

**Statenstuk** 789

---

**Meerjare uitvoeringsprogramma verkeer en  
vervoer 2001-2004**

---

Advies: ter behandeling in de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en  
Mobiliteit op 11 september 2000

**A-stuk**

Behandeld door de heer F.G.A.M. Cox, telefoonnummer (0592) 365621  
Portefeuillehouder: de heer S.B. Swierstra

---

## **Inleiding**

In dit Meerjarenuitvoeringsprogramma verkeer en vervoer (MUP-VV) staan de provinciale projecten op dit terrein voor de periode 2001-2004. Het betreft projecten die in voorbereiding of in uitvoering zijn. Het accent ligt op 2001. Voor de overige jaren geven wij een eerste vooruitblik.

Het MUP is het uitvoeringsprogramma van het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP).

Het is een planning van activiteiten en is in die zin geen contract. De uitvoering van het MUP vindt plaats in samenwerking met gemeenten, Rijkswaterstaat en bewonersgroepen. De provincie vervult de regisseursrol.

## **Advies**

Wij stellen u voor in te stemmen met:

- het MUP-VV 2001-2004;
- de daarin voor de periode 2001-2004 opgenomen beleidsuitgangspunten en financiële randvoorwaarden;
- het daarin voor 2001 opgenomen uitvoeringsprogramma en de financiering daarvan;
- de mandatering van het college van gedeputeerde staten om alle handelingen, verbonden aan de realisering van het uitvoeringsprogramma, te verrichten.

## **Meetbaar/Beoogd beleidseffect**

De projecten worden planmatig uitgevoerd binnen de budgetten voor verkeer en vervoer.

## **Argumenten**

- 1.1 *Met de projecten wordt het vastgestelde beleid uitgevoerd. In de uitvoering zit continuïteit, waarbij ook rekening wordt gehouden met actuele ontwikkelingen. Ieder jaar wordt een actueel MUP-VV aan provinciale staten voorgelegd.*
- 1.2. *De beleidsuitvoering is inzichtelijk voor provinciale staten en de betrokken externe organisaties. De uitvoering vindt planmatig en binnen de beschikbare budgetten plaats.*
- 1.3. *De monitoring is een vast onderdeel van het MUP: in het MUP 2001 wordt verslag gedaan van het uitvoeringsjaar 1999; volgend jaar wordt in het MUP 2002 verslag gedaan van het uitvoeringsjaar 2000.*

## **Uitvoering**

### **Tijdsplanning**

Staat aangegeven in het MUP.

### **Financiën**

Staan aangegeven in het MUP.

### **Monitoring en evaluatie**

Staan aangegeven in het MUP.

### **Extern betrokkenen**

N.v.t.

## **Communicatie**

Het MUP wordt na vaststelling ter informatie en afstemming verspreid onder belanghebbenden. De uitvoering vindt plaats door de Productgroep Verkeer en Vervoer

## **Bijlagen**

1. Het MUP 2001-2004.

## **Ter inzage in de leeskamer**

N.v.t.

Assen, 21 augustus 2000

Kenmerk: 29/6.22/2000007808

Gedeputeerde staten van Drenthe,

A.L. ter Beek, voorzitter

H. Rappa-Velt, griffier

tk/coll.

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 21 augustus 2000, kenmerk 29/6.22/2000007808;

## BESLUITEN:

- I. in te stemmen met:
  - a. het Meerjarenuitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2001-2004;
  - b. de daarin voor de periode 2001-2004 opgenomen beleidsuitgangspunten en financiële randvoorwaarden;
  - c. het daarin voor 2001 opgenomen uitvoeringsprogramma en de financiering daarvan;
- II. gedeputeerde staten te mandateren om alle handelingen, verbonden aan de realisering van het uitvoeringsprogramma, te verrichten.

Assen, 4 oktober 2001

Provinciale staten voornoemd,

, griffier

, voorzitter

tk/coll.

F:\PRODUCT\FG\CTB\STATEN\mup-vv-2001-2004.tk.doc



**PROVINCIE DRENTHE**

MEERJARENUITVOERINGSPROGRAMMA  
VERKEER EN VERVOER 2001-2004

---

*Gedeputeerde staten van Drenthe*  
*Juli 2000*

---

## INHOUD

|      |  |    |
|------|--|----|
| 1.   | INLEIDING  | 5  |
| 1.1. | Algemeen   | 5  |
| 1.2. | Opbouw   | 5  |
| 1.3. | Procedure  | 5  |
| 2.   | ONTWIKKELINGEN   | 7  |
| 2.1. | Algemeen   | 7  |
| 2.2. | Rol provincie  | 7  |
| 2.3. | Beleidskaders  | 7  |
| 3.   | DE RUIMTELIJKE INRICHTING  | 9  |
| 3.1. | Algemeen   | 9  |
| 3.2. | Knooppuntbenadering in het locatie- en parkeerbeleid               | 9  |
| 3.3. | Uitgangspunten in praktijk   | 10 |
| 4.   | DE MOBILITEIT  | 11 |
| 4.1. | Algemeen   | 11 |
| 4.2. | Collectief personenvervoer   | 11 |
| 4.3. | Goederenvervoer  | 12 |
| 4.4. | Transferpunten en carpoolbeleid                                    | 12 |
| 4.5. | Fietsverkeer   | 13 |
| 4.6. | Telewerken   | 13 |
| 5.   | DE INFRASTRUCTUUR  | 15 |
| 5.1. | Algemeen   | 15 |
| 5.2. | Verkeersveiligheid   | 15 |
| 5.3. | Gebiedsgericht beleid  | 16 |
| 5.4. | Beschrijving inrichting wegcategorieën                             | 19 |
| 6.   | DE GEDRAGSBEÏNVLOEDING   | 21 |
| 6.1. | Algemeen   | 21 |
| 6.2. | Vervoersmanagement   | 21 |
| 6.3. | Educatie en voorlichting verkeersveiligheid                        | 22 |
| 6.4. | Verkeershandhaving   | 22 |
| 7.   | FINANCIËLE TOELICHTING   | 23 |
| 7.1. | Algemeen   | 23 |
| 7.2. | De provinciale middelen  | 23 |
| 7.3. | Publiek-private samenwerking (PPS)                                 | 25 |
| 7.4. | Meerjarenoverzicht   | 25 |
| 8.   | RISICO'S   | 27 |
|      | BIJLAGEN   | 29 |
| 1.   | Verslag van het MUP 1999-2002                                      | 30 |
| 2.   | Lijst 1: Overzicht van regionale en niet-locatiegebonden projecten | 41 |
| 3.   | Lijst 2: Overzicht van infrastructuurprojecten                     | 42 |
| 4.   | Kaart  | 45 |





---

## 1. INLEIDING

### 1.1. Algemeen

In dit Meerjarenuivoeringsprogramma (MUP) verkeer en vervoer staan de provinciale projecten op dit terrein voor de periode 2001-2004. Het betreft projecten die in voorbereiding of in uitvoering zijn. Het accent ligt op 2001. Voor de overige jaren geven wij een eerste vooruitblik. Het MUP is een uitvoeringsprogramma van het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP). Het is een planning van activiteiten en is die zin geen contract. De uitvoering van het MUP vindt plaats in samenwerking met gemeenten, Rijkswaterstaat (RWS) en bewonersgroepen. De provincie vervult de regisseursrol.

### 1.2. Opbouw

Allereerst geven wij ontwikkelingen op verkeers- en vervoersterrein aan (hoofdstuk 2). Overeenkomstig het PVVP is het MUP opgebouwd volgens de oplossingsrichtingen: de ruimtelijke inrichting, de mobiliteit, de infrastructuur en de gedragsbeïnvloeding (respectievelijk hoofdstukken 3, 4, 5 en 6). Hierna vindt u een financiële toelichting (hoofdstuk 7). Tot slot hebben wij een aantal factoren die mogelijk de realisering van het MUP kunnen vertragen of voor projecten kostenverhogend kunnen werken, op een rijtje gezet (hoofdstuk 8).

In bijlage 1 vindt u het verslag van de uitvoering over het jaar 1999.

In de bijlagen 2 en 3 geven wij de projecten in uitvoering of voorbereiding weer: in bijlage 2 de "regionale en niet-locatiegebonden" projecten en in bijlage 3 de "infrastructuurprojecten". Per project is de kostenraming en -dekking aangegeven. In dit stadium zitten er overigens nog allerlei onzekerheden in de financiële ramingen. Daarom houden wij ook een reserve aan. De kostendekking van de projecten is voorzien binnen de budgetten voor verkeer en vervoer. De benodigde middelen voor verkeer en vervoer voor de langere termijn zijn in een afzonderlijke notitie aan provinciale staten (PS) voorgelegd.

### 1.3. Procedure

De meeste projecten van het MUP hebben een looptijd van meerdere jaren. Daarnaast willen wij actief inspelen op de actuele ontwikkelingen. Daarom leggen wij ieder jaar het geactualiseerde MUP aan PS voor ter vaststelling. Vanwege de systematiek van de provinciale begroting stellen PS van het meerjarige MUP ieder jaar het eerste jaar vast, in dit geval is dat 2001. Volgend jaar wordt aan PS de uitvoering van het jaar 2002 voorgelegd via het MUP 2002-2005.

Wij stellen PS voor ons te mandateren tot het verrichten van alle handelingen verbonden aan de realisering van het MUP 2001-2004. In deze opzet worden voor de verschillende projecten in beginsel - dat wil zeggen als er geen grotere afwijkingen ten opzichte van de gegevens van dit MUP aan de orde zijn - geen afzonderlijke projecten aan u voorgelegd.

Wij stellen PS voor in te stemmen met:

- het MUP verkeer en vervoer 2001-2004;
- de voor de periode 2001-2004 voorgestelde beleidsuitgangspunten en financiële randvoorwaarden;

- het voor 2001 voorgestelde uitvoeringsprogramma en de financiering daarvan (bijlagen 1 en 2);
- het mandaat geven aan ons om alle handelingen verbonden aan de realisering van het uitvoeringsprogramma te verrichten.

