

A blurred, orange-tinted photograph of a road at night, with multiple pairs of bright headlights from cars approaching, creating a sense of motion and depth.

Jaarverslag 2002 van het Meerjaren uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2002-2005

provincie Drenthe

**Jaarverslag 2002 van het
Meerjarenuitvoeringsprogramma
Verkeer en Vervoer 2002-2005**

Verkeer en Vervoer: daar kom je mee thuis!

Vooraf	5
1. Ontwikkelingen t.a.v. de verkeersveiligheid, mobiliteit en bereikbaarheid	6
2. Doelstelling 33002: Opstellen en uitdragen provinciaal beleid verkeer en vervoer	11
3. Doelstelling 33003: Veilige bereikbaarheid door middel van infrastructuur en gedragsbeïnvloeding	22
4. Doelstelling 33402: Goederenvervoer	37
5. Doelstelling 33403: Personenvervoer	38
6. Evaluatie van de infraprojecten in de periode 1996-2002	42
Bijlagen:	
1. Tabel 1: Evaluatie infrastructurale projecten op provinciale wegen	44
2. Tabel 2: Uitgevoerde, nog niet geëvalueerde projecten op provinciale wegen	52
3. Tabel 3: Uitgevoerde openbaar vervoer projecten op provinciale wegen	56
Kaart 1: Uitgevoerde deels geëvalueerde projecten periode 1997-2002	

algemeen

Sinds 1997 stelt de productgroep Verkeer en Vervoer jaarlijks een Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP) Verkeer en Vervoer op, dat gebaseerd is op door Provinciale Staten vastgesteld beleid. In deze programma's werd de laatste jaren ook verslag gedaan van de voortgang in de uitvoering ervan. Vanaf het jaar 2002 is besloten om de verslaglegging in het vervolg separaat van het MUP te laten verschijnen.

In dit verslag leggen we verantwoording af van de activiteiten in het voorgaande jaar. Daarnaast besteden we aandacht aan evaluatie en monitoring van uitgevoerde projecten, zoals we dat al aangekondigd hebben in het laatste MUP (2003-2006). We willen hiermee inzicht krijgen in:

- * de beleidseffecten van de getroffen maatregelen op de provinciale doelstellingen verkeer en vervoer;
- * de effecten van de maatregelen op de veiligheid van de provinciale planwegen;
- * de effecten van de afzonderlijke maatregelen.

Hierbij merken we op dat ook in het Onderhoudsprogramma van de productgroep Wegen en Kanalen projecten zijn opgenomen, die een positieve bijdrage kunnen leveren aan de doelstellingen van Verkeer en Vervoer. Alleen in de gevallen waarin de projecten gezamenlijk zijn uitgevoerd en gefinancierd, zijn ze in deze verantwoording meegenomen.

leeswijzer

De grote lijn van dit verslag ziet er als volgt uit.

In hoofdstuk 1 geven we de ontwikkelingen weer t.a.v. de verkeersonveiligheid, de mobiliteit en bereikbaarheid. Na een algemeen beeld van de ontwikkelingen in heel Drenthe wordt ingezoomd op de provinciale wegen.

Hoofdstukken 2 tot en met 5 doen verslag van de uitvoering van de geplande projecten in het jaar 2002. Hierbij is niet alleen gekeken naar de projecten die in het MUP 2002-2005 zijn opgenomen, maar ook naar projecten die in eerdere programma's al zijn genoemd en waarvan de uitvoering om een of andere reden is vertraagd. Per hoofdstuk behandelen we een doelstelling uit de provinciale begroting.

Hoofdstuk 6 geeft een overzicht van alle tot dusver voorgenomen en uitgevoerde infrastructurele MUP-projecten in de periode 1996-2002. Hierbij wordt eerst ingegaan op de stand van zaken van de projecten. Vervolgens gaan we in op de effecten van een aantal uitgevoerde maatregelen.

Hoofddoel van het verkeers- en vervoersbeleid in onze provincie is een veilig, bereikbaar en leefbaar Drenthe. Voor het bereiken van deze doelstelling heeft de provincie een regisserende en coördinerende rol. Daarnaast is de provincie ook wegbeheerder van een aantal provinciale wegen.

Dit hoofdstuk kijkt terug op de ontwikkelingen tot en met het verslagjaar 2002 en geeft daarbij aan wat voor gevolgen deze gegevens hebben voor toekomstig beleid.

Vanuit de regierol wordt in dit hoofdstuk eerst kort ingegaan op de ontwikkelingen betreffende de verkeersonveiligheid, de mobiliteit en de bereikbaarheid in de hele provincie. Vervolgens wordt vanuit de provinciale rol als wegbeheerder een beeld gegeven van de ontwikkelingen op de provinciale wegen.

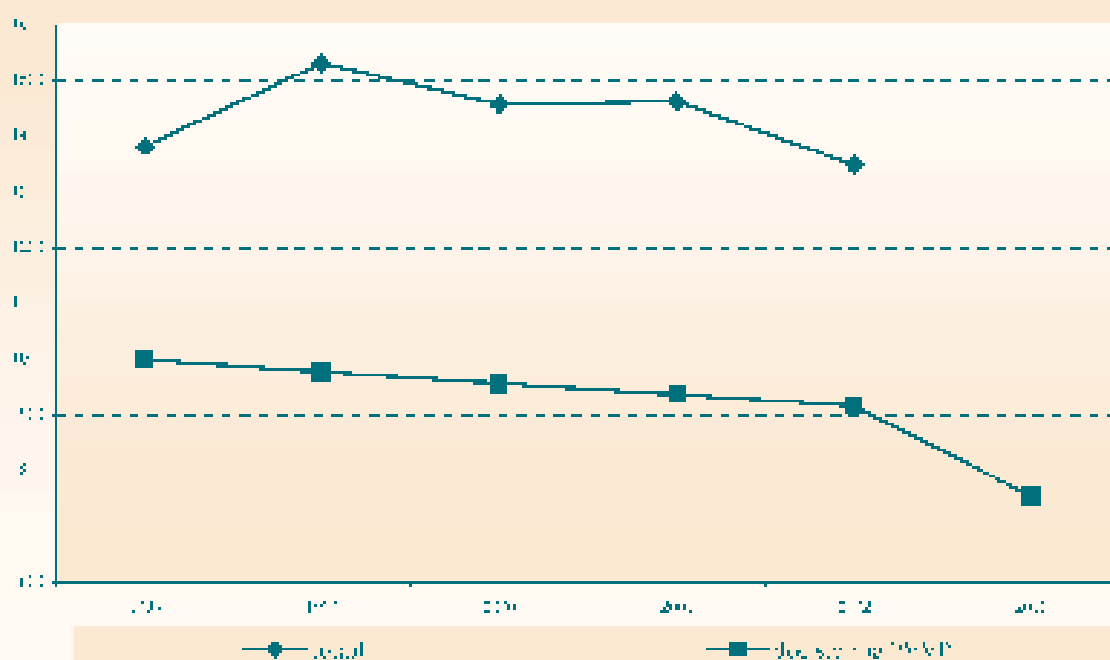
1.1 De ontwikkelingen in Drenthe

1.1.1 Verkeersonveiligheid

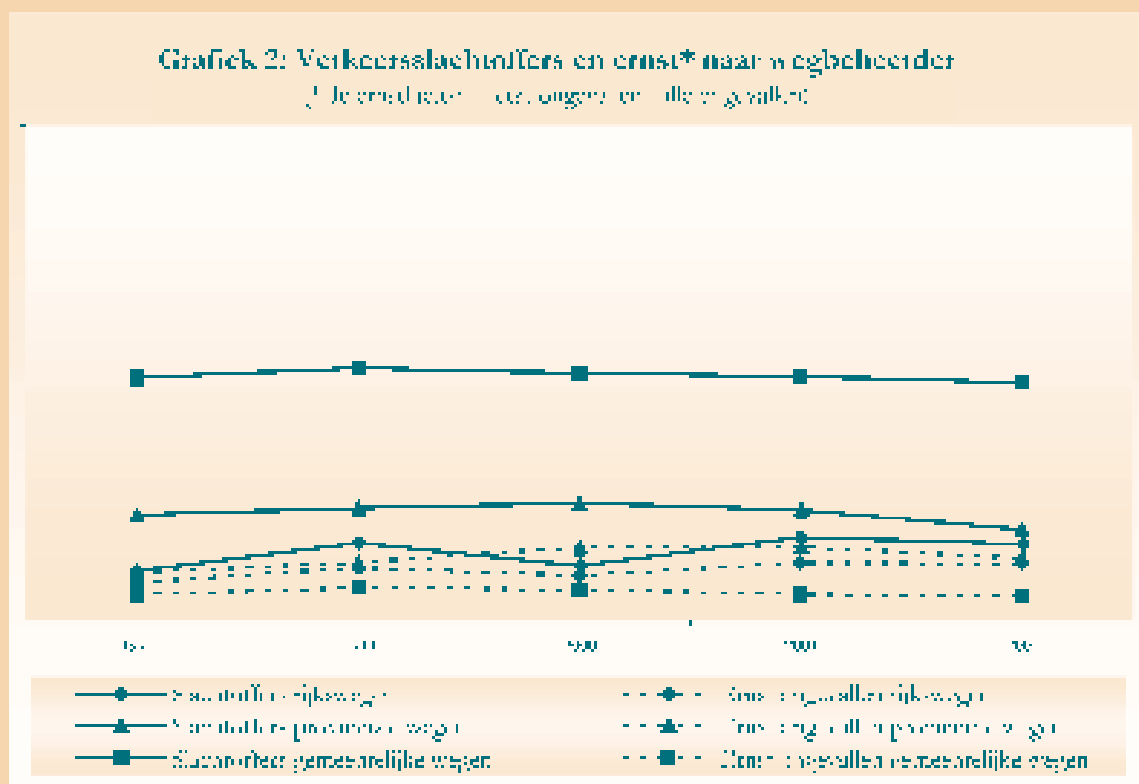
In het kader van het Werkplan van het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe, een platform waarin alle overheden in Drenthe zitting hebben, is een Ongevallenanalyse uitgevoerd over de periode 1997 - 2001. Deze analyse, aangevuld met de ongevallengegevens van het jaar 2002, geeft een goed beeld van de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in deze provincie. Ook kunnen vanuit de analyse de onderwerpen en de doelgroepen worden benoemd, waaraan bij de aanpak van de verkeersonveiligheid de komende jaren de nodige aandacht moet worden gegeven.

Grafiek 1 toont de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) in Drenthe. Daaruit blijkt dat het aantal slachtoffers in 2002 met 1349 aanzienlijk lager was dan in voorgaande jaren. De grafiek maakt echter ook duidelijk, dat het aantal slachtoffers ondanks alle inspanningen van de overheden en vele andere organisaties nog steeds aanzienlijk hoger is dan het aantal volgens de doelstelling van het SVVII en PVVP. Overigens zullen deze doelstellingen in het nog vast te stellen Nationaal Verkeers- en Vervoersplan waarschijnlijk worden aangepast.

Grafiek 1: Totaal aantal slachtoffers versus doelstelling PVVP



Hoe de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers naar wegbeheerder is, wordt zichtbaar in de grafiek 2. Naar verwachting, omdat zij het grootste aantal kilometers weg beheren, scoren de gemeenten het slechtst (lees meeste slachtoffers). Daarom is tevens in de grafiek de ernst van de ongevallen vermeld. Hiermee wordt de verhouding aangegeven tussen het aantal ongevallen met letsel en het totaal aantal ongevallen. Dan blijkt dat de ernst op gemeentelijke wegen het laagst is en op provinciale wegen het hoogst.



De ernst lijkt zich op gemeentelijke wegen te stabiliseren; op provinciale wegen volgt de ernst de dalende trend van het aantal slachtoffers. Op de rijkswegen neemt de ernst toe tegen een lichte daling van het aantal slachtoffers.

Als gekeken wordt naar het beeld per gemeente, dan blijken de gemeenten Assen, Emmen en Hogeveen met 49% van de ongevallen en 43% van de slachtoffers hoog te scoren.

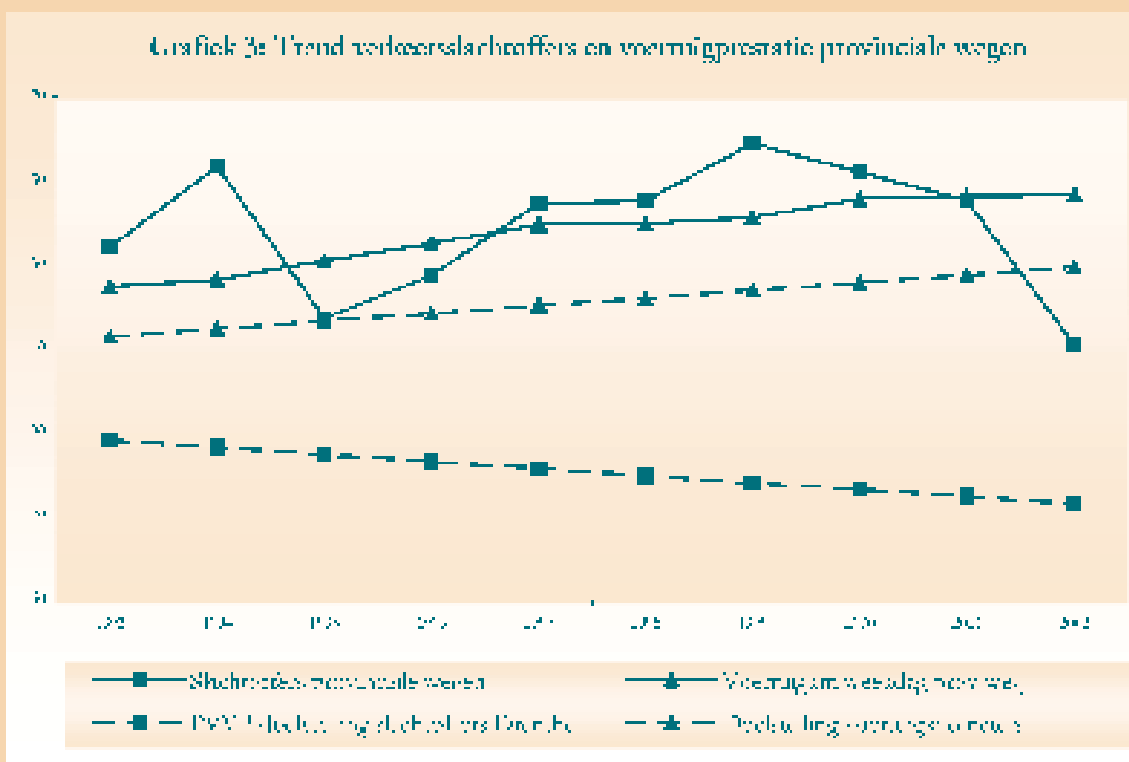
1.1.2 De mensgerichte benadering

In 2002 is een start gemaakt met een nieuwe benadering in verkeers- en vervoersbeleid: de mensgerichte benadering. De mensgerichte benadering houdt zowel veranderingen in de werkinhoud (meer 'zachte' gedragsmaatregelen) als veranderingen in de manier van werken (bijvoorbeeld meer vanuit de invalshoek van de gebruiker denken dan vanuit infrastructuur) in.

Het betekent samengevat een versterkte oriëntatie op de verkeersdeelnemer, waarbij we verwachten dat dit tot meer effectiviteit van het beleid leidt: immers de mens is degene die met zijn gedrag bepaalt of een maatregel effect heeft. Daarnaast is ook een toenemende weerstand tegen snelheidsremmende maatregelen waarneembaar. Afstemming met belanghebbenden is daarom uiterst belangrijk. Tot slot speelt ook mee dat de middelen voor infrastructurele projecten minder worden en het daarom van belang is goede alternatieven te zoeken.

In 2002 is bij de lopende projecten de aandacht voor gedragsaspecten geïntensiveerd.

1.1.3 Mobiliteit en bereikbaarheid



De afgelopen jaren zijn diverse studies uitgevoerd en prognoses gemaakt over de ontwikkeling van de groei van de mobiliteit. Op grond daarvan zijn doelen gesteld. Als we de doelstelling van de automobiliteit vergelijken met de werkelijkheid, dan is het duidelijk dat de groei van de automobiliteit (uitgedrukt in voertuigprestaties) op de provinciale wegen afvlakt. De huidige voertuigprestatie blijft daarmee nog steeds ruim boven de doelstelling. Grafiek 3 geeft daarin het nodige inzicht.

De sterkere groei van de automobiliteit heeft ook negatieve gevolgen voor de verkeers-onveiligheid en de bereikbaarheid in Drenthe. Maar de inzet op het terugdringen van de verkeersonveiligheid lijkt succesvol te zijn. In de grafiek is zichtbaar dat met ingang van 2000 de trendlijn van het aantal slachtoffers naar beneden afbuigt richting de doelstellinglijn. Hoewel de bereikbaarheid in vergelijking met andere gebieden in Nederland (nog steeds) gunstig is, is ook in onze provincie op bepaalde momenten van de dag sprake van congestie op met name de wegen rond en in de stedelijke gebieden.

1.2 De ontwikkeling op provinciale wegen

1.2.1 Verkeersonveiligheid

In de afgelopen jaren zijn in het kader van het PVVP veel projecten voorbereid en uitgevoerd om de verkeersveiligheid te vergroten en de bereikbaarheid te handhaven en/of te verbeteren. In de periode 1996-2000 is daarbij vooral aandacht besteed aan de reconstructie van onveilige kruispunten. In de laatste jaren zijn ook diverse wegvakken heringericht overeenkomstig de uitgangspunten van Duurzaam Veilig.

Mede als gevolg van deze aanpak komen nog slechts weinig black-spots voor op het provinciale wegennet. De ongevallen vinden gespreid plaats over het wegennet, waarbij enkele wegen, zoals bijvoorbeeld de N371 (Assen-Hoogersmilde), de N372 (Roden-Peize-Peizermade) en de N386 (Tynaarlo-Zuidlaren) in negatieve zin opvallen. Overigens zijn op deze wegen inmiddels maatregelen uitgevoerd, waardoor het ongevallenbeeld er de komende jaren hopelijk positiever uit komt te zien.

Door de spreiding van de ongevallen wordt het steeds moeilijker om tot passende infra-structurele maatregelen te komen. Ook vanuit dat gegeven wordt de al eerder genoemde mensgerichte aanpak in de toekomst steeds belangrijker.

1.2.2 Mobiliteit en bereikbaarheid

De productgroep Verkeer en Vervoer brengt jaarlijks het rapport 'Verkeerswaarnemingen Drenthe' uit, waarin de verkeersintensiteiten van het afgelopen jaar op de provinciale plan-wegen zijn aangegeven. Hierbij worden voor de permanente telpunten ook de ontwikkelingen ten opzichte van eerdere jaren inzichtelijk gemaakt.

De bereikbaarheid van met name de stedelijke gebieden in Drenthe, Groningen en Overijssel staat onder druk als gevolg van de groei van het autoverkeer en een niet compleet stroom-wegennet. De belangrijkste probleemsituaties zijn:

- * de N372 tussen de kern Leek en de A7 en tussen Peize en de A7, waar met name in de ochtendspits sprake is van filevorming;
- * de N372 tussen de kernen Roden en Peize, waar de verkeersstromen op de N372 en op de N386 elkaar in de spitsen kruisen;
- * de N851 tussen Rogat en Meppel, die als belangrijke invalsweg fungeert voor de kern Meppel en ook als kortsluiting tussen de autosnelwegen A28 en A32

Voor het volgen van de ontwikkeling van de mobiliteit hebben Rijkswaterstaat, provincie Drenthe en een aantal gemeenten een meetnet opgezet. Aan de hand van de uitkomsten wordt duidelijk hoe de mobiliteit op de verschillende wegen zich in de loop van de tijd wijzigt. Een belangrijk uitgangspunt van Duurzaam Veilig is dat het autoverkeer zich zo veel mogelijk via de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen afwikkelt. De groei op deze wegen mag daarom (veel) hoger zijn dan de ontwikkeling op de lagere ordewegen (de zogenaamde erftoegangswegen).

