

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 23 augustus 2007
Ons kenmerk 27/5.10/2007008321
Behandeld door de heer J.P. de Vries (0592) 36 5754
Onderwerp: Jaarverslag Provinciaal uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2006

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij treft u ter kennisname het Jaarverslag van het Provinciaal uitvoeringsprogramma (PUP) 2006 van de provincie Drenthe 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 Verkeer en Vervoer Drenthe de verantwoordelijkheid draagt, is in het PUP opgenomen.

Uit de verslaglegging wordt duidelijk dat alle betrokken overheden en organisaties in 2006 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 2006 vielen 32 doden en 910 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 in het Provinciaal omgevingsplan (POP) II en in het Collegeprogramma 2003-2007 zijn vastgelegd en in de convenantafspraken verkeer en vervoer tussen alle gemeenten en provincie Drenthe zijn "vertaald".



Via verspreiding van het verslag wordt "Drenthebreed" zichtbaar gemaakt hoe de uitvoering van het Provinciaal verkeers- en vervoersbeleid door de samenwerkende overheden en organisaties vorm en inhoud is gegeven. Mede aan de hand van de tot dusver gepresenteerde verslagen zal het uitgevoerde beleid en de daaraan gekoppelde projecten de komende tijd worden gemonitord en geëvalueerd. Zoals eerder aangekondigd wordt in het najaar van 2007 afzonderlijk gerapporteerd over de effecten van alle inspanningen ten aanzien van het realiseren van de doelstellingen verkeer en vervoer in Drenthe. Met name door het ontbreken van de volledige ongevallencijfers de afgelopen jaren was een uitgebreide analyse in een eerder stadium niet mogelijk. Inmiddels zijn de cijfers over de periode 2003-2006 beschikbaar. De mogelijkheid om projecten weer breder te kunnen monitoren geeft aanleiding dit te integreren in de toekomstige jaarverslagen.

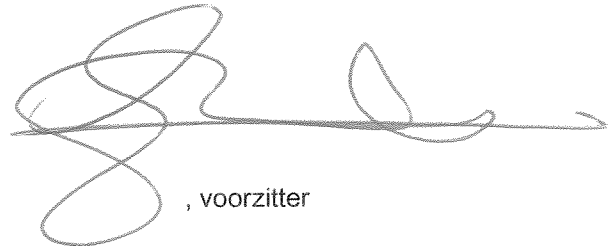
Basis hiervoor is dat ook duidelijk de relatie tussen de doelstellingen uit de diverse beleidsdocumenten, de begroting en de projecten worden gelegd. Een eerste aanzet wordt hiertoe gegeven in het PUP 2008. Per project wordt aangegeven aan welke de doelstellingen uit het POP II, dan wel het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (2007) wordt bijgedragen en wat het projectdoel is. Ook een reeds in gang gezette andere inrichting van de provinciale begroting moet ertoe leiden dat er een transparantere koppeling is te leggen tussen de doelstellingen en de geïnvesteerde middelen.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

Bijlage(n):
gm/coll.

Provinciaal Uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2007



Provinciaal
Uitvoeringsprogramma
verkeer en vervoer
2007

Gedeputeerde staten van Drenthe
Januari 2007

Colofon

Dit is een uitgave van de provincie Drenthe
Foto's: Trafficing/Global Image, Bas Meelker, Jur Bosboom

Inhoud

	Samenvatting	5
1	Inleiding	6
1.1	Achtergrond en doel van het Provinciaal Uitvoeringsprogramma 2007	6
1.2	Leeswijzer voor het PUP 2007	6
1.3	De procedures rond de vaststelling	8
2	Beleid Verkeer en Vervoer in Drenthe	9
2.1	Het beleidskader	9
2.2	De hoofdlijnen en doelstellingen van het verkeers- en vervoersbeleid	10
2.3	De prioriteiten in het beleid	10
2.4	De vertaling van landelijk naar provinciaal beleid	11
2.5	Interprovinciale samenwerking	12
2.6	Provinciaal beleid	15
2.7	Beleidsprojecten van gemeenten	16
2.8	De beleidsprojecten samengevat	16
3	Infrastructuur	17
3.1	Infrastructuur en Natuur	18
3.2	(inter)Regionale bereikbaarheid economische kernzones	19
3.3	Kernzone Groningen – Assen	23
3.4	Kernzone Zuid-Drenthe	29
3.5	Landelijk Gebied	37
4.	Gedragbeïnvloeding	46
4.1	De projecten voor 2007	46
4.2	De projecten samengevat	52
5.	Verkeershandhaving	54
5.1	Ter inleiding	54
5.2	Het doel van verkeershandhaving	54
5.3	De bijdrage van verkeershandhaving aan de doelstellingen verkeersveiligheid	56
5.4	De taken en inspanningen van de betrokken partners	56
5.5	De handavingsproducten 2007	58
6	Vervoer	61
6.1	Collectief personenvervoer	61
6.2	Goederenvervoer	62
6.3	Luchtvaartvervoer	65
6.4	Mobiliteitsmanagement	65
7	De financiering van de projecten	66
7.1	De beleidsprojecten	66
7.2	De infrastructurele projecten	66
7.3	De projecten Gedragbeïnvloeding	67
7.4	De projecten ten behoeve van het Vervoer	68

7.5	Het totaalplaatje	68
8	Risico's bij de uitvoering	69
	Bijlagen	71
A	Overlegstructuren Verkeer en Vervoer in Drenthe	72
B	Regioprogramma's Gedrag 2007	75
C	Websites	78
D	Lijst van afkortingen	79

Samenvatting

Ieder jaar stelt de productgroep Verkeer en Vervoer van provincie Drenthe een Provinciaal Uitvoeringsprogramma (PUP) Verkeer en Vervoer op, waarin alle beleid- en uitvoeringsprojecten zijn opgenomen. Het gaat om voornemens van de provincie en om de voorgenomen projecten, maatregelen en activiteiten van de Drentse gemeenten en andere bij het verkeer- en vervoersbeleid betrokken organisaties. Het PUP ontwikkelt zich steeds meer tot een document, waarin de gezamenlijke voornemens van alle overheden en instanties beschreven staan.

Om de doelstellingen Verkeer en Vervoer te kunnen realiseren, is een goede samenwerking en afstemming van maatregelen tussen alle partners gewenst. Daarbij is met name voor de overheden is een belangrijke rol weggelegd. In 2005 hebben de gemeenten en provincie daarom afspraken gemaakt over de gezamenlijke uitvoering en financiering van een pakket van maatregelen voor de periode 2006-2008. Deze afspraken zijn vastgelegd in afzonderlijke conventanten die inmiddels alle zijn ondertekend.

Dit PUP geeft inzicht in de projecten, maatregelen en activiteiten, die in 2007 worden voorbereid en uitgevoerd op het gebied van het beleid, de infrastructuur, het verkeersgedrag, de verkeershandhaving en het vervoer. In de hoofdstukken infrastructuur en verkeersgedrag zijn de conventantafspraken integraal opgenomen.

De totaalkosten van alle projecten, waarvan een deel meerjarig, bedragen ca. 115 miljoen euro. Dit bedrag is exclusief de geraamde kosten voor de uitvoering van een aantal projecten op de N34, die in 2007 en 2008 zijn gepland. In het bedrag is wel de jaarlijkse exploitatiebijdrage voor het openbaar vervoer opgenomen, voor het jaar 2007 ruim 18 miljoen euro.

Van de 115 miljoen euro komt ca. 26 miljoen euro ten laste van de provincie. Het overgrote deel is afkomstig uit de Reserve Investerings Verkeer en Vervoer. Voor de financiering van de overige projecten zijn vooral de gemeenten verantwoordelijk. De provincie draagt bij aan een aantal projecten van gemeenten op basis van de conventantafspraken. Daarnaast zijn voor een aantal projecten rijksmiddelen beschikbaar vanuit de Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer. De kosten van het programma Gedragsbeïnvloeding komen uit de BDU en eigen bijdragen van gemeenten en provincie.

Met de planvorming en uitvoering van alle in het PUP aangegeven projecten en maatregelen wordt in 2007 een volgende stap gezet in het realiseren van een Veilig en Bereikbaar Drenthe.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en doel van het Provinciaal Uitvoeringsprogramma 2007

Sinds 1996 stelt de productgroep Verkeer en Vervoer van provincie Drenthe jaarlijks een Provinciaal Uitvoeringsprogramma (PUP) op. Tot 2004 was het PUP een document, waarin uitsluitend de projecten van de provincie Drenthe werden opgenomen. Het PUP was in die periode bedoeld om alle voorgenomen projecten in één document aan provinciale staten en na de dualisering aan gedeputeerde staten voor te leggen. Daarmee kregen de staten op één moment een volledig beeld van deze projecten en de samenhang ertussen. Voor de productgroep Verkeer en Vervoer had deze werkwijze als voordeel, dat niet elk project in een afzonderlijke nota aan de staten hoefde te worden voorgelegd, hetgeen een aanzienlijke tijdswinst opleverde.

Omdat de provincie Drenthe de doelstellingen verkeer en vervoer alleen in samenwerking met gemeenten en andere partners kan realiseren, zijn vanaf 2004 ook de plannen, projecten en activiteiten van de Drentse gemeenten en andere relevante organisaties in het PUP opgenomen. In 2005 heeft deze samenwerking een nieuwe impuls gekregen door het opstellen van convenanten tussen de provincie en de twaalf Drentse gemeenten.

In de convenanten zijn concrete afspraken gemaakt over de uitvoering en de financiering van een aantal projecten in de periode 2006-2008. Gemeenten en provincie hebben de convenanten inmiddels allemaal vastgesteld en ondertekend. De convenantafspraken voor het jaar 2007 zijn in dit PUP opgenomen.

1.2 Leeswijzer voor het PUP 2007

De activiteiten en projecten in het uitvoeringsprogramma zijn gebaseerd op vastgesteld provinciaal en gemeentelijk beleid. Dit zijn de huidige provinciale en gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen en het Provinciaal Omgevingsplan (POP II) Drenthe. Momenteel wordt gewerkt aan de actualisering van het provinciaal verkeers- en vervoersplan. De verwachting is dat dit plan medio 2007 door provinciale staten kan worden vastgesteld. In dit PUP wordt op de uitkomsten van de in mei 2006 vastgestelde Startnotitie geanticipeerd.

Hoofdstuk 2 Beleid verkeer en vervoer in Drenthe

Het PUP is nadrukkelijk een uitvoeringsprogramma. Om de uit te voeren projecten en activiteiten te kunnen plaatsen wordt in hoofdstuk 2 kort ingegaan op het beleidskader, dat momenteel en in de naaste toekomst in Drenthe van belang is. Hierbij valt met name te denken aan het eerder genoemde POP II Drenthe, de 'Strategische agenda Noord-Nederland' en de Nota Mobiliteit.

Op basis van deze kaders is in hoofdstuk 2 een aantal projecten genoemd, die in 2007 moeten worden voorbereid dan wel worden uitgevoerd. Het gaat daarbij niet alleen om specifiek Drentse projecten maar eveneens om onderwerpen die in interprovinciaal verband moeten worden opgepakt.

Hoofdstuk 3 Infrastructuur

In dit hoofdstuk wordt ingezoomd op de voor te bereiden en uit te voeren infrastructurele projecten. De maatregelen zijn gevisualiseerd met kaartjes, waarbij projecten op het regionale

wegennet op een kaart voor heel Drenthe inzichtelijk zijn gemaakt. De overige projecten zijn per gemeente op kaart en in tabellen gerubriceerd.

Hoofdstuk 4 Gedragsbeïnvloeding

Beïnvloeding van het gedrag levert een belangrijke bijdrage aan een veiliger verkeer. Voor de voorbereiding en uitvoering is de provinciale commissie Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD) verantwoordelijk. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de in 2007 uit te voeren projecten en activiteiten, waarvan een groot deel door de in drie regio's samenwerkende gemeenten wordt uitgevoerd.

Hoofdstuk 5 Verkeershandhaving

In de periode tot 2006 was verkeershandhaving nog onvoldoende ingebed in het totale verkeers- en vervoersbeleid in Drenthe. In 2006 is na de vaststelling van de nieuwe convenanten Verkeershandhaving een overleg ingesteld om de inhoud van het PUP en van het Korpsbeleidsplan Drenthe nauwer op elkaar af te stemmen. De wijze waarop in 2007 invulling wordt gegeven aan dit onderwerp is in hoofdstuk 5 beschreven.

Hoofdstuk 6 Vervoer

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voornemens in het openbaar vervoer, waarvoor sinds 2005 het ov-bureau Groningen-Drenthe verantwoordelijkheid draagt. De rol van de overheden ligt daarbij vooral op het realiseren van goede voorzieningen (knooppunten, haltevoorzieningen e.d.) ten behoeve van het openbaar vervoer. In het hoofdstuk komt ook het goederenvervoer, waarvoor de provincies in noordelijk verband een visie Goederenvervoer hebben ontwikkeld,



aan de orde. Onder deze paragraaf worden ook de acties voor 2007 beschreven. Vervolgens wordt kort ingegaan op luchtvaartvervoer (ontwikkelingen rond Groningen Airport Eelde) en mobiliteitsmanagement.

Hoofdstuk 7 De financiering

Dit hoofdstuk schetst een algemeen beeld van de financiering van alle in het PUP beschreven projecten, activiteiten en maatregelen. De voor de projecten verantwoordelijke partners dragen daarbij zorg voor de dekking van de benodigde middelen.

Hoofdstuk 8 Risico's bij de uitvoering

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de risico's, die de voortgang van de geplande projecten kunnen vertragen, of die van invloed kunnen zijn op de hoogte van de kosten.

De bijlagen

In bijlage A wordt een overzicht gegeven van alle relevante overlegstructuren, die binnen het verkeers- en vervoersbeleid actief zijn. Bijlage B beschrijft de programma's Gedragsbeïnvloeding van de drie regio's. Bijlage C geeft een overzicht van interessante en relevante websites, die betrekking hebben op verkeers- en vervoersonderwerpen. In bijlage D worden de in dit PUP gebruikte afkortingen verklaard.

1.3 De procedures rond de vaststelling

Het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (vvbd) is verantwoordelijk voor de invulling van de hoofdstukken Gedragsbeïnvloeding (hoofdstuk 4) en Verkeershandhaving (hoofdstuk 5). In de vergadering op 22 september 2006 heeft het Beraad deze hoofdstukken vastgesteld. Het vvbd heeft op genoemde datum ook haar zienswijze gegeven op het overige deel van het Uitvoeringsprogramma 2007. Gedeputeerde Staten hebben vervolgens op 16 januari 2007 het PUP 2007 in haar totaliteit vastgesteld.

Voor de uitvoering van de provinciale projecten in het PUP 2007 zijn Gedeputeerde Staten verantwoordelijk, met uitzondering van de projecten in de hoofdstukken Gedragsbeïnvloeding en Verkeershandhaving. De inhoudelijke en financiële afhandeling van het onderdeel Gedragsbeïnvloeding is gedelegeerd aan het vvbd, terwijl Politie Drenthe voor de uitvoering van Verkeershandhaving verantwoordelijk is. Van de overheden en organisaties wordt verwacht dat zij de projecten in 2007 waarvan zij de trekker zijn, daadwerkelijk voorbereiden en uitvoeren. In het Jaaroverzicht 2007 dat begin 2008 wordt opgesteld, zal daarover nader verslag worden uitgebracht.

2 **Beleid Verkeer en Vervoer in Drenthe**

2.1 **Het beleidskader**

2.1.1 **Provinciaal omgevingsplan (POP II) Drenthe**

In het POP II (provincie Drenthe 2004) is het provinciaal omgevingsbeleid beschreven, dat is gericht op de ontwikkeling van een dynamische economie en sterke steden die zich in een aantrekkelijke omgeving bevinden. De economische activiteiten en woningbouw worden gebundeld in kernzones (de mal). De sterkere ontwikkeling van de steden zorgt voor een beter vestigingsklimaat. Daarnaast vermindert deze in steek de druk op het landelijk gebied; voorkomen wordt dat de ruimte versnipperd en verstedelijkt. Het landelijk gebied blijft daarmee een belangrijke drager voor activiteiten, zoals landbouw, toerisme en recreatie (de contramal).

In het POP II zijn plankaarten opgenomen die de ruimte voor ontwikkeling specificeren. Daarnaast is in hoofdstuk C5 beschreven op welke manier het regionale verkeers- en vervoersbeleid een bijdrage kan leveren aan de ontwikkeling door te voorzien in veilige bereikbaarheid. In het Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer Drenthe (UPVV), waarvan de Startnotitie in mei 2006 is vastgesteld, wordt het strategische verkeers- en vervoersbeleid nader uitgewerkt.

2.1.2 **Strategische agenda Noord-Nederland**

De Strategische agenda voor Noord-Nederland 2007-2013 (Samenwerkingsverband Noord-Nederland 2005) hanteert hetzelfde uitgangspunt als het POP II en geeft daarbij aan dat voor de ontwikkeling van Noord-Nederland met name op de volgende punten wordt ingezet:

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

2.1.3 **Nota ruimte**

De nota ruimte (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, 2004) beschrijft de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. In de Nota zijn de internationale transport-assen benoemd die van belang zijn voor de economische ontwikkeling van Nederland. Ook zijn nationale stedelijke netwerken benoemd. Voor Drenthe is de hoofdinfrastructuur A6/A7, A28/A7 en A28/A37 en het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen van belang. In de Nota mobiliteit worden de onderwerpen verder uitgewerkt.

2.1.4 **Nota mobiliteit**

De nota mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005) beschrijft het landelijke verkeers- en vervoersbeleid. Verkeer en waterstaat richt zich voornamelijk op het opheffen van knelpunten in de hoofdinfrastructuur. Door taken en middelen te decentraliseren worden provincies en gemeenten in staat gesteld zelf hun eigen knelpunten op te lossen. Door essentiële

onderdelen te benoemen wordt sturing op de inhoud van de regionale plannen uitgeoefend. Van de provincies wordt een coördinerende en regisserende rol in de regio verwacht.

2.2 De hoofdlijnen en doelstellingen van het verkeers- en vervoersbeleid

In het POP II en het UPVV zijn de hoofdlijnen en doelstellingen voor de komende jaren als volgt geformuleerd:

1. Voorzien in de behoefte aan mobiliteit en het realiseren van een optimale bereikbaarheid voor de economische kernzones en de stedelijke centra daarbinnen via:
 - a. hoogwaardige aansluiting van de economische kernzones (Assen-Groningen en Zuid-Drenthe) via de weg, het spoor, het water en de lucht op de economische centra van Nederland en Duitsland (de noordelijke ontwikkelingsas), alsmede onderling in Noord-Nederland;
 - b. een goede bereikbaarheid van/naar de stedelijke gebieden in Drenthe via auto, openbaar vervoer en fiets.
2. Een veilige bereikbaarheid en het voorkomen/terugdringen van hinder naar de omgeving met als doelen:
 - a. 30% minder doden en 25% minder gewonden in 2010;
 - b. 90% van de provinciale wegen is in 2010 volgens de Richtlijn Essentiële herkenbaarheidskenmerken ingericht;
 - c. het waar mogelijk mee laten liften van maatregelen ter vermindering van geluid- en licht-hinder en het aantal knelpunten tussen infrastructuur en ecologische hoofdstructuur.

In het POP II zijn de hoofdlijnen geconcretiseerd in doelstellingen voor de periode tot 2015.

2.3 De prioriteiten in het beleid

In de samenwerking met de partners krijgen de volgende thema's en projecten in het jaar 2007 prioriteit:

1. Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer Drenthe.
2. Actualiseren van het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer Drenthe 2008-2020.
3. Voorbereiden van Convenantafspraken 2009-2012, waarin ook de mogelijkheden voor het maken van meerjarenafspraken met het Rijk worden meegenomen.
4. Structureel opzetten van Beleid- en Projectmonitoring.
5. Voorbereiden van de organisatie op de nieuwe Luchtvaarttaken en -bevoegdheden, die in 2007 door het Rijk aan provincies wordt overgedragen.
6. Aanpak van Rijongevallen via infrastructurele en gedragsbeïnvloedende projecten als volgende stap in de uitwerking in Duurzaam Veilig.

Hierna wordt in de verschillende hoofdstukken nader op deze prioriteiten ingegaan, waarbij in dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de beleidsmatige aspecten. In aanvulling daarop worden ook taken en projecten beschreven, die niet onder deze prioriteiten vallen, maar die binnen het beleid van 2007 eveneens de nodige aandacht moeten krijgen.

2.4 De vertaling van landelijk naar provinciaal beleid

2.4.1 Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer Drenthe

In juli 2004 is het POP II vastgesteld. Verkeer en Vervoer is in het omgevingsbeleid één van de grondslagen. In februari 2006 is het landelijke verkeers- en vervoersbeleid vastgesteld, de Nota Mobiliteit. De provincies hebben de opdracht de essentiële onderdelen van deze nota binnen anderhalf jaar na vaststelling door te vertalen naar het provinciale verkeers- en vervoersbeleid.

In 2006 is de Startnotitie Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer (UPVV) opgesteld. De notitie is de grondslag voor de verdere uitwerking van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid zoals vastgelegd in het POP II. Deze uitwerking vindt plaats in samenwerking met de Drentse gemeenten en andere belanghebbenden. De bereikbaarheid van de stedelijke gebieden, waarbij alle modaliteiten aandacht krijgen, en de aanpak van de verkeersonveiligheid en de leefbaarheid vormen de belangrijkste speerpunten.

De consultatie van belanghebbenden aan de hand van de Startnotitie UPVV dient ook als pilot in het project Interactieve Beleidsvorming van de provincie. In dit project wordt aan een digitale Drentse gemeenschap gebouwd die wordt uitgenodigd te discussiëren over Drenthe nu en in de toekomst. De resultaten van de discussie dienen ter voorbereiding van beleid en uitvoering. De pilot is in 2006 gestart en wordt in februari 2007 afgerond.

In 2007 wordt het nieuwe Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) opgesteld aan de hand van het POP II en het Uitwerkingsprogramma. Naar verwachting is het ontwerp PVVP begin 2007 gereed en wordt het definitieve PVVP uiterlijk augustus 2007 door Provinciale Staten vastgesteld



Zowel ten behoeve van het meten van de resultaten van het uitgevoerde Drentse beleid als voor de verantwoording ten behoeve van de Nota Mobiliteit is een structurele opzet van Beleid- en Projectmonitoring van belang. In 2006 is daarmee een begin gemaakt. In 2007 krijgt het project een vervolg, waarbij wordt gezien hoe bij deze monitoring ook andere partners, waaronder de Drentse gemeenten, betrokken kunnen worden.

2.4.2 Actualisering Investeringsprogramma 2008-2020

In 2004 is een Investeringsprogramma 2004-2015 opgesteld, dat in het Meerjarenuitvoeringsprogramma 2004-2007 is opgenomen. Dit programma was mede de basis voor de invulling van de programmaliijn Bereikbaarheid van het collegeprogramma 2003-2007 en de afspraken met de verschillende partijen over de uitvoering van projecten.

Met het oog op onder andere het nieuwe collegeprogramma 2007-2011, de landelijke discussie over de omvang en verdeling van de rijksmiddelen vanuit de Brede Doeluitkering (BDU) en de gevolgen van de in 2006 uitgevoerde netwerkanalyses is het wenselijk het investeringsprogramma op korte termijn te actualiseren. In het najaar van 2006 is daarmee een begin gemaakt. Het programma moet in het voorjaar van 2007 gereed zijn en wordt onderdeel van het nieuwe PVVP.

2.4.3 Convenantafspraken 2009-2012

Samenwerking tussen provincie, gemeenten en rijk wordt steeds belangrijker om de doelstellingen voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid te bereiken. De convenantafspraken 2006 - 2008 in het kader van de programmaliijn Bereikbaarheid zijn een succesvolle procesaanpak gebleken. In 2007 wordt deze aanpak verder verfijnd en worden op basis van het PVVP en het Investeringsprogramma de convenanten 2009 - 2012 voorbereid.

2.5 Interprovinciale samenwerking

In interprovinciaal verband (IPO) is provincie Drenthe partner in verschillende overlegstructuren met het ministerie van Verkeer en Waterstaat en met de andere provincies.

Ook in het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) spelen diverse onderwerpen, die gezamenlijk worden opgepakt. Voor de Bestuurscommissie Stedelijke Ontwikkeling en Mobiliteit (SOM) vervult provincie Drenthe ook in 2007 het voorzitterschap en het secretariaat. Ook de gemeenten Groningen, Emmen, Assen en Leeuwarden participeren sinds 2006 in de commissie SOM.

De (interprovinciale) onderwerpen die in 2007 van belang zijn, worden hierna kort beschreven.

2.5.1 Bereikbaarheid en veiligheid rijkswegen

In noordelijk verband hebben de provincies overleg met het Rijk over diverse delen van het Rijkswegennet. In de afgelopen periode heeft dat geleid tot afspraken over:

- Een oplossing voor de congestie op het traject Meppel-Zwolle-Hattermerbroek van de A28, waardoor Noord-Nederland onvoldoende bereikbaar is. De uitvoering van de oplossing in de vorm van een 2 maal 3-strooks autosnelweg start zomogelijk in 2008.
- De aanleg van de ontbrekende schakel tussen de A28 en A32, waardoor de N851 tussen Meppel en Rogat momenteel zwaar wordt belast. De uitvoering van het Knooppunt Lankhorst start in 2007.
- De ombouw van het wegvak Holsloot-Duitse grens van de N37 naar een 2 maal 2 strooks autosnelweg A37.
- De verdubbeling van de N33 (Assen-Zuidbroek) en verbetering van de verkeersafwikkeling op het knooppunt N33/A28 (Assen-Zuid).

- De overdracht van de N34 naar de provincie en de uitvoering van maatregelen op een aantal knelpunten.

