Assen en de Drentse gemeentehuizen.

Via [www.reuring.nl](http://www.reuring.nl) kunnen inwoners van Drenthe in meer actieve vorm deelnemen aan de discussie over de inhoud van het voorontwerp PVVP.

## Reageren

Stuur uw zienswijze uiterlijk 17 april 2007 naar de provincie Drenthe, college van Gedeputeerde Staten, Postbus 122, 9400 AC Assen. Wilt u liever mondeling uw zienswijze kenbaar maken, neemt u dan contact op met de Productgroep Verkeer en Vervoer, telefoon 0592 365722.

*Gedeputeerde staten van Drenthe*  
*Februari 2007*

**Colofon**

Dit is een uitgave van de provincie Drenthe  
*Foto omslag* W.J. Kleppe, Assen

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling</b>	<b>6</b>
2.1	Versterken van de (inter)nationale verbinding van de stedelijke netwerken	6
2.2	Stimuleren van ontwikkeling	8
	Kostenraming 2008 - 2012	9
<b>3</b>	<b>Thema Bereikbaarheid</b>	<b>10</b>
3.1	Realisatie van bereikbaarheid op maat	10
	Kostenraming 2008 - 2012	12
<b>4</b>	<b>Thema Veiligheid</b>	<b>13</b>
4.1	Verkeersveiligheid	13
4.2	Externe veiligheid	14
4.3	Sociale veiligheid in het openbaar vervoer	14
	Kostenraming 2008 - 2012	15
<b>5</b>	<b>Thema Leefomgeving</b>	<b>16</b>
5.1	Beperken van hinder en overlast als gevolg van verkeer en vervoer	16
	Kostenraming 2008 - 2012	17
<b>6</b>	<b>Thema Innovatie</b>	<b>18</b>
6.1	Mobiliteitsmanagement	18
6.2	Innovaties ter verbetering van veiligheid en milieu	19
6.3	Gebruiksgemak OV en fiets	19
6.5	Innovatie in beheer, onderhoud en aanbestedingsproces	20
	Kostenraming 2008 - 2012	21
<b>7</b>	<b>Thema Samenwerking</b>	<b>22</b>
7.1	Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN)	22
7.2	Gebiedsgerichte samenwerking	22
7.3	OV bureau	23
7.4	Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD)	23
	Kostenraming 2008 - 2012	23
<b>8</b>	<b>Beleidsontwikkeling, -monitoring en -communicatie</b>	<b>24</b>
8.1	Beleidsontwikkeling	24
8.2	Beleidsmonitoring en -evaluatie	24
8.3	Beleidscommunicatie	25

# 1 Inleiding

Voor u ligt de Uitvoeringsagenda 2007 - 2012 van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe 2007 - 2020. Het PVVP is het algemene beleidskader voor het mobiliteitbeleid en bestaat uit twee delen:

- In het eerste deel, Kaders en Ambities 2007 - 2020, wordt het provinciale mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2020 beschreven. In het deel worden doelen, ambities en sterprojecten benoemd;
- In het tweede deel, Uitvoeringsagenda 2007 - 2012, zijn de ambities uit het PVVP uitgewerkt naar concrete activiteiten en zijn de mogelijke financiële consequenties van deze activiteiten nader vastgelegd.

De Uitvoeringsagenda bevat een overzicht van de activiteiten die de Provincie Drenthe samen met haar partners wil ontplooiën. De benoemde activiteiten zijn gerelateerd aan de thema's uit het deel Kaders en Ambities. De inhoud van de Uitvoeringsagenda 2007 - 2012 is gebaseerd op de resultaten van de netwerkanalyses en op de beleidsagenda's en investeringsplannen van de Provincie en haar partners. De Uitvoeringsagenda vormt de basis voor de uitvoeringsafspraken tussen Provincie, Rijk en gemeenten, die steeds voor een periode van vier jaar worden vastgelegd in de vorm van convenanten.

De Uitvoeringsagenda heeft een dynamisch karakter en komt in nauwe samenwerking met de partners tot stand. De Uitvoeringsagenda wordt elke vier jaar geactualiseerd op basis van de monitoring van ontwikkelingen, beleidsresultaten en nieuwe politieke inzichten. De eerste actualisatie is gekoppeld aan de evaluatie van de Convenanten Veilige Bereikbaarheid 2006 – 2008.

Jaarlijks wordt een Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer opgesteld, waarin de projecten en bijbehorende financiering voor het komende jaar worden vastgelegd. De voortgang en resultaten van deze projecten worden jaarlijks beschreven in het Jaarverslag Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer.

## **Rol van de Provincie**

De rol van de Provincie verschilt per niveau van beleidsinzet. Op het (inter)nationale niveau is de Provincie de eerst handelende partij, al dan niet in SNN-verband. Waar nodig worden partners geraadpleegd. De Provincie behartigt het Drents belang in overleg onder andere met het Rijk, Rijkswaterstaat, het Interprovinciaal Overleg en de Europese Unie. De Provincie kiest hierbij voor een actief betrokken rol, wat kan resulteren in voorstellen tot cofinanciering of voorfinanciering en uitvoering van concrete projecten. De Provincie vervult een schakelfunctie tussen het Rijk en de stedelijke netwerken.

Op provinciaal niveau heeft de Provincie een brede rolinvulling:

- De Provincie is op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer kadersteller voor het gemeentelijk vervoerbeleid. Gemeenten verwerken de onderdelen uit het PVVP ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid, leefomgeving en innovatie in het lokale beleid. De Provincie ziet er op toe dat de onderdelen in het regionale investeringsprogramma tot uitdrukking komen;
- De Provincie is budgethouder voor de gedecentraliseerde rijksmiddelen (BDU). Deze middelen zijn onder andere inzetbaar voor cofinancieringdoeleinden, openbaar vervoer en provinciebrede projecten. De Provincie zet ook eigen middelen in, bijvoorbeeld voor de realisatie van maatregelen op haar eigen infrastructuur.



- De Provincie is partner in de uitvoering van projecten. De partners leggen de afspraken over planning, financiering en rollen in de uitvoering gezamenlijk vast in de vorm van conventanten.