Het huidige meetnet van de provincie is nog niet aangepast aan de gewenste wegingdeling overeenkomstig Duurzaam Veilig. Daardoor is ook nog niet goed te meten of het beleid in Drenthe tot de gewenste verschuivingen leidt. Een herziening van het meetnet, waarbij vooral wordt gekeken naar de functie van de weg (stromen, ontsluiten, verblijven), is daarom nodig voor de monitoring en evaluatie.

Voor de N372 wordt bestudeerd hoe de groei van de automobilititeit kan worden afgeremd door het optimaliseren van het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur. Voor de aanpak van de problemen rond Meppel hebben Rijkswaterstaat, provincie Drenthe en gemeente Meppel in maart 2003 een convenant ondertekend, waarin onder andere afspraken zijn gemaakt over de uitwerking van doorstromingsmaatregelen op de N851.

1.3 Conclusies

Bij de wijze waarop de onveiligheid de komende jaren moet worden aangepakt, zal behalve aan het treffen van infrastructurele maatregelen in toenemende mate aandacht moeten worden besteed aan de mensgerichte aanpak. Omdat de financiële middelen schaarser worden zullen alle bij de bestrijding van de verkeersonveiligheid betrokken partijen moeten samenwerken. Aan de hand van een totaalplaatje van maatregelen voor de komende periode tot 2010 zullen deze partijen het eens moeten worden over de prioritering van de maatregelen en de wijze van gezamenlijke financiering. Bij het tot stand komen van het Uitwerkingsplan Verkeer en Vervoer, dat in het kader van het POPII wordt gemaakt, kan het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe een belangrijke rol spelen.

De gewenste economische ontwikkelingen van de Drentse stedelijke gebieden en die in de naburige provincies maken de bereikbaarheid van deze gebieden van cruciaal belang. Bij de prioritering van maatregelen moet hiermee rekening worden gehouden.

In grote lijnen wordt onder doelstelling 33002 het Drentse verkeers- en vervoersbeleid uitgewerkt, met het landelijke beleid als basis. Deze doelstelling is in feite een beleidsdoelstelling. Onder de drie andere genoemde doelstellingen wordt dit beleid vertaald in projecten, die met name op uitvoering zijn gericht.

In de begroting is deze doelstelling als volgt omschreven:

- * Door Gedeputeerde Staten, Provinciale Staten en/of DB-SNN en IPSC vastgestelde plannen en uitvoeringsprogramma's;
- * Voor derden helder en inzichtelijk provinciaal beleid;
- * Belanghebbende derden zijn betrokken bij het formuleren van het provinciaal beleid;
- * Beleid van derden dat bijdraagt aan het provinciaal beleid.

2.1 Provinciaal verkeers- en vervoersplan, Fase 1

In 2002 is begonnen met de herziening van het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid binnen het integrale kader van de herziening van het omgevingsbeleid, zoals verwoord in het Provinciaal Omgevingsplan (POPII) Drenthe. Het overleg met gemeenten en organisaties over het opstellen van het POP/PVVP is gestart. Het voorontwerp POP II, dat in 2002 in overleg met gemeenten en organisaties is opgesteld, geeft de hierondergenoemde hoofdlijnen voor het verkeer en vervoersbeleid.

Door welvaartsgroei en grote variëteit in dagbestedingen neemt het aantal verplaatsingen en goederenstromen toe. De auto neemt daar een dominante positie in. De provincie stimuleert dat andere vervoerswijzen worden gebruikt zoals fiets en openbaar vervoer. Wij onderscheiden de inzet om de economische kerngebieden en de stedelijke centra bereikbaar te houden en de inzet voor de toegankelijkheid van het landelijk gebied. We zien nu al op de hoofdaders verstoppingen optreden wat de inzet op andere vervoerswijzen urgent maakt. Voor de meest verstedelijkte gebieden Groningen- Assen en het Zuid-Drentse steden-netwerk zal het openbaar vervoer drager voor die bereikbaarheid in de spitsperiodes moeten zijn. Dat betekent dat in die periodes de bus en trein een aantrekkelijk alternatief voor de auto in en naar de stedelijke gebieden moeten zijn. Voor de aansluiting van die gebieden op de economische centra van Nederland en Duitsland zijn grote bereikbaarheidsprojecten als de Zuiderzeelijn, Hanzelijn en ombouw van autosnelwegen (A28, A37/A31 e.d.) belangrijk.

In het landelijk gebied en in stedelijke wijken zal de bereikbaarheid en veiligheid samen met de burgers vorm krijgen. De klant dient in het openbaar vervoer de kwaliteit en prijs te kunnen kiezen. De openbare verblijfsruimte kan ook zonder drempels en chicanes veilig worden ingericht. Door middel van pilots zal de 'sociale component' vorm krijgen. De toegankelijkheid en vormgeving van wegen in milieubeschermingsgebieden zal sterker worden gestuurd door veiligheid en inpassing in de omgeving.

We zullen dit in algemene termen verwoorde beleid in 2003 vertalen naar een uitwerkingsprogramma dat in nauw overleg met de betrokken partners tot stand moet komen.



2.2 Mup 2003-2006

In het verslagjaar is het MUP 2003-2006 opgesteld. Het MUP geeft inzicht in de projecten en taken die de komende jaren nodig zijn om de landelijke en provinciale doelstellingen te kunnen realiseren. Het accent ligt op 2003. De voorbereiding en uitvoering van de meeste projecten gebeurt in samenwerking met gemeenten, Rijkswaterstaat (RWS) en bewonersgroepen. De provincie vervult de rol van regisseur. Daarnaast heeft de provincie een belangrijke taak als wegbeheerder en als eerst verantwoordelijke overheid voor het beleid van het openbaar vervoer, de verkeersveiligheid en de verdeling van de financiële middelen vanuit de Gebundelde Doel Uitkering (GDU). In het MUP is een eerste aanzet gemaakt tot het inzichtelijk maken van alle verkeers- en vervoers-projecten in de periode 2003-2010.

2.3 Beleidseffectrapportage (BER) 1986-2000

De BER is volgens planning eind september 2002 uitgebracht en verspreid onder de leden van de interprovinciale statencommissie, gemeenten en andere belanghebbenden. De reacties op het rapport zijn overwegend positief. Ook de media (krant en regionale televisiestations) hebben veel aandacht besteed aan de resultaten uit het rapport. Dit jaar zijn voor het eerst alle beschikbare data op een cd-rom gezet. Het is daardoor mogelijk om de omvang van de tabellen in het boekwerk te beperken. De gebruikers van de BER kunnen via de cd-rom eenvoudig de cijfers en grafieken digitaal overnemen of bewerkingen uitvoeren met de cijfers.

Samengevat geeft de BER 1986-2001 de effecten weer van het beleid op de terreinen:

- * Bevolking, ruimte en economie;
- * Veiligheid;
- * Bereikbaarheid;
- * Goederenvervoer.

2.4 Werkplan regionale verkeersveiligheid

Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD)

Op bestuurlijk niveau heeft afstemming plaatsgevonden op het terrein van het openbaar vervoer, de infrastructuur en verkeersveiligheid. Ook zijn eenduidige visies ontwikkeld ten aanzien van bijvoorbeeld de uitvoering van Duurzaam Veilig 2. Verder zijn onderzoeken uitgevoerd die hebben bijgedragen aan de beleidsvorming en -uitvoering van verkeer en vervoer in de brede zin van het woord. Voorbeelden van dergelijke onderzoeken zijn het onderzoek naar de oudere verkeersdeelnemer in Drenthe, de rij-ongevallen, de verkeersveiligheid in 30km/h gebieden en het 'bermen-onderzoek', waarbij wordt gekeken naar de meest effectieve toepassing van berm-materiaal. Samen met gemeenten, Rijk en provincie is het verkeers- en vervoersbeleid afgestemd, waarbij de nadruk ligt op de verkeersproblematiek in de grote steden Emmen en Assen.

Adviesgroep Duurzaam Veilig

De Adviesgroep Duurzaam Veilig heeft als taak het VVBD gevraagd en ongevraagd te adviseren over verkeers- en vervoerszaken in brede zin. In de Adviesgroep hebben zitting 3VO, ANWB, regiopolitie, Openbaar Ministerie, het CBR, de Fietsersbond, de Bovag, de Koninklijke Marechaussee en de Kamer van Koophandel, naast de ambtelijke vertegenwoordigers van de gemeenten, Rijk en provincie. In 2002 heeft de Adviesgroep voorstellen gedaan voor de besteding van de doeluitkering op basis van het 'Convenant Decentralisatie Impuls Verkeersveiligheid', de GDU (Gebundelde Doeluitkering) en de gelden in het kader van de 'Interimregeling Duurzaam Veilig.'

Werkplan 2001 - 2002

Het VVBD heeft bevoegdheden van Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten toebedeeld gekregen voor de verdeling van de gelden voor verkeersveiligheid. In het werkplan regionale verkeersveiligheid 2001-2002 zijn deze middelen verdeeld over de diverse projecten en activiteiten. In 2002 is begonnen met de voorbereiding voor het werkplan 2003, dat in januari 2003 is goedgekeurd.

2.5 Concessieplan openbaar vervoer

In 2002 zijn volgens de nieuwe Wet Personenvervoer de vervoersconcessies aan de openbaar vervoerbedrijven afgegeven dan wel verlengd. Dit zijn onderhands verleende overgangconcessies op weg naar concessies die middels openbare aanbestedingen worden verleend. De verlengde overgangconcessies zijn voor de perioden waarin en de gebieden waarvoor de aanbestedingen moeten plaatsvinden. In deze concessies is een pakket van maatregelen vervat dat moet leiden tot de verdeling van de beschikbare exploitatiesubsidie in relatie tot de aard en de omvang van de concessiegebieden en de huidige kosten van de dienstregeling. Daarnaast wordt gezamenlijk met de vervoerders en anderen vervoersverbeteringen ontworpen en worden experimenten op het gebied van vervoer op maat uitgevoerd.

De voorbereidingen voor de aanbestedingen zijn in volle gang. De invoeringsdata voor de 3 concessies in Drenthe zullen zich concentreren in 2004 en 2005. Voor het verbindend net en het aanvullend net Noord Drenthe is het concept-Programma van Eisen (PvE) voor het openbaar vervoer in dit gebied, samen met het gebied van de provincie Groningen en de stad Groningen, door de aanbestedende overheden vastgesteld. In december 2002 en januari 2003 heeft de inspraakprocedure plaatsgevonden. De ontwikkeling van de concessies voor het ontsluitende vervoersnet in Zuidoost en Zuidwest Drenthe is in 2002 gestart.

Voor de ontwikkeling van de concessies en de uitvoering van deze maatregelen werken wij middels de ontwikkelgroepen intensief samen met de vervoerders, de gemeenten (met name Assen, Hoogeveen, Emmen en Meppel), consumenten maar ook met het rijdend personeel van de vervoerders. De knooppunten van het vervoer (haltes, transferia, stations) in het stedelijk en landelijk gebied gaan we verder verbeteren en uitbreiden. Dit is eveneens een onderdeel van de herziening van het provinciale beleid. Hiermee krijgt de regiefunctie van de provincie op dit beleids-terrein expliciet vorm en inhoud.

De communicatie met de reiziger/consumenten wordt nu volgens de nieuwe wet uitgevoerd. In 2002 is het consumentenplatform ingesteld.

In het verslagjaar is ook de Servicebus in Assen en de Qliner (voorheen Interliner) tussen Assen en Groningen ingevoerd. In Zuidwest Drenthe heeft MTI (Millennium Transport International) het stadsvervoer Meppel uitgebreid en het streekvervoer tussen Hoogeveen en Meppel op experimentele basis overgenomen van Arriva.



2.6 Luchtvaartbeleid

Om het decentralisatieproces van bevoegdheden van Rijk naar provincies, de geplande baanverlenging van Groningen Airport Eelde en de hiermee samenhangende ruimtelijke ontwikkelingen in goede banen te leiden, is een interne integrale afstemmingsgroep ingesteld, waarbij de productgroep Verkeer en Vervoer de trekker is. Deze afstemmingsgroep heeft in 2002 kennis gemaakt met de directie van GAE en de belangrijkste lopende en te verwachten ontwikkelingen doorgesproken. De afstemmingsgroep heeft daarnaast de tekst voor het luchtvaartbeleid aangeleverd voor het POP. Daarnaast is ook het economisch en infrastructureel belang van GAE aangegeven in het licht van de Regiovisie Groningen-Assen 2030.

De provincie nam ook in 2002 deel aan de ambtelijke overleggroep GAE waarin de andere betrokken gemeenten, Rijk en GAE beleid op elkaar afstemmen rond de baanverlenging. In 2002 heeft het Rijk de Beslissing op Bezwaar in de Staatscourant gepubliceerd, waarmee de juridische procedure rond de baanverlenging een stapje verder is gekomen. Tegen deze Beslissing zijn 10 beroepsschriften ingediend.

Groningen Airport Eelde heeft in 2002 door middel van voorlichtingsbijeenkomsten en nieuwsbrieven de omgeving, belangstelden en betrokkenen geïnformeerd. De bijeenkomsten zijn zeer goed bezocht.

2.7 SNN (Samenwerkingsverband Noord Nederland) Besluitvorming t.a.v. Verkeer en vervoer

Bereikbaarheidsprofiel en decentralisatie Verkeers- en Vervoersbeleid

In 2001 heeft het SNN haar visie op de bereikbaarheid van het Noorden verwoord in het 'Bereikbaarheidsprofiel Noord Nederland'. In dit profiel wordt in eerste instantie ingezet op aansluiten. Dit betekent dat het Noorden goed moet worden aangesloten op de (inter)nationale verkeers- en vervoersassen. In 2002 heeft het SNN zich uitgesproken voor een decentralisatie van het verkeers- en vervoersbeleid. In dat kader heeft het SNN ook gepleit voor het hanteren van een andere verdeelsleutel bij de decentralisatie van de middelen. Bij de nieuwe verdeling zou rekening moeten worden gehouden met de taakstellingen, zoals vastgelegd in de bereikbaarheidsprofielen, om een onoverbrugbaar verschil tussen ambities en realisatie te voorkomen.

Onderzoek Zuiderzeelijn/Magneetweefbaan

In 2002 heeft het Kabinet een besluit genomen over de aanleg van een Zuiderzeelijn. Wij geven de voorkeur aan een magneetweefbaan. In SNN-verband werken wij mee aan het onderzoek en de verdere ontwikkeling van deze verbinding. Op weg naar de bestuurlijke overeenkomst tussen regio en Rijk, heeft de regio aangegeven voor het door het Rijk gevraagde aandeel in de financierings te staan. Door de kabinetsperikelen in 2002 is deze overeenkomst nog niet tot stand gekomen.

Noordelijke visie Goederenvervoer

In 2002 is door de werkgroep goederenvervoer van het SNN een regionale visie op het goederenvervoer in Noord-Nederland opgesteld. In de Regiovisie Goederenvervoer zijn de doelstelling en hoofdlijnen voor dit gemeenschappelijke goederenvervoer in Noord-Nederland uiteen gezet. De doelstelling is als volgt geformuleerd:



Het regionaal goederenvervoerbeleid voor Noord-Nederland dient op een duurzame en veilige wijze de bereikbaarheid van en binnen het Noorden voor het goederenvervoer te vergroten en op deze wijze een verdere economische ontwikkeling van het Noorden te faciliteren.

Het goederenvervoerbeleid Noord-Nederland is opgebouwd rond een aantal kernthema's:

- * Duurzaam bovenregionaal locatiebeleid;
- * Uitbouwen van (logistieke en infrastructurele) netwerken;
- * Modal Shift en transportefficiency en transportbesparing;
- * Regionale bereikbaarheid;
- * Verbeteren verkeersveiligheid en externe veiligheid;
- * Versterken van de transportsector in Noord Nederland.

2.8 NVVP (Nationaal Verkeers- en Vervoers Plan)

Begin 2002 heeft de Tweede Kamer de Planologische KernBeslissing (PKB) van het NVVP afgestemd. Door de verkiezingen in mei 2002 en het aantreden van een nieuw kabinet is vertraging opgelopen. De minister van V&W heeft medio 2002 ingezet op een nieuwe Pkb procedure voor het NVVP. Naar verwachting zal deze pas eind 2003 kunnen worden afgerond.

In 2002 zijn de voorbereidingen voor de decentralisatie van middelen (GDU+) doorgegaan.

De bijdragen uit deze middelen zullen voor Drenthe ten opzichte van de huidige bijdrage lager uitvallen en veel minder zijn dan de middelen die volgens het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland noodzakelijk zijn. Begin 2002 bleek bovendien dat als gevolg van de economische achteruitgang de zogenaamde ICES-middelen niet meer beschikbaar zijn. Het was de bedoeling dat de GDU+ in 2003 van kracht zou worden. Omdat het NVVP door de Kamer is verworpen is ook de ingangsdatum van de GDU+ verschoven.



2.9 Projecten voor het Rijksinvesteringsprogramma

Grote infrastructuurprojecten

Wij hebben de knelpunten van verkeer en vervoer in SNN-verband naar voren gebracht bij de minister van V&W, te weten:

- * het Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer (STOV; inmiddels Kolibri netwerk genoemd) Assen-Groningen en de Zuidelijke Ringweg Groningen;
- * de structurele capaciteitsuitbreiding voor de A28 en de kortsluiting A28/A32 te Meppel;
- * de N31 (Haak om Leeuwarden).

Deze drie projecten zijn van cruciaal belang voor de verdere ruimtelijk-economische ontwikkeling van de noordelijke kernzones en ze zijn daarom aangemerkt als *préprioriteit*.

Verder geven we prioriteit aan de verbeteringsmaatregelen op het traject van de N33 (Assen-Veendam-Zuidbroek).

In de Rijksbegroting 2003 is sprake van somber makende bezuinigingen. De gemaakte afspraken (zoals bijvoorbeeld ten aanzien van de Hanzelijn) en uitwerking van infrastructuurplannen (Kolibri, A28) dreigden niet te worden nagekomen of werden op onzekere tijdstermijn gezet. In SNN-verband is druk uitgeoefend op de minister van Verkeer en Waterstaat en de Tweede Kamer om de toezeggingen gestand te doen. In het landsdeeloverleg zijn uiteindelijk afspraken gemaakt over:

- * de start van de aanleg van de Hanzelijn in 2006;
- * de start van de planstudie voor de structurele capaciteitsuitbreiding van de A28 en de kortsluiting bij Meppel, waarbij de regio de helft van de studiekosten betaalt;
- * gezamenlijk overleg over de verkenning, financiering en besluitvorming van het Kolibri-netwerk Assen-Groningen en de Zuidelijke Ringweg Groningen;
- * een studie naar slimme maatregelen op de N33 die zijn in te passen in beheer en onderhoud;
- * het inpassen van knelpunten en benuttingmaatregelen op het spoornet in het programma 'Betrouwbaar benutten'.

Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn (ZZL)

Het Rijk, de provincies Groningen, Friesland, Drenthe en Flevoland en een aantal zogenaamde haltegemeenten hebben op 28 juni 2002 een samenwerkingsovereenkomst ondertekend, waarin het vervolgproces voor de uitwerking van de snelle Zuiderzeelijn is geregeld. In deze overeenkomst is ook een gezamenlijke projectorganisatie met bijbehorende verdeling van bevoegdheden en risico's vastgelegd.

