

Aan:  
de voorzitter en leden van  
provinciale staten van Drenthe

Assen, 29 november 2007  
Ons kenmerk 48/5.5/2007014894  
Behandeld door de heer M. Courtz (0592) 36 53 13  
Onderwerp: Beleidseffectrapportage (BER) Noord-Nederland 2000-2005

Geachte voorzitter/leden,

Voor u ligt de BER Noord-Nederland. Deze BER beschrijft op hoofdlijnen het beleid, de beleidsinzet en de effecten op het gebied van verkeer en vervoer in Groningen, Drenthe en Fryslân over de periode 2000-2005. Met dit rapport willen de provincies antwoord geven op de vraag: Is het gevoerde beleid effectief gebleken en/of zijn de doelstellingen reëel gesteld?

Om op deze vragen een antwoord te kunnen geven, worden de verkeer- en vervoersontwikkelingen door de drie noordelijke provincies jaarlijks bijgehouden en gepresenteerd op de website: [www.verkeersmonitor.nl](http://www.verkeersmonitor.nl). Een uitgebreide analyse van de ontwikkelingen over de periode 2000-2005 is opgenomen in het bij deze BER horende achtergronddocument.

#### **Doel van de BER**

De doelstelling van deze BER is als volgt te omschrijven.

*"Het verschaffen van inzicht in de ontwikkeling van het verkeer en vervoer voor de periode 2000-2005 in relatie tot het gevoerde beleid en de in het verleden gestelde doelen."*

Hamvragen daarbij zijn:

1. Moet de beleidsuitvoering worden aangepast om de doelstellingen te halen?
2. Moeten de beleidsdoelstellingen worden bijgesteld?

## **Inhoud**

Deze BER beschrijft op hoofdlijnen per thema (Verkeersveiligheid, Bereikbaarheid, Openbaar vervoer en Fiets) het beleid en de beleidsdoelstellingen, de beleidsinzet en de genomen maatregelen, de ontwikkelingen c.q. de effecten en de externe invloedsfactoren hierop en tot slot de conclusies en de aanbevelingen ten aanzien van de beleidsdoelstellingen en het uitgevoerde/uit te voeren beleid. In het achtergronddocument is een uitgebreide analyse te vinden die als basis dient voor het hoofdrapport. Hiernavolgend vindt u de conclusies en aanbevelingen uit het hoofdrapport en de mate waarin deze al worden uitgevoerd of uitgevoerd gaan worden.

## **Conclusies en aanbevelingen**

### Algemene beleidsontwikkeling

Ondanks dat er in de onderzoeksperiode nog geen nieuw vastgesteld rijksbeleid was, is het provinciaal beleid op basis van de concepten van het Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) aangepast. Het in SNN-verband opgestelde Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland beschrijft de gezamenlijk afgestemde inzet van de noordelijke provincies. Na de onderzoeksperiode werkt het nieuwe beleid definitief door onder invloed van de inmiddels vastgestelde Nota mobiliteit en de uitgevoerde netwerkanalyses.

### Verkeersveiligheid

Het aantal slachtofferongevallen is in de beschouwde periode afgenomen. De provincies liggen op koers om de (bij)gestelde doelen in 2010 te halen, mits ze even hard als voorheen hieraan blijven werken. Nu de meeste black spots zijn opgelost, moet de werkwijze verschuiven naar een meer routespecifieke aanpak. Daarnaast wordt een doelgroepenbeleid aanbevolen, gericht op de rijongevallen en op de doelgroep 18-24 jarigen. Ook dit doelgroepenbeleid bestaat uit een combinatie van infrastructurele maatregelen, zoals het toepassen van bermverharding en gedragsbeïnvloeding door middel van educatie en voorlichting aan specifieke doelgroepen (bijvoorbeeld via TRIALS voor jonge automobilisten). Routespecifieke aanpak en doelgroepenbeleid moeten samen leiden tot een verdere vermindering van het aantal letselongevallen.

Overigens is maatschappelijk draagvlak hierbij een aandachtspunt. Er is voldoende draagvlak om iets aan verkeersveiligheid te doen, maar er zijn wel signalen van toenemende weerstand tegen rigide verkeerstechnische maatregelen, zoals de aanleg van drempels en dergelijke.

### Bereikbaarheid

In de plannen voor maatregelen om bereikbaarheidsknelpunten op te lossen is rekening gehouden met de gevolgen van de nog te verwachten demografische, sociaal-economische, sociaal-culturele en ruimtelijke ontwikkelingen. De na de onderzoeksperiode uitgevoerde netwerkanalyses bevestigen dat deze maatregelen een verbetering van de bereikbaarheid zullen opleveren en verliestijden voor het verkeer kunnen voorkomen. De netwerkanalyses hebben geholpen om een effectief pakket samen te stellen van maatregelen gericht op auto, openbaar vervoer en fiets. Voortvarende uitvoering van de maatregelen in de komende pakweg 10 tot 15 jaar is voorwaarde om bereikbaarheidsknelpunten op te lossen c.q. te voorkomen.

### Fiets

De autonome trend van een geleidelijk dalend fietsgebruik bevestigt de noodzaak van actief fietsbeleid om het fietsgebruik op peil te houden en/of te stimuleren. Tegen deze achtergrond is het goed dat de drie noordelijke provincies met hun fietsbeleidsplannen inzetten op het verbeteren van de kwaliteit van het utilitaire fietsnetwerk, inclusief de aanleg van zogenaamde Fietsroutes Plus (waarvan de eerste in 2006 tussen Assen en Vries is gerealiseerd). Aanbevolen wordt door te gaan met realisatie van dit beleid. Met de nieuw opgezette monitoringssystemen voor het fietsverkeer kan gevolgd worden hoe dit beleid uitpakt.

### Openbaar vervoer

De marktwerking in het openbaar vervoer heeft zijn intrede gedaan. Ondanks een dalende rijksbijdrage is het hoogwaardige openbaar vervoer versterkt, is de klanttevredenheid over het openbaar vervoer gelijk gebleven, is het aanbod in termen van dienstregelingen vergroot, rijdt er moderner materieel en is er in de onderzoeksperiode een eerste bescheiden groei van het aantal reizigers genoteerd. Mede gezien de groei die in Groningen en Drenthe na de onderzoeksperiode is opgetreden, wordt aanbevolen te blijven inzetten op het versterken van de sterke lijnen en het maatwerk in het landelijk gebied te optimaliseren. Voor wat betreft het monitoren van het openbaar vervoer biedt de komst van de OV-chipkaart nieuwe kansen voor veel gedetailleerder informatie (herkomst en bestemming reizigers, generen van management informatie etc.), mits daar actief op wordt ingespeeld.

### **Tot slot**

In het algemeen kan geconcludeerd worden dat het beleid in de drie noordelijke provincies op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, fietsverkeer en openbaar vervoer in de goede richting werkt. Echter, zeker qua bereikbaarheid van de economische kernzones is het tijd dat maatregelen van de planfase in de uitvoeringsfase terecht komen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Bijlage(n):  
gm/coll.