Uit de netwerkanalyse Groningen - Assen blijkt dat verbetering van de weginfrastructuur van ondermeer de T-structuur A7/A28, de Ring van Groningen en het knooppunt Assen-Zuid (A28/N33) van belang voor de ontwikkeling van de regio zijn. Met het Rijk worden afspraken gemaakt over de aanpak van deze knelpunten.

2.5.2 Netwerkanalyses

Overeenkomstig de afspraken met het Rijk zijn voor onze provincie 2 netwerkanalyses opgesteld, die op 1 augustus 2006 zijn aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat. In de netwerkanalyse Groningen-Assen worden drie projecten als topprioriteit genoemd, die van belang zijn voor een goede bereikbaarheid van en binnen het Nationaal Stedelijk Netwerk. Dit zijn:

- de maatregelen op de Zuidelijke Ringweg (A7) Groningen;
- hoogwaardig openbaar vervoer, waaronder een tramverbinding in de stad Groningen;
- maatregelen op het knooppunt A28/N33 (Assen-Zuid) en de gebiedsontwikkeling rond het gebied van dit knooppunt.

De netwerkanalyse Zuid-Drenthe is een zogenaamde vrijwillige analyse. De regio, in dit geval de provincie Drenthe, heeft zelf het initiatief genomen om deze analyse samen met de regionale partners uit te voeren. In het rapport is de volgende prioritering aan maatregelen gemaakt:

- de capaciteitsverruiming van de spoorlijn Zwolle-Emmen;
- verbetering van de vervoersmogelijkheden in de bundel Hardenberg-Coevorden-Emmen;
- het veiligstellen van de schakelfunctie van de kern Hoozeveen.

In 2007 worden de genoemde prioriteiten nader uitgewerkt. Verder wordt gestreefd naar het maken van afspraken met het Rijk over de uitvoering van een aantal maatregelen in de periode tot en met 2010 (de quick-wins). Daarnaast worden de uitkomsten van de drie afzonderlijke analyses in de noordelijke provincies samengevoegd in een netwerkanalyse voor Noord-Nederland.

2.5.3 Duurzaam Veilig

Het concept Duurzaam Veilig is de tweede fase ingegaan, waarbij de aandacht onder andere is gericht op de essentiële herkenbaarheidkenmerken (EHK) van de verschillende wegtypen. Binnen deze aanpak wordt een nauwe relatie gelegd tussen de uitvoering van infrastructurele maatregelen, de communicatie daarover en activiteiten bij een bijdrage leveren aan het gewenste verkeersgedrag. Ook in 2007 wordt in Noord-Nederland samengewerkt om de uitwerking van Duurzaam Veilig goed op elkaar af te stemmen. De kenmerken zullen op de rijkswegen voor 2011 zijn ingevoerd. Op de provinciale wegen zullen diverse wegvakken, soms in samenhang met onderhoudswerkzaamheden, overeenkomstig de Richtlijn EHK worden uitgevoerd. Ook op de N34, sinds 1 januari 2007 een provinciale weg, wordt een aantal wegvakken in het kader van de reconstructies bij Gieten, Gasselte en Borger, volgens de richtlijn vormgegeven.

Op de provinciale wegen besteedt de provincie aandacht aan het verminderen en voorkomen van het aantal rij-ongevallen. Dit ongevaltype is op dit moment nog verantwoordelijk voor een relatief groot deel van de doden en gewonden in het Drentse verkeer. In de hoofdstukken hierna worden de concrete projecten beschreven.

Ook de Drentse gemeenten zijn inmiddels volop bezig met de herinrichting van een aantal gemeentelijke wegen volgens de Richtlijn EHK. Momenteel vinden gesprekken plaats over een goede afstemming tussen provincie en gemeenten wat betreft de wegcategorieën en de eendui-

digheid van inrichting. De inzet daarbij is dat alle wegen in Drenthe voor 2015 overeenkomstig de uitgangspunten zijn ingericht. Provincie Drenthe streeft ernaar om in het jaar 2010 90% van alle wegen volgens de richtlijn te hebben ingericht.

2.5.4 Zuiderzeelijn en Spoorvisie Noord-Nederland

De samenhang van de Zuiderzeespoorlijn (studies, bestuurlijke inzet en mogelijke rijks- en regionale financiering) en de vast te stellen spoorvisie Noord Nederland is zeer sterk aanwezig. De verwachting is dat, afhankelijk van de uitkomsten van het proces rond de ZZL, de spoorvisie eind 2006 afgerond kan worden. Het globale uitvoeringsprogramma van deze visie wordt in 2007 nader gespecificeerd ten aanzien van de projecten, financiering en fasering. De Drentse onderdelen van dit programma worden verwerkt in het te actualiseren Investeringsprogramma en opgenomen in de PUP's voor de komende jaren.

2.5.5 Monitoring

Om de ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer te kunnen signaleren, is monitoring een belangrijk instrument. Daarnaast kan monitoring de effecten laten zien van uitgevoerd beleid of gerealiseerde maatregelen. In het jaar 2007 wordt dit onderwerp meer gestructureerd dan tot dusver op de verschillende niveaus opgepakt. Vanuit de Nota Mobiliteit, de SNN-afspraken en het nieuwe PVVP zullen indicatoren worden benoemd, op basis waarvan de beleid- en projectmonitoring verder wordt ingevuld.

Behalve terugkijken is het ook van belang om voorspellingen te kunnen doen voor wat betreft de ontwikkelingen van het autoverkeer. In de afgelopen jaren is daarvoor een Nieuw Regionaal Model (NRM) Noord Nederland ontwikkeld. Dit model is de basis voor regionale studies en



wordt gebruikt als basis voor lokale verkeersmodellen en studies. Ook de netwerkanalyses zijn met behulp van dit model uitgevoerd. In SNN-verband wordt gewerkt aan een nieuwe versie van het NRM Noord Nederland, dat naar verwachting eind 2007 wordt opgeleverd.

2.5.6 Goederenvervoer

Het goederenvervoerbeleid is in SNN-verband uitgewerkt en vastgelegd in de Regiovisie Goederenvervoer Noord Nederland (2004). De Regiovisie heeft als belangrijkste doelstelling de verwachte groei van het goederenvervoer te faciliteren op een duurzame en veilige manier. Overleg met de “markt”, de betrokken partijen op dit terrein, is daarbij het uitgangspunt. Overleg over de ontwikkeling en uitvoering van beleid vindt plaats vanuit de SNN werkgroep Goederenvervoer. In deze werkgroep zitten de vertegenwoordigers van de betreffende goederenvervoer organisaties en de betreffende provincies.

In hoofdstuk 6 wordt de uitwerking van de doelstelling goederenvervoer beschreven.

2.5.7 Luchtvaartbeleid

Het wetsvoorstel dat voorziet in decentralisatie van de luchtvaarttaken van Rijk naar provincie, is voorzien van een positief advies van de Raad van State en ligt ter behandeling bij de Tweede Kamer. De behandeling is door de kabinetswisseling uitgesteld. Pas als er een nieuw kabinet is, zal de Tweede Kamer overgaan tot plenaire behandeling van het wetsvoorstel. Dit betekent dat ook de overdracht van taken wordt opgeschoven naar 1 januari 2008.

Inmiddels is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de meeste voorwaarden van de provincies (in IPO-verband) voldaan. Punt van discussie is het opzetten van een goed handhavingssysteem. Verder bestaat er nog onduidelijkheid over de praktijk van het omgaan met incidentele en tijdelijke luchtvaartactiviteiten (ballonvaart, eenmalige helikoptervluchten etc.). Hiervoor is een nieuwe Ministeriële Regeling in de maak.

Voor de interne organisatie is een Programma Luchtvaarttaken opgesteld. Hierin staan alle acties beschreven ter voorbereiding van de nieuwe taken. Ten behoeve van een goede afstemming en gezamenlijke uitvoering van acties door verschillende product- en stafgroepen is een organisatie structuur opgesteld. Een centrale programmagroep, een kerngroep en 8 werkgroepen voeren gezamenlijk de voorbereiding van het Programma uit. Aan het Programma nemen 7 productgroepen en 2 stafgroepen deel.

2.6 Provinciaal beleid

Behalve de beleidsonderwerpen, waarin provincie Drenthe en andere instanties in interprovinciaal verband samenwerken, zijn er ook onderwerpen waarvoor provincie Drenthe zelf de regie voert. Deze worden hierna kort toegelicht.

2.6.1 Registratie gegevens

Al sinds de zeventiger jaren worden de verkeersintensiteiten op provinciale wegen permanent of periodiek geregistreerd. Op basis van deze gegevens kunnen de ontwikkelingen in de loop der jaren worden gesignaleerd, die het gevolg zijn van autonome ontwikkelingen dan wel van maatregelen op de betreffende weg of wegen in de omgeving. De gegevens zijn onder andere van eminent belang voor het monitoren en evalueren van beleid en uitvoering. In 2006 is het meetnet aangepast, waardoor beter en betrouwbaarder inzicht ontstaat in de intensiteiten en snelheden van het gemotoriseerde verkeer op de provinciale wegen.

Ook het bijhouden van de verkeersongevallencijfers is en blijft ten behoeve van het signaleren van tendensen, monitoring en evaluatie, als mede het inzichtelijk maken van de aandachtsgebieden voor beleid belangrijk. Het is daarom cruciaal dat de registratie van ongevallen door de politie, die in 2005 te wensen overliet, zo snel mogelijk weer een kerntaak wordt. Zowel in SNN- als in IPO-verband wordt hierin actie gevoerd.

2.7 Beleidsprojecten van gemeenten

De gemeenten Coevorden, Emmen, Noordenveld en Tynaarlo zijn bezig met het actualiseren van het verkeers- en vervoersplan.

2.8 De beleidsprojecten samengevat

De in dit hoofdstuk beschreven projecten zijn in Tabel 1 samengevat. Behalve de geraamde kosten is voor wat betreft de provinciale bijdragen ook de dekking van de middelen aangegeven.

Tabel 1 Overzicht en financiering van uit te voeren beleidsprojecten in 2007

Programma	Projectnaam	Geraamde kosten	Bijdrage derden	Bijdrage provincie	Dekking
POP II	Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer Drenthe	30.000		30.000	Proj. Infrastructuur
POP II	Onderzoekprogramma UPVV	20.000		20.000	Proj. Infrastructuur
POP II	Uitwerking beleid beplanting langs provinciale wegen	10.000		10.000	Proj. Infrastructuur
POP II	Opstellen PUP 2008 en Jaaroverzicht PUP 2006	10.000		10.000	Mobiliteit
POP II	Communicatie maatregelen EHK	4.000		4.000	Proj. Infrastructuur
SNN	Zuiderzeelijn	40.000		40.000	Mobiliteit
SNN	Monitoring: Monitor Verkeer en Vervoer	15.000		15.000	Verkeerswaarnemingen
SNN	Model Noord-Nederland	15.000		15.000	Proj. Infrastructuur
SNN	Actieplan Goederenvervoer	40.000		40.000	Mobiliteit
SNN	Luchtvaartbeleid	160.000	140.000	20.000	Mobiliteit
OV	Evaluatie functioneren OV-bureau	30.000	20.000	10.000	Proj. Infrastructuur
Regiovisie Gr.-Assen	Corridor Roden-Leek: communicatie Bundel N372	10.000		10.000	Proj. Infrastructuur
PVVP	Monitoring: opstellen beleid	10.000		10.000	Verkeerswaarnemingen
PVVP	Monitoring: verkeersintensiteiten	35.000		35.000	Verkeerswaarnemingen
PVVP	Voorzieningen adhoc (incl. verkeersmaatregelen)	16.000		16.000	Verkeerswaarnemingen
Coevorden Emmen Noordenveld Tynaarlo	Actualiseren Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan	pm	pm		Gemeenten

3 Infrastructuur

Voor de komende jaren is het verkeers- en vervoersbeleid in Drenthe gericht op het op peil houden en zomogelijk verbeteren van de bereikbaarheid van de kernzones en de stedelijke centra daarbinnen. De tweede pijler van het beleid is het verhogen van de verkeersveiligheid. In het Investeringsprogramma 2004-2015 zijn de infrastructurele projecten, die uit genoemde pijlers voortvloeien nader beschreven. Uit de resultaten van de recentelijk uitgevoerde netwerk-analyses en andere onderzoeken wordt duidelijk, dat er nog meer moet worden gedaan om de problemen rond bereikbaarheid en veiligheid in Drenthe te op te lossen dan wel te verminderen. In hoofdstuk 2 is al aangegeven, dat het Investeringsprogramma daarom wordt geactualiseerd.

De bestaande congestieproblemen doen zich vooral voor op een aantal autosnelwegen rond Groningen en Meppel, op een aantal in- en uitvalswegen van de stedelijke kernen (Groningen, Assen, Meppel, Hoogeveen en Emmen) en op een aantal wegen binnen die stedelijke kernen. Wat betreft de verkeersonveiligheid is het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) de laatste jaren aanzienlijk afgenomen. In het jaar 1999 vielen in Drenthe nog 1507 slachtoffers te betreuren, terwijl het aantal slachtoffers in het jaar 2005 1040 bedroeg; een daling met bijna 33%. Uit de ongevalanalyse blijkt, dat er nog maar relatief weinig black-spots op provinciale wegen zijn aan te wijzen. Wel valt er nog een aanzienlijke winst te boeken via de aanpak van de black spots in de stedelijke kernen, de aanpak van met name de rijongevallen op de 80 km/h-wegen en maatregelen op de hoofdwegen binnen de stedelijke centra. Ten slotte



is het van belang aandacht te besteden aan het relatief hoge aantal ongevallen op de meeste auto(snel)wegen.

Dit hoofdstuk gaat nader in op de infrastructurele maatregelen, die in 2007 ten behoeve van een betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid worden voorbereid en zo mogelijk uitgevoerd. Deels zijn dit nieuwe projecten en deels betreft het projecten waarvan de voorbereiding al in een eerder jaar is gestart, maar waarvan de afronding naar verwachting in 2007 of later zal plaatshebben. Alle projecten zijn in een tabel beschreven en op een kaartje gevisualiseerd. De projecten gericht op de regionale bereikbaarheid van de economische kernzones zijn op een kaartje van Drenthe weergegeven. De overige projecten zijn per gemeente gerubriceerd, zodat een directe relatie kan worden gelegd met de met de gemeenten afgesloten convenanten.

De tabellen geven ook inzicht in de voorgestelde wijze van financiering. Zowel bij de discussie over de convenanten als tijdens de behandeling van het bestedingsvoorstel BDU 2007 is hierover nauw contact geweest tussen vertegenwoordigers van gemeenten en provincie. Afsproken is dat alle overheden ernaar streven de convenantafspraken na te komen en uit te voeren. Indien nodig kunnen projecten binnen de looptijd van het convenant naar voren of achteren worden geschoven. Bij de projecten zijn alleen de geraamde kosten die ten laste komen van 2007 opgenomen.

Twee maal per jaar zal de voortgang worden besproken en gemonitord. Indien daaruit blijkt dat de voortgang achterblijft bij de gemaakte afspraken, kan de provincie besluiten de financiële toezeggingen in te trekken en deze te bestemmen voor de financiering van projecten in andere convenanten. Begin 2007 zullen daarover tussen de partners concrete afspraken worden gemaakt.

3.1 Infrastructuur en Natuur

In de afgelopen jaren heeft de nauwe samenwerking tussen de provinciale productgroepen Verkeer en Vervoer, Wegen en Kanalen en Landelijk Gebied geleid tot het treffen van een groot aantal voorzieningen op provinciale wegen bij knelpunten voor de natuur (met name fauna). Ook heeft de provincie in een aantal gevallen gemeenten bijgestaan in het treffen van vergelijkbare maatregelen bij gemeentelijke wegen. Daarbij is en wordt gebruik gemaakt van een registratiesysteem, waarin de Drentse knelpunten zijn opgeslagen. Het is de bedoeling dit systeem in 2007 verder te optimaliseren.

Gedeputeerde staten hebben in 2005 ingestemd met het verzoek van de ministeries van LNV, VROM en VW om de regierol voor de programmering en uitvoering van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) op zich te nemen en af te stemmen met ontsnipperende maatregelen bij provinciale en gemeentelijke wegen. In het MJPO heeft het Rijk aangegeven welke maatregelen genomen moeten worden om de barrièrewerking van de Rijkswegen en spoorbanen in de Ecologische Hoofdstructuur zoveel mogelijk op te heffen. De middelen voor de maatregelen bij robuuste verbindingen zijn opgenomen in de Investeringsregeling Landelijk Gebied (ILG). Voor 2007 vinden voorbereidende studies plaats. Zo is er een verkenning gepland naar de maatregelen bij de kruising van de Robuuste verbinding Hunzedal met de N33 nabij Gieterveen. Voor de kruisingen van de robuuste verbinding Sallandse Heuvelrug – Drents Plateau met de A28 (op 2 plaatsen), de spoorlijn Meppel-Hoogeveen en de N48 (ook 2 plaatsen) wordt in 2007 een ontwerpatelier georganiseerd. Beide studies worden in opdracht van de provincie Drenthe uitgevoerd door DLG.

Het Rijk verwacht dat de provincies de financiering regelt van de maatregelen, die in samenhang met de voorzieningen bij de rijksinfrastructuur worden genomen bij de provinciale of gemeentelijke wegen. Een concreet voorbeeld daarvan is de kruising van de Natte As Noord met de N372 (Groningerweg) bij Peizermade. De kosten van de maatregelen worden geraamd op 2 miljoen euro. Er wordt naar gestreefd de financiering voor dit knelpunt in 2007 rond te krijgen, zodat de maatregelen mee kunnen liften met de geplande werkzaamheden aan de N372 (zie tabel Noordenveld onder 3.3.2).

Waar nodig en mogelijk worden de uit de registratie voortvloeiende gewenste faunavoorzieningen meegenomen in de in 2007 uit te voeren projecten. Gezien de regierol van de provincie is het gewenst de mogelijkheden van meeliften ook bij gemeenten onder de aandacht te brengen bij de uitvoering van hun infrastructurele projecten. De provincie zal dit onderwerp daarom inbrengen in de gesprekken over de voortgang van de convenantafspraken 2006-2008.

3.2 (inter)Regionale bereikbaarheid economische kernzones

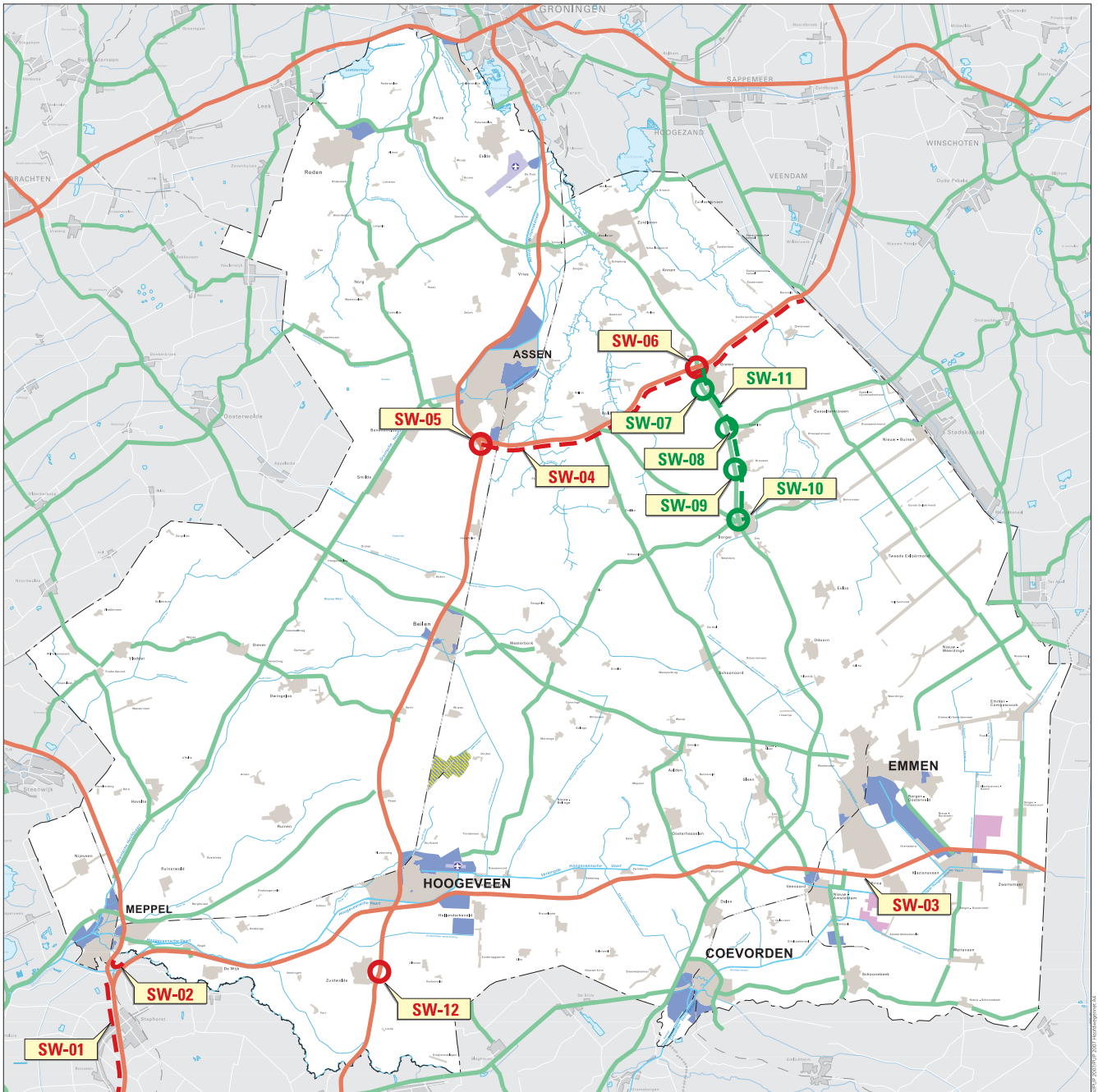
Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de voorbereiding van de plannen op de A28. De start van de uitvoering van het knooppunt Lankhorst is in 2007 gepland. Rijkswaterstaat rondt in 2007 de ombouw en verdubbeling van de N37 tot Autosnelweg A37 af.

In de overdracht van de N34 van Rijk naar gemeente zijn afspraken gemaakt over de uitvoering van de geplande maatregelen. Rijkswaterstaat blijft verantwoordelijk voor de uitvoering van het knooppunt N33/N34 en de tunnel Drouwen, die al grotendeels gereed is. De overige reconstructies van aansluitingen worden door provincie Drenthe voorbereid en uitgevoerd. Vanaf 2007 wordt met de uitvoering gestart.

Met de verdubbeling van de N33 wordt in 2010 begonnen. Daarin worden ook de plannen voor een betere verknoping van de N33 op de A28 (knooppunt Assen-Zuid) meegenomen. Voor het knooppunt Assen-Zuid wordt ingezet op een integrale gebiedsontwikkeling van ruimtelijk-economische ontwikkelingen en infrastructuur. Wat laatstgenoemd onderwerp betreft is gestart met het opstellen van een Integraal Ontsluitingsprofiel. Dit profiel maakt duidelijk dat naast de reconstructie van het knooppunt A28/N33 (fly-over) een nieuwe zuidelijker aansluiting op de A28 noodzakelijk is voor het TT-circuit en het bedrijventerrein. Aanpassingen aan het onderliggende wegennet, zoals verdubbeling van de hoofdonsluiting van het TT-circuit zijn hier onlosmakelijk aan verbonden.

Gemeente De Wolden en Rijkswaterstaat zijn verantwoordelijk voor de plannen voor een ongelijkvloerse aansluiting op de N48 bij Zuidwolde.