### Leeswijzer

In het volgende wordt per hoofdstuk een thema uit het deel Kaders en Ambities behandeld. Voor de verschillende doelstellingen die zijn benoemd bij de thema's wordt aangegeven welke (clusters van) activiteiten worden opgepakt. Voor iedere activiteit wordt aangegeven:

Achtergrond	Korte beschrijving van aanleiding en inhoud
Kader	Relevante beleidskaders
Effect	Beoogd beleidseffect
Prestatie	Te realiseren concreet resultaat
Voorwaarde	Randvoorwaarden voor bereiken resultaat
Actoren	Betrokken partijen
Fasering	Planning van uitvoering (voor zover bekend)
Kostenraming	Totale kosten activiteiten (voor zover bekend)
Financiering	Verdeling van kosten over partijen (voor zover bekend)
Relatie met	Onderlinge relaties met andere thema's of themaonderdelen uit het PVVP

In het laatste hoofdstuk zijn activiteiten op het gebied van beleidsontwikkeling, -monitoring en -communicatie weergegeven. Deze activiteiten zijn niet gerelateerd aan één van de thema's.

De weergegeven kostenraming is een eerste grove indicatie van de totale kosten voor de betreffende activiteit. Deze kosten moeten gedragen worden door de betrokken partners. In het kader van de conventanten worden hierover nadere afspraken gemaakt. Het gepresenteerde cijfermateriaal is uitsluitend bedoeld als indicatie van de mogelijke financiële consequenties van de ambities uit het PVVP tot 2012. Het is nadrukkelijk niet bedoeld als volledige financiële verantwoording. Besluitvorming over de beschikbare financiële middelen voor de realisatie van de ambities zal per bestuursperiode in het kader van bestuursakkoorden en de jaarlijkse begrotingscyclus moeten plaatsvinden.

## 2 Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling

### 2.1 Versterken van de (inter)nationale verbinding van de stedelijke netwerken

#### 2.1.1 Noordelijke Ontwikkelingsas

Achtergrond	De economische groei en ontwikkeling in Noord Duitsland en Scandinavië is groot. Er ontstaat een internationale corridor van ruimtelijk-economische activiteiten, de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA). Het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen en het stedelijk netwerk Zuid Oost Drenthe zijn schakels in de NOA. De kwaliteit van de verbinding tussen de schakels is bepalend voor de verdere ontwikkeling van deze corridor.
Kader	Nota Ruimte; Pieken in de Delta; Strategische Agenda Noord-Nederland
Effect	Versterken van de ruimtelijke economische ontwikkeling van de stedelijk netwerken Groningen - Assen en Zuid Drenthe
Prestatie	Succesvolle lobby bij Duitse overheden voor realisatie van hoogwaardige verbinding over spoor (Groningen - Dld en Coevorden - Dld) en weg (E233 en E22).
Voorwaarde	Samenwerking met Rijk in lobbytraject
Actoren	SNN (trekker), Regiovisie Groningen - Assen, Stedelijk netwerk Zuid Drenthe, Rijk
Fasering	2007 - 2010
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	2.1.2 Hoofdinfrastructuur: spoor; 2.1.3 Hoofdinfrastructuur: weg; 2.1.4 Hoofdinfrastructuur: water; 2.2.1 Stedelijke ontwikkeling; 3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe

#### 2.1.2 Hoofdinfrastructuur: spoor

Achtergrond	Een hoogwaardige spoorverbinding van de stedelijke netwerken Groningen - Assen en Zuid Drenthe met andere internationale regio's kan een enorme economische impuls voor de regio betekenen.
Kader	Structuurvisie Zuiderzeelijn; OV visie
Effect	Versterken van de ruimtelijke economische ontwikkeling van de stedelijk netwerken Groningen - Assen en Zuid Drenthe
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voorbereiding realisatie hogesnelheidsverbinding Groningen - Randstad</li> <li>• frequentieverhoging spoorverbinding Zwolle - Groningen;</li> <li>• fasegewijs versterken van het gebruik van de spoorverbinding tussen Coevorden/Emmen en Zwolle/Twente</li> </ul>
Voorwaarde	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kabinetsbesluit tot voorkeursvariant regio</li> <li>• Samenwerking met betrokken partijen in realisatie OV-visie</li> </ul>
Actoren	Rijk (trekker), SNN, Regiovisie Groningen - Assen, gemeenten, OV bureau Groningen-Drenthe, NS, Prorail
Fasering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op het verbeteren van de stationvoorzieningen en verkennende studie voor de uitbreiding van capaciteit;</li> <li>• Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op het beter benutten van het spoor en de verhoging van frequenties. De realisatie van de Hanzelijn en stadsrandtransferia en het opheffen van knelpunten in de spoorinfrastructuur spelen hierbij een belangrijke rol.</li> </ul>
Kostenraming	PM
Financiering	De primaire verantwoordelijkheid voor de financiering van de spoorprojecten ligt bij het Rijk.
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe

### 2.1.3 Hoofdinfrastructuur: weg

Achtergrond	Voor het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen zijn vooral knelpunten op de A28, de A7, de Zuidelijke Ringweg Groningen en de N33 de oorzaak van de problematische deur-tot-deur verbindingen. Voor het stedelijk netwerk Zuid Drenthe gelden de A28, N34 en N48 als belangrijkste knelpunten in het hoofdwegennet.
Kader	Netwerkanalyses Groningen - Assen; Zuid Drenthe
Effect	Versterken van de ruimtelijke economische ontwikkeling van de stedelijk netwerken Groningen - Assen en Zuid Drenthe
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>• realisatie benuttingsmaatregelen A28, A7, Zuidelijke Ringweg Groningen</li><li>• realisatie herinrichting A37</li><li>• realisatie herinrichting N34, N48</li><li>• voorbereiding herinrichting N33</li></ul>
Voorwaarde	Rijk geeft voldoende financiële prioriteit aan de projecten uit netwerkanalyses
Actoren	Rijk (trekker), Regiovisie Groningen - Assen, Provincie Drenthe (trekker N34), gemeenten
Fasering	<ul style="list-style-type: none"><li>• Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op dynamisch verkeersmanagement, infrastructurele maatregelen voor optimale benutting en verkeersveiligheidsmaatregelen;</li><li>• Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op (verkenning van) capaciteitsuitbreiding.</li></ul>
Kostenraming	€ 500 miljoen
Financiering	De primaire verantwoordelijkheid voor de financiering van de projecten ligt bij het Rijk (A28 en ZRG zijn opgenomen in het MIT). De Provincie draagt bij in studiekosten en kan besluiten tot cofinanciering. Over de verdeling van de kosten worden per project afspraken gemaakt. De Provincie is primair verantwoordelijk voor de N34 en draagt financieel bij aan de herinrichting van de N33.
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 4.1.1 Duurzaam Veilig; infrastructuur