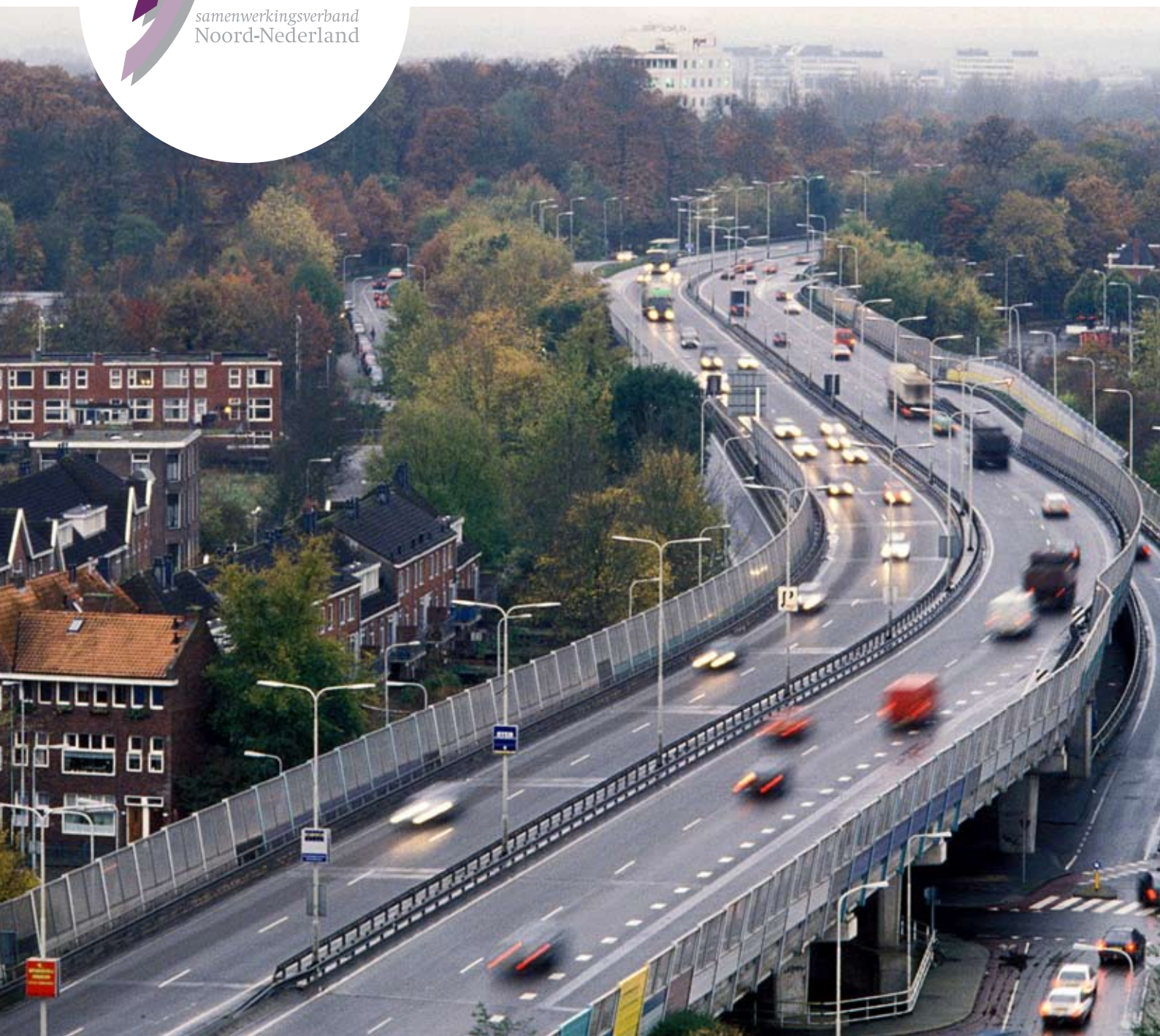


Rijkswaterstaat



samenwerkingsverband  
Noord-Nederland

# Beleids-effectrapportage Verkeer & Vervoer Noord-Nederland 2006





# **Beleidseffectrapportage Verkeer & Vervoer Noord-Nederland 2006**

## Colofon

De Beleidseffectrapportage Verkeer en Vervoer is een product van de Projectgroep 'Beleidseffectrapportage Verkeer en Vervoer Noord-Nederland', waarin medewerkers van de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe en Rijkswaterstaat Noord-Nederland samenwerken.

### **Nadere informatie**

Voor nadere informatie kunt u zich richten tot:

*Provincie Groningen*  
J. Veltman

*Provincie Fryslân*  
J. Bruinsma

*Provincie Drenthe*  
M. Courtz

*Rijkswaterstaat Noord-Nederland*  
S. Rooze

# Inhoudsopgave

## Inhoud

Inleiding	5
Beleid Noord Nederland 2000 - 2005	7
Verkeersveiligheid	9
Uitgevoerde acties beleidsperiode 2000 – 2005	11
Bereikbaarheid	13
Ontwikkelingen en Beleidseffecten	17
Conclusies en aanbevelingen	21
<b>Bijlagen</b>	<b>22</b>
Provincie Groningen	22
Provincie Drenthe	26
Provincie Fryslân	30





# Inleiding

## Aanleiding

Voor u ligt de tweede Beleidseffectrapportage (BER) Noord Nederland “nieuwe stijl”. Deze BER beschrijft op hoofdlijnen het beleid, de beleidsinzet en de effecten op het gebied van verkeer en vervoer in Groningen, Drenthe en Fryslân over de periode 2000 – 2005. Met dit rapport willen de provincies antwoord geven op de vragen: is het gevoerde beleid effectief gebleken en/of zijn de doelstellingen reëel gesteld.

Om op deze vragen een antwoord te kunnen geven, worden de verkeer- en vervoersontwikkelingen door de drie noordelijke provincies jaarlijks bijgehouden en gepresenteerd op de website: [www.verkeersmonitor.nl](http://www.verkeersmonitor.nl). Een uitgebreide analyse van de ontwikkelingen over de periode 2000 - 2005 is opgenomen in het bij deze BER horende achtergronddocument “een overzicht van de effecten van het beleid in Noord Nederland periode 2000 - 2005”

## Terugblik BER 2001

In 2001 is voor het eerst een uitgebreide BER nieuwe stijl gemaakt. Bestond de BER in de eerste jaren voornamelijk uit kwantitatieve gegevens, langzamerhand ontstond de wens om meer inzicht te krijgen in achterliggende factoren en oorzakelijke verbanden die de groei van de mobiliteit in Noord Nederland kunnen verklaren. Er is in 2001 dieper ingegaan op maatschappelijke, socio-economische, demografische en ruimtelijke factoren zoals bevolking- en huishoudensgroei, stijging van het gemiddelde inkomen, leefstijl, technologische ontwikkelingen en stedelijke uitbreidingen. Door het zoeken naar verklaringen voor gesignaleerde ontwikkelingen leverde het rapport veel extra informatie op. Deze uitgebreide BER ging dus verder dan alleen het leveren van een aantal indicatoren.

## Doelstelling

De doelstelling van deze BER is als volgt te omschrijven:  
*“Het verschaffen van inzicht in de ontwikkeling van het verkeer en vervoer voor de periode 2000 – 2005, in relatie tot het gevoerde beleid en de in het verleden gestelde doelen”*

Hamvragen daarbij zijn:

1. Moet de beleidsuitvoering worden aangepast om de doelstellingen te halen? of
2. Moeten de beleidsdoelstellingen worden bijgesteld?

## Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het beleid en de beleidsdoelstellingen van de drie provincies omschreven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in de thema's verkeersveiligheid, bereikbaarheid, openbaar vervoer en fiets. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een uiteenzetting gegeven van de beleidsinzet en genomen maatregelen. De behaalde effecten van dit gevoerde beleid en de ‘externe’ invloedsfactoren op de ontwikkelingen wordt beschreven in hoofdstuk 4. De conclusies daaruit staan verwoord in hoofdstuk 5 inclusief de daarbij behorende aanbevelingen voor de toekomst. In de bijlage van dit rapport is per provincie een meer specifieke beschrijving gegeven van het beleid, taakstelling/doelstelling, de voorgenomen en gepleegde inzet, ontwikkelingen en conclusies opgenomen. In het bij deze BER horende achtergronddocument “een overzicht van de effecten van het beleid in Noord Nederland periode 2000 - 2005” is een gedetailleerdere analyse opgenomen van de verkeer- en vervoersontwikkelingen in Noord Nederland.



# Beleid Noord Nederland 2000 - 2005

## Inleiding

In de periode 2000 – 2005 is op landelijk niveau het ‘oude’ SVV-II beleid uit 1990 vigerend. In het SVV-II wordt uitgegaan van een sturend mobiliteitsbeleid, gericht op beperking van de groei van de automobiliteit. Eind jaren ‘90 blijkt dit beleid niet houdbaar. Onder invloed van autonome ontwikkelingen en ruimtelijk economische ontwikkelingen groeit de mobiliteit harder dan gewenst (zie ook de BER Noord-Nederland 2001). In de periode 2000-2005 proberen de toenmalige verkeersministers (Netelenbos, de Boer en Peijs) nieuw beleid in te voeren (NVVP). Daarin is sprake van een kentering van een sturend naar een meer volgend mobiliteitsbeleid: mobiliteit mag weer. Het NVVP wordt evenwel nooit vastgesteld. Pas in februari 2006 is de Nota Mobiliteit in werking getreden. Daarin is uitgangspunt dat mobiliteit wordt gefaciliteerd, ten behoeve van economische ontwikkeling. Hoewel formeel het sturende mobiliteitsbeleid uit het SVV-II dus nog van kracht is, werkt de beschreven kentering die blijkt uit de eerste concepten van het NVVP deels al door in de provinciale beleidsplannen.

Op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer uit 1998 zijn provincies verplicht het rijksbeleid door te vertalen in hun eigen provinciale plannen. Zo kiest de provincie Fryslân voor een streekplan en een provinciaal verkeer en vervoerplan (PVVP). De provincie Drenthe verwoordt haar verkeer- en vervoerbeleid in het provinciaal omgevingsplan (POP II). Het onderdeel verkeer en vervoer is nader uitgewerkt in een PVVP. Het Groningse verkeer- en vervoerbeleid is verwerkt in het POP en niet verder uitgewerkt in een PVVP, maar in thematische deelplannen (Actieplan Verkeersveiligheid, Beleidsnota en Actieplan Fiets, Openbaar Vervoer in Beweging).

Hoewel de noordelijke provincies elk een verschillende planuitwerking hanteren, stemmen de hoofdlijnen van het verkeer- en vervoerbeleid grotendeels overeen. Dit blijkt ook uit het gezamenlijke beleidsdocument “Bereikbaarheidsprofiel Noord Nederland” dat in 2001 is vastgesteld door het SNN (Samenwerkingsverband Noord Nederland). Hierin zijn gezamenlijk de doelstellingen en beleidsinzet voor Noord-Nederland geformuleerd. Ook is in SNN-verband beleid ontwikkeld voor mobiliteitsmanagement en goederenvervoer.

In de volgende paragrafen wordt thematisch (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, fiets en OV) het gevoerde beleid en de gestelde doelen in Noord-Nederland beschreven. In de bijlagen is per provincie een meer specifieke beschrijving gegeven van het beleid, doelstellingen, inzet, ontwikkelingen en conclusies.



# Verkeersveiligheid

Het verbeteren van de verkeersveiligheid, waaronder een daling van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden, is voor alle provincies een belangrijke doelstelling. Om deze doelstelling te bereiken wordt in de drie provincies ingezet op de speerpunten Duurzaam Veilig<sup>1</sup> inrichten van de wegen, aanpak black spots, aanpak gevaarlijke routes, educatie, voorlichting. Daarbij wordt in overleg met het OM/Regiopolitie ook de verkeershandhaving betrokken.

## Bereikbaarheid

Het ruimtelijke beleid, waarbij in Noord-Nederland onder andere wordt gestuurd op het stimuleren van economische groei door concentratie van wonen en werken in de kernzones, is in de periode 2000 – 2005 voortgezet. Uitwerking hiervan is opgenomen in regioplannen zoals bijvoorbeeld de Regiovisie Groningen – Assen 2030.

De gemeenschappelijke doelstelling ten aanzien van de bereikbaarheid in Noord Nederland is het waarborgen/ verbeteren van de bereikbaarheid van met name de stedelijke centra ter bevordering van de economische ontwikkelingen.

