

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 6 december 2006

Ons kenmerk 44/5.17/2006012581

Behandeld door de heer J.P. de Vries (0592) 36 57 54

Onderwerp: Jaarverslag Provinciaal uitvoeringsprogramma (PUP) verkeer en vervoer 2005

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij treft u ter kennisname het Jaarverslag 2005 van het PUP verkeer en vervoer aan. In het PUP zijn de beleids- en uitvoeringsprojecten van provincie, gemeenten en vele andere organisaties en instanties inzichtelijk gemaakt. Ook het programma Gedragsbeïnvloeding, waarvoor de Provinciale Commissie Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe de verantwoordelijkheid draagt, is in het PUP opgenomen. Omdat het dit jaar de nodige moeite kostte om de benodigde informatie van alle betrokken partijen bij elkaar te krijgen en te verwerken, is de opstelling van dit Jaarverslag vertraagd. Inmiddels zijn er afspraken gemaakt om dit probleem in de toekomst te voorkomen, zodat u het Jaarverslag van het PUP 2006 weer in de eerste helft van 2007 tegemoet kunt zien.

Uit de verslaglegging wordt duidelijk, dat alle betrokken overheden en organisaties in 2005 veel projecten hebben uitgevoerd en activiteiten hebben ontplooid, die een bijdrage leveren aan een veilige(r) bereikbaarheid in Drenthe. Uit evaluaties van uitgevoerde projecten blijkt dat wij met deze aanpak op de goede weg zijn. Zo is het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers (in het jaar 2005 vielen 32 doden en 1.008 gewonden) de laatste jaren aanzienlijk afgenomen. Ook het aantal onveilige kruispunten op provinciale wegen is sterk gereduceerd. De aandacht is mede daarom verlegd naar het verminderen van het aantal ongevallen en slachtoffers op de wegvakken van provinciale wegen en op verbetering van de bereikbaarheid en veiligheid van het wegennet in en rond met name de stedelijke gebieden. Deze aanpak spoort met de beleidslijnen, zoals deze destijds in het POP II en in het Collegeprogramma 2003-2007 zijn vastgelegd en onlangs in de convenantafspraken verkeer en vervoer tussen alle gemeenten en provincie Drenthe zijn "vertaald".

Via verspreiding van het verslag wordt "Drenthe breed" zichtbaar gemaakt, hoe aan de uitvoering van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid door de samenwerkende overheden en organisaties vorm en inhoud is gegeven. Mede aan de hand van de tot dusver gepresenteerde verslagen zullen het uitgevoerde beleid en de daaraan gekoppelde projecten de komende tijd worden gemonitord en geëvalueerd. Begin 2007 wordt afzonderlijk gerapporteerd over de effecten van alle inspanningen ten aanzien van het realiseren van de doelstellingen verkeer en vervoer in Drenthe.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Bijlage(n):
tk/coll.

Jaarverslag

Provinciaal uitvoeringsprogramma

Verkeer en Vervoer

2005



Jaarverslag

Provinciaal uitvoeringsprogramma

Verkeer en Vervoer

2005

Gedeputeerde staten van Drenthe
November 2006

Colofon

Dit is een uitgave van de provincie Drenthe

Foto's: Regiopolitie Drenthe, Verslavingszorg Noord Nederland, Bas Melker

Inhoud

1.	Inleiding	5
2.	Beleid Verkeer en Vervoer in Drenthe	7
2.1	De doelstellingen	7
2.2	Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer Drenthe	8
2.3	Interprovinciale samenwerking	9
2.4	Provinciaal beleid	13
2.5	Beleidsprojecten van gemeenten	15
3.	Infrastructurele maatregelen	17
3.1	(Inter)Regionale bereikbaarheid economische kernzones	17
3.2	Kernzone Noord-Drenthe (Groningen-Assen)	17
3.3	Kernzone Zuid-Drenthe (Meppel-Hoogeveen-Emmen-Coevorden)	19
3.4	Landelijk gebied	21
3.5	Overige projecten	22
4.	Gedragsbeïnvloeding	23
4.1	Eigen taken en projecten van de provincie	23
4.2	De centraal uit te voeren projecten en activiteiten	23
4.3	De projecten in de regio	29
5.	Verkeershandhaving	31
5.1	De gezamenlijke inspanningen	31
5.2	De inspanningen van het lokaal en provinciaal bestuur	32
5.3	De inspanningen van Politie Drenthe	32
5.4	De inspanningen van het Openbaar Ministerie	33
5.5	De inspanningen van de overige partners (3VO)	33
6.	Goederenvervoer	35
6.1	Verbeteren van (de infrastructuur voor) het goederenvervoer	35
6.2	Luchtvaartvervoer	36
7.	Collectief personenvervoer in Drenthe	37
7.1	Activiteiten van het OV-bureau	37
7.2.	Activiteiten van provincie Drenthe	38
	Bijlagen	39
1	Samenstelling Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (per 31 december 2005)	39
2	Samenstelling Adviesgroep Duurzaam Veilig (per 31 december 2005)	39



1. Inleiding

Jaarlijks stelt de provincie een Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer op. In 2004 is een begin gemaakt met het verbreden van de inhoud van het Uitvoeringsprogramma tot een document, waarin ook de voornemens van gemeenten en andere uitvoerende organisaties in Drenthe zijn opgenomen. Met de maatregelen laten alle betrokken overheden, instanties en organisaties zien dat ze gezamenlijk de verkeers- en vervoersdoelstellingen in Drenthe onderschrijven. Dat deze samenwerking niet vrijblijvend is, blijkt ook uit de convenanten die de twaalf Drentse gemeenten en de provincie hebben ondertekend (Assen, Meppel, Hoogeveen, Emmen, Coevorden) of nog zullen ondertekenen (de zeven overige gemeenten). In de convenanten is afgesproken een groot aantal maatregelen in de periode 2006-2008 gezamenlijk uit te voeren en te financieren. In dit verslag wordt inzicht gegeven in en verantwoordelijkheid afgelegd over de activiteiten en projecten uit het Provinciaal Uitvoeringsprogramma 2005 die in dat jaar zijn ontwikkeld, voorbereid, gestart en/of uitgevoerd.

Bij de provinciale projecten wordt in de planning van infrastructurele projecten rekening gehouden met het Onderhoudsprogramma van de Productgroep Wegen en Kanalen. Daar waar de projecten gezamenlijk zijn uitgevoerd, zijn deze in dit jaarverslag meegenomen. Zoals uit het verslag blijkt zijn veel instanties en organisaties verantwoordelijk voor de uitvoering van de projecten, maatregelen en activiteiten en de wijze van financiering. Het is ook van belang inzichtelijk te krijgen welke bijdrage deze maatregelen hebben geleverd aan het realiseren van de doelstellingen Verkeer en Vervoer en welke kosten daarmee waren gemoeid. Uiterlijk februari 2007 wordt aan GS een rapport voorgelegd, dat ingaat op de kosten en effectiviteit van de Uitvoeringsprogramma's van 2002 tot en met 2006. In eerste instantie zijn dit de maatregelen en projecten waarvoor de provincie Drenthe verantwoordelijk was. In het kader van de Convenantafspraken met gemeenten voor de periode 2006-2008 zal dit onderzoek in 2007 worden verbreed.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt beschreven aan welke onderwerpen in 2005 beleidsmatig aandacht is gegeven. Daarbij wordt ook ingegaan op het voorbereiden, uitwerken en uitvoeren van het beleid op landelijk en interprovinciaal niveau.

Hoofdstuk 3 doet verslag van de voortgang van de infrastructurele projecten en in hoofdstuk 4 worden de projecten gedragsbeïnvloeding beschreven. Voor de uitvoering daarvan is de provinciale commissie Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD) verantwoordelijk.

Hoofdstuk 5 behandelt de voortgang van de projecten in het kader van de Verkeershandhaving. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de maatregelen die in het kader van het Goederenvervoer, veelal in noordelijk verband, zijn uitgevoerd.

Hoofdstuk 7 geeft een beeld van de ontwikkelingen in het collectief personenvervoer. Deze hebben vooral betrekking op de maatregelen gericht op het openbaar vervoer, waarvoor het OV-bureau Groningen Drenthe sinds 1 januari 2005 verantwoordelijkheid draagt. Ook wordt in dat hoofdstuk kort ingegaan op de ontwikkelingen van Groningen Airport Eelde.

In Bijlagen 1 en 2 zijn de samenstellingen per 31 december 2005 weergegeven van het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe en van de Adviesgroep Duurzaam Veilig.



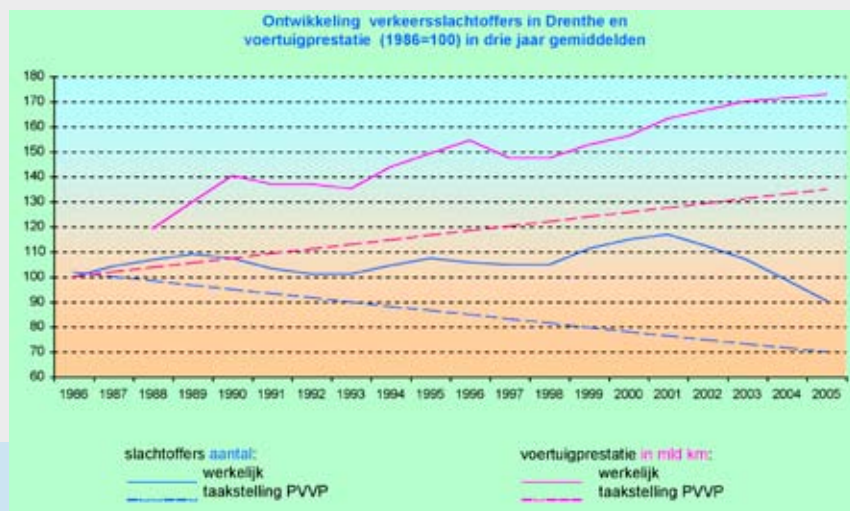
2. Beleid Verkeer en Vervoer in Drenthe

2.1 De doelstellingen

In het landelijke beleid is het terugdringen van de groei van de automobilititeit verlaten. In het POP II zijn dan ook geen doelstellingen opgenomen voor een reductie van de groei in Drenthe. Voor de komende jaren is het beleid in Drenthe gericht op het in stand houden en zo mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid van de kernzones en de stedelijke centra daarbinnen. De tweede pijler van het beleid is gericht op het verhogen van de verkeersveiligheid.

Een goede bereikbaarheid is van essentieel belang voor de economische en sociale ontwikkeling in Drenthe. Vanwege de groei van de automobilititeit 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. Er moeten daarom passende maatregelen worden getroffen om de kwaliteit van de bereikbaarheid te handhaven en waar mogelijk te verbeteren. Onderstaande grafiek geeft een indruk van de groei van de automobilititeit op het Drentse wegennet.

In de grafiek wordt ook inzicht gegeven in de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers.



Hoewel de laatste jaren sprake is van een dalende trend, is het aantal doden en gewonden in vergelijking met de doelstellingen verkeersveiligheid in het PVVP 1996 nog steeds te hoog. Zo was in Drenthe in het jaar 2005 sprake van 1040 slachtoffers (32 doden en 1008 gewonden) in het verkeer, terwijl de taakstelling voor dat jaar 858 slachtoffers (doden en gewonden) bedroeg. In de grafiek zijn de aantallen volgens de doelstelling en de door de politie geregistreerde aantallen gevisualiseerd. Voor de geregistreerde aantallen is daarbij uitgegaan van een voortschrijdend driejarig gemiddelde.