### 2.1.4 Hoofdinfrastructuur: water

Achtergrond	Het goederenvervoer over water is een belangrijke schakel in het multimodale transport. De hoofdvaarweg Meppel - Ramspol en de vaarweg Almelo - Coevorden zijn van belang voor de economische ontwikkeling van Drenthe.
Kader	Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer; Netwerkanalyses Groningen - Assen; Zuid Drenthe
Effect	Versterken van de ruimtelijke economische ontwikkeling van het stedelijk netwerk Zuid Drenthe
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>• verruiming sluis Zwartsluis (hoofdvaarweg Meppel - Ramspol)</li><li>• optimalisatie capaciteit vaarweg Almelo - Coevorden</li></ul>
Voorwaarde	
Actoren	Rijk (trekker hoofdvaarweg), Provincie Drenthe (trekker Almelo - Coevorden), gemeenten
Fasering	uitvoering 2009 - 2010
Kostenraming	€ 127 miljoen
Financiering	Het Rijk is primair verantwoordelijk voor de hoofdvaarweg Meppel - Ramspol (opgenomen in MIT). De kosten van de vaarweg Almelo - Coevorden worden verdeeld over de partners.
Relatie met	2.1.1 Noordelijke ontwikkelingsas; 3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe

## 2.1.5 Luchtvaart

Achtergrond	De bevoegdheid en taken voor de regionale luchtvaart wordt in 2008 overgedragen aan de Provincie. Het nieuwe beleidsterrein voor de Provincies zal alle luchthavens, -velden -activiteiten behelzen. De Provincie beslist na decentralisatie over aard, omvang en aantal luchthavens en luchtvaartactiviteiten. Naar verwachting geeft de baanverlenging aanleiding voor een uitbreiding van het aantal vluchten en het aantal bestemmingen voor personenvervoer. Ook biedt de baanverlenging extra mogelijkheden voor goederenvervoer. Groningen Airport Eelde kan daarmee zijn concurrentiepositie proberen te versterken.
Kader	Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens; RBML
Effect	Versterken van de ruimtelijke economische ontwikkeling
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>• Besluiten en Regelingen Luchtvaart</li><li>• Beleidsvisie Luchtvaart</li><li>• Onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden van Groningen Airport Eelde met betrekking tot personen- en goederenvervoer</li></ul>
Voorwaarde	Decentralisatie taken en bevoegdheden regionale luchthavens naar Provincie Drenthe (2008)
Actoren	Provincie Drenthe, Provincie Groningen, betreffende gemeenten, luchthavens
Fasering	<ul style="list-style-type: none"><li>• Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op de overdracht van taken en bevoegdheden voor de regionale luchthavens naar de Provincie;</li><li>• Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op het benutten van de ontwikkelkansen van de regionale luchtvaart.</li></ul>
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe

## 2.2 Stimuleren van ontwikkeling

### 2.2.1 Stedelijke ontwikkeling

Achtergrond	Bij de ontwikkeling van locaties voor wonen, bedrijvigheid en recreatie in het stedelijk gebied is het van belang mobiliteitseffecten mee te wegen. Het verkeers- en vervoersnetwerk wordt als uitgangspunt genomen worden in ontwikkelingsplannen om te kunnen blijven voorzien in de mobiliteitsbehoefte. Omwille van de leefbaarheid en bereikbaarheid moet het stedenbouwkundige concept ruimte bieden voor OV en fiets.
Kader	Strategische Agenda Noord-Nederland; Ontwikkelingsvisie gemeenten; Regiovisie Groningen - Assen; Programma Stedelijke Ontwikkeling
Effect	Versterken van de ruimtelijke economische ontwikkeling van Emmen, Assen, Hoogeveen, Coevorden, Meppel, Roden/Leek
Prestatie	Regionale afstemming locatieontwikkeling met passende mobiliteitsoplossingen
Voorwaarde	Samenwerking tussen beleidsterreinen economie, ruimtelijke ordening, landelijk gebied en verkeer en vervoer
Actoren	Gemeenten (trekker), Provincie Drenthe
Fasering	<ul style="list-style-type: none"><li>• Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op de herinrichting van stationsgebieden, de revitalisering van bedrijventerreinen en visieontwikkeling op centrumgebieden en ontwikkellocaties;</li><li>• Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op de ontwikkeling van centrumgebieden en ontwikkellocaties.</li></ul>
Kostenraming	€ 65 miljoen
Financiering	De gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de kosten van stedelijke ontwikkeling. De Provincie draagt bij in studiekosten en kan besluiten tot cofinanciering.
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe

## 2.2.2 Kolibri OV netwerk

Achtergrond	Het openbaar vervoer is een duurzame oplossing voor het mobiliteitsproblemen en draagt bij aan het versterken van de sociale cohesie.
Kader	Regiovisie Groningen - Assen; OV visie
Effect	Versterken van de ruimtelijke economische ontwikkeling van het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen
Prestatie	realisatie van kwaliteitssprong in het openbaar vervoer op kansrijke interne en externe relaties van de regio Groningen - Assen door opwaardering regionale treinverbindingen, realisatie nieuwe stations en overstappunten en het verhogen van frequenties
Voorwaarde	Voldoende financiële prioriteit belanghebbende en verantwoordelijke partijen
Actoren	Rijk, Regiovisie Groningen - Assen, OV bureau Groningen-Drenthe, gemeenten
Fasering	<ul style="list-style-type: none"><li>• Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op het verbeteren van de doorstroming, haltevoorzieningen en het uitbreiden van P+R en fietsvoorzieningen bij stations;</li><li>• Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op het beter benutten van het spoor, de verhoging van frequenties en de toepassing van ICT.</li></ul>
Kostenraming	€ 340 miljoen
Financiering	In het kader van de Regiovisie zijn afspraken gemaakt over de verdeling van kosten
Relatie met	2.1.2 Hoofdinfrastructuur: spoor; 3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe

## 2.2.3 Ontwikkeling landelijk gebied

Achtergrond	De natuur- en landschapswaarden van Drenthe hebben een belangrijke aantrekkingskracht voor toerisme en recreatie. De kwaliteit van het landelijk gebied wordt versterkt door dorpsontwikkeling en natuurontwikkeling te stimuleren.
Kader	Strategische Agenda Noord-Nederland; Regiovisie Groningen - Assen; pMJP/ILG
Effect	Versterken van de ruimtelijke ontwikkeling van het landelijk gebied
Prestatie	Regionale afstemming locatieontwikkeling met passende mobiliteitsoplossingen
Voorwaarde	Samenwerking tussen beleidsterreinen economie, ruimtelijke ordening, landelijk gebied en verkeer en vervoer
Actoren	Gemeenten (trekker), Provincie Drenthe
Fasering	PM
Kostenraming	PM
Financiering	De gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de kosten van dorpsontwikkeling. De Provincie kan bijdragen in studiekosten. De Provincie, Rijk en gemeenten maken afspraken over de financiering van natuurontwikkeling.
Relatie met	3.1.3 Landelijk gebied; 5.1.3 Omgevingsinpassing; 5.1.4 Ecologische Hoofdstructuur