## 2. ONTWIKKELINGEN

### 2.1. Algemeen

Toekomstscenario's laten zien dat de groei van de mobiliteit, hoe dan ook, flink doorzet. Vervoer van personen, goederen en informatie zijn onmisbaar in onze samenleving. Mensen moeten zich kunnen verplaatsen voor hun werk, voorzieningen, sociale contacten, zorgtaken of recreatie en goederen moeten vervoerd kunnen worden naar bedrijven en winkels. Terugdringing van de groei van de automobilititeit ruimt plaats voor de erkenning dat mobiliteit hoort bij de sociaal-culturele ontwikkeling van de mens; een doelmatig, veilig en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem is een essentiële voorwaarde voor welvaart en welzijn. Naast de voordelen zijn er ook nadelen. Mobiliteit en transport hebben grote invloed op veiligheid en leefbaarheid. Onze nieuwe inzet zal daarom vooral bestaan uit het beheerst faciliteren van de mobiliteit en de negatieve invloeden te beperken en te compenseren.

### 2.2. Rol provincie

Voor de uitvoering van de projecten zijn regionale sturing en afstemming nodig. De uitvoering van het beleid wordt steeds ingewikkelder. Meer uitvoerende partijen en meer onderlinge samenhang van de uitvoeringsprojecten vergen sturing. Tegelijkertijd krijgen wij meer verantwoordelijkheden en middelen. Dit betekent beslissingsbevoegdheid over beleid, uitvoering en (co)financiering voor alle infrastructuur in Drenthe. Dit vergt een sterke regie op beleidskeuzes en een grotere inzet van eigen middelen. De tegenhanger van hogere doeluitkeringen van het Rijk is dat het Rijk zich, in ieder geval financieel, meer zal richten op megaprojecten, waarbij ook van de regio steeds een bijdrage wordt verlangd.

In het Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) zal hiervoor een sturingsmodel worden opgenomen. Dit model zal op basis van de evaluatie van de huidige uitvoering van het VERDI-convenant (decentralisatie van rijkstaken verkeer en vervoer) nader vorm krijgen.

In 2000 en 2001 wordt de COVER (convenanten verkeer en vervoer)-evaluatie uitgevoerd. Het betreft de (samenhangende) werking van drie convenanten op verkeers- en vervoersgebied:

- het decentralisatie-impuls (DI)-akkoord regionale verkeersveiligheid
- het VERDI-convenant
- het Startprogramma Duurzaam Veilig (DV)

Wij zijn verantwoordelijk voor de organisatie van de regionale sturing van de COVER-evaluatie. De resultaten van de evaluatie worden betrokken bij de vaststelling van het NVVP.

### 2.3. Beleidskaders

De beleidslijnen van landelijke visies, zoals het NVVP en het Startprogramma Duurzaam Veilig, tweede fase, en van provinciale integrale visies geven het kader aan voor intensivering van het beleid binnen de Sector Verkeer en Vervoer. Eind 2000 komt het concept-NVVP in de inspraak. In het NVVP wordt vorengenoemde trend in nieuw beleid ten aanzien van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid ingezet.

Landelijk is de voorbereiding van fase II van het Startprogramma Duurzaam Veilig ingezet. Onze (finan-ciële) inspanning zal de komende tijd in dit kader hoofdzakelijk de inrichting van de

zogenaamde gebiedsontsluitingswegen betreffen. In samenspraak met de gemeenten en het Rijk geven wij gebiedsgewijs invulling aan deze tweede fase.

Daarnaast heeft ons provinciaal beleid in het algemeen een verschuiving doorgemaakt naar beleid waarbij wij nadrukkelijk een integrale invalshoek hanteren. Het Provinciaal omgevingsplan (POP), Kompas voor het Noorden en de uitgewerkte ontwikkelingsvisies Assen - Groningen en Zuid-Drenthe - Noord-Overijssel zijn daar voorbeelden van.

In het Kompas voor het Noorden is verbetering van de bereikbaarheid de belangrijkste invalshoek voor de bevordering van de economische ontwikkelingen. Al eerder noemden wij de decentralisatie van middelen van het Rijk naar ons: ook hier speelt dat de verantwoordelijkheid en regie voor de grotere bereikbaarheidsprojecten bij ons komen te liggen.

Het accent ligt daarbij op de bereikbaarheid van de kernzones en de stedelijke gebieden. In het Noorden is een achterblijvende ontwikkeling in zicht als gevolg van beperkingen in de bereikbaarheid. De vitaliteit van de steden is gebaat bij goede verbindingen onderling en met de landelijke en internationale centra.

De versterking van de bereikbaarheid vereist een integrale inzet van de aanpak van infrastructuur, openbaar vervoer en flankerend beleid. Beperkende factor is het nog ontbreken van goede alternatieven voor de auto. Flankerend beleid kan het best gecombineerd aangepakt worden: vervoersmanagement, parkeerbeleid en locatiebeleid.

Het gaat met name om Assen - Groningen en Emmen, maar ook Meppel en Hoogeveen, voor wat betreft de stedelijke gebieden.

In het kader van het Kompas voor het Noorden werken wij aan de uitvoering van de afspraken Langman 16 april 1998, en het kabinetsbesluit Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking (ICES), 23 oktober 1998. De voortgang is recentelijk met een kabinetsdelegatie besproken op 14 februari 2000. Deze afspraken betreffen de periode tot 2010. Voorbeelden daarvan zijn de Zuiderzeelijn, lightrail-BAG, A37, A31 (Emslandlinie), A28/A32, N33, AcVINEX Emmen-Zuid, kanaal Almelo - Coevorden enz.

Verder is het belangrijk nu al voorbereidingen te treffen om knelpunten die in de periode na 2010 moeten worden gerealiseerd in beeld te brengen. Daartoe werken wij, in NVVP-overleg met de provincies Fryslân, Groningen en RWS Noord-Nederland, het Kompas nader uit in regionale bereikbaarheidsprofielen.

De prioritaire aandachtsvelden, afgeleid van landelijk en provinciaal beleid, voor verkeer en vervoer zullen de komende jaren zijn: versterking bereikbaarheid stedelijk gebied, versterking kwaliteit openbaar vervoer en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

De versterking van de leefbaarheid van het platteland door openbaar vervoer op maat is een belangrijk aandachtspunt.

### 3. DE RUIMTELIJKE INRICHTING

#### 3.1. Algemeen

Leidend beginsel voor de ruimtelijke ontwikkeling is in onze visie het begrip Duurzaamheid, met als doelstelling een zuinig ruimtegebruik. Belangrijk uitgangspunt is het onderscheid tussen de drie lagen: Water, Infrastructuur en Stad en land. Niet als keurslijf maar als model dat kansen biedt, waarbij de specifieke regionale situatie uitgangspunt is. Waterbeheer is het fundament van de ruimtelijke ordening, immers de bescherming tegen wateroverlast en het voorzien in goed water is een primaire bestaansvoorwaarde. De tweede laag is de infrastructuur. Tot nu toe is de aanleg van infrastructuur te veel een afgeleide van de ruimtelijke ontwikkelingen. De enorme groei van de automobiliteit is mede daardoor in de hand gewerkt. Wij willen de sturende rol van de infrastructuur op de ruimtelijke ontwikkelingen versterken. In de derde laag is de situering van woningen, bedrijventerreinen, groenvoorzieningen, landbouw, culturele voorzieningen en dergelijke opgenomen.

Tot 2010 zijn de Actualisering VINEX en het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) het kader voor verstedelijking en infrastructuur. Vanaf 2003 worden de nieuwe beleidslijnen van de Vijfde nota op de ruimtelijke ordening en het NVVP vastgesteld en ingevoerd. Voor de Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN)-provincies vormen de afspraken uit het Langman-akkoord en het Kompas voor het Noorden het uitgangspunt voor uitwerking.

Al eerder noemden wij de trendbreuk in het NVVP: de erkenning van de (auto)mobiliteit dat vervoer van personen, goederen en informatie onmisbaar zijn. Met de verwachte grote toename van de mobiliteit ligt er dan wel een forse beleidsopgave op het punt van de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Daarom is de kwaliteit van de infrastructuur sleutelfactor in de bereikbaarheid en de ruimtelijke ontwikkeling. Een goede inpassing en een optimaal gebruik van de bestaande ruimte is noodzakelijk.

#### 3.2. Knooppuntbenadering in het locatie- en parkeerbeleid

Uitgangspunt ten aanzien van de infrastructuur is dat de capaciteit toereikend is; de strategie bestaat uit bepalen van het gebruik, goed onderhouden en beter benutten van bestaande infrastructuur, vervolgens bouwen wanneer dat nodig is. Investerings moeten maatschappelijk rendabel en ruimtelijk inpasbaar zijn.

Locatiebeleid en parkeerbeleid worden nog belangrijker. Nieuwe verstedelijking en vestigingsplaatsen van bedrijven en voorzieningen moeten aansluiten bij bestaande infrastructuur en met name bij bestaande verbindingen voor openbaar vervoer. De sturing van verstedelijkings- en vestigingslocaties, meervoudig ruimtegebruik en bundeling van meervoudige vervoerfuncties vinden wij daarom uitermate belangrijk.

De knooppuntbenadering koppelt de verkeers- en vervoerspotentie van een locatie aan de ruimtelijke functies. In het Kompas voor het Noorden is een aanzet gegeven tot de indeling in kernzones, stedelijke kernen en het landelijk gebied. Verdere uitwerking op gebiedsniveau met de gemeenten en maatschappelijke organisaties is noodzakelijk. In de Vijfde nota ruimtelijke

ordering en het NVVP vragen de noordelijke overheden ruimte voor regionaal maatwerk en differentiatie: geen rijksnormen maar regionale verantwoordelijkheid en op basis van gebiedsvisies nadere afspraken maken met het Rijk. Deze visie wordt uitgewerkt in regionale bereikbaarheidsprofielen.

### 3.3. Uitgangspunten in praktijk

De hiervoor genoemde uitgangspunten kunnen in grote lijnen als volgt worden vertaald.

In het gebied Noord- en Midden-Drenthe is de regiovisie Groningen - Assen richtinggevend. In het kader hiervan zijn zowel rond de kernen Groningen en Assen, alsmede in het landelijk gebied, ruimtelijke ontwikkelingen voorzien, waarbij het bereikbaarheidsaspect een belangrijke voorwaarde is voor het kunnen uitvoeren van deze ontwikkelingen. Bij de uitwerking van de ruimtelijke plannen moet het verkeers- en vervoersaspect gelijktijdig de nodige aandacht krijgen. Door de instelling van de structuur Bereikbaarheidsstrategie regio Assen - Groningen (BAG), een structuur die vergelijkbaar is met die van de regiovisie, zijn er mogelijkheden tot sturing van dit traject. Daarnaast is het van belang dat de besturen van de regiovisie en van BAG regelmatig afstemmingsoverleg hebben.