In het PUP 2005 zijn op basis van de twee genoemde pijlers de volgende doelstellingen geformuleerd:

- instandhouden van de basiskwaliteit van de afwikkeling van het verkeer op de wegen in Drenthe;

- realiseren van een basiskwaliteit bereikbaarheid voor de kernzones en de stedelijke centra daarbinnen;
- verhogen van de verkeersveiligheid via de invalshoeken infrastructuur, gedrag en handhaving;
- verminderen van de geluidhinder door verkeer en vervoer in stedelijk en landelijk gebied;
- verminderen van de lichthinder als gevolg van wegverlichting;
- verminderen van het aantal knelpunten tussen infrastructuur en ecologische hoofdstructuur.

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze in 2005 beleidsmatig aandacht is besteed aan het realiseren van deze doelstellingen. De hierna volgende hoofdstukken geven inzicht in de projecten, activiteiten en maatregelen, die vanuit deze beleidsinvalshoeken zijn gestart of uitgevoerd. Hierbij zij opgemerkt dat maatregelen gericht op het realiseren van de drie laatstgenoemde doelstellingen waar mogelijk hebben meegelift in de maatregelen voor de doelstellingen verkeer en vervoer.

2.2 Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer Drenthe

In juli 2004 is het POP II Drenthe vastgesteld. In het POP is het verkeers- en vervoersbeleid als één van de grondslagen van het omgevingsbeleid opgenomen. Het was de bedoeling de in het POP beschreven doelstellingen in het Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer (UPVV) nader te concretiseren. In dat document zouden ook de uitgangspunten en doelstellingen van de Nota Mobiliteit worden vertaald naar Drents niveau. Aangezien de Nota Mobiliteit pas in december 2005 door de Tweede Kamer is vastgesteld, kon daaraan geen invulling worden gegeven. Wel is in 2005 een startnotitie opgesteld, die de basis is voor het Uitwerkingsprogramma dat in het voorjaar van 2007 door provinciale staten moet worden vastgesteld. Een belangrijk onderdeel in de totstandkoming van het Uitwerkingsprogramma is een brede consultatieronde met alle belanghebbenden, waaronder de Drentse burger. In het kader van het Uitwerkingsprogramma zijn in 2005 diverse activiteiten ontplooid, die hierna kort worden beschreven.

2.2.1 Fietsverkeer

Als onderdeel van het Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer is in 2005 het Fietsbeleidsplan Drenthe opgesteld. Hoofddoel van de nota is om het fietsgebruik in Drenthe te stimuleren, zowel in het stedelijke als in het landelijke gebied. De nota die in december 2005 door GS is vastgesteld, omvat twee delen. In deel I zijn de bouwstenen voor het beleid voor de komende jaren vastgelegd. In deel II, het projectenboek, is de vertaalslag gemaakt van beleid naar project. Deze projecten zullen de komende jaren moeten worden uitgevoerd, waarbij het de bedoeling is dat een aantal zogenaamde sterprojecten binnen een periode van twee jaar worden gerealiseerd.

2.2.2 Samenwerking

In 2005 zijn met alle gemeenten besprekingen gestart voor het aangaan van uitvoeringsconvenanten voor de uitvoering van het programma Bereikbaarheid in de jaren 2006-2008. Eind 2005 is met Assen het convenant ondertekend. De ondertekening met de vier andere stedelijke gemeenten in Zuid-Drenthe (Meppel, Hoogeveen, Emmen, Coevorden) heeft in het voorjaar 2006 plaatsgehad. De ondertekening met de zeven overige gemeenten is eind 2006 gepland. In de convenanten wordt vastgelegd welke projecten op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid worden uitgevoerd in de betreffende gemeente en de wijze waarop deze worden gefinancierd. In de convenanten zijn ook de bijdragen van de gemeenten voor de uitvoering van het programma Gedragsbeïnvloeding opgenomen.

De gemaakte afspraken voor het jaar 2006 zijn in het Provinciaal Uitvoeringsprogramma 2006 vastgelegd, dat op 14 maart 2006 door gedeputeerde staten is vastgesteld.

2.2.3 Beleidsontwikkelingen

In 2005 heeft TNO in opdracht van de provincie een onderzoek uitgevoerd naar de beleving van openbare verlichting door weggebruikers. De uitkomsten ervan zijn tijdens een themamiddag in oktober gepresenteerd. Daarbij werd duidelijk dat het plaatsen van openbare verlichting op kruispunten vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen vaak gewenst is, terwijl dat op wegvakken in veel mindere mate het geval is. De conclusies worden voor de provinciale wegen vertaald in beleidsregels, die in 2006 aan GS worden voorgelegd. In het afgelopen jaar heeft een provinciale werkgroep zich bezig gehouden met het toekomstige beleid voor beplanting langs provinciale wegen. De discussie daarover moet in 2007 leiden tot concrete aanbevelingen.



Een stagiair van de Hogeschool Leeuwarden heeft een onderzoek gedaan naar de verkeersongevallen en de voorrangsregeling op (brom)fietsoversteken op provinciale wegen. De uitkomsten hiervan zijn ingebracht in de interprovinciale en landelijke overleggen over verkeersveiligheid.

2.2.4 Monitoring en evaluatie

Om de effecten van het verkeers- en vervoersbeleid en de uitvoering ervan te kunnen volgen, is in 2005 gestart met een discussie over een structurele beleid- en projectmonitoring. In 2006 moet dat uitmonden in een Plan van Aanpak, op basis waarvan vanaf begin 2007 de resultaten van het beleid en de uitvoering in rapportages zichtbaar worden gemaakt.

2.3 Interprovinciale samenwerking

In interprovinciaal verband is provincie Drenthe partner in verschillende overlegstructuren met de minister van Verkeer en Waterstaat en met de andere provincies. Binnen deze overleggen zijn diverse verkeers- en vervoersonderwerpen aan de orde geweest. Belangrijke gesprekspunten in 2005 waren:

- de problematiek van een lagere registratiegraad van verkeersongevallen en verkeersslachtoffers (is nog steeds een punt van discussie met de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Binnenlandse Zaken);

- de wijze van het landelijk uniform communiceren over de invoering van de richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK);
- het openbaar vervoer, waaronder de invoering van de chipkaart vanaf 2007.

Ook in het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) spelen diverse onderwerpen die gezamenlijk worden opgepakt. Het SNN heeft periodiek afstemmingsoverleg met de gemeenten Groningen, Emmen, Assen en Leeuwarden. Voor de Bestuurscommissie Stedelijke Ontwikkeling en Mobiliteit (SOM) vervulde provincie Drenthe ook in 2005 het voorzitterschap en het secretariaat.

Hierna wordt kort ingegaan op de onderwerpen, die het afgelopen jaar in interprovinciaal verband aan de orde zijn geweest.

2.3.1 Nota Mobiliteit

In 2005 hebben de noordelijke provincies alle gelegenheden benut om de noordelijke visie verwoord te krijgen in de Nota Mobiliteit. Voor de zogenaamde ‘Knelpuntenkaart’ van de Nota is dat helaas niet gelukt. Het Rijk is van opvatting dat er tot 2020 geen knelpunten zijn voor de bereikbaarheid van Noord-Nederland. Onder andere met de resultaten van de netwerkanalyses hoopt Noord-Nederland het Rijk tot andere gedachten te brengen. De nota Mobiliteit is in december 2005 aangenomen door de Tweede Kamer.

In de Nota is ook de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA) opgenomen. Uit extern onderzoek in 2005 is gebleken, dat er een internationale noord-zuidas ontstaat tussen Scandinavië en de stedelijke kernzones in Hamburg en Bremen en verder. Nederland dreigt niet goed aangesloten te raken op deze ontwikkeling. De intermediaire positie van Noord-Nederland naar Noordwest-Europa is in 2005 ook vastgelegd in de rijksnota’s Pieken in de Delta en de Nota Ruimte. Eind 2005 is in samenwerking met de Ministeries van VROM, V&W, EZ en OCW gestart met een nadere verkenning van de NOA. In de loop van 2006 moet dit tot resultaten leiden.

In de Nota Mobiliteit is ook vastgelegd dat een netwerkanalyse wordt uitgevoerd voor het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen. Eind 2005 is een start gemaakt met deze netwerkanalyse. In Noord-Nederland worden verder netwerkanalyses uitgevoerd voor Leeuwarden, voor de A7-zone in Fryslân en voor het stedelijke gebied Zuid-Drenthe. Deze netwerkanalyses waren gereed op 1 augustus 2006. Overeenkomstig de afspraken in het landsdeeloverleg eind 2005 worden de resultaten van de netwerkanalyses gebundeld in de Netwerkanalyse Noord-Nederland. De uitkomsten van de netwerkanalyse zullen ook een rol spelen bij de nieuwe verdeelsleutel van de Brede Doeluitkering per 2008 en daarmee de omvang van deze uitkering.

2.3.2 Samenwerking in SNN-verband

In het Samenwerkingsverband Noord-Nederland waren het Politiek Beraad over het Langmanakkoord en het Landsdeeloverleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) belangrijke overlegmomenten. In de voorbereiding daarvoor was voortdurend overleg met de andere noordelijke provincies.

In 2005 is in SNN-verband gestart met de opzet van structureel overleg met de grote gemeenten. Deze opzet moet in 2006 leiden tot deelname van de grote gemeenten in de Bestuurscommissies SOM en Economische Zaken en Toerisme (EZT). Met de overige Drentse gemeenten is periodiek afstemmingsoverleg gevoerd in het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe.

2.3.3 Zuiderzeelijn

De projectorganisatie Zuiderzeespoorlijn (ZZL) is door de provincie ondersteund door ruimtelijk-economische en vervoerskundige expertise-inzet voor de begeleiding en opzet van de noordelijke inbreng voor de structuurvisie ZZL van het Rijk.



2.3.4 Spoorvisie Noord-Nederland

In 2004 is een concept spoorvisie voor Noord-Nederland opgezet. In 2005 is een nadere analyse uitgevoerd over de mogelijkheden om het ideaal eindbeeld van het spoor ook daadwerkelijk gerealiseerd te krijgen. In SNN-verband is besloten de opzet van de uiteindelijke spoorvisie af te stemmen op de ontwikkelingen rond en de besluitvorming over de Zuiderzeelijn. De relatie met de spoororganisaties (Prorail en NS) zijn geïntensiveerd.

2.3.5 Bereikbaarheid en veiligheid rijkswegen

In noordelijk verband hebben de provincies in 2005 een aantal gesprekken gevoerd met het Rijk over de knelpunten van het Rijkswegennet, waarbij een aantal concrete afspraken zijn gemaakt.

Capaciteitsverruiming A28 tussen Meppel en Zwolle

De Startnotitie MER is door Rijkswaterstaat (RWS) Oost-Nederland in 2005 afgerond. Op basis van de startnotitie zijn de Richtlijnen MER in 'Den Haag' getekend. Voor de A28 wordt de gewijzigde Tracéwetprocedure gevolgd. In 2006 wordt gewerkt aan een gecombineerd ontwerp-Tracébesluit en Milieueffectrapport. Het Tracébesluit staat gepland voor eind 2006. Uitvoering start dan medio 2008.