Om de bereikbaarheid van de stedelijke centra te verbeteren wordt ingezet op het verbeteren van de doorstroming op de toeleidende wegen naar de stedelijke centra, het stimuleren van fietsverkeer door de aanleg van hoogwaardige fietsroutes en het verbeteren en stimuleren van het openbaar vervoer.

## Fiets

Ten aanzien van het fietsverkeer wordt gestreefd naar een toename van het aantal fietsverplaatsingen. De fiets wordt op de korte afstanden (tot 7,5 - 10 kilometer) gezien als goed alternatief voor de auto. Deze doelstelling moet bereikt worden door het verbeteren van de kwaliteit van de huidige fietsvoorzieningen (zoals comfort, breedte en directheid), het aanbieden van hoogwaardige fietsroutes (Fietsroute Plus en fietssnelweg) en het opheffen van knelpunten (bereikbaarheid en verkeersveiligheid). Het fietsbeleid is in elk van de drie provincies verwoord in een beleidsnota fiets.

## Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoer heeft in Noord Nederland een functie voor de bereikbaarheid. Enerzijds als zelfstandig vervoermiddel voor mensen die niet over een auto kunnen beschikken, anderzijds als alternatief voor de auto. Dit stelt eisen aan de beschikbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Daarnaast nopen bezuinigingen op de rijksbijdrage voor het openbaar vervoer in deze periode tot het verhogen van de kostendekkingsgraad.

<sup>1</sup> Duurzaam Veilig Verkeer draait om het voorkomen van ongelukken oftewel preventie gebaseerd op een aantal leidende principes:

- Functionaliteit: Wegen moeten worden gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld door vertaling in een éénduidige categorisering van wegtypen
- Homogeniteit: Conflicten tussen weggebruikers met een groot verschil in snelheid, richting of massa moeten worden uitgesloten.
- Herkenbaarheid: Het voorspelbaar en consequent maken van verkeerssituaties, zodat deze voor de weggebruiker logisch en makkelijk te begrijpen zijn. Sleutelwoord hierbij eenduidigheid.
- Vergevingsgezindheid: Het voorkómen van ernstig letsel bij ongevallen, bijvoorbeeld door het aanleggen van verharde bermen.



Slaperig?

Gebruik je hoofd, niet je airbag

ANWB  
www.gebruikjehoofd.nl

provincie Drenthe

© CBS

# Uitgevoerde acties beleidsperiode 2000 – 2005

## Inleiding

In het vorige hoofdstuk is het voorgenomen beleid van de provincies in Noord Nederland uiteengezet. In dit hoofdstuk wordt een overzicht op hoofdlijnen gegeven van de werkelijk uitgevoerde maatregelen/acties per thema. In de bijlage is per provincie een tabel opgenomen met de uitgevoerde maatregelen/acties, uitgesplitst naar thema.

## Verkeersveiligheid

In alle drie de provincies is fors ingezet op de aanpak van ongevallenconcentraties, de zogenaamde black spots. Daarnaast is ingezet op de aanpak van de onveilige routes door de zogenaamde GVT-aanpak (Gericht Verkeerstoezicht). Deze aanpak kent een mix van maatregelen (handhaving, educatie, communicatie en inrichting van de weg en omgeving) welke moeten leiden tot een reductie van het aantal ongevallen.

Tevens zijn de provincies voortvarend aan de slag gegaan met het Duurzaam Veilig inrichten van de wegen. Basis hiervoor zijn de categoriseringsplannen en de voorkeursinrichting per categorie weg. Aangezien het Duurzaam Veilig-principe relatief nieuw was in deze periode, is in Noord Nederland dit principe doorontwikkeld. In studies in SNN-verband is gebleken dat in Noord-Nederland een soberder aanpak volstaat om de doelen, vermindering van het aantal verkeersslachtoffers, te bereiken. Er is daarom gekozen voor een minder rigide omgang met de verkeers-technische invulling van Duurzaam Veilig. Maatregelen wordt met name daar getroffen waar zich daadwerkelijk ongevalsrisico's voordoen. Daarnaast doet in Noord-Nederland de toepassing van shared space opgang.

Naast het treffen van infrastructurele maatregelen is ingezet op gedragsbeïnvloeding door educatie, voorlichting en handhaving. Een belangrijke regierol daarbij is weggelegd voor de Regionale Organen Verkeersveiligheid (in alle drie provincies inmiddels geïntegreerd in de bredere overleggen en beraden voor verkeer en vervoer). In deze onafhankelijke overlegplatformen zijn alle regionale overheden en maatschappelijke organisaties als OM, regiopolitie, VVN en ANWB betrokken. Dit platform stimuleert activiteiten op het gebied van Permanente Verkeerseducatie (PVE) die verkeersveilig gedrag bevorderen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in doelgroepen. Zo wordt voor de basisscholen gewerkt met een verkeersveiligheidslabel. Op landelijk niveau is het brommercijfkaart ingevoerd en zijn veranderingen doorgevoerd in de autorijopleidingen.

Naast inzet op educatie en voorlichting, wordt ingezet op handhaving. Handhaving is een taak van het OM/de regiopolitie, gericht op de speerpunten: dragen van de helm, dragen van de gordel, door rood rijden, rijden onder invloed en snelheid.





## Bereikbaarheid

Om de bereikbaarheid van de economische centra te verbeteren moeten tal van verkeersknelpunten worden opgelost. De voorbereiding van de daartoe benodigde maatregelen kost over het algemeen jaren. Daarin wordt bekeken welke maatregelen nodig en doeltreffend zijn, wordt financiering gezocht en wordt uitgezocht welke planologische procedures gevolgd moeten worden.

In de periode 2000-2005 zijn veel plannen in voorbereiding genomen en is een aantal plannen inmiddels in uitvoering gebracht. Voor het opheffen van knelpunten op de rijkswegen is vanzelfsprekend de medewerking van het rijk nodig. De noordelijke provincies hebben zich in de periode 2000-2005 ingezet om in overleg met het rijk te zoeken naar oplossingen voor knelpunten op de rijkswegen. Voor Fryslân zijn dit de Haak om Leeuwarden en het knooppunt Joure. In Groningen gaat het om het oplossen van het knelpunt Zuidelijke Ringweg, het ongelijkvloers maken van de Ring Groningen en het verdubbelen van de N33. In Drenthe betreft het eveneens de verdubbeling van de N33 (Assen - Zuidbroek), het opheffen van de gelijkvloerse kruisingen op de N34, het ombouwen van het laatste gedeelte van de N37 tot A37, het maken van de kortsluiting A28/A32 bij Meppel en het uitbreiden van de capaciteit op de A28 tussen Zwolle en Meppel.

De provincies zijn daarnaast gestart met op het oplossen van de knelpunten op de eigen wegen. In Groningen is met name gewerkt aan planstudies voor de invalswegen naar Groningen en aan plannen voor het ongelijkvloers maken van de aansluitingen op de ringweg van Groningen. De stapsgewijze realisatie van die plannen is inmiddels gestart. In Drenthe is men bezig met het opheffen van gelijkvloerse kruisingen op de N381. In Fryslân wordt gewerkt aan de realisering van de Centrale As (Dokkum - Wâldwei). De voorgenomen maatregelen maken onderdeel uit van samenhangende maatregelenpakketten. Deze maatregelenpakketten zijn niet in een periode van 5 jaar te realiseren, maar kennen een langere doorlooptijd.

Naast de infrastructurele maatregelen, wordt rondom de economische centra fors ingezet op het verbeteren van het openbaar vervoer. Ondanks teruglopende rijksbijdrage zijn de snelle, verbindende lijnen uitgebreid (meer Q-liners, frequentieverhoging) en is de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeterd (zie verder onder Openbaar vervoer).

### Fiets

Het noordelijke beleid ten aanzien van het utilitaire fietsverkeer is met name gefocust op het verbeteren van de huidige kwaliteit van de fietsvoorzieningen en het realiseren van hoogwaardige fietsroutes. Alle provincies beschikken over uitgewerkte fietsplannen. Over het algemeen kan worden gesteld dat de regionale fietsnetwerken voor het overgrote deel compleet zijn en beschikbaar zijn in de vorm van fietspaden of fietsstroken. Slechts incidenteel zijn er ontbrekende schakels. Wel laat de kwaliteit van de voorzieningen soms te wensen over.

Naast het verbeteren van de kwaliteit van de huidige fietsvoorzieningen (comfort, breedte, oversteekbaarheid en veiligheid), wordt ingezet op het realiseren van zogenaamde Fietsroutes Plus of fietssnelwegen (Fryslân). Onder die noemer streven de provincies naar hoogwaardige fietsverbindingen tussen belangrijke forenzendorpen en Groningen c.q. Assen. In de onderzochte periode zijn hiervoor de eerste plannen gemaakt. In Drenthe is in 2007 de eerste Fietsroute Plus tussen Vries en Assen gerealiseerd. In 2008/2009 zullen in Groningen en Drenthe de routes Zuidhorn -Groningen, Assen - Rolde en Eelde - Groningen gerealiseerd zijn.

Behalve infrastructurele maatregelen ten behoeve van de fietser, hebben de provincies ingezet op flankerend beleidsmaatregelen zoals diefstalpreventie, verbeteren stallingvoorzieningen etc. Daarnaast geeft het rijk een stimuleringsimpuls aan het fietsverkeer door fiscale voordelen te bieden aan fietsende werknemers (o.a. fiets-privéplan).



Gaande de onderzoeksperiode hebben de provincies geconstateerd dat er op veel locaties incidenteel wordt geteld, maar dat daarmee geen goed beeld van het fietsgebruik over de jaren heen gevormd kan worden. Om de ontwikkeling van het fietsverkeer beter te kunnen volgen is inmiddels in alle drie provincies een monitoringsysteem/telplan voor de fiets opgezet. Deze systemen functioneren nog te kort om daar nu al conclusies aan te kunnen verbinden.