Voor Zuidwest- en Zuidoost-Drenthe is eveneens een regiovisie opgesteld die leidend is voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Voor de uitwerking ervan gelden dezelfde voorwaarden als in het gebied Noord- en Midden-Drenthe.

Verder zijn de voorziene ontwikkelingen in de steden Meppel, Hoogeveen, Emmen en Coevorden van belang. Zo heeft de gemeente Meppel inmiddels een ontwikkelingsvisie voor 2030 opgesteld, die ook voor het provinciale wegennet gevolgen heeft. Ook hier moet weer vroegtijdig op worden geanticipeerd.

In Zuidoost-Drenthe ten slotte kan de eerder gemaakte keuze van de functie van de N34 als leidend worden beschouwd. Besloten is de N34 ook in de toekomst als autoweg te laten functioneren, hetgeen beperkingen inhoudt ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied van de corridor N34.

In hoofdstuk 5 (Infrastructuur) worden de aangegeven grote lijnen nader uitgewerkt in concrete projecten.

---

## 4. DE MOBILITEIT

### 4.1. Algemeen

Mobiliteit is de kwaliteit van het verkeers- en vervoerssysteem in termen van tijd, geld en gemak waarmee gebruikers en goederen hun bestemming kunnen bereiken. Bij het verbeteren van de kwaliteit gaat het met name om de gemiddelde verplaatsingssnelheid en het optimaliseren van de betrouwbaarheid. Wij streven naar mobiliteit voor alle groepen in de samenleving. De verkeers- en vervoersvoorzieningen moeten ook toegankelijk zijn voor minder valide reizigers. Ook de gebruikers zelf bepalen met hun keuzes het uiteindelijke resultaat. Succesvol beleid zal voldoende ruimte moeten bieden aan individuele voorkeuren maar vergt ook samen verantwoordelijkheid nemen voor het zoeken naar maatschappelijk breed gedragen oplossingen.

### 4.2. Collectief personenvervoer

#### *ARRIVA*

Per 1 januari 2001 zal het vernieuwde vervoersconcept voor het stads- en streekvervoer van ARRIVA van start gaan. In het contract zijn afspraken gemaakt omtrent onder meer:

- het streefbeeld 2004
- het investeringsprogramma 2000-2004
- extra nieuw materieel vanwege uitbreiding van het voorzieningenniveau
- extra kwaliteit van ARRIVA, zoals het klantenonderzoek, uitbreiding klantenservice, marketing en communicatie
- de randvoorwaarden en de financiën

2001 is het jaar waarin de eerste stappen worden gezet van het MUP. Naar verwachting zal in 2001 de Wet personenvervoer 2000 van kracht zijn. Daarmee is ook het juridisch kader neergezet voor onder meer de concessieverlening en een niet onbelangrijk onderdeel als de Experimentenregeling.

#### *Millennium Transport International (MTI) en collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV)*

Wij kijken met grote belangstelling uit naar de eerste ervaringen en resultaten van het CVV-project Emmen/Coevorden en het nieuwe vervoersconcept-MTI in Hoogeveen. Hierbij leggen wij een relatie met de monitoring van het stads- en streekvervoer van ARRIVA.

#### *Stadsgewestelijk openbaar vervoer (STOV)*

Medio 2001 zal de vervolgstudie rond de problematiek van de regio Groningen - Assen door Railned afgerond zijn. De studie zit in de verkenningsfase van het MIT. Wij gaan ervan uit dat de conclusies en aanbevelingen van het eerder uitgebrachte rapport van Bos & Witteveen als onderdeel van het intakebesluit door Railned, worden bevestigd. Wij hopen dat daarmee de minister van verkeer en waterstaat (VW) het probleem van het STOV in onze regio erkent door gelijktijdig opdracht te geven voor de planstudie(fase).

In 2001 zal duidelijkheid moeten zijn omtrent de haalbaarheid van de magneetzweefbaan van Amsterdam naar het Noorden. Vanwege de nauwe samenhang met de problematiek van het STOV, in relatie ook met de plannen voor de ruimtelijke ordening in het Noorden kijken wij uit



naar een definitief kabinetsbesluit hierover. Een dergelijk signaal is noodzakelijk omdat het ambitieniveau van diverse sectorale en financiële meerjarenplannen een goede regie en samenwerking van de overheden in SNN-verband vereist.

Vooruitlopend op de verwachte maatregelen per 2010, voortvloeiend uit de tijdrovende MIT-procedure STOV, bereiden wij voor de stationsgebieden rond het spoor Assen - Groningen verbeteringsmaatregelen voor en waar mogelijk voeren wij ze al uit. Deze zijn erop gericht om de huidige gebruikers van het openbaar vervoer in bus en trein een blijvend kwaliteitsproduct aan te bieden en ook om nieuwe gebruikers vanuit de groep automobilisten te trekken. Ook worden flankerende voorzieningen, zoals vrije busbanen, goede haltevoorzieningen, stallingsmogelijkheden voor de fiets, transferia en carpoolpleinen, daarbij betrokken.

#### 4.3. Goederenvervoer

In vergelijking met het personenverkeer is het inzicht in het goederenverkeer nog onvoldoende. Op landelijk niveau is men bezig instrumenten te ontwikkelen om over cijfers te kunnen beschikken. Dit zal resulteren in een goederenvervoerbestand: het BRIDGE (Beleidsrelevante regionale integrale dataset voor goederenvervoer en economie)-project. Daarnaast brengen de provincies via het Interprovinciaal Overleg (IPO) de aanwezige voorzieningen, zoals corridors, logistieke knooppunten, op- en overslagcentra, in kaart, met als doel de beleidsadvisering van de provincies kwalitatief te ondersteunen.

De noordelijke samenwerking vindt sinds 1998 plaats in het kader van intensivering binnenvaart Noord-Nederland (INBINN). De Stichting Multimodale Transportregio Noord-Nederland (MTR-NN) vervult een intermediaire rol tussen overheid en bedrijfsleven. Naast promotie en voorlichting zijn projecten ter bevordering van de modal shift (verschuiving van modaliteit over weg naar over rail en water) in gang gezet.

#### 4.4. Transferpunten en carpoolbeleid

Wij zullen ter ondersteuning van de ketenbenadering en de bereikbaarheid, transferpunten inrichten. Als uitkomst van de studie Overstap? worden zes transferpunten uitgewerkt (Gieten N34/N33; Hoogeveen-Zuid A28/N852; Meerweg A28; Leek A7, Hemriksein N31; Joure). Voorts wordt medio 2000 de studie Transferium Hoogkerk afgerond, die vervolgens in uitvoering komt

##### *Carpoolbeleid*

Het gebruik van carpoolpleinen neemt gestaag toe. In een totaalaanpak van flankerend beleid vormen carpoolpleinen een belangrijk onderdeel. Zeker het zusje van het carpoolplein, het transferium, zien wij als een voorziening die de bereikbaarheid van steden kan verbeteren. Een carpoolplein is het meest kansrijk wanneer het meerdere functies heeft. Zoals een opstap- of overstapplaats voor openbaar vervoer of een recreatieve functie, naast de functie die het plein heeft voor het carpoolen in het woon- werkverkeer.

In 2000 hebben wij het onderzoek carpoolpleinen afgerond. Het onderzoek was bedoeld om te kijken hoe de kwaliteit van het huidige aanbod pleinen is en om de behoefte in te kunnen schatten naar nieuwe pleinen. Het eindrapport bevat voorstellen voor aanpassing op korte termijn van bestaande pleinen (vijftien) en opzetten van nieuwe pleinen (tien).

De aanpassingen betreffen zowel uitbreiding van parkeervakken als aanbrengen van (extra) voorzieningen. Op de lange termijn zijn dit negentien aan te passen pleinen en drie nieuw aan te leggen pleinen. De uitvoering van de in dit rapport gedane voorstellen zal in fases plaatsvinden en in nauw overleg met betrokken gemeenten en RWS.

#### 4.5. Fietsverkeer

Het fietsgebruik wordt gestimuleerd, mede als alternatief voor de personenauto. Binnen stedelijk gebied en zeker bij verplaatsingen tot 7,5 km kan de fiets nog terrein winnen. Hier ligt ook een duidelijke samenhang met het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid (bijvoorbeeld het parkeerbeleid). In het overleg met de gemeenten in het kader van de Gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen (GVVP's), brengen wij dit in. Inmiddels ligt er langs elke provinciale weg een fietspad of is er een voor de fiets toegankelijke weg. Nieuwe ontwikkelingen inzake interlokale "snelfietsverbindingen" c.q. "flitsfietspaden" volgen wij nauwlettend.

Wij zullen het gebruik van de fiets, als geïntegreerd onderdeel in de vervoersketen en als alternatief voor andere modaliteiten, met name in stedelijke omgeving, stimuleren. Wij vinden de fiets niet alleen belangrijk in de stedelijke omgeving. Met name in de landelijke omgeving en in het overgangsgebied stad/land en tussen de steden in Noord-Nederland kan de fiets een rol van betekenis vervullen. In Noord-Nederland is het in eerste instantie belangrijk dat het fietsen langs de rijkswegen (dat zijn de stroomwegen) beter in de vervoersketen wordt ingepast door middel van (onder andere) fietsvoorzieningen bij transferpunten (carpoolplaatsen, overstappunten openbaar vervoer (OV)-netwerk en dergelijke). Eind 2000 zullen wij een fietsnota aan PS voorleggen, waarin wij een nieuw fietsbeleid, aangepast aan de eisen van deze tijd, zoals de inpassing in de ketenbenadering, voorstellen.

#### 4.6. Telewerken

Telewerken kan een aandeel leveren in het reduceren van woon-werkverkeer. In 2000 hebben wij een experiment Telewerken afgesloten met positieve resultaten. Het experiment toonde aan dat telewerken zowel bedrijfsmatige als sociale voordelen heeft en kan leiden tot 10%-20% vermindering van het individuele autogebruik. Dit experiment is samen met de Kamer van Koophandel (KvK) en RWS Noord-Nederland uitgevoerd. Doel was de positieve aspecten van telewerken meer bekendheid in Drenthe te geven. Dat doel is zeker gehaald gezien de vele publiciteit rond het experiment. Als afronding van het experiment hebben wij 1.500 brochures over telewerken naar bedrijven en organisaties in Drenthe gestuurd. Eind 2000 zal het Vervoercoördinatiecentrum Noord-Nederland (VCC-NN) een steekproef houden onder de geadresseerden. Zij zullen worden gevraagd wat zij met de folder hebben gedaan. Naar aanleiding van deze uitkomst zullen wij bekijken, samen met het VCC, of verdere stimulering van telewerken zinvol is.