Ontbrekende schakel tussen de A28 en A32 (Knooppunt Lankhorst)

In 2005 is gestart met de bestemmingsplanprocedure, waarbij het geluidsonderzoek de tijdsbepalende factor is. Het is de bedoeling om in 2007 met de uitvoering te starten.

Maatregelen N33

Na diverse onderhandelingsrondes zijn het Rijk, de provincies Groningen en Drenthe en de betrokken gemeenten in beide provincies het eens geworden over een pakket van maatregelen, waaronder de verdubbeling van de N33. In december 2005 heeft de minister hiervoor een bedrag van 90 miljoen euro toegezegd. Voor de financiering van het resterende bedrag zijn de regionale overheden verantwoordelijk. De eerste stap in de uitvoering is de aanpak van het knooppunt N33/N34, het huidige verkeersplein Gieten. Onderzocht wordt of de knooppunten

Zuidbroek en Assen-zuid bij voorrang uitgevoerd kunnen worden. De afspraken over de N33 hebben een impuls gegeven aan een integrale gebiedsontwikkeling rond Assen-zuid. In 2005 hebben de gemeente Assen en de provincie een wensbeeld opgesteld dat door beide colleges is onderschreven. In 2006 wordt de visie “verhard” in een Masterplan.

Overname N34

De in 2005 gestarte onderhandelingen met het Rijk over een overname van de N34 zijn in 2006 met succes afgerond. De overdracht zal waarschijnlijk eind 2006 via de ondertekening van een overdrachtsdocument door Rijk en provincies worden bekrachtigd. Met uitzondering van het knooppunt N33/N34 zal provincie Drenthe alle overige geplande maatregelen voorbereiden en laten uitvoeren.



2.3.6 Duurzaam Veilig

In de tweede fase van het concept Duurzaam Veilig is de aandacht vooral gericht op vergroting van de herkenbaarheid van de verschillende wegtypen. Ook in 2005 zijn diverse provinciale wegen volgens de richtlijn ‘Essentiële herkenbaarheidskenmerken’ ingericht. In hoofdstuk 3 wordt daarover verslag gedaan. Waar mogelijk is in combinatie met de uitvoeringsperiode via brochures gecommuniceerd met de Drentse burgers en de weggebruikers over de achtergronden van Duurzaam Veilig.

Zoals onder 2.2.3 beschreven is in 2005 aandacht besteed aan de beleving van openbare verlichting door weggebruikers, het beleid t.a.v. beplanting langs provinciale wegen en de voorrangsregeling op (brom)fietsoversteken op provinciale wegen. In 2005 heeft de provincie campagne gevoerd voor het verminderen en voorkomen van het aantal rijongevallen op provinciale wegen. De maatregelen op het gebied van infrastructuur zijn in hoofdstuk 3 beschreven. In het kader van voorlichting is het project ‘Gebruik je hoofd, niet je airbag’ ontwikkeld. Deze voorlichtingscampagne, waarin nauw wordt samengewerkt met de ANWB, is begin 2006 van start gegaan en zal twee jaar duren.

2.3.7 Actualisatie Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland

Het was de bedoeling in 2005 te starten met de aanpassing van het in 2001 uitgegeven Bereikbaarheidsprofiel. Omdat vorig jaar in het kader van de landelijke Nota Mobiliteit afspraken zijn gemaakt over het uitvoeren van netwerkanalyses, is daaraan geen uitvoering gegeven. In Drenthe is in de loop van 2005 begonnen met het opstellen van twee netwerkanalyses, te weten de NWA Groningen-Assen en de NWA Zuid-Drenthe. De netwerkanalyses moeten inzicht verschaffen in de huidige en toekomstige problematiek bij de bereikbaarheid en verkeersonveiligheid.

2.3.8 Modelmatig onderzoek

In SNN-verband is een projectplan opgesteld voor een nieuwe versie (no. 4) van het Nieuw Regionaal Model (NRM) Noord Nederland. In het najaar is gestart met de eerste fase en zijn ten behoeve van de toetsing van het model op 25 locaties in Drenthe verkeerstellingen uitgevoerd.

Na een lange voorbereiding is eind 2004 in het hoofdenoverleg van de Regiovisie Groningen-Assen besloten een studie 'Gebiedsgericht benutten' te starten in combinatie met een verfijning van het NRM. In deze studie werken de gemeenten Assen en Groningen, de provincies Drenthe en Groningen en Rijkswaterstaat Noord-Nederland samen. Het model was begin 2006 operationeel en is of wordt ingezet bij de netwerkanalyse Groningen-Assen, de MER voor de Weststrandzone Assen en de ontwerpopgave Roden/Leek.

2.3.9 Monitoring

In het kader van monitoring zijn de volgende activiteiten gerealiseerd:

- de monitor Verkeer en Vervoer in Noord-Nederland;
- het permanent en ad hoc meten van verkeersintensiteiten op provinciale wegen;
- de afronding van de discussie over het provinciale meetnet, waarbij gekozen is voor het vanaf 2007 registreren van de intensiteiten en de snelheden op 107 permanente telpunten;
- een discussiestuk over structurele beleid- en projectmonitoring (zie punt 2.2.4);
- het analyseren van de verkeersongevallen in het algemeen (ontwikkelingen) en specifiek (ongevallen met bromfietserverkeer; voorrangsongevallen);
- het evalueren van uitgevoerde maatregelen op provinciale wegen.

2.3.10 Goederenvervoer

In SNN-verband heeft de werkgroep Goederenvervoer een Actieplan 2005 ontwikkeld. De hierin beschreven acties zijn met de diverse subgroepen besproken. In hoofdstuk 6 wordt concreet op een aantal acties ingegaan. In november zijn afspraken gemaakt over een aantal nieuw te starten acties voor 2006, waaronder het project 'Luchtkwaliteit en goederenvervoer'.

2.3.11 Luchtvaartbeleid

Provincie Drenthe heeft binnen de IPO-werkgroep meegedacht in het uitwerken van de voorwaarden aan het rijk voor de overdracht van luchtvaarttaken en -bevoegdheden van Rijk naar de provincies. In het kader van deze overdracht is onder andere aandacht besteed aan:

- de nieuwe milieu-, geluid- en handavingsregels;
- het omgaan met juridische, milieutechnische, ruimtelijke ordenings en beleidmatige aspecten;
- de voor de overdracht noodzakelijke formatie en financiën per provincie;
- de uitwerking van de nieuwe bevoegdheden voor de provincies, met name waar het gaat om de kleine en incidentele vliegvelden zoals ultralightvliegvelden en zweefvliegterreinen.

2.4 Provinciaal beleid

2.4.1 Provinciale samenwerking in het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe

In 2005 is het VVBD viermaal en de Adviesgroep Duurzaam Veilig vijfmaal bijeen geweest. De belangrijkste onderwerpen van gesprek waren:

- het voorbereiden van een Drentse reactie van Drenthe op de nota Mobiliteit;
- het Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer;
- het onderzoek van ongevallen met bromfietzers;
- een evaluatie van vier jaar functioneren van VVBD en ADV;
- de inhoud van het PUP 2006 en het Jaarverslag MUP 2004-2007;



- ontwikkelingen op het gebied van het openbaar vervoer;
- de inhoud van het Fietsbeleidsplan Drenthe;
- de verdeling van de middelen in het kader van de Brede Doeluitkering 2006;
- de communicatie bij werken in uitvoering (actualisering van de Drentse website);
- voorstellen voor een uniforme regelgeving voor het plaatsen van gedenktekens voor verkeersslachtoffers;
- voorstellen voor een uniforme regelgeving voor het vervoer van personen in laadbakken achter tractoren e.d. (de invulling van Drents beleid in het kader van Art. 61b van het RVV);
- de convenanten tussen provincie en gemeenten;
- een nieuwe verordening voor het VVBD;
- een reglement voor de verdeling van de BDU-gelden in Drenthe;
- integrale verkeershandhaving.

2.4.2 Registratie intensiteiten en ongevalgegevens

In 2005 is een nieuwe opzet gemaakt voor het provinciale meetnet voor het registreren van de verkeersintensiteiten en de snelheden van het gemotoriseerde verkeer op provinciale wegen. Na consultatie van onder andere de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid is besloten het aantal meetpunten te verminderen van ca. 160 naar 107 en eventueel de plaats van een aantal punten aan te passen op de gewijzigde functie-indeling van de wegen. De meetpunten zullen in de loop van 2006 het autoverkeer permanent meten, zodat een zeer betrouwbaar beeld ontstaat van de hoeveelheden verkeer en de snelheid ervan.

De wijze van registreren van de verkeersongevallen en de verkeersslachtoffers is landelijk nog steeds een punt van discussie. Als gevolg van het minder registreren van ongevallen is het op termijn niet meer mogelijk betrouwbare conclusies te trekken over de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid en het effect van uitgevoerde maatregelen. Dit is een zorgelijke ontwikkeling.

2.4.3 Alternatief voor de verkeersdrempel

Omdat de maatschappelijke weerstand tegen verkeersdrempels de laatste jaren toeneemt, is in het POP II opgenomen dat de komende jaren gezocht wordt naar alternatieven. Als infrastructureel alternatief zijn in 2005 enkele zogenaamde microrotondes aangelegd.

Om inzicht te krijgen in de mening en ideeën van bewoners en gebruikers zijn in 2005 bijeenkomsten georganiseerd in Coevorden en Hogeveen. Daaruit bleek dat bewoners heel verschillend aankijken tegen het toepassen van bepaalde snelheidsremmende voorzieningen. De uiteindelijke beleidslijn wordt uitgewerkt in het Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer.

2.5 Beleidsprojecten van gemeenten

De gemeenten Hogeveen, De Wolden, Aa en Hunze, Westerveld en Assen zijn in 2005 gestart met het opstellen dan wel actualiseren van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan.



3. Infrastructurele maatregelen

In dit hoofdstuk wordt de voortgang beschreven van de infrastructurele projecten, die in 2005 zijn gestart dan wel tot uitvoering zijn gekomen.

3.1 (Inter)Regionale bereikbaarheid economische kernzones

In 2004 is begonnen met het ombouwen van het Drentse deel van de N381 (Emmen-Drachten) tot hoogwaardige stroomweg. In dat jaar zijn enkele wegvakken aangepast. In 2005 is gestart met de aanleg van twee tunnels bij Westerbork (oversteek Scharreveld) en Hoogersmilde (Veldhuizenweg). In laatstgenoemd project zijn ook faunavoorzieningen meegenomen. De ombouw van de overige wegvakken vindt in 2006 plaats, waarna de werkzaamheden op de N381 met de 'Dwars door Drenthe marathon' op 14 oktober 2006 feestelijk zijn afgesloten.

3.2 Kernzone Noord-Drenthe (Groningen-Assen)

3.2.1 Corridor 3a-01 (Groningen-Leek/Roden/Peize)

In het kader van de Regiovisie Groningen-Assen zijn afspraken gemaakt over de uitvoering van een samenhangend pakket van maatregelen. In 2005 zijn de daarin samenwerkende overheden gestart met de opzet van een investeringsstrategie, die in 2006 gereed moet zijn.

Voor de maatregelen die binnen het gebied van gemeente Assen moeten worden uitgevoerd hebben de provincie en gemeente afspraken gemaakt over de wederzijdse investeringen en deze in een convenant vastgelegd. Voor zover de te ontwikkelen en uit te voeren projecten binnen het gebied van de Bundel N372 vallen, heeft provincie Drenthe daarin het voortouw.

Provincie Groningen heeft de reconstructie van de aansluiting N372/A7 bij Leek afgerond. De maatregelen bestonden uit de verlegging van de noordelijke afrit van de A7 en de aanleg van twee rotondes in de N372. Door deze maatregelen is de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeterd.

Binnen de bebouwde kom van Leek heeft provincie Groningen de verkeersregelininstallatie op het kruispunt N372/Euroweg vervangen door een turbotronde.

Bij de aansluiting N372/A7 bij Peizermade wordt op initiatief van gemeente Groningen al enkele jaren gewerkt aan een plan voor een Transferium. Inmiddels is gebleken dat de aanlegkosten zodanig hoog zijn, dat het plan versoerd en gefaseerd moet worden uitgevoerd. Omdat per 1 april 2006 het busverkeer tussen Roden/Leek-Groningen via de OV-as Peizermade is gaan rijden, is de uitvoering van de eerste fase van het transferium van groot belang. De start daarvan met de aanleg van o.a. twee rotondes op de aansluiting N372/A7 is in het najaar van 2006 gepland.

In het totaalplan wordt ook rekening gehouden met de plannen betreffende waterberging, natuur en ecologische hoofdstructuur.

Op de N386 bij de aansluiting Peize-zuid is na jaren van voorbereiding en bezwarenprocedures de fietstunnel Altena gereed gekomen.

Gemeente Noordenveld heeft in 2005 diverse projecten uitgevoerd van het Masterplan voor de kern van Roden, waaronder de herinrichting van een deel van het centrum tot 30 km/h

zone. Ook is de centrumhalte Roden gerealiseerd, die op 10 maart met enig feestelijk vertoon is geopend. Aan laatstgenoemd project is een bijdrage verleend door de Regiovisie Groningen-Assen.

3.2.2 Corridor 3a-11 (Assen-Smilde-Oosterwolde)

Ter verbetering van de doorstroming op de N371 en de ontsluiting van de woonwijk Kloosterveen is de rotonde op deze route omgebouwd tot een turborotonde. In de nieuwe situatie wordt het doorgaande autoverkeer tussen Smilde-Assen en het verkeer van Assen naar Kloosterveen langs de rotonde geleid. Mede als gevolg van een betere doorstroming heeft deze maatregel ook een positief effect op het milieu.

In het verleden is op de N371 binnen de bebouwde kommen van Bovensmilde en Smilde een herinrichting uitgevoerd. De destijds getroffen maatregelen zijn deels geëvalueerd. Op basis van deze evaluatie was in het PUP 2005 gepland, om in dat jaar de gewenste maatregelen uit te voeren. Naderhand is besloten om de evaluatie te verbreden en voor de uitvoering daarvan een bureau in te schakelen. Het jaar 2006 wordt benut voor het onderzoek en het in beeld brengen van gewenste maatregelen. De uitvoering ervan zal in 2007 plaatshebben. In het onderzoek wordt ook ingegaan op de onveiligheid bij de vele bruggen in en tussen beide kernen.



In het kader van het project 'Weg van het Landschap' is in 2005 met de bevolking gesproken over de dorpsvisie Hoogersmilde en de noodzakelijke maatregelen op de traverse N371. Tijdens de overleggen is gebleken dat de inzichten van beide overheden en bewoners nogal uiteen lopen. Het is daarom de vraag of de maatregelen in 2006 kunnen worden uitgevoerd.

In 2005 is met bewoners en het ontwikkelbureau Veenhuizen veelvuldig gesproken over de uitvoering van een aantal maatregelen op de N919 bij Veenhuizen. Het ontwerp voor de bushaltes is in 2005 gereed gekomen en de uitvoering heeft in 2006 plaats. De uitvoering van de andere infrastructurele maatregelen, waaronder enkele linksafvakken, loopt opnieuw vertraging op omdat nog steeds niet duidelijk is of de gemeente Noordenveld een vergunning wil afgeven voor het kappen van enkele bomen. Gemeente Noordenveld heeft de herinrichting van de bebouwde kom in Veenhuizen afgerond.

3.2.3 Corridor 3a-13 (Assen-Vries-Zuidlaren)

In 2005 zijn de werkzaamheden bij de aansluitingen van de N386/Meerweg, de westelijke aansluiting N386/A28 en de haltevoorzieningen afgerond.

Ten behoeve van de plannen voor de aansluitingen N34/N386 en Berkenweg/N386 zijn de benodigde percelen aangekocht en is de planologische procedure gestart. De uitvoering van het project heeft in 2006 plaats. De plannen voor de uitvoering van een aantal kleinschalige maatregelen op de N386 zijn in 2005 voorbereid en worden in 2006 uitgevoerd. Het pakket van maatregelen bestaat uit de reconstructie van de kruispunten Veenweg/Molenstraat, de toegang van een tweetal maneges en de herinrichting van de parallelweg Zuidlaren-De Groeve. Gemeente Tynaarlo heeft een onderzoek afgerond naar de verkeersproblematiek op de N386

in de bebouwde kom van Zuidlaren. In vervolg daarop is een pakket van gewenste maatregelen vastgesteld. De uitvoering daarvan zal gefaseerd vanaf 2006 plaatshebben.

3.2.4 Corridor 3a-14 (Assen-Rolde-Borger)

Gemeente Assen heeft op de uitvalsweg van Assen naar Rolde een aantal projecten afgerond (aanpak tunnel Rolderhoofdweg, fietsbrug over de Rolderhoofdweg en de ombouw van het kruispunt Rolderhoofdweg/Pelikaanstraat tot rotonde).

De geplande verbetering van de schoolroute over de N376 in de bebouwde kom van Rolde moet nog door de gemeente Aa en Hunze worden uitgevoerd.

In 2005 zijn i.v.m. de uitbreiding van Rolde-zuid plannen voorbereid voor de aanleg van een rotonde en linksafvoorziening op de N376 bij Marwijksoord. De uitvoering ervan is in het voorjaar van 2006 gestart.

3.2.5 Corridor 3a-16 (Assen-centrum/regio)

De gereserveerde provinciale bijdrage voor de bereikbaarheid van Assen is in 2005 niet besteed, maar toegevoegd aan de middelen voor de convenantafspraken 2006-2008 met deze gemeente. Gemeente Assen was ook in 2005 volop bezig met de uitvoering van maatregelen ter vergroting van de capaciteit op het wegvak Peelo, de noordelijke invalsweg van Assen. In het kader daarvan is de weg gesplitst in twee rijbanen, is de zuidelijke op-/afrit op de A28 verplaatst en zijn verkeersregelininstallaties geplaatst. Fasegewijs zal de komende jaren het resterende deel van dit wegvak worden aangepakt.

3.3 Kernzone Zuid-Drenthe (Meppel-Hoogeveen-Emmen-Coevorden)

3.3.1 Corridor 3b-16 (Emmen-Nieuw – Amsterdam-Schoonebeek)

In het kader van de aanleg voor de nieuwe ontsluitingsweg De Vierslagen bij Nieuw Amsterdam zijn de provincie en gemeente Emmen gestart met de bestemmingsplanprocedure. Tijdens de voorlichtingsavonden is gebruik gemaakt van een interactief videosysteem, waarbij de belangstellenden een realistische indruk konden krijgen van de toekomstige situatie. Provincie Drenthe is begonnen met de besteksvorbereiding.

3.3.2 Corridor 3b-17 (Emmen-Zweelo-Oosterhesselen)

Door de gemeenten Emmen en Coevorden is gestart met de voorbereiding voor de aanleg van een fietspad van Noord-Sleen naar Westenesch.

De provincie heeft de reconstructie van een deel van de N854, het wegvak tussen de Verlengde Hoogeveenschevaart en de A37, uitgevoerd. Omdat de gewenste verbreding van de weg hier niet mogelijk was, is een nieuwe weg aangelegd en is de bestaande weg omgebouwd als parallelweg. In combinatie met dit project heeft de provincie ook drie andere wegvakken van de N854 ingericht volgens de essentiële herkenbaarheidskenmerken.

3.3.3 Corridor 3b-19 (Emmen-centrum/regio)

In het kader van de aanleg van de woonwijk Delftlanden heeft de gemeente een fietsbrug aangelegd in de fietsverbinding tussen genoemde wijk en de Rondweg.

De gereserveerde provinciale bijdrage voor de bereikbaarheid van Emmen is in 2005 niet besteed, maar toegevoegd aan de middelen voor de convenantafspraken 2006-2008 met deze gemeente.



3.3.4 Corridor 3b-24 (Coevorden centrum/regio)

In 2004 zou de verkeersregelingsinstallatie op de aansluiting N34/N377 (Krimweg) bij Coevorden worden vervangen door rotondes. Vanwege de te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied, is de uitvoering van dit project verschoven naar een periode na 2006. De provincie heeft op de aansluiting Euregioweg/N382 een rotonde en een parallelweg aan de oostzijde van de N382 aangelegd. De werkzaamheden zijn uitgevoerd in combinatie met de onderhoudswerkzaamheden aan de N382.

Ter reductie van het verkeerslawaaï voor de aanwonenden is bij de reconstructie geluidsreducerend asfalt gebruikt. Verder is op een deel van de weg een geluidsscherm geplaatst.

De in het PUP genoemde projecten van gemeente Coevorden hebben vooral in het teken gestaan van planvorming. Dit zijn:

- de reconstructie van het kruispunt Ganzehof/van Heutszsingel;
- aanleg rotonde Hemelweg/DSM-weg/Printer;
- aanleg rotonde Hemelweg/Vonkweg/Parallelweg;
- aanleg Fietsbrug De Pampert;
- herinrichting Coevorden;
- fietsenstalling Coevorden;
- parkeervoorzieningen.

Genoemde maatregelen zullen al dan niet gefaseerd vanaf 2006 worden uitgevoerd.

3.3.5 Corridor 3b-31 (Hoogeveen-Zuidwolde)

Na overeenstemming in 2005 tussen Rijkswaterstaat Noord-Nederland en gemeente De Wolden over een ongelijkvloerse aansluiting van de kern Zuidwolde op de N48, zijn beide partijen gestart met de planvorming. De uitvoering is gepland in 2009.

3.3.6 Corridor 3b-33 (Hoogeveen-Hollandscheveld)

Gemeente Hoogeveen is gestart met de voorbereidingen voor de aanleg van een fietspad tussen de Schoonhovenweg en Hollandscheveld.

3.3.7 Corridor 3b-34 (Hoogeveen-centrum/regio)

Gemeente Hoogeveen heeft in opdracht van de provincie een microrotonde aangelegd ter plaatse van het kruispunt N374/afslag Tiendeveen). De rotonde is na aanleg feestelijk in gebruik genomen.

Gemeente Hoogeveen heeft een rotonde aangelegd op het kruispunt Brugstraat/Perebomenweg en de brug Erflanden/Schutlandenweg gerealiseerd. Verder is een start gemaakt met de ombouw van de Blankenslaan oost/Van Limburg Stirumstraat. De 2^e fase van dit project wordt in 2006 aanbesteed.

De gereserveerde provinciale bijdrage voor de bereikbaarheid van Hoogeveen is in 2005 niet besteed, maar toegevoegd aan de middelen voor de convenantafspraken 2006-2008 met deze gemeente.

3.3.8 Corridor 3b-41 (Meppel-De Wijk-A28)

De werkzaamheden van de reconstructie van de N851 binnen de kom van Meppel zijn in het begin van het jaar afgerond. Ten behoeve van de aanwonenden is geluidsreducerend asfalt toegepast. Gemeente De Wolden heeft een plan voorbereid voor de aanleg van een fietspad Julianaweg tussen De Wijk en IJhorst.

3.3.9 Corridor 3b-43 (Meppel-Nijeveen-Havelte)

In overleg met de plaatselijke bevolking is voor de aansluiting N371/Lokbrug in 2004/2005 een plan gemaakt, dat in 2006 in samenhang met groot onderhoud aan de Lokbrug wordt uitgevoerd.

In samenspraak met gemeente Westerveld en bewoners is een plan ontwikkeld voor de reconstructie van de situatie op de N371 bij de Boschkampbrug. Deze reconstructie voorziet in het aanpassen van het wegverloop van de N371 en N353 en de aanleg van een nieuwe fietsbrug. De uitvoering daarvan is gepland in 2007.

3.3.10 Corridor 3b-44 (Meppel centrum/regio)

Gemeente Meppel heeft bij het NS-station het P&R-terrein Ezinge aangelegd.

De gereserveerde provinciale bijdrage voor de bereikbaarheid van Meppel is in 2005 niet besteed, maar toegevoegd aan de middelen voor de convenantafspraken 2006-2008 met deze gemeente.

3.3.11 Corridor 3b-51 (Steenwijk-A32-Frederiksoord-Vledder)

Voor de N855 zijn plannen voorbereid voor de herinrichting van de bebouwde kom van Nijensleek, waarbij veelvuldig overleg is geweest over de gewenste maatregelen op de route bij de basisschool.

Het weggedeelte Spier-Lhee is ingericht overeenkomstig de Richtlijn Essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK).

3.4 Landelijk gebied

3.4.1 Regionaal wegennet

Op de N353 is een wegvak heringericht met markering overeenkomstig de Richtlijn EHK.

Op de N376 zijn binnen de bebouwde kom van De Kiel en op het wegvak De Kiel-Schoonoord kleinschalige maatregelen uitgevoerd. Ter plaatse van het kruispunt in Noord-Sleen is een microrotonde aangelegd. Op dezelfde weg is het wegvak Sleen-Erm heringericht tot erftoegangsweg.

Op de N378 is in 2005 gestart met de reconstructie van een aantal aansluitingen en de inrichting van het laatste deel van deze weg volgens de Richtlijn EHK.

De herinrichting van de N379 overeenkomstig de Richtlijn EHK is verschoven naar 2006.

Ook op de N862 zijn maatregelen uitgevoerd in het kader van de Richtlijn EHK.

3.4.2 Lokaal wegennet

Aa en Hunze

De gemeente heeft in 2005 reconstructies uitgevoerd op de route Molenwijk/Oostermoer in Spijkerboor en op de doorgaande weg door Gasteren.

Borger-Odoorn

In Valthermond heeft de gemeente het Zuiderdiep gereconstrueerd. Het in 2005 gestarte project Dorpsvernieuwing Buinen is in de eerste helft van 2006 afgerond.

Coevorden

In 2005 heeft de gemeente een reconstructie uitgevoerd op de Dorpsstraat in Gees. De uitvoering van het centrumplan Sleen en de reconstructie van de Aelderstraat in Aalden komt in 2006 gereed.

Midden-Drenthe

Het tijdstip van aanleg van een nieuwe brug in Beilen-west is nog niet bekend. De vervanging van de Van Dijksbrug over de Beilervaart is in 2007 gepland. De gemeente heeft op twee gedeelten van het Oranjekanaal (wegvak Dr. Hoofdvaart-A28 en wegvak Zwiggelterbrug-gem. grens Coevorden) bermverharding aangebracht om het aantal rijongevallen op deze weg te reduceren.

Westerveld

De gemeente heeft de herinrichtingsplannen Vijfsprong in Dwingeloo en De Benderse uitgevoerd.

De Wolden

De gemeente heeft de herinrichtingsplannen 'omgeving gemeentehuis', de Kerkweg Ruinerwold en de Sportlaan in Koekange uitgevoerd. Ook zijn 30 km/h maatregelen gerealiseerd in de kern Ruinen.

3.5 Overige projecten

3.5.1 Bewegwijzering Duurzaam Veilig

Op een aantal locaties is tijdens onderhoudswerkzaamheden of reconstructies de bewegwijzering aangepast volgens de door provincie Drenthe opgestelde richtlijnen, die gebaseerd zijn op de uitgangspunten van Duurzaam Veilig.

3.5.2 Inspecties provinciale wegen

In 2005 zijn de provinciale wegen N373 (Norgbrug-Norg-Roden), N386 (Peize-Vries-Zuidlaren-De Groeve), N853 (Frederiksoord-Noordwolde), N855 (Spier-Dieverbrug-Steenwijk), N856 (Beilen-Westerbork) en N858 (Norg-Donderen) aan een inspectie onderworpen. De rapportages voor de N386, N853 en N858 zijn in 2005 verschenen en met de productgroep WK van de provincie besproken. De rapportages van de overige wegen zijn begin 2006 afgerond.

4. Gedragsbeïnvloeding

In dit hoofdstuk wordt de voortgang beschreven van de projecten en activiteiten van het Uitvoeringsprogramma Gedragsbeïnvloeding. Voor dit programma draagt het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe de formele verantwoordelijkheid. Een groot deel van het daarvoor beschikbare budget is afkomstig uit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer 2005.

Bij de uitvoering van het programma is sprake van een driedeling. Op het gebied van gedragsbeïnvloeding heeft provincie Drenthe eigen taken en verantwoordelijkheden. Daarnaast is de provincie als regisseur van het verkeers- en vervoersbeleid inhoudelijk en financieel verantwoordelijk voor diverse onderdelen van het beleid en de uitvoering ervan. Tenslotte wordt ook een groot deel van het programma sinds 2005 uitgevoerd door de in de drie Drentse regio's samenwerkende gemeenten. Op de voortgang van deze drie invalshoeken wordt hierna ingegaan.

4.1 Eigen taken en projecten van de provincie

Gedragsbeïnvloeding kan in combinatie met of als aanvulling op infrastructurele projecten, dan wel als afzonderlijke aanpak een belangrijke bijdrage leveren aan een beter verkeersgedrag en daarmee aan een veiliger verkeer. Gedeputeerde staten van Drenthe hebben in 2003 de bestuursopdracht 'Mensgerichte benadering' vastgesteld. Op basis daarvan zijn in de afgelopen jaren diverse pilots en projecten uitgevoerd. In 2005 is onder meer aandacht besteed aan de beleving van de weggebruiker van de wegomgeving en weginrichting. Hierbij werd nagegaan in hoeverre de wegomgeving of – inrichting kan worden aangepast om de verkeersdeelname te vereenvoudigen. Een ander project was gericht op de mogelijkheden voor burgers om mee te denken over beleidszaken.

De resultaten van de diverse projecten worden geïmplementeerd in het Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer.

4.2 De centraal uit te voeren projecten en activiteiten

Als regisseur van het verkeers- en vervoersbeleid is de provincie inhoudelijk en financieel verantwoordelijk voor diverse onderdelen van dit beleid. Hierna wordt kort ingegaan op de uitgevoerde projecten en activiteiten die onder die verantwoordelijkheid vallen.

4.2.1 Kennis en regie

Organisatie en representatie

De provincie voert het secretariaat van het Verkeers- en Vervoersberaad. Dit brengt allerhande werkzaamheden met zich mee. De kosten van uitvoering, zoals vergaderkosten en abonnementen komen ten laste van het deelbudget voor Kennis en Regie.

Landelijk secretarissen overleg verkeersveiligheid (LSOV)

In 2005 zijn de reguliere vergaderingen van het LSOV bezocht. In deze overleggen wordt geprobeerd afspraken te maken over de voorbereiding en uitvoering van diverse verkeersveiligheidsthema's. Ook heeft Drenthe geparticipeerd in het Landelijk Overleg Verkeerseducatie.

Uitwisseling kennis via themadagen

De Milieufederatie Drenthe en de provincie hebben in oktober samen een workshop Openbare Verlichting georganiseerd. De opkomst was goed bezocht. In de Nieuwsbrief van het VVBD en in de Milieuwijzer is kort aandacht gegeven aan de resultaten, die waar mogelijk door de wegbeheerders zullen worden gebruikt in hun beleid voor openbare verlichtingsplannen.

Toolbox

In 2004 is besloten om de Drentse Toolbox, die een overzicht geeft van verkeerslesmethoden, projecten, voorlichtingsmaterialen en relevante adressen van instanties en organisaties, aan te passen en te richten op het basis- en voortgezet onderwijs. In 2005 is in het Landelijk Overleg Verkeerseducatie (LOVE) afgesproken een landelijke Toolbox samen te stellen. Drenthe is daarin verantwoordelijk voor de inbreng van lesmethodieken en dergelijke voor de doelgroep 6-12 jaar.

De toolbox zal waarschijnlijk in 2006 gereed zijn.

Verkeersslachtoffers

Ook in 2005 heeft het VVBD een waarderingssubsidie van 1000 euro verstrekt aan de Vereniging Verkeersslachtoffers (VVS) voor de organisatie van de jaarlijkse landelijke Herdenkingsdag verkeersslachtoffers.

Alcohol en verkeer

In 2005 heeft Verslavingszorg Noord-Nederland (VNN; voorheen CAD Drenthe) het project 'Alcoholvrij op weg' uitgevoerd. Doel van dit project is om jonge automobilisten op een afgesloten circuit te laten ervaren, wat het effect is van alcohol op het rijgedrag en de rijvaardigheid. Aan het project hebben ca. 150 jongeren deelgenomen.

Om te bezien of dit project de komende jaren in meer provincies kan worden uitgetest is de



Rijksuniversiteit in opdracht van VNN gestart met een effectonderzoek. De resultaten ervan zijn op 13 april 2006 tijdens een symposium gepresenteerd.

Ondersteuning alcoholcontroles

Leden van het promotieteam van 3VO zijn bij 13 politiecontroles ingezet ten behoeve van het verstrekken van voorlichting. Tijdens deze controles werd niet alleen gecontroleerd op het gebruik van alcohol maar eveneens op het dragen van de gordel en het gebruik van andere wettelijk voorgeschreven beveiligingsmiddelen.

4.2.2 Communicatie en voorlichting

Weer en verkeer

In de afgelopen jaren zijn via Radio Drenthe diverse spotjes uitgezonden, die de weggebruiker waarschuwden voor mist, laagstaande zon, gladheid en andere gevaarlijke weersomstandigheden. Omdat dergelijke berichten ook op andere momenten en via andere kanalen met de weggebruiker worden gecommuniceerd, is in de loop van 2005 besloten te stoppen met het uitzenden van deze spotjes. Aan de werkgroep Communicatie van het VVBD is opdracht gegeven nieuwe ideeën te ontwikkelen om via de media met de weggebruiker/luisteraars over verkeersveiligheid te communiceren.

Nieuwsbrief VVBD

In de afgelopen jaren is in de Infobulletins van het VVBD aandacht besteed aan alle invalshoeken beleidsterreinen van verkeer en vervoer, zoals verkeersveiligheid, infrastructuur en openbaar vervoer. Omdat het OV-bureau Groningen-Drenthe vanaf 2005 verantwoordelijk is voor het ov-beleid en via dit bureau ook wordt gecommuniceerd met de 'burger', is in 2005 de opzet en inhoud van de Nieuwsbrief van het VVBD aangepast. In 2005 zijn 2 nummers van de Nieuwsbrief uitgebracht.

Website

Op de website van het VVBD zijn regelmatig nieuwe berichten verschenen. Voor het project Drents Verkeersveiligheidslabel is een aparte sub-site gemaakt, waarop belangstellenden achtergrondinformatie en de actuele stand van zaken kunnen vinden en documenten kunnen downloaden.

Diverse publicaties

Het VVBD heeft in 2005 de brochure 'Verkeers(on)veiligheid in Drenthe in cijfers' uitgebracht. Deze brochure biedt met name de wegbeheerders aanknopingspunten voor hun verkeersveiligheidsbeleid. Verder is via het VVBD publiciteit gegeven aan de 'verkeersonveiligheid van bromfietzers' en de 'verkeersonveiligheid en voorrangbeleid op (brom)fietsoversteken op provinciale planwegen'. De provincie heeft het Jaarverslag MUP 2004-2007 uitgebracht, waarin de uitgevoerde activiteiten in het kader van het programma Gedragsbeïnvloeding 2004 van het VVBD zijn opgenomen.



Voorlichting

In de drie noordelijke provincies zijn in november 2005 door het CBR drie voorlichtingsavonden voor rijnschoolhouders georganiseerd, waar een medewerkster van provincie Drenthe een presentatie over EHK en communicatie over EHK heeft verzorgd. De avonden werden goed bezocht en de informatie werd op prijs gesteld. In de periode erna zijn er diverse aanvragen geweest voor informatiemateriaal. De informatie is ook als artikel verschenen in *Reflector*, een blad dat wordt uitgegeven door het CBR.

Het materiaal van de Ouderencampagne is uitgezet bij intermediaire organisaties. De website is in de lucht en mensen kunnen brochures opvragen. Dit gebeurt met enige regelmaat, o.a. door rij-instructeurs. Met 3VO zijn afspraken gemaakt over voorlichtingsavonden in de Drentse gemeenten. In 2005 heeft deze organisatie 25 bijeenkomsten belegd met ca. 750 deelnemers. De campagne '100% Drent' is in 2005 opgepakt door gemeente Tynaarlo. Door de provincie is aandacht gegeven aan de verspreiding van middelen en materialen van de landelijke campagnes naar de regio's.

In de Nieuwsbrief en op de website is aandacht gegeven aan de campagne. In het blad *Verkeerskunde* van de ANWB heeft ook een korte aankondiging met link naar de site gestaan. Het CBR wil de brochures ook gaan gebruiken voor mensen die hergekeurd worden. Het ROF heeft ook belangstelling getoond voor het materiaal van de campagne.

In 2005 is een landelijk overleg 'Kwetsbare Verkeersdeelnemers' gestart. De betreffende werkgroep is opgezet door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In november is gewerkt aan de opzet van een activiteitenprogramma op grond van de prioriteiten, die door de werkgroep zijn aangegeven. Tijdens het Nationaal Verkeersveiligheidscongres in april 2006 heeft de werkgroep haar programma gepresenteerd.

Provinciale Informatiekrant

In plaats van de geplande algemene Informatiekrant voor heel Drenthe heeft provincie Drenthe naderhand besloten enkele infobulletins uit te geven in het kader van wegwerkzaamheden op provinciale wegen. In deze bulletins werd onder andere ingegaan op de achtergronden van de maatregelen en de mogelijke overlast voor weggebruikers en aanwonenden. Ook werd daarin aandacht besteed aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en de inrichting van wegen overeenkomstig de essentiële herkenbaarheidkenmerken. Deze informatie was ook op een aantal websites weergegeven.

Gezien de reacties van weggebruikers en burgers beantwoordde deze wijze van communiceren aan het doel.

Beleid en Uitvoering

Voor de verantwoording van (de achtergronden van) beleid en de uitvoering ervan is het van belang met de Drentse burger te communiceren. In de reeds eerder genoemde brochures is daar invulling aan gegeven. Ook de websites blijken daarvoor een goed middel te zijn. Bij de werkzaamheden worden sinds 2005 borden geplaatst met een eenduidige vormgeving.

4.2.3 Educatie

Verkeersonderwijs PABO

Evenals eerdere jaren zijn gastlessen Verkeerseducatie gegeven bij drie PABO's in Emmen (2) en Meppel (1). In vervolg daarop hebben studenten in Meppel geparticipeerd in de praktische verkeersexamens van 3VO. Ook hebben ze bij een paar scholen een opdracht in het kader van praktische verkeerseducatie uitgevoerd.

Drents Verkeersveiligheidslabel / Zebra

In 2005 zijn 10 scholen toegevoegd aan de lijst van deelnemende scholen aan het project. Daarmee bedraagt het aantal deelnemende scholen eind 2005 circa 40. Hiervan hebben 11 scholen het Drents Verkeersveiligheidslabel ontvangen. Met 15 scholen zijn gesprekken gevoerd om eveneens deel te nemen aan het DVL.

Overeenkomstig de planning zijn in het afgelopen jaar drie nummers van Zebra, het magazine van het Verkeersveiligheidslabel in Noord-Nederland, uitgekomen.

Door 3VO is een viertal voorlichtingsavonden georganiseerd in het kader van 'Veilig vervoer van kinderen' en 'Kinderen anders naar school'.

In het kader van het DVL is het verkeerspakket 'Birdy' ontwikkeld, waarin kinderen van de groepen 1 en 2 van de DVL-scholen een lesprogramma volgen op het gebied van 'veilig oversteken'. Het programma is op 10 scholen uitgevoerd met een bereik van ca. 750 leerlingen. Als pilot heeft 3VO het gedrag van ouders en kinderen naar en van school vastgelegd. Waar nodig en mogelijk is in overleg met de deelnemende scholen informatie gegeven over onder andere het dragen van de gordel. Gezien het succes van dit project heeft het in 2006 een vervolg gekregen.

Op het TT-circuit heeft 3VO de startmanifestatie van 'De scholen zijn weer begonnen' georganiseerd, waaraan veel organisaties inhoudelijk aan hebben meegewerkt. Uit de evaluatie bleek dat de uitgenodigde scholen erg enthousiast waren over de opzet en de inhoud.

Permanente verkeerseducatie

De provincie stelt jaarlijks een bedrag van 11.500 euro beschikbaar voor het verbeteren van het beleid voor permanente verkeerseducatie. Deze middelen zijn in 2005 gebruikt voor activiteiten van het LOVE en het Drents Verkeersveiligheidslabel.



Jonge automobilisten/Trials

In 2005 is op initiatief van het Verbond van Verzekeraars en de verzekeringsmaatschappijen TVM en Univé het project Trials ontwikkeld. Binnen dit project worden jonge automobilisten gestimuleerd om een rijvaardigheidstraining te volgen. Aan het project, dat in de vorm van een pilot is uitgevoerd op het TT-circuit, hebben ca. 300 jongeren uit Zuidwest Drenthe deelgenomen. Gezien het succes van de pilot en het enthousiasme van de deelnemers is besloten, het project in 2006 uit te zetten in de hele provincie.

4.2.4 Onderzoek

Ongevallenanalyse

In 2005 is de brochure 'Verkeers(on)veiligheid in Drenthe in cijfers', waarin breed inzicht wordt gegeven in de verkeersongevallen in de periode 1999-2003, uitgebracht. De brochure is met

name bedoeld om wegbeheerders informatie te verschaffen over mogelijke speerpunten van beleid in hun beheersgebied.

Vanwege het niet vrij komen van actuele ongevalgegevens over 2004 was het niet mogelijk actuele ontwikkelingen te beschrijven en te analyseren.

Ongevalletypen en -locaties

In 2005 is gestart met de analyse van voorrangsongevallen, een ongevalstype waarbij verhoudingsgewijs veel slachtoffers vallen. Dit moet in 2006 leiden tot een plan van aanpak voor het verminderen van het aantal voorrangsongevallen.

4.2.5 Veiligheidscultuur

Er is de laatste jaren sprake van een toename van het aantal ongevallen met bedrijfsvoertuigen. Werkgevers kunnen zich in sociaal economisch opzicht onderscheiden door te investeren in een veiligheidscultuur onder haar werknemers. In 2005 is gestart met de opzet van een project richting bedrijven, waarin de Kamer van Koophandel inmiddels participeert.

4.2.6 Gezamenlijke planvorming

Gebruikerspanel

Uit een in Noord-Drenthe uitgezet gebruikersonderzoek blijkt dat weggebruikers een waardevolle bijdrage kunnen leveren aan beleid(s)maatregelen. De provincie wil deze bijdrage meer gestructureerd kunnen benutten, bijvoorbeeld door de installatie van een regiobreed gebruikerspanel. De ervaringen worden meegenomen in het Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer.

4.2.7 Innovatie

Kansrijke initiatieven

In 2005 was een bedrag van € 20.000 uit de BDU beschikbaar voor de uitvoering van kansrijke initiatieven. Instanties en personen konden een subsidie aanvragen voor projectideeën die aansloten bij het regionale beleid. In het verslagjaar hebben alleen scholen daarvan gebruik gemaakt en is het beschikbare bedrag niet volledig besteed.

Alternatief verkeersdrempel

Vanwege de toenemende maatschappelijke weerstand tegen verkeersdrempels, is in het POP II vastgelegd, dat gezocht wordt naar meer aanvaardbare alternatieven. Om inzicht te krijgen in de mening en ideeën van bewoners en gebruikers zijn in 2005 bijeenkomsten georganiseerd in Coevorden en Hoogeveen. Daaruit bleek dat bewoners heel verschillend aankijken tegen het toepassen van bepaalde snelheidsremmende voorzieningen. De uiteindelijke beleidslijn wordt opgenomen in het Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer.

Kansrijke maatregelen

Door de provincie is een bedrag beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van nieuwe maatregelen gericht op gedragsbeïnvloeding. In 2005 is daarvan geen gebruik gemaakt.

Overzicht verkeersslachtoffers in Drenthe.

Gemeente	Aantal doden	Ziekenhuis-gewonden	Totaal 2005	Totaal 2004
Aa en Hunze	0	16	16	30
Assen	4	33	37	48
Borger-Odoorn	2	20	22	19
Coevorden	5	30	35	34
De Wolden	1	29	30	27
Emmen	5	75	80	71
Hoogeveen	6	37	43	48
Meppel	1	22	23	21
Midden-Drenthe	3	30	33	41
Noordenveld	1	32	33	25
Tynaarlo	3	20	23	33
Westerveld	1	12	13	12
Totaal	32	356	388	409

Bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat en het CBS

4.2.8 Monitoring

Door meer te investeren in monitoring wil de provincie en het VVBD beter zicht krijgen op de effectiviteit van het beleid. In 2005 is gestart met de opzet van een Plan van Aanpak voor een structurele monitoringsmethodiek en effectevaluatie van beleid en projecten.

Op verzoek van het VVBD heeft 3VO onderzoek uitgevoerd naar het gordelgebruik van brengers en halers van schoolkinderen naar/van twee scholen in Zeijen en Assen. Het gordelgebruik onder de ouders bedroeg ca. 70% en van de kinderen ca. 80%. Hoewel deze getallen in positieve zin afwijken van andere steekproeven, zijn de percentages lager dan onderzoeken naar het gordelgebruik buiten de bebouwde kom. Wellicht denken de ouders/verzorgers dat het dragen van gordels bij lagere snelheden minder nodig is.

De uitkomsten van dit onderzoek zullen worden gebruikt bij de invulling van gedragsbeïnvloeding in de leeftijdsgroep 4-12 jaar en hun ouders/verzorgers.

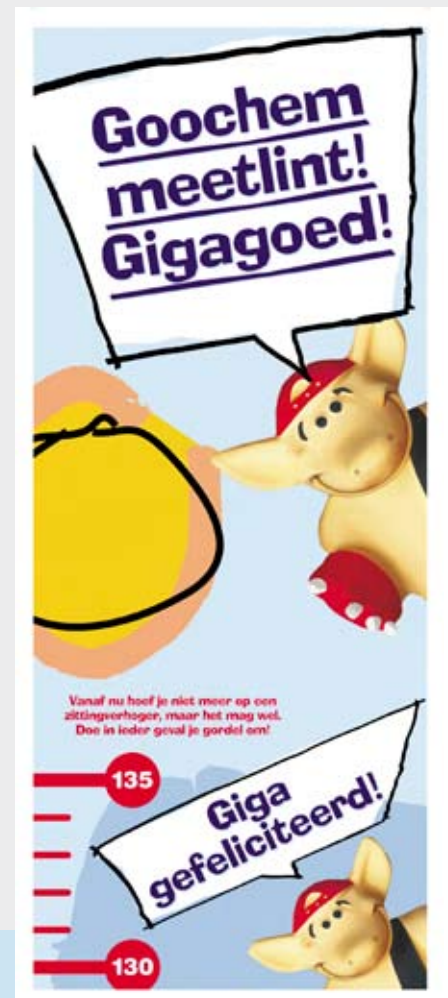
4.3 De projecten in de regio

In de eerste maanden van 2005 hebben medewerkers van de provincie en de gemeenten veelvuldig gediscussieerd over de invulling van de nieuwe gedragsaanpak per 2005 en de rol die de gemeenten daarin inhoudelijk en financieel zouden moeten spelen. Dit heeft geleid tot het realiseren van de zogenaamde regioprogramma's gedrag in de Regio's Noord, Zuidoost en Zuidwest, zoals deze in het PUP 2005 zijn beschreven.

Na enkele opstartproblemen is medio 2005 met de uitvoering van de gemeentelijke en regionale projecten en activiteiten begonnen. Voor de regie en coördinatie daarvan hebben de regio's Zuidoost en Noord een externe regiocoördinator aangetrokken. In de regio Zuidwest zijn de gemeentelijke coördinatoren verkeersveiligheid verantwoordelijk voor de voortgang van een of meerdere regioprojecten.

Uit een eerste evaluatie is gebleken dat deze nieuwe aanpak, waarin gemeenten vooral verantwoordelijk zijn voor de uitvoering, begint te lopen. Daarbij is een goede samenwerking tussen de partners, die activiteiten moeten uitvoeren, nog een punt van aandacht.

De afspraken in de programma's gedrag zullen vanaf 2006 ook worden ingebed in de conventantafspraken 2006-2008 tussen provincie en de 12 Drentse gemeenten. Daarmee wordt de gedragsaanpak ook in die zin een wezenlijk onderdeel van het verkeers- en vervoersbeleid, zoals dat in de provinciale beleidsnota's wordt voorgestaan.





5. Verkeershandhaving

In de afgelopen jaren zijn diverse gesprekken gevoerd over de wijze waarop de verkeershandhaving in Drenthe een onderdeel kan worden van het verkeersveiligheidsbeleid en in bredere zin van het totale verkeers- en vervoersbeleid. Alle organisaties die bij dit beleid betrokken zijn, zijn onder de paraplu van het VVBD verenigd in de Adviesgroep Duurzaam Veilig. Politie en Openbaar Ministerie hebben besloten om deze groep nauw te betrekken bij de invulling van het handhavingsbeleid. De eerste stap daarin was in 2003 de opzet van een nieuwe overlegstructuur. In 2004 is dat gevolgd door een inhoudelijke afstemming tussen het PUP 2005 en het Korpsbeleidsplan 2005 van politie Drenthe. Voor het jaar 2005 was het de bedoeling om over en weer afrekenbare afspraken te maken over de handhavinginspanningen door de politie en de inspanningen van de overheden op het gebied van infrastructuur en gedrag. Mede als gevolg van personele wisselingen bij de politie en het OM, de inzet van politiemedewerkers voor andere prioriteiten en de onduidelijkheden over het convenant 'Verkeershandhaving Drenthe' heeft dit proces vertraging opgelopen.

In het najaar 2005 heeft het VVBD ingestemd met het voorstel van politie Drenthe en het Openbaar Ministerie om het onderwerp 'Verkeershandhaving' voor 2006 weer nadrukkelijker op te pakken. In vervolg daarop is een overleggroep ingesteld, bestaande uit een aantal vertegenwoordigers van de Adviesgroep Duurzaam Veilig. Deze overleggroep zal op basis van de ervaringen van voorgaande jaren en de uitgangspunten van de in januari 2006 ondertekende convenanten 'Speerpuntenprogramma Drenthe 2006-2007' en 'Handhaving Subjectieve Onveiligheid Drenthe 2006-2007' een voorstel voor verkeershandhaving in Drenthe uitwerken.

Hierna wordt kort ingegaan op de resultaten van verkeershandhavingsactiviteiten, waarbij is aangesloten op in het PUP 2005 verwoorde gezamenlijke inspanningen en die van de afzonderlijke partners.

5.1 De gezamenlijke inspanningen

Met de instelling van de overleggroep Integrale Verkeershandhaving Drenthe (IVHD) wordt de Adviesgroep Duurzaam Veilig vanaf eind 2005 nauw betrokken bij de invulling van toekomstige korpsbeleidsplannen. De bestaande organisatiestructuur is opgeheven en werkende weg zal daar een nieuwe structuur voor in de plaats komen.

Met het opnemen van specifieke Drentse problemen in het handhavingsbeleid is in 2005 een begin gemaakt. Basis hiervoor is een voortdurende analyse van de verkeersonveiligheid.

Een gerichte inzet van middelen als flitspalen en radargun is een prioritair onderwerp in de overleggroep IVHD.

Er zijn in 2005 nog geen tools ontwikkeld, op basis waarvan de keuze wordt gemaakt voor het wel of niet uitvoeren van handhavingactiviteiten.

5.2 De inspanningen van het lokaal en provinciaal bestuur

De provincie heeft actief gecommuniceerd over de nieuwe inrichting van wegen en het gewenste gedrag. Gemeente Tynaarlo heeft in 2005 het gedragsproject '100% Drent' uitgevoerd, waarin een appèl wordt gedaan op verantwoord weggedrag.

Door de diverse wegbeheerders zijn ook in 2005 weer vele infrastructurele en gedragsmaatregelen uitgevoerd, die het verkeersgedrag in positieve zin moeten beïnvloeden en daarmee de inzet van verkeershandhaving kunnen verminderen.

Provincie Drenthe is verantwoordelijk voor een goede analyse van de verkeersonveiligheid in Drenthe. Als uitloei van daarvan heeft de provincie in 2005 een brochure uitgegeven, waarin een indruk wordt gegeven van de ontwikkelingen en van specifieke problemen. Daarnaast zijn analyses uitgevoerd betreffende de onveiligheid voor bromfietzers en rijongevallen. Vanwege de vertraging in de aanlevering van de ongevalgegevens in het jaar 2004 konden de actuele ontwikkelingen niet worden geanalyseerd.

5.3 De inspanningen van Politie Drenthe

De inspanningen op het terrein van de objectieve veiligheid zijn vooral uitgevoerd op de afgesproken 11 trajecten en binnen de 3 gebieden in Drenthe. De inspanningen van de wijk-eenheden waren gericht op het handhaven van de bekende speerpunten en de helmplicht. Ook is aandacht besteed aan het toezien op en handhaven van verkeersveilig gedrag in de omgeving van scholen en specifieke verblijfsgebieden.



Politie Drenthe heeft aandacht gehad voor een kwalitatieve afhandeling en analyse van zware verkeersongevallen. Behalve voor een goede strafrechtelijke afhandeling is dit ook van belang in verband met eventuele vervolgacties naar de weggebruiker en wegbeheerder.

In verband met capaciteitsproblemen is de Horkenlijn nog niet geïmplementeerd.

Het aantal processen-verbaal en registraties van aanrijdingen is de laatste jaren afgenomen. Hoewel dit past in het beleid van politie, is dit voor de monitoring en analyse van het verkeersveiligheidsbeleid geen goede ontwikkeling.

Aan de in het PUP 2005 genoemde onderwerpen 'Landbouw- en vrachtverkeer' en 'subjectieve onveiligheid' is in 2005 nog geen structurele aandacht besteed.

5.4 De inspanningen van het Openbaar Ministerie

Het OM heeft in 2005 uitvoering gegeven aan de ondersteuning van de repressieve inspanning van de politie. Ook heeft het OM invulling gegeven aan de vervolging van asociaal weggedrag.

5.5 De inspanningen van de overige partners (3VO)

3VO heeft in 2005 dertien maal geparticipeerd in een door de politie georganiseerde verkeerscontrole.



6. Goederenvervoer

6.1 Verbeteren van (de infrastructuur voor) het goederenvervoer

Het goederenvervoer vormt een belangrijke schakel tussen verschillende onderdelen van een productieproces en tussen producent en consument. Goederenvervoer is daarmee een belangrijke afgeleide van de economische ontwikkeling. De provincies Groningen, Fryslân en Drenthe hebben in de regiovisie Goederenvervoer Noord-Nederland “Beter goed(eren) vervoeren” vastgelegd, welke ontwikkelingen gewenst zijn. Aan de hand van de kernthema’s in de visie wordt hierna de activiteiten in 2005 beschreven.

6.1.1 Goederenvervoer en ruimtelijke ordening

Rijkswaterstaat heeft samen met de provincies in beeld gebracht waar bedrijventerreinen liggen en komen. Aan de hand van een rekenmodel is onderzocht wat voor effect dit heeft op de ontsluitingswegen van de terreinen. De effecten worden nog bij de desbetreffende instanties onder de aandacht gebracht.

6.1.2 Vervoersmodaliteiten (Modal Shift), transportefficiency en –besparing

Via diverse projecten en acties is gewerkt aan het stimuleren van de modal shift en transportbesparing. Deze zijn nog niet afgerond. De informatie aan gemeenten en andere instanties over laad- en losvoorzieningen wordt de komende tijd geactualiseerd, waarbij de gegevens ook digitaal beschikbaar komen.

6.1.3 Regionale bereikbaarheid

Onder dit thema is in 2005 met name ingezet op de projecten Kwaliteitsnetwerk en Stedelijke distributie.

Kwaliteitsnetwerk

Het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer Noord-Nederland is in kaart gebracht, waarbij de routes voor het goederenvervoer en daarmee ook de knelpunten in de infrastructuur zichtbaar zijn gemaakt. Het netwerk wordt medio 2006 aan de SNN-bestuurscommissie SOM ter vaststelling voorgelegd.

Stedelijke distributie Groningen en Drenthe

De bevoorrading van winkels in de stedelijke gebieden heeft nogal eens een negatieve invloed op de bereikbaarheid, leefbaarheid en efficiency. Omdat dit door diverse ontwikkelingen alleen maar erger zal worden, hebben de provincies Drenthe en Groningen besloten hier iets aan te doen. Daarvoor hebben zij in 2005 alle relevante partijen uitgenodigd voor overleg. De eerste bijeenkomst stond met name in het teken van het uitwisselen van ervaringen tussen o.a. distributiebedrijven en gemeenten. Daarna is gestart met de inventarisatie van gegevens ten behoeve van een kaart, waarop de distributiestromen in Drenthe en Groningen worden aangegeven. De verzameling van deze gegevens heeft enige vertraging opgelopen, zodat het ondertekenen van een intentieverklaring door de verschillende partijen pas in het voorjaar van 2006 kon plaatshebben.

6.1.4 Verkeersveiligheid en externe veiligheid

Safety Scan

Bedrijven kunnen via de zogenaamde Safety Scan inzicht krijgen in de mate van verkeersonveiligheid en de menselijke en financiële gevolgen daarvan. Op basis van de uitkomsten kunnen maatregelen worden vastgesteld ter verbetering van de situatie.

Een aantal bedrijven in Noord-Nederland heeft gebruik gemaakt van de Safety Scan. In 2006 worden de bezochte bedrijven opnieuw benaderd met de vraag, wat ze concreet met de aanbevelingen hebben gedaan.

6.1.5 Overige activiteiten

Communicatie

Er is een werkgroep Communicatie Goederenvervoer ingesteld, die in 2005 in beeld heeft gebracht, wat de voortgang is van de onderdelen van het Actieplan Goederenvervoer. Op grond van deze inventarisatie wordt een actief communicatietraject opgesteld.

6.2 Luchtvaartvervoer

Eind 2003 heeft de Raad van State uitspraak gedaan over een aantal beroepsschriften inzake de Aanwijzing (baanverlenging) Groningen Airport Eelde. Een aantal zaken, zoals de MER en de geluidsnormen moet in de Aanwijzing aangepast worden. Dit betekent dat de eerder genomen Beslissing op Bezwaar die het Rijk genomen heeft, op deze punten over moet worden gedaan. De verwachting was dat de Aanwijzing in 2005 zou worden vastgesteld. Als gevolg van het grote aantal bezwaarschriften is de procedure opnieuw vertraagd. Dat betekent ook weer een vertraging van de aanleg tot na 2006.

Voor het goederenvervoer kan GAE met de verlengde startbaan van grote regionale betekenis worden. Het goederenvervoer hoeft dan namelijk niet meer 'getruckt' plaats te vinden. Dit geeft mogelijkheden om goederen te vervoeren naar vele bestemmingen in Europa.

7. Collectief personenvervoer in Drenthe

Met ingang van 1 januari 2005 hebben de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen hun bevoegdheden ten aanzien van het openbaar vervoer overgedragen aan het openbaar lichaam OV-bureau Groningen-Drenthe. Daarmee is een splitsing ontstaan in de taken van dit bureau en die van de overheden. Het bureau is vooral belast met de beleidsontwikkeling en –uitvoering van het busvervoer. De provincie blijft voorsnog betrokken bij het personenvervoer per spoor. Daarnaast zijn de provincie en gemeenten als wegbeheerder verantwoordelijk voor de (verbetering van) haltevoorzieningen. De basis daarvoor is het Convenant Halteplan Drenthe, dat gemeenten en provincie in 2004 hebben ondertekend en dat in 2006 tot aanbesteding en uitvoering komt.

Voor de invulling van een deel van het mobiliteitsmanagement blijft de provincie de komende jaren verantwoordelijk.

7.1 Activiteiten van het OV-bureau

Hierna wordt ingegaan op de in dit verslag relevante prestaties, die het OV-bureau volgens de begroting 2005 had gepland. Voor de overige ontwikkelingen wordt verwezen naar het Jaarverslag 2005 van het OV-bureau.

7.1.1 Onderzoek en beheer

Om het OV-product te kunnen verbeteren is inzicht in de mening van de ‘klant’ van belang. Daarom is ook in 2005 een klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd. De klanttevredenheid steeg van 6,5 naar 7,2.

7.1.2 Sociale veiligheid

Om het veiligheidsgevoel bij reizigers en personeel te verhogen en het zwart- en grijsrijden te beperken is besloten een uitvoeringsplan op te stellen.

7.1.3 Toegankelijkheid

In overleg met de wegbeheerders zijn in het kader van het halteplan Drenthe afspraken gemaakt over het realiseren van toegankelijke bushaltes voor iedereen. Dit betekent dat de busperrons voor reizigers met een fysieke beperking toegankelijk moeten zijn en dat de busexploitant gebruik moet maken van toegankelijke bussen.

In 2005 zijn langs diverse wegen in Drenthe haltevoorzieningen gerealiseerd, die aan deze eisen van toegankelijkheid voldoen.

7.1.4 Concessie Zuidwest Drenthe

In 2005 is de concessie voor het ontsluitende ov-netwerk in Zuidwest Drenthe aanbesteed. Vanwege de vervoerkundige samenhang met het gebied Noordoost Overijssel is dat in nauwe samenwerking met de provincie Overijssel gebeurd.

Na deze aanbesteding is 100% van het openbaar vervoer in Drenthe aanbesteed. De komende jaren wordt de uitvoering van de concessies nauwlettend gevolgd. Tevens worden de aanbestedingsprocessen geëvalueerd. De uitkomsten worden gebruikt om het beleid voor de volgende aanbestedingstranche vorm te geven. Daarmee is in 2005 begonnen.

7.1.5 De beschikbare middelen

Voor de exploitatie van het openbaar vervoer en de uitvoering van onder andere de hiervoor genoemde 'ov-producten' ontvangt het OV-bureau vanaf 2005 een bijdrage vanuit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. In 2005 bedroeg de bijdrage bijna 18 miljoen euro.

In verband met een korting van ca. 10% op de rijksbijdrage is in overleg met burgers en vervoerders een succesvolle bezuiniging doorgevoerd. Na een kleine terugval was het aantal reizigers eind 2005 weer op het niveau van voor de bezuiniging.

7.1.6 Overige activiteiten

Door het OV-bureau is een visie OV-netwerk Groningen-Drenthe vormgegeven, dat de basis is voor het Kolibri OV-netwerk en het Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer.

Het rijden met de Snuitbus in Zuidoost Drenthe en de Bosbus in het Drents-Friese Wold heeft in 2005 een succesvol gevolg gekregen.

In 2005 zijn experimenten gestart met het Eurotarief en de Voordeeldakaart.

7.2. Activiteiten van provincie Drenthe

7.2.1 Infrastructuur

Zoals aangegeven hebben medewerkers van het OV-bureau en van provincie en gemeenten afspraken gemaakt over een uniforme en toegankelijke vormgeving van haltevoorzieningen. Ook het onderhoudsaspect is daarbij onderwerp van gesprek geweest. Inmiddels zijn diverse haltes volgens deze uitgangspunten gerealiseerd.

In de overleggen is ook gesproken over de realisering van een aantal knooppunten in het stedelijk gebied.

7.2.2 Mobiliteitsmanagement

Samen met de provincies Fryslân en Groningen is in 2005 een campagne voor het carpoolen uitgevoerd. Op basis van die ervaringen is afgesproken om voor 2006 een promotiecampagne voor het fietsgebruik voor woon-werkverkeer te ontwikkelen en uit te voeren in de drie noordelijke provincies.

In Drenthe is afgesproken dat mobiliteitsmanagement in de convenanten met de gemeenten nadrukkelijk wordt meegenomen.

Bijlagen

1 Samenstelling Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (per 31 december 2005)

Organisatie	Vertegenwoordiger
Provincie Drenthe	S.B. Swierstra (voorzitter)
Provincie Drenthe	J.P. de Vries (secretaris)
Gemeente Aa en Hunze	J.J. Wiersum
Gemeente Assen	G.J. Piek
Gemeente Borger-Odoorn	mw. H.M. van der Veen-Kruit
Gemeente Coevorden	H. Bouwers
Gemeente Emmen	T. Eerenstein
Gemeente Hoogeveen	J. Stoefzand
Gemeente Meppel	H.J. Lanjouw
Gemeente Midden-Drenthe	E. Bolhuis
Gemeente Noordenveld	J.E. Bakker
Gemeente Tynaarlo	H.H. Assies
Gemeente Westerveld	R.J. Smeenk
Gemeente De Wolden	Mw. E. Koster-Sassen
Rijkswaterstaat Noord-Nederland	Mw. T.E. de Bruijn

2 Samenstelling Adviesgroep Duurzaam Veilig (per 31 december 2005)

Organisatie	Vertegenwoordiger
Provincie Drenthe	J.P. de Vries (voorzitter)
Provincie Drenthe	J.P. Waalkens
Gemeente Aa en Hunze	M. Pothof
Gemeente Assen	G. de Vries
Gemeente Borger-Odoorn	B.H. Haak
Gemeente Coevorden	M. Pasjes
Gemeente Emmen	F.J. Esendam
Gemeente Hoogeveen	J.F. Gossen
Gemeente Meppel	mw. M. Lok
Gemeente Midden Drenthe	G. van de Logt
Gemeente Noordenveld	mw. M. Meijer
Gemeente Tynaarlo	H.J. Kolker
Gemeente Westerveld	N. Joustra
Gemeente De Wolden	J. Elzinga
Rijkswaterstaat Noord-Nederland	mw. C.C.A. Klinkenberg
Openbaar Ministerie arrondissement Assen	G. Wilbrink
Openbaar Vervoer bureau Groningen-Drenthe	G.H. Veringa
Regiopolitie Drenthe	A.G. de Bruyn
3VO, steunpunt Drenthe	S.L. de Vries
ANWB, Regio Noord	S. Engelsman
BOVAG Nederland	H. Regtop

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)
Fietsersbond
Kamer van Koophandel
Koninklijke Marechaussee
Stichting Verkeerseducatie Drenthe
Verslavingszorg Noord-Nederland

Th. van der Meijs
J. C. Tak
mw. A.H. Mulder
R. Kloosterman (agendalid)
mw. A. Schoon-van der Velde
mw. H. Bijsterveld