PUP-2007 Projecten Infrastructuur, HOOFDWEGENNET



PROVINCIALE WEGEN

- Provinciale weg
- - - Maatregel wegvak
- Maatregel kruispunt

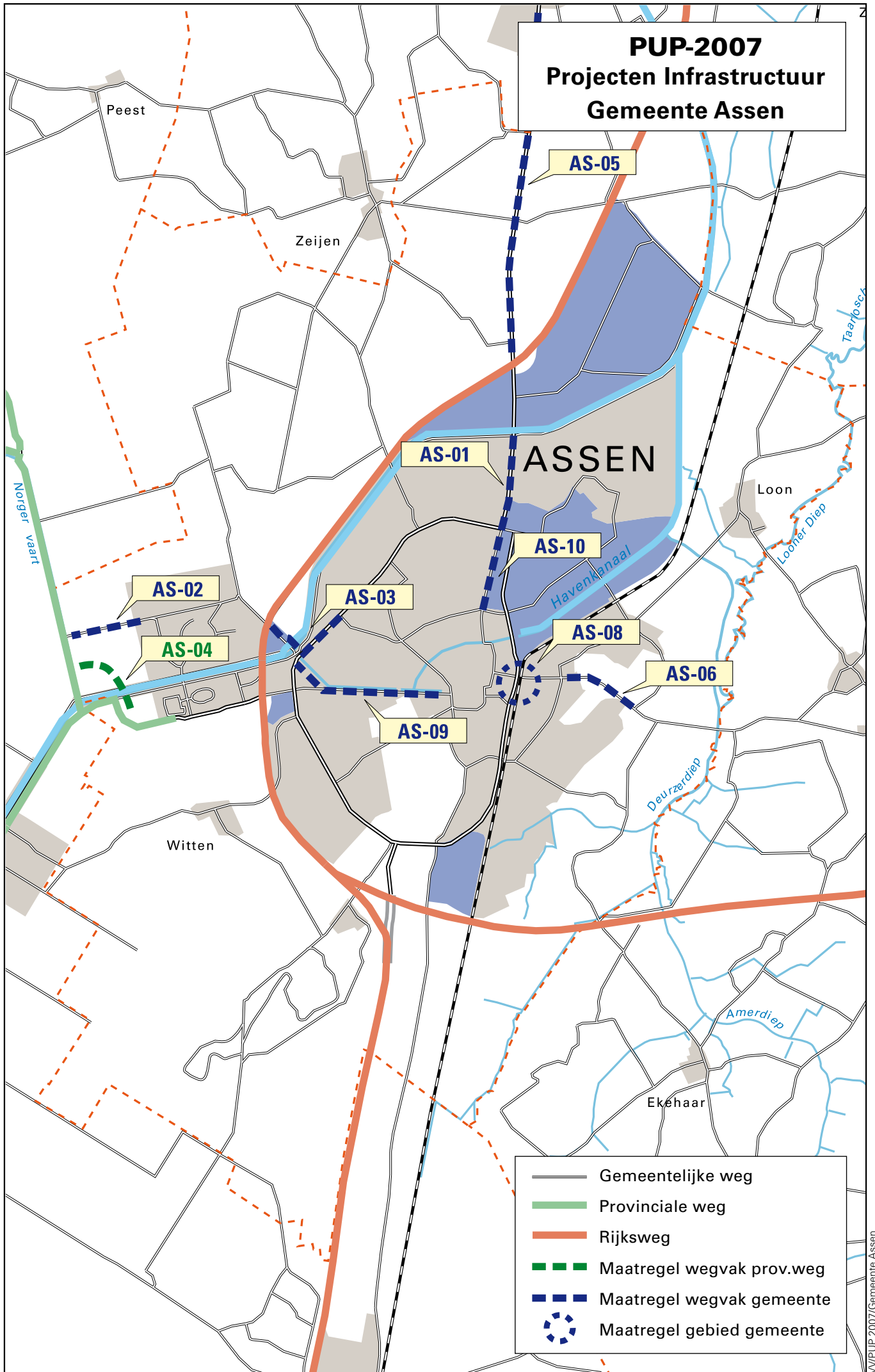
RIJKSWEGEN

- Rijksweg
- - - Maatregel wegvak
- Maatregel kruispunt

Tabel 2 Projecten hoofdwegennet Drenthe

No.	Verantw. overheid	Wegno.	Omschrijving project	Inv. hoek	Moda- liteit	Stadium	Jaar uitv.
Corridor 1.1: (Inter)nationale transportassen							
SW-01	RWS	A28	Ombouw A28 tussen Meppel en Hattemerbroek naar 2*3 strooks autosnelweg	B	Auto	P	vanaf 2008
SW-02	RWS	A28/A32	Aanleg Knooppunt Lankhorst	B	Auto	P	vanaf 2007
SW-03	RWS	N37/ A37	Ombouw N37 wegvak Holsloot- Duitse grens tot A37			U	t/m 2007
Corridor 2.1: (Inter)regionale bereikbaarheid economische kernzones							
SW-04	RWS	N33	Verdubbeling N33	B/V	Auto	P	vanaf 2010
SW-05	Drenthe	N33/A28	Reconstructie knooppunt N33/A28 (Assen-Zuid)	B/V	Auto	P	Vanaf 2010
SW-06	RWS	N33/ N34	Reconstructie knooppunt N33/N34 (Gieten)	B/V	Auto	P	2008
SW-07	Drenthe	N34	Reconstructie aansluiting Gieten	B/V	Auto	P	2007
SW-08	Drenthe	N34	Reconstructie aansluiting Gasselte	B/V	Auto	P	2007
SW-09	RWS	N34	Aanleg tunnel Drouwen	V	Auto	P	2006/2007
SW-10	Drenthe	N34	Reconstructie aansluiting Borger	B/V	Auto	P	2007
SW-11	Drenthe	N34	Inrichting N34 volgens Richtlijn EHK voor stroomweg (gefaseerde uitvoering i.c.m. geplande reconstructies)	V	Auto	P	2007 t/m 2012
SW-12	RWS/ De Wolden	N48	Vorbereiding ontsluiting Zuidwolde op N48	B/V	Auto	P	2009

PUP-2007 Projecten Infrastructuur Gemeente Assen



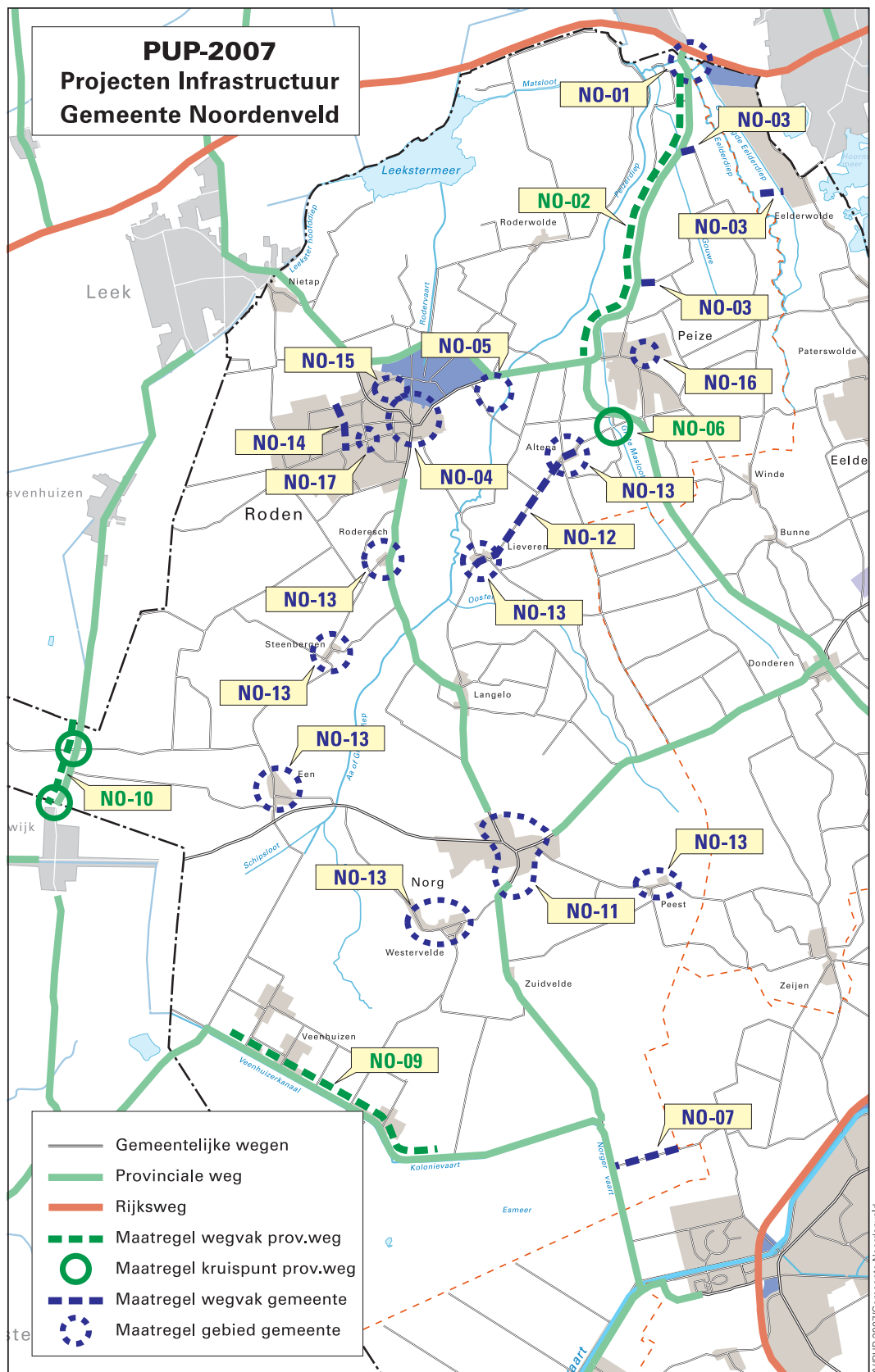
3.3 Kernzone Groningen – Assen

3.3.1 Gemeente Assen

Binnen de gemeentegrenzen van Assen zijn de verdubbeling van de weg Peelo als noordelijke invalsweg en de aanleg van de 2e Hoofdontsluiting Kloosterveen belangrijke projecten. Vanuit de ICT wordt ingezet op de implementatie van een Dynamisch informatiesysteem in en rond Assen ten behoeve van automobilisten en reizigers van het openbaar vervoer.

Tabel 3 Projecten gemeente Assen

No. + verantw. overheid	Omschrijving project	Inv.- hoek	Moda- liteit	Begrote kosten	Aandeel provincie Pg. VV	Aandeel gemeente	Aandeel BDU	Overig
Corridor 3a-02: Groningen-Assen								
AS-01 Assen	Verdubbeling wegvak Peelo 2e fase (begrote kosten betreffen totaal-kosten van alle fasen) (U: t/m 2008)	B/V	Alle	22.400.000	3.000.000	12.400.000		7.000.000
Corridor 3a-11: Assen-Smilde-Oosterwolde								
AS-02 Assen	Busbaan Domeinweg (U: 2007)	OV	Bus	920.000		460.000	460.000	
AS-03 Assen	2e Hoofdontsluiting Kloosterveen incl. verdubbeling Europaweg-west (U: 2006 t/m 2008)	B	Alle					
Corridor 3a-12: Assen-Norg-Roden								
AS-04 Drenthe	N371: Verbetering aansluiting N371/ N373 (P; U: 2008/2009)	B/V	Auto	100.000	100.000			
Corridor 3a-13: Assen-Vries-Zuidlaren								
AS-05 Assen/ Tynaarlo	Opwaardering fietsroute Assen-Vries en aanpassing OV-route (U: 2006/2007)	B/V	Fiets					
Corridor 3a-14: Assen-Rolde-Borger/Gieten								
AS-06 Assen	Aanleg fietspad langs Rolder- hoofdweg (Pelikaanstraat-Amelte) (P; U: 2007)	B	Fiets	1.000.000	500.000	500.000		
Corridor 3a-16: Assen centrum/regio								
AS-07 Assen	Dynamisch informatiesysteem Assen (P; U: 2007 t/m 2009)	OV	Bus	1.500.000	1.125.000	375.000		
AS-08 Assen	Herinrichting stationsgebied (totaal- kosten) (P; U: vanaf 2007)	B/V/ OV	Alle	6.000.000		2.000.000		4.000.000
AS-09 Assen	Maatregelen Blauwe As (herinr. Vaart Zz.; Vaart Nz.; Witterbrug; Weiersstraat (U: 2006 t/m 2008)	B/V	Alle					
AS-10 Assen	Herinrichting Groningerstraat (U: 2006/2007)	B/V	Alle					
AS-11 Assen	Verbeteringsmaatregelen OV (U: 2006/2007)	OV	Bus					
Totaal Assen				31.920.000	4.725.000	15.735.000	460.000	11.000.000



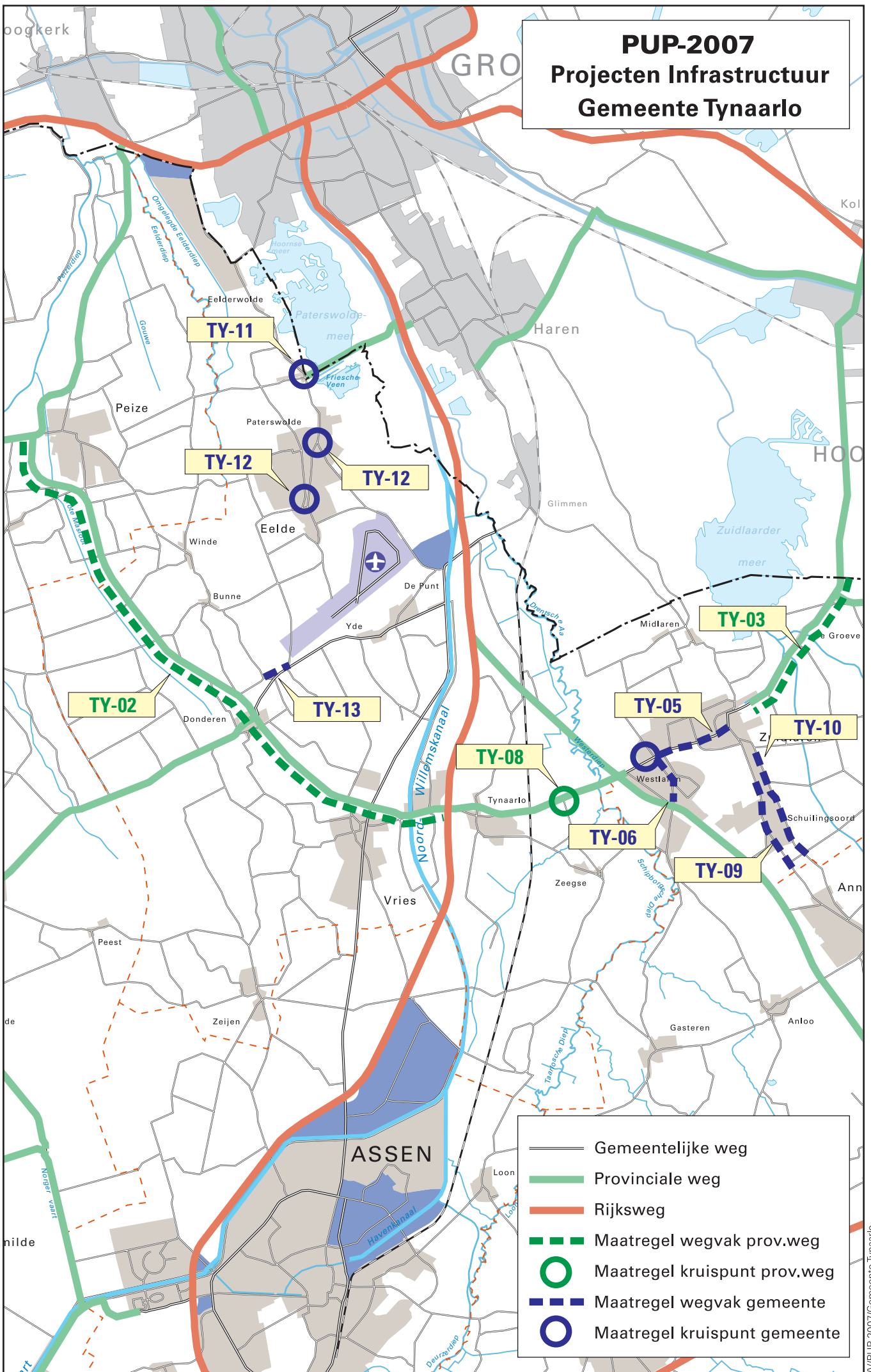
3.3.2 Gemeente Noordenveld

De provincie gaat in de periode 2007/2008 de N372 inrichten volgens de Richtlijn EHK. Daarbij worden zo mogelijk de gewenste maatregelen bij de kruising van de Natte As Noord met de N372 in het werk meegenomen. In de invloedssfeer van deze weg ligt ook het geplande transferium Peizermade, waarvoor de werkzaamheden in 2007 gaan starten. Dit transferium moet een belangrijk overstappunt worden voor de automobilist, die door het overstappen in de bus op snelle wijze naar zijn/haar bestemming in de stad Groningen kan worden vervoerd. De gemeente gaat de omgeving van twee scholen veiliger maken en maatregelen treffen op diverse plaatsen in het buitengebied.

Tabel 4 Projecten gemeente Noordenveld

No. + verantw. overheid	Omschrijving project	Inv.- hoek	Moda- liteit	Begrote kosten	Aandeel provincie Pg. VV	Aandeel gemeente	Aandeel BDU	Overig
Corridor 3a-01: Groningen-Leek/Roden								
NO-01 Gem. Groningen	N372: Aanleg transferium incl. omleiding N372 en aansluiting A7 bij Peizermade (P; U: vanaf 2007)	B/OV	Alle					
NO-02 Drenthe	N372: Inrichting wegvak Roden-Peizermade volgens Richtlijn EHK (incl. eventuele maat. Peizerwold) (P; U: 2007/2008)	B/V	Auto	1.175.000	700.000			475.000
NO-03 Noordenveld	Verkeersluw maken Peizermaden (sluipverkeer van/naar N372 (U: vanaf 2006)	B/V	Auto					
NO-04 Noordenveld	Herinrichting centrum Roden tot 30 km/h zone (onderdeel Masterplan) (U: vanaf 2006)	B// OV	Alle					
NO-05 Noordenveld	N372: Verplaatsen carpoolplaats naar centrum Roden (P; U: 2007)	B/OV	Auto	150.000		150.000		
Corridor 3a-02: Groningen-Assen								
NO-06 Drenthe	N386: Aanpassing aansluiting Peize-zuid (P; U: 2007)	V	Auto	750.000	375.000		375.000	
NO-07 Noordenveld	Sluiproute Koelenweg Huis ter Heide (P; U: 2007)	B/V	Auto	30.000		30.000		
Corridor 3a-11: Assen-Smilde-Oosterwolde								
NO-08 Nog te bepalen	N919: Landelijke visie N919 in Veenhuizen (P; U: vanaf 2007)	V	Auto		Pm			
NO-09 Drenthe	N919: Diverse maatregelen traverse Veenhuizen (P; U: vanaf 2003)	V/OV	Alle					
Corridor 4.1: Regionale wegennet								
NO-10 Drenthe	N979: Aanpassen weg volgens richtlijn EHK en maatregelen op 2 kruispunten (P; U: 2007)	V	Auto	200.000	200.000			
Corridor 4.2: Landelijke wegennet								
NO-11 Noordenveld	Herinrichting Norg (P; U: 2006/2008)	V	Alle	150.000		150.000		
NO-12 Noordenveld	Herinrichting gebied omgeving Lieveren/Altena (P; U: 2007)	V	Alle	25.000		25.000		
NO-13 Noordenveld	30 km/h maatregelen in Lieveren, Altena, Roderesch, Steenberg, Een, Westervelde en Peest (P; U: vanaf 2007)	V	Alle	100.000		100.000		
NO-14 Noordenveld	Groenstrook Maatlanden Roden (P; U: 2007)	V	Auto/fts	600.000		600.000		
NO-15 Noordenveld	30 km/h maatregelen Bomenbuurt Roden (P; U: 2007)	V	Auto/fts	120.000		120.000		
NO-16 Noordenveld	Schoolomgeving Centrumschool Peize (U: 2007)	V/B	Auto/fts	98.693		49.347	49.346	
NO-17 Noordenveld	Schoolomgeving Valkhof Roden (U: 2007)	V/B	Auto/fts	132.041		66.021	66.020	
	Totaal Noordenveld			3.555.734	1.275.000	1.315.368	490.366	475.000

PUP-2007 Projecten Infrastructuur Gemeente Tynaarlo



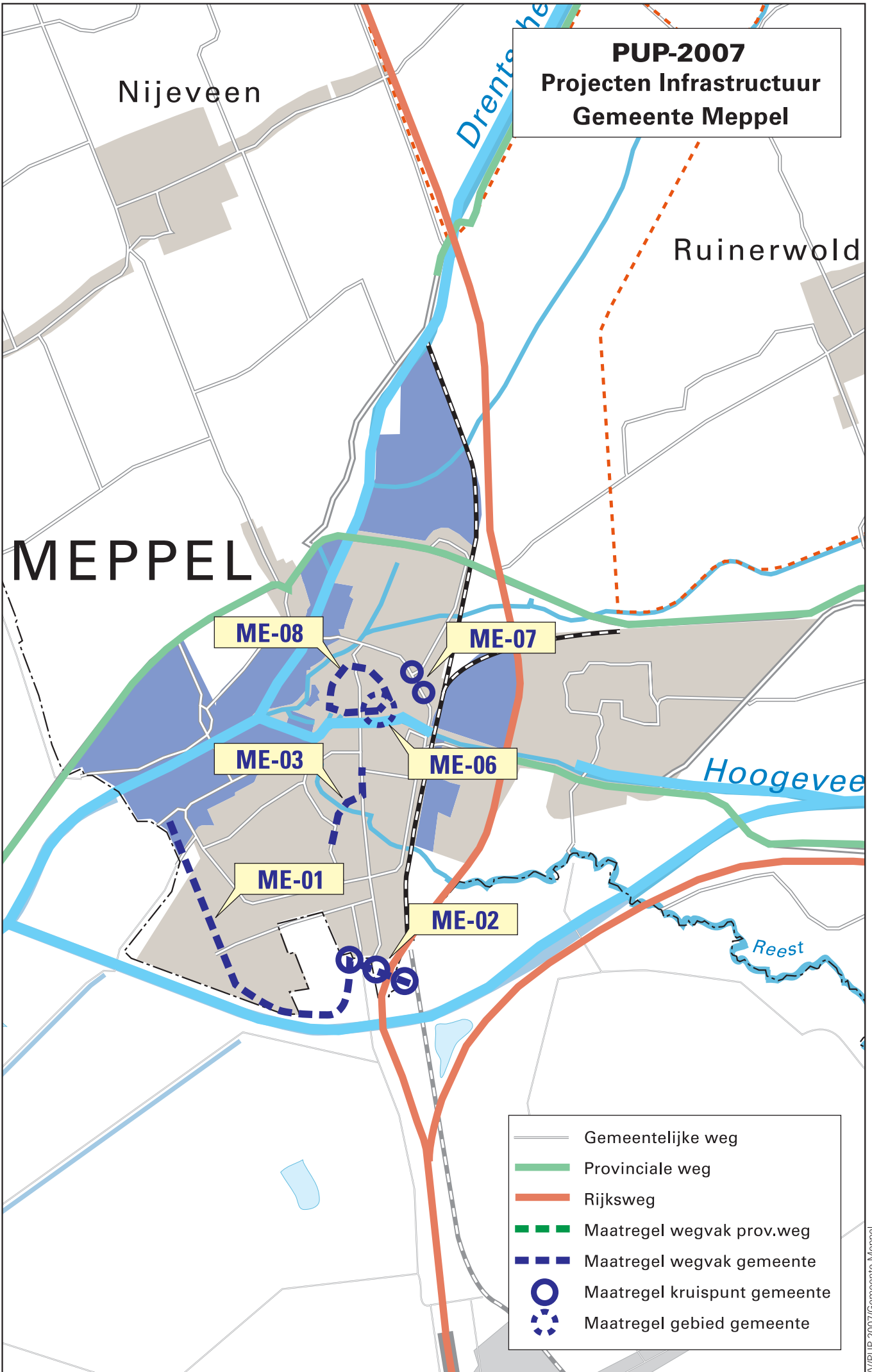
3.3.3 Gemeente Tynaarlo

De provincie gaat de werkzaamheden op de N386 afronden, zodat eind 2007 sprake is van een route die geheel volgens de richtlijn EHK is ingericht. Het accent van de gemeente ligt bij de uitvoering van maatregelen op de doorgaande weg in Zuidlaren.