## Kostenraming 2008 - 2012

<b>Thema 1. Ruimtelijk-economische ontwikkeling</b>	
1.1 Versterken van (inter)nationale verbinding van de stedelijke netwerken	€ 1,3 miljard
1.2 Stimuleren van ontwikkeling	€ 405 miljoen
<b>Totaal 2008 - 2012</b>	<b>€ 1,7 miljard</b>
<b>Inschatting aandeel Provincie</b>	<b>€ 85 miljoen</b>

# 3 Thema Bereikbaarheid

## 3.1 Realisatie van bereikbaarheid op maat

### 3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen

Achtergrond	Voor duurzame bereikbaarheid is het van belang, naast optimalisatie van autobereikbaarheid, de kansen van het openbaar vervoer en de fiets te benutten. De uitdaging is om de bereikbaarheid voor auto, openbaar vervoer en fiets zodanig te organiseren dat de verschillende modaliteiten in combinatie gebruikt gaan worden en elkaar maximaal versterken.
Kader	Regiovisie Groningen Assen; Netwerkanalyse Groningen - Assen; OV visie; Fietsbeleidsplan
Effect	De optimalisatie van de bereikbaarheid van stedelijke gebieden met een integraal maatregelpakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer.
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>• Realisatie van projecten Netwerkanalyse Groningen - Assen</li><li>• Realisatie van projecten Convenanten Veilige Bereikbaarheid</li></ul>
Voorwaarde	Voldoende financiële prioriteit belanghebbende en verantwoordelijke partijen
Actoren	Wegbeheerders (trekker), OV bureau Groningen-Drenthe
Fasering	<ul style="list-style-type: none"><li>• Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op het opwaarderen van HOV verbindingen, de realisatie van het utilitaire fietsverbindingen, de toepassing van ICT en de optimalisatie van de ontsluiting van stedelijke gebieden.</li><li>• Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op frequentieverhoging van het openbaar vervoer, de realisatie van stations en capaciteitsuitbreiding van weg- en spoorinfrastructuur.</li></ul>
Kostenraming	€ 81 miljoen
Financiering	Rijk, gemeente en Provincie zijn primair verantwoordelijk voor de kosten van de eigen infrastructuur. In het kader van de convenanten worden nadere afspraken gemaakt over cofinanciering en voorfinanciering.
Relatie met	2.1.1 Noordelijke Ontwikkelingsas; 2.1.2 Hoofdinfrastructuur: spoor; 2.1.3 Hoofdinfrastructuur: weg; 2.1.4 Hoofdinfrastructuur: water; 2.2.1 Stedelijke ontwikkeling; 2.2.2 Kolibri OV netwerk; 2.2.3 Ontwikkeling landelijk gebied; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied; 4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur; 4.1.2 Duurzaam Veilig: mensgerichte benadering; 5.1 Beperken van hinder en overlast als gevolg van verkeer en vervoer

### 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe

Achtergrond	Voor duurzame bereikbaarheid is het van belang, naast optimalisatie van autobereikbaarheid, de kansen van het openbaar vervoer en de fiets te benutten. De uitdaging is om de bereikbaarheid voor auto, openbaar vervoer en fiets zodanig te organiseren dat de verschillende modaliteiten in combinatie gebruikt gaan worden en elkaar maximaal versterken.
Kader	Netwerkanalyse Zuid Drenthe; OV visie; Fietsbeleidsplan
Effect	De optimalisatie van de bereikbaarheid van stedelijke gebieden met een integraal maatregelpakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer.
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>• Realisatie van projecten Netwerkanalyse Zuid Drenthe</li><li>• Realisatie van projecten Convenanten Veilige Bereikbaarheid</li></ul>
Voorwaarde	Voldoende financiële prioriteit belanghebbende en verantwoordelijke partijen
Actoren	Wegbeheerders (trekker), OV bureau Groningen-Drenthe
Fasering	<ul style="list-style-type: none"><li>• Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op het opwaarderen van HOV verbindingen, de realisatie van het utilitaire fietsverbindingen, de toepassing van ICT en de optimalisatie van de ontsluiting van stedelijke gebieden.</li><li>• Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op frequentieverhoging van het openbaar vervoer, de realisatie van stations en capaciteitsuitbreiding van weg- en spoorinfrastructuur.</li></ul>
Kostenraming	€ 587 miljoen
Financiering	Rijk, gemeente en Provincie zijn primair verantwoordelijk voor de kosten van de eigen infrastructuur. In het kader van de convenanten worden nadere afspraken gemaakt over cofinanciering en voorfinanciering.
Relatie met	2.1.1 Noordelijke Ontwikkelingsas; 2.1.2 Hoofdinfrastructuur: spoor; 2.1.3 Hoofdinfrastructuur: weg; 2.1.4 Hoofdinfrastructuur: water; 2.2.1 Stedelijke ontwikkeling; 2.2.2 Kolibri OV netwerk; 2.2.3 Ontwikkeling landelijk gebied; 3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.3 Landelijk gebied; 4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur; 4.1.2 Duurzaam Veilig: mensgerichte benadering; 5.1 Beperken van hinder en overlast als gevolg van verkeer en vervoer

### 3.1.3 Landelijk gebied

Achtergrond	Stedelijke ontwikkeling versterkt de behoefte aan een bereikbaar landelijk gebied voor recreatie en ontspanning. Voor de sociale ontwikkeling van het landelijk gebied is het van belang dat voorzieningen, die meer en meer worden geconcentreerd in stedelijke gebieden, bereikbaar blijven tegen acceptabele reistijd. Kleinschalige openbaar vervoer voorzieningen in het landelijk gebied versterken de sociale cohesie en vervullen een feederfunctie vanuit het landelijk gebied. In het landelijk gebied moet een evenwicht gevonden worden tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.
Kader	Regiovisie Groningen - Assen; pMJP/ILG; Fietsbeleidsplan; OV visie
Effect	Verbeteren van de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van het landelijk gebied
Prestatie	Realisatie van projecten Convenanten Veilige Bereikbaarheid
Voorwaarde	Voldoende financiële prioriteit belanghebbende en verantwoordelijke partijen
Actoren	Wegbeheerders (trekker), OV bureau Groningen-Drenthe
Fasering	<ul style="list-style-type: none"><li>• Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op de realisatie van OV knooppunten en fietsverbindingen;</li><li>• Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer.</li></ul>
Kostenraming	€ 4 miljoen
Financiering	Rijk, gemeente en Provincie zijn primair verantwoordelijk voor de kosten van de eigen infrastructuur. In het kader van de convenanten worden nadere afspraken gemaakt over cofinanciering en voorfinanciering.
Relatie met	2.1.2 Hoofdinfrastructuur: spoor; 2.1.3 Hoofdinfrastructuur: weg; 2; 2.2.3 Ontwikkeling landelijk gebied; 3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur; 4.1.2 Duurzaam Veilig: mensgerichte benadering; 5.1 Beperken van hinder en overlast als gevolg van verkeer en vervoer