---

## 5. DE INFRASTRUCTUUR

### 5.1. Algemeen

Willen wij op verantwoorde wijze tegemoetkomen aan de behoefte aan verkeer en vervoer, is het essentieel dat wij in de lijn van het NVVP de volgende zaken gecombineerd aanpakken:

- het verbeteren van de benutting van bestaande infrastructuur;
- knelpuntenvermindering in bestaande infrastructuur;
- het sturen van het gebruik van infrastructuur (prijsbeleid);
- het zo nodig investeren in nieuwe infrastructuur.

### 5.2. Verkeersveiligheid

Het concept-Duurzaam Veilig is de impuls tot een verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Het SNN gaat uit van een sobere uitvoering van het concept-Duurzaam Veilig (50% investering en 80% rendement), waarbij de middelen primair daar worden ingezet waar de verwachting op succes het grootst is. Met alleen infrastructurele maatregelen is een forse reductie tot maximaal 35% te realiseren. Voor 2010 is de doelstelling 50% minder doden en 40% minder gewonden.

Als gevolg van het duurzaam veilig structureren en inrichten van het wegennet neemt op het hoofdwegennet de verkeersintensiteit met circa 12% toe. Daarentegen krijgen de verblijfsgebieden binnen het hoofdwegennet te maken met 34% minder verkeer. Het verkeer verschuift van de relatief onveilige wegen naar de veiliger hoofdwegen. Een positief gevolg van een duurzaam veilig wegennet is ook dat het aandeel van het openbaar vervoer en de fiets in de verplaatsingen licht stijgt.

Analyse op kosten/effectiviteit geeft aan dat een grofmazig net met een minimuminrichtingsniveau het meest efficiënt is. Er kan geen voorkeur worden uitgesproken voor een bepaald type maatregel of een enkele locatie, maar wel voor een samenhangend pakket maatregelen in een gebied. De andere invalshoeken (handhaving, voorlichting en educatie) moeten dus ook nadrukkelijk een bijdrage leveren. Tot op heden hebben wij gewerkt aan de eerste fase van Duurzaam Veilig. Ten behoeve van de tweede fase zullen wij de regelgeving voor

30-km/uur- en 60-km/uur-gebieden aanpassen en het aantal gebieden uitbreiden. Er komen nadere richtlijnen voor de categorisering en vormgeving van wegen. Daarnaast zetten wij als aanvullende maatregel in op handhaving.

In Drenthe zullen wij de eerder in gang gezette bundel- en gebiedsgewijze aanpak voortzetten. Met name de voor de tweede fase van het Startprogramma Duurzaam Veilig belangrijke categorisering van wegen zal bij de aanpak richtinggevend zijn. Bij het uitvoeren van het pakket van maatregelen zal wat betreft infrastructuur tot 2001 de aandacht gericht zijn op de kruispunten en aansluitingen. Dit zal met name op routes gebeuren waarvan duidelijk is welke functie de weg binnen het nieuwe concept heeft. Na 2000 zal de aanpak zich meer richten op de wegvakken.

---

### 5.3. Gebiedsgericht beleid

#### **Gebied Noord- en Midden-Drenthe**

##### *MIT*

Over het volgende project zijn met het kabinet financiële afspraken gemaakt, vastgelegd in het MIT:

- A7: de eerste fase van de oplossing van de problematiek van de zuidelijke ringweg Groningen moet uiterlijk 2007 gereed zijn.

Over de volgende MIT-projecten hebben wij met het kabinet voorsnog alleen procedurele afspraken gemaakt. Wij werken aan studie en onderzoek om deze projecten een fase verder in het MIT te krijgen en daarbij ook financiële afspraken te maken:

- de Zuiderzeelijn: de afspraak met het kabinet is dat voor 2010 wordt gestart met de aanleg van de snelle Zuiderzeelijn. De variant van de magneetweefbaan heeft de voorkeur van het Noorden omdat deze variant het beste ontwikkelingsperspectief biedt voor een multimodale economische ontwikkelingsas via Flevoland, Fryslân en Groningen.
- N33: verdubbeling traject Assen - Veendam - A7, inclusief de aansluiting op de A28. De studie naar de verbetering van de N33 is onlangs afgerond. Wij zullen deze - mede in het kader van het NVVP - binnenkort aan de minister aanbieden om het project in het MIT-verkenningenprogramma te krijgen;
- A7: de tweede fase van de oplossing van de problematiek van de zuidelijke ringweg Groningen.

Over de capaciteitsverruimende maatregelen op het traject De Punt–Groningen moeten nog afspraken worden gemaakt.

##### *Regiovisie*

In het gebied Noord- en Midden-Drenthe is de visie Assen - Groningen richtinggevend. Samen met RWS, de provincie Groningen en een aantal Groningse en Drentse gemeenten bereiden wij maatregelen voor een betere bereikbaarheid van Assen - Groningen voor. De stuurgroep BAG stuurt deze ontwikkelingen. De bereikbaarheid Assen - Groningen concentreert zich allereerst op het verbeteren van de doorstroming op de ringwegen rond Groningen-stad inclusief de zuidelijke ringweg Groningen. In dit verband noemen wij de stuurgroep STOV. Flankerend beleid speelt hierbij een belangrijke rol.

Projecten in dit verband zijn:

- uitwerking van hoogwaardige OV-projecten Groningen - Assen en Groningen - Leek - Roden, waarbij de voorkeur uitgaat naar lightrail;
- verbetering van de regionale wegenstructuur voor Noord-Drenthe waarbij aan de orde komen de bereikbaarheid met auto, openbaar vervoer en fiets;
- een studie naar de tracémogelijkheden van de omleidingsweg Roden - Leek - A7;
- de wegenstructuur door het Drentsche-Aa-gebied;
- onderzoek in het gebied van de bundel N372 in het kader van de bereikbaarheid Groningen;
- onderzoek naar het realiseren van maatregelen voor de bereikbaarheid van Assen (corridor N33, eerste fase).

---

### *Provinciale projecten*

Ten aanzien van de infrastructuur zijn de volgende onderdelen in 2001 aan de orde:

- verbetering van de route N373 (Huis ter Heide - Norg - Roden). Een groot deel van de route is al ingericht als erftoegangsweg. Dit ronden wij in 2001 af, waarbij tegelijkertijd in samenwerking met de gemeente Noordenveld ook de kom van Langelo wordt verbeterd;
- diverse verbeteringsmaatregelen in de bundel N372, te weten het transferium Hoogkerk, de herinrichting van Peizermade en de fietsoversteek Brunlaan. Om een alternatief te bieden voor de toename van de automobiliteit zullen wij in 2001 veel inzetten op de stimulering van het openbaar vervoer tussen Roden en Groningen met een communicatietraject naar de reiziger en bedrijven;
- in 2000 en 2001 ontwikkelen wij een visie voor de N374 voor het gedeelte Schoonloo - Westerbork;
- op de route N386 (Peize - Vries - Zuidlaren) zullen wij diverse verbeteringsmaatregelen uitvoeren.

### **Gebied Zuidwest-Drenthe**

#### *MIT*

Over de volgende MIT-projecten zijn met het kabinet vooralsnog alleen procedurele afspraken gemaakt. Aan studie en onderzoek wordt gewerkt om deze projecten een fase verder in het MIT te krijgen en daarbij ook financiële afspraken te maken:

- A28: capaciteitsverruiming op het traject Meppel - Zwolle - Hattemerbroek;
- A28/A32: verbeteren van de kortsluiting bij Meppel.

#### *Visie*

In Zuidwest-Drenthe zijn met name de ontwikkelingen rond Meppel en Hoogeveen van belang. Meppel heeft een ontwikkelingsvisie voor 2030 opgesteld die ook voor het provinciaal wegennet van belang is. Een woonuitbreiding in noordwestelijke richting zal gevolgen hebben voor de N375. Er wordt nog gezocht naar goede locaties voor bedrijventerreinen. Goede ontsluiting hiervan is van belang. Ook de gemeente Hoogeveen onderzoekt uitbreiding van bedrijventerreinen, waarvan de ontsluiting via de N852 zal lopen.

### *Provinciale projecten*

Ontwikkelingen ten aanzien van de infrastructuur zijn:

- voor de twee grote nationale parken in Zuidwest-Drenthe, het Dwingelderveld en het Drents-Friese Woud, zal de bereikbaarheid van de verschillende bezoekerscentra voor zowel de auto, bus als fiets speciale aandacht verdienen;
- in Zuidwest-Drenthe hebben wij met provinciale (uit het budget X-VVI) middelen reeds een groot pakket aan DV-maatregelen uitgevoerd. In 2001 staan verdere maatregelen op het programma voor de N371, N375, N851, N852 en N855. Op diverse trajecten liften maatregelen mee met groot onderhoud. In 1999 zijn wij gestart met de voorbereiding van de reconstructie bij Rogat; in 2001 voeren wij deze uit. Verder staan er reconstructies op stapel voor de op- en afritten van de A32 op de N851 bij Meppel en de N855 het traject Diever - Wapse (onder andere de aanleg van een ontbrekend stuk fietspad).

---

## Het gebied Zuidoost-Drenthe

### *MIT*

Over de volgende projecten hebben wij met het kabinet financiële afspraken gemaakt in het MIT (aan de verdere uitwerking en realisering wordt gewerkt):

- A37: verdubbeling traject Hoogeveen - Emmen - Duitse grens (gereed 2005). De transportas Zwolle - Meppen wordt tussen Hoogeveen en de Duitse grens uitgebouwd tot een volledige autosnelweg. De voltooiing is voorzien voor 2005;
- de route sluit in Duitsland aan op het Duitse Autobahnnet A31 (Emslandlinie). Aanvullend is het gewenst om het verlengde van dit tracé: E233 tot de aansluiting op de A1 bij Cloppenburg en het ontbrekende deel van de A31 (Meppen - Gronau), te verdubbelen;
- de route N37 Holsloot (N34) - Duitse grens zal in 2005 verdubbeld zijn tot een volwaardige autosnelweg. Tijdens deze werkzaamheden aan de N37 worden alle aansluitingen met provinciale wegen (N376 Veenoord, N853 Nieuw-Amsterdam, N862 Klazienaveen en N379 Zwartemeer) conform het concept-Duurzaam Veilig heringericht. De kosten voor de herinrichting van deze aansluitingen worden betaald door de wegbeheerder RWS;
- N391: aanleg traject Emmen - Ter Apel (gereed 1999). De aanleg van de N391 is in 2000 gereed. In overleg met de gemeenten Emmen en Borger-Odoorn worden de parallelroutes aan de N391 na opening heringericht om het doorgaande (vracht)verkeer te weren.