Tabel 5 Projecten gemeente Tynaarlo

No. + verantw. overheid	Omschrijving project	Inv.- hoek	Moda- liteit	Begrote kosten	Aandeel provincie Pg. VV	Aandeel gemeente	Aandeel BDU	Overig
Corridor 3a-02: Groningen-Assen								
TY-01 Drenthe	Versnelling Q-liner Assen-Groningen + verbetering haltevoorzieningen A28/N386 (P; U: 2007)	OV	Bus	200.000	100.000	50.000		50.000
TY-02 Drenthe	N 386: Inrichting wegvak Tynaarlo-Peize (hm. 16.5-28.7) volgens Richtlijn EHK (P; U:2007)	V	Auto	1.900.000	1.900.000			
TY-03 Drenthe	N386: Inrichting wegvak Kropswolde-Zuidlaren (hm. 6.7-9.8) volgens Richtlijn EHK (P; U: 2007)	V	Auto	195.000				195.000
TY-04 Drenthe	Versnelling Q-liner Zuidlaren-Groningen (P; U: 2007)	OV	Bus	400.000	200.000	200.000		
Corridor 3a-13: Assen-Vries-Zuidlaren								
TY-05 Tynaarlo	N386: Herinrichting Verl. Stationsweg Zuidlaren (U: 2007)	B/V	Alle	1.977.000		1.745.000	232.000	
TY-06 Tynaarlo	N386: Aanl. rotonde Verl. Stationsweg/ Tienelsweg + herinrichting Schipborgerweg Zuidlaren (P; U: 2007)	B/V	Alle	923.000		923.000		
TY-07 Tynaarlo	N386: Stallingsvoorzieningen bij bushaltes (U: 2006/2007)	V	Fiets					
Corridor 4.1: Regionale wegennet								
TY-08 Drenthe	N386: Toegankelijkheid NP Drentse Aa (P; U: 2007)		Auto/fts.	500.000	250.000			250.000
Corridor 4.2: Landelijke wegennet								
TY-09 Tynaarlo	Herinrichting Hogeweg Zuidlaren (P; U: 2007)	V	Auto/fts	2.000.000		2.000.000		
TY-10 Tynaarlo	Herinrichting Lageweg Zuidlaren (P; U: 2007)	V	Auto/fts	1.500.000		1.500.000		
TY-11 Tynaarlo	Rotonde Meerweg Paterswolde (P; U: 2007)	V	Auto/fts	600.000		600.000		
TY-12 Tynaarlo	Aanpassing kp. Brouwersteeg/Hoofdweg en Nieuwe Akkers/Hoofdweg in Eelde/Paterswolde (U: 2007)	V	Auto/fts	105.000		105.000		
TY-13 Tynaarlo	Fietspad Eekhoornstraat-Paasveen Donderen (P; U: 2007)	V	Fiets	200.000		200.000		
	Totaal Tynaarlo			10.500.000	2.450.000	7.323.000	232.000	495.000

PUP-2007
Projecten Infrastructuur
Gemeente Meppel



3.4 Kernzone Zuid-Drenthe

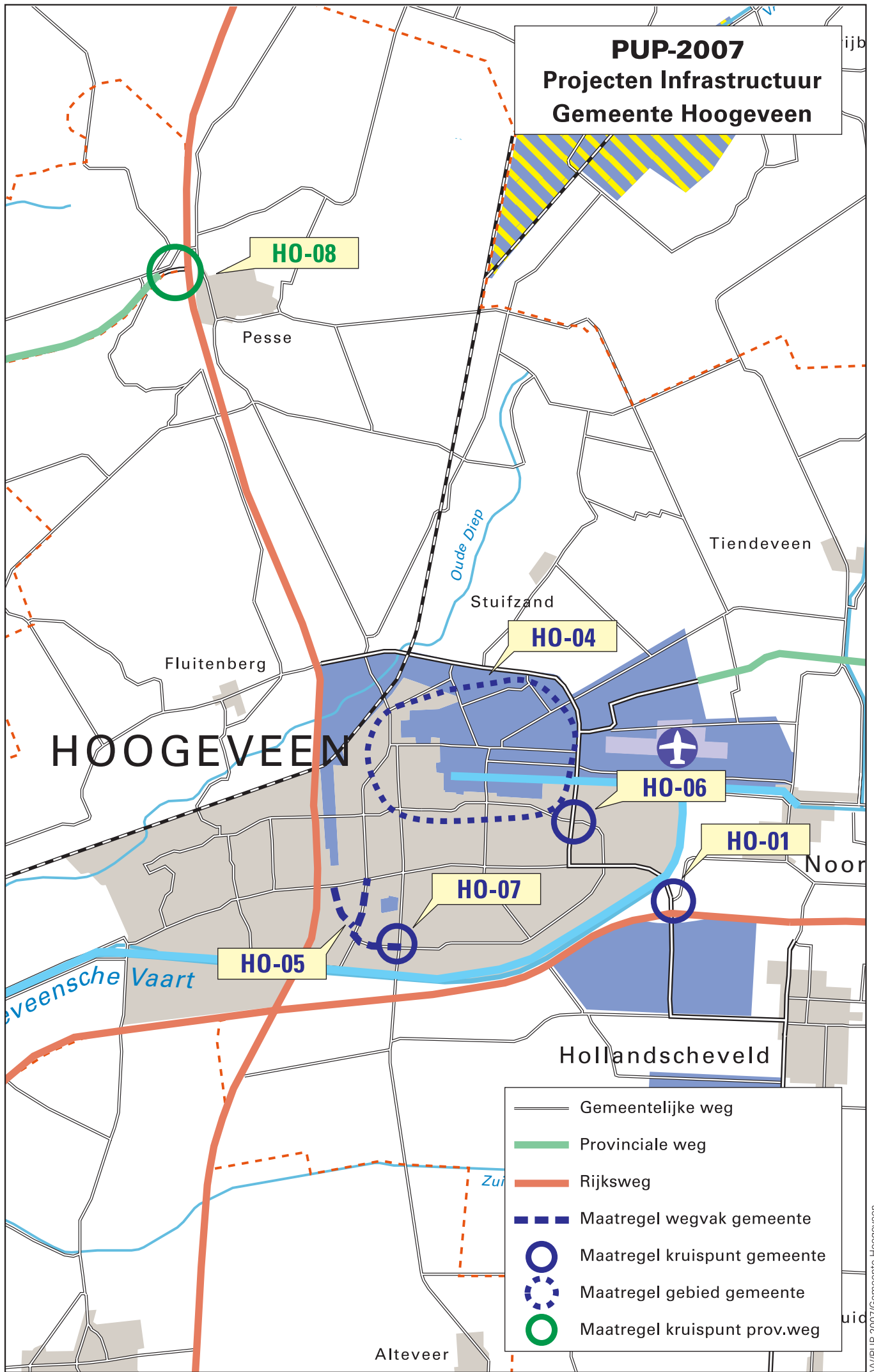
3.4.1 Gemeente Meppel

In Meppel voert de gemeente diverse maatregelen uit op het hoofdwegennet, zoals de Rondweg en de Binnen- en Buitenring. Verder worden maatregelen getroffen ter stimulering van het fietsen en het openbaar vervoer.

Tabel 6 Projecten gemeente Meppel

No. + verantw. overheid	Omschrijving project	Inv.- hoek	Moda- liteit	Begrote kosten	Aandeel provincie Pg. VV	Aandeel gemeente	Aandeel BDU	Overig
Corridor 3b-42: Meppel-Staphorst								
ME-01 Meppel	Rondweg Berggierslanden (ontsluiting Oevers A/B) (P; U: 2007)	B	Auto	4.120.000		4.120.000		
ME-02 Meppel	Aansluiting Rondweg op A32 Meppel-zuid (P; U: 2007)	B/V	Auto	960.000		960.000		
ME-03 Meppel	Fietsroute Koedijklanden-centrum (P; U: 2007)	B/V	Fiets	1.000.000	500.000	500.000		
Corridor 3b-44: Meppel centrum/regio								
ME-04 Meppel	OV-vriendelijke ontsluiting Meppel (P; U: 2007)	OV	Bus	500.000	250.000	250.000		
ME-05 Meppel	Stallingsvoorzieningen Fiets Meppel (P; U: 2007)	B	Fiets	40.000	20.000	20.000		
ME-06 Meppel	Parkeergarage Kromme Elleboog (P; U: 2007)	B	Auto	Pm		Pm		
ME-07 Meppel	Doorstroming Buitenring (P; U: 2007)	B/V	Auto	500.000		500.000		
ME-08 Meppel	Eenduidige vormgeving Binnenring (P; U: 2007)	V	Auto	500.000		500.000		
	Totaal Meppel			7.620.000	770.000	6.850.000		

PUP-2007
Projecten Infrastructuur
Gemeente Hoogeveen



- Gemeentelijke weg
- Provinciale weg
- Rijksweg
- Maatregel wegvak gemeente
- Maatregel kruispunt gemeente
- Maatregel gebied gemeente
- Maatregel kruispunt prov.weg

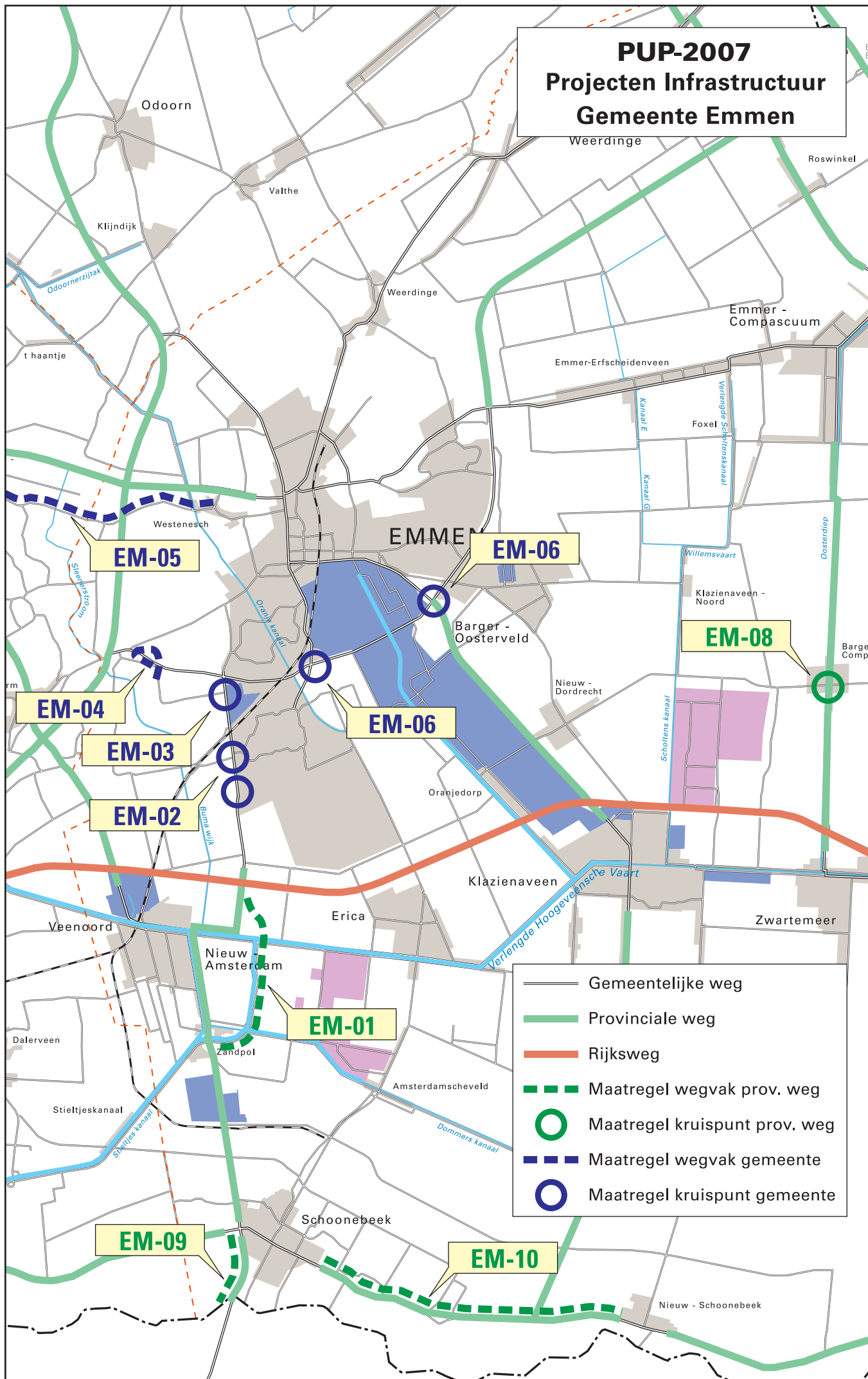
3.4.2 Gemeente Hoogeveen

Een belangrijk project in de gemeente Hoogeveen is de Revitalisering van De Wieken, waarin ook de provincie financieel participeert. Andere maatregelen zijn gericht op verbetering van de verkeersveiligheid op een aantal kruispunten in de hoofdwegenstructuur.

Tabel 7 Projecten gemeente Hoogeveen

No. + verantw. overheid	Omschrijving project	Inv.- hoek	Moda- liteit	Begrote kosten	Aandeel provincie Pg. VV	Aandeel gemeente	Aandeel BDU	Overig
Corridor 3b-33: Hoogeveen-Hollandscheveld								
HO-01 Hoogeveen	Knooppunt Hoogeveen-oost (carpoolplaats + haltevoorzieningen) (P; U: 2007)	B/OV	Alle	250.000	125.000	125.000		
Corridor 3b-34: Hoogeveen centrum/regio								
HO-02 Hoogeveen	Communicatieplan Hoogeveen (P; U: 2007)	B/V	Alle	50.000	25.000	25.000		
HO-03 Hoogeveen	Proef bewaakt stallen De Wieken (P; U: 2007)	B	Fiets	24.000	12.000	12.000		
HO-04 Hoogeveen	Revitalisering De Wieken (P; U: 2007)	B/V	Auto/fts	8.586.000	900.000	3.736.000		3.950.000
HO-05 Hoogeveen	Maatregelen Carstenstraat-Zuiderweg (P; U: 2007)	B/V	Alle	1.270.000		1.270.000		
HO-06 Hoogeveen	Rotonde Galileïlaan/Melkweg (U: 2007)	V	Auto	400.000		200.000	200.000	
HO-07 Hoogeveen	Rotonde Alteveerstraat/Zuiderweg (P; U: 2007)	V	Auto	400.000		400.000		
Corridor 4.1: Regionale wegennet								
HO-08 Drenthe	N375: Aanleg rotonde westelijke aansluiting N375/A28 (U: 2007)	V	Auto					
	Totaal Hoogeveen			10.980.000	1.062.000	5.768.000	200.000	3.950.000

PUP-2007 Projecten Infrastructuur Gemeente Emmen



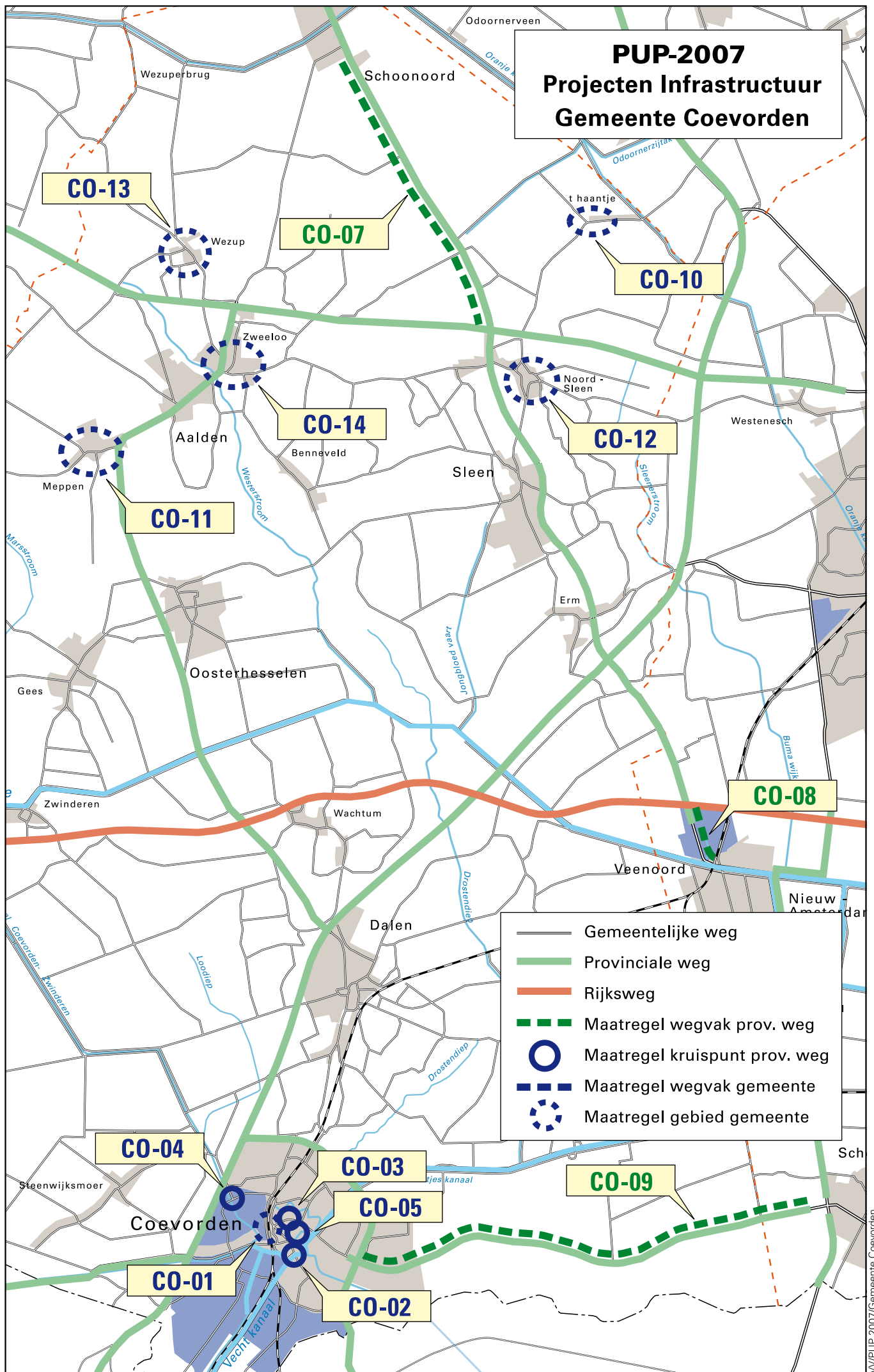
3.3.3 Gemeente Emmen

In 2007 wordt een begin gemaakt met de aanleg van de Ontsluitingsweg Vierslagen. Daarnaast worden ook diverse maatregelen met een financiële bijdrage van de provincie gerealiseerd op de Rondweg en de Nieuw Amsterdamsestraat.

Tabel 8 Projecten gemeente Emmen

No. + verantw. Overheid	Omschrijving Project	Inv.- hoek	Moda- liteit	Begrote Kosten	Aandeel Provincie Pg. VV	Aandeel Gemeente	Aandeel bdu	Overig
Corridor 3b-16: Emmen-Nieuw Schoonebeek-Nieuw Amsterdam								
EM-01 Drenthe/ Emmen	N853: Ontsluiting Vierslagen (Nw. Amsterdam); begrote kosten zijn de kosten over meerdere jaren (P; U: vanaf 2005)	B/V	Alle	3.750.000	3.000.000		750.000	
EM-02 Emmen	Ontsluiting woonwijken Nw. Amsterdamsestraat (P; U:2007)	B/V	Auto/fts	1.310.000	328.000	982.000		
EM-03 Emmen	Verdubbeling Nw. Amsterdamsestraat + rotonde (P; U: 2007)	B/V	Auto/fts	600.000	300.000	300.000		
EM-04 Emmen	2e fase ontsluiting Delftlanden (3 jaar prov. bijdrage van 150.000 met voorfinanciering hele project) (P: vanaf 2007)	B	Alle	3.650.000	3.650.000			
Corridor 3b-17: Emmen-Zweelo-Oosterhesselen								
EM-05 Emmen/ Coevorden	Aanleg fietspad Noordsleen-Westenesch (P; U: 2006/2007)	V	Fiets					
Corridor 3b-19: Emmen centrum/regio								
EM-06 Emmen	Rondweg Emmen (P; U: 2007)	B/V	Auto	4.500.000	1.500.000	3.000.000		
EM-07 Emmen	Dynamisch informatiesysteem Emmen (P; U: 2007)	OV	Bus	200.000	100.000	100.000		
EM-08 Drenthe	N379: Vervangen VRI Bargercompascuum door microrotonde (P; U: 2007)	V	Auto	250.000	250.000			
EM-09 Drenthe	N853: Aanpassen wegvak Schoonebeek-Duitse grens (hm. 46.4-47.9) volgens Richtlijn EHK (P; U: 2007)	V	Auto	18.000	18.000			
EM-10 Drenthe	N863: Aanpassen wegvak Schoonebeek - Nieuw Schoonebeek (hm. 11.6-17.5) volgens richtlijn EHK (P; U:2007)	V	Auto	85.000	85.000			
Totaal Emmen				14.278.000	9.146.000	4.382.000	750.000	

PUP-2007 Projecten Infrastructuur Gemeente Coevorden



- Gemeentelijke weg
- Provinciale weg
- Rijksweg
- Maatregel wegvak prov. weg
- Maatregel kruispunt prov. weg
- Maatregel wegvak gemeente
- Maatregel gebied gemeente

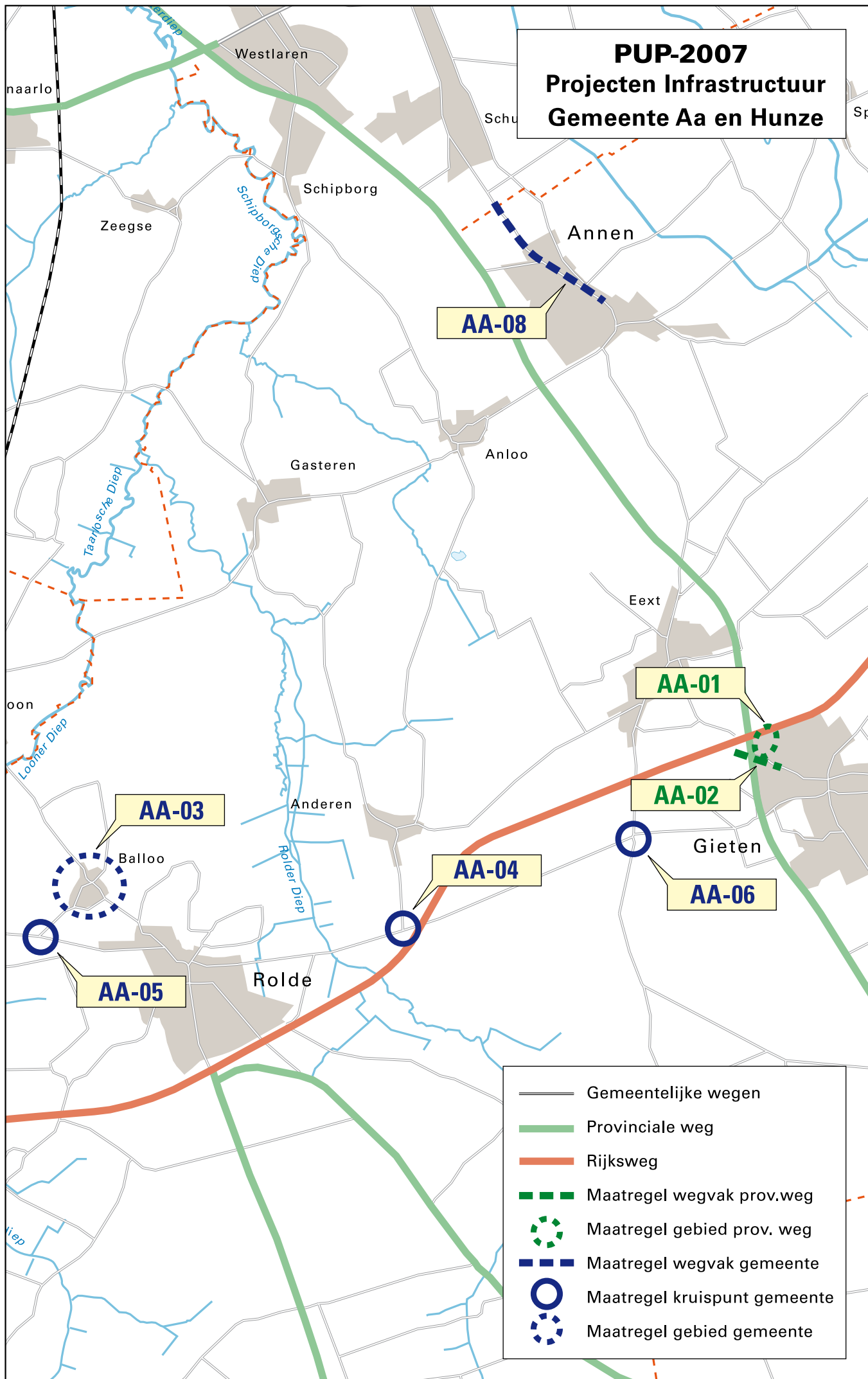
3.4.4 Gemeente Coevorden

De provincie gaat diverse wegvakken inrichten overeenkomstig de richtlijnen EHK. De gemeente gaat een aantal black-spots aanpakken en een aantal kleinere kernen herinrichten.