De projectorganisatie is in 2002 gestart met het opstellen van een werkplan voor een afronding van de overeenkomst tussen regio en Rijk. Deze overeenkomst heeft betrekking op de financiën, de aanbesteding, de Tracé/Mer procedure en het Masterplan.

2.10 Duurzaam veilig fase 2

Voortgang van Duurzaam Veilig

Fase 1 van Duurzaam Veilig was gericht op Infrastructuur en Regelgeving. De eerste stap was de indeling van het wegennet in verkeersluwe gebieden en verkeersaders. Met de uitbreiding van 30 en 60 km gebieden is een start gemaakt. Door het ontbreken van (rijks)middelen is de uitvoering hiervan verlengd tot en met 2003. Het Rijk heeft voor 2001-2003 via de Interimregeling Duurzaam Veilige aanvullende middelen beschikbaar gesteld.

In deze eerste fase van Duurzaam Veilig zijn de maatregelen 'Bestuurders van rechts voorrang' en 'Bromfietzers op de rijbaan' ingevoerd. 2002 was het jaar dat beide maatregelen volledig van toepassing waren. De eerste resultaten zijn bemoedigend.

In fase 1 zouden ook nadere afspraken gemaakt worden over de inrichting van wegen. Landelijk heeft dit in 2002 geleid tot het 'Handboek Wegontwerp'. Dit is een handreiking van maatregelen gericht op het oplossen van problemen, maar echter ook een pakket van maatregelen waarvan voor een deel de effecten op bereikbaarheid en veiligheid niet of onvoldoende bekend zijn. Hier moet nog de nodige ervaring mee worden opgedaan.

Essentiële kenmerken

In 2002 zijn stappen gezet om te komen tot afspraken over de vraag aan welke Essentiële Kenmerken een bepaald type weg moet voldoen. Mede door de invloed van de SNN projectgroep Duurzaam Veilig is landelijk de discussie teruggebracht tot 'Herkenbaarheidskenmerken'. (Herkenbaarheidskenmerken zijn niet hetzelfde als veiligheidskenmerken.)

En dan met name het wel of niet aanwezig zijn van markering. Dit betekent dat alleen markering een kenmerk is waar afspraken over te maken zijn.

Essentiële kenmerken hebben pas waarde als ze algemeen toepasbaar zijn. Over markering is goed te communiceren met de (weg)gebruiker.

Met het meer en actief betrekken van die (weg)gebruiker is in 2002 in Drenthe een start gemaakt. De productgroep Verkeer en Vervoer onderzoekt hoe een meer mensgerichte benadering Duurzaam Veilig Gedrag kan bewerkstelligen.

Regionale taakstelling

Om de in het concept NVVP genoemde doelstellingen verkeersveiligheid op de haalbaarheid te toetsen, zijn landelijk studies uitgevoerd. In 2010 zouden er maximaal 34 doden en 319 geregistreerde ziekenhuisgewonden in het verkeer in Drenthe mogen vallen.

In SNN-verband hebben de drie noordelijke provincies een doorrekening laten uitvoeren door een verkeerskundig bureau. Dit bureau heeft een rekenmodel ontwikkeld waarmee het effect van verschillende maatregelen heel inzichtelijk kan worden gemaakt. Niet alleen het effect in reductie van aantallen doden en ziekenhuisgewonden werd zichtbaar; ook de kosten-effectiviteit van het maatregelenpakket werd duidelijk.

In een gezamenlijke bijeenkomst van de vertegenwoordigers van Drentse gemeenten, de provincie en Rijkswaterstaat is gekomen tot een pakket van maatregelen waarmee tegen een redelijke kosteneffectiviteit de doelstelling (bijna) wordt gehaald. Met een totale investering van ruim 400 miljoen euro is een vermindering van het aantal slachtoffers tot maximaal 34 doden en circa 500 ziekenhuisgewonden in het Drentse verkeer haalbaar in 2010.

De uitkomsten van de doorrekening zijn gepresenteerd aan het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe en de statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit (RIM). Beide commissies waren positief over de claim die het noorden voorlegt aan de minister. Het zal een grote inspanning vergen om deze ambitieuze doelstelling te halen.

Interimregeling Duurzaam Veilig fase 2

Tussen de fase 1 en fase 2 is een zogenaamde Interimregeling (subsidieregeling) door het Rijk ingesteld. De Regeling heeft als doel fase 1 goed af te ronden.

Gedeputeerde Staten heeft het verdelingsvoorstel voor de Interimregeling van het Verkeers- en Vervoersberaad goedgekeurd. Wij hebben de gemeenten hierover geïnformeerd en verzocht aan te geven, aan welke plannen de bijdrage besteed gaat worden.

Drentse richtlijnen voor het ontwerpen van provinciale wegen (DROP)

Het document DROP is in het najaar 2002 nagenoeg afgerond. Een deel van het document zal onderdeel worden van het uitwerkingsplan POP/PVVP, waarvan de besluitvorming parallel zal lopen met die van het POPII.

Bewegwijzeringsplan

In 2001 is een start gemaakt met de discussie over de wijze waarop bestemmingen vanuit de invalshoek Duurzaam Veilig op de verschillende wegcategorieën zouden moeten worden aangegeven. Bij deze discussie zijn vele partijen betrokken, waaronder de ANWB, Rijkswaterstaat en het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe.



2.11 Bijdrage leveren aan het structuurschema voor de regionale en kleine luchthavens

In maart 2002 heeft het rijk besloten de procedure van een PKB (Planologische Kern Beslissing) voor de regionale en kleine luchthavens los te laten en om te zetten in 'normale' wet- en regelgeving. De keuze voor wet- en regelgeving in plaats van een Structuurschema is in lijn met de keuze voor wetgeving voor Schiphol. De naam is nu 'Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens' (RRKL). De inhoudelijke beleidsdoelen uit de Hoofdlijnennotitie SRKL (Structuurschema) blijven gelijk. Een afzonderlijk hoofdstuk van de nieuwe Wet Luchtvaart wordt gewijd aan de decentralisatie van beleid en daarbij behorende verantwoordelijkheden en bevoegdheden van Rijk naar provincies. De nieuwe regelgeving zal zo spoedig mogelijk na het verlopen van het huidige Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) d.w.z. na 1 januari 2004, in werking treden. Eind 2002 is in een brief van de Minister van VROM en de Staatssecretaris van V&W aan de Tweede Kamer het voorstel gedaan de SBL met vijf jaar te verlengen. Dit zal overigens geen wijziging van inhoud of planning van de voorgenomen decentralisatie betekenen.

Onze inzet in het decentralisatieproces en in het overleg met het Rijk is in 2002 (en nog steeds) geweest: het bewaken van de groeimogelijkheden van Groningen Airport Eelde (GAE) binnen gestelde geluids- en milieugrenzen en het verkrijgen van een zo groot mogelijke beleidsruimte voor de provincie bij de decentralisatie van taken.

Sinds de verkiezingen in mei 2002 is er geen formeel overleg tussen rijk en provincies geweest. Wel is gebleken dat het veelbesproken CO₂-plafond voor de regionale luchthavens na de kabinetswisseling een wat minder vaststaand en onbespreekbaar gegeven is geworden. Dat plafond is steeds potentieel breekpunt in het decentralisatieoverleg geweest. Voor Drenthe zijn overigens al milieu- en geluidsgrenzen vastgelegd in de Aanwijzing van 2001

2.12 Regiocoördinatie

De provincie Drenthe is ingedeeld in 4 regio's, te weten Noord-Drenthe, Noordoost-Drenthe, Zuidoost-Drenthe en Zuidwest Drenthe. De regio's zijn gevormd om beleid in het betreffende gebied integraal af te stemmen.

In het kader van regiocoördinatie zijn veel contacten geweest met diverse gemeenten over de inhoud en uitvoering van verkeers- en vervoersplannen. Vanuit de productgroep is geparticipeerd in de overlegstructuren van het CARP (Commissie Afstemming Ruimtelijke Plannen) en het ISV (Integrale Stedelijke Vernieuwing).

Noord-Drenthe

Regiovisie Groningen-Assen 2030/Bereikbaarheid Assen-Groningen (BAG)

In het gebied van de Regiovisie zijn veel ruimtelijke en economische ontwikkelingen gepland, die in de komende jaren verder moeten worden uitgewerkt. Uit een eerste evaluatie van de Regiovisie bleek dat de ontwikkelingen, (waaronder de groei van het aantal inwoners en banen) in dit gebied groter is geweest dan verwacht. Daarom is in 2002 besloten de Regiovisie te actualiseren. Deze actualisatie zal in 2003 worden afgerond.

Een aantal hierna beschreven projecten maakt deel uit van het integraal maatregelenpakket van de Regiovisie.

Kolibri

Het openbaar vervoer in het stedelijk netwerk Assen - Groningen (Kolibri) is gericht op het ontwikkelen van hoogwaardige vervoersvoorzieningen in en rond Assen en Groningen en op de overige vervoersrelaties binnen het gebied Assen - Roden/Leek - Groningen - Hoogezand. In 2002 is de verkenningenstudie afgerond.

In de herziening van de regiovisie Assen - Groningen zal de interactie tussen openbaar vervoer als drager van de stedelijke bereikbaarheid en de ruimtelijke - economische planning en uitbreiding centraal staan.

De planfase en het realisatietraject van Kolibri moet de komende jaren vorm krijgen. Deze ambities betekenen voor de komende 30 jaar een omvangrijke krachtsinspanning voor de regio. Het gaat om grote investeringen en een sterke betrokkenheid van overheden, belangenorganisaties, bedrijfsleven en burgers.

Om deze betrokkenheid te vergroten heeft de projectleider Kolibri in 2002/2003 gesprekken gehad met de betrokken gemeenten en provincies, waarbij ook de mogelijkheid van een hogere bijdrage door de overheden bovenop de reeds toegezegde ca € 36 vanuit het Regiofonds aan de orde is geweest. Ook zijn er vanaf eind 2002 diverse gesprekken geweest met 'Den Haag' over een zo hoog mogelijke bijdrage voor de Kolibri-plannen en in het kader van de MIT-procedure een vervolgstap naar planstudiefase van dit project.

Vanuit Kolibri is in 2002 gestart met een onderzoek naar de mogelijkheden om de kwaliteit van het openbaar vervoer vanuit de kernen Roden en Leek naar de stad Groningen te verbeteren, waarbij ook de nieuwbouwwijken via hoogwaardig openbaar vervoer moeten worden ontsloten. Via dit hoogwaardige product moet ook een bijdrage worden geleverd aan een vermindering van de groei van het autoverkeer.

Bundel N372

De N372 (route A7-Leek-Roden-Peize-A7) speelt een belangrijke rol waar het gaat om de ontsluiting van het zuidwestelijke deel van het regiovisiegebied en de bereikbaarheid van de stad Groningen. Op een aantal weggedeelten nadert de intensiteit de capaciteitsgrenzen of is in de spitsen al sprake van congestie. Met het oog op de actualisatie van de Regiovisie en enkele verkeersstudies in het gebied is de herbezinning op de functie van deze weg in 2002 nog niet tot een afronding gekomen. Wanneer de uitkomsten van de actualisatie en de studies er zijn, kan hiermee eind 2003 worden gestart.

MER-studie Roden/Leek-A7

Het autoverkeer op de N372 neemt sterk toe. Het gevolg hiervan is overlast op een aantal wegvakken. Met name op de gedeelten Roden-Leek en de traverse door Leek is sprake van aanzienlijke verkeershinder. Daarnaast is op het wegennet aan de zuidwest zijde van Leek sprake van ernstige verkeershinder.

In het kader van de Regiovisie zullen twee bestemmingsplannen tussen de kernen Roden en Leek worden gerealiseerd. Deze gebieden zullen ook voor het autoverkeer moeten worden ontsloten.

Begin 2002 hebben Provinciale Staten van Groningen en Drenthe ingestemd met de uitvoering van een MER-studie naar de mogelijkheden van een wegverbinding die de genoemde problemen vermindert en de nieuwe woongebieden ontsluit. De colleges van GS van beide provincies vormen voor deze studie het bevoegde gezag, waarbij het coördinerende gezag in handen ligt van GS van Groningen.

Structuurvisie Westelijke Stadsrandzone Assen

Op initiatief van de gemeente Assen is in 2002 gestart met een studie naar de ruimtelijke mogelijkheden in dit gebied van de gemeente Assen. Ook de provincie participeert vanuit diverse sectoren in deze studie. De 1e fase is eind 2002 afgerond.

Noordoost-Drenthe

Corridor N34

Binnen deze corridor, waarvan een deel overigens ook in Zuidoost-Drenthe ligt, bestaat een overlegstructuur, waarvan de provincie trekker is. De afgelopen tijd is maandelijks overlegd over de voortgang van de diverse projecten en de problemen die zich tijdens de voorbereiding van de projecten (b.v. bezwaren bomenkap Borger) hebben voorgedaan.

Op de parallelroute van de N34, de N379 (Mondenweg) is in 2002 gestart met maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Zuidoost-Drenthe

Corridor N37

In een regulier overleg tussen Rijkswaterstaat, gemeente Emmen en provincie wordt periodiek de planning van de hele weg besproken. Volgens deze planning moet de weg eind 2005 gereed zijn. Bij het ontwerp wordt uitgegaan van de ruimte voor een 2x2 autosnelweg zonder brede middenberm.

Ontsluiting VINEX-lokaties Rietlanden en Delflanden in de kern Emmen

Voor dit project heeft gemeente Emmen in 2001 een MIT-verkenning afgerond. Voor de ontsluiting van de nieuwbouwwijken moet de Nieuw-Amsterdamsestraat worden verbeterd. Emmen-Zuid moet uitgroeien tot een hoogwaardig OV-knooppunt met daarin een nieuw NS-station Emmen-Zuid ter vervanging van het NS-station Bargeres, de aanleg van een busstation en mogelijk de aanleg van een transferium.

Een deel van de projecten zal vanuit de grondexploitatie moeten worden gefinancierd. Voor een aantal andere projecten was een bijdrage voorzien vanuit de GDU-regeling. Nu deze regeling voor de provincie Drenthe veel lager uitvalt dan enkele jaren geleden werd verwacht, moeten de mogelijkheden van financiering de komende tijd nogmaals tegen het licht worden gehouden.



Spoorlijn Emmen-Zwolle

De verbetering van deze spoorlijn (verlenging van de passeerstroken op korte termijn; volledig tweesporig op de langere termijn) is een speerpunt van de Regiovisie Zuid-Drenthe/Noord-Overijssel. Vooralsnog wordt deze wens door het Rijk beleidsmatig en financieel afgehouden.

Zuidwest-Drenthe

Capaciteitsverruiming A28/ontbrekende schakel A28/A32

Op het traject Meppel-Zwolle-Hatterwerf is sprake van congestie als gevolg van een te geringe capaciteit van de autosnelweg. In het kader van een betere benutting wil het rijk een zogenaamde 'dynamische derde rijstrook' aanleggen.

Deze maatregel wordt in fasen, met een looptijd tot 2010, uitgevoerd.

In 2001 is de MIT-verkenning naar zowel de A28 Meppel-Zwolle als de kortsluiting tussen A28 en A32 afgerond. In tegenstelling tot de verwachtingen heeft dit in het MIT 2003 in eerste instantie niet geleid tot opname voor de planstudie. Naderhand heeft de minister aan de Tweede Kamer bericht dat het project wel in de planstudie komt.

Ook voor de problemen op de N851, die momenteel door het autoverkeer als kortsluiting tussen beide autosnelwegen wordt gebruikt, is gestart met de voorbereiding van maatregelen, die onder paragraaf 3.2.1 nader zijn beschreven.

Hoofdvaarweg Meppel-Ramspol

In de MIT-verkenning is gekeken welke maatregelen nodig zijn om deze vaarweg te kunnen laten voldoen aan zijn status als 'hoofdvaarweg'.

MER-studie N381 provincie Fryslân

Deze studie is gestart in vervolg op een gezamenlijke studie naar de verkeersproblematiek in de corridor Drachten-Assen (Emmen). De N381 (Drachten-Beilen-Emmen) en de N371 (weg langs Drentse Hoofdvaart) zijn belangrijke schakels in deze verbinding. Afgesproken is dat Fryslân eerst het Friese deel van de N381 onderzoekt en opwaardeert.

Provinciale Staten van Fryslân hebben nu een besluit genomen over de tracés die in de MER-studie zullen worden meegenomen. Deze zijn gebaseerd op een verkeerskundig onderzoek in het kader van een eventueel noodzakelijke verdubbeling. Op grond van ontwikkelingen in werkgelegenheid en bevolkingsgroei blijkt dat verdubbeling van de N381 van Drachten tot Donkerbroek noodzakelijk is en voor het gedeelte Donkerbroek-Oosterwolde vanuit de netwerkopbouw wenselijk. Na Oosterwolde richting Drenthe, dus door het Drents-Friese Wold, kan volstaan worden met één rijstrook per rijrichting. Wel zal naar een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden gezocht. Drenthe vraagt specifiek aandacht voor de afspraken in het Beheers- en Inrichtingsplan van het Drents-Friese Wold.

Een belangrijke uitkomst uit het verkeersonderzoek is dat na de reconstructie van de N381 er nagenoeg geen sluipverkeer meer aanwezig is op het onderliggende wegennet. Het verkeer dat nog op het onderliggende wegennet rijdt (bijvoorbeeld in Veenhuizen) is gebiedseigen verkeer. Een weg achter de Smildes heeft geen aantrekkende werking op het resterende gebiedseigen verkeer tussen Drachten en Assen. Wel heeft een nieuwe weg achter de Smildes gevolgen voor de verkeersdruk op het Drentse deel van de N381. Tussen Hoogersmilde en Beilen neemt de intensiteit af, evenals op de A28 richting Assen. In het voorontwerp POP II is reeds rekening gehouden met de uitkomsten van dit onderzoek. De nieuwe weg is daarin niet (meer) opgenomen.

Ontwikkelingsvisie Meppel 2030

Met gemeente Meppel is de ontwikkelingsvisie doorgesproken, met name waar het gaat om de gevolgen van het verkeer in en rond de kern Meppel. Gezien de voorziene uitbreiding van Meppel zou het logisch zijn de N375 te verleggen, zodat een goede ontsluiting met het achterland mogelijk blijft.

2.13 Ipo-werkzaamheden

De provincie heeft in 2002 deelgenomen aan diverse overlegstructuren, zoals het Vakberaad Verkeersveiligheid, het Vakberaad Collectief Personen, vervoerde CROW-werkgroep rotondes, de CROW-werkgroep herziening richtlijnen Bebakening en Markering van wegen, IPO-POHO (Portefeuillehoudersoverleg) en de adviescommissie ROVEM.

De kernwoorden die bij deze doelstelling in de begroting zijn opgenomen, zijn:

- * Een reductie van het aantal verkeersslachtoffers;
- * Een vlotte doorstroming voor verkeer en vervoer, inclusief het openbaar vervoer;
- * Gedragsbeïnvloeding van de verkeersdeelnemers.

Onder de doelstelling zijn negen prestaties gehangen, waarvan de voortgang in 2002 hierna wordt beschreven. Daarnaast wordt ingegaan op een aantal projecten, die niet onder de prestaties konden worden ingedeeld.

3.1 Mup-projecten infra

N364 (Emmen-Nieuw Weerdinge-Ter Apel)

Na het gereed komen van de N391 is de N364 afgebouwd tot erftoegangsweg en vervolgens aan de gemeente overgedragen.

N371 (Assen-Smilde-Dieverbrug-Havelte-Meppe)

In 2002 is de studie naar een goede aansluiting tussen de N371 en de N373 (de route naar Norg) afgerond. Een aantal oplossingsvarianten is beoordeeld op verkeerskundige en andere criteria, waaronder de ruimtelijke inpassing, natuur- en landschappelijke waarden, geluidshinder en kosten. Op basis daarvan zijn de twee meest kansrijke varianten bepaald.