### **Openbaar Vervoer**

In deze periode is het openbaar vervoer openbaar aanbesteed (marktwerking). Om een betere bijdrage aan de bereikbaarheid van de steden te leveren is ingezet op versterking van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (Q-liners, Interliners, Collegeliners en overig doelgroepenvervoer) en zijn buslijnen 'gestrekt'. De teruglopende rijksbijdrage in de onderzoeksperiode maakte het noodzakelijk het openbaar vervoer efficiënter in te richten en de kostendekkingsgraad te verhogen. De versterking van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer droeg daaraan bij. Desondanks was het nodig te bezien hoe het openbaar vervoer op weinig gebruikte relaties efficiënter ingericht kon worden, zonder in te leveren op de sociale functie van het openbaar vervoer. Dit heeft geresulteerd in de invoering van kleinschalig openbaar vervoer op maat (o.a. CVV), dat meer op de feitelijke vraag naar vervoer is toegesneden.

De klant is centraal gesteld door de oprichting van de consumentenplatformen en de instelling van klantenpanels door de OV-bedrijven. Ter verbetering van de kwaliteit van het Openbaar Vervoer is de gemiddelde leeftijd van het materieel teruggebracht van 12 jaar naar 3,5 jaar en zijn doorstromingsmaatregelen genomen op de knelpunten (o.a. door het aanleggen van busbanen, bus op de vluchtstrook en busprioriteit bij verkeerslichten).

Ondanks de teruglopende rijksbijdrage, is het gebruik van het openbaar vervoer op niveau gebleven. Mede door het openbaar aanbesteden van het openbaar vervoer is een efficiëntieslag gemaakt. De provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen hebben per 2005 hun bevoegdheden en de ontwikkelingsfunctie gebundeld in het OV-bureau Groningen-Groningen-Drenthe (GGD). De provincie Fryslân heeft gekozen voor een model waarbij deze functie integraal onderdeel uitmaakt van het provinciaal apparaat.



# Ontwikkelingen en Beleidseffecten

## Inleiding

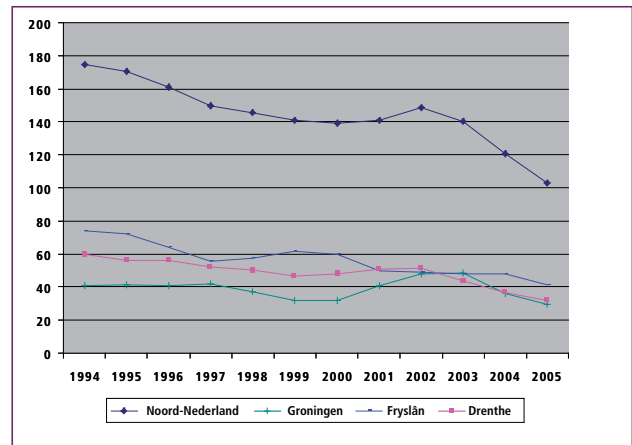
In dit hoofdstuk worden de verkeer- en vervoersontwikkelingen over de afgelopen jaren beschreven en in verband gebracht met het gevoerde beleid. Het is echter niet mogelijk de waargenomen ontwikkelingen één op één te linken met de in het vorige hoofdstuk beschreven uitgevoerde maatregelen.

In de eerste plaats zijn er tal van externe factoren die mede van invloed zijn op de mobiliteit en de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld de economische, demografische en ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland en in de drie noordelijke provincies. Ten aanzien van de verkeersveiligheid zijn dit de ontwikkelingen op het gebied van bijvoorbeeld voertuigveiligheid. In de tweede plaats omdat maatregelen zo mogelijk preventief worden genomen om een ernstig toekomstig knelpunt op te lossen dat verwacht wordt, maar zich nu nog niet in alle hevigheid voordoet. In de derde plaats omdat maatregelen vaak in samenhang met andere maatregelen worden genomen, waardoor het effect van de afzonderlijke maatregelen niet scherp te krijgen is. Dit inzicht leidt ertoe dat volstaan moet worden met het beschrijven van de feitelijk opgetreden verkeer- en vervoerontwikkelingen, alsmede de (externe) factoren die mede hierop invloed kunnen hebben gehad. In aanvulling hierop is in de bijlage per provincie een tabel opgenomen met de ontwikkelingen en de beleidseffecten, uitgesplitst naar thema.

## Veiligheid

Het aantal verkeersslachtoffers is in de periode 2000 – 2005 fors gedaald. Over de periode 2000 - 2005 daalde in Noord Nederland het aantal dodelijke slachtoffers met ruim 20% en het aantal ziekenhuisgewonden met ongeveer 20%. Met deze ontwikkeling liggen de noordelijke provincies op koers om de eerder gestelde doelstelling te halen. Dit komt overeen met de landelijke ontwikkeling. Bij voortzetting van deze gunstige ontwikkeling zal ook de inmiddels aangescherpte landelijke doelstelling van maximaal 750 verkeersdoden in 2010 gehaald worden.

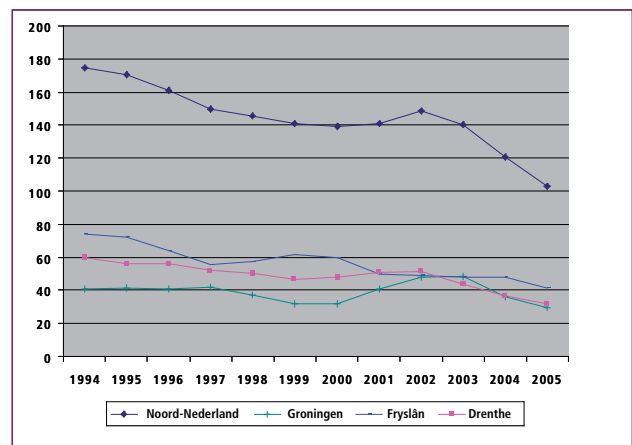
Figuur 1: Aantal dodelijke slachtoffers 1994-2005 (driejaargemiddelde)



bron: AVV

Het aantal ziekenhuisgewonden is in alle drie provincies gedaald (figuur 2). Wel valt de stijging in Fryslân over de periode 2002-2005 op, waardoor de scherpe daling van 1999-2002 deels teniet is gedaan. Verder blijkt dat het aantal ongevallen in de leeftijdscategorie 18 – 24 jaar het minst hard is gedaald.

Figuur 2: Aantal ziekenhuisgewonden 1994-2005 (driejaargemiddelde)



bron: AVV



De aanpak om ongevallenconcentraties (black spots) op te lossen is effectief gebleken. Uit het ongevallenbeeld blijkt dat er nauwelijks nog black spots voorkomen. Daarnaast hebben ongetwijfeld externe factoren een positieve impact gehad op het aantal ongevallen (door bijvoorbeeld ABS in de auto) en op de afloop van de ongevallen (door airbags en constructie van de auto's).

Nu de meeste black spots zijn opgelost is een andere aanpak nodig om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. De (letsel)ongevallen die nu nog optreden gebeuren met name in het stedelijk gebied (50 km/u-wegen) en verspreid over langere routes in de provincie (80 km/u-wegen). Met name de zogenaamde rijongevallen of eenzijdige ongevallen is hierbij een dominante groep. Bij veel ongevallen zijn jonge automobilisten betrokken (categorie 18 - 24 jaar).

### Bereikbaarheid

Zoals in de vorige BER ook al was geconcludeerd, is de ontwikkeling van de automobilititeit in zijn algemeenheid sterk afhankelijk van de externe invloedsfactoren zoals ruimtelijke, demografische, sociaaleconomische en sociaalculturele ontwikkelingen.

De volgende ontwikkelingen hebben invloed gehad op de algemene mobiliteitsontwikkeling en daarmee op de verkeersintensiteiten op het wegennet in Noord-Nederland,:

- **Gezinsverdunding, vergrijzing, welvaartsstijging en vrije tijd** zijn factoren die mogelijk een grotere invloed hebben op de bereikbaarheid dan sec bevolkingsgroei. De **bevolking** van Noord Nederland is in de afgelopen

vijf jaar minder hard gegroeid dan voorheen. Als gevolg van de individualisering groeit **het aantal huishoudens** onverminderd door en zal dat naar verwachting blijven doen. Gevolg hiervan is een toenemende mobiliteit (bron: trends in mobiliteit 2005, Minister van V&W);

- De bevolking en de werkgelegenheid in de **stedelijke gebieden (kernzones)** van Noord Nederland zijn in de afgelopen periode sneller gegroeid dan het omliggende landelijk gebied. Deze ontwikkeling zal de komende jaren doorgaan. De mobiliteit in en tussen de kernzones zal daardoor blijven groeien. Alleen in dunner bevolkte landelijke regio's als bijvoorbeeld Oost Groningen (inclusief Delfzijl) zou de mobiliteit wat kunnen afnemen;
- Het **autobezit** is in de afgelopen jaren toegenomen en het ligt voor de hand dat dit – bij een stijgende welvaart – zal blijven toenemen;
- De **arbeidsparticipatie** van vrouwen en 55 plussers is de afgelopen jaren gestegen. Met name de toename van de arbeidsparticipatie van vrouwen en daardoor het aantal tweeverdieners, heeft geleid tot een toename van de mobiliteit;

De automobilititeit in de noordelijke provincies is in de periode 2000 – 2005 toegenomen met ongeveer 8% (aantal autokilometers). De grootste groei heeft plaatsgevonden op de wegen van de hoogste categorie (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) terwijl de verkeersdruk op de lagere categorieën wegen stabiel was. In de landelijke gebieden was hier en daar sprake van een lichte daling. Dit kan voor een belangrijk deel verklaard worden door de ruimtelijke en demografische ontwikkelingen: de groei van het aantal huishoudens, inwoners en arbeidsplaatsen heeft met name in de economische kernzones plaatsgevonden. Daarnaast kan de beleidsinzet vanuit Duurzaam Veilig invloed hebben gehad, waarbij van lieverlee op de lagere categorieën wegen meer maatregelen worden genomen die een lagere snelheid bewerkstelligen. Dit leidt tot een bundeling van verkeer op de hoofdwegen.

Gezien de wijzigende houding ten aanzien van mobiliteitsgroei (faciliteren in plaats van afremmen) is beperking van de groei van de automobilititeit geen issue meer. Wel heeft deze ontwikkeling invloed op de bereikbaarheidsknelpunten rond de grotere steden in het Noorden. Op de

invalswegen naar steden als Groningen, Leeuwarden en Assen zijn de in studies reeds aangekondigde bereikbaarheidsknooppunten meer manifest geworden. Veel plannen zijn in de onderzoeksperiode nog in voorbereiding en hebben dus nog geen effect op het aantal bereikbaarheidsknooppunten.

De effecten van de maatregelen die de komende jaren worden uitgevoerd kunnen pas na die tijd worden beoordeeld. Op grond van de voorbereidende studies mag echter verwacht worden dat met de maatregelen knooppunten effectief opgelost kunnen worden. De netwerk analyses die als uitvloeisel van de Nota Mobiliteit in 2006, net na de onderzoeksperiode, zijn uitgevoerd, tonen dit aan. In die analyses is vooruit gekeken naar de toekomstige ontwikkelingen van de automobiliteit (2020 en verder), met inbegrip van demografische, ruimtelijke en economische ontwikkelingen en de in de tussentijd uitgevoerde en/of nieuw voorgestelde beleidsmaatregelen.

### Fiets

Zoals in het voorgaande hoofdstuk toegelicht kan het effect van het fietsbeleid van de drie provincies op dit moment nog niet goed worden bepaald. Bij het opstellen van de beleidsnota's fiets zijn ook monitoringssystemen voor de fiets opgezet. Er is echter nog te weinig historie opgebouwd om betrouwbare uitspraken te doen over de ontwikkeling van het fietsverkeer sindsdien (effectief de periode 2004 – 2005). Wel kan gemeld worden dat de autonome ontwikkeling is dat de fiets nationaal gezien in het woon-werkverkeer geleidelijk aan steeds minder gebruikt wordt.

Met het in het voorgaande hoofdstuk beschreven beleid proberen de overheden tegen deze autonome ontwikkeling in toch een groei te bereiken. Onderzoek in Fryslân toont aan dat daar goed beleid wordt gevoerd (screening fietsbeleid in het kader van het project BYPAD) en dat de kwaliteit van de huidige infrastructuur redelijk/goed is (enquête onder fietsers). Maar de inzet van de steden is minstens zo belangrijk gezien de korte afstanden waarover het utilitaire fietsverkeer zich beweegt. Met de uitverkiezing tot Fietsstad van Nederland, door de Fietsersbond in 2002, is de stad Groningen een aansprekend voorbeeld.

### Openbaar Vervoer

Voorheen werd de ontwikkeling van het openbaar vervoergebruik op nationale schaal gevolgd door middel van steekproefsgewijze enquêtes. De steekproef was te klein om goed inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het openbaar vervoergebruik op regionale of lokale schaal.

Het OV bureau Groningen-Drenthe heeft eind 2005 een monitoringssysteem opgezet om dit inzicht wel te bieden. Ook is een klantenpanel ingesteld. Tegen deze achtergrond kan slechts over de laatste jaren iets zinnigs worden gezegd. Mede als gevolg van de marktwerking is, ondanks de teruggelopen rijksbijdrage, het aantal dienstregelingen toegenomen en is de gemiddelde leeftijd van het materieel fors gedaald.

Uit de klantenbarometer Openbaar Vervoer van het Kennisplatform VERDI, blijkt dat de reizigers in Noord-Nederland de kwaliteit van het openbaar vervoer in 2004, 2005 en 2006 gelijk waardeerden (cijfer: 7,1/7,2). Het aantal reizigers is in de periode 2003 – 2005 is toegenomen. Afgezet tegen de lagere rijksbijdrage betekent dit dat de kostendekkingsgraad is verhoogd. Met name doordat is ingezet op de sterke lijnen naar de economische centra, is de groei op deze relaties het grootst. Economische en ruimtelijke factoren hebben hier mogelijk ook aan bijgedragen.

Eerste cijfers na de onderzoeksperiode laten in Groningen en Drenthe een spectaculair te noemen groei (+ 10% in 2006 t.o.v. 2005) van het aantal openbaar vervoer reizigers zien.







# Conclusies en aanbevelingen

## Algemene beleidsontwikkeling

Ondanks er in de onderzoeksperiode nog geen nieuw vastgesteld rijksbeleid was, heeft de omslag van vraaggericht (sturend) naar aanbodgericht (volgend) beleid, onder invloed van de concepten van het NVVP doorwerking gekregen in het provinciaal beleid. Het in SNN-verband opgestelde Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland beschrijft de gezamenlijk afgestemde inzet van de noordelijke provincies. Na de onderzoeksperiode werkt het nieuwe beleid definitief door onder invloed van de inmiddels vastgestelde Nota Mobiliteit en de uitgevoerde netwerkanalyses.

## Verkeersveiligheid

Het aantal slachtofferongevallen is in de beschouwde periode afgenomen. De provincies liggen op koers om de (bij)gestelde doelen in 2010 te halen, mits ze even hard als voorheen hieraan blijven werken. Nu de meeste black spots zijn opgelost moet de werkwijze verschuiven naar een meer routespecifieke aanpak (zoals bijvoorbeeld de GVT-aanpak gericht op zowel gedragsbeïnvloeding als infrastructurele maatregelen). Daar naast wordt een doelgroepenbeleid aanbevolen, gericht op de rijongevallen en op de doelgroep 18-24 jarigen. Ook dit doelgroepenbeleid bestaat uit een combinatie van infrastructurele maatregelen, zoals het toepassen van bermverharding, en gedragsbeïnvloeding door middel van educatie en voorlichting aan specifieke doelgroepen (bijvoorbeeld via TRIALS voor jonge automobilisten). Routespecifieke aanpak en doelgroepenbeleid moeten samen leiden tot een verdere vermindering van het aantal letselongevallen. Overigens is maatschappelijk draagvlak hierbij een aandachtspunt. Er is voldoende draagvlak om iets aan verkeersveiligheid te doen, maar er zijn wel signalen van toenemende weerstand tegen rigide verkeerstechnische maatregelen.

## Bereikbaarheid

In de plannen voor maatregelen om bereikbaarheidsknelpunten op te lossen is rekening gehouden met de gevolgen van de nog te verwachten demografische-, sociaaleconomische-, sociaalculturele- en ruimtelijke ontwikkelingen. De na de onderzoeksperiode uitgevoerde netwerkanalyses bevestigen dat deze maatregelen een verbetering van de bereikbaarheid zullen opleveren en verliestijden voor het

verkeer kunnen voorkomen. De netwerkanalyses hebben geholpen om een effectief maatregelenpakket samen te stellen van maatregelen gericht op auto, openbaar vervoer en fiets. Voortvarende uitvoering van de maatregelen de komende pakweg 10 tot 15 jaar is voorwaarde om bereikbaarheidsknelpunten op te lossen c.q. te voorkomen.

## Fiets

De autonome trend van een geleidelijk dalend fietsgebruik bevestigt de noodzaak van actief fietsbeleid om het fietsgebruik op peil te houden en/of te stimuleren. Tegen deze achtergrond is het goed dat de drie noordelijke provincies met hun fietsbeleidsplannen inzetten op het verbeteren van de kwaliteit van het utilitaire fietsnetwerk, inclusief de aanleg van zogenaamde Fietsroutes Plus. Aanbevolen wordt door te gaan met realisatie van dit beleid. Met de nieuw opgezette monitoringssystemen voor het fietsverkeer kan gevolgd worden hoe dit beleid uitpakt.

## Openbaar Vervoer

De marktwerking in het openbaar vervoer heeft zijn intrede gedaan. Ondanks een dalende rijksbijdrage, is het Hoogwaardige openbaar vervoer versterkt, is de klanttevredenheid over het openbaar vervoer gelijk gebleven, is het aanbod in termen van dienstregelingen vergroot, rijdt er moderner materieel en is er in de onderzoeksperiode een eerste bescheiden groei van het aantal reizigers genoteerd. Mede gezien de groei die in Groningen en Drenthe na de onderzoeksperiode is opgetreden wordt aanbevolen te blijven inzetten op het versterken van de sterke lijnen en het maatwerk in het landelijk gebied te optimaliseren. Voor wat betreft het monitoren van het openbaar vervoer biedt de komst van de OV-chipkaart nieuwe kansen voor veel gedetailleerder informatie (herkomst en bestemming reizigers, generen van management informatie, etc.) mits daar actief op wordt ingespeeld.

## Tot slot

In het algemeen kan geconcludeerd worden dat het beleid in de drie noordelijke provincies op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, fietsverkeer en openbaar vervoer in de goede richting werkt. Echter, zeker qua bereikbaarheid is het tijd dat maatregelen van de planfase in de uitvoeringsfase terecht komen.

# Bijlagen

## Provincie Groningen

Aspecten	Beleid 2000 - 2005	Doelstelling/taakstelling	Voorgestelde maatregelen
Verkeersveiligheid	<p>De verkeersveiligheid in onze provincie moet, ondanks de toekomstige groei van de faciliteiten voor het autoverkeer, aanzienlijk worden verbeterd.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbetering hoofdinfrastructuur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In 2010 maximaal 25 verkeersdoden (daling van 30% ten opzichte van 1998) en maximaal 500 ziekenhuisgewonden (daling van 25% ten opzichte van 1998).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Actieplan Verkeersveiligheid provinciale wegen (traversen door bebouwde kommen, gevaarlijke route, gevaarlijke locaties, verbeteren oversteekbaarheid van wegen voor fietsers)</li> <li>- Educatie en handhaving (coördinatie Verkeer en Vervoerbeleid)</li> </ul>
Bereikbaarheid (auto)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Een goede bereikbaarheid door goede infrastructuur, goed openbaar vervoer (in samenhang met het concentratiebeleid)</li> <li>- Verbetering doorstroming Ringweg Groningen</li> <li>- realiseren hoogwaardig Openbaar Vervoer in de Regio</li> <li>- Stimuleren fietsgebruik</li> <li>- Bevorderen goederenvervoer over water en spoor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beperken groei autokilometers met 44% in 2010</li> <li>- Oplossen bestaande knelpunten in (inter)nationale verbindingen</li> <li>- Verbeteren bereikbaarheid binnen en tussen kernzones</li> <li>- Beter benutten wegen (met name rond agglomeratie Groningen). Functie en gebruik van wegennet moeten op elkaar zijn afgestemd (categoriseringsplan).</li> <li>- Meer buisleidingen voor onder andere aargas, olie, water, benzine</li> <li>- Door locatiebeleid personen- en goederenstromen doelmatig afhandelen</li> <li>- Uitvoeren actieprogramma Goederenvervoer Noord-Nederland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebiedsgerichte verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen</li> <li>- Maatregelen Stadsgewestelijke Openbaar Vervoer (STOV)/Kolibri</li> <li>- Inzet op de Zuiderzeelijn</li> <li>- Planstudies toeleidende wegen</li> <li>- Realisatie van een hoofd fietsroutenet van goede kwaliteit</li> <li>- Initiatief voor benuttings-programma's</li> <li>- Verdubbeling N33</li> <li>- Doorstromingsmaatregelen</li> <li>- Ongelijkvloers maken ringweg Groningen</li> <li>- Mobiliteitsmanagement (SNN)</li> <li>- Ontwikkelen nieuwe woon- en werklocaties in economische kernzones</li> </ul>
Fiets	<p>Vijf thema's:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kwaliteit huidige fietsvoorzieningen</li> <li>- aanpak onveilige fietsroutes</li> <li>- aanleg Fietsroutes Plus</li> <li>- aanpak fietsoversteken</li> <li>- flankerend beleid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toename van het aantal verplaatsingen per fiets</li> <li>- Bijdrage aan reductie verkeersslachtoffers</li> <li>- Subdoel: verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Onderhoudsprogramma fietspaden</li> <li>- Aanleg Fietsroute Plus Groningen - Zuidhorn (N355)</li> <li>- Onderzoek onveilige fietsroutes</li> <li>- Onderzoek ontbrekende fietsvoorzieningen</li> <li>- Onderzoek kwaliteit fietsvoorzieningen OVknooppunten</li> </ul>

## Uitgevoerde Maatregelen

## Effectanalyse

- Een aantal traversen is in deze periode aangepakt (bijvoorbeeld Kantens)
- Een aantal gevaarlijke routes is in deze periode aangepakt (N33 wordt verdubbeld, Gericht Verkeerstoezicht (GVT) aanpak N372 Et.)
- Een groot aantal gevaarlijke locaties (black spots) is aangepakt (o.a. N355 - oversteek Visvliet, aanleg rotondes op de aansluiting N372/A7, N33 noord)
- Op een aantal punten is de oversteekbaarheid voor fietsers Aangepakt (bijvoorbeeld Talmaweg, Kropswolde)
- Educatie en handhaving: verkeersveiligheidslabel op basisscholen, Gericht Verkeerstoezicht (GVT)-project(en)
- Speerpunten handhaving van de regiopolitie: dragen van de helm en de gordel, roodlichtnegatie, alcoholgebruik en snelheid
- Inzet van Shared Space filosofie (o.a. Haren)
- Provincie Groningen is gestart met een gebiedsgerichte verkenning
- Planstudies: verdubbeling N33, wegverbinding Groningen - Zuidhorn (N355), studie bereikbaarheid Noordwest Groningen, MER Winsum Groningen, N366 Veendam - Ter Apel, verbindingsweg A7-Leek/Roden
- Uitvoering 1e fase Zuidelijke Ringweg
- Westelijke Ringweg - Hoendiep ongelijkvloers
- Voorbereiding ongelijkvloers maken Westelijke Ringweg - Noordelijke Ringweg en Noordelijke Ringweg - Bedumerweg
- Voorbereiding aanleg Fietsroute Plus Groningen - Zuidhorn
- Invoering en uitbreiding Q-liners
- Ontwikkeling van Transferia (Kardinge, Sontweg, Hoogkerk, Zuidhorn, Haren, etcetera)
- Opwaardering vaarweg Lemmer-Delfzijl en inzet uitbreiding capaciteit zeesluizen Delfzijl
- Voorbereiding aanleg Fietsroute Plus Groningen - Zuidhorn (N355)
- Analyse ontbrekende fietsvoorzieningen
- Onderzoek onveilige fietsroutes
- gemeentelijke fietsplannen
- in het kader van de BDU is voor gemiddeld 2 fietsprojecten per jaar een bijdrage geleverd aan gemeentelijke fietsplannen

Ten opzichte van 1998 is het aantal verkeersdoden in 2005 met 21% gedaald en het aantal ziekenhuisgewonden met 20%. Hiermee ligt Groningen op koers om de gestelde doelstelling in 2010 te halen. Deze daling is te verklaren door een aantal factoren. Met name de aanpak van de black spots (bijna alle allemaal opgeruimd, met uitzondering in de stad Groningen), Het Duurzaam Veilig inrichten van de wegen en het veiliger worden van de auto's (ABS, Airbags, constructie etc.) dragen bij aan de daling van deze ernstige ongevallen. De aanpak van de verkeersveiligheid door middel van infrastructurele maatregelen wordt echter steeds lastiger. De resterende ongevallen vinden niet meer geconcentreerd op 1 plek plaats maar zijn verspreid over routes. De provincies zijn een nieuwe koers aan het bepalen voor de aanpak van deze nieuwe verkeersveiligheidssituatie. Daarbij komt meer nadruk te liggen op het beïnvloeden van gedrag. Met name de doelgroep van 18 -24 jaar verdient daarbij grote aandacht. In de provincie Drenthe is bijvoorbeeld in 2005 gestart met het project Trials op het TT circuit. Het VVB Groningen heeft zich aangesloten bij dit initiatief. Een verschuiving naar een meer routespecifieke aanpak (zoals bijvoorbeeld de GVT-aanpak) en gedragsbeïnvloeding doormiddel doelgroepenbeleid moet leiden tot een verdere vermindering van het aantal letselongevallen. Met name de aanpak van de rijkongevallen en de doelgroep 18 - 24 jaar verdienen hierbij extra aandacht.

Het autoverkeer is in de periode 2000 - 2005 gegroeid met 8,3 % (autokilometers). Op de rijkswegen was deze groei het grootst. De reeds bestaande knelpunten op de internationale en nationale hoofdverbindingssassen (A7 en A28) zijn in deze periode niet opgelost. In deze periode zijn nog niet alle infrastructurele projecten ter verbetering van de bereikbaarheid uitgevoerd. Wel zijn in deze periode een aantal (plan)studies uitgevoerd en werken in voorbereiding gekomen om de bereikbaarheid/ doorstroming te verbeteren. Provincie en gemeente Groningen werken hard aan het wegwerken van de knelpunten op de ringweg Groningen door deze ongelijkvloers te maken. In de komende jaren zullen in een gefaseerde aanpak veel projecten in uitvoering komen. Ter bevordering van de modal shift van het goederenvervoer wordt hard gewerkt aan het opwaarderen van de vaarweg Lemmer - Delfzijl (1e fase).

Met de start van het eerste Actieplan Fiets is een monitoringsprogramma opgezet. Op diverse fietsroutes wordt eens per 2 jaar een fietstelling uitgevoerd. Doordat het programma in 2003 van start is gegaan, is nog te weinig historie opgebouwd om uitspraken te kunnen doen over de ontwikkeling van het fietsverkeer. In de periode 2000 - 2005 zijn in het kader van het onderhoudsprogramma diverse fietspaden voorzien van nieuwe verharding. Voor de uitvoering van het Actieplan Fiets is met name geld beschikbaar voor de aanleg van een Fietsroute Plus (is in voorbereiding). Daarnaast zet de Regio Groningen - Assen ook sterk in op de aanleg van Fietsroutes Plus in de regio. De komende periode zal de aanleg van meerdere Fietsroutes Plus in voorbereiding komen.

Aspecten	Beleid 2000 - 2005	Doelstelling/taakstelling	Voorgestelde maatregelen
Openbaar Vervoer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kwaliteitsverbetering van ons verkeers- en vervoerssysteem en vermindering van de nadelige gevolgen voor mens en omgeving.</li> <li>- OV heeft zowel een sociale als strategische functie</li> <li>- Nota OV in beweging</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inzet op Zuiderzeelijn</li> <li>- Concurrentiepositie ten opzichte van auto verbeteren</li> <li>- Kostendeckingsgraad verhogen</li> <li>- Bereikbaarheid stad Groningen op termijn verbeteren</li> <li>- De klant centraler stellen</li> <li>- Samenhangend net van OV ontwikkelen (regionaal verbindend net, regional onsluitend net, lokaal onsluitend net)</li> <li>- Maatwerk leveren (ontwikkelen vraagafhankelijk OV)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verdubbeling spoor Groningen-Leeuwarden</li> <li>- Partiële verdubbeling spoor Groningen - Sauwerd</li> <li>- Uitvoeren Stadsgewestelijke Openbaar Vervoer (STOV)/Kolibri</li> <li>- Openbaar aanbesteden</li> <li>- Q-liner op zware vervoersrelaties</li> <li>- Invoering van Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)</li> <li>- In 2001 Consumentenplatform OV opzetten waar tevens OV-kanten in zitten</li> </ul>

## Uitgevoerde Maatregelen

- OV is openbaar aanbesteed
- Q-liner is ingezet
- Invoering Collectief Vraagafhankelijk Vervoer
- Consumentenplatform is in 2001 opgezet
- Provincie heeft per 1 januari 2005 haar bevoegdheden met betrekking tot het OV per bus overgedragen aan het OV bureau
- Vervolgstudie Kolibri (onder andere tram Groningen)

## Effectanalyse

- In Groningen en Drenthe was in 2005 al het openbaar vervoer aanbesteed in een viertal verschillende contracten. Bovendien besloten de provincies Groningen en Drenthe en de stad Groningen hun openbaar vervoer bevoegdheid te bundelen in het OV-bureau Groningen Drenthe, een gemeenschappelijke regeling.
- Een aantal positieve effecten van de aanbesteding van de diverse concessies in Groningen en Drenthe is dat er voor minder geld evenveel of meer openbaar vervoer is gerealiseerd, waarbij tevens de gemiddelde leeftijd van de bussen is gedaald van meer dan 12 jaar in 2000 naar 3,5 jaar in 2005.
- In de periode 2000-2005 is de rijksbijdrage voor het openbaar vervoer gedaald met 8,3%. Ondanks deze daling is de hoeveelheid openbaar vervoer, gerekend in busuren licht toegenomen. Doordat er geen betrouwbare gegevens zijn over het aantal reizigers in de beginperiode van de marktwerking (2000-2002) kunnen over deze periode geen uitspraken worden gedaan over de groei of daling van het OV-gebruik. Wel is bekend dat er tussen 2003 en 2004 sprake is van een stijging in reizigersaantallen van 4%. Tussen 2004 en 2005 was dit 2%.
- In de 2006 is het aantal reizigers gestegen met 11% ten opzichte van 2005.
- Door de grote verbetering op de zware lijnen met de inzet van de Q-liners (eerst Aggloliner en Interliner) is in heel Groningen en Drenthe het aantal reizigers met name op deze lijnen toegenomen.
- Door het efficiënter organiseren van het openbaar vervoer en het beter aansluiten van bus op trein is de kwaliteit van het openbaar vervoer op niveau gebleven. Vrijwel provinciebreed is Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) ingevoerd met een functie als vangnet voor de gebieden waar openbaar vervoer onvoldoende aanbod had.

# Provincie Drenthe

Aspecten	Beleid 2000 - 2005	Doelstelling / taakstelling	Voorgestelde maatregel
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De stedelijke centra en overige voorzieningen dienen veilig bereikbaar te zijn vanuit het omliggende gebied</li> <li>- Doorsnijding van het landelijk gebied dient zo min mogelijk hinder op te leveren</li> <li>- De veilige toegankelijkheid is door de weginrichting vorm te geven</li> <li>- De nadelen van het verkeers- en vervoerssysteem voor de omgeving (o.a. verkeers- onveiligheid, geluid, emissies, trillingen, licht, barriere- werking) op een aanvaardbaar niveau houden/brengen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De verkeersonveiligheid in 2010 t.o.v. 1998 terugbrengen met 30% van de dodelijke slachtoffers en 25% van de gewonden met ziekenhuisopname</li> <li>- De (nieuwe) inrichting van de weg samen met directe gebruikers vormgeven</li> </ul> <p>Voor de milieubeschermingsgebieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opheffen van barrières vanwege de hoofd- wegenstructuur</li> <li>- Geen gemotoriseerd niet-bestemmingsverkeer in 2010</li> <li>- Alle wegen, niet zijnde hoofd- of ontsluitende wegen zijn in 2015 voor minstens 50% aangepast aan de versterking van de landschap- pelijke en natuurwaarden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wegennet inrichten conform DV</li> <li>- Aanpakken beveiliging van kruispunten (opheffen black spots in stedelijke omgeving)</li> <li>- Beveiligen van hele routes en wegvakken</li> <li>- Terughoudende toepassing verlichting (m.n. in milieu- beschermingsgebieden)</li> </ul>
	Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Garanderen van de bereikbaar- heid van en naar de stedelijke centra op een duurzame wijze voor de lange termijn</li> <li>- Insteken op ketenbenadering</li> <li>- Drenthe is een autogeoriënteerde provincie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bundeling van verkeer op hoofdwegen.</li> <li>- In 2015 I/C-verhouding &lt; 0,8</li> <li>- Verbeteren doorstroming op A28 tussen Meppel en Zwolle</li> <li>- Stedelijke centra zijn in 2015 vanuit de omlig- gende kernen, in een straal van ca. 15 km, op alle tijdstippen van de dag gemotoriseerd bereikbaar binnen 30 minuten</li> <li>- Woonwijken, bedrijventerreinen en centra zijn in 2015 obstakelvrij en toegankelijk voor brandweer, ambulances, politie en OV.</li> <li>- Vanuit elke locatie in het landelijk gebied is een hoofdweg met de auto binnen 15 minuten te bereiken</li> </ul>
Fiets		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fiets is belangrijk vervoers- middel (o.a. opstellen fiets- beleidsplannen)</li> <li>- Fietsotaalplan voor recreatieve fietsvoorzieningen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Met name in de economische kernzones en stedelijke gebieden ondersteunen</li> <li>- Radiale fietsverbindingen gericht op het centrum in een straal van 7,5 km met een maximale maaswijdte van 3,5 km.</li> <li>- Bereikbaarheid per fiets dient kwalitatief hoogwaardig te zijn met een maximale omrij- factor van 1:1,2</li> </ul>

Uitgevoerde maatregel	Effectanalyse
<ul style="list-style-type: none"> <li>- DV-maatregelen zijn op de meest gevaarlijke punten uitgevoerd.</li> <li>- Sinds 2005 circa 1100 jonge deelnemers voor trials op TT-circuit</li> <li>- i.s.m. politie en OM wordt gericht gehandhaafd op bepaalde trajecten</li> </ul>	<p>Ten opzichte van 1998 is het aantal verkeersdoden in de provincie Drenthe in 2005 met x% gedaald en het aantal ziekenhuisgewonden met y%. De doelstelling om het verkeer veiliger te maken is dus gehaald. De daling is te verklaren door een aantal factoren. Met name de aanpak van de black spots, Het Duurzaam Veilig inrichten van de wegen en het veiliger worden van de auto's (ABS, Airbags, constructie etc.) dragen bij aan deze daling. De aanpak van de verkeersveiligheid doormiddel van infrastructurele maatregelen wordt echter steeds lastiger. De resterende ongevallen vinden niet meer geconcentreerd op 1 plek plaats maar zijn verspreid over routes. Het draagvlak voor deze infrastructurele maatregelen wordt ook steeds minder. Mede daarom zijn de provincies een nieuwe koers aan het bepalen voor de aanpak van deze nieuwe verkeersveiligheidssituatie. Daarbij komt meer nadruk te liggen op het beïnvloeden van gedrag. Om te komen tot een goede aanpak in de toekomst, is het aan te bevelen om de krachten in (in elk geval) Noord Nederland te bundelen. Hiermee kan worden gestart door het organiseren van een congres(sen).</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitbreiding en optimalisatie verkeerslichten Hoogeveense weg in Meppel (N851)</li> <li>- Op heffen gelijkvloerse kruisingen op stroomwegen (N381)</li> <li>- Combineren van carpoolplein en openbaar vervoer rondom stedelijke centra (Noord-Sleen N381)</li> <li>- Aanleg parkeergarages centrum Assen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De intensiteit op het Drentse hoofdwegenet is toegenomen, hier en daar fors. Met name op de A28 tussen Groningen en Assen en op de A37 Hoogeveen - Holsloot nam de vervoersvraag toe. Door de afname van de verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet en de toename van het bovenliggende kan geconcludeerd worden dat het Duurzaam Veilig beleid succesvol is geweest.</li> <li>- De investeringen in het spoor blijven ver achter bij de voorgenomen doelstellingen, mede vanwege de langdurige planprocessen die horen bij grootschalige infrastructuur werken. Daarnaast is ten aanzien van de spoorlijn Zwolle - Emmen nog geen duidelijkheid over de decentralisatie van deze spoorlijn naar de provincies Overijssel en Drenthe.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyse 8 benoemde ontbrekende fietsvoorzieningen</li> <li>- In kaart brengen onveilige fietsroutes</li> </ul>	<p>In de periode 2000 - 2005 heeft de provincie Drenthe ten aanzien van de fiets zich met name gericht op de verkeersveiligheid. Fietsinfrastructuur had niet de hoogste prioriteit. Er is slechts op beperkte schaal geïnvesteerd in de fiets. In 2005 is echter begonnen met het opstellen van een nieuw fietsbeleidsplan, waarbij de nadruk zal liggen op de routes van en naar stedelijke centra en knooppunten, zodat de fiets een concurrent kan worden voor het autoverkeer. Onderdeel van het fietsbeleidsplan is ook het monitoren van het fietsverkeer. Dit zal de komende jaren samen met gemeenten worden opgezet. Samen met de Regio Groningen - Assen wordt fors geïnvesteerd in de aanleg van Fietsroutes Plus in de regio. De komende periode zullen meerdere Fietsroutes Plus worden aangelegd.</p>



Aspecten	Beleid 2000 - 2005	Doelstelling / taakstelling	Voorgestelde maatregel
Openbaar Vervoer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Openbaar aanbesteden</li> <li>- Inzetten op Kolibri (station Assen Zuid en Noord en Tynaarlo)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- OV met name in de economische kernzones en stedelijke gebieden ondersteunen</li> <li>- Halvering reistijd van en naar de randstad met ZZL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inzetten op hoofdassen m.n. tussen kernzones</li> <li>- ZZL in 2015</li> <li>- Ruimtelijke reservering voor spoorlijn Emmen - Ter Apel</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Onderscheid tussen kwalitatief hoogwaardig OV op corridors (spoorlijnen en grote bussen) en ontsluitend net van vervoer op maat in landelijk gebied (kleine busjes op aanvraag)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verviervoudiging goederenvervoer per traditioneel spoor</li> <li>- Elke locatie is in 2005 in principe per OV bereikbaar/ontsloten</li> <li>- De recreatieve bereikbaarheid met OV is in 2010 gegarandeerd tot aan de knooppunten</li> <li>- Intensievere samenwerking tussen doelgroepenvervoer en regulier vervoer (afname stigmatisatie vervoersgroepen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbetering spoorlijn Zwolle - Emmen</li> <li>- Hoogwaardig OV in de relaties van dorp - knooppunt - centrum/station</li> <li>- Kleinschalig OV op maat van wijk naar knooppunt en centra</li> <li>- Online informatie langs de corridor c.q. invalsweg en op knooppunten over parkeerprijzen, OV vertrektijden etc.</li> </ul>

## Uitgevoerde maatregel

- OV is openbaar aanbesteed
- Q-liner is ingezet op hoofdassen
- Provincie heeft per 1 januari 2005 haar bevoegdheden m.b.t. het OV per bus en auto overgedragen aan het OV bureau Groningen Drenthe
- Kleinschalig OV op maat is ingevoerd (o.a. Servicebus Assen en Zwerfbus De Wolden)
- Recreatief openbaar vervoer is gestimuleerd door de invoering van De Bosbus (Drentse-Friese Woud) en de snUITbus in Emmen
- Overige voorgestelde maatregelen zijn tot op heden niet tot nauwelijks uitgevoerd

## Effectanalyse

In de periode 2000 -2005 is de rijksbijdrage voor het openbaar vervoer jaarlijks gedaald. Doordat er geen betrouwbare gegevens zijn over het aantal reizigers in deze periode, kunnen geen uitspraken worden gedaan over de groei of daling van het OV-gebruik. Door het efficiënter organiseren van het openbaar vervoer, heeft de provincie Drenthe de kwaliteit en het bedieningsniveau (zowel qua tijd als gebieden) van het openbaar vervoer op niveau weten te houden. Door de inzet van de Q-liners is het aantal reizigers op deze lijnen toegenomen. Met de aanbesteding van het OV in 2005 en de oprichting van het OV-bureau is het aantal dienstregelingsuren toegenomen en is de gemiddelde leeftijd van de bussen gedaald. In 2005 is t.o.v. 2004 het OV-gebruik, met name op de strategische lijnen (trein en Q-liners), explosief gestegen. Ook in 2006 is weer een stijging waargenomen. Op de overige lijnen en met name in de steden is door de invoering van het eurokaartje een groei gerealiseerd van het gebruik van het openbaar vervoer.

# Provincie Fryslân

Aspecten	Beleid 2000 - 2005	Doelstelling / taakstelling	Voorgestelde maatregel (2000 – 2005)
Verkeersveiligheid	- Verbeteren verkeersveiligheid	- Aantal verkeersdoden terugbrengen met 50% (1986 = 65) over de periode 1986 – 2010. Aantal ziekenhuisgewonden met 40% terugbrengen (1986 = 581)	- verkeer bundelen op stroom- en gebiedsontsluitingswegen - Wegen inrichten conform Duurzaam Veilig - Kleinschalige maatregelen t.b.v. verkeersveiligheid (inclusief tijdelijke maatregelen) - Voorlichting, educatie en handhaving
Bereikbaarheid (auto)	- Waarborgen bereikbaarheid voor Fryslân als ondersteuning voor de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling	- Goede aansluiting op (inter)nationale infra voor weg-, rail- en waterverkeer - De A6/A7 benoemen als achterlandverbinding in het NVVP - Congestie bij stedelijke centra moet voorkomen worden. Bij onvermijdelijke filevorming voldoende alternatieven voorhanden hebben. Ook geen belemmering voor doorgaand, zakelijk en goederenvervoer. - Afremmen groei autoverkeer (11% door rijksbeleid en 7% door regionaal beleid) - In de spits rond Leeuwarden bezettingsgraad minimaal 2	- Rijk: prijsbeleid, Provincie: locatiebeleid, parkeerbeleid, verbetering OV en vervoermanagement, carpooling en bevorderen fietsgebruik - Wegen inrichten conform Duurzaam Veilig - Starten met de uitvoering N381: Drachten – Drentse grens - Planstudie Haak om Leeuwarden - Planstudie A6/A7: knooppunt Joure - Voorbereiding Centrale As - Planstudie rondweg Sneek - Voorbereiding Noordwest Tangent Leeuwarden - Uitvoering rondweg Woudsend - Aanleggen oostelijke stadsrondweg Sneek
Water	- Waarborgen bereikbaarheid voor Fryslân als ondersteuning voor de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling	- Goede aansluiting op (inter)nationale infra voor weg-, rail- en waterverkeer	- Uitvoering 1ste fase Van Harinxmakanaal (Fonejacht – Leeuwarden) - Voorbereiden 2de fase Van Harinxmakanaal - Verruiming Prinses Margrietkanaal - Planstudie Friese Merenproject
Fiets	- Het aandeel van de fiets in het aantal verplaatsingen blijft gelijk - De omvang van het fietsgebruik blijft gelijk	- Opheffen van knelpunten - Stimuleren van rechtstreekse fietsroutes	- Op geschikte routes rechtstreekse, veilige en comfortabele voorzieningen bieden - Opheffen knelpunten - Voor een groot deel van de fietsvoorzieningen zijn gemeentes verantwoordelijk -> gezamenlijk oppakken
Openbaar Vervoer	- Het OV levert een bijdrage aan de bereikbaarheid en is een alternatief voor de auto	- Groei OV gebruik op sterke verbindingen (en tegengaan teruglopend aandeel) - Overige verbindingen rol OV: waarborgen bereikbaarheid - Versterken van kansrijk OV - Kostendekkingsgraad naar bijna 50% - Verhogen exploitatiesnelheid busvervoer - Reis per OV niet te veel langer dan per auto	- Marktwerking in OV - Haalbaarheid verdubbeling spoorlijn Leeuwarden – Groningen - Busbanen en andere doorstromingsmaatregelen, transferia en exploitatie

## Uitgevoerde maatregelen

## Effectanalyse

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld d.m.v. o.a. project Schoterlandseweg, N369 Betonweg/ Langewyk, N364 Sneek – Sneekerhoek</li> <li>- Met BDU is gestimuleerd om erftoegangswegen in te richten conform Duurzaam Veilig</li> <li>- Er is geld beschikbaar voor voorlichting en educatie. Er is o.a. een programma voor permanente verkeerseducatie opgezet en is er gestart met het Seeflabel voor scholen.</li> <li>- Handhaving in samenwerking met politie en OM</li> </ul>	<p>Het aantal verkeersongevallen is afgenomen. Wel blijft het aantal verkeersongevallen voor de groep 19-25 jaar relatief groot. Daarom is het gewenst om met name op deze groep te sturen. Dit moet professioneel aangepakt worden. Geconstateerd is verder dat met name het hoofdwegenet nog beter op orde gebracht moet worden om de bundeling van het verkeer beter tot uiting te laten komen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- De oostelijke stadsrondweg Sneek is aangelegd</li> <li>- De procedures voor de Haak om Leeuwarden lopen</li> <li>- In oktober 2005 uitvoering gestart van A7 Sneek</li> <li>- Over knooppunt Joure zijn afspraken gemaakt met het Rijk</li> <li>- Er is gestart met de aanleg van rondweg Woudsend</li> <li>- In december 2006 heeft PS het tracé van de Centrale As vastgelegd</li> <li>- In 2007 wordt gestart met de aanleg van de Noordwest tangent Leeuwarden</li> <li>- Er is gestart met de planstudie N381</li> </ul>	<p>In de afgelopen jaren is de intensiteit op met name de hoofdwegen fors toegenomen. Mede door de ontwikkelingen in de economische kernzones is hier het verkeer extra toegenomen. Het is daarom zaak om de ingeslagen weg van de planstudies door te zetten en door te gaan met het op orde brengen van het hoofdwegenet.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1ste fase onderzoek Van Harinxmakanaal is uitgevoerd</li> <li>- Implementatie eerste fase Friese Merenproject loopt</li> </ul>	<p>Nader onderzoek naar het Van Harinxmakanaal is noodzakelijk. Hiermee is reeds een start gemaakt wat moet leiden tot een visievorming.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diverse aanpassingen in het fietsnetwerk</li> <li>- Bijdrageregeling voor gemeenten 'stimulering fietsverkeer'</li> </ul>	<p>De aandacht voor fietsverkeer groeit. Dit heeft geresulteerd in de nota Fryslân – Fytslân. Voor wat betreft de fietsintensiteiten is nu nog weinig bekend. Hiervoor is in 2006 een fietsprogramma opgezet. Dit levert voor de toekomst meer informatie op over het gebruik van bepaalde fietsroutes. Middels een enquête wordt er gemonitord hoe de beleving is van het fietsgebruik in Fryslân.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- OV is aanbesteed</li> <li>- Gestart met studie haalbaarheid verdubbeling Leeuwarden – Groningen</li> <li>- Er is gestart met het strekken van lijnen</li> </ul>	<p>De aanbesteding van het OV is gerealiseerd. De aandacht voor de monitoring van het OV blijft achter. Hiervoor is een impuls noodzakelijk. Wel is duidelijk dat er groei zit op een aantal sterke lijnen. Tevens is er een nieuw OV-beleid ontwikkeld. De komende jaren zal bekeken worden wat de effecten hiervan zijn.</p>





[www.snn.eu](http://www.snn.eu)