Tabel 9 Projecten gemeente Coevorden

No. + verantw. overheid	Omschrijving project	Inv.- hoek	Moda- liteit	Begrote kosten	Aandeel provincie Pg. VV	Aandeel gemeente	Aandeel BDU	Overig
Corridor 3b-24: Coevorden centrum/regio								
CO-01 Coevorden	Herinrichting stationsomgeving (U: 2007)	B/V/OV	Alle					
CO-02 Coevorden	Verbreden brugdek Bentheimerbrug (P; U: 2007)	B/V	Fiets					
CO-03 Coevorden	Reconstructie Ganzehof/Van Heutszsingel (P; U: 2006/2007)	V	Auto/fts					
CO-04 Coevorden	Aanleg rotonde Hemelweg/DSM-weg/Printer (P; U: 2007)	V	Auto/fts					
CO-05 Coevorden	Fietsbrug Pampert (P; U: 2007)	V/B	Fiets					
CO-06 Coevorden	Parkeervoorzieningen centrum (P; U: vanaf 2007)	B	Auto	PM				
Corridor 4.1: Regionale wegennet								
CO-07 Drenthe	N376: Aanpassen wegvak Schoonoord-N381 (hm. 24.6-29.6) volgens Richtlijn EHK (P; U: 2007)	V	Auto	440.000				440.000
CO-08 Drenthe	N376: Aanpassen wegvak N34-Veenoord (hm. 35.6-38.8) volgens Richtlijn EHK (P; U: 2007)	V	Auto	470.000	200.000			270.000
CO-09 Drenthe	N863: Aanpassen wegvakken Coevorden-Schoonebeek (hm. 1.6-9.5) volgens Richtlijn EHK (P; U: 2007)	V	Auto	115.000	115.000			
Corridor 4.2: Landelijke wegennet								
CO-10 Coevorden	Herinrichting 't Haantje (P; U: vanaf 2007)	V	Auto/fts	750.000		750.000		
CO-11 Coevorden	Herinrichting Meppen (P; U: vanaf 2007)	V	Auto/fts	1.150.000		1.150.000		
CO-12 Coevorden	Herinrichting Noord-Sleen (P; U: vanaf 2007)	V	Auto/fts	1.300.000		1.300.000		
CO-13 Coevorden	Herinrichting Wezup (P; U: vanaf 2007)	V	Auto/fts	750.000		750.000		
CO-14 Coevorden	Herinrichting Zweeloo (P; U: vanaf 2007)	V	Auto/fts	2.200.000		2.200.000		
	Totaal Coevorden			7.260.000	400.000	6.150.000		710.000

PUP-2007 Projecten Infrastructuur Gemeente Aa en Hunze



AA-08

AA-01

AA-02

AA-03

AA-04

AA-06

AA-05

- Gemeentelijke wegen
- Provinciale weg
- Rijksweg
- Maatregel wegvak prov.weg
- Maatregel gebied prov. weg
- Maatregel wegvak gemeente
- Maatregel kruispunt gemeente
- Maatregel gebied gemeente

3.5 Landelijk Gebied

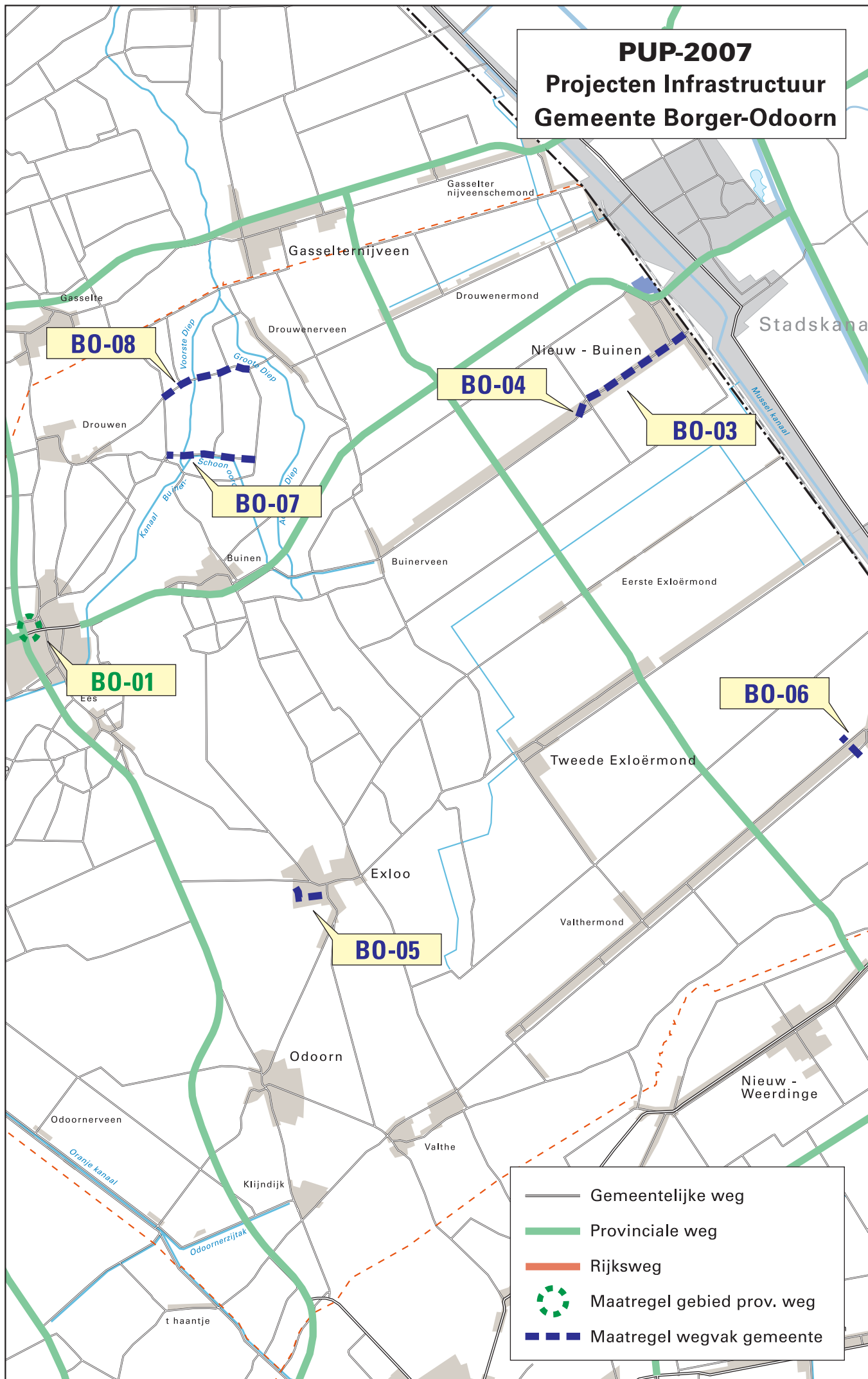
3.5.1 Gemeente Aa en Hunze






In relatie met de reconstructie van de aansluiting van Gieten op de N34 gaat de provincie een multimodaal knooppunt bij Gieten realiseren. De gemeente gaat diverse gevaarlijke kruispunten en aansluiten veiliger inrichten.

Tabel 10 Projecten gemeente Aa en Hunze

No. + verantw. overheid	Omschrijving project	Inv.- hoek	Moda- liteit	Begrote kosten	Aandeel provincie Pg. VV	Aandeel gemeente	Aandeel BDU	Overig
Corridor 4.1: Regionale wegennet								
AA-01 Drenthe	Multimodaal knooppunt Gieten (P; U: 2007)	OV	Alle	1.000.000	1.000.000			
AA-02 Aa en Hunze	N34: Aanleg fiets/OV-tunnel onder N34 nabij Gieten (U: 2006/2007)	B/V	Fiets/ OV					
Corridor 4.2: Landelijke wegennet								
AA-03 Aa en Hunze	Verkeersmaatregelen Balloo (U: 2007)	V	auto/fts	100.000		50.000	50.000	
AA-04 Aa en Hunze	Aanpassen kp. Nijend/provinciale weg incl. halte-voorziening (P; U: 2007)	V/OV	Alle					
AA-05 Aa en Hunze	Aanpassen kp. Tumulibos/Asserstraat incl. haltevoorziening (P; U: 2007)	V/OV	Alle					
AA-06 Aa en Hunze	Reconstructie kruising Eexterhalte (U: 2006/2007)	V	Alle					
AA-07 Aa en Hunze	Aanbrengen bermverharding div. wegen (P; U: 2007)	V	auto	76.000		76.000		
AA-08 Aa en Hunze	Reconstructie Zuidlaarderweg Annen (U: 2007)	V	auto/fts	265.000		132.500	132.500	
	Totaal Aa en Hunze			1.441.000	1.000.000	258.500	182.500	

PUP-2007 Projecten Infrastructuur Gemeente Borger-Odoorn



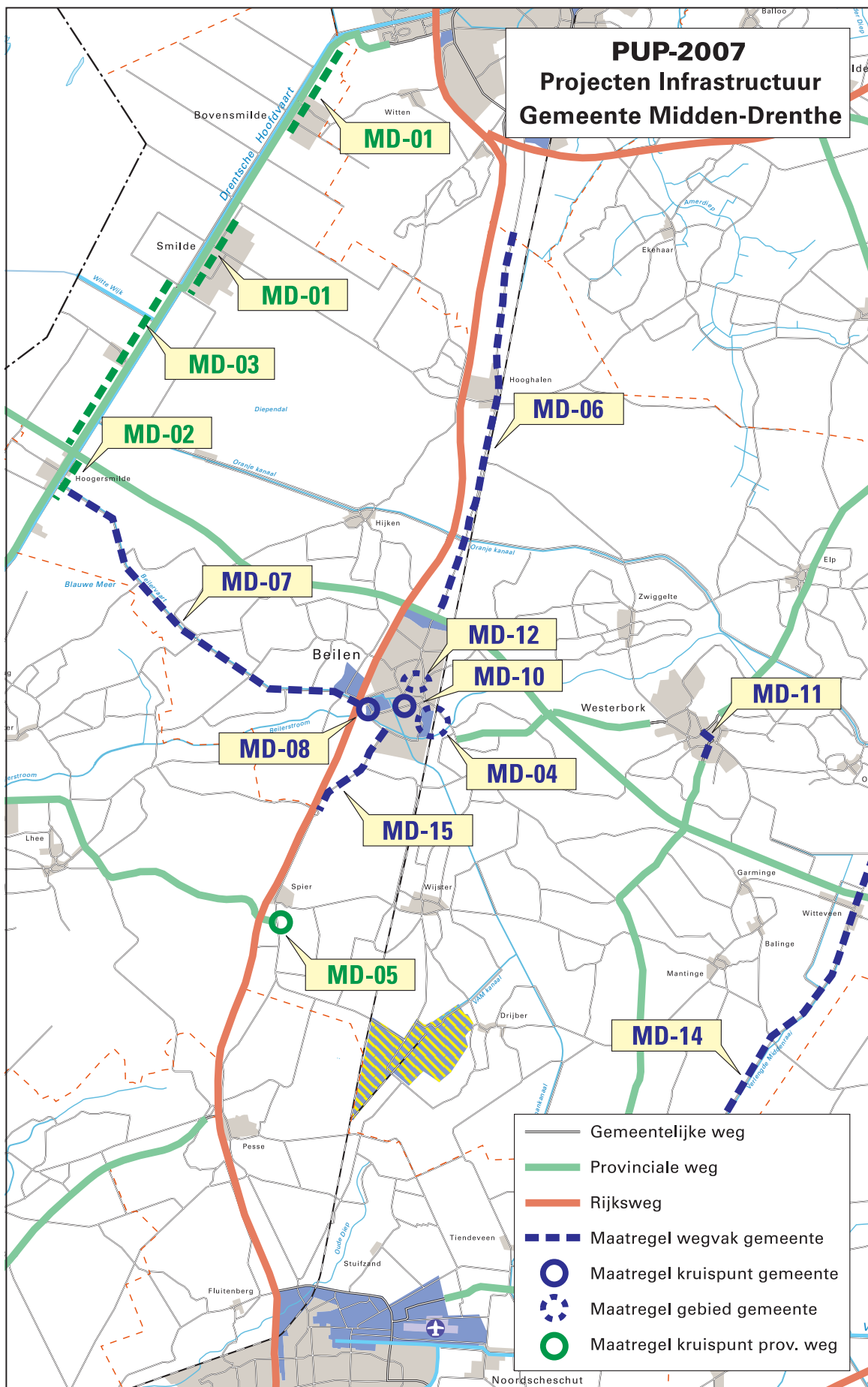
-  Gemeentelijke weg
-  Provinciale weg
-  Rijksweg
-  Maatregel gebied prov. weg
-  Maatregel wegvak gemeente

3.5.2 Gemeente Borger-Odoorn

Provincie Drenthe realiseert in combinatie met de reconstructie van het kruispunt N34/N374 bij Borger een busstation. De gemeente Borger-Odoorn voert een aantal maatregelen uit ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Tabel 11 Projecten gemeente Borger-Odoorn

No. + verantw. overheid	Omschrijving project	Inv- hoek	Moda- liteit	Begrote kosten	Aandeel provincie Pg. VV	Aandeel gemeente	Aandeel BDU	Overig
Corridor 4.1: Regionale wegennet								
BO-01 Drenthe	N374: Busstation Borger (P; U: 2007)	OV	Alle	800.000	800.000			
BO-02 Borger-O.	N374: Dynamisch informatie-systeem Borger (P; U: 2007)	OV	Bus	150.000	100.000	50.000		
Corridor 4.2: Landelijke wegennet								
BO-03 Borger-O.	Rec. Fietspad Noorderdiep Nieuw Buinen (U: 2007)	B/V	Fiets	200.000		100.000	100.000	
BO-04 Borger-O.	Rec. De Wissel (U: 2007)	B/V	Fiets	32.000		16.000	16.000	
BO-05 Borger-O.	Inrichten Westeres Exloo tot 30 km/h gebied (U: 2007)	V	Auto/fts	50.000		25.000	25.000	
BO-06 Borger-O.	Verkeersmaatregelen Kavelingen Valthermond (U: 2007)	V	Auto/fts	284.000		142.000	142.000	
BO-07 Borger-O.	Rec. Dorpsstraat Bronnegerveen (2 fasen) (P; U: 2007)	V	Auto/fts	82.000		82.000		
BO-08 Borger-O.	Verbreden Drouwenerstraat in Drouwenerveen (P; U: 2007)	V	Auto	91.000		91.000		
	Totaal Borger-Odoorn			1.689.000	900.000	506.000	283.000	



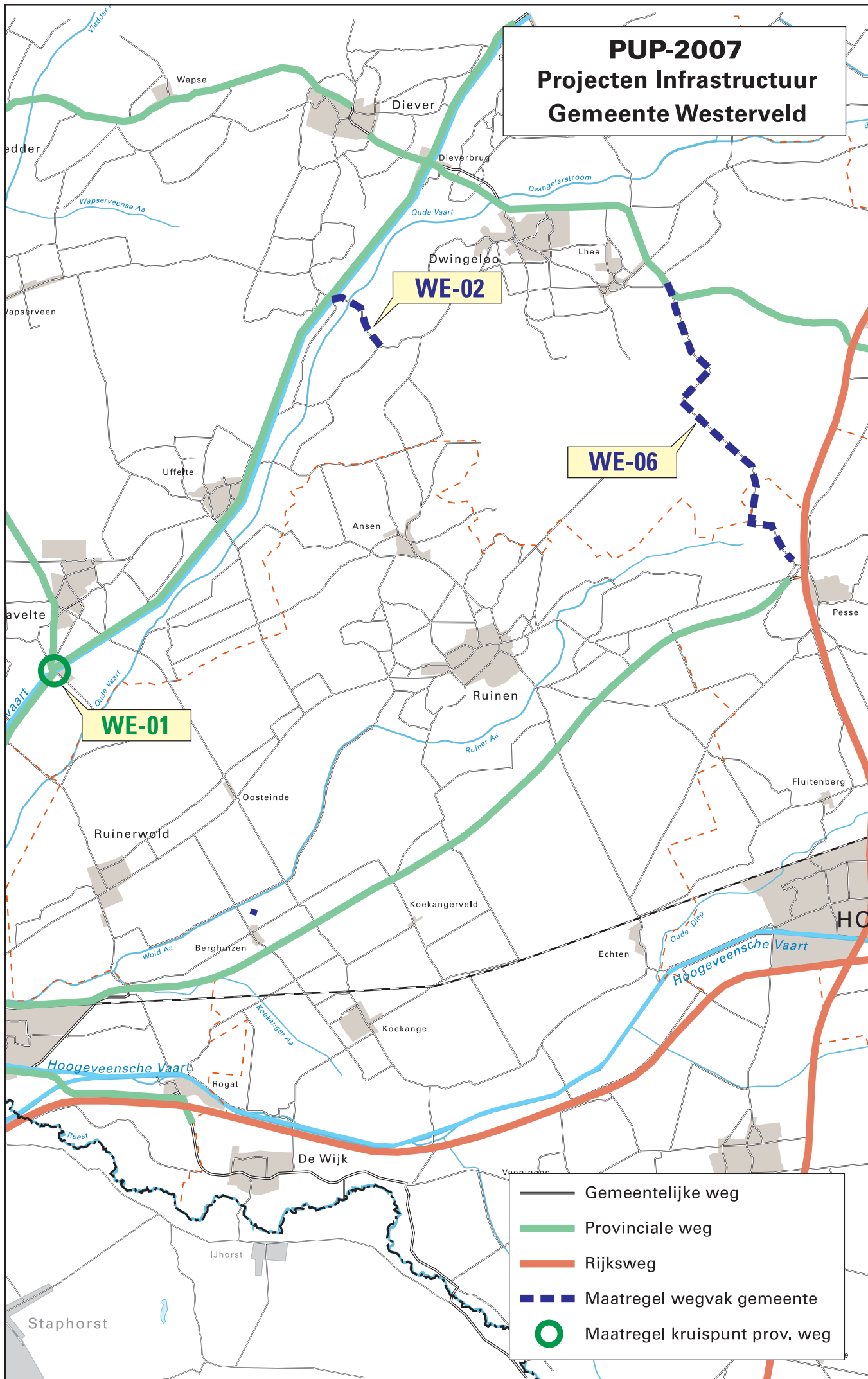
3.5.3 Gemeente Midden-Drenthe

In gemeente Midden-Drenthe is een groot aantal maatregelen gepland. De provincie voert maatregelen uit op de N371. De maatregelen van de gemeente zijn gericht op verbetering van de verkeersveiligheid op een aantal kruispunten en wegvakken.

Tabel 12 Projecten gemeente Midden-Drenthe

No. + verantw. overheid	Omschrijving Project	Inv.- hoek	Moda- liteit	Begrote Kosten	Aandeel Provincie Pg. VV	Aandeel Gemeente	Aandeel bdu	Overig
Corridor 3a-11: Assen-Smilde-Oosterwolde								
MD-01 Drenthe	N371: Aanpassingen herinr. kommen Bovensmilde en Smilde; incl. maatregelen bij bruggen (P; U: 2007)	V	Auto/fts	750.000	750.000			
MD-02 Drenthe	N371: Herinrichting traverse Hoogersmilde in kader 'Weg van het Landschap' (U: 2007)	V	Auto/fts					
MD-03 Drenthe	N371: Inrichting wegvak Norgerbrug-Wittelterbrug (hm. 5.1-27.5) volgens richtlijn EHK (P; U: 2007/2008)	V	Auto	360.000	160.000			200.000
Corridor 3a-15: Assen-Beilen-Westerbork								
MD-04 Midden-Dr.	Upgrading station Beilen (U: 2007)	B/OV	Alle	300.000	175.000	75.000		50.000
Corridor 4.1: Regionale wegennet								
MD-05 Drenthe	N855: Aanpassing aansluiting VAM-weg en wegvak Vam-weg – ingang Dwingelerveld (hm. 0.2-1.1) volgens richtlijn EHK (P; U: 2007)	V	Auto	300.000	300.000			
Corridor 4.2: Landelijke wegennet								
MD-06 Midden-Dr.	Aanpassen route Asserweg-Oude prov. Weg-Beilerweg-Eursing volgens richtlijn EHK + bermverharding (P; U: 2007)	V	Auto	569.000		569.000		
MD-07 Midden-Dr.	Maatregelen Beilervaart (U: 2007)	V	Auto	357.000		178.500	178.500	
MD-08 Midden-Dr.	Rotonde Beilervaart/Dambroeken/Domoweg (P; U: 2007)	V	Auto	331.000		331.000		
MD-09 Midden-Dr.	Inrichten 30 km/h gebieden in kleine kernen (P; U: vanaf 2007)	V	Auto/fts	700.000		700.000		
MD-10 Midden-Dr.	Aanpassing kp. 't Spiek/Torenlaan/Nassaukade (P; U: 2007)	V	Auto/fts	235.000		117.500	117.500	
MD-11 Midden-Dr.	Aanpassen route Hoogeveense weg-Sliemkampen-Zandt volgens Richtlijn EHK (P; U: 2007)	V	Auto	24.000		24.000		
MD-12 Midden-Dr.	Herinrichting Karspelstraat/Weverstraat/centrum (P; U: 2007)	V	Auto/fts	150.000		150.000		
MD-13 Midden-Dr.	Fietsroutes stroomgebied Oude Diep (P; U: 2007)	B	Fiets	150.000		150.000		
MD-14 Midden-Dr.	Bermverharding Middenraai-Verl. Middenraai-Mr. J.B. Kanweg (P; U: vanaf 2007)	V	Auto	Pm		Pm		
MD-15 Midden-Dr.	Maatregelen Smalbroek (P; U: 2007)	V	Auto	163.500		163.500		
MD-16 Midden-Dr.	Vervanging Van Dijksbrug (P; U: 2007)	B	Auto	250.000		250.000		
MD-17 Midden-Dr.	Verkeersveiligheid rondom scholen (U: 2007)	V	Auto/fts	50.000		25.000	25.000	
	Totaal Midden-Drenthe			4.689.500	1.385.000	2.733.500	321.000	250.000






PUP-2007 Projecten Infrastructuur Gemeente Westerveld



WE-01

WE-02

WE-06

-  Gemeentelijke weg
-  Provinciale weg
-  Rijksweg
-  Maatregel wegvak gemeente
-  Maatregel kruispunt prov. weg

3.5.4 Gemeente Westerveld

De projecten van gemeente Westerveld zijn vooral gericht op het inrichten van de wegen in het buitengebied overeenkomstig de Richtlijn EHK.

Tabel 13 Projecten gemeente Westerveld

No. + verantw. overheid	Omschrijving project	Inv- hoek	Moda- liteit	Begrote kosten	Aandeel provincie Pg. VV	Aandeel gemeente	Aandeel BDU	Overig
Corridor 4.1: Regionale wegennet								
WE-01 Drenthe	N353: Aanpassen wegvak Boskampsbrug-aansluiting Havelte (hm. 0.0-2.1) volgens Richtlijn EHK (P; U: 2007)	V	Auto					
Corridor 4.2: Landelijke wegennet								
WE-02 Westerveld	Inrichting 60 km/h zone Wittelterweg (U: 2007)	V	Auto/fts	162.000		81.000	81.000	
WE-03 Westerveld	Maatregelen i.r.m. provinciale plannen (P; U: vanaf 2007)	V	Auto	Pm				
WE-04 Westerveld	Knelpuntenfonds parkeren in woonstraten (P; U: vanaf 2007)	B/V	Auto	Pm				
WE-05 Westerveld	Bermverharding langs wegen in buitengebied (U: 2007)	V	Auto	408.200		204.100	204.100	
WE-06 Westerveld	Toegankelijkheid NP Dwingelerveld (P; U: 2007)	B	Alle	500.000	250.000			250.000
Totaal Westerveld				1.070.200	250.000	285.100	285.100	250.000

Stuifzand

PUP-2007
Projecten Infrastructuur
Gemeente De Wolden

Fluitenberg

HOOGEEVEEN

Hoogeveense Vaart

Oude Diep

WE-01

Hollandscheveld

Zuidwoldiger waterlossing

Alteveer

Zuidwolde

Kerkenveld

Linde

Reest

- Gemeentelijke weg
- Provinciale weg
- Rijksweg
- Maatregel wegvak gemeente

3.5.5 Gemeente De Wolden

Ook de activiteiten van gemeente De Wolden zijn gericht op verbetering van de verkeersveiligheid in het buitengebied volgens de richtlijn EHK. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de verkeersveiligheid rondom scholen.

Tabel 14 Projecten gemeente De Wolden

No. + verantw. overheid	Omschrijving project	Inv- hoek	Moda- liteit	Begrote kosten	Aandeel provincie Pg. VV	Aandeel gemeente	Aandeel BDU	Overig
Corridor 3b-31: Hoogeveen-Zuidwolde								
WO-01 De Wolden	Fietsverbinding Hoogeveensche Vaart en Leeuwenveenseweg (P; U: 2006/2007)	B	Fiets					
Corridor 4.2: Landelijke wegennet								
WO-02 De Wolden	Verkeersveiligheid rondom scholen (P; U: vanaf 2007)	V	Fiets	180.000		90.000	90.000	
WO-03 De Wolden	Maatregelen op wegen buiten de bebouwde kom volgens Richtlijn EHK (P; U: vanaf 2007)	V	Auto	100.000		50.000	50.000	
WO-04 De Wolden	Aanbrengen bermverharding langs diverse wegen (P; U: vanaf 2007)	V	Auto	50.000		25.000	25.000	
WO-05 De Wolden	Aanpassen bushaltes De Wolden (P; U: vanaf 2007)	OV	Bus	40.000	20.000	20.000		
	Totaal De Wolden			370.000	20.000	185.000	165.000	

4. Gedragsbeïnvloeding

Beïnvloeding van het gedrag levert een belangrijke bijdrage aan een veiliger verkeer. Achtergrond van deze stelling is dat de mens bij meer dan 90% van de verkeersongevallen een belangrijk aandeel heeft in het totstandkomen daarvan. De mens kan daarom worden beschouwd als de zwakke schakel in het verkeerssysteem. Beïnvloeding van het verkeersgedrag is daarmee in toenemende mate een belangrijk onderdeel van het verkeers- en vervoersbeleid in Drenthe.

Gedragsbeïnvloeding staat niet op zichzelf, maar kan ook een belangrijk onderdeel zijn van de uitvoering van infrastructurele maatregelen of verkeershandhaving. Daarom worden waar mogelijk gedragsmaatregelen in combinatie met andere invalshoeken uitgevoerd.

Bij de uitvoering van het programma Gedragsbeïnvloeding spelen de gemeenten een belangrijke rol. Ten behoeve van een effectieve en efficiënte aanpak is de provincie opgedeeld in drie regio's, waarbinnen gemeenten, provincie en de betrokken uitvoerende organisaties nauw samenwerken. Voor de organisatie van de uitvoering is in twee regio's een regiocoördinator aangesteld. In de derde regio wordt de coördinatie door de gemeenten zelf gevoerd. De uitvoeringsprogramma's in de regio's worden voor 50% gefinancierd vanuit de BDU en voor 50% door de gemeenten.

4.1 De projecten voor 2007

Hierna worden de projecten beschreven die in 2007 centraal dan wel decentraal worden uitgevoerd. De grote lijn daarbij is 'decentraal wat kan' en 'centraal wat moet'. De grote lijn daarin is dat projecten met een algemeen karakter, zoals provinciebrede voorlichting, communicatie en alcoholprojecten, centraal worden aangestuurd en uitgevoerd. De overige projecten zijn zoveel mogelijk in de drie regioprogramma's ondergebracht.

4.1.1 Eigen taken en projecten van de provincie

Gedeputeerde staten van Drenthe hebben in 2003 de bestuursopdracht 'Verkeers- en vervoersbeleid vanuit een gebruikersperspectief' vastgesteld. Tot en met 2006 zijn verandervoorstellen om te komen tot een mensgericht verkeers- en vervoersbeleid aan de hand van pilotprojecten geëvalueerd. Deze ontwikkeling van een 'mensgerichte benadering' heeft er toe geleid dat:

- communicatie en voorlichting een nadrukkelijker rol hebben gekregen als flankerend beleid;
- de aandacht voor de begrijpelijkheid en eenduidigheid van het wegbeeld en de weginrichting is toegenomen;
- het regionale uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding is uitgebreid;
- de aandacht en mogelijkheid voor participatie in de uitvoering en beleidsvorming is verbreed;
- alternatieve maatregelen zoals dynamische informatievoorziening en 'shared space' onder de aandacht zijn gebracht.

De bestuursopdracht is afgerond. De relevante resultaten worden beleidsmatig verankerd in het nieuwe provinciale verkeers- en vervoersplan.

4.1.2 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. In de eerste plaats speelt de provincie een stimulerende en ondersteunende rol bij het implementeren van gedragsbeïnvloeding. Daarnaast zijn de provinciale medewerkers verantwoordelijk voor de uitvoering van activiteiten en projecten, die niet op regionale schaal kunnen worden uitgevoerd. De kosten daarvan worden grotendeels gedekt vanuit de BDU. Voor enkele projecten draagt de provincie de volledige financiële verantwoordelijkheid. Hierna worden de activiteiten kort beschreven waarbij de nummering de tabel van paragraaf 4.2 is aangehouden.

1 Kennis en regie

1.1 Organisatie en representatie

De provincie is verantwoordelijk voor het voeren van het secretariaat van het Verkeers- en Vervoersberaad. Dit brengt allerhande kosten met zich mee, zoals vergaderkosten, abonnementen en reiskosten. Ook worden de algemene kosten uit deze post betaald.

1.2 Landelijke en SSN-projecten

Er worden onder de vlag van het Landelijk Overleg Verkeersveiligheid en Gedragsbeïnvloeding (LOVG) diverse projecten gezamenlijk uitgevoerd. Ook wordt in het LOVG afstemming gezocht op het gebied van verkeersveiligheidsprojecten. Voor 2007 worden afspraken gemaakt over de invulling en financiering van het project 'Internationale week van de verkeersveiligheid'.

1.3 Uitwisseling kennis via themadagen

In 2007 worden één of meerdere themadagen georganiseerd, waarbij actuele onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer worden uitgediept en/of op elkaar worden afgestemd. Het initiatief daartoe kan zowel bij de provincie liggen als bij de betrokken partners in ADV en VVBD. De informatieoverdracht kan ook in de vorm van excursies plaatshebben.

1.4 Verkeersslachtoffers

De vereniging Verkeersslachtoffers heeft ten doel aandacht te vragen voor de verkeersslachtoffers en het leed dat de nabestaanden ervaren. Een van de activiteiten van de vereniging is de organisatie van een landelijke Herdenkingsdag, die een bijdrage wil leveren aan het vergroten van het draagvlak onder de bevolking voor een veiliger verkeersgedrag en een goede opvang van verkeersslachtoffers. Ook is de herdenking bedoeld als een reminder aan politici om verkeersslachtoffers niet te vergeten. Het VVBD draagt jaarlijks een bedrag van 1000 euro bij als waardering voor het werk van de vereniging.

1.5.1 Alcohol en verkeer: Alcoholvrij op weg

Sinds een aantal jaren wordt in Drenthe het project 'Alcoholvrij op weg' uitgevoerd. In dit project kunnen jonge automobilisten op een afgesloten circuit aan den lijve ondervinden, wat de gevolgen van het gebruik van alcohol zijn op de rijvaardigheid.

In 2006 heeft de Rijksuniversiteit Groningen in samenwerking met Verslavingszorg Noord-Nederland (VNN) onderzoek gedaan naar de effecten van dit project. Gezien de positieve resultaten, wil het VNN proberen het project behalve in Drenthe ook in andere provincies uit te zetten.

1.5.2 Alcohol en verkeer: Ondersteuning alcoholcontroles

In het kader van handhaving is voor de ondersteuning van alcoholcontroles door Veilig Verkeer Nederland (VNN) een bedrag van 20.000 euro opgenomen voor projecten, die niet regionaal zijn in te bedden. De specifieke regionale controles worden in de regioprogramma's opgenomen.



1.5.3 Alcohol en verkeer: Activiteiten werkgroep Alcohol

In 2006 is een werkgroep Alcohol ingesteld, waarin alle partners vertegenwoordigd zijn, die iets met alcohol en verkeer van doen hebben. Voor de werkzaamheden van deze groep is een gering bedrag gereserveerd.

2 Communicatie en voorlichting

2.1 Verkeerscommunicatie via radio/tv

Via radiospotjes op Radio Drenthe zijn de weggebruikers de afgelopen jaren gewaarschuwd voor bijzondere weersomstandigheden. Dit vanuit de gedachte dat een gewaarschuwde bestuurder beter kan anticiperen op slechte weersomstandigheden en zijn gedrag dan zal aanpassen.

In 2005 is besloten om deze wijze van informeren te beëindigen. De werkgroep Communicatie heeft in 2006 nieuwe ideeën ontwikkeld, die in 2007 worden uitgevoerd.

2.2 Nieuwsbrief VVBD

In 2007 verschijnen twee nieuwsbrieven met informatie over het verkeers- en vervoersbeleid in Drenthe en de uitvoering daarvan. Ook wordt in de Nieuwsbrief ingegaan op de landelijke campagnes verkeersveiligheid.

2.3 Website VVBD

De website blijft een belangrijke informatiebron voor de activiteiten vanuit het Beraad, de projecten en actuele ontwikkelingen. Mensen kunnen een vraag of reactie versturen via de website. Er worden veel links toegevoegd, o.a. van websites van partners van de Adviesgroep en andere websites op het gebied van Verkeer en Vervoer.

Aangezien de Website in eigen beheer is genomen, is voor het bijhouden en wijzigen van de site een relatief gering bedrag opgenomen.

2.4 Website Wegwerkzaamheden in Drenthe

Genoemde website, waarop ten behoeve van de weggebruiker een actueel beeld wordt gegeven van alle wegwerkzaamheden, is in maart 2006 vernieuwd. Alle wegbeheerders hebben afgesproken de site voortdurend te actualiseren. De regie daarvoor ligt bij de Stafgroep Communicatie van de provincie. De aanpassingen worden verwerkt door medewerkers van de Productgroep Wegen en Kanalen en door medewerkers van de gemeenten.

2.5 Publicaties

Het VVBD zal in 2007 enkele publicaties uitgeven. Onder deze post vallen algemene uitingen van het beraad, die niet onder te brengen zijn bij een thema of doelgroep, maar die wel tot doel hebben informatie te verstrekken of draagvlak te zoeken voor de verkeersveiligheid in de provincie, met het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe als afzender.

2.6.1 Voorlichting: 100% Drent

De provincie is de eerst verantwoordelijke instantie voor regiobrede voorlichting voor de doelgroepen 25-60 jaar en de 60-plussers. Voor beide doelgroepen is de afgelopen jaren campagnemateriaal ontwikkeld. De doelgroep 25 - 60 jaar wordt bediend door middel van de 100% Drent campagne. Voor 2007 is ruimte voor uitvoering in de campagne in twee gemeenten. De bijdrage is als aanvulling op de budgetten, die zijn gereserveerd in de regioprogramma's.

2.6.2 Voorlichting: Ouderen

In 2006 is het voorlichtingspakket voor 60-plussers bij deze doelgroep onder de aandacht gebracht. Ook in 2007 vindt verspreiding daarvan in samenwerking met VVN plaats. Verder wordt bekeken hoe de inhoud van onderdelen van het pakket kan worden afgestemd op andere doelgroepen.

2.6.3 Voorlichting: Landelijke campagnes

Voor 2007 is er een landelijke campagneagenda opgesteld. Op het moment dat landelijk veel (media) aandacht aan een thema over verkeers(on)veiligheid wordt gegeven, is het goed om daar ook op lokaal niveau de aandacht van het publiek voor te vragen met ondersteunende communicatiemiddelen. De regio's integreren de landelijke campagnecalender zoveel mogelijk in hun jaarlijkse werkplannen. Vanuit de provincie wordt er o.a. via de Nieuwsbrief voor gezorgd, dat de regio's en andere relevante doelgroepen op de hoogte zijn van de campagnethema's. Waar nodig wordt daarvoor (voorlichting)materiaal aangeleverd.

Concreet wordt in 2007 tijdens de campagnes aandacht besteed aan:

- BOB-campagne Alcohol (doelgroep sportkantines)
- Dode Hoek vrachtwagens (aansluiten bij landelijke voorlichting; acties bij scholen)
- Gordelgebruik/kinderzitjes (aansluiten bij landelijke voorlichting; acties bij/met basisscholen)
- Zichtbaarheid motorrijders (o.a. combinatie met TT)

2.7 Voorlichting over Rijongevallen 'Gebruik je hoofd, niet je airbag'

Veel slachtoffers in het Drentse verkeer zijn het gevolg van rijongevallen. Om weggebruikers daarop te attenderen is in 2006 de voorlichtingscampagne 'Gebruik je hoofd, niet je airbag' gestart. Deze campagne zal ook in 2007 worden uitgevoerd. De campagne wordt ingezet als aanvulling op de infrastructurele verbeteringen in het kader van de invoering van Essentiële Herkenbaarheidskenmerken.

2.8 Cursus 'Bijtanken en oppoetsen' voor de leeftijdsgroep 35-50 jaar

Zowel voor de jonge als oudere weggebruikers zijn er diverse voorlichtingsmethodieken ontwikkeld om deze doelgroepen te informeren over de steeds weer wijzigende verkeersregels en andere relevante ontwikkelingen in het verkeer. Voor de doelgroep 35-50 jarigen daarentegen is dat niet het geval. Om te bezien hoe deze doelgroep



kan worden benaderd en vervolgens kan worden 'bijgepraat' gaat de Stichting Verkeerseducatie Drenthe een pilot uitvoeren.

3 Educatie

3.1 Verkeersonderwijs PABO

Om de continuïteit van verkeerseducatie in het basisonderwijs te waarborgen is het van belang te blijven investeren in het geven van verkeersonderwijs op de PABO's. Studenten van de PABO's worden tijdens de opleiding door een gastdocent geïnstrueerd in het geven van verkeersonderwijs. De kosten van de gastlessen worden gedekt uit de BDU.

3.2 Drents Verkeersveiligheidlabel / Zebra

Het Drents Verkeersveiligheidlabel (DVL) is een succesvol paraplu-project voor het basisonderwijs. Onder de noemer DVL wordt een aantal deelprojecten uitgevoerd, waardoor kinderen met veel facetten van het verkeer in aanraking komen. Een deel van de kosten wordt door de regio gedragen. De kosten voor de coördinatie en communicatie worden gedekt vanuit de BDU.

Ten behoeve van de aanschaf van educatiemiddelen voor scholen is eveneens een budget beschikbaar. VVN zal in 2007 het project Birdy, bestemd voor de schoolkinderen van de groepen 1 en 2, op een aantal DVL-scholen uitvoeren. Medewerkers van VVN zullen op 20 DVL-scholen een onderzoek uitvoeren naar het gebruik van de gordels bij het brengen en halen van de schoolkinderen. Waar nodig en mogelijk zal daarbij ook voorlichting en informatie op de scholen worden gegeven.

Ten behoeve van de uitvoering van de startactiviteit voor de actie 'De scholen zijn weer begonnen', waarvan VVN de uitvoerder is, is ook een bedrag opgenomen.

De structurele bijdrage van de provincie voor verkeerseducatie wordt vanaf 2007 ingezet voor de activiteiten in het kader van het Drents Verkeersveiligheidslabel.

3.3 Netwerkdag rij-instructeurs

Evenals in voorgaande jaren organiseert de Stichting Verkeerseducatie Drenthe (SVD) een netwerkdag voor rij-instructeurs. Tijdens deze bijeenkomst wordt de instructeurs geïnformeerd over voor hen relevante informatie op het gebied van verkeer en vervoer en verkeersveiligheid.

3.4 Trials

Jonge automobilisten zijn relatief vaak bij ongevallen betrokken. Om deze groep beter toe te rusten voor hun rijtaak is in 2005 het project 'Jonge automobilisten' op initiatief van het Verbond van Verzekeraars en de verzekeringsmaatschappijen TVM en Univé onder de naam 'Trials' in een aantrekkelijker jasje gestoken. Na een pilot in 2005 is het project in 2006 in heel Drenthe uitgevoerd. Voor promotionele activiteiten en een bijdrage voor de deelnemers is een bedrag vanuit de BDU opgenomen. Ook vanuit de regioprogramma's is een bedrag beschikbaar.

4 Onderzoek

4.1 Ongevallenanalyse

De ongevallenanalyse wordt in 2007 geactualiseerd aan de hand van de nieuwe ongevalgegevens. Dit onder de voorwaarden dat de door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer aan te leveren gegevens tijdig beschikbaar zijn en de data betrouwbaar zijn.

De gegevens zullen ook worden gebruikt voor onder andere de monitoring van de verkeershandhaving op of in een aantal geselecteerde trajecten en gebieden

4.2 Ongevaltypen en -locaties

Op basis van de ongevallenanalyse kan worden besloten tot verdere verdieping van een bepaald ongevaltype of ongevallocatie. In 2007 wordt in elk geval aandacht besteed aan het ongevaltype 'kop-staart'ongevallen.

5 Veiligheidscultuur

5.1 Ontwikkeling veiligheidscultuur bij bedrijven

Uit de landelijke gegevens blijkt dat er sprake is 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 het inzichtelijk krijgen van de ontwikkelingen in Drenthe. De vervolgstap in 2006 is de uitvoering van een project 'Veiligheidscultuur Drentse bedrijven' in 2006. Hierbij valt niet alleen te denken aan de aspecten ten aanzien van de verkeersveiligheid, maar eveneens op aspecten ten aanzien van milieu, zoals dat in het project 'Het nieuwe rijden' in 2005 is gepresenteerd.

Ook in 2007 wordt dit project voortgezet.

6 Innovatie

6.1 Kansrijke initiatieven en maatregelen

Het budget voor deze activiteit is bedoeld voor projectideeën die aansluiten bij het regionale beleid, dan wel voor de ontwikkeling van nieuwe maatregelen gericht op gedragsbeïnvloeding. Zowel instanties als personen kunnen daarvoor subsidie aanvragen.

7 Regionale samenwerking

In 2005 is gestart met een regionale samenwerking, waarbij de Drentse gemeenten zich in 3 regio's hebben verenigd. Binnen deze regio's is een plan opgesteld, waarin tal van activiteiten en projecten, die met name via een gedragsgerichte aanpak de verkeersveiligheid moet verbeteren.

4.2 De projecten samengevat

Hierna wordt een totaaloverzicht gegeven van alle projecten en activiteiten die in 2006 zijn gepland. Wat betreft de regioprogramma's van de samenwerkende gemeenten zijn de totaalinvesteringen per regio opgenomen. In bijlage 2 zijn de totaalprogramma's van de drie regio's weergegeven.

Tabel 15 Samenvatting projecten

No.	Onderdeel en project	Uitvoerder	Kosten	Dekking BDU	Dekking derden	Opmerkingen
1	Kennis en regie					
1.1	Organisatie en representatie	Provincie	10.000	10.000		Algemene kosten, vergaderkosten, abonnementen
1.2	Landelijke-/SNN-projecten/LOVG	Afh. van onderwerp	7.500	7.500		Reservering voor projecten die landelijk worden geïnitieerd en gefinancierd
1.3	Themadag(en)	Afh. van onderwerp	5.000	5.000		
1.4	Verkeersslachtoffers	VVS	1.000	1.000		Jaarlijkse waarderingsbijdrage aan Vereniging Verkeersslachtoffers
1.5	Alcohol en verkeer					
	1. Alcoholvrij op weg	VNN	42.000	42.000		1. Bijdrage uitvoering in Drenthe
	2. Ondersteuning controles	Politie/VVN	20.000	20.000		2. Budget verhoogd t.o.v. 2006 i.v.m. extra activiteiten handhaving
	3. Activiteiten werkgroep Alcohol	Werkgroep	2.500	2.500		3. Reservering nieuwe activiteiten werkgroep
1.6	Onvoorzien		5.000	5.000		
	Totaal Kennis en Regie		93.000	93.000		
2	Communicatie en voorlichting					
2.1	Verkeerscommunicatie via radio/TV	RTV/Drenthe	10.000	10.000		Betreft uitvoering vervolgactiviteit op 'Weer en Verkeer'
2.2	Nieuwsbrief VVBD	Provincie	12.000	12.000		Betreft het maken van 2 nieuwsbrieven
2.3	Website VVBD	Provincie	500	500		Betreft externe kosten voor hosting en domeinnaamregistratie
2.4	Website Wegwerkzaamheden in Drenthe	Provincie	Pm		Pm	Regie: Sg. Communicatie; uitvoering: medewerkers Pg. Wegen en Kanalen en medewerkers gemeenten.
2.5	Publicaties	Provincie	6.000	6.000		Betreft verspreiding relevante info van VVBD
2.6	Voorlichting:					
	1. 100% Drent	Dizain/gem/prov	30.000	30.000		1. Doel: actie in gemeente Emmen; gem. bijdrage in regioprogramma.
	2. Ouderen	Provincie + VVN	10.000	10.000		2. Uitdragen campagne door VVN; regionale voorlichting in regioprogramma
	3. Landelijke campagnes	Diversen	20.000	20.000		3. Aanschaf middelen via provincie
2.7	Voorlichting over rijongevallen: Gebruik je hoofd, niet je airbag	Provincie	Pm		Pm	Project voor de periode 2006-2007; bijdrage al in PUP 2005 opgenomen

No.	Onderdeel en project	Uitvoerder	Kosten	Dekking BDU	Dekking derden	Opmerkingen
2.8	Cursus 'Bijtanken en Oppoetsen' voor de doelgroep 35-50 jarigen	SVD	7.500	7.500		Betreft Pilot om de kennis van regels en de rijvaardigheid voor genoemde doelgroep op te poetsen
2.9	Onvoorzien		7.000	7.000		
	Totaal Communicatie		101.000	101.000		
3	Educatie					
3.1	Verkeersonderwijs PABO	Bureau	12.000	12.000		In 2007 alle PABO's in Drenthe
3.2	1. DVL ondersteuning/Zebra/projecten	Provincie/bureau	23.000	11.500	11.500	1. Betreft algemene ondersteuning; gemeentelijk aandeel in regioprogramma
	2. Educatiemiddelen scholen	Scholen	10.000	10.000		2. Betreft aanvragen door scholen
	3. Project Birdy	VVN/scholen	12.500	12.500		3. Project voor groepen 1 en 2 van DVL-scholen
	4. Stop motion theater	VVN/scholen	Pm	Pm		4. Interactieve theatervorm; uitvoering afhankelijk evaluatie 2006
	5. Controle veilig vervoer naar school	VVN/scholen	5.000	5.000		5. Controle op 20 DVL-scholen naar gordelgebruik ouders en kinderen
	6. De scholen zijn weer begonnen	VVN/scholen en gem.	5.000	5.000		6. Bijdrage aan jaarlijkse start van schooljaar
3.3	Netwerkdag Verkeerseducatie Rijscholen	SVD	8.000	8.000		Betreft bijdrage voor dag t.b.v. informatie/voorlichting rijschoolhouders betreffende relevante onderwerpen verkeersveiligheid en gedrag
3.4	Trials	Derden	40.000	40.000		Betreft budget voor promotie en (aanvullende) bijdrage voor project
3.5	Onvoorzien		5.000	5.000		
	Totaal Educatie		120.500	109.000	11.500	
4	Onderzoek					
4.1	Ongevallenanalyse algemeen en specifiek: handhaving; kopstaartong	Provincie	Pm		Pm	Valt onder regietaak provincie
5	Veiligheidscultuur					
5.1	Ontwikkeling veiligheidscultuur bij bedrijven	Provincie	5.000		5.000	Is vervolg op 2005/2006
6	Innovatie					
6.1	Kansrijke initiatieven en maatregelen	Afh. van onderwerp	20.000	20.000		Bedoeld voor projectideeën die aansluiten bij het regionale beleid; dan wel de ontwikkeling van nieuwe maatregelen gericht op gedragsbeïnvloeding
7.	Regionale samenwerking					
7.1	Programma Noord	Gemeenten	231.362	138.181	93.181	
7.2	Programma Zuidwest	Gemeenten	212.226	128.613	83.613	
7.3	Programma Zuidoost	Gemeenten	214.195	128.679	85.516	
	Totaal Regionale samenwerking		657.783	395.473	262.310	Van bijdrage BDU voor regionale samenwerking is bedrag van 213.719 vrijgemaakt uit BDU 2007 en € 181.754 uit Voorziening BDU (onderuitputting eerdere jaren)
	Totaal Programma Gedrag		997.283	718.473	278.810	

5. Verkeershandhaving

5.1 Ter inleiding

In de afgelopen jaren zijn diverse gesprekken gevoerd over de wijze waarop de verkeershandhaving onderdeel kan en moet worden van het verkeersveiligheidsbeleid en in bredere zin van het totale verkeers- en vervoersbeleid. Aangezien alle betrokken organisaties onder de paraplu van het vvbd zijn verenigd in de Adviesgroep Duurzaam Veilig, hebben Politie en Openbaar Ministerie voorgesteld om deze groep nauw te betrekken bij de invulling van het handhavingsbeleid. In vervolg daarop is begin 2006 de Overleggroep Integrale Verkeershandhaving Drenthe (IVHD) ingesteld, die bestaat uit een brede vertegenwoordiging vanuit de Adviesgroep en een afgevaardigde namens het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie (BVOM). De taken van de Overleggroep zijn voor de komende tijd:

- het opstellen van een geactualiseerd document 'Verkeershandhaving in Drenthe';
- het afstemmen van het hoofdstuk Verkeershandhaving in de toekomstige Uitvoeringsprogramma's Verkeer en Vervoer en de Korpsbeleidsplannen van politie Drenthe;
- het ontwikkelen van beleid voor de inzet van meetapparatuur voor snelheidscontroles;
- het monitoren en analyseren van de verkeersonveiligheid in relatie met de inspanningen op het gebied van verkeershandhaving;
- het opstellen van beleid voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van verkeershandhaving.

5.2 Het doel van verkeershandhaving

Voor de periode 2004-2007 heeft politie Drenthe het doel voor het beleidsveld verkeersveiligheid als volgt geformuleerd:

Werken aan het verhogen van de verkeersveiligheid binnen de provincie Drenthe, door met name gerichte aandacht te geven aan het beïnvloeden van het gedrag van de individuele Drentse weggebruikers en het aanpassen van de infrastructuur.

Uit deze doelstelling, die ook in dit PUP centraal staat, wordt duidelijk dat de aandacht in Drenthe vooral wordt gericht op een positieve beïnvloeding van het verkeersgedrag van en kennis bij de weggebruiker. In veel gevallen gaat het daarbij om het aanspreken van de weggebruiker op zijn (lang niet altijd bewuste) ongewenste gedrag en de eventuele negatieve gevolgen van dit gedrag.

Wat betreft snelheidsovertredingen speelt de inrichting van de weg een belangrijke rol. Momenteel zijn de Drentse wegbeheerders druk doende de wegen volgens de richtlijn Essentiële herkenbaarheidkenmerken in te richten. De verwachting is dat dit een positieve invloed zal hebben op het snelheidsgedrag. Op wegen waar de (her)inrichting van de weg (nog) niet leidt tot het gewenste verkeersgedrag, blijft verkeershandhaving vooralsnog een belangrijk middel. Dit is ook het geval voor wegen, die de wegbeheerder nog niet kan herinrichten, bijvoorbeeld vanwege de aanwezigheid van bomen langs de weg.

Om de doelstelling te halen is ook samenwerking van belang. Daarbij gaat het zoals reeds genoemd om een gezamenlijke verantwoordelijkheid bij de invulling van het beleid. Daarnaast kan de gezamenlijke uitvoering van activiteiten, bijvoorbeeld in acties waarbij vvn of wegbeheerders worden ingeschakeld, een belangrijke meerwaarde hebben.



5.3 De bijdrage van verkeershandhaving aan de doelstellingen verkeersveiligheid

Alle inspanningen op het gebied van de verkeersveiligheid in Drenthe zijn gericht op het verminderen van het aantal doden en gewonden in het verkeer. In 2010 moet dit leiden tot maximaal 37 doden, 318 ziekenhuisgewonden dan wel 997 gewonden in het Drentse verkeer. Voor 2007 is de taakstelling 41 doden en 347 ziekenhuisgewonden (totaal aantal gewonden 1089; is incl. ziekenhuisgewonden). Hierbij zij opgemerkt dat de doelstellingen in het kader van het Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer nog worden aangescherpt.

Vanuit meerdere invalshoeken kan en moet worden bijgedragen tot het realiseren van deze taakstelling. Het is van belang dat vanuit de ruimtelijke ordening wordt ingezet op een zo veilig mogelijke inrichting van de ruimte. Vanuit de invalshoek mobiliteit spelen de veiligheidsaspecten van het voertuig en de keuze voor een veilige vervoerwijze een rol. Wat betreft de infrastructuur wordt gewerkt aan een voor de weggebruiker herkenbare en uniforme inrichting en aanpak van de locaties waarop relatief veel ongevallen gebeuren. Ten slotte wordt via de gedragsaanpak, waarvan verkeershandhaving een onderdeel is, getracht de weggebruiker tot het gewenste verkeersgedrag te bewegen.

In dit PUP wordt de aandacht vooral gericht op de bijdrage vanuit de invalshoeken infrastructuur en gedrag. Uit een onderzoek van de noordelijke provincies, dat betrekking had op provinciale wegen in Noord-Nederland, is gebleken, dat het aantal verkeersslachtoffers via een 'sobere aanpak', met minimaal 30% kan worden gereduceerd. Het resterende deel van de gewenste reductie moet via preventief beleid en gedragsbeïnvloeding worden bereikt. Van diverse infrastructurele maatregelen is het effect in reductie van het aantal ongevallen en slachtoffers te voorspellen dan wel na enige tijd te meten. Voor het onderwerp gedragsbeïnvloeding en ook voor verkeershandhaving is dat een stuk moeilijker. In het document 'Integrale Verkeershandhaving in Drenthe' zullen daarom indicatoren worden benoemd, op basis waarvan het effect van de inzet kan worden gemeten. Hierbij valt bij voorbeeld bij alcohol te denken aan het terugdringen en handhaven van het aantal rijders onder invloed naar een nog vast te stellen percentage.

5.4 De taken en inspanningen van de betrokken partners

Hierna wordt kort ingegaan op de taken en inspanningen van de bij verkeershandhaving betrokken partners. Waar mogelijk is de bijdrage geconcretiseerd in taken of projecten, die een relatie hebben met dit uitvoeringsprogramma.