### Kostenraming 2008 - 2012

Thema 2. Bereikbaarheid	
1.1 Realisatie van bereikbaarheid op maat	€ 673 miljoen
Totaal 2008 - 2012	€ 673 miljoen
Inschatting aandeel Provincie	€ 54 miljoen



# 4 Thema Veiligheid

## 4.1 Verkeersveiligheid

### 4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur

Achtergrond	De vormgeving van de infrastructuur moet vanzelf leiden tot het gewenste verkeersgedrag. Uniformiteit en herkenbaarheid zijn daarbij essentieel. Bij de herinrichting van het wegennet wordt prioriteit gegeven aan de maatregelen die sterk bijdragen aan slachtofferreductie. Kosteneffectiviteit speelt een belangrijke rol in de afwegingen.
Kader	Duurzaam Veilig; landelijke richtlijnen voor weginrichting en regionaal afgestemde doorvertaling van landelijke richtlijnen
Effect	Verbeteren van de verkeersveiligheid
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisatie van projecten Convenanten Veilige Bereikbaarheid</li> <li>• Terugdringen van het aantal rijongevallen</li> <li>• Invoering Essentiële Herkenbaarheidskenmerken</li> <li>• Uniforme herinrichting wegennet volgens principes Duurzaam Veilig</li> </ul>
Voorwaarde	Voldoende financiële prioriteit belanghebbende en verantwoordelijke partijen
Actoren	Wegbeheerders (trekker), Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (afstemming)
Fasering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op de invoering van essentiële herkenbaarheidskenmerken, het voorkomen van rijongevallen en het opheffen van resterende 'blackspots'</li> <li>• Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op de herinrichting van regionale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen en de omgevingsinpassing van erftoegangswegen.</li> </ul>
Kostenraming	€ 305 miljoen
Financiering	Rijk, gemeente en Provincie zijn primair verantwoordelijk voor de kosten van de eigen infrastructuur. In het kader van de convenanten worden nadere afspraken gemaakt over cofinanciering en voorfinanciering.
Relatie met	2.1.3 Hoofdinfrastructuur: weg; 3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied; 4.1.2 Duurzaam Veilig: mensgerichte benadering; 4.1.3 Duurzaam Veilig: handhaving; 5.1.3 Omgevingsinpassing

### 4.1.2 Duurzaam Veilig: mensgerichte benadering

Achtergrond	Naast infrastructurele maatregelen is het van belang verkeersdeelnemers voor te bereiden op veilige verkeersdeelname door middel van educatie, voorlichting en communicatie
Kader	Duurzaam Veilig; Permanente Verkeerseducatie
Effect	Verbeteren van de verkeersveiligheid
Prestatie	Realisatie van projecten Uitvoeringsprogramma Permanente Verkeerseducatie (onderdeel Convenanten Veilige Bereikbaarheid)
Voorwaarde	Voldoende financiële prioriteit belanghebbende en verantwoordelijke partijen
Actoren	Gemeenten (trekker), Provincie Drenthe (regie), partners (uitvoering), Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (afstemming)
Fasering	Het Uitvoeringsprogramma Permanente Verkeerseducatie wordt op basis van het beschikbare budget uitgebreid. Vanaf 2012 is het volledige programma geïmplementeerd
Kostenraming	circa € 1,5 miljoen per jaar
Financiering	Het Uitvoeringsprogramma wordt gefinancierd uit de BDU en uit gemeentelijke middelen volgens een 50% investeringsregeling.
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied; 4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur; 4.1.3 Duurzaam Veilig: handhaving

### 4.1.3 Duurzaam Veilig: handhaving

Achtergrond	Handhaving door politie en OM is het sluitstuk in de Duurzaam Veilig benadering
Kader	Duurzaam Veilig; Korpsbeleidsplan
Effect	Verbeteren van de verkeersveiligheid
Prestatie	Handhaving op verkeersonveilige trajecten en locaties zoals vastgelegd in handhavingsconvenanten tussen wegbeheerders, politie en OM
Voorwaarde	Voldoende prioriteit verantwoordelijke partijen
Actoren	OM (regelgeving), Politie (uitvoering), Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (afstemming)
Fasering	Continue activiteit
Kostenraming	PM
Financiering	Politie en OM zijn primair verantwoordelijk voor de financiering van de handhavinginzet
Relatie met	4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur; 4.1.2 Duurzaam Veilig: mensgerichte benadering

## 4.2 Externe veiligheid

Achtergrond	Het gehele rijks- en provinciale wegennet is in principe beschikbaar voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze wegen maken deel uit van het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer. Het is de verantwoordelijkheid van gemeenten om voor hun wegennet (voorkeurs)routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen te benoemen.
Kader	Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer; Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid Drenthe
Effect	Voorkomen van onaanvaardbare risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>• Afstemmen routing gevaarlijke stoffen</li><li>• Afstemmen ontwikkeling Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen</li></ul>
Voorwaarde	Samenwerking verantwoordelijke partijen
Actoren	Wegbeheerders, transportondernemingen
Fasering	PM
Kostenraming	€ 100.000
Financiering	PM
Relatie met	5.1.2 Geluidhinder; 5.1.2 Luchtkwaliteit

## 4.3 Sociale veiligheid in het openbaar vervoer

Achtergrond	Sociale onveiligheid mag geen belemmering vormen voor het gebruik van het openbaar vervoer. In het geval van knelpunten in de sociale veiligheid werken onder andere de betreffende gemeente, OV bureau en vervoerder(s) maatregelen uit om het veiligheidsgevoel te verhogen vanuit ieders verantwoordelijkheid. In de aanpak wordt ook het voor- en natransport te voet of per fiets betrokken.
Kader	Wet Personenvervoer 2000; Programma Van Eisen OV concessies; Fietsbeleidsplan
Effect	Waarborgen veiligheidsgevoel OV reizigers
Prestatie	Minimaal behoud van huidige veiligheidswaardering in openbaar vervoer (8-)
Voorwaarde	Samenwerking verantwoordelijke partijen
Actoren	Gemeenten (trekker), OV bureau Groningen-Drenthe, vervoerder
Fasering	Afhankelijk van evaluatieresultaten
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	6.3 Gebruiksgemak OV en fiets

## Kostenraming 2008 - 2012

<b>Thema 3. Veiligheid</b>	
3.1 Waarborgen van de verkeersveiligheid	€ 317 miljoen
3.2 Waarborgen van de externe veiligheid	€ 100.000
3.3 Waarborgen van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer	PM
<b>Totaal 2008 - 2012</b>	<b>€ 317 miljoen</b>
<b>Inschatting aandeel Provincie</b>	<b>€ 25 miljoen</b>

# 5 Thema Leefomgeving

## 5.1 Beperken van hinder en overlast als gevolg van verkeer en vervoer

### 5.1.2 Geluidhinder

Achtergrond	In geval van overschrijding van normen voor geluidshinder wordt ingezet op de verandering van verkeersstromen en de toepassing van geluidsarme of geluidswerende materialen (bijvoorbeeld geluidsschermen of 'stil asfalt'). Wanneer de geluidsnormen worden overschreden als gevolg van ruimtelijke ontwikkeling, zal de veroorzaker voor een oplossing moeten zorgen
Kader	Wet geluidhinder
Effect	Verbeteren van leefomgeving
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>• Opstellen geluidsbelastingkaarten</li><li>• Aanpak knelpunten geluidhinder</li></ul>
Voorwaarde	Afstemming verantwoordelijke partijen
Actoren	Gemeenten, Provincie Drenthe
Fasering	De te nemen maatregelen zijn afhankelijk van de monitoringsresultaten
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied

### 5.1.2 Luchtkwaliteit

Achtergrond	In Drenthe blijft de luchtkwaliteit op dit moment binnen de gestelde grenswaarden. Bij ruimtelijke ontwikkeling wordt rekening gehouden met de effecten op de luchtkwaliteit om toekomstige problemen te voorkomen. De luchtkwaliteit heeft te lijden onder knelpunten in de doorstroming. De uitvoering van het bereikbaarheidsbeleid in het algemeen en het stimuleren van alternatieven voor de auto in het bijzonder levert een bijdrage aan het in stand houden van de luchtkwaliteit
Kader	Wet Milieubeheer; Wet Luchtkwaliteit
Effect	Verbeteren van leefomgeving
Prestatie	Aanpak knelpunten luchtkwaliteit
Voorwaarde	Afstemming verantwoordelijke partijen
Actoren	Gemeenten, Provincie Drenthe
Fasering	PM
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied

### 5.1.3 Omgevingsinpassing

Achtergrond	Om subjectieve onveiligheidsgevoelens als gevolg van de verkeersfunctie te voorkomen wordt gestimuleerd om wegen in verblijfsgebieden, schoolomgevingen en woonwijken in te passen in de omgeving volgens het gedachtegoed van cultuurhistorische waarden, 'Weg van het Landschap' en 'Shared Space'
Kader	Shared Space; Weg van het Landschap
Effect	Verbeteren van leefomgeving
Prestatie	Aanpak knelpunten subjectieve onveiligheid
Voorwaarde	Aansluiting bij provinciale netwerkvisie
Actoren	Gemeenten, Provincie Drenthe
Fasering	PM
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied; 4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur

### 5.1.4 Ecologische Hoofdstructuur

Achtergrond	De realisatie van de ecologische hoofdstructuur wordt integraal opgepakt om werk met werk te maken. In de uitvoeringsafspraken met gemeenten en Rijk worden maatregelen voor het opheffen van barrières meegenomen.
Kader	pMJP/ILG
Effect	Verbeteren van leefomgeving
Prestatie	Aanpak knelpunten ecologische hoofdstructuur
Voorwaarde	Samenwerking en afstemming tussen wegbeheerders en betrokkenen
Actoren	Gemeenten, Provincie Drenthe, Rijk
Fasering	Programmering vindt plaats in het provinciaal Meerjarenprogramma Landelijk gebied (pMJP/ILG) in samenhang met de verdere uitwerking van het gebiedgerichte beleid in de vorm van Gebiedsopgaven.
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied; 4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur

## Kostenraming 2008 - 2012

Thema 4. Leefomgeving	
4.1 Beperken van hinder en overlast als gevolg van verkeer en vervoer	€ 128 miljoen
Totaal 2008 - 2012	€ 128 miljoen
Inschatting aandeel Provincie	€ 9 miljoen

# 6 Thema Innovatie

## 6.1 Mobiliteitsmanagement

Achtergrond	Onder mobiliteitsmanagement wordt in essentie 'slim reizen' verstaan. Om slimme keuzes te kunnen maken in vervoerswijze, vertrektijd en route moet, naast statische informatie, worden voorzien in dynamische (actuele) informatie in relatie tot transferia, openbaar vervoer knooppunten en andere overstapvoorzieningen. Aanvullend kan de prijs en de locatie van parkeergelegenheden worden benut als sturingsmechanisme in het stimuleren van ketenmobiliteit. Met name tijdens de spits en bij evenementen kan het op deze manier interessant worden gemaakt om over te stappen op het openbaar vervoer of de fiets.
Kader	Netwerkanalyses Groningen - Assen, Zuid Drenthe; OP EFRO
Effect	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbeteren van de bereikbaarheid van deur tot deur</li><li>• Stimuleren van ketenmobiliteit</li></ul>
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>• Toepassing dynamisch verkeersmanagement in Assen en Emmen</li><li>• Toepassing dynamische routeinformatiesystemen in Assen en Emmen</li><li>• Toepassing van dynamische informatiesystemen bij OV haltevoorzieningen in Roden, Vries, Tynaarlo, Zuidlaren, Veenhuizen, Smilde, Beilen</li><li>• Uitwerking en toepassing van promotie en marketingstrategieën voor openbaar vervoer en fiets als schakel in de ketenmobiliteit</li></ul>
Voorwaarde	Samenwerking verantwoordelijke overheden en marktpartijen
Actoren	wegbeheerder, OV bureau Groningen-Drenthe, marktpartijen
Fasering	Afhankelijk van de resultaten van de toepassing van ICT
Kostenraming	PM
Financiering	Financieringsafspraken worden gemaakt in het kader van de convenanten
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied

## 6.2 Innovaties ter verbetering van veiligheid en milieu

Achtergrond	De laatste jaren zijn er op het gebied van alternatieve aandrijftechnieken en bestuurder ondersteunende systemen forse stappen gemaakt. Deze innovaties kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de doelstellingen voor veiligheid en milieu
Kader	Duurzaam Veilig; Programma Van Eisen OV concessies; Energiek Drenthe; OP EFRO
Effect	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbeteren van de verkeersveiligheid</li> <li>• Verbeteren van de leefomgeving</li> </ul>
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij de volgende aanbestedingen in het openbaar vervoer wordt een hoger gewicht gegeven aan aanbiedingen waarbij milieuvriendelijke bussen worden ingezet;</li> <li>• Voor het eigen wagenpark milieuaspecten mee laten wegen bij de aanschaf van nieuwe auto's;</li> <li>• Bijdragen aan de kennisuitwisseling en de realisatie van randvoorwaarden (dataverzameling, invoeringscriteria) voor invoering van ISA;</li> <li>• Stimuleren van de toepassing van duurzame brandstoffen en aandrijftechnieken;</li> <li>• Stimuleren van milieuvriendelijke en veilige rijstijl.</li> </ul>
Voorwaarde	Samenwerking verantwoordelijke overheden en bedrijfsleven
Actoren	Gemeenten, Provincie Drenthe, OV bureau Groningen - Drenthe en bedrijfsleven
Fasering	Wordt nader uitgewerkt in het kader van de Energienota
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	4.1 Verkeersveiligheid; 5.1.2 Geluidhinder; 5.1.2 Luchtkwaliteit

## 6.3 Gebruiksgemak OV en fiets

Achtergrond	ICT toepassingen in het openbaar vervoer (OV chipkaart) en voor de fiets (routenavigatie) kunnen het gebruiksgemak verbeteren.
Kader	OV visie; Fietsbeleidsplan
Effect	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stimuleren gebruik OV en fiets</li> <li>• Stimuleren ketenmobiliteit</li> </ul>
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Invoering van de OV chipkaart</li> <li>• Realisatie van fietsrouteplanner</li> </ul>
Voorwaarde	Samenwerking verantwoordelijke overheden en marktpartijen
Actoren	Provincie Drenthe, OV bureau Groningen-Drenthe, marktpartijen
Fasering	Invoering OV chipkaart voor 2009
Kostenraming	PM
Financiering	Over de verdeling van de kosten voor de invoering van de OV chipkaart worden nadere afspraken gemaakt met het Rijk
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied; 4.3 Sociale veiligheid in het openbaar vervoer

## 6.4 Aanbestedingsbeleid in het openbaar vervoer

Achtergrond	Bestuurlijke grenzen en beheers- en concessiegrenzen mogen de totstandkoming van geïntegreerd openbaar vervoer niet in de weg staan. Door een combinatie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer en de daaruit te behalen schaalvoordelen is de verwachting dat gebiedsdekkend een bereikbaarheidsgarantie kan worden gegeven.
Kader	OV visie
Effect	Verbeteren bereikbaarheid van deur tot deur
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>• Realisatie OV netwerk</li><li>• Een volledig integraal aanbestedingsbeleid voor spoor-, stads- en streeklijnen in Groningen en Drenthe, mede gebaseerd op ontwikkelingen in het buitenland, op ervaringen met vervoerders, op reizigerswensen en op overleg met Provincies en gemeenten</li><li>• Afspraken met de gemeenten in Groningen en Drenthe om in gezamenlijkheid het kleinschalig openbaar vervoer en het maatschappelijk doelgroepenvervoer aan te besteden.</li></ul>
Voorwaarde	Samenwerking verantwoordelijke overheden en OV bureau Groningen-Drenthe
Actoren	OV bureau Groningen-Drenthe, gemeenten, Provincie Drenthe
Fasering	De realisatie van het OV-netwerk gaat via de trits: verbetering van de kwaliteit - beter benutten van de infrastructuur en verhoging van de frequenties - systeemsprong. In samenwerking met gemeenten en vervoerder worden kleinschalige openbaar vervoersprojecten uitgewerkt om het OV netwerk te complementeren.
Kostenraming	€ 94 miljoen
Financiering	De financiering van de realisatie van het OV netwerk is onderdeel van het Thema Bereikbaarheid.
Relatie met	Thema Bereikbaarheid

## 6.5 Innovatie in beheer, onderhoud en aanbestedingsproces

Achtergrond	Technologische ontwikkeling leidt tot product- en methodische vernieuwing in de weg- en waterbouw. Ook spelen ICT toepassingen een steeds nadrukkelijker rol in de ontwerp- en bouwsector. De opdrachtgeverrol van de overheid in (wegenbouwkundige) werken verandert.
Kader	Bedrijfsplan Wegen en Kanalen
Effect	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbeteren bedrijfsproces beheer en onderhoud</li></ul>
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>• Innovaties in product, methode en toepassing actief volgen en te onderzoeken op haalbaarheid en nut;</li><li>• De ervaring die in de vorm van pilotprojecten is opgedaan met innovatieve vormen van aanbesteden verder uitwerken en breder toepassen;</li><li>• In 2010 de helft van het aantal aanbestedingen via internet laten verlopen</li></ul>
Voorwaarde	
Actoren	Provincie Drenthe
Fasering	Continue activiteit
Kostenraming	Afhankelijk van ontwikkelingen
Financiering	PM
Relatie met	Beheer en Onderhoud



## Kostenraming 2008 - 2012

Thema 5. Innovatie	
5.1 Het voeren van mobiliteitsmanagement	€ 11 miljoen
5.2 Stimuleren van innovatie ter verbetering van veiligheid en milieu	PM
5.3 Verbetering van het gebruiksgemak van openbaar vervoer en fiets	PM
5.4 Het voeren van een innovatief aanbestedingsbeleid in het OV	€ 94 miljoen
3.2 Stimuleren van innovatie in beheer, onderhoud en het aanbestedingsproces	PM
Totaal 2008 - 2012	€ 106 miljoen
Inschatting aandeel Provincie	€ 10 miljoen

# 7 Thema Samenwerking

## 7.1 Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN)

Achtergrond	De Provincies Groningen, Fryslân en Drenthe hebben hun bestuurlijke krachten sinds 1992 gebundeld in het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN). In SNN-verband ontwikkelt het Noorden gezamenlijk beleid en onderhandelt met het kabinet over zaken die het hele Noorden aangaan.
Kader	Strategische Agenda Noord-Nederland
Effect	Versterken van de regionale samenwerking
Prestatie	Het blijvend benutten van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland voor onderhandeling, afstemming en besluitvorming op strategisch beleidsniveau
Voorwaarde	Draagvlak bij alle partners
Actoren	Provincie Groningen, Provincie Fryslân, Provincie Drenthe
Fasering	Continue activiteit
Kostenraming	PM
Financiering	De kosten worden verdeeld over de drie Provincies
Relatie met	Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling

## 7.2 Gebiedsgerichte samenwerking

Achtergrond	Om te kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte is het van belang om een gedragen visie op ruimtelijk-economische ontwikkeling en mobiliteit te ontwikkelen. Provincie, gemeenten en Rijk en marktpartijen zijn belangrijke partners in het bereiken van de doelstellingen.
Kader	Netwerkanalyses; Provinciale Verkeers- en Vervoersplan
Effect	Versterken van de regionale samenwerking
Prestatie	Convenanten Veilige Bereikbaarheid 2009 - 2012
Voorwaarde	Draagvlak bij alle partners
Actoren	Gemeenten, Regiovisie Groningen-Assen, Provincie Drenthe, marktpartijen
Fasering	2006 - 2008; 2009 - 2012
Kostenraming	PM
Financiering	De organisatie en studiekosten worden verdeeld over de partners
Relatie met	Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling; Thema Bereikbaarheid; Thema Veiligheid; Thema Leefomgeving; Thema Innovatie

### 7.3 OV bureau

Achtergrond	In bijna alle verkeers- en vervoersthema's wordt een belangrijke bijdrage van het openbaar vervoer verwacht. Om deze bijdrage te kunnen realiseren moet het OV bureau een nadrukkelijke rol in het ruimtelijke ordenings-, verkeers- en vervoers- en milieubeleid kunnen spelen.
Kader	Regiovisie Groningen - Assen; Netwerkanalyses; OV visie; Provinciale Verkeers- en Vervoersplan
Effect	Versterken van de regionale samenwerking
Prestatie	Openbaar vervoer maakt integraal onderdeel uit van provinciale en gemeentelijke planvorming
Voorwaarde	Draagvlak bij alle partners
Actoren	Provincie Drenthe, Provincie Groningen, Gemeente Groningen, Drentse gemeenten, OV bureau Groningen - Drenthe
Fasering	Continue activiteit
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling; Thema Bereikbaarheid; Thema Veiligheid; Thema Leefomgeving; Thema Innovatie

### 7.4 Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD)

Achtergrond	De wegbeheerders van Drenthe zijn bestuurlijk vertegenwoordigd in de provinciale commissie Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD). Het VVBD is het officiële orgaan (volgens de Planwet Verkeer en Vervoer) waar afspraken worden gemaakt over de uitwerking van het regionale verkeers- en vervoersbeleid. De Adviesgroep Duurzaam Veilig ondersteunt het VVBD. In de Adviesgroep zijn, naast de ambtelijke vertegenwoordigers van de Drentse wegbeheerders, maatschappelijke partners vertegenwoordigd.
Kader	Duurzaam Veilig; Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan; Brede Doeluitkering
Effect	Versterken van de regionale samenwerking
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afstemming van uitwerking en uitvoering van mobiliteitsbeleid</li> <li>• Vaststelling besteding Brede Doeluitkering</li> </ul>
Voorwaarde	Draagvlak bij alle partners
Actoren	Wegbeheerders, OV bureau Groningen - Drenthe, politie, OM, maatschappelijke partners
Fasering	Continue activiteit
Kostenraming	PM
Financiering	De kosten worden gefinancierd uit de BDU
Relatie met	Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling; Thema Bereikbaarheid; Thema Veiligheid; Thema Leefomgeving; Thema Innovatie

### Kostenraming 2008 - 2012

Thema 6. Samenwerking	
6.1 Samenwerkingsverband Noord-Nederland	PM
6.2 Gebiedsgerichte samenwerking	PM
6.3 OV bureau Groningen - Drenthe	PM
6.4 Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe	PM
<b>Totaal 2008 - 2012</b>	<b>PM</b>
<b>Inschatting aandeel Provincie</b>	<b>PM</b>

# 8 Beleidsontwikkeling, -monitoring en -communicatie

## 8.1 Beleidsontwikkeling

Achtergrond	Het beleidsterrein verkeer en vervoer staat niet stil. Nieuwe ontwikkelingen dragen bij aan de noodzaak tot formulering van beleid of (her)formulering van beleidsuitwerking. Onderzoeksresultaten spelen een belangrijke rol in het afwegingsproces.
Kader	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
Effect	Proactieve beleidsontwikkeling
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>• Uitvoering onderzoeksprogramma</li><li>• Uitvoering netwerkstudies</li><li>• Uitvoering pilotprojecten</li></ul>
Voorwaarde	Medewerking van andere partijen
Actoren	Provincie Drenthe en betrokkenen
Fasering	Continue activiteit
Kostenraming	€ 100.000 per jaar
Financiering	De kosten worden gefinancierd door de Provincie

## 8.2 Beleidsmonitoring en -evaluatie

Achtergrond	Inzicht in beleidseffecten is van belang bij de (her)formulering van beleid en voor afwegingen in prioriteit en besteding van financiële middelen.
Kader	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
Effect	Inzicht in beleidsprestaties en effecten
Prestatie	Oplevering monitorings- en evaluatierapporten: <ul style="list-style-type: none"><li>• Jaarverslag Provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer;</li><li>• Verkeersintensiteiten;</li><li>• Verkeersveiligheid;</li><li>• Evaluatie Convenanten Veilige Bereikbaarheid;</li><li>• Evaluatie PVVP ten behoeve van actualisatie Uitvoeringsagenda.</li></ul>
Voorwaarde	Medewerking van andere partijen
Actoren	Provincie Drenthe, gemeenten, OV bureau Groningen - Drenthe
Fasering	Continue activiteit
Kostenraming	€ 100.000 per jaar
Financiering	De kosten worden gefinancierd door de Provincie

### 8.3 Beleidscommunicatie

Achtergrond	Communicatie van beleid, uitvoering en resultaten naar bestuur, partners en buitenwacht is essentieel voor het besluitvormingsproces en het verwerven van draagvlak voor het beleid.
Kader	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
Effect	Draagvlak voor beleid en uitvoering
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>• Provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer</li><li>• Beleidscommunicatie</li></ul>
Voorwaarde	Medewerking van andere partijen
Actoren	Provincie Drenthe en betrokkenen
Fasering	Continue activiteit
Kostenraming	PM
Financiering	De kosten worden gefinancierd door de Provincie