Voor de definitieve keuze van de voorkeursvariant zijn ook twee andere studies in dit gebied van belang, te weten de MER-studie voor een verbetering van de verbinding Drachten-Beilen-Assen en de studie 'Westrand Assen'. In afwachting van de uitkomsten van beide studies is de keuze voor de gewenste variant uitgesteld.

Ter hoogte van Uffelte is de N371 over 700 meter ingericht als 60 km-zone. Ook bij de Havelterbrug is een reconstructie uitgevoerd om meer ruimte voor het oprijden van de brug te krijgen.

N372 (A7-Leek-Roden-Peize-A7)

De N372 speelt een belangrijke rol waar het gaat om de bereikbaarheid tussen de stad Groningen en het gebied van Noord-Drenthe. In 2002 is een start gemaakt met het monitoren van diverse verkeersaspecten als verkeersongevallen, intensiteiten, snelheden en het percentage vrachtverkeer. Daaruit is gebleken dat het aantal ongevallen en slachtoffers op de wegvakken is toegenomen. Ook zijn de intensiteiten aanzienlijk gestegen.

In 2002 zijn in overleg met aanwonenden van de N372 in Nietap en het schoolbestuur plannen ontwikkeld voor verbetering van de situatie op het kruispunt Hooilanden/J.P. Santeeweg en voor een veiligere oversteekplaats bij de basisschool.

Met bewoners van Roderwolde is overleg geweest over de verkeersonveiligheid op het kruispunt N372/Dwaziewegen. Aanleiding was een aantal ongelukken op het kruispunt na openstelling van de rondweg Roden en insteekweg de Maatlanden in Roden. Door plaatsing van flitspalen en gewinning aan de situatie is er volgens de bewoners een dusdanige verbetering dat we voorlopig afzien van andere maatregelen.

Met bewoners van Peizerwold is overlegd over de in hun beleving te hoge snelheden op dit weggedeelte en met name bij de fietsoversteek Brunlaan. Ten behoeve van de passerende automobilist zijn waarschuwborden geplaatst.

In samenwerking met de buurtvereniging Peizermade is een pakket van maatregelen opgesteld, die de snelheid van het autoverkeer moeten verminderen en de oversteekbaarheid verbeteren.

In het kader van de plannen voor aanleg van het Transferium Hoogkerk, waarvoor gemeente Groningen de verantwoordelijkheid draagt, is veel aandacht besteed aan de verknoping van de wegen A7, N372, plan Ter Borch en de toegang tot het transferium. Vanuit Drenthe zijn daarvoor alternatieven aangedragen, die een aanzienlijke verbetering betekenen voor de bereikbaarheid van het transferium en de doorstroming van het autoverkeer vanaf Peizermade, die momenteel al te wensen overlaat.

Vooralsnog vormt de financiering van het project een probleem.

N373 (Kloosterveen-Norg-Roden)

Zoals al onder N371 is aangegeven is de studie naar de meest optimale aansluiting tussen de wegen N371 en N373 afgerond. De keuze voor de voorkeursvariant is uitgesteld in afwachting van de uitkomsten van de Asser studie 'Westrand Assen'.

Bij het Buurtschap Huis ter Heide is gewerkt aan een verbetering van de verkeersveiligheid. De te smalle en in slechte staat verkerende Koelenbrug is vervangen door een breder exemplaar, waardoor het op- en afrijden veiliger geworden is. Ook voor het langzaam verkeer is de situatie aanzienlijk verbeterd. Punt van zorg is het vele sluipverkeer dat gebruik maakt van de Koelenweg. De gemeenten Assen en Noordenveld bezinnen zich op oplossingen.

Bij de aansluiting met de N919 (de weg naar Veenhuizen) is sprake van een gevaarlijke situatie. Na bestudering van een aantal mogelijkheden, waarvan een aantal een forse aantasting zou betekenen voor dit karakteristieke gebied, is gekozen voor een sobere maatregel die met name is gericht op het verlagen van de naderingssnelheid van het autoverkeer vanuit de richting Norg.

Op dit weggedeelte wordt een maximum snelheid van 60 km/h ingesteld in combinatie met twee snelheidsremmers. Bij de aanleg zullen ook enkele faunavoorzieningen worden gemaakt.

Vanwege bezwaren van een aanwonende, die overigens begin 2003 ongegrond zijn verklaard, konden de maatregelen in 2002 niet worden uitgevoerd.

In 2002 is gestart met de planvorming voor de aanpak van de bebouwde kom Langelo. Hierin werken gemeente (trekker), provincie, de BOKD (Breed Overleg Kleine Dorpen), een adviesbureau en bewoners nauw samen. In de eerste fase van het project zijn de problemen en achterliggende oorzaken en de doelstellingen vastgesteld. In het verloop van het traject bleek dat er verschil van inzicht tussen de partijen bestond in de vertaling van de doelstellingen naar maatregelen. Met name de door gemeente en BOKD gewenste verlaging van de maximum snelheid naar 30 km/h in combinatie met klinkerbestrating was voor de provincie vanwege de functie van de weg, het bijbehorende gebruik (gemiddeld 5400 mvt/etmaal), onderhoudsaspecten en de gevolgen voor de geluidsbelasting niet acceptabel. De provincie is van mening dat het totale pakket aan maatregelen een lagere snelheid zou moeten afdwingen.

Als gevolg van deze meningsverschillen kon de planvorming in 2002 niet worden afgerond.

In de omgeving van Roderesch zouden in 2001 maatregelen worden uitgevoerd. Om de weg als erftoegangsweg te kunnen inrichten is het kappen van een aantal bomen, die volgens deskundigen geen lange levensverwachting hebben, noodzakelijk. Tot dusver heeft gemeente Noordenveld de provincie nog geen aanlegvergunning, waarin het kappen van de bomen zou moeten worden geregeld, verleend. Vanwege de slechte staat van de weg heeft de productgroep Wegen en Kanalen de weg in 2002 gereconstrueerd binnen de beschikbare ruimte. Hierbij is de maximum snelheid verlaagd naar 60 km/h en zijn ook enkele snelheidsremmende voorzieningen aangebracht.

N374 (Stadskanaal-Borger-Schoonloo-Westerbork-Hoogeveen)

Op het weggedeelte tussen Elp en het Oranjekanaal is in overleg met de gemeente Midden-Drenthe en bewoners van Elp een plan voorbereid ter verbetering van de verkeersveiligheid op dit deel van de N374, en met name op de diverse kruispunten en aansluitingen. Op de route wordt een maximum snelheid van 60 km/h ingesteld die wordt ondersteund door een aantal snelheidsremmende maatregelen. De gemeente zal op de aansluitende gemeentelijke wegen enkele maatregelen uitvoeren.

In 2002 zijn diverse gesprekken geweest tussen de gemeente Midden-Drenthe en provincie over de verkeersproblemen in de bebouwde kom van Westerbork. Helaas hebben deze niet geleid tot overeenstemming over de aanpak. De gemeente wilde op korte termijn een oplossing voor het noord-zuid verkeer op de N374 en zag daarbij de aanleg van een oostelijke rondweg via het tracé van de huidige Brandenweg als dé oplossing. De provincie vond een rondweg over één van de meest waardevolle essen van Drenthe niet wenselijk en vanuit het beleid in het POP niet mogelijk, en bepleitte daarom een totaalaanpak, waarin ook de problemen op de oost-west route zouden worden opgelost.

Inmiddels heeft de gemeente besloten niet meer in te zetten op de aanleg van een rondweg, maar de huidige Brandenweg te verbreden.

In 2002 zijn bij de aansluitingen van de N381 op de N374 twee rotondes aangelegd. Ook de gemeentelijke wegen zijn hier logischer op aangesloten. Verder zijn een carpoolplaats en faunavoorzieningen aangelegd.

N375 (Pesse-Meppel-grens provincie Overijssel)

Op de N375 is op het gedeelte Pesse-Ruinen een proef uitgevoerd met een rijbaanscheiding in de vorm van een overrijdbare middengeleider. In 2000 zijn voormetingen uitgevoerd. Vervolgens is het wegvak in augustus 2001 voorzien van een duurzaam veilig markering. In oktober 2001 zijn door de COV (Centrum voor Omgevings- en Verkeerspsychologie) en de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) nametingen verricht. In 2002 zijn de resultaten en effecten door beide bureaus gepresenteerd.

De resultaten van de proef geven geen aanleiding om deze sobere vormgeving structureel toe te passen op de gebiedsontsluitingswegen. Voorlopig houden wij daarom vast aan de oude vormgeving met een ononderbroken kantstreep en een onderbroken asstreep zonder rijbaanscheiding. Verder zullen we in het project 'Essentiële kenmerken' van de CROW pleiten voor meer onderzoek naar de relatie tussen de weginrichting, het rijgedrag en de verkeersongevallen op met name de gebiedsontsluitingswegen.

De resultaten van deze pilot wordt door de provincie ingebracht in het project 'Essentiële kenmerken' van de CROW.

In de media is onder andere via RTV Drenthe in oktober 2002 aandacht aan deze pilot besteed.

In 2001 is een start gemaakt met de uitwerking van maatregelen op de aansluiting N375-Defensieweg. In de loop van het traject bleek dat het Ministerie van Defensie vanwege veiligheidsoverwegingen tegen de aanleg van een rotonde was. Ook het ministerie van VROM adviseerde niet akkoord te gaan met de aanleg, tenzij uit een risicoanalyse zou blijken dat de aanleg van de rotonde zou leiden tot een substantiële vermindering van de veiligheidsrisico's. Deze analyse zou moeten worden uitgevoerd door TNO en betaald door provincie en gemeente De Wolden. Beide overheden schatten in, dat de kans van uitvoering gering is. Ze hebben daarom besloten de maatregelen op dit kruispunt niet uit te voeren.

Op de N375 bevinden zich zes oversteeken, waar autoverkeer nogal eens afslaat. Met name bij de oversteek Berghuizen is daardoor sprake van subjectieve onveiligheid voor fietsers. Vanuit Dorpsbelangen Ruinerwold/Berghuizen en de schoolcommissie Koekange zijn daarover verschillende klachten binnengekomen.

Op de oversteeken zijn in 2002 maatregelen uitgevoerd, waarbij de zijweg is versmald tot vier meter en eilandjes inclusief banden zijn aangebracht om het afslaan fysiek te beperken. Deze eilandjes zijn voorzien van hekjes parallel aan de N375 om de oversteek te accentueren.

Ondanks deze maatregelen wordt bij de oversteek Berghuizen nog regelmatig afgeslagen. Voorlopig worden geen aanvullende maatregelen getroffen.

De N375 ten oosten van de A32 maakt onderdeel uit van de MER-studie van de uitbreidingswijk Nijeveense Polder. Twee scenario's die hierbij onderzocht worden zijn verdubbelen en verleggen.

N376 (Rolde-Schoonloo-Schoonoord-Nieuw-Amsterdam)

In De Kiel is in overleg met bewoners bij de school een zogenaamde dynamische drempel aangelegd. Deze drempel bestaat uit een stalen balk, die enkele centimeters naar boven komt, als gemotoriseerd verkeer met een te hoge snelheid komt aanrijden.

In het voortraject is door de Motorrijders Actie Groep (MAG) forse kritiek geuit op de aanleg.

Naar hun mening zou de drempel gevaar opleveren voor te snel rijdende motorrijders, die door het plotseling omhoog komen van de drempel uit de koers zouden kunnen raken met alle gevolgen van dien.

Na aanleg bleek verder dat weggebruikers de detectielus in de weg gingen ontwijken, waardoor de drempel bij te snel rijden niet werd geactiveerd. Ook bleek de drempel voor een aantal aanwonenden geluidshinder op te leveren.

Begin 2003 is de drempel buiten werking gesteld. Bezien wordt hoe op dit punt toch een aanvaardbare oplossing uitgevoerd kan worden.

In de omgeving van Erm zijn diverse maatregelen uitgevoerd in het kader van de ombouw van dit weggedeelte naar erftoegangsweg.

N379 (Gasselternijveen-Nieuw Weerdinge-Zwartemeer)

In 2002 is gestart met de planvorming voor een reconstructie van de aansluiting N378/N379 en maatregelen in de bebouwde kom van Drouweniermond.

Er zijn plannen uitgewerkt voor de aanleg van drie rotondes in Nieuw Buinen, Eerste Exloërmond en Tweede Exloërmond.

In 2001 is een herinrichtingsplan voor de bebouwde kom van Roswinkel met de bevolking besproken. De uitvoering ervan is in 2002 begonnen en begin 2003 afgerond.

N381 (Drachten-Smilde-Beilen-Emmen)

Momenteel voert een Projectgroep, waarvan provincie Fryslân de trekker is, een MER-onderzoek uit, waarin wordt bekeken, hoe het Friese deel van de route moet worden geoptimaliseerd tot volwaardige stroomweg. Inmiddels is duidelijk dat het gedeelte Oosterwolde-Drentse grens (Smilde)-Beilen een ongelijkvloerse enkelbaans autoweg zal worden.

N386 (Peize-Vries-Zuidlaren-De Groeve)

Op de N386 zijn diverse projecten gepland om deze voor Noord-Drenthe belangrijke route veiliger te maken. Bij de planvorming wordt ook de nodige aandacht besteed aan communicatie met de weggebruikers en aanwonenden. In 2001 is een website gestart met nieuws en tekeningen over de plannen. Deze is in 2002 vernieuwd. Op de informatie komen veel reacties.

De aanleg van een fietstunnel onder de zuidwestelijke rondweg om Peize bevindt zich helaas nog steeds in de voorbereidingsfase. Om te voorkomen dat een deel van de fietsers de bestaande oversteek zou gebruiken, wat tot onveilige situaties zou kunnen leiden, is het opheffen van deze oversteek een voorwaarde voor aanleg van de tunnel. Bovendien wordt bij de oversteek veelvuldig afgeslagen wat leidt tot gevaarlijke situaties. Eind 2002 heeft de gemeenteraad van Noordenveld unaniem ingestemd met de onttrekking van de oversteek aan het openbaar verkeer. Hiertegen zijn vervolgens ca. 40 bezwaren ingediend.

Onderdeel van de totaalaanpak voor de N386 was in 2001 de aanleg van een rotonde bij de aansluiting Bunne/Lieveren en maatregelen in de bebouwde kom van Donderen. Het effect van de maatregelen in Donderen is in 2002 geëvalueerd en de resultaten zijn met Dorpsbelangen Donderen besproken. Er worden nog enkele aanvullende (infrastructurele) maatregelen getroffen ter verlaging van de (te) hoge snelheden in de bebouwde kom.



In 2002 is de oostelijke aansluiting van de N386 met de op/afrit A28 omgebouwd tot rotonde.

In de omgeving van Tynaarlo is ook het kruispunt Hageneind gereconstrueerd. Op deze plaats is na veel overleg met de bevolking een middengeleider aangelegd en is de maximum snelheid teruggebracht naar 60 km/h. De eerste ervaringen zijn positief.

Ter plaatse van de Berkenlaan is de oversteekbaarheid voor fietsers verbeterd. Verder is de aansluiting naar de gemeentewerf verplaatst en van een linksafstrook voorzien in combinatie met de instelling van 60 km/h

Voor de problemen op de aansluiting van de N386 met de N34 en met de Berkenweg zijn schetsplannen gemaakt. Hier vormt de cofinanciering door Rijkswaterstaat een probleem.

N851 (Rogat-Meppel)

Door het ontbreken van een kortsluiting tussen de A28 en de A32 wordt het doorgaande verkeer tussen beide autosnelwegen afgewikkeld via de provinciale weg N851. Als gevolg hiervan ontstaan verkeersafwikkelingsproblemen op deze weg, komt de bereikbaarheid van het Medisch Centrum en delen van de kern Meppel in het geding en neemt de verkeers-onveiligheid toe. In 2001 heeft een verkeerskundig bureau de problemen onderzocht en maatregelen ter verbetering van de situatie voorgesteld. Het effect van deze maatregelen is door middel van een verkeerssimulatie beoordeeld. In de situatie is gekozen voor een rotonde bij de noordelijke op/afrit van de A32 en verkeersregelininstallaties op de overige kruispunten in de route. Deze maatregelen zijn inmiddels uitgewerkt. Ook hier is voor de financiering de bijdrage van Rijkswaterstaat een probleempunt.

In het kader van de reconstructie van de Oosterbroeken (voorheen Q365) is de aansluiting van de Oosterbroeken met de N851 omgebouwd tot rotonde.

In Rogat zijn de noordelijke op- en afrit van de A28 en de aansluiting naar Rogat via één aansluiting op de N851 aangesloten. Het nieuwe kruispunt is als rotonde uitgevoerd. Ook de aansluiting van de zuidelijke op- en afrit van de A28 op de N851 is omgebouwd tot rotonde.

N852 (Hollandscheveld - Slagharen)

In 2002 is een aantal gesprekken gevoerd met het actiecomité De Rieg, dat zich ernstig zorgen maakt over de verkeersonveiligheid op de N852. Er is een grote mate van overeenstemming over de voorgestelde maatregelen.

Door de ontwikkelingen van het bedrijventerrein Buitenvaart, de daarmee samenhangende aanleg van een nieuwe rondweg om Hollandscheveld en het veranderende karakter van de Mr. Cramerweg als 'stedelijke' verbindingsweg, is het handhaven van de N852 als provinciale weg minder logisch. Daarom zijn gesprekken met de gemeente gestart over de overdracht van deze weg. Dit heeft ertoe geleid dat de gemeente de weg zal overnemen en Duurzaam Veilig maatregelen zal uitvoeren, bestaande uit de aanleg van snelheidsremmers op kruispunten, het aanbrengen van andere markering en de inrichting van een 60 km/h zone. De provincie zal een groot deel van de kosten van deze maatregelen voor haar rekening nemen.

N853 (Emmen-Nieuw Amsterdam-Schoonebeek)

De tracéstudie van de ontsluitingsweg Vierslagen is afgerond. Gedeputeerde Staten zijn akkoord met de verdere uitwerking van de voorkeursvariant en deze uitwerking wordt opgenomen in de herziening van het bestemmingsplan. Gemeente Emmen doorloopt dezelfde procedure.

N854 (Dalen-Oosterhesselen)

Bij het kruispunt Oosterhesselen/Gees is in 2002 een rotonde aangelegd

N855 (Spier-Dwingeloo-Diever-Vledder-grens provincie Overijssel)

Over de functie en inrichting van het weggedeelte tussen Spier en Lhee is een uitgebreide discussie gevoerd. Vanuit verkeerskundig oogpunt moet het achterland (Dwingeloo en omgeving) een goede ontsluiting hebben richting de A28 (stroomweg). Maar ook de natuur- en landschapswaarden van het Nationale Park Dwingelderveld moeten worden gerespecteerd. Er is een compromis gevonden door de N855 op dit gedeelte wel de functie van gebiedsontsluitingsweg te geven, maar het noodzakelijke onderhoud binnen het bestaande profiel te laten plaatsvinden.

In 2002 zijn de noodzakelijke maatregelen uitgevoerd, waarbij ook fauna- en hydro-ecologische voorzieningen zijn meegenomen.

Voor de planvorming van de Entree Lhee was Staatsbosbeheer (SBB) de trekker. Ondanks diverse signalen is SBB niet gestart met de voorbereiding. Daarom is besloten dit project uit het MUP te schrappen.

Voor de aanpak van het weggedeelte Wapse-Vledder zijn in 2002 gesprekken geweest met bewoners en met Wapser Belang. De uitvoering van de maatregelen is in 2003 gepland

N857 (Rolde-Borger)

De voorziene ontwikkelingen van bestemmingsplan 'De Trans', aan de zuidzijde van de N857, heeft grote gevolgen voor deze weg, die tot erftoegangsweg afgebouwd gaat worden. Dit deel van de N857 zal door de nieuwe woonwijk worden geleid. Provincie Drenthe en gemeente Aa en Hunze vinden dat vanuit verkeersveiligheid en bereikbaarheid niet gewenst en willen daarom de doorgaande functie van de N857 opheffen. Gemeente Borger-Odoorn is vooralsnog een andere mening toegedaan. Over de verschillende zienswijzen zijn in 2002/2003 diverse gesprekken gevoerd.