5.4.1 Politie Drenthe

De inzet ten behoeve van verkeershandhaving door de politie geschiedt via 2 lijnen. Deze worden hierna kort beschreven. Vervolgens wordt een aantal inspanningen beschreven, die behalve met gedrag ook met andere verkeersveiligheidsaspecten te maken hebben.

Unit Verkeer van de DOD (Divisie operationele dienst)

De unit is uitvoerder/ondersteuner van de in januari 2006 ondertekende convenanten, waarbij de inzet gericht is op handhaving 'helmgras' op/in een aantal eerder afgesproken trajecten en gebieden en de subjectieve onveiligheid. Binnen de speerpunten ligt het hoofddaccent op het dragen van de gordel, snelheid en alcohol.

De inzet en productie worden vastgelegd in het Korpsbeleidsplan.

Basiseenheden: handhaving op regionale/district/wijkschaal

De basiseenheden zijn verantwoordelijk voor de speerpunten en verlichtingsovertredingen binnen de eigen regio en regiogebonden problemen. Binnen de basiseenheden is speciaal aandacht en capaciteit voor het toezien op het handhaven van verkeersveilig gedrag in de omgeving van de scholen binnen en buiten de bebouwde kom en specifieke verblijfsgebieden (b.v. winkelcentra). De basiseenheden hebben een nadrukkelijke rol als initiatiefnemer voor de lokale aanpak in het project Subjectieve Verkeersonveiligheid (pSV), waarbij nauw wordt samengewerkt met de betreffende gemeente. De unit verkeer van de DOD levert waar nodig en desgevraagd inzet en middelen voor het realiseren van pSV.

Overige inspanningen

1. Politie Drenthe draagt zorg voor een kwalitatieve afhandeling en analyse van zware verkeersongevallen, waarbij doden dan wel gewonden zijn gevallen. Dit moet resulteren in goede p.v.'s om te komen tot een goede strafrechtelijke afhandeling. Het nevensdoel is te komen tot mogelijke vervolgcacties naar wegbeheerder en weggebruiker.
2. Politie Drenthe levert een bijdrage aan het aanspreken van de weggebruikers met asociaal weggedrag door het organiseren van een Horkenlijn (TROEV) en door inzet van het VROS-team (Video Registratie Onopvallende Surveillance).
3. In afwachting van de nieuwe landelijke richtlijn 'Behandeling verkeersongevallen', die naar verwachting in 2007 wordt vastgesteld, voert Politie Drenthe de tijdelijke regionale richtlijn in.
4. Politie Drenthe levert informatie aan het CBR betreffende autobestuurders, die zijn betrokken bij aangewezen alcohol- en andere verkeersfeiten, zodat het CBR hiermee via de bestuursrechtelijke weg een nader onderzoek naar de rijgeschiktheid kan instellen.

5.4.2 Openbaar Ministerie

De inspanningen van het OM zijn:

1. Door strafrechtelijke handhaving bijdragen aan de verhoging van de integrale verkeersveiligheid. Hiertoe wordt overleg en afstemming gezocht met partners.
2. Het repressieve optreden ondersteunen door consequent vervolgingsbeleid, wat inhoudt dat repressieve inspanning van de politie in principe zal worden gevolgd door een vervolgingshandeling van het OM.
3. Specifieke aandacht geven aan vervolging van asociaal weggedrag.

5.4.3 Gemeente- en provinciaal bestuur

1. Gerichte voorlichting geven aan de individuele weggebruiker betreffende:
 - het bewust worden van onbewust onveilig gedrag;
 - een corrigerende of afkeurende reactie op onveilig/asociaal verkeersgedrag.Momenteel wordt hieraan uitvoering gegeven via voorlichtingscampagnes als '100% Drent' en 'Gebruik je hoofd, niet je airbag'.
2. Het provinciaal bestuur draagt zorg voor het goed functioneren van een regionale verkeersoverlegstructuur (VVBD en ADV).

De wegbeheerders dragen zorg voor:

 - een structurele wijziging van de infrastructuur, waardoor weggebruikers zowel fysiek als mentaal tot gewenst verkeersgedrag worden bewogen;
 - een uniforme uitvoering van de infrastructuur.Ook in dit PUP wordt weer een groot aantal projecten beschreven, die moeten bijdrage tot een uniforme inrichting van wegen.
3. De provincie Drenthe draagt zorg voor een goede analyse van de verkeersveiligheid in Drenthe en ook voor eenduidige informatieverstrekking (voor zover tijdige en betrouwbare data beschikbaar is).

4. De Adviesgroep Duurzaam Veilig is structureel betrokken bij de realisatie van inspanningen uit het korpsbeleidsplan.

Dit gebeurt vanaf 2006 via de Overleggroep 'Integrale Verkeershandhaving Drenthe (IVHD).

5.4.4 Overige partners

Continuering van de huidige beleidsuitvoering ten aanzien van educatie en voorlichting, alsmede actieve participatie aan daadwerkelijk uit te voeren controles, met name de controles die binnen basiseenheden worden uitgevoerd.

Momenteel wordt met name door (afdelingen van) Veilig Verkeer Nederland samengewerkt met de politie bij diverse controles. In sommige gevallen wordt daaraan ook meegewerkt door de provincie of gemeenten.

5.5 De handhavingsproducten 2007

Hierna worden de producten beschreven, waaraan in 2007 aandacht wordt besteed. Waar mogelijk is daarbij ook aangegeven, wat de rol en taak van de samenwerkende partners is.

5.5.1 Traject- en gebiedsgewijze aanpak

Aan de hand van een ongevalanalyse is enkele jaren geleden een aantal trajecten geselecteerd, waarop intensief wordt gecontroleerd. Het gaat daarbij om 11 trajecten op wegen van provincie en rijk en drie gebieden rondom Assen, Emmen en Hoogeveen. Aan de hand van de resultaten tot dusver wordt bezien, of aanpassing van deze selectie wenselijk is. Om daarover een uitspraak te kunnen doen, zal de Overleggroep IVHD de komende tijd de volgende actiepunten (laten) uitvoeren:

- een analyse van de effecten op de huidige trajecten en in de huidige gebieden;
- het krijgen van inzicht in de verkeersveiligheidssituatie op overige wegen en in overige gebieden
- het (eventueel) aanpassen van de trajecten en de gebieden.

In het werkveld van de basiseenheden zijn handhavingprojecten opgenomen voor problemen die zich Drenthe breed voordoen en waarvoor ook een uniforme aanpak gewenst is. Behalve de aandacht voor de speerpunten is de aandacht ook gericht op verkeersveilig gedrag in de omgeving van scholen binnen en buiten de bebouwde kom en specifieke verblijfsgebieden. Hiermee wordt invulling gegeven aan de uitkomsten van Drentse onderzoeken, waaruit bleek dat de onveiligheid in woongebieden te wensen overlaat vanwege het incorrecte verkeersgedrag van de eigen bewoners, maar ook door het gedrag van bromfietzers.

De actiepunten voor 2007 zijn:

- het ontwikkelen van een checklist, aan de hand waarvan kan worden besloten of handhaving in een 30 of 50 km/h gebied gewenst is.
- het scheppen van duidelijkheid naar de 'klant' in de voorwaarden en mogelijkheden voor de inzet van handhaving subjectieve onveiligheid.
- het maken van voor Drenthe uniforme afspraken over de rol van de politie bij buiten- en binnenschoolse activiteiten (b.v voorlichting; medewerking schoolexamens e.d.).

5.5.2 De speerpunten

Binnen de trajecten, gebieden en wijken wordt op de vijf bekende speerpunten (snelheid, rood licht, alcohol, gordel en helmen) gecontroleerd. Behalve de reguliere controles zullen ook controles tijdens een aantal evenementen worden uitgevoerd en zogenaamde themacontroles worden gehouden. In de controlewerkzaamheden wordt rekening gehouden met de landelijke

speerpuntkalender, zodat ook met het landelijke communicatietraject kan worden meegelift.

Actiepunten:

- het jaarlijks maken van afspraken (met o.a. wegbeheerders en Veilig Verkeer Nederland) over Drentse of regionale controles (activiteitenkalender);
- het monitoren van de indicatoren van de speerpunten.

5.5.3 Aanvullende handhavingactiviteiten

Landbouw- en vrachtverkeer

Mede als gevolg van landbouwactiviteiten gebeuren in de zaai- en rooiperioden ongevallen met landbouw- en vrachtverkeer of is er sprake van slipongevallen door modder op de weg. Daarnaast weten niet alle landbouwers, welke regels voor hun voertuigen gelden.

Aan de hand van de ongevallenanalyse wordt bekeken, wat de omvang van het probleem is.

Overbelading van vrachtverkeer leidt op diverse wegen tot spoorvorming. Het gevolg daarvan is dat de wegbeheerder eerder met onderhoudswerkzaamheden wordt opgezegd dan gewenst. Spoorvorming heeft bij nat weer ook een negatief effect op de verkeersveiligheid voor het autoverkeer. Zowel vanuit het oogpunt van onderhoud als verkeersonveiligheid is overbelading ongewenst. Ook dit probleem zal nader worden gekwantificeerd.

Als handhaving volgens het onderzoek gewenst is, moet dat ook hier samen gaan met maatregelen gericht op het voorkomen van de problemen. Bij landbouwverkeer valt te denken aan voorlichtingsactiviteiten aan de landbouwers, loonbedrijven en aan de andere weggebruikers. Bij overbelading van vrachtverkeer zijn vooral vervoerders en fabrieken doelgroepen.

Actiepunten:

- het analyseren van de omvang van het probleem en de oorzaken;
- aan hand van de resultaten bezien hoe het product handhaving wordt ingezet.

De inzet van handhavingmiddelen

Vanwege de weerstand van weggebruikers en de voornemens tot digitalisering is in 2006 in de Overleggroep IVHD een discussie gestart over de inzet van radarpalen. In Drenthe is zijn inmiddels de radarpalen geïnventariseerd. De volgende stap is het beoordelen van de aanwezige palen op hun functionaliteit. Het is de bedoeling om palen, die niet voldoen aan de plaatsingscriteria, op te ruimen en de palen die wel voldoen over te dragen aan het BVOM. Deze palen zullen binnen enkele jaren worden vervangen door moderne digitale palen.



In Drenthe is in 2004 een trajectcontroleproject gestart op de N919. De ervaringen tot dusver zijn positief. Deze wijze van handhaven wordt door de weggebruiker ook eerlijker ervaren dan de handhaving via radarpalen. De komende tijd wordt bekeken, of er ook op andere wegen een vorm van trajectcontrole mogelijk is.

Actiepunten:

- het opstellen van criteria voor het handhaven/verwijderen van de huidige radarpalen en het plaatsen van nieuwe palen;
- overleg met gemeenten over de overname van de te handhaven radarpalen;
- het vervangen van de radarpalen door digitale radarpalen;
- de mogelijkheid van nieuwe trajectcontroleprojecten bezien.

6 Vervoer

In tegenstelling tot eerdere PUP's zijn in het PUP 2007 alle activiteiten gericht op het onderwerp 'Vervoer' in één hoofdstuk ondergebracht. Eerst wordt ingegaan op het Collectief Personenvervoer (het openbaar vervoer). Daarna worden de voornemens ten behoeve van het Goederenvervoer beschreven. Vervolgens wordt kort ingegaan op het Luchtvervoer. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de activiteiten gericht op Mobiliteitsmanagement.

6.1 Collectief personenvervoer

Sinds 2005 is het Openbaar Vervoerbureau Groningen-Drenthe, waarin de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen participeren, verantwoordelijk voor het beleid en de uitvoering van het openbaar vervoer. De doelstelling van het ov-bureau is afgeleid van de maatschappelijke opdracht die de verschillende overheden hebben bepaald ten aanzien van het openbaar vervoer. Deze luidt:

Het verder ontwikkelen en uitdragen van de betekenis van het openbaar vervoer in de regio Groningen en Drenthe, zodanig dat het sociaal-economisch belang gediend wordt en de toenevende vraag naar mobiliteit kan worden opgevangen.



Met de instelling van het ov-bureau is sprake van een splitsing in de taken van dit bureau en die van de overheden. De provincie stelt in de beleidsdocumenten als POP II en Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer de hoofdlijnen vast. Op basis daarvan is het ov-bureau belast met de beleidsontwikkeling en -uitvoering van busvervoer. De provincie blijft vooralsnog betrokken bij het personenvervoer per spoor. Daarnaast zijn de provincie en gemeenten als wegbeheerder verantwoordelijk voor de (verbetering van) haltevoorzieningen. De in dat kader uit te voeren projecten zijn al in hoofdstuk 3 beschreven. Ook voor de invulling van een deel van het mobiliteitsmanagement blijft de provincie de komende jaren verantwoordelijk.

De uit te voeren taken en werkzaamheden zijn in de begroting 2007 van het ov-bureau Groningen-Drenthe en het daaraan gekoppelde businessplan beschreven. Voor gedetailleerde informatie wordt verwezen naar deze stukken dan wel naar de Website van het ov-bureau. Hierna zijn de activiteiten samengevat weergegeven.

Thema Ontwikkeling

- ontwikkelingen met betrekking tot Ruimtelijke Ordening, Verkeer en Vervoer, Milieu (monitoring, onderzoek, innovaties);
- verbeteringen en uitbreidingen in de dienstregeling en aansluitingen;
- ontwikkelingen ten aanzien van kleinschalig vervoer;
- reizigersinspraak en consumentenonderzoek.

Thema Beheer

- aanbestedingen en concessiebeheer;
- tarievenbeleid;
- haltebeleid en reizigersinformatie;
- sociale veiligheid;
- toegankelijkheid.

Sectoren en doelgroepen

- onderwijsinstellingen respectievelijk scholieren en studenten;
- buurten, wijken en dorpen respectievelijk groepen van bewoners;
- zorg- en welzijninstellingen respectievelijk bezoekers onder wie ouderen;
- toerisme, recreatie, evenementen, binnensteden respectievelijk bezoekers onder wie toeristen;
- bedrijven en bedrijventerreinen respectievelijk forensen.

Behalve aan de hiervoor genoemde onderwerpen wordt veel aandacht besteed aan marketing en communicatie. Om genoemde producten en de exploitatie van het openbaar vervoer te kunnen realiseren, ontvangt het ov-bureau voor 2007 een bijdrage van 18.117.800 euro vanuit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer.

6.2 Goederenvervoer

Productie en handel worden de materiële pijlers van de economie genoemd. Zonder vervoer is productie van en handel in goederen vrijwel onmogelijk. Goederenvervoer is daarom belangrijk voor het draaiende houden van de economie en daarmee onze samenleving. Daar waar goederen goed en doelmatig vervoerd kunnen worden ontstaat bovendien een aantrekkelijker vestigingsklimaat voor bedrijven. Economische groei brengt ook groei van goederenvervoer met zich mee. Voor Noord-Nederland wordt in de Nota Mobiliteit tot 2020 een toename verwacht van 48%.

De Regiovisie Goederenvervoer is een SNN-visie op het goederenvervoerbeleid (2004) in de drie noordelijke provincies. Belangrijk uitgangspunt in deze visie is dat de provincies de groei willen faciliteren binnen de normen van leefbaarheid en veiligheid. Dit faciliteren houdt in dat de infrastructuur zodanig ingericht wordt dat goederenstromen op een efficiënte, leefbare en veilige manier afgewikkeld kunnen worden. Ook wordt gekeken naar niet-fysieke belemmeringen. Elk jaar wordt een aantal acties voortvloeiende uit de Regiovisie vastgelegd in een actieprogramma.

6.2.1 De aanpak van knelpunten

Tot nu toe waren de acties in de jaarlijkse actieprogramma's gericht op kernthema's die in de Regiovisie genoemd worden, zoals stimulering van andere vervoersmodaliteiten (binnen-vaart: promotie laad- en losfaciliteiten), ontsluiting van bedrijventerreinen (rekenmodel vervoer-effecten bedrijventerreinen), het zichtbaar maken van routes voor goederenvervoer (Kwaliteitsnetwerk). Deze acties zijn of afgerond of in de laatste fase van uitvoering.

In 2006 is gestart met een onderzoek naar de knelpunten voor het goederenvervoer.

Over het algemeen geldt dat personenvervoer en goederenvervoer dezelfde knelpunten in infrastructuur ervaren. Belemmering van een vlotte doorstroming en/of congestie zijn voor beide groepen verkeersdeelnemers een knelpunt.

Voor goederenvervoer bestaan echter ook specifieke knelpunten: zoals de bereikbaarheid van bedrijventerreinen, de soms niet op vrachtverkeer afgestemde vormgeving van rotondes, niet op elkaar afgestemde voertuigeisen van gemeenten, weinig of geen parkeergelegenheid voor vrachtauto's, het beperkt aanwezig zijn van goede laad- en losplaatsen etc. Daarnaast ervaart de sector niet-fysieke knelpunten zoals niet op elkaar afgestemde venstertijden van gemeenten, het imago van goederenvervoer, de nieuwe regels rond luchtkwaliteit en vervoer gevaarlijke stoffen.

Uit het onderzoek moet een vollediger beeld komen van de knelpunten. Dit gebeurt door het uitvoeren van interviews met betrokkenen in de sector, op aanverwante terreinen en bij de overheden. Het is de bedoeling dat in 2007 de acties vooral gericht zijn op het voorkomen, verminderen en eventueel oplossen van de knelpunten.

De kernthema's uit de Regiovisie zullen hiermee niet worden verlaten maar een ander accent krijgen.

6.2.2 De acties in 2007

Een aantal lopende projecten uit 2006 worden voortgezet dan wel afgerond. De projecten Stedelijke distributie Groningen-Drenthe en Safety Scan krijgen wellicht nog een vervolg in de zin van monitoring en zonodig een follow up. Het Kwaliteitsnetwerk zal een formele afronding en status moeten zien te verkrijgen in de te ontwikkelen verkeers- en vervoersplannen. Het communicatie project zal verdere voortgang krijgen omdat communicatie het instrument is voor de projecten

Het project Stedelijke Distributie heeft voor overleg en afstemming gezorgd tussen partijen die daarvoor nog nooit met elkaar om de tafel hadden gezeten: zoals vertegenwoordigers van distributiecentra, verladers, winkeliersverenigingen, transportorganisaties en gemeenten. Dit heeft tot meer begrip en afspraken geleid die vastgelegd zijn in een intentieverklaring. Daarnaast is het een en ander in beeld gebracht over goederenvervoerstromen in Groningen en Drenthe. Het is de bedoeling nog 1 of 2 keer per jaar met betrokkenen bij elkaar te komen om te zien hoe het loopt met de naleving van de afspraken en of er nog nieuwe afspraken moeten komen.

Het project Safety Scan heeft met name bewustwording over verkeersveiligheid op gang gebracht bij bezochte bedrijven. Het ging om vooraf geselecteerde bedrijven die met name met bestelbusjes werken. De "Safety Scan" laat zien hoe met simpele maatregelen al direct winst behaald kan worden, zowel op het gebied van veiligheid als financieel. De Scan is steeds heel



specifiek op de situatie van het bedrijf dat bezocht wordt, gericht. In 2007 zal aan de bezochte bedrijven gevraagd worden welke adviezen zijn opgevolgd of in de planning zijn opgenomen.

Het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer (bestaande uit een aantal kaarten met toelichting) geeft inzicht in de belangrijkste infrastructuur voor het goederenvervoer. Daarnaast geeft het de belangrijkste knelpunten weer. De criteria voor wanneer een ervaren knelpunt een knelpunt voor het Kwaliteitsnetwerk is, zijn dusdanig dat niet elk bekend knelpunt in het KwaliteitsNetwerk is vermeld. Deze knelpunten worden wel in de toelichting genoemd. In 2007 zal het KwaliteitsNetwerk formeel vastgesteld moeten worden en een plaats moeten veroveren als basisinformatie voor komend van toepassing zijnd beleid.

De communicatie zal gericht plaatsvinden op de beoogde doelgroep en doel van een actie. Dit project zal in 2007 worden vervolgd. Communicatie is een belangrijk instrument en zal steeds de nodige aandacht moeten krijgen.

De nieuwe acties in 2007 zullen zich richten op knelpunten die uit onderzoek naar voren komen. Het gaat dan uiteraard om knelpunten waaraan overheid en branche organisaties gezamenlijk iets kunnen doen. Zo ligt het aanpakken van fiscale aspecten of het openstellen van de grenzen niet op het bordje van de provincie. Actuele zaken als luchtkwaliteit en externe veiligheid zijn verwachte onderwerpen voor nieuwe acties.

6.3 Luchtvaartvervoer

De procedure baanverlenging luchthaven Groningen Airport Eelde zit in de laatste fase. Er zijn 11 beroepsschriften op de Beslissing op Bezwaar ingediend. Bij een positieve uitspraak door de Raad van State kan de verlengde startbaan worden aangelegd.

De verlengde startbaan betekent meer en nieuwe mogelijkheden voor het goederenvervoer per lucht. De luchthaven Groningen Airport Eelde ziet goederenvervoer als een belangrijk onderdeel van het totale vervoer van de luchthaven met gunstige vooruitzichten voor groei.

6.4 Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement wordt weer een issue in verkeerswereld. De nota van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV) 'Organiseren van slim reizen' biedt daarvoor het kader aan. Het is een thema in netwerkanalyses (landelijk) en in de convenantafspraken met de gemeenten (maatregelen regionaal en lokaal). Provincie en gemeenten, samen met o.a. het ov-bureau, kunnen verschillende maatregelen uitwerken om mobiliteitsmanagement te stimuleren. Mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden (bijvoorbeeld bij werkzaamheden N34) is ook een uitwerking van het concept 'organiseren van slim reizen'.

Een concreet project op het gebied van autogebruik in 2007 is auto delen, een vervolg en uitwerking op een pilot in het najaar van 2006. In noordelijk verband worden de kerntaken mobiliteitsmanagement, o.a. helpdesk, nieuwsbrief en contacten met bedrijven, door een bureau in opdracht van de drie noordelijke provincies uitgevoerd. De noordelijke fietspromotie-campagne van 2006 krijgt in 2007 een vervolg (voor Drenthe aansluiten op Nota Fietsbeleid, Fietspaden Plus, thema gezondheid/bewegen).

Voor de maatregelen op het gebied van Mobiliteitsmanagement is voor 2007 een bedrag van 70.000 euro uitgetrokken. Hiervan komt € 34.000 ten laste van de BDU 2007 en € 36.000 ten laste van provincie Drenthe.

7 De financiering van de projecten

Hierna wordt inzicht gegeven in de wijze van financiering van de in het PUP beschreven projecten, activiteiten en maatregelen. De tabellen vormen daarmee een samenvatting van de kosten en financiering van de projecten, zoals deze in de tabellen van de voorgaande hoofdstukken zijn opgenomen. De voor het project verantwoordelijke partner draagt de zorg voor de dekking van de benodigde gelden.

7.1 De beleidsprojecten

In hoofdstuk 2 is een beschrijving gegeven van de beleidsprojecten. Het overgrote deel daarvan heeft de provincie geïnitieerd.

Tabel 14 Titel

Verantwoordelijke overheid	Programma	Geraamde kosten	Dekking via provinciale middelen			Dekking overig
			Krediet Mobiliteit	Krediet Verkeersw.	Projecten Infrastructuur	
Drenthe	POP II	74.000	10.000		64.000	
Drenthe	SNN	270.000	100.000	15.000	15.000	140.000
Drenthe	Regiovisie Gr.-Assen	10.000			10.000	
Drenthe	OV	30.000			10.000	20.000
Drenthe	PVVP Drenthe	61.000		61.000		
Gemeenten	Uitwerking GVVP	Pm				Pm
	Totaal	445.000	110.000	76.000	99.000	160.000

7.2 De infrastructurele projecten

In de hierna volgende tabel zijn alle infrastructurele projecten, gerubriceerd vanuit de corridorbenadering, per wegbeheerder inzichtelijk gemaakt. In deze tabel valt ook af te lezen wat de bijdrage van gemeenten is aan provinciale projecten en andersom.

Tabel 15 Titel

Overheid	Geraamde kosten	Dekking via provinciale middelen					Dekking overig		
		Reserve Invest. VV	Projecten Infrastruc.	Krediet Mobiliteit	Onderh. WK	Overig	BDU	Gemeenten	Overig
2.1 (inter)regionale bereikbaarheid economische kernzones									
Drenthe	0								
3a. Kernzone Noord-Drenthe									
Drenthe	5.320.000	3.725.000			670.000		375.000	250.000	300.000
Assen	31.920.000	4.725.000					460.000	15.735.000	11.000.000
Noordenveld	1.430.734						115.366	1.315.368	
Tynaarlo	7.305.000						232.000	7.073.000	
Subtotaal	45.975.734	8.450.000			670.000		1.182.366	24.373.368	11.300.000
3b. Kernzone Zuid-Drenthe									
Drenthe	5.128.000	3.650.000	18.000		710.000		750.000		
Meppel	7.620.000	750.000	20.000					6.850.000	
Hoogeveen	10.980.000	1.025.000	12.000	25.000		950.000	200.000	5.768.000	3.000.000
Emmen	10.260.000	5.878.000						4.382.000	
Coevorden	6.150.000							6.150.000	
Subtotaal	40.138.000	11.303.000	50.000	25.000	710.000	950.000	950.000	23.150.000	3.000.000
4. Landelijk gebied									
Drenthe	3.360.000	3.110.000			200.000			50.000	
Aa en Hunze	441.000						182.500	258.500	
Borger- Odoorn	739.000						283.000	456.000	
Midden- Drenthe	3.279.500	175.000					321.000	2.733.500	50.000
Westerveld	1.070.200	250.000					285.100	285.100	250.000
De Wolden	370.000		20.000				165.000	185.000	
Subtotaal	9.259.700	3.535.000	20.000		200.000		1.236.600	3.968.100	300.000
Totaal Infrastructuur	95.373.434	23.288.000	70.000	25.000	1.580.000	950.000	3.368.966	51.491.468	14.600.000
Verdeling in %	100	24	0	0	2	1	4	54	15

7.3 De projecten Gedragsbeïnvloeding

Vanaf 2005 worden de projecten Gedragsbeïnvloeding vooral op regionale en gemeentelijke schaal uitgevoerd. Bij de gemeentelijke projecten ontvangen de (samenwerkende) gemeenten voor elke zelf ingezette euro ook een euro vanuit de BDU. Verder is voor elke regio een bedrag van 45.000 euro beschikbaar voor de inzet van ondersteuning door een projectcoördinator. In de volgende tabel zijn de (kosten van de) projecten gerubriceerd naar onderdeel.

Uit het overzicht blijkt, dat er een bedrag van € 718.473 wordt gedekt vanuit de BDU. Hiervan komt een bedrag van € 536.719 ten laste van de BDU 2007. Het restant van € 181.764 wordt gedekt uit de onderuitputting van de Doeluitkering Verkeersveiligheid uit eerdere jaren.

Tabel 16 Titel

Verantw. overheid	Onderdeel	Geraamde kosten	Dekking via provinciale middelen		Dekking overig	
			Projecten Infrastructuur	Overig	BDU	Gemeenten
Drenthe	1. Kennis en regie	93.000			93.000	
Drenthe	2. Communicatie en voorlichting	101.000			101.000	
Drenthe	3. Educatie	120.500		11.500	109.000	
Drenthe	4. Onderzoek	Pm	Pm			
Drenthe	5. Veiligheidscultuur	5.000	5.000			
Drenthe	6. Innovatie	20.000			20.000	
Regio's	7.1 Regio Noord	231.362			138.181	93.181
	7.2 Regio Zuid-west	212.226			128.613	83.613
	7.3 Regio Zuid-oost	214.195			128.679	85.516
Totaal Gedrag		997.283	5.000	11.500	718.473	262.310

7.4 De projecten ten behoeve van het Vervoer

Tabel 17 Geraamde kosten in 2007

Projectnaam	Geraamde kosten	Dekking via	
		Projecten Infrastructuur	BDU
Bijdrage exploitatie openbaar vervoer	18.117.800		18.117.800
Bijdrage haltevoorzieningen	Pm		
Mobiliteitsmanagement	70.000	36.000	34.000
Totaal Vervoer	18.187.800	36.000	18.151.800

7.5 Het totaalplaatje

De hiervoor gepresenteerde cijfers zijn in de volgende tabel samengevoegd, zodat een indruk ontstaat van de totaal geraamde kosten van het PUP 2007 en de verdeling ervan over de beschikbare budgetten. Daaruit blijkt dat ca. 20% van de geraamde kosten vanuit de reserve vv wordt gedekt. De gemeenten dragen in totaliteit voor ca. 45% bij.

Tabel 18 Titel

Item	Geraamde kosten	Dekking via provinciale middelen						Dekking overig		
		Reserve Invest. VV	Projecten Infrastruct.	Krediet Mobiliteit	Krediet Verkeersw.	Onderh. WK	Overig	BDU	Gemeenten	Overig
Beleid	445.000		99.000	110.000	76.000					160.000
Infra	95.373.434	23.288.000	70.000	25.000		1.580.000	950.000	3.368.966	51.491.468	14.600.000
Gedrag	997.283		5.000				11.500	718.473	262.310	
Vervoer	18.187.800		36.000					18.151.800		
Totaal	115.003.517	23.288.000	210.000	135.000	76.000	1.580.000	961.500	22.239.239	51.753.778	14.760.000
Verdeling in %	100	20	0	0	0	1	1	19	45	13

8 Risico's bij de uitvoering

De praktijk van de afgelopen jaren heeft uitgewezen, dat de planning van de uit te voeren infrastructurele projecten in toenemende mate wordt vertraagd door niet voorziene omstandigheden. Op de belangrijkste risico's van vertraging wordt hierna ingegaan.

Planschade

Met name bij de grotere nieuwbouwprojecten (zoals de aanleg van rondwegen) kan het risico van planschade ex artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) niet geheel worden uitgesloten. Van belang is dat dit risico al tijdens de bestemmingsplanprocedure wordt geïnventariseerd. Overigens kunnen ook jaren na de realisering van de werken nog claims bij de desbetreffende gemeente binnenkomen.

Vertraging planprocedures

Sommige werken zijn, voor wat betreft realisering, mede afhankelijk van een planologische regeling en/of diverse vergunningen dan wel andere formele instemming van derden. De bij deze regelingen behorende advies- en beroepsprocedures kunnen een aanzienlijke vertraging opleveren bij de uitvoering.

Draagvlak planontwikkeling

Kenmerk voor het huidige provinciale beleid is het streven naar een verkeers- en vervoersvisie per corridor of gebied en een daarop gericht integraal maatregelenpakket. Met name het draagvlak voor de conclusies en aanbevelingen van de verschillende corridorstudies bepaalt de haalbaarheid van meerjaren uitvoeringsconvenanten.

Financiële dekkingplannen

Per project is aangegeven welke overheden en instanties door de provincie als financieel medeverantwoordelijke partner worden gezien. Het dekkingplan moet als een risico worden gezien, ingeval over de financieringsopzet nog geen overeenstemming is bereikt. Aangezien deze medeverantwoordelijkheid over en weer in de convenanten is vastgelegd, mag worden aangenomen dat de samenwerkende partijen hun verantwoordelijkheid daarin ter harte nemen.

Onteigening

Veelal worden de gronden langs minnelijke weg verworven. In een aantal situaties is echter een onteigeningsprocedure nodig. Deze procedures zijn tijdrovend, dus vertragend en kostenverhogend.

Bodemsaneringen c.a.

In incidentele gevallen zal tijdens de uitvoering van het werk verontreiniging van het grondwater of van de bodem worden aangetroffen. Bodemsaneringen kunnen aanzienlijk kostenverhogend werken en zullen vaak tot grote vertragingen van het project leiden. Bij wegconstructies moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid van het moeten afvoeren en verwerken van teerhoudend asfalt.

Geluidhinder

De wetgeving in het kader van de geluidhinder is en wordt verscherpt. Dit heeft onder meer tot gevolg dat meer dan in de afgelopen jaren het geval was, in voorkomende gevallen een geluidsonderzoek moet worden uitgevoerd naar de effecten van de maatregelen op bepaalde afstand

van de maatregel. Voor het geval de gemeten geluidsbelasting 1,5 decibel hoger is dan de waarde in de oude situatie zal de overheid maatregelen moeten treffen. Hierbij valt te denken aan “fluis-terafalt” dan wel maatregelen aan de woningen. Het zal duidelijk zijn dat deze maatregelen de kosten aanzienlijk kunnen verhogen.

Kabels en leidingen

Het moeten verleggen van kabels en leidingen kan in sommige gevallen aanzienlijk kostenverhogend werken en in de tijd gezien vertragingen opleveren.

Water-, archeologie, flora- en faunatoets

Voordat een bestemmingsplan gewijzigd kan worden moet de water, archeologie, flora en fauna toets met een positief resultaat worden doorlopen. Bij negatief resultaat kan het leiden tot een wijziging dan wel vertraging van het project.

Aanbestedingen

De op het moment van aanbesteden heersende marktsituatie kan een risico vormen. Een mee- of tegenvallende aanbesteding kan wel 30% verschil opleveren.

Bijlagen



A Overlegstructuren Verkeer en Vervoer in Drenthe

Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe

Het verkeers- en vervoersbeleid in de provincie Drenthe is een resultaat van bestuurlijk overleg tussen drie lagen van overheden: Rijkswaterstaat Noord-Nederland, de provincie Drenthe en de twaalf Drentse gemeenten. Dit zijn tevens de partijen die zitting hebben in het Verkeers- en Vervoersberaad, waarbij de provincie Drenthe het voorzitterschap heeft. Het vvBD is in Drenthe het officiële orgaan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer en heeft de status van Provinciale Commissie.

Het Verkeers- en Vervoersberaad is verantwoordelijk voor een bestuurlijke afstemming op het gebied van verkeer en vervoer, en adviseert de partners op bestuurlijk niveau over het voorgenomen verkeers- en vervoersbeleid. Daarnaast is het Verkeers- en Vervoersberaad verantwoordelijk voor het verdelen van het budget Gedragsbeïnvloeding, dat jaarlijks vanuit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) door Gedeputeerde Staten wordt vastgesteld.

Het Verkeers- en Vervoersberaad wordt bijgestaan door de Adviesgroep Duurzaam Veilig. De adviesgroep wordt gevormd door de gemeentelijke en provinciale ambtenaren Verkeer en Vervoer, Rijkswaterstaat Noord-Nederland, Openbaar Ministerie, Regiopolitie Drenthe en maatschappelijke organisaties zoals vvn, CBR, BOVAG, ANWB, SVD, Kamer van Koophandel, vnn en de Fietsersbond. De Adviesgroep voorziet de ingebrachte beleidsstukken over verkeer en vervoer van advies ten behoeve van het Verkeers- en Vervoersberaad. De provincie Drenthe levert de voorzitter van de Adviesgroep.

Op basis van besluiten van het vvBD zijn en worden werkgroepen ingesteld die zich met specifieke onderwerpen bezighouden. Deze zijn niet in het overzicht opgenomen.

Hierna is de samenstelling per 1 december 2006 van het Beraad, de Adviesgroep en enkele andere relevante overlegorganen weergegeven.

Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe

Provincie Drenthe	S.B. Swierstra (voorzitter)
Provincie Drenthe	J.P. de Vries (secretaris)
Gemeente Aa en Hunze	G.J. ten Brink
Gemeente Assen	G.J. Piek
Gemeente Borger-Odoorn	T.J. Meedendorp
Gemeente Coevorden	G.H. Braam
Gemeente Emmen	J. Holman
Gemeente Hoogeveen	A. Bargeman
Gemeente Meppel	M. Boumans
Gemeente Midden-Drenthe	E. Bolhuis
Gemeente Noordenveld	J. Dam
Gemeente Tynaarlo	H.H. Assies
Gemeente Westerveld	H. Geertsma
Gemeente De Wolden	mw. E. Koster-Sassen
Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland	mw. T.E. de Bruijn

Adviesgroep Duurzaam Veilig

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 Westerveld	N. Joustra
Gemeente De Wolden	J. Elzinga
Gemeente Tynaarlo	H.J. Kolker
Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland	mw. C.C.A. Klinkenberg
Openbaar Ministerie arrondissement Assen	G. Wilbrink
Openbaar Vervoer bureau Groningen-Drenthe	G.H. Veringa
Regiopolitie Drenthe	J. Bakker
VVN, steunpunt Drenthe	S.L. de Vries
ANWB, Regio Noord	S. Engelsman
BOVAG Nederland	H. Regtop
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)	Th. van der Meijs
Fietsersbond	J.C. Tak
Kamer van Koophandel	mw. A.H. Mulder
Koninklijke Marechaussee	R. Kloosterman (agendalid)
Stichting Verkeerseducatie Drenthe	mw. A. Schoon-van der Velde
Verslavingszorg Noord-Nederland	mw. H. Bijsterveld

Projectgroep Goederenvervoer

EVO	R. Schasfoort
Kamer van Koophandel Groningen	B. van Zanten
Provincie Drenthe	mw. G. Akkerman
Provincie Fryslan	G. Schouwstra
Provincie Groningen	F. Woudstra
Provincie Groningen	mw. M. de Visser
Rijkswaterstaat Noord-Nederland	W. Berga
	H.J.M. Scholten
	K. Verweij
TLN	J. Knegt
VNO-NCW Noord	J.W. Lobeek

Consumentenplatform Openbaar Vervoer Drenthe

voorzitter	H.W. Pannekoek
BOKD	mw. J. Brink-Rozema
	G.J. Pastoor
Hogeschool Drenthe	R. Bloem
Jongerenraad Drenthe	D. Herder
Kamer van Koophandel Drenthe	mw. A.H. Mulder
Ongeorganiseerde leden Reizigers	mw. K. Mekkes-de Jonge
	Mw. A. Geluk-Bleumink
	C.M. Blaak
OPC	S. de Boer
Platform Vrouwen 50+	mw. J.J. Cramer-v.d. Graaf
ROVER	P.J. Wippoo
	W. Gerbers
Taakgroep Zorg, provincie Drenthe	E. Schut
Vervoer Coördinatie Centrum Noord	G.H. Fidom
Zorgbelang Drenthe	R. Aalders
	C. de Jong
	L. de Jonge
ov-bureau Groningen-Drenthe	S.W. Rijpstra (secretaris)

B Regioprogramma's Gedrag 2007

Tabel 19 Uitvoeringsprogramma Gedragsbeïnvloeding Noord-Drenthe 2006 - 2008

Doelgroep	Taakstelling	Project	Uitvoerder	2006	2007	2008
				Vastgesteld	Convenant	Convenant
4-12 jaar	4, 8, 9, 10	Drents Verkeersveiligheidslabel	Educonsult	14.600	12.000	12.000
	5	Dode Hoek	Ch.ver.Fr./SVD/Reintjes	7.350	10.000	10.000
	6	Verkeersexamen	verkeersouders/VVN	5.500	5.500	5.500
	9	Schoolroutes BO	De Groot Volker	19.050	9.000	9.000
	11	Verkeersouders	VVN	15.650	15.650	15.650
	12	Verkeersbrigadiers	Regiopolitie	1.500	1.500	1.500
	15	Nationale straatspeeldag	gemeente/VVN	1.300	1.300	1.300
	12-16 jaar	17	Verkeersmarkt	Edcomm	8.000	9.500
19		Voorlichting VO, waaronder sociaal gedrag, alcohol en drugs en werving bromfietscursus	gastdocent, school, VNN, politie	10.000	15.000	15.000
20		ZAT, clinic	Koop & Co	5.400	7.000	7.000
16-25 jaar	23, 25	Bromfietscursus	SVD/VVN	11.000	15.000	15.000
	24, 26	TRIALS (jonge automobilisten)	TRIALS	27.000	40.000	40.000
25-60 jaar	32	RMT (motorrijvaardigheid)	SVD	2.500	5.000	5.000
	36	Landelijke speerpunten, waaronder gordel, rood licht, alcohol enz.	VVN	2.500	2.500	2.500
	36a	Scholen zijn weer begonnen	VVN	5.500	5.500	5.500
	36b	ZAT, voorlichting verenigingen	Koop & Co		3.160	6.500
	36c	Alcoholvoorlichting evenementen	VVN		5.000	5.000
	36d	Ondersteunen politiecontroles	VVN		2.000	3.500
	37	Actie veilig rijden	VVN	250	250	250
	39	100% Drent	Dizain	20.000	0	0
60+ jaar	42	Rijvaardigheid senioren (BROEM)	SVD/VVN/OSO/Welzijn	7.300	7.300	7.300
	43	Scootmobiel rijvaardigheidscursus	SVD/Geh.zorg/VVN	3.250	3.400	3.400
	44	Voorlichting ouderen	OSO/VVN	1.500	1.500	1.500
		Reservering organisatie		45.000	45.000	45.000
		Reservering communicatie		3.000	3.000	3.000
TOTAAL				229.400	231.060	235.900
BUDGET				229.650	231.362	237.901
RESERVE				250	302	2.001
	extra	VVN campagneborden	VVN	4.750	1.500	1.500
	extra	VVN overige activiteiten	VVN afdeling	7.500	4.500	4.500

Tabel 20 Uitvoeringsprogramma Gedragsbeïnvloeding Zuidwest-Drenthe 2006 - 2008

Doelgroep	Taakstelling	Project	Uitvoerder	2006	2007	2008
				Vastgesteld	Convenant	Convenant
4-12 jaar	4, 8, 9, 10	Drents Verkeersveiligheidslabel	Educonsult	8.420	15.000	15.000
	4b	Educatie Mackayschool	Meppel	750	750	750
	5	Dode Hoek	Hoogeveen	11.000	10.625	10.625
	6	Verkeersexamen	VVN	6.405	6.405	6.405
	7	gastlessen PABO	gastdocent, school			
	9	Schoolroutes BO	De Groot Volker		6.000	6.000
	11	Verkeersouders	VVN/gemeente	13.100	13.100	13.100
	12	Verkeersbrigadiers	VVN	1.318	1.568	1.568
	15	Nationale straatspeeldag	gemeente	918	918	918
	12-16 jaar	17	Verkeersmarkt	Hoogeveen/Meppel	17.000	15.000
18		Schoolroutes VO	De Groot Volker			
19		Voorlichting VO, waaronder sociaal gedrag, alcohol en drugs en werving bromfietscursus	gastdocent, school, VNN, politie		10.000	15.000
20		ZAT, clinic	Koop & Co		5.500	5.500
16-25 jaar	23, 25	Bromfietscursus	VVN/gemeente	27.000	25.000	25.000
	23	Bromfietscursus speciaal onderwijs	Hoogeveen	3.500	3.500	3.500
	24, 26	TRIALS (jonge automobilisten)	TRIALS	21.100	40.000	40.000
	27	Alcoholvrij op weg	VNN			
25-60 jaar	31	Rijvaardigheid 24+	VVN de Wolden			
	32	RMT (motor)	Rijschool W. Snijder	9.500	9.375	9.375
	36	Landelijke speerpunten, waaronder gordel, rood licht, alcohol enz.	VVN	1.000	2.500	2.500
	36a	Scholen zijn weer begonnen	VVN	6.300	6.300	6.300
	36b	ZAT, voorlichting verenigingen	Koop & Co	2.000	6.500	6.500
	36c	Alcoholvoorlichting evenementen	VVN	1.500	5.000	5.000
	36d	Ondersteunen politiecontroles	VVN			3.500
	39	Onbewust verkeersgedrag	VVN/politie/landmacht	2.500		
	39	100% Drent	Dizain			
	60+ jaar	42	Rijvaardigheid senioren (BROEM)	VVN	11.000	10.750
42,44		Verkeerscursus ouderen	Welzijn/VVN/politie/gemeente	3.500	3.500	3.500
43		Scootmobiel rijvaardigheidscursus	SVD/Geh.zorg/VVN			
44		Voorlichting ouderen	OSO/VVN			
		Reservering organisatie		0	0	0
		Reservering communicatie	gemeente	500	500	3.000
TOTAAL				160.192	209.607	220.607
BUDGET				163.092	212.226	238.332
RESERVE				2.900	2.619	17.725
	Extra	Fietscontrole BO	VVN De Wolden	65		
	Extra	VVN campagneborden	VVN	1.650	1.650	1.650
	Extra	VVN overige activiteiten	VVN afdeling	9.276	9.276	9.276
	Extra	Drempelteam overige activiteiten	Drempelteam MiddenDrenthe	851	851	851
	Extra	Ned. ver. bescherming voetgangers	NVBV	39	39	39

Tabel 21 Uitvoeringsprogramma Gedragsbeïnvloeding Zuidoost-Drenthe 2006 - 2008

Doelgroep	Taakstelling	Project	Uitvoerder	Restant	2006	2007	2008
				2005	2006	2007	2008
				Vastgesteld	Vastgesteld	Convenant	Convenant
4-12 jaar	4, 8, 10	Drents Verkeersveiligheidslabel	Educonsult		7.250	9.000	9.000
	5	Dode Hoek	Ch.ver.Fr.		6.000	10.000	10.000
	6	Verkeersexamen	VVN		5.800	5.800	5.800
	9	Schoolroutes BO	De Groot Volker		1.500	1.500	6.000
	11	Verkeersouders	VVN		7.542	7.542	7.542
	12	Verkeersbrigadiers	VVN		1.644	1.644	1.644
12-16 jaar	17	Verkeersmarkt	Edcomm	1.000	5.000	5.000	5.000
	19	Voorlichting VO, waaronder sociaal gedrag, alcohol en drugs en werving bromfietscursus	gastdocent, school, VNN, politie			10.000	15.000
	20	ZAT, clinic	Koop & Co		10.500	10.500	10.500
16-25 jaar	23, 25	Bromfietscursus	SVD/VVN	9.217	10.000	18.750	18.750
	24, 26	TRIALS (jonge automobilisten)	TRIALS		27.000	40.000	40.000
25-60 jaar	32	RMT (motor)	SVD	2.976		3.000	3.000
	36	Landelijke speerpunten, waaronder gordel, rood licht, alcohol enz.	VVN		1.000	1.000	1.000
	36a	Scholen zijn weer begonnen	VVN		3.000	3.000	3.000
	36b	ZAT, voorlichting verenigingen	Koop & Co				12.500
	36c	Alcoholvoorlichting evenementen	VVN	6.000		5.000	5.000
	36d	Ondersteuning politiecontroles	VVN				3.500
	39	100% Drent	Dizain	20.000		20.000	20.000
60+ jaar	42	Rijvaardigheid senioren (BROEM)	SVD/VVN/Welzijn		5.320	5.500	5.500
	43	Scootmobiel rijvaardigheidscursus	SVD/WVG	1.550	1.000	1.000	1.000
	44	Voorlichting ouderen	OSO/VVN				1.500
		Reservering communicatie				2.500	3.000
	Reservering organisatie			26.500	44.000	45.000	
TOTAAL				50.077	128.157	213.837	242.337
BUDGET				50.077	128.572	214.195	245.201
RESERVE					415	358	2.864
	Extra	VVN campagneborden	VVN	8.013	3.750	3.750	3.750
	Extra	VVN overige activiteiten	VVN afdeling	1.321	4.536	4.536	4.536
	Extra	Educatief verkeerscircuit	VVN Nw Weerdinge		815	815	815

C Websites

Steeds vaker maken communicatieplannen deel uit van verkeers- en vervoersprojecten. Behalve de reguliere middelen (media, folders etc.) wordt daarbij ook gebruik gemaakt van de mogelijkheden die internet biedt. Daarvoor is de afgelopen tijd een aantal websites opgezet. Hiervan wordt in dit hoofdstuk een overzicht gegeven.

Bij alle genoemde websites is er aandacht voor de actualiteit van de site en het tijdig inspelen op vragen van bezoekers. Ook is er ruimte voor de mening van bezoekers over een aanpak. De sites leveren voor verkeer en vervoer belangrijke informatie op over wat er leeft bij de Drentse burger.

Algemeen

- www.vvbdrenthe.nl
Op de site van het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe wordt informatie gegeven over de beleidsterreinen verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding, openbaar vervoer en infrastructuur. Ook kunnen bezoekers van de site hun mening geven over projecten, informatie opvragen en publicaties bestellen.

Wegwerkzaamheden

- www.verkeer.drenthe.nl
Deze site is een gezamenlijk initiatief van provincie, Rijk en Drentse gemeenten. Het belangrijkste item is actuele informatie over de wegwerkzaamheden in de provincie Drenthe.
- www.n34.eu
- www.n853.nl

Gegevens

- www.drenthe.nl/actueel/verkeersintensiteiten op provinciale wegen
De site geeft informatie over de actuele verkeerstellingen van de permanente telpunten op de provinciale wegen. Deze site is onderdeel van de provinciale algemene site.

Campagnes gedragsbeïnvloeding

- www.vvbdrenthe.nl/zebra
- www.gebruikjehoofd.nl
- www.100-procent-drent.nl
- www.gawijsopweg.nl

D Lijst van afkortingen

ADV	Adviesgroep Duurzaam Veilig
AVC	Alcohol Verkeerscursus
BDU	Brede Doeluitkering (Verkeer en Vervoer)
BROEM	Breed Overleg Ouderen en Mobiliteit
BVOM	Bureau Verkeershandhaving (van het) Openbaar Ministerie
CVV	Collectief Vraagafhankelijk Vervoer
DLG	Dienst Landelijk Gebied
DOD	Divisie Operationele Diensten (van politie)
DVL	Drents Verkeersveiligheidslabel
DV	Duurzaam Veilig
EHK	Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken
EMA	Educatieve Maatregel Alcohol
GS	Gedeputeerde Staten
GVVP	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan
ILG	Investeringsregeling Landelijk Gebied
IPO	Interprovinciaal Overleg
IVHD	(Overleggroep) Integrale Verkeershandhaving Drenthe
KPVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
LOVG	Landelijk Overleg Verkeersveiligheid en Gedragsbeïnvloeding
MER	Milieu Effect Rapportage
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MJPO	Meerjarenprogramma Landelijk Gebied
NRM	Nieuw Regionaal Model
OM	Openbaar Ministerie
OV	Openbaar Vervoer
POP II	Provinciaal Omgevingsplan (no. 2) Drenthe
PS	Provinciale Staten
PUP	Provinciaal Uitvoeringsprogramma
PVE	Permanente Verkeerseducatie
PVVP	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
SNN	Samenwerkingsverband Noord Nederland
SOM	(Bestuurscommissie) Stedelijke Ontwikkeling en Mobiliteit
SVD	Stichting Verkeerseducatie Drenthe
TLN	Transport en Logistiek Nederland
UPVV	Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer
VINEX	Vierde nota op de Ruimtelijke Ordening Extra
VNN	Verslavingszorg Noord-Nederland
VROS	Video Registratie Onopvallende Surveillance
VVBD	Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe
VVN	Veilig Verkeer Nederland (tot 1 september 2006 3VO: Verenigde Verkeersveiligheids Organisatie)
VVS	Vereniging Verkeersslachtoffers
WK	(Productgroep) Wegen en Kanalen
WRO	Wet op de Ruimtelijke Ordening
ZZL	Zuiderzeelijn



N 374

Borger
Nieuw Buinen 11

Stadskanaal 15
Drouwen

N 374
Ammen 15
Epe 20

N 374
Glabbeek 4
Culemborg 5
Ammen 15
Epe 20

STOP