Over de volgende MIT-projecten hebben wij met het kabinet voornamelijk alleen procedurele afspraken gemaakt. Wij werken aan studie en onderzoek om deze projecten een fase verder in het MIT te krijgen en daarbij ook financiële afspraken te maken:

- verbetering vaarweg Almelo - Coevorden. De vaarweg bouwen wij op het Drentse deel tussen De Haandrik en Coevorden uit tot een volwaardige 400-tonsvaarweg. Daarna is het gehele traject geschikt voor dergelijke schepen. De uitbouw tot 1.000 ton is van grote maatschappelijke economische betekenis. In overleg met de provincie Overijssel bereiden wij de verruiming tot 1.000 ton technisch en financieel verder voor;
- ontsluiting VINEX-locaties Rietlanden en Delftlanden Emmen. Voor de ontsluiting van deze wijken dient de Nieuw Amsterdamse Straat verbeterd te worden. Tevens is een nieuw NS-station Emmen-Zuid ter vervanging van het NS-station Bargeres in voorbereiding. Gecombineerd met de aanleg van een busstation en een transferium groeit Emmen-Zuid uit tot een hoogwaardig openbaarvervoerlijn (HOV)-knooppunt.

Over de volgende projecten moeten nog afspraken worden gemaakt.

- Gehele verdubbeling van de spoorlijn Zwolle - Emmen. Deze spoorlijnverbinding dient tweesporig te worden (volwaardig intercitynet en goederenvervoer) ter verbetering van het spoorproduct. In het onderzoek Totaalstreefbeeld railontsluiting Zuidoost-Drenthe doen wij een voorverkenning naar verbeteringsmaatregelen voor alle spoorverbindingen.
- Verbetering van de aansluiting van Coevorden op het Duitse spoornet.

### *Visie*

De belangrijkste verkeers- en vervoersprojecten in Zuidoost-Drenthe zijn de geprioriteerde strategische projecten in de Regiovisie Zuid-Drenthe/Noord-Overijssel. Voorts is van belang de uitwerking van de corridor N34 Emmen - Groningen.

---

### *Provinciale projecten*

Ten aanzien van de infrastructuur zijn de volgende onderdelen aan de orde:

- de uitwerking van de corridor N34 Emmen - Groningen. De aansluitingen op de N34 bij Borger, Gasselte, Gieten, Ees en de aansluiting N33/N34 bij Gieten leggen wij volgens het convenant N34 alle ongelijkvloers aan. De planning is de projecten binnen vijf jaar uit te voeren, te starten met Borger in 2000 en Gieten/Gasselte in 2001;
- verbetering N379 Mondenweg. De bebouwde kommen in de parallelroute N379 aan de N34 worden heringericht. De gevaarlijke kruisingen in de route pakken wij aan. Gestart is met de bebouwde kommen van Roswinkel, Nieuw-Weerdinge en Valthermond. De bebouwde kommen van Eerste- en Tweede-Exloërmond en Nieuw-Buinen staan nog in de planning;
- A37 parallelroutes. In overleg met de gemeente Coevorden worden de N854 - Oosterhesselen en de N376 - Sleen heringericht.

#### 5.4. Beschrijving inrichting wegcategorieën

In 1992 deed het begrip Duurzaam Veilig zijn entree. Sindsdien zijn veel wegbeheerders doende aan dit begrip invulling te geven, ook wij. Reeds voordat het PVVP in 1996 werd vastgesteld, is een document opgesteld, waarin wij de weginrichting van de provinciale wegen beschrijven. De huidige richtlijnen en de toenmalige gedachten over de DV-principes lagen aan dat document ten grondslag. In dit document is per provinciale weg, op basis van de in het PVVP beschreven wegategorisering, op hoofdlijnen aangegeven welke maatregelen gewenst zijn om een duurzaam veilig provinciaal wegennet te bereiken. Deze visie (pakket van maatregelen) is vervolgens voedend voor het MUP.

Wij hebben veel projecten uitgevoerd en er staan vele op de rol. Ook bij de realisatie van de projecten is veelvuldig gediscussieerd over het wegennet en de daaraan verbonden functies van wegen. Dit heeft er in een enkel geval toe geleid dat de beoogde functie is gewijzigd. Tevens is op onderdelen de visie op de inrichting van de wegen aangepast, op basis van de praktijk en het voortschrijdend inzicht. Herijking van het bestaande document is gewenst. In de loop van 2000 wordt het document aangepast.





---

## 6. DE GEDRAGSBEÏNVLOEDING

### 6.1. Algemeen

Bij 90% van de ongevallen is menselijk falen een achterliggende oorzaak. Dit betekent dat wij naast infrastructurele maatregelen moeten werken aan permanente verkeerseducatie, voorlichting en handhaving. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) Drenthe is specifiek met activiteiten op het terrein van gedragsbeïnvloeding bezig, in nauwe samenwerking met de ROV-partners. De aanpak is beschreven in het Meerjarenperspectief Verkeersveiligheid van het ROV. De uitvoeringsactiviteiten staan in het jaarlijks actieplan van het ROV.

### 6.2. Vervoersmanagement

#### *Externe mobiliteitsbeïnvloeding*

Vervoersmanagement of mobiliteitsbeïnvloeding is een van de instrumenten om automobilititeit te beperken ten gunste van de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Wij spreken van externe mobiliteitsbeïnvloeding wanneer wij het over activiteiten buiten onze provinciale organisatie hebben. Het interne vervoersmanagement gaat over het woon-werkverkeer van provinciaal personeel.

Voor externe mobiliteitsbeïnvloeding zetten wij meestal het op dit terrein gespecialiseerde VCC-NN in. De nadruk ligt op benaderen van bedrijven om aan vervoersmanagement te gaan doen. In 2000 heeft het VCC in Assen en Emmen bedrijven bezocht. In 2001 zal het VCC ook de gemeente Hoogeveen (en mogelijk Meppel) betrekken bij de activiteiten. Het VCC gaat op ons verzoek de mogelijkheden onderzoeken om experimenten met bedrijfsvervoer in combinatie met openbaar vervoer te starten. De bedrijfsvoering van het VCC zal ieder jaar meer opschuiven naar een commerciële. Uiteindelijk wil het VCC een gespecialiseerd adviesbureau en een makelaar in mobiliteitsoplossingen worden.

Het stimuleren van telewerken bij bedrijven beschouwen wij ook als een onderdeel van externe mobiliteitsbeïnvloeding. Bij sommige infrastructurele projecten nemen wij mobiliteitsbeïnvloeding als onderdeel van flankerend beleid mee. Een voorbeeld hiervan is het project N372. In september 2000 start een intensieve gedragsbeïnvloedingscampagne in het gebied rond de N372 die als doel heeft automobilisten in het openbaar vervoer te krijgen.

#### *Decentralisatie van rijks gelden*

Sinds 1 januari 2000 hebben wij de beschikking over de gelden die voorheen via RWS Noord-Nederland naar het VCC-NN gingen, te weten f 75.000,--. Vooralsnog worden deze gelden doorgesluisd naar het VCC.

*Interne mobiliteitsbeïnvloeding*

Het ontwikkelde vervoersmanagementaanbod voor provinciaal personeel blijft intact (korting op OV-abonnementen, fiets-naar-je-werk-actie, fietsreparatieservice en oproepauto enz.). Wij willen bekijken of wij een geheel nieuwe aanbod gaan ontwikkelen of dat wij het bij het bestaande aanbod laten.

**6.3. Educatie en voorlichting verkeersveiligheid**

Verkeerseducatie mag zich voorzichtig verheugen in meer belangstelling. Zowel in (de voorbereidingen voor) het NVVP als in die van DV-fase 2, is dit het geval. De tendens is dat wij het heil van veilig en sociaal verkeersgedrag niet langer alleen verwachten van een verbeterde infrastructuur.

Om verkeerseducatie op een structurele wijze te verankeren laat het landelijke Projectteam Permanente Verkeerseducatie (PVE) koersdocumenten ontwikkelen. Op basis van deze documenten worden voor zes doelgroepen productieplannen opgesteld. In deze productieplannen worden concrete afspraken vastgelegd. De regie van de uitvoering en monitoring van de productieplannen wordt in handen gelegd van de gezamenlijke ROV's onder verantwoordelijkheid van de provincies.

De productieplannen voor de doelgroepen worden paarsgewijs door de ROV's opgesteld en uitgevoerd. Het ROV Drenthe gaat samen met het ROV Flevoland het productieplan ten behoeve van de rijbewijsbezitters vormgeven. Daarnaast zullen activiteiten worden ontplooid gericht op de andere doelgroepen. De door de andere ROV's ontwikkelde productieplannen zijn hiervoor de basis.

**6.4. Verkeershandhaving**

Verkeershandhaving vormt het sluitstuk om te komen tot een verkeersveilig verkeer. Zowel de infrastructuur als verkeerseducatie kent beperkingen. Ongewenst verkeersgedrag moet dan met handhaving worden gecorrigeerd. Met name op basis van verkeersongevallencijfers zal worden bepaald waar(op) en hoe er gehandhaafd gaat worden. De verbetering van de verkeersveiligheid staat hierbij voorop.

Wij zullen verder invulling geven aan Integraal verkeershandhaven. Diverse projecten op het gebied van verkeershandhaving stemmen wij op elkaar af.

Dit geldt vooral voor:

- communicatie (intern tussen de verschillende projectorganisatie en extern naar de weggebruiker;
- monitoring, vergaren en verwerken van verkeersgegevens (onder andere ongevallen, snelheid en intensiteit), analyse van verkeersgegevens en beschrijven van effecten.

---

## 7. FINANCIËLE TOELICHTING

### 7.1. Algemeen

In de bijlagen zijn de projecten aangegeven met een korte omschrijving, de geraamde benodigde financiële middelen en de dekking uit provinciale middelen en/of de middelen van derden (cofinanciering). De opzet is dat in één oogopslag de kosten van het project en de dekking van het project zichtbaar zijn. Ook geven wij een doorkijk naar de komende jaren.

De relatie naar de provinciale begroting en ook naar het Kompas voor het Noorden is in de bijlagen aangegeven. De geraamde projectkosten zijn gebaseerd op het prijspeil van het geplande uitvoeringsjaar, waarbij alle bedragen inclusief BTW en inclusief kosten van voorbereiding en toezicht (Productgroep Civiele Techniek) zijn opgenomen. Zoals gebruikelijk zijn de personele beleidskosten (Productgroep Verkeer en Vervoer) hierin echter niet opgenomen.

In deze fase van programmering is voor de meeste projecten nog geen c.q. onvoldoende sprake van technisch uitgewerkte plannen. Het overleg met derden over een financiële bijdrage in de afzonderlijke projecten is veelal nog niet afgerond. De ramingen voor de komende jaren hebben dan ook een indicatieve betekenis. Dat betekent dat de gerealiseerde kosten (soms aanzienlijk) kunnen afwijken zowel in positieve als in negatieve zin. Dat maakt noodzakelijk dat ook reserves aangehouden worden.

### 7.2. De provinciale middelen

Het provinciaal aandeel komt ten laste van de in de begroting beschikbaar te stellen budgetten voor verkeer en vervoer en het wegbeheer. In enkele gevallen vindt medefinanciering plaats door andere provinciale beleidssectoren. De in de tabellen aangegeven bedragen voor medefinanciering door derden zijn veelal nog indicatief. Bij aanvang van de projecten moet hierover uiteraard wel zekerheid bestaan. Bij het beschikbaar komen van substantiële bijdragen van derden kan extra investeringsvolume ontstaan.

De dekking binnen de Sector Verkeer en Vervoer vindt plaats via de volgende budgetten:

- krediet Mobiliteit
- krediet Verkeerswaarnemingen
- krediet Gebundelde doeluitkering (GDU)
- Doeluitkering verkeersveiligheid
- Fonds openbaar vervoer
- provincie overig
- investeringskrediet XVVI
- investeringskrediet Infra

---

In vorenstaande opsomming blijft het Fonds infrastructuur buiten beschouwing. Jaarlijks wordt uit dit fonds rond de f 6,4 miljoen onttrokken en wordt dan aangemerkt als investeringskrediet Infra. Het saldo van het Fonds infrastructuur is opgebouwd uit bedragen die onbenut zijn gebleven uit het investeringskrediet. Het fonds vangt zowel financiële mee- als tegenvallers op.

#### *Krediet Mobiliteit*

Het krediet Mobiliteit is bedoeld ter financiering van kleinere projecten die een veilige mobiliteit vergroten. Jaarlijks is er f 100.000,-- beschikbaar. De inzet van deze middelen betreft voornamelijk bijdragen aan projecten die door derden worden uitgevoerd.

#### *Krediet Verkeerswaarnemingen*

Uit dit krediet financieren wij projecten die te maken hebben met het registreren van verkeersbewegingen.

#### *Krediet GDU*

De inframiddelen voor kleine projecten (< f 25 miljoen) zijn gedecentraliseerd naar de provincie in de zogenaamde GDU. Doel van de GDU is bereikbaarheid te verbeteren door middel van het aanpassen van de infrastructuur, ook op lange termijn. De bereikbaarheid wordt tegelijkertijd op een verkeersveilige manier uitgevoerd. De omvang bedraagt circa f 6,5 miljoen (structureel circa f 4 miljoen, tijdelijke verhoging tot en met 2002 circa f 2,5 miljoen). Hieruit kunnen zowel gemeentelijke als provinciale projecten worden gefinancierd. Het GDU kent een eigen besluitvormingstraject waardoor pas in de loop van 2001 zekerheid bestaat over GDU-dekking van de voorgedragen projecten. Omdat het beschikbare geld niet toereikend is voor alle projecten is prioriteitstelling noodzakelijk.

#### *Doeluitkering verkeersveiligheid*

De besteding van de Doeluitkering verkeersveiligheid is vooral gekoppeld aan het jaarlijks werkplan van het ROV. Het werkplan kent een eigen vaststellingstraject. De Doeluitkering verkeersveiligheid bedraagt voor 2001 circa f 1.030.000,--.

#### *Fonds openbaar vervoer*

Het Fonds openbaar vervoer dient voor de opvang van financiële tegenvallers bij de provinciale OV-taak. Ook worden OV-gerelateerde onderzoeken en experimenten gefinancierd uit dit fonds. Het fonds wordt gevoed door 1% van de Rijksbijdrage openbaar vervoer jaarlijks toe te voegen.

#### *Provincie overig*

Op de bijgevoegde lijsten komen maar twee posten voor die vallen onder de financiering uit provincie overig. Het gaat hier om een financiering anders dan uit voor verkeer en vervoer bedoelde middelen, bijvoorbeeld economie.

#### *Investeringskrediet XVVI*

Dit krediet heeft een budget van f 5.000.000,-- per jaar voor de periode van 1997 tot en met 2001. De projecten die primair worden gefinancierd uit deze middelen zijn:

- Bundel Emmen - Groningen
- Bundel Roden - Groningen
- Duurzaam Veilig
- Vaarweg Almelo - Coevorden

*Investeringskrediet Infra*

Het krediet Infrastructuur (maximaal f 6.449.987,-- aan annuïteiten) wordt aangewend voor dekking van kosten van rente en afschrijving van infrastructurale (en infrastructuureel gerelateerde) projecten. Het grootste deel van het jaarlijkse krediet wordt belast met de projecten die in eerdere jaren zijn uitgevoerd. De ruimte voor nieuw beleid is uiterst beperkt.

Niet in het overzicht opgenomen zijn:

- de "De Boer-gelden". Deze bedragen in totaal circa f 16 miljoen en worden ingezet voor doorstromingsmaatregelen van het openbaar vervoer. Wij hebben deze middelen in overleg met de gemeenten toegedeeld. Het budget kent een eigen besluitvormingstraject. De regeling is van toepassing tot en met 2000 en zal daarom niet meer in de MUP-lijsten voorkomen.
- De Rijksbijdrage openbaar vervoer. Jaarlijks ontvangt de provincie een bijdrage van circa f 36 miljoen die in zijn geheel wordt ingezet voor exploitatie van het openbaar vervoer en daarom niet in het overzicht is opgenomen.

### 7.3. Publiek-private samenwerking (PPS)

Bestrijding van de verkeersonveiligheid is in het belang van de overheid en ook van het bedrijfsleven. Daarom zijn wij een samenwerkingsverband aangegaan met een verzekeringsmaatschappij, een adviesbureau en RWS, Directie Noord-Nederland (DNN), genaamd

PPS-2. Het doel is een versnelling te bewerkstelligen bij de aanpak van onveilige punten in Drenthe. Die versnelling bestaat eruit dat op korte termijn maatregelen kunnen worden uitgevoerd die anders pas veel later uitgevoerd zouden worden.

Het idee van PPS-2 is dat de verzekeraar voor f 10 miljoen aan maatregelen voorfinanciert tegen een rente die 1% lager ligt dan de marktrente. Het adviesbureau voert voor eigen risico verkeerskundig onderzoek uit bij de selectie van de punten die kunnen worden aangepakt en doet onderzoek naar de verkeersongevallen op basis van "no cure, no pay". RWS-DNN brengt kennis in en draagt f 600.000,-- bij. De provincie heeft de coördinatie en draagt f 600.000,-- bij. Uit het budget kunnen bijdragen tot 12% van de verbeteringskosten worden verstrekt aan wegbeheerders. Wegbeheerders kunnen verkeersonveilige punten aanmelden voor versnelde aanpak bij de stuurgroep PPS-2. De belangrijkste selectiecriteria zijn: er dienen de afgelopen vijf jaar ten minste acht slachtoffers op het aangemelde punt te zijn gevallen en er zijn geen plannen/mogelijkheden om dit punt binnen vijf jaar aan te pakken.

Met de uitvoering van de eerste cluster projecten (het betreft acht black spots) beginnen wij nog in 2000. Inmiddels is een inventarisatie gemaakt van een tweede cluster. Een tussentijdse evaluatie van PPS-2-projecten wordt uitgevoerd. Daarbij komen de inhoudelijke elementen aan de orde die van invloed zijn geweest op de procesgang. De resultaten van de evaluatie zijn in de loop van 2000 beschikbaar.

### 7.4. Meerjarenoverzicht

De huidige werkwijze is dat in het MUP de projecten staan die de eerstkomende vier jaren aan bod komen voor uitvoering. In dit MUP 2001 gaat het dus om de jaren 2001 tot en met 2004. De uitvoeringsplanning voor 2001 is hard, voor de jaren daarna vooralsnog indicatief. Bij deze programmering wordt er zorgvuldig rekening mee gehouden dat de planning en de feitelijke uitvoering plaatsvinden binnen de beschikbare financiële kaders.

Daarnaast hebben wij ons beraden over de benodigde middelen voor de langere termijn. Daaruit blijkt dat er voor de Sector Verkeer en Vervoer uitgaande van de taakstelling en huidige middelen een aanzienlijk financieringstekort dreigt. Deze problematiek hebben wij in een

afzonderlijk voorstel inmiddels voor besluitvorming in het kader van de meerjarenbegroting aan provinciale staten voorgelegd

Na besluitvorming over de financiële kader voor de langere termijn zal de concrete uitvoering en monitoring vervolgens weer plaatsvinden via het MUP-VV. Naar verwachting zal dan met ingang van het MUP 2002 een - in elkaar passende - driedeling worden gehanteerd. Dat ziet er dan als volgt uit:

- een raming en monitoring van projecten en middelen voor de langere termijn;
- een planning en monitoring van projecten voor de eerstkomende vier jaar;
- een harde uitvoeringsplanning voor het eerste jaar, met jaarlijkse verslaglegging.