N919 (Huis ter heide-Veenhuizen-Oosterwolde)

In en om de kern Veenhuizen zijn diverse ontwikkelingen gaande om de cultuurhistorische en recreatieve elementen van het gebied te ontwikkelen en te versterken. Voor de bereikbaarheid van het gebied speelt de N919 een belangrijke rol.



Uit een probleeminventarisatie in 2001 blijkt dat de weg door veel aanwonenden en gebruikers als gevaarlijk wordt ervaren. Uit de ongevallencijfers blijkt dat dit ook objectief gezien het geval is. De belangrijkste problemen zijn een te hoge snelheid van het autoverkeer, waardoor relatief veel rij-ongevallen plaats hebben. Daarnaast gebeuren op het kruispunt N919/Norgerweg verhoudingsgewijs veel ongevallen. Ook de mogelijkheden om veilig over te steken naar onder andere de bushaltes laat te wensen over.

Het was de bedoeling om in 2002 een plan van aanpak gereed te hebben. Mede als gevolg van de wens om integraal samen te werken, waarover de gedachtenvorming nog moest starten, is dat niet gelukt. Ook de geplande realisatie van de pilot met een trajectcontrole-systeem (justitie/politie) is niet gehaald.

Publieke Private Samenwerking (PPS) -2

In het kader van het PPS-project zijn enkele reconstructies uitgevoerd. Het gaat om een rotonde in de Van Limburg Stirumlaan in Hoogeveen, een rotonde op de kruising Fokkerstraat-Industrieweg in Assen, een rotonde op de oude route Beilen-Assen bij Hooghalen en de herinrichting van drie kruispunten in de gemeente Emmen.

Beekdalpassages in de Drentse Aa

Er is een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om een aantal beekdalpassages in het Drentse Aa gebied zodanig aan te passen, dat:

- * de beleving van het beekdal versterkt wordt;
- * een faunapassage langs het beekdal wordt gerealiseerd;
- * de route Duurzaam Veilig wordt ingericht.

In de route Assen-Loon-Gasteren-Annen zijn twee beekdalpassages geselecteerd, waarbij de gestelde doelen via het aanpassen van de aanwezige bruggen moeten worden bereikt. In 2002 zijn de plannen daarvoor uitgewerkt.

Proef vergevingsgezinde bermen

In onze provincie gebeuren verhoudingsgewijs veel ongevallen, waarbij een automobilist in de berm raakt en vervolgens bij zijn/haar pogingen om uit de berm te komen, aan de linkerzijde tegen een obstakel (boom) of in de sloot belandt. De indruk bestaat dat veel automobilisten niet weten hoe ze een dergelijke situatie tot een verkeersveilig einde kunnen brengen. Met het oog daarop is in 2001 een zogenaamde infomercial gemaakt, waarin wordt aangegeven hoe te handelen wanneer men in een berm belandt. In 2001/2002 is deze infomercial op TV Drenthe geweest. Ook is informatie gegeven op gemeentelijke pagina's en in huis-aan-huis bladen.



Ook de draagkracht van de bermverharding zou een negatieve invloed kunnen hebben op het ontstaan van de hiervoor beschreven ongevallen. Daarom is in 2002 de kwaliteit van de bermen geïnventariseerd en vastgelegd. Daarnaast is langs de N379 Mondenweg tussen Valthermond en 2e Exloërmond een proef gestart met verschillende soorten bermverharding. Doel ervan is te bekijken of deze nieuwe bermverhardingen:

- * de gevolgen beperken van het in de berm raken;
- * voldoende draagkrachtig zijn voor zwaar vrachtverkeer;
- * de automobilist niet uitnodigen om er over heen te rijden;
- * niet kapot worden gereden (minder bermschade- en onderhoud).

In de voorsituatie zijn foto's gemaakt en zijn snelheden gemeten. Verder zijn acht soorten bermverharding aangelegd. Het gedrag op de proefwegvakken wordt 1 jaar gevolgd. Gedurende deze periode is het ook mogelijk de duurzaamheid van de maatregelen gedurende de vier seizoenen te bekijken.

3.2 Verkeersveiligheidsinspectie

In het verslagjaar zijn diverse inspecties uitgevoerd.

Deze waren vooral gericht op de locaties waar vanuit de productgroep Verkeer en Vervoer en de productgroep Wegen en Kanalen maatregelen waren voorzien. De tijdens de inspectie gesignaleerde knelpunten zijn bij de uitvoering van deze plannen meegenomen. Daarnaast zijn rapporten opgesteld voor de wegeninspecties van de wegen N919 (Huis ter Heide - Veenhuizen - Oosterwolde) en de N863 (Coevorden- Nieuw Schoonebeek).

3.3 Verkeerstellingen en monitoring

Verkeerswaarnemingen

Evenals in voorgaande jaren zijn ook in het jaar 2002 de verkeersintensiteiten geregistreerd op de provinciale planwegen. Op een aantal punten is permanent geteld, op een aantal andere werd het verkeer periodiek gemeten. Op de permanente punten kunnen ook de snelheden van de diverse soorten gemotoriseerd verkeer worden geregistreerd.

Monitoring

Ten behoeve van de voorbereiding van reconstructies zijn diverse ad hoc verkeerstellingen en/of snelheidsmetingen uitgevoerd.

Aangezien monitoring een steeds belangrijker instrument wordt bij het stellen van prioriteiten is een projectgroep eind 2002 gestart met een plan van aanpak voor dit onderwerp. In het kader daarvan zal ook worden gekeken hoe het huidige meetnet op provinciale wegen zodanig kan worden aangepast, dat dit net behalve registreren ook monitoren mogelijk maakt. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het monitoren van de intensiteiten op wegen die in het kader van Duurzaam Veilig een andere functie hebben gekregen.

Actualisering Verkeersmodel Noord Nederland

Een instrument dat in toenemende mate als monitorings- en voorspellingsinstrument wordt gebruikt is een verkeersmodel. Aangezien de verkeersintensiteiten ook in Noord-Nederland de laatste jaren veel meer zijn toegenomen dan modelmatig was berekend, moest het model Noord-Nederland worden geactualiseerd. In 2002 is daarmee een begin gemaakt. Het model moet in 2003 operationeel zijn.

3.4 Toekennen GDU-middelen

In 2002 is het bestedingsvoorstel met een positief advies van het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe door Provinciale Staten vastgesteld.

Het was de bedoeling dat in 2003 de rijksregeling GDU+ van kracht zou worden. Omdat het NVVP door de Kamer is verworpen is ook de ingangsdatum voor de GDU+ verschoven. In Drenthe is daarom besloten de werkwijze van de huidige GDU-toekenning nog een jaar aan te houden.



3.5 Mup-projecten gedragsbeïnvloeding

Nieuwe werkwijze

Een deel van de Doeluitkering verkeersveiligheid is ter beschikking gesteld aan de gemeenten voor de uitvoering van verkeersveiligheidsactiviteiten op lokaal niveau. In 2001 betrof dit een bedrag van f 10.000 (€ 4.538) in 2002 f 20.000 (€ 9.076) per gemeente. Projecten die voorheen door het ROV werden uitgevoerd, werden overgedragen aan de gemeente. Het ging om de projecten verkeersouders, bromfietscursussen, BROEM-ritten en de Nationale straatspeeldag.

Doel is om de uitvoering van projecten dicht bij de burgers te brengen en maatwerk op lokaal niveau te kunnen geven. De gemeenten worden hierbij ondersteund door twee aandachtsfunctionarissen van de provincie.

Een groot aantal gemeenten heeft, om diverse redenen, toch wat problemen om het deel van de doeluitkering in concrete projecten om te zetten. In juni 2002 is een bijeenkomst gehouden om de problemen te inventariseren en oplossingsrichtingen te zoeken. Dit heeft geresulteerd in een lijst met praktische oplossingen, die in de loop van 2002 zijn ingezet of waar een eerste aanzet in is gegeven. Ook werd duidelijk dat de regie- en makelaarsfunctie van de provincie sterker moest worden ingevuld. Dit is in het werkplan voor 2003 meegenomen.

Uitgangspunten toekenning bijdragen

In 2001 is in samenwerking met de juridische afdeling van de provincie een subsidiegrondslag ontwikkeld op basis van de algemene subsidieverordening van de provincie.

Deze heeft als grondslag gediend voor de beoordeling van de ingediende projecten voor het werkplan van 2003. De stimuleringsregeling, waarbij 50% van de projectkosten met een maximum van € 11.000 wordt vergoed, is apart blijven bestaan naast de projectregeling voor het werkplan. Dit om flexibel in te kunnen springen op aanvragen die in de loop van het jaar worden gedaan.

3.6 Permanente verkeerseducatie

Naast infrastructuur en handhaving is verkeerseducatie een van de pijlers waarop Duurzaam Veilig rust. Om initiatieven op het gebied van verkeerseducatie aaneen te voegen tot een integraal en uitvoerbaar beleid heeft het Verkeers- en Vervoersberaad samen met de Regionale en Provinciale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV's en POV's) in het land de eerste stappen gezet in de richting van Permanente Verkeerseducatie (PVE). Het streven is om de verkeersdeelnemer 'van driewieler tot rollator' de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. In dit proces heeft Drenthe voor het verkeersonderwijs bij de lerarenopleidingen primair onderwijs een quick-scan bij Pabo's in Nederland uitgevoerd. Hieruit werd duidelijk dat bij slechts de helft van de Pabo's in Nederland verkeerslessen worden gegeven. In opdracht van het Ministerie van Onderwijs heeft het SLO (Stichting Leerplan Ontwikkeling) in Enschede een nieuw vakleerplan 'Verkeerseducatie op de lerarenopleiding primair onderwijs' gemaakt (maart 2003).

In september 2002 verscheen de landelijke nota 'Naar een succesvolle invoering van permanente verkeerseducatie; uitgangspunten voor beleid'. De nota geeft handvatten voor landelijke afstemming van het educatiebeleid en uitvoering van projecten tot ca. 2010.

Educatie op provinciaal niveau

Voor de uitvoering van projecten verkeerseducatie krijgen de gemeenten en de partners advies en ondersteuning van de aandachtsfunctionarissen om te komen tot een effectieve aanpak van de verkeerseducatie in de vorm van projecten.

Voor de gemeenten betekent dit onder andere het opnemen van een educatieparagraaf en een activiteitenplan in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan. Naast advies en ondersteuning door de aandachtsfunctionarissen ontvangen de gemeenten elk een vast bedrag voor de uitvoering van projecten verkeerseducatie.

Hierna worden per leeftijdsgroep de in 2002 uitgevoerde projecten beschreven.

Leeftijdsgroep: 0 - 4 jaar

Kinderbeveiligingsmiddelen

Voor veel ouders, verzorgers, kinderdagverblijven en sportverenigingen is het niet duidelijk hoe kinderen verkeersveilig moeten worden vervoerd. Hier gaat om vervoer in de auto en op de fiets. Met folders is aan doelgroepen voorlichting gegeven.

Leeftijdsgroep: 4 - 12 jaar

Drents Verkeersveiligheidslabel (DVL)

In 2001 is een aanzet gegeven om in twee Drentse gemeenten te komen tot invoering van het Drents Verkeersveiligheidslabel (DVL). Aanleiding voor de invoering van het DVL in Drenthe is de uitkomst van een onderzoek naar het gebruik van leermiddelen voor verkeerseducatie op scholen voor primair onderwijs. Daaruit bleek dat bij 22% van de basisscholen in Drenthe geen verkeersles wordt gegeven en bij de helft van de scholen verouderde lesmaterialen worden gebruikt. Aan het einde van 2001 is het project Drents Verkeersveiligheidslabel als pilot voor Noord-Nederland opgestart. Twee basisscholen in Roden en twee in Meppel deden mee aan de pilot. Op 30 oktober 2002 hebben de scholen in Roden het Verkeersveiligheidslabel gekregen. Op grond van de evaluatie van de pilot is het voornemen om in 2003 veertig basisscholen te werven die in 2003-2004 mee gaan doen aan het DVL.



Doe effe normaal

'Doe effe normaal' is een project van de Regiopolitie Drenthe en de gemeenten om bij leerlingen van groepen 7 en 8 normen en waarden van o.m. het juiste gedrag in het verkeer bij te brengen. Het VVBD participeert in het project door het geven van subsidie en overdragen van kennis.

Leeftijdsgroep: 12 - 16 jaar

Verkeersonderwijs in het Voorgezet Onderwijs (VO)

Met het verkeersonderwijs bij het VO is het slecht gesteld. Kerndoelen zijn niet verplicht. Met het VO in Emmen (Esdalcollege) is een project voor brugklassers geweest over de verkenning van thuis-schoolroutes. ('Kijk uit je doppen').

Pabo's

Het Pabo-project 'Gastcolleges verkeersveiligheid' bij de Hogeschool draait goed. Zo'n 350 studenten hebben deelgenomen aan de door het VVBD ondersteunde verkeerslessen.

In 2002 heeft ook de Christelijke Pabo te Emmen de gastcolleges opgenomen in het lesrooster. 'Verkeerseducatie op de lerarenopleiding primair onderwijs'.

De Drentse opzet werkt intussen als landelijke voorbeeld. Met het SLO (St. Leerplan Ontwikkeling) in Enschede is gewerkt aan een quick-scan voor de opzet van uitgangspunten van het landelijk beleid Permanente Verkeerseducatie. Dit heeft geleid tot de SLO publicatie 'Verkeerseducatie op de lerarenopleiding primair onderwijs'.

Verkeerspark Assen

Het project Verkeerspark is naar wens verlopen. De gezamenlijke lesbrieven over projecten verkeerseducatie voor het onderwijs 'Veilig op weg naar het verkeerspark Assen' was in korte tijd 'uitverkocht'. Met de Pabo 'De Eekhorst' in Assen is samengewerkt om het project 'de Verkeersverhalenverteller' te ontwikkelen. Het VVBD heeft voor het Verkeerspark een adviserende rol.

Bromfietscursussen

De werkgroep Bromfietsen heeft gewerkt aan een nieuwe aanzet voor de bromfietscursussen in Drenthe. Omdat de bromfiets zich vanaf 15 december 2000 in de bebouwde kom met het autoverkeer heeft gemengd, zijn de risico's voor bromfietzers vergroot en worden de bromfietscursussen als steeds belangrijker ervaren. In 2002 zijn 250 jonge bromfietzers met praktische lessen van 3VO opgeleid.

Leeftijdsgroep: 16 - 35 jaar

Rijscholen

Met de rij scholen wordt samengewerkt om te komen tot een betere educatieve rijopleiding. De rij scholen hebben behoefte aan een overkoepelende organisatie. Het Verkeers- en Vervoersberaad heeft een initiërende en ondersteunende rol bij de vorming van een dergelijke organisatie. Om samen met de rij-instructeurs over verschillende thema's te praten en de kennis op te frissen is er op 25 november 2002 samen met verschillende VVBD-partners een netwerkmiddag en -avond voor rij-instructeurs in Drenthe georganiseerd. Zo'n 100 rij-instructeurs namen deel. De discussie was levendig en de rij schoolhouders gaven aan dat het voor hen een nuttige en leerzame bijeenkomst was.

Regionale motorrijvaardigheidstrainingen (RMT)

Het project RMT is in noordelijk verband geëvalueerd. Gezien het feit dat na veel besprekingen met de betrokken organisaties het project niet zelfstandig van de grond kan komen is de vraag aan de orde geweest om de keuze te maken van stoppen of doorgaan met de Regionale motorrijvaardigheidstraining. Omdat de laatste jaren nauwelijks gebruik is gemaakt van de trainingen en subsidiegelden niet worden benut, is besloten om geen financiële ondersteuning meer te verstrekken.

Jonge Automobilisten (JA)

Er wordt gewerkt aan een nieuwe rijbewijsopleiding. Met het ministerie is overleg gevoerd en worden adviezen verstrekt vanuit de noordelijke JA-werkgroep. In Emmen is in samenwerking met Univé-verzekeringen een proefproject opgezet om met jonge automobilisten met een hoge ongevallenbetrokkenheid het project uit te voeren.

Uitgangspunt in 2002 was dat het project Jonge Automobilisten via de Drentse gemeenten wordt georganiseerd of dat het project rechtstreeks door de 'markt' wordt opgepakt. In de gemeente Emmen hebben zo'n 30 jonge automobilisten het traject gevolgd. Naast Emmen is het JA-project in de gemeenten De Wolden en Hoogeveen in ontwikkeling.

Projecten Rijden onder invloed/Alcohol

Het Consultatiebureau voor Alcohol en Drugs (CAD) heeft voor het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe drie projecten rond alcoholgebruik /rijden onder invloed uitgevoerd. Dat waren het preventieproject 'Alcoholvrij op weg' en de projecten 'AVC Proloog' en 'Onder invloed onderweg.' In 2002 heeft het CAD een bijdrage geleverd aan de instructiebijeenkomst voor rij-instructeurs over medicijngebruik en autorijden.

In het project Alcoholvrij op weg maken jongeren kennis met de gevaren van het rijden onder invloed van alcohol. AVC proloog is een voorlichtingsbijeenkomst van twee avonden voor mensen die worden aangehouden met een promillage tussen 0,5 en 1,3 promille. Het lespakket 'Onder invloed onderweg?' is geïntegreerd in het project 'De gezonde school en genotmiddelen' dat tot doel heeft de scholen te ondersteunen bij de invoering van een beleid voor schoolgezondheid.

Periodieke verkeersveiligheidstest (PVVT)

In samenwerking met de noordelijke ROV's, 3VO, Univé-verzekeringen, CBR en autorijscholen is gewerkt aan de afronding van de pilot van de periodieke verkeersveiligheidstest. Het project is afgerond en in het kader van de landelijke uitgangspunten van het permanente verkeerseducatiebeleid zal 3VO de PVVT verder uitzetten in het land.



Leeftijdsgroep: 60 plus

SWOV Onderzoeken

De vergrijzing van de bevolking is een algemeen bekend fenomeen. De indruk bestaat dat de vergrijzing in Drenthe mogelijk nog sterker is dan in de rest van Nederland (het zgn. 'drentenieren').

Uitgaande van deze ontwikkeling en de analyse van ongevallencijfers heeft het Beraad de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) opdracht gegeven tot het uitvoeren van drie (deel)studies gericht op de verkeersveiligheid van de ouderen (60+) in het Drentse verkeer.

Ieder deelonderzoek behandelt een specifieke vraag: Wat is de stand van zaken in de verkeersveiligheid van de Drentse ouderen en verschilt deze van Nederland? Is er een relatie tussen kenmerken van infrastructuur en ouderen? Welke kennis(-leemten) en -behoeften hebben ouderen met betrekking tot hun verkeersdeelname?

Gerelateerd aan deze vragen zijn drie deelrapportages verschenen met daarin een aantal conclusies en aanbevelingen. In de loop van 2003 wordt een vooronderzoek gedaan voor een voorlichtingscampagne onder ouderen over thema's die uit het SWOV-onderzoek naar voren zijn gekomen.

Broem (3VO en ouderenorganisaties)

De Broemritten (rijvaardigheidstrainingen) zijn een groot succes. Steeds meer 'ouderen' hebben zich aangemeld. Ca. 500 ouderen hebben het Broem-traject doorlopen.

Voorlichting kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen)

Het aantal ouderen in het verkeer neemt toe. Daarnaast hebben de ouderen als verkeersdeelnemers een steeds hogere leeftijd. Deze zogenaamde 'dubbele vergrijzing' heeft consequenties voor de verkeersdeelname van de oudere verkeersdeelnemer. Om de ongevallenkans voor deze doelgroep te verkleinen is door 3VO het project voorlichting kwetsbare verkeersdeelnemers uitgevoerd. In tien gemeenten zijn in totaal 80 voorlichtingsbijeenkomsten verzorgd door 3VO-adviseurs. Daarmee werden 2250 personen bereikt.

3.7 Monitoring en ongevallenanalyse

Jaarlijks worden de ongevallencijfers geanalyseerd. Bij deze analyse wordt tevens andere data betrokken om de problematiek vanuit verschillende invalshoeken te belichten. Het betreft met name demografische en verkeersgegevens. Op grond van deze analyse is specifiek onderzoek verricht naar rijongevallen en ongevallen in lage snelheidsgebieden.

Rij-ongevallen

Het ongevalstype 'Rijongeval' is al jaren het meest voorkomende type ongeval: 18% van alle ongevallen met 25% van het aantal gewonden en 37% van het aantal verkeersdoden. Zowel in Drenthe als later ook in Noord-Nederland is dit type ongeval nader onderzocht.

Beide onderzoeken geven inzicht waar risico's liggen voor bestuurders die bij een rijongeval betrokken zijn geweest. Helaas geeft de beschikbare ongevallendata onvoldoende inzicht in de exacte oorzaken van het ontstaan van rijongevallen. Vandaar dat wordt voorgesteld:

- om via literatuurstudie meer inzicht te verkrijgen in de benoemde risico's;
- om via een meer mensgerichte benadering inzicht te verkrijgen in de oorzaken van rijongevallen. Verwante onderzoeken zouden hierbij als eerste aanzet kunnen dienen.

Ongevallen in lage snelheidsgebieden

In de ongevallenanalyse 1996 - 2000 is melding gemaakt van een toename van het aantal ongevallen in lage snelheidsgebieden (i.e. woonerven en 30 km/h gebieden), met de aanbeveling deze nadelige ontwikkeling nader te onderzoeken. Het Verkeers- en Vervoers Beraad heeft de aanbeveling overgenomen en opdracht verleend aan de provincie voor verdere analyse van de ongevallengegevens.

Het onderzoek is opgesplitst in twee delen. In het eerste deel is een algemene probleemverkenning uitgevoerd over de beschikbare ongevalgegevens voor Drenthe van 1996 tot 2000.

De probleemverkenning richt zich op de ontwikkeling en de ernst van het probleem en levert een inventarisatie van veroorzaker en toedracht op. In het tweede deel van het onderzoek is een nadere analyse uitgevoerd binnen gemeenten, door een vergelijking te maken tussen 30km/h gebieden en 50km/h gebieden. De uitgebreide resultaten van het onderzoek zullen medio 2003 beschikbaar zijn.

3.8 Integrale handhaving

De projectgroep heeft in 2002 criteria opgesteld, waaraan handhavingprojecten moeten worden getoetst. Deze criteria zijn door justitie en politie en ook door het Verkeers- en Vervoersberaad geaccordeerd. In verband met het beeindigen van het 'Handhavingproject Drenthe' van het Landelijk Openbaar Ministerie per 1 juli 2003 en de wens om op eenzelfde wijze handhaving projectmatig voort te zetten, hebben justitie, regiopolitie en de provincie Drenthe zich beraden over de organisatie rond integraal samenwerken.

Publieksactiviteiten

Door leden van het 3VO promotieteam werd voorlichting gegeven bij handhavingactiviteiten van de politie over gevaren van het rijden onder invloed. Goed gedrag van de bestuurder werd bij ca. 5500 staande-houdingen beloond met een presentje.

Daarnaast werd er een Bob-voorlichtingsfolder meegegeven voor familie, vrienden of collega's. Ook werd in dit kader de rijnsimulator ingezet om weggebruikers bewust te laten worden wat de invloed van alcohol is op het gedrag als verkeersdeelnemer.

3.9 Informatie, voorlichting en communicatie

Let Op! /Infobulletin Verkeer en Vervoer

Het verkeersveiligheidsmagazine 'Let Op' is in 2001 in een geheel nieuw jasje uitgekomen. Daarin werden ook onderdelen van Verkeerswijzer, tips en voorbeelden van en voor het basisonderwijs in opgenomen. De vernieuwde Let Op! is tot en met mei 2002 viermaal verschenen.

In oktober 2002 verscheen het eerst nummer van het Infobulletin Verkeer en Vervoer waarin naast Verkeersveiligheid ook het nieuws van de beleidsterreinen Openbaar Vervoer en Infrastructuur werd opgenomen. Het Infobulletin kwam in de plaats van Let Op!

Website

Via de website www.rovdrenthe.nl werd actuele- en achtergrondinformatie aangeboden over verkeersveiligheidsprojecten en -activiteiten in Drenthe. De website is interactief met de mogelijkheid voor het insturen van reacties, meedoen aan een spel e.d. In 2002 is begonnen aan een vernieuwde website, omdat inmiddels het ROV was opgeheven en daarvoor in de plaats het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe kwam.

In de begroting 2002 is deze doelstelling als volgt omschreven:

- * Economische ontwikkeling volgens de Kompas-strategie;
- * Veilig vervoer met zo weinig mogelijk milieuhinder.

4.1 Mup-projecten goederenvervoer

Zoals in paragraaf 2.7 is beschreven wordt in SNN-verband de regiovisie Goederenvervoer opgesteld. Deze beleidsnotitie moet leiden tot de uitvoering van een actieprogramma Goederenvervoer in Noord-Nederland.

De beleidsnotitie is in concept gereed. Deze is besproken met een aantal direct belanghebbenden en vastgesteld in de Interprovinciale Statencommissie.

Vanaf nu wordt invulling gegeven aan de uitwerking van het actieprogramma. Hiervoor dient een aanvullende (kleine) opdracht verstrekt te worden.

4.2 Baanverlenging vliegveld Groningen Airport Eelde

De geplande baanverlenging van Groningen Airport Eelde biedt meer mogelijkheden voor goederenvervoer via de lucht dan met de huidige startbaan. De Aanwijzing voor de verlenging is in 2001 in de Staatscourant gepubliceerd, waarna de juridische procedure van bezwaar en beroep is gestart. In 2002 is de bezwarenprocedure afgerond. Eind 2002 zijn tien beroepsschriften ingediend.

De omschrijving voor deze doelstelling luidt:

- * Optimale beschikbaarheid van openbaar vervoer tussen steden, in steden en in het landelijk gebied;
- * Een effectieve inzet van exploitatiesubsidies.

Aan de aan deze doelstelling gekoppelde prestaties is in 2002 op de volgende wijze invulling gegeven.

5.1 (Mup)-projecten openbaar vervoer

Projecten vervoermanagement

Rond de onderhoudswerkzaamheden op de Zuidelijke Ringweg Groningen zijn diverse activiteiten ontplooid om de hoeveelheid autoverkeer tijdens de onderhoudsperiode te verminderen en alternatieve vervoerwijzen aan te bieden. Deze inspanningen waren er vooral op gericht om de stad Groningen bereikbaar te houden. Het ging daarbij om een combinatie van een extra inzet van (city)bussen, een aanbod van ov-kaarten met korting voor bedrijven, een gerichte communicatie naar bedrijven, het promoten van en informeren over alternatieve reismogelijkheden in de weken van het onderhoud. Uit de evaluatie van Rijkswaterstaat kwam naar voren dat de communicatie naar weggebruikers goed is geweest. Op enkele problemen na, is er weinig oponthoud door de werkzaamheden ontstaan. Wat daarbij het effect is geweest van de specifieke vervoermanagementacties is daarbij moeilijk te onderscheiden. Wel hebben deze acties ook nadrukkelijk onderdeel uitgemaakt van de totale communicatie. De extra ingezette citybusjes hebben niet veel passagiers getrokken zodat dit onderdeel minder een succes is geweest.

Het Vervoer Coördinatie Centrum Noord Nederland is in 2002 gestart met een bredere oriëntatie dan alleen op bedrijven. De weggebruikers worden nu ook rechtstreeks (de mensgerichte benadering) benaderd en naar hun wensen gevraagd (huis aan huis enquêtes). Ook zijn er diverse communicatie- en promotie-acties ondersteund op het gebied van openbaar vervoer.

De drie noordelijke provincies hebben gewerkt aan een gemeenschappelijke visie vervoermanagement die naar verwachting in 2003 zal worden afgerond.

Knooppunten stedelijk gebied

Vanuit Drenthe is inbreng geleverd aan een verbeterde opzet van het Transferium Hoogkerk. Wij hebben daar alternatieven aangedragen voor een betere ontsluiting voor auto en bus van het transferium en een betere doorstroming van het autoverkeer op de N372 van/naar Peize.

Knooppunten landelijk gebied

In 2002 hebben we ons bezig gehouden met de mogelijke plaats en inrichting van het knooppunt N34 bij Gieten, het knooppunt N34 bij Borger, het knooppunt Marsdijk/Peelo in Assen en het knooppunt Zweeloo. Om tegemoet te komen aan de wens van de vervoerder om rijtijdwinst te realiseren op de route Assen - Zweeloo - Emmen is in eerste instantie gekozen voor een tijdelijke oplossing tot de definitieve vorm van een volwaardig knooppunt is uitgewerkt en ontwikkeld. Hiertegen zijn veel bezwaren ingediend, zowel van de reizigers als van het rijdend personeel van de vervoerder. De bezwaren richtten zich vooral op de sociale onveiligheid van het knooppunt en de verkeersonveilige situatie. In goed overleg met partijen is besloten om een oplossing te zoeken in de rijtijdproblematiek en het alternatieve knooppunt niet langer in gebruik te houden tot het moment dat het knooppunt nader is ontwikkeld. In verband met de bezwaarschriften tegen de bomenkap in Borger zijn de werkzaamheden aan dit knooppunt opgeschort.

Verbetering haltevoorzieningen

In 2002 is gewerkt aan de voorbereiding van diverse halteplannen voor provinciale wegen, veelal binnen een voorziene reconstructie van de weg of een kruispunt. Een probleem is vaak dat er weinig gegevens voorhanden zijn over het aantal in- en uitstappers per halte. Dit is een punt van aandacht voor de opzet van de monitoring van het openbaar vervoer.



Naast de diverse halteplannen voor de provinciale wegen is een start gemaakt met de opzet van een halteplan dat in samenspraak met en met medewerking van de andere wegbeheerders tot stand moet komen.

Essentie van dit halteplan is om voor alle haltes in Drenthe gezamenlijk de aanschaf en het onderhoud aan te

besteden en te komen tot uniformiteit en verbetering van de kwaliteit. Bekostiging van dit plan zou grotendeels moeten plaatsvinden uit de reclameopbrengsten die binnen de gemeentegrenzen kunnen worden gerealiseerd.

Uitwerking onderdelen Kolibri

Drenthe is als deelnemer aan het project Kolibri medeverantwoordelijk voor de voorbereiding van een aantal onderdelen van dat project. In hoofdstuk 2 is al beleidsmatig op dit project ingegaan. Bij de volgende onderdelen van het project had de provincie Drenthe inhoudelijk bemoeienis.

Taakgroep Groningen-Assen

De taakgroep heeft in 2002 een nota afgerond, die vervolgens is besproken binnen de kern- en projectgroep Kolibri. In de nota zijn de uit te voeren maatregelen op en langs de spoorlijn van Assen naar Groningen beschreven. Het gaat daarbij om maatregelen voor de korte en langere termijn voor de (nieuwe) stations Assen, Tynaarlo, Haren en Groningen en om de te treffen maatregelen aan het spoor.

Studie HOV-lijn Roden/Leek-Groningen

Deze studie, waarvan provincie Drenthe de trekker is, is medio 2002 gestart. Uit de eerste resultaten wordt duidelijk dat de kwaliteit van de Aggloliner (nu Q-liner), die momenteel al vrij goed is, nog verder kan worden verbeterd, zodat ook de bewoners in de nog aan te leggen nieuwbouwwijken daarvan kunnen profiteren. Deze verbetering gaat gepaard met een hogere kosten-dekkingsgraad.

Voorwaarde voor het realiseren van deze verbetering is wel een versnelling van de lijnvoering op een deel van de N372. Daarnaast is nog niet precies duidelijk, waar de nieuwbouwwijk in Roden wordt aangelegd. Als ten opzichte van de huidige kern gekozen wordt voor een te zuidelijke lokatie, is deze kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer voor de kern Roden niet te realiseren.

5.2 Aanbesteding concessies, inclusief het programma van eisen

Met de provincie Groningen en gemeente Groningen zijn afspraken gemaakt over de gezamenlijke voorbereiding van de aanbesteding van het gebied GGD. Dit gebied beslaat de gehele provincie Groningen inclusief de stad Groningen, het verbindend net Drenthe en het aanvullend net Noord Drenthe. Voordeel van deze aanpak was dat gebruik kon worden gemaakt van de expertise en de capaciteit van de verschillende overheden. Eind 2002 is het concept-Programma van Eisen voor dit concessiegebied gereed gekomen. Naar aanleiding van de ontwikkelingen in de totstandkoming van het Programma van Eisen voor de GGD is besloten om de aanbesteding van het aanvullend net Zuidoost Drenthe te verschuiven tot na de aanbesteding van de GGD-concessie. Reden hiervoor ligt in het feit dat eerst het raamwerk (lees verbindend net) moet worden aanbesteed voordat een goede aan- en afvoerfunctie door het aanvullend netwerk kan worden geboden. De aanbesteding van de concessie Zuidwest Drenthe zal tenslotte als laatste plaatsvinden aansluitend op de aanbesteding van het aanvullend netwerk Zuidoost Drenthe.

Ontwikkelgroepen

In de diverse regio's zijn ontwikkelgroepen gevormd, die zich in 2002 hebben bezig gehouden met nieuwe initiatieven op het gebied van het openbaar vervoer. Per regio valt daarover het volgende te melden.

Ontwikkelgroep Assen e.o.

In deze ontwikkelgroep heeft het overleg geleid tot:

- * het in samenwerking met de Stichting Gastvrij Assen instellen van een tijdelijke buslijn die vanaf het NS-station Assen het TT-circuit, het Verkeerspark en de camping Witterzomer aandoet;
- * het inzetten van een Servicebus door de binnenstad;
- * het inzetten van een Q-liner tussen Assen en Groningen.

Ontwikkelgroep Emmen e.o.

De groep is lang niet bij elkaar geweest vanwege de discussie over de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gemeenten ten aanzien van de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Uiteindelijk is de ontwikkelgroep op initiatief van de provincie eind 2002 nieuw leven ingeblazen. Op dit moment vertaalt zich dat in nieuwe ontwikkelingen in en rond Emmen met betrekking tot de huidige dienstregeling.

Ontwikkelgroep Hoogeveen/Meppel

Het overleg in deze groep heeft vooral in het teken gestaan van de MTI-experimenten met de stadsdienst Meppel, Hoogeveen en in het landelijk gebied.

5.3 Convenant openbaar vervoer

Naar aanleiding van de overdracht van verantwoordelijkheden van de voormalige BOS-steden (Emmen, Hoogeveen, Assen en Meppel) naar de provincie Drenthe, is de intentie uitgesproken dat afspraken over de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer en de inzet van partijen in een convenant zouden moeten worden opgenomen. In 2001 is echter een start gemaakt met de opzet van de ontwikkelgroepen (ontwikkeling van het openbaar vervoer op ambtelijk niveau) en de installatie van het Verkeers- en Vervoersberaad (bestuurlijk niveau) waarin ten aanzien van openbaar vervoer-aangelegenheden adviserend richting GS wordt opgetreden. Het functioneren van zowel de ontwikkelgroepen als het Verkeers- en Vervoersberaad is in 2002 zodanig gegroeid, geformaliseerd en geprofessionaliseerd, dat de behoefte bij partijen aan een convenant openbaar vervoer overbodig wordt bevonden.

5.4 Klanten(tevredenheids)barometers*Consumentenplatform*

Na de voorbereiding in 2001 is in april 2002 het Consumentenplatform geïnstalleerd. In de periode daarna is over diverse lopende ov-projecten geadviseerd. Ook het MTI-experiment in het landelijk gebied tussen Hoogeveen en Meppel is uitgebreid in het platform aan de orde geweest. Verder is een huishoudelijk reglement voor het platform opgesteld. Een eerste korte evaluatie van de werking van het consumentenplatform laat zien dat participerende partijen betrokken zijn maar ook zoeken naar de juiste manier van inbreng leveren. Onder leiding van burgemeester Pannekoek van Tynaarlo krijgt het consumentenplatform zo langzamerhand de vorm die noodzakelijk is om een constructieve inbreng te leveren. Landelijk gezien trekt de positieve wijze van ontwikkeling van het consumentenplatform Drenthe de aandacht.

Klachtenlijn

In begin 2002 is in GGD verband gekeken naar het effect van de Klachtenlijn Openbaar Vervoer Groningen en Drenthe.

Deze tweedelijns klachtenregistratie is met name opgezet om reizigers de gelegenheid te geven hun klacht te deponeren bij een onafhankelijke instelling indien hun eerste klacht bij de vervoerder niet naar tevredenheid is afgehandeld.

Er kwamen erg weinig klachten binnen over het vervoer in Drenthe. Vervolgonderzoek heeft uitgewezen dat met name de onbekendheid van de Klachtenlijn hier debet aan is. Inzet op de verbetering van de bekendheid van de Klachtenlijn heeft eind 2002 / begin 2003 plaats gevonden.

Monitoring OV

In 2002 is aandacht besteed aan een meer systematische dataverzameling voor het monitoren. Deze gegevens zijn vooral nodig voor de verdiepingsslag in het kader van de BER en het kunnen monitoren van de in Drenthe uitgevoerde projecten. Bovendien vormen de verkregen gegevens een grondslag voor de voorbereiding van de aanbestedingen van het openbaar vervoer.

5.5 Experimenten met openbaar vervoer

Experimenten MTI

In 2002 is in Hoogeveen en het landelijk gebied tussen Hoogeveen en Meppel een vervoers-experiment door MTI gestart (Interhome). Doelstelling van dit experiment is na te gaan of het vraaggerichte concept dat MTI reeds in Hoogeveen en Meppel toepast, ook in het landelijk gebied van waarde kan zijn. Het experiment is tot stand gekomen in samenspraak en samenwerking met Arriva. Ten behoeve van dat experiment is eveneens een aantal chauffeurs van Arriva bij MTI gedetacheerd. Daarbij hebben met name de verschillen in interpretatie van de CAO-Openbaar Vervoer en de verschillen in de bedrijfseigen regelingen van de vervoerbedrijven veel overleg tussen alle partijen gevraagd. Ter ondersteuning van dit experiment is een communicatiewerkgroep ingesteld, waarin o.a. vertegenwoordigers van Arriva, MTI, VCC, Rover en overheden zitting hadden.

Bedrijfsvervoer

Intensief overleg met MTI en Alescon heeft uiteindelijk geleid tot integratie van het afzonderlijke bedrijfsvervoer van Alescon in het reguliere openbaar vervoer van MTI in Hoogeveen. Bedrijfsvervoer zal in de toekomst niet meer als afzonderlijk vervoersconcept aandacht krijgen, maar waar mogelijk onderdeel worden van het aanbestedingstraject.

Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) Emmen/Coevorden

Over de afstemming van dit CVV project zijn met de gemeenten Emmen en Coevorden afspraken gemaakt over tijdelijke verlenging met een jaar tot 1 februari. 2004. Dit in verband met de gewenste afstemming van CVV op het aanbestedingstraject in Zuidoost-Drenthe.