---

## 8. RISICO'S

Het MUP is gebaseerd op een aantal onzekerheden. Deze onzekerheden maken de realiseerbaarheid van het programma tot op zekere hoogte ongewis. Dat geldt voor:

- *Bodemsaneringen c.a.*  
Niet uit te sluiten is dat tijdens de uitvoering van de werken verontreiniging van de (water)bodem wordt aangetroffen. Bodemsaneringen kunnen aanzienlijk kostenverhogend werken. Bij wegreconstructies dient rekening te worden gehouden met de mogelijkheid van teerhoudend asfalt.
- *Planschade*  
Met name bij de grotere nieuwbouwprojecten (zoals aanleg rondwegen) moet 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 reeds tijdens de bestemmingsplanprocedure dient te worden geïnventariseerd. Echter, ook jaren na de realisering van de werken kunnen nog claims bij de desbetreffende gemeente worden ingediend.
- *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 voor de uitvoering van de werken.
- *Onteigening*  
Veelal kan verwerving van gronden langs minnelijke weg worden gerealiseerd. In een aantal situaties moet verwerving via de onteigeningsprocedure niet worden uitgesloten. Onteigeningsprocedures zijn tijdrovend, dus vertragend en kostenverhogend.
- *Draagvlak planontwikkeling*  
Kenmerk voor het nieuwe provinciale beleid is het streven naar een verkeers- en vervoersvisie per corridor of gebied en een daarop te baseren integraal maatregelenpakket. Met name het draagvlak voor de conclusies en aanbevelingen van de verschillende corridorstudies bepaalt de haalbaarheid van meerjarenuitvoeringsconvenanten.
- *Financiële dekkingenplannen*  
Per project is aangegeven welke overheden en instanties door de provincie als financieel medeverantwoordelijke partner worden gezien. Het dekkingenplan moet als een risico worden gezien, ingeval over de financieringsopzet nog geen overeenstemming is bereikt. In die gevallen waar een project in eerste aanleg een provinciale verantwoordelijkheid betreft, zal de provincie zelf moeten zorg dragen voor een financieel vangnet voor het eventueel (gedeeltelijk) mislukken van de nagestreefde financieringsopzet. Dat vangnet moet in beginsel worden gevonden binnen de provinciale budgetten. Reserveringen vinden plaats.



- *Kabels en leidingen*

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

---

BIJLAGEN

---

## 1. Verslag van het MUP 1999-2002

### 1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van de voortgang van de projecten in het jaar 1999, zoals deze zijn vermeld in de bijlagen van MUP 1999-2002.

Eerst wordt ingegaan op de projecten uit dit MUP en eerdere MUP's, die vanwege welke oorzaak dan ook niet zijn uitgevoerd. Vervolgens komen uitvoeringsprogramma's "Regionale en niet-locatie gebonden projecten" en "Provinciale wegen en kanalen" aan de orde. Bij deze uitvoeringsprogramma's is volstaan met het weergeven van indrukken van de projecten die zijn afgerond en de projecten waar zich in 1999 belangrijke ontwikkelingen hebben voorgedaan.

### 2. Overzicht van niet-uitgevoerde projecten

In de afgelopen jaren is steeds verslag gedaan van de in het kader van het MUP uitgevoerde projecten. Ter voorbereiding op het MUP 2001 is geïventariseerd welke geplande projecten uiteindelijk niet zijn uitgevoerd en wat de reden daarvan was. Hierna zijn deze projecten waar mogelijk naar onderwerp geclusterd.

#### *Bewegwijzering (Duurzaam Veilig)*

In een duurzaam veilig wegennet is een uniforme bewegwijzering een belangrijk element. In het MUP 1997 en het MUP erna is dit onderwerp dan ook steeds als project opgevoerd. Tot dusver is echter nog geen uitvoering gegeven aan het project. Reden hiervan is vooral dat de afgelopen jaren veel tijd en energie is gestoken in de opzet van een optimale wegenstructuur voor Noord-Nederland. De discussie daarover is in 1999 afgerond en de resultaten ervan zijn verwoord in de SNN-brochure "Duurzaam Veilig in Noord-Nederland – Naar een sobere en doelmatige vormgeving van het wegennet".

De volgende stap is nu om in overleg met de omliggende provincies, de gemeenten en de ANWB tot een op dit wegennet afgestemde bewegwijzering te komen. Dit traject zal in 2000 worden opgepakt.

#### *Openbaar vervoer*

Enkele jaren geleden werd verondersteld dat de provincie op korte termijn volledig verantwoordelijk zou worden voor het openbaar vervoer in Drenthe. Vanuit die gedachte werden meerdere projecten in de MUP's opgenomen.

Als gevolg van de vertraging in dit traject, waaronder de aanbesteding, konden 7 OV-projecten niet worden uitgevoerd. Voorzover de dekking van de kosten buiten het Fonds openbaar vervoer was voorzien komen deze budgetten vrij.

Ten behoeve van een vlotte busverbinding tussen Roden en Groningen (N372) is onderzoek uitgevoerd naar nut en noodzaak van een busbaan op dit traject. Hieruit bleek dat deze voorziening nauwelijks tot een versnelling van de lijnvoering zou leiden. Gezien deze uitkomst en de enorme kosten van aanleg is dit project (MUP 97-A2-11) vervallen. Wel heeft dit project een vervolg gekregen in het MUP project 99-A1-27, waarin maatregelen zijn en worden getroffen om de Aggloliner op deze route een vlotte doorgang te verschaffen.

#### *Gericht verkeerstoezicht (GVT)*

In 1997 waren twee GVT-projecten voorzien op de N353 en de N375. In 1998 is een project opgenomen voor de N372.

In dezelfde periode begonnen politie en Openbaar Ministerie met de voorbereiding van een aantal landelijke GVT-projecten. Omdat ook Drenthe een van de pilotgebieden zou worden, zijn de projecten van 1997 niet uitgevoerd en het radarproject op de N372 sterk vertraagd. Laatstgenoemd project zal in het najaar van 2000 worden uitgevoerd.

#### *Vertraagde of uitgestelde projecten*

Naast de hiervoor genoemde niet-uitgevoerde projecten, zijn verschillende projecten in de tijd gezien sterk vertraagd of uitgesteld. In veel gevallen was dit een gevolg van een of meerdere in hoofdstuk 7 genoemde risico's. Uit de MUP's 1997 en 1998 zijn dat:

- MUP 97-A2-40: reconstructie aansluiting N381/Hondsrugweg (Emmen)  
Door vertraging in de planprocedures wordt de in 1997 geplande aanpassing van de aansluiting Hondsrugweg/N381 pas in 2000/2001 uitgevoerd. Gemeente Emmen is de trekker van dit project.
- MUP 97-A2-46: reconstructie aansluiting N851/invalsweg Rogat  
In eerste instantie was de reconstructie gericht op het vervangen van een verkeersregelininstallatie en de aanleg van een rotonde. Tijdens de uitwerking van het project bleken er ook mogelijkheden te ontstaan om de verkeersonveiligheid op de nabij gelegen op-/afritten van de A28 in het plan mee te nemen. Naar verwachting zal dit project, dat ook in het MUP 2001 (1-2-055) is opgenomen, in 2001 worden uitgevoerd.
- MUP 98-A2-07: transferium Borger en Gieten  
Het plan, dat is gekoppeld aan het ongelijkvloers uitvoeren van de kruispunten Borger en Gieten met de N34, is enorm vertraagd door planprocedures. De verwachting is dat in het najaar 2000 met de uitvoering kan worden begonnen.
- MUP 98-A2-15: herinrichting N386 (bebouwde kom Donderen)  
Met de voormalige gemeente Vries bestond in 1997 overeenstemming over dit plan. Als gevolg van bezwaren van bewoners konden de plannen echter niet worden uitgevoerd. Naderhand bleek de gemeente Tynaarlo iets andere opvattingen te hebben over de plannen op dit weggedeelte en de hierop aansluitende route Donderen - Yde. Om deze te toetsen heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Eind 1999 zijn de plannen uitgewerkt. Gestreefd wordt naar een uitvoering in de loop van 2000.

### **3. Uitvoeringsprogramma Regionale en niet-locatiegebonden projecten**

#### **3.1. Thema Duurzaam Veilig**

##### *Landelijke ontwikkelingen*

Landelijk wordt gewerkt aan de uitwerking van het Startprogramma Duurzaam Veilig. In de eerste fase was er in 1999 onder meer aandacht voor de uitbreiding van de 30-km- en 60-km-maatregelen en bromfietzers op de rijbaan. Het totale bedrag van de ingediende projecten voor 30-km- en 60-km-zones heeft het beschikbare budget ruim overschreden. Wegbeheerders hebben van het Rijk een beschikking gekregen die veelal veel lager is uitgevallen dan waarop men had gehoopt. Over het algemeen is hier teleurgesteld op gereageerd.

Per 15 december 1999 is de maatregel "bromfietzers op de rijbaan" binnen de bebouwde kom van kracht. Hiertoe zijn door vele wegbeheerders in het najaar tal van borden vervangen en verkeerssituaties aangepast. Wij hebben in beginsel de bromfietzers op het fietspad gelaten. Dit omdat veel provinciale wegen buiten de kom liggen en die stukjes die binnen de kom liggen over het algemeen kort zijn. Het tweemaal moeten oversteken van een bromfietser op zo'n korte onderlinge afstand zou wel eens een ongunstiger effect op de verkeersveiligheid kunnen hebben.

Een andere afspraak in het Startprogramma is de uniforme voorrangregeling op rotondes. In Drenthe komen alleen nog rotondes meer voor waar de naar de rotonde toerijgende weggebruiker voorrang moet verlenen aan het op de rotonde rijdende verkeer. Min of meer onterecht is aan deze afspraak ook de voorrangregeling voor fietsers gekoppeld. Een onderwerp dat landelijk nog zo in discussie is en dan ook naar de mening van Drenthe nog niet in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens/Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (RVV/BABW) kan worden opgenomen.

---

Ter voorbereiding op fase II van het Startprogramma (hoe richten wij de wegen in), is landelijk gestart met de herziening van de Richtlijnen ontwerp niet-autosnelwegen (RONA). Een groot discussiepunt is de inrichting van de zogenoemde gebiedsontsluitingswegen. Wil een dergelijke weg optimaal duurzaam veilig ingericht zijn dan denken wij aan een rijrichtingscheiding, geen landbouwverkeer op deze weg en indien noodzakelijk een parallelweg. Gezamenlijke noordelijke inbreng heeft ertoe geleid dat er iets genuanceerder tegen de optimale inrichting wordt aangekeken en dat RONA wellicht ruimte gaat geven voor bandbreedtes van maatregelen en fasering in tijd.

Ten behoeve van informatie aan wegbeheerders en andere belanghebbenden is een landelijk Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer ingesteld.

#### *SNN-ontwikkelingen*

Het Duurzaam Veilig inrichten van wegen moet de verkeersveiligheid de komende jaren een krachtige impuls geven, maar kost ook erg veel geld. Het SNN en RWS Noord-Nederland hebben daarom onderzoek gedaan naar de "haalbaarheid" en "betaalbaarheid" van Duurzaam Veilig op het Noord-Nederlandse wegennet. Uit dit onderzoek is duidelijk geworden dat met een sobere uitvoering van de DV-maatregelen al een aanzienlijke verbetering kan worden gehaald. De resultaten van dit onderzoek zijn verwoord in de brochure "Duurzaam Veilig in Noord-Nederland - Naar een sobere en doelmatige vormgeving van het wegennet". Belangrijkste conclusie uit dit onderzoek is dat, uitgaande van een tijdshorizon van vijftien jaar, met de beschikbare middelen (circa 50% van het totaal benodigde bedrag) 80% van het berekende verkeersveiligheidseffect kan worden bereikt. De SNN-projectgroep Duurzaam Veilig dient als klankbord voor de noordelijke vertegenwoordigers in de diverse RONA-werkgroepen.

Op initiatief van de drie noordelijke ROV's en RWS Noord-Nederland is de prijsvraag "Duurzaam Veilig Leven 2000" uitgeschreven. Doel hiervan was instanties en personen uit te dagen nieuwe ideeën te ontwikkelen voor de inrichting van openbare ruimten, waarbij met name de samenwerking tussen de disciplines verkeerskunde, stedenbouw en landschapsarchitectuur in de beoordeling een belangrijk punt van aandacht was. Begin 2000 zijn de prijzen uitgereikt en de voorstellen van de genomineerden zijn in een brochure opgenomen.

#### *Ontwikkelingen in Drenthe*

In Drenthe hebben alle gemeenten de DV-filosofie opgenomen in hun bestuursprogramma. De uitwerking hiervan vindt plaats in de GVP.

Zoals reeds aangegeven is de situatie voor bromfietzers eind 1999 gewijzigd. Om bij de wegbeheerders binnen de provincie Drenthe zoveel mogelijk tot uniforme uitgangspunten en oplossingen te komen, heeft het ROV Drenthe een studiemiddag aan dit onderwerp gewijd. Ook aan de inrichting van sobere 30-km- en 60-km-gebieden is in een informatiebijeenkomst de nodige aandacht besteed. Alle wegbeheerders in Drenthe hebben voor 31 december 1999 een voor het verkrijgen van de bijdrage noodzakelijk "artikel-15-plan" ingediend bij RWS .

#### *Evaluatie 80-km/uur-project Drenthe*

In Drenthe gebeuren verhoudingsgewijs veel ongevallen, waarbij de automobilisten in eerste instantie in de rechterberm terechtkomen. Bij hun poging weer uit de berm te komen, belanden ze vervolgens meestal in de berm aan de linkerzijde. Als deze berm voorzien is van bomen, hebben deze ongevallen vaak een zeer ernstige afloop.

Een aantal jaren geleden zijn wij in Drenthe begonnen met een proef om deze ongevallen te verminderen. De proef bestond uit het aanbrengen van ribbelstroken (steenslagstroken langs de kant van de weg) en een brede asmarkering op een aantal wegvakken. De ribbelstroken moeten voorkomen dat de weggebruiker in de berm raakt; de asmarkering moet ervoor zorgen dat de weggebruiker niet te veel links rijdt.

Uit de evaluatie van het project is gebleken dat het aantal ernstige ongevallen met name op het proefvak met bomen sterk is afgenomen. De maatregelen hebben echter niet geleid tot een

reductie van de snelheden van het autoverkeer. Negatieve aspecten van de proef waren de snelle slijtage van de ribbelstroken en de daarmee samenhangende kosten om deze stroken goed te onderhouden.

De positieve elementen uit de proef zijn gebruikt bij de inrichting van de Drentse erftoegangswegen. Een voorbeeld hiervan is de route N373 tussen Huis ter Heide en Norg, waar een onderbroken kantmarkering is aangebracht op circa 50 cm vanuit de kant van de weg. Het gevolg hiervan is dat de automobilist in het algemeen verder uit de kant van de weg blijft en dus ook minder vaak in de berm terecht komt.

Het autoverkeer heeft op deze weg een effectieve rijbreedte van 4,80 m waarop geen asmarkering is aangebracht. De weg oogt door deze inrichting smaller dan hij is, hetgeen waarschijnlijk een positieve invloed heeft op de snelheden van het autoverkeer.

### **3.2. Thema Gedragsbeïnvloeding**

Veel van de projecten onder dit thema zijn onder de vlag van het ROV Drenthe uitgevoerd.

#### *GVT*

In het kader van het landelijke handavingsproject van het Openbaar Ministerie en de politie zijn wij in Drenthe met een project gestart, dat naderhand de titel "Sneeu geld" heeft gekregen. Doel van het project is met name het terugdringen van het aantal (ernstige) verkeersongevallen. Aangezien de hoge snelheid van het autoverkeer in veel gevallen een belangrijke ongevalsoorzaak is, besteden wij in het project vooral aandacht aan het handhaven van de maximumsnelheid. Maar de aandacht gaat ook uit naar andere gevaarlijke gedragingen, zoals bijvoorbeeld alcohol en bumperkleven.

Vanuit het bedrijfsbureau van het ROV en de provincie is een belangrijke bijdrage geleverd aan het selecteren van gevaarlijke wegvakken en onderzoeken ten behoeve van een nulmeting. Uit de eerste effectmetingen van de politie blijkt dat het snelheidsgedrag van de Drentse automobilist in de tweede helft van 1999 is verbeterd en dat ook het aantal verkeersslachtoffers op de trajecten van het project is gedaald.

#### *Plan van aanpak (PvA) Alcohol*

In 1999 zijn in het kader van het PvA Alcohol de volgende projecten uitgevoerd.

- "Alcohol Vrij op Weg". In totaal hebben 154 jongeren deelgenomen. Het project is bedoeld voor jongeren die een half jaar tot ongeveer een jaar hun rijbewijs hebben. Zij gaan eerst in nuchtere toestand en daarna onder invloed op een besloten circuit rijden. Tevens geeft het Consultatiebureau voor Alcohol en Drugs (CAD) Drenthe een theorieles over alcohol en verkeer.
- Veilig Verkeer Nederland (VVN) heeft bijna de helft van scholen voor voortgezet onderwijs bezocht om het lespakket: "Gezonde school en genotmiddelen" van het Trimbosinstituut nader toe te lichten. De pakketten worden gratis verspreid. (De andere helft van de scholen zal in 2000 bezocht worden).
- In 1999 is door het CAD Drenthe een lespakket ontwikkeld die gebruikt zal worden tijdens een van de theorielessen van de bromfietscursus.
- Het CAD Drenthe heeft in 1999 eens in de twee weken een Alcoholverkeerscursus (AVC) proloog gegeven aan burgers die een boete hebben gekregen voor het rijden onder invloed.
- In de zomer van 1999 is een viertal campings bezocht door het CAD Drenthe met hun amusementsprogramma: "Zomerse ritjes met bubbels en schuim" rondom alcohol en verkeer.
- Door VVN is in 1999 tijdens diverse publieksactiviteiten aandacht besteed aan alcohol.
- In het kader van Tegen Alcomobilisme Project (TAP) van het Ministerie van VW Noord-Nederland hebben twee sportverenigingen zich bereid verklaard zich actief in te zetten tegen alcomobilisme.

#### *Educatie en voorlichting*

Verkeerseducatie en voorlichting is binnen de filosofie van Duurzaam Veilig een belangrijke en onmisbare invalshoek, waarin voor de ROV's een belangrijke rol is weggelegd. De ROV's hebben met het Ministerie van VW een akkoord gesloten om te komen tot een min of meer uniforme opzet van verkeerseducatieprogramma's. Dit heeft geleid tot het benoemen van een aantal kerndoelen, waarop de aandacht zal worden gericht in de tweede fase van het Convenant Duurzaam Veilig. Aan deze kerndoelen zal ook in het NVVP aandacht worden besteed. Hierna wordt ingegaan op de belangrijkste activiteiten per doelgroep.

- Kinderen basisschool (voetgangers en fietsers)  
In 1999 hebben wij in Drenthe circa 5.500 helmen verspreid. Uit een eerste evaluatie (april 2000) blijkt dat slechts 10% van deze helmen nog wordt gedragen. Wij zullen actie ondernemen om het draagpercentage te verhogen.  
In samenwerking met het Verkeerspark is de lesbrief "Veilig op weg naar het verkeerspark Assen" ontwikkeld.  
Het ROV Drenthe en de Vereniging Brede Overleggroep Kleine Dorpen zijn gestart met het project "Mooi zo - veilig zo". In dit project gaat het om verbetering van de veiligheid van scholieren rondom scholen, waarbij zowel de infrastructuur bij de scholen als het gedrag van scholieren, ouders en andere weggebruikers aan de orde komt.  
Daarnaast ondersteunt het ROV Drenthe het project "Doe effe normaal" van regiopolitie Drenthe en de Drentse gemeenten. Dit project is gericht op leerlingen van groepen 7 en 8 en heeft als doel deze groepen waarden en normen (onder andere) in het verkeer bij te brengen.
- Jeugd voortgezet onderwijs (fietsers en bromfietsers)  
Wij hebben veel aandacht besteed aan de bromfietsers in deze doelgroep. Het ROV Drenthe heeft het PvA ten aanzien van de bromfietscursussen geactualiseerd. Ten behoeve daarvan zullen in 2000 nieuwe instructeurs worden opgeleid.  
Op het TT-circuit van Assen is door de gemeente Assen en de regiopolitie tweemaal een dag georganiseerd voor bromfietsers die al enige tijd hun bromfietscertificaat op zak hebben. De activiteiten dienen om normen, waarden en veiligheid tussen de oren van de jonge bromfietsers te krijgen. Het project is een voorbeeld voor andere gemeenten in het land.
- Groep 18- tot en met 60-jarigen (automobilisten en motorrijders)  
Eind 1999 is als pilot een periodieke verkeersveiligheidstest georganiseerd, waaraan medewerkers van drie bedrijven, drie gemeenten en provincie Drenthe hebben deelgenomen. De uitkomst hiervan was dat slechts 20% van de rijbewijsbezitters zouden zijn geslaagd voor het theoretische deel van het rijexamen. Het praktische deel werd door circa 50% van de deelnemers correct uitgevoerd. Van 30% van de deelnemers ten slotte bleek het gezichtsvermogen in meer of mindere mate te wensen over te laten.  
De resultaten tonen aan dat het periodiek toetsen van de theoretische kennis en de praktische vaardigheden noodzakelijk is. Hopelijk krijgt deze test in 2000 dan ook een breder vervolg.
- 60-plussers (automobilisten, fietsers en voetgangers)  
In tegenstelling tot de hiervoor genoemde groep, laten ouderen zich in toenemende mate testen op hun kennis van de verkeersregels en hun praktische vaardigheden.

#### *Stimuleringsregeling*

Sinds 1 april 1995 is de Regeling gelden stimulering regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid Drenthe van kracht. Voor 1999 was hiervoor een bedrag