5.6 Subsidiëring van het openbaar vervoer

In 2001 heeft door een dalende rijksbijdrage een forse ingreep in het voorzieningenniveau plaats

gevonden. Desondanks kon niet worden voorkomen dat er een tekort ontstaan is in de exploitatie. Over de inlossing van dit tekort zijn afspraken gemaakt met Arriva. Ondanks de ingreep in het voorzieningenniveau zijn in 2001 de kaartverkoopopbrengsten gestegen. Dit heeft geresulteerd in een hogere rijksbijdrage voor 2002 en als gevolg van de meerjarenafspraken met het Rijk, een nabetaling voor 2001. Het voornoemde tekort is hiermee ingelost. Er kan voorzichtig worden gekeken naar uitbreiding van het voorzieningenniveau, hoewel de naderende bezuinigingen voor het openbaar vervoer vereisen dat omzichtig met eventuele overschotten moet worden omgegaan.



6.1 De geplande projecten

In onderstaande tabel zijn de voorgenomen projecten per uitvoeringsprogramma gekwantificeerd, waarbij ook de stand van zaken ten aanzien van de uitvoering is aangegeven.

<i>Jaar projecten</i>	<i>aantal</i>	<i>uitgevoerd</i>	<i>lopend</i>	<i>vervallen</i>
1996	14	14	0	0
1997	16	13	1	2
1998	20	16	2	2
1999	12	10	2	0
2000	25	13	8	4
2001	14	5	6	3
2002	19	11	7	1
<i>totaal</i>	<i>120</i>	<i>82</i>	<i>26</i>	<i>12</i>

Uit het bovenstaande blijkt dat inmiddels 68% van de projecten is uitgevoerd, dat 22% van de projecten nog loopt en dat 10% van de infraprojecten is vervallen. In een aantal gevallen zijn projecten vervallen omdat naderhand voor een andere oplossing is gekozen of omdat andere partijen (b.v. overheden) om de één of andere reden weigeren mee te werken.

Duidelijk is ook dat een aantal projecten een langere voorbereidingstijd nodig had dan eerder gepland. Daardoor werd de uitvoering van ca. 80 projecten voor korte of langere tijd vertraagd. In sommige gevallen had dit te maken met de afstemming met andere partijen. Daarnaast bleek ook de planning met andere overheden of intern niet altijd parallel te lopen. In die gevallen was het vaak efficiënter (b.v. bij het meeliften met andere projecten) om de planning aan te passen aan die van de andere partij.

Tenslotte hebben enkele projecten aanzienlijke vertraging opgelopen vanwege de procedures van ruimtelijke plannen en de bezwarenprocedures die daarmee samenhangen.

In bijgaande tabel zijn de belangrijkste oorzaken van de vertraging weergegeven. Overigens zijn deze oorzaken in de uitvoeringsprogramma's steeds als uitvoeringsrisico's genoemd.

<i>oorzaak vertraging</i>	<i>Aantal projecten</i>
afstemming	37
planning	19
bestemmingsplannen	12
bezwaren	10
draagvlak	5
<i>totaal</i>	<i>83</i>

6.2 Evaluatie van een aantal infrastructurele projecten

In het verslag van het MUP 2003-2006 is gestart met de evaluatie van een aantal infrastructurele projecten. Daaruit is gebleken dat de meeste maatregelen een belangrijke bijdrage hebben geleverd aan de gestelde doelen t.a.v. de doorstroming, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. In tabel 1 en 2 is een overzicht gegeven van de tot dusver uitgevoerde projecten. Deze projecten zijn ook op kaart 1 nader aangegeven.

De projecten die in de periode 1996-1999 zijn uitgevoerd (tabel 1) zijn geëvalueerd.

De belangrijkste conclusies uit deze evaluatie zijn hierna weergegeven.

Voor de projecten die in een later stadium zijn gerealiseerd (tabel 2) is de naperiode nog te kort om betrouwbare conclusies te kunnen trekken. Het is de bedoeling om die projecten in de komende edities van de verantwoording MUP tegen het licht te houden.

Samengevat levert de evaluatie van de infrastructurele projecten het volgende beeld op:

verkeersveiligheid

- * Het totale aantal verkeersslachtoffers op provinciale wegen neemt, ondanks de toenemende mobiliteit, af.
- * De afname van het aantal verkeersslachtoffers wordt met name bereikt door de aanleg van rotondes op kruispunten (de ongevallenconcentraties).
- * De aanpak van de onveiligheid op wegvakken is nog in ontwikkeling. Het effect van die aanpak op de verkeersveiligheid is wisselend.

snelheid

- * In het algemeen lijkt het snelheidsniveau zich te stabiliseren.
- * Ook hier geldt dat de aanpak van de wegvakken een wisselend effect heeft; de inrichting van 60 km-trajecten leidt niet altijd tot een verlaging van de snelheid op de aanpalende 80 km-trajecten. De effectiviteit van de maatregel lijkt mede afhankelijk te zijn van de inrichting van de omgeving van de weg.

intensiteit

- * De intensiteit op de erftoegangswegen lijkt zich te stabiliseren; in een enkel geval is er zelfs al sprake van een blijvende daling. Dit beeld komt overeen met de resultaten van een onderzoek in de provincie Fryslân.
- * Als gevolg van het bovenstaande neemt de intensiteit op de gebiedsontsluitingswegen en met name op de stroomwegen toe.
- * Hoewel niet op alle wegen de maatregelen in volle omvang zijn getroffen, begint het verkeer zich toch meer af te wikkelen op die wegen, die daarvoor zijn ingericht. Het netwerk van wegen met de bijbehorende functionele indeling overeenkomstig Duurzaam Veilig lijkt dus te gaan werken.

2. Bijlagen projecten Verkeer en Vervoer

Tabel 1 Evaluatie infrastructuurele projecten op provinciale wegen

project nummer	omschrijving weg	omschrijving plaats	Omschrijving werkzaamheden	Beoogd doel / effect	Gemeeten effect
E9601	N371	bebouwde kom Hijkersmilde	* Versmallen wegprofiel * Opheffen fietspad kanaalzijde * Aanleggen van eenzijdig, in twee richtingen bereden fietspad aan lanozijde	* Verbetering aansluiting Wijk * Aanpassing wegbeeld aan functie * Verbetering verkeersveiligheid voor fietsverkeer	Na 1996 hebben zich per jaar gemiddeld meer ongevallen voorgedaan dan ervoor. Het zijn grotendeels rij-ongevallen, waarvan niet is te achterhalen, of de oorzaak is toe te schrijven aan de infrastructuur.
E9602	N376	kruising N376 / N857 / N33 + aansluiting noordelijke op- en afrit N33	* Opheffen situatie van gescheiden rijbanen door ombouw tot rotonde * Aansluiten van de Grolloërstraat op de oprij N33 als doorgaande route	* Terugdringen hoeveelheid doorgaand verkeer door Rolde * Verbetering verkeersveiligheid en leefbaarheid dorpscentrum en Asserstraat * Vermindering aantal ongevallen	Uit onderzoek in 1997 is gebleken, dat door de maatregelen in de kern en ter hoogte van de N33 er sprake is van een absolute afname van enkele honderden motorvoertuigen per etmaal van het voorgaande verkeer door de kern van Rolde. Het aantal geregistreerde 'voormangsongevallen' is sinds de reconstructie gedaald van gemiddeld 3 naar gemiddeld 1 per jaar. In de nieuwe situatie van de aansluiting van de afrit van de N33 op de Grolloërstraat is er slechts een ongeval geregistreerd. Bij de aansluiting van de Grolloërstraat op de voorgaande weg naar de N33 hebben zich in de laatste jaren voorrangsongevallen voorgedaan. De ontwikkeling moet in de gaten worden gehouden.
E9603	N379	Verlengde Oosterdiep OZ / Postweg	* Herinrichting en plaatsing VRI	* Tegengaan voorrangsongeval en verbeteren leefbaarheid	Het aantal geregistreerde ongevallen ligt bij gemiddeld 2 per jaar, een halvering ten opzichte voorgaande jaren.
E9604	N855	gedeelte Diewer - Wapse (in samenhang met E9605, 0008 en 0109 van lijst 2b)	* Aanleg drempels en 60km-gedeelten	* Aanpassing i.v.m. functie-indeling entreegangsweg	De verkeersongevallen liggen zowel voor als na de reconstructie op gemiddeld 2 à 3 per jaar.

Vervolg tabel 1 Evaluatie infrastructurele projecten op provinciale wegen

E9605	N855	Wapse (in samenhang met E9604, 0008 en 0109 van lijst 2b)	* Herinrichting bebouwde kom * Aanleg drempels	* Aanpassen wegbeeld aan functie * Verbeteren leefbaarheid bebouwde kom Wapse * Vermindering verkeersongevallen * Verhoging snelheid (auto/werker) Het project maakt onderdeel uit van een reeks projecten voor het gedeelte Dioworbrug-Frideriksoord, waarvan nog enkele in uitvoering zijn of uitgevoerd moeten worden Na afronding in 2004 zal de gehele weg worden geëvalueerd.
E9701	N353	Bebouwde kom Havelte (in samenhang met E9702, E9901 en 0001 van lijst 2b)	* Aanleg drempels en bebouwde kom versterkende maatregelen	* Aanpassen wegbeeld aan functie * Verbeteren leefbaarheid Gefasseerd zijn over het gedeelte van het begin (hectometerpunt 0,0) tot aan Frideriksoord (hectometerpunt 10,0) infrastructurele maatregelen genomen en afgerond in 2000.
E9702	N353	v. Helomaweg / Nw Ruitersweg / Darperkerkweg (in samenhang met E9701, E9901 en 0001 van lijst 2b)	* Aanleg rotonde	* Aanpassing aan de functie van de weg * Tegengaan voorrangsongevallen In de periode na de aanleg van de rotonde zijn er geen voorrangsongevallen meer geregistreerd. Voordien ging het om gemiddeld 2 à 3 per jaar.
E9703	N371	aansluiting 2 ^e Uffelterbrug	* Ondersnijdende route via voorrang om de hoek * Instellen 50km-regime op aansluitend wegvak	* Realisering overgang van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg * Terugdringen aantal verkeersongevallen Het gemiddeld aantal verkeersongevallen voor en na de reconstructie is teruggelopen van 3 naar 1 per jaar.

Vervolg tabel 1 Evaluatie infrastructurele projecten op provinciale wegen

E9704	N375	Waterforon en omgeving	* Aanleg rotonde	* Verbetering van de doorstroming * Verbetering overgang van gebiedsontsluitingsweg naar bebouwde kom Meppel * Tegengaan voorrang- en kop-staart-ongevallen	Met name de voorrangsongevallen, die zich voordeden op de aansluiting van de Nieuwe Nijvevoenseweg in de oude situatie zijn tot nul gereduceerd. In zijn totaliteit is het aantal verkeersongevallen met de helft verminderd. In alle jaren ging het om ongevallen met uitsluitend materiele schade.
E9705	N376	bebouwde kom Schoonoord	* Aanpassing wegprofiel / wegdek * Aanpassing aansluiting zijwegen * Voorrang om de hoek bij kongrens zuidzijde	* Verbeteren leefbaarheid bebouwde kom Schoonoord * Creëren overgang van gebiedsontsluitingsweg naar erfdoegangsweg * Vermindering verkeersongevallen	De snelheidsmetingen geven een duidelijke afname te zien, vooral in het hart van Schoonoord. De verkeersongevallen vertonen een daling van gemiddeld 10 naar gemiddeld 6 per jaar.
E9706	N854	Oosterhesselen - Meppen	* Verbreding wegprofiel	* Aanpassen wegbeeld aan functie erfdoegangsweg	Het aantal verkeersongevalen was en is 1 à 2 per jaar.
E9801	N371	Bovensmilde - Smilde	* Versmalling van wegprofiel * Verbreding fietspad	* Aanpassen wegbeeld aan functie erfdoegangsweg	De verkeersongevallen geven niet de indruk, dat de aanpassingen daarop een gunstig effect hebben gehad.
E9802	N371	Aansluiting Witterterbrug	* Onderbreking doorgaande route via voorrang om de hoek * Instellen 50km-regime op aansluitend wadvak	* Realisering overgang van gebiedsontsluitingsweg naar erfdoegangsweg * Terugdringen aantal verkeersongevallen	De geregistreerde verkeersongevallen voor en na de reconstructie liggen op hetzelfde lage peil van gemiddeld 1 à 2 per jaar.
E9803	N371	Bk Assen-Rotonde	* Aanleg nieuwe weg	* Verbetering ontsluiting Assen in westelijke richting i.v.m. de aanleg woonwijk Kloosterveer.	Verkeer in de richting Smilde, Roden en Veenhuizen kan geen gebruik meer maken van de route langs de Drentse Hoofdvaart.

Vervolg tabel 1 Evaluatie infrastructurele projecten op provinciale wegen

E9804	N372	Noordwestelijke omlegging Peize (in samenhang met E9813)	* Vermindering hoeveelheid doorgaand verkeer door bebouwde kom Peize * Verbetering leefbaarheid in Peize * Verbetering verkeersveiligheid * Verbetering bereikbaarheid Roden	De weg van Peizermade naar Peize kende in 2000 een intensiteit van 9.900 motorvoertuigen per etmaal (myte), waarvan 31% zijn bestemd naar Peize. Van de omleidingsweg maakten in 1999 gemiddeld 7.590 myte gebruik, verkeer dat voorheen door de bebouwde kom van Peize reed. Het gemiddelde was in 2002 opgelopen naar 8.227 myte. Het aantal verkeersongevallen op de oude route van de N372 is van 29 stuks in de periode 1995-1997 gedaald naar 5 stuks in de periode van 1998-2001. De verkeersongevallen op het nieuwe weggedeelte geven geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.
E9805	N372	* Aanleg rondweg * Aanleg rotonde * Aanleg fietstunnel	* Vermindering hoeveelheid doorgaand verkeer door bebouwde kom Roden * Verbetering leefbaarheid in Roden * Verbetering verkeersveiligheid * Verbetering bereikbaarheid Roden * Veilige overgang van gebiedsontsluitingsweg naar bebouwde kom Roden	De weg tussen Peize en Roden trok in 1999 gemiddeld 13.120 myte aan, waarvan 26% lokaal verkeer. De omleidingsweg om Roden had in 2002 gemiddeld 1192 myte. Het aantal verkeersongevallen op de sluiproute via de Turfweg, Haarveensedijk en de Molenweg bedroeg 39 stuks in de periode 1995-1997 en 16 stuks in de periode 1998-2001. Er is onvoldoende bekend over het gebruik van de oude route door Roden door het doorgaande verkeer van Groningen/Peize naar Nistap/Leek. De aantallen verkeersongevallen zijn ongeveer gelijk gebleven, hetgeen ook te maken zal hebben met de grote aantallen winklend publiek in het centrum.
E9806	N374	Aansluiting N381 – Hoogeveen	* Aanleg drempels en 60km-gedeelten	Ordningsaanpassingen worden er nog fors gereden. De gemiddelde snelheid ligt bij het permanente meetpunt op 84 kilometer per uur (km/h) in 2000. De zogenaamde V80 ligt bij 103 in 2000, hetgeen betekent, dat 10% van alle motorvoertuigen harder rijdt, dan 103 km/h, hetgeen weer neer komt op zo'n 240 stuks. De aanpassingen lijken een gunstige invloed te hebben op het aantal verkeersongevallen. Met name de rij-ongevallen zijn verminderd van gemiddeld 6 naar gemiddeld 2 per jaar.
E9807	N375	N375 – Echtenseweg	* Aanleg rotonde	Het aantal verkeersongevalen in de voor- en na-periode ligt op gemiddeld 1 per jaar

Vervolg tabel 1 Evaluatie infrastructuurele projecten op provinciale wegen

E9808	N375	Moppel: Kruispunt Handelsweg	* Aanleg rotonde	* Verbetering verkeersafwikkeling * Verlaging snelheid (auto)verkeer * Vermindering verkeersongevallen	* Het aantal verkeersongevallen voor en na de realisering is te gering voor evaluatie
E9809	N375	Meppel: Kruispunt Zomerdijk	* Aanleg rotonde	* Verbetering verkeersafwikkeling * Verlaging snelheid (auto)verkeer * Vermindering verkeersongevallen	* Het aantal verkeersongevallen voor en na de realisering is te gering voor evaluatie.
E9810	N375	Marwijksoord / Klaas Steenweg	* Verbrediging aansluitingen met middeng gele cers * Licht asfalt hockdrijbaan	* Terugdringen aantal voorrangsongeval en	Na 1998 zijn er geen voorrangsongevallen meer geregistreerd. Voor de reconstructie werden er gemiddeld 4 voorrangsongevallen geregistreerd, waarvan veel met ernstig letsel.
E9811	N375	Gro lloo Schoonloërstraat / Oosterend	* Aanleg rotonde * Instellen bebouwde kom	* Realisering overgang van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg * Terugdringen aantal verkeersongevallen	Gemiddeld vond er 1 ongeval per jaar plaats. Na de aanleg van de rotonde zijn er geen ongevallen meer geregistreerd
E9812	N375	Mondenweg / Dwarsdiep	* Ondersnaking doorlopende route via voorrang om de hock	* Terugdringen aantal voorrangsongeval en * Verbetering bereikbaarheid AVLBE	Na de reconstructie is er maar 1 verkeersongeval meer geregistreerd. Voord en werden gemiddeld 3 à 4 per voorrangsongevallen per jaar geregistreerd

Vervolg tabel 1 Evaluatie infrastructuurele projecten op provinciale wegen

E9813	N386	Zuidwestelijke omlegging Peize (in samenhang met E9804.)	* Aanleg rondweg + oversteekvoorziening	* Vermindering roe veelheid doorgaand verkeer door bebouwde kom Peize * Verbodtoefing verkeersveiligheid en leefbaarheid r Peize * Verbetering bereikbaarheid Roden	Van het nieuwe weggedeelte maakten in 1999 gemiddeld 5.300 motorvoertu gen per etmaal gebruik. Een deel van dit verkeer maakt gebruik van de noordwestelijke omleiding om richting Groningen te rijden. Het aantal ongevallen op de oude route vanaf de N386 door de bebouwde kom van Peize laat een afname zien van gemiddeld 10 ongevallen per jaar naar gemiddeld 5 ongevallen per jaar. <i>De ontlasting van de bebouwde kom van Peize door de aanleg van de Noordwestelijke en de Zuidwestelijke omleidingen om Peize leveren voor de bebouwde kom van Peize naar schatting een ontlasting op van zo'n 8000 mvtc.</i>
E9814	N356	Donderen	* Aanleg drempels * Aanpassing wegprofiel	* Aanpassen wegbeeld aan functie erfdoegangsweg * Verbeteren leefbaarheid bebouwde kom Donderen * Vermindering van de rij snelheden	Of de reconstructie ook een gunstige invloed heeft gehad op de ongevallen ter plaatse van de kruising met de weg van Vries Naar Peize is niet te zeggen, maar het is wel een feit: dat in 1999 geen en in 2000 twee ongevallen op het kruispunt plaatsvonden, terwijl dit er in de jaren 1993 tot en met 1998 22 waren.
E9901	N353	Wapsenveen; v. Helomaweg / Westeinde (In samenhang met E9701, E9702 en 0001 van lijst 2b)	* Aanleg rotonde	* Vermindering verkeersongevallen * Verlaging snelheid (auto/verkeer)	* Het aantal ongevallen in de voor- en naperiode is te gering om daarop te evalueren.
E9902	N353	Wihelminaoord	* Inrichting tot erfdoegangsweg * Instellen 50km-regiem * Aanleg drempels	* Aanpassen wegbeeld aan functie * Verbeteren oversteekbaarheid N353 * Vermindering verkeersongevallen * Verlaging snelheid (auto/verkeer)	* Het gemiddeld aantal verkeersongevallen ligt zowel in de voor- als naperiode rond 6 stuks. * Metingen behorende bij het project staan niet ter beschikking.

Vervolg tabel 1 Evaluatie infrastructuurprojecten op provinciale wegen

F0903	N371	Geauwenbrug	* Inrichting van bebouwde kom * Aanleg drempels	* Aanpassen wegbeeld aan functie * Verbeteren leefbaarheid bebouwde kom - Geauwenbrug * Vermindering verkeersongevallen * Verlaging snelheid (auto)verkeer	* In de voorperiode vonden er 11 ongevallen plaats en in de naperiode 6 stuks. De aantallen zijn te gering om daarop reeds een mening te baseren * Er zijn geen snelheidsmetingen voorhanden
E9904	N373	Zuidvelde – Norgerholt (in samenhang met 0005 van lijst 2b)	* Inrichting tot erftoegangsweg * Instellen 50km-regiem * Aanleg drempels	* Aanpassen wegbeeld aan functie * Vermindering verkeersongevallen * Verlaging snelheid (auto)verkeer	* Noot: Het gedeelte van de N373 van Huis ter Heide tot aan Roden is / wordt in tassen ingericht tot erftoegangsweg. * Verkeersongevallen: voorperiode 28 en naperiode 25 stuks. Geen opvallende verschillen. * Snelheidsmetingen: Uit meerdere metingen blijkt, dat de genomen maatregelen nauwelijks invloed hebben gehad op de gereden snelheden
E9905	N375	Kruispunt Tweeloo	* Aanleg rotonde	* Vermindering verkeersongevallen * Verbetering verkeersafwikkeling * Verlaging snelheid (auto)verkeer	* Het aantal verkeersongevallen in de voorperiode waren 6 stuks en in de naperiode waren 5 stuks en geven geen aanleiding tot conclusies..
E9906	N855	Dwingeloo	* Aanleg rotonde	* Vermindering verkeersongevallen * Verbetering verkeersafwikkeling * Verlaging snelheid (auto)verkeer * Herkentbare entree van Dwingelderveld.	* Het aantal verkeersongevallen in de voorperiode waren 5 stuks en in de naperiode waren 4 stuks en geven geen aanleiding tot conclusies..
E9907	N855	Spier	* Inrichting 50 kmh gacied	* Verlaging van de snelheid i.v.m. infooertrumparkeerterrein	* Geen gegevens beschikbaar.

Vervolg tabel 1 Evaluatie infrastructurele projecten op provinciale wegen

E9903	N855	Frederiksoord	* Aanleg rotonde * Herinrichting kom	* Aanpassen wegbeeld aan functie erfgoedgangweg * Verbeteren leefbaarheid bebouwde kom - Frederiksoord * Vermindering verkeersongevallen	Hot beeld van de verkeersongevallen door de jaren heen is zeer wisselend, maar vertoont na de reconstructies een dalende lijn
E9909	N856	Norg - Donderen	* Inrichting tot erfgoedgangweg * Instellen 80km-regime * Aanleg drempels	* Aanpassen wegbeeld aan functie * Vermindering verkeersongevallen * Verlaging snelheid (auto)verkeer	* In de voorperiode vonden er 32 ongevallen plaats en in de naperiode 22 stuks. * In de periode '995/1996 lag de V85 rond 98 km/h, in de periode 2000-2002 lag de V90 op 97 km/h.

Tabel 2 Uitgevoerde, nog niet geëvalueerde, infrastructurele projecten op provinciale wegen

project nummer	weg	omschrijving plaats	Omschrijving werkzaamheden	Beoogd doel / effect
0001	N353	Omgeving Vlindertuin / Kazerne (In samenhang met E9702, E9702 en E9901 van lijst 2a)	+ Instellen 60km-regiër + Aanleg dremsels	* Aanpassen wegbeeld aan functie
0002	N371	Geeuwenbrug / Dieverbrug	+ Versmalling weg + Aanpassing wegmartering + Verlegging fietspad	* Aanpassen wegbeeld aan functie * Verbetering kwaliteit fietspad: verhoging fietscomfort * Verbetering verkeersveiligheid fietsverkeer
0003	N371	Dieverbrug	+ Realisatie fietsbrug	* Verbetering afwikkeling fietsverkeer
0004	N371	kruispunt Dieverbrug	+ VRI vervangen door rotonde	* Verbeteren leefbaarheid bebouwde kom Dieverbrug * Vermindering verkeersongevallen * Verbetering verkeersafwikkeling * Verlaging snelheid (auto)verkeer
0005	N373	Nongersberg - Rodersesch	+ Inrichting tot erftoegangsweg + Instellen 60km-regiër + Aanleg dremsels	* Aanpassen wegbeeld aan functie * Vermindering verkeersongevallen * Verlaging snelheid (auto)verkeer
0006	N372	Netao (J.P. Santeeweg)	+ Aanleg fietspad (op voormalige trambaan) + Oversteekplaats gemarterd + Instellen 60km-regiër + Plaatsing verschijnborden + fietspaal	* Verbeteren overstekbaarheid voor voetgangers en fietsverkeer * Vermindering verkeersongevallen * Verlaging snelheid (auto)verkeer
0007	N391	Ter Apel – Emmer (in samenhang met 0101)	+ Aanleg nieuwe weg	* Verbetering leefbaarheid door ontlasting verkeersaanbod op de route Emmen – Weerdinge – Nw-Weerdinge
0008	N855	Dieverbrug (In samenhang met E9604 en 9605 van lijst 2a en 0109)	+ Inrichting van bebouwde kom	* Aanpassen wegbeeld aan functie * Verbeteren leefbaarheid bebouwde kom Dieverbrug * Vermindering verkeersongevallen * Verlaging snelheid (auto)verkeer
0009	N856	Westerbork – Beilen	+ Inrichting tot erftoegangsweg + Instellen 60km-regiër + Aanleg dremsels	* Aanpassen wegbeeld aan functie * Vermindering verkeersongevallen * Verlaging snelheid (auto)verkeer
0101	N364	Nieuw-Weerdinge (in samenhang met 0007)	+ Inrichting van bebouwde kom	* Aanpassen wegbeeld aan functie * Verbeteren leefbaarheid bebouwde kom Nieuw-Weerdinge * Vermindering verkeersongevallen * Verlaging snelheid (auto)verkeer
0102	N372	Tolhuis / Brunlaan	+ Fietsoversteek verbeterd: oversteek vlak gemaakt oprijrichting verbeterd	* Verbetering overstekbaarheid N372

Vervolg tabel 2 Uitgevoerde, nog niet geëvalueerde, infrastructurele projecten op provinciale wegen

0103	N374	Kruispunt Nieuw Buinen	• Aanleg rotonde	• Realisering overgang van gebiedsontsluitingsweg naar bebouwde kom • Vermindering verkeersongevallen • Verbetering verkeersafwikkeling • Verlaging snelheid (auto)verkeer
0104	N375	Pesse – Ruinen	• Aanpassing wegmarkering dubbele (onderbroken) as	• Aanpassen wegbeeld aan functie • Vermindering verkeersongevallen • Verlaging snelheid (auto)verkeer
0105	N379	Valthermond	• Herinrichting bebouwde kom	• Aanpassen wegbeeld aan functie • Verbeteren leefbaarheid bebouwde kom Valthermond • Vermindering verkeersongevallen • Verlaging snelheid (auto)verkeer
0106	N379	Nieuw-Weerdinge Emmer-compascuum	• Aanleg fietspaden	• Inrichten gedeelte Nw-Weerdinge en N391 tot gebiedsontsluitingsweg en tussen de N391 tot Emmercompascuum tot erftoegangsweg • Verbetering van de verkeersveiligheid voor (brom-)fietsers.
0107	N386	Kruispunt Bunne	• Aanleg rotonde	• Vermindering verkeersongevallen • Verlaging snelheid (auto)verkeer
0108	N386	Donderen	• Reconstructie komtraverse • Verlaging kruispunt • Aanleg asverschuiving	• Aanpassen wegbeeld aan functie • Verbeteren leefbaarheid bebouwde kom Donderen • Vermindering verkeersongevallen • Verlaging snelheid (auto)verkeer • Verbetering oversteekbaarheid N386
0109	N855	Deever – Klataren (In samenhang met E9604 en 9605 van lijst 2a en 0008)	• Inrichting tot erftoegangsweg • Instellen 60km-regierr • Aanleg drempels • Aanleg fietsstroken	• Aanpassen wegbeeld aan functie • Verbeteren fietsveiligheid • Vermindering verkeersongevallen • Verlaging snelheid (auto)verkeer
0201	N371	1 ^{de} Uffelterbrug	• Inrichting tot erftoegangsweg • Instellen 60km-regierr • Aanleg drempels	• Aanpassen wegbeeld aan functie • Vermindering verkeersongevallen • Verlaging snelheid (auto)verkeer
0202	N371	Havelterbrug	• Inrichting tot erftoegangsweg • Instellen 60km-regierr • Aanleg drempels	• Aanpassen wegbeeld aan functie • Vermindering verkeersongevallen • Verlaging snelheid (auto)verkeer
0203	N374	Aansluiting N381	• Aanleg twee rotondes • Zamenlijke rotonde is een samenvoeging van twee kruispunten tot één	• Realisering overgang van stroomweg naar gebiedsontsluitingsweg • Verbetering verkeersafwikkeling • Vermindering verkeersongevallen
0204	N374	Kruispunt Molenweg (Tiendeveen)	• Kleinschalige aanpassing aan de aansluiting • verplaatsing wegwijzer	• Vermindering verkeersongevallen

Vervolg tabel 2 Uitgevoerde, nog niet geëvalueerde, infrastructurele projecten op provinciale wegen

0205	N375	Oversteek Slagenweg	• Het moeilijk maken de N375 op/af te rijden (oversteken wel)	• Vermindering verkeersongevallen • Voorkomen berm schade
0206	N375	Oversteek Ruinerveldweg	• Het moeilijk maken de N375 op/af te rijden (oversteken wel)	• Vermindering verkeersongevallen • Voorkomen berm schade
0207	N375	Oversteek Gijsseltenweg	• Het moeilijk maken de N375 op/af te rijden (oversteken wel)	• Vermindering verkeersongevallen • Voorkomen berm schade
0208	N376	Oversteek Koekangerveldweg	• Het moeilijk maken de N375 op/af te rijden (oversteken wel)	• Vermindering verkeersongevallen • Voorkomen berm schade
0209	N375	Oversteek Ruinerweg	• Het moeilijk maken de N375 op/af te rijden (oversteken wel)	• Vermindering verkeersongevallen • Voorkomen berm schade
0210	N376	Oversteek Koekangerdwarsdijk	• Het moeilijk maken de N375 op/af te rijden (oversteken wel)	• Vermindering verkeersongevallen • Voorkomen berm schade
0211	N376	De Kiel	• Aanleg dynamische verkeersdrempels	• Verbeteren leefbaarheid bebouwde kom De Kiel • Vermindering verkeersongevallen • Verlaging snelheid (auto)verkeer • Realisering overgang van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg
0212	N376	Aansluiting Sleen	• Aanleg rotonde	• Vermindering verkeersongevallen • Verlaging snelheid (auto)verkeer
0213	N376	Err	• Herinrichting bebouwde kom	• Aanpassen wegbeeld aan functie • Verbeteren leefbaarheid
0214	N379	Roswinkel	• Herinrichting bebouwde kom	• Aanpassen wegbeeld aan functie • Verbeteren leefbaarheid bebouwde kom Roswinkel • Vermindering verkeersongevallen • Verlaging snelheid (auto)verkeer
0215	N386	Hageneind + Gemeentewerf ² (Tynaarlo)	• Inrichting tot erftoegangsweg • Instellen 80km-regio¹ • Aanleg asverschuiving (Hageneind) • Aanleg linksafer (Gemeentewerf)	• Aanpassen wegbeeld aan functie • Verbeteren overstekbaarheid N386 • Vermindering verkeersongevallen • Verlaging snelheid (auto)verkeer • Verbetering oprijdricht van Tynaarlo
0216	N386	Aansluiting Tynaar o-ocst / A28	• Aanleg rotonde	• Realisering overgang van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg • Vermindering verkeersongevallen • Verbetering verkeersafwikkeling • Verlaging snelheid (auto)verkeer

Vervolg tabel 2 Uitgevoerde, nog niet geëvalueerde, infrastructurele projecten op provinciale wegen

0217	N851	Aansluiting A28 (De Wijk) (in samenhang met 0217)	+ Aanleg rotonde	* Vermindering verkeersongevallen * Verbetering verkeersafwikkeling * Verlaging snelheid (auto)verkeer
0218	N851	Aansluiting A28 (Rogat) (in samenhang met 0216)	+ Vervanging VRI + Verleggen N851 + Aanleg rotonde + Aanleg carpoolplaats	* Vermindering verkeersongevallen * Verbetering verkeersafwikkeling * Verbetering aansluiting Rogat op N851 * Verlaging snelheid (auto)verkeer
0219	N851	Aansluiting Q365	+ Aanleg rotonde	* Vermindering verkeersongevallen * Verbetering verkeersafwikkeling * Verlaging snelheid (auto)verkeer
0220	N854	Oosterhesselen	+ Aanleg rotonde	* Realisering overgang van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg * Vermindering verkeersongevallen * Verbetering verkeersafwikkeling * Verlaging snelheid (auto)verkeer

Tabel 3 Uitgevoerde Openbaar vervoer-projecten op provinciale wegen

In haar beleid heeft de provincie zich tot doel gesteld om in 2010 alle halteplaatsen van een standaard voorzieningenniveau te hebben voorzien. Voor zover dit mogelijk is wordt bij de uitvoering van infrastructurele projecten (zie verwijzing naar tabellen 2a en 2b) en wegonderhoud de verbetering van halteplaatsen reeds meegenomen. In deze tabel is een overzicht gegeven van de reeds doorgevoerde verbeteringen, veelal onderdeel van project voor een totaal traject.

project nummer	weg	omschrijving plaats	omschrijving werkzaamheden
9801OV (E9804 tabel 2a)	N372	rondweg Peize, N372 bij carpoolplaats	realiseren halte + carpoolplaats
9802OV (E9814 tabel 2a)	N858	N858 door Donderen	realiseren halte
0001OV (0004 tabel 2b)	N371	Dieverbrug, N371, nabij haven	realiseren OV knooppunt
0101OV (0107 tabel 2b)	N386	a'slag Bunné aan N386	realiseren halte
0201OV (0201 tabel 2b)	N 371	Uffelte, N371, nabij Uffelterbrug	vernieuwen haltes
0202OV (0213 tabel 2b)	N376	Em, aan N376	realiseren haltes
0203OV (0214 tabel 2b)	N379	Roswinkel	vernieuwen haltes

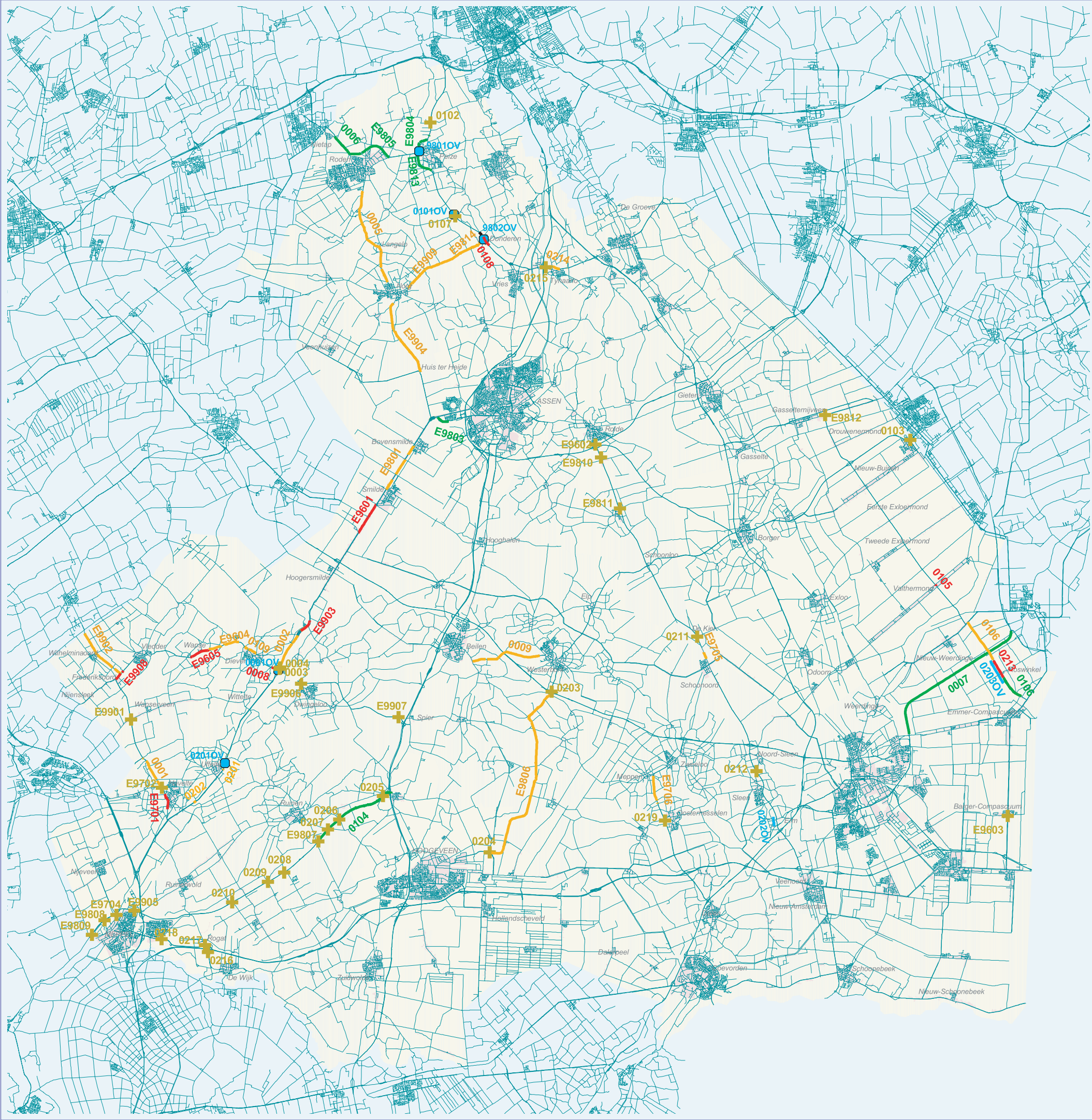
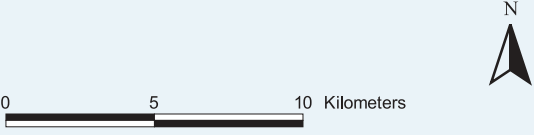
Infrastructuur

Uitgevoerde en deels geëvalueerde projecten
periode 1997 - 2002

Maatregel:

- Herinrichting komtraverse
- Herinrichting tot erftoegangsweg
- Herinrichting tot gebiedsontsluitingsweg
- Herinrichting OV-voorziening
- Vernieuwing OV-voorziening
- Reconstructie

9999
Nummerv verwijzing:
Het bij de projecten vermelde nummer
verwijst naar de overzichten van
uitgevoerde, deels geëvalueerde projecten,
in de bijlagen 2a, 2b en 3.



Infrastructuur

Uitgevoerde en deels geëvalueerde projecten
periode 1997 - 2002

Maatregel:

- Herinrichting komtraverse
- Herinrichting tot erftoegangsweg
- Herinrichting tot gebiedsontsluitingsweg
- herinrichting OV-voorziening
- vernieuwing OV-voorziening
- Reconstructie

9999
Nummerv verwijzing:
Het bij de projecten vermelde nummer
verwijst naar de overzichten van
uitgevoerde, deels geëvalueerde projecten,
in de bijlagen 2a, 2b en 3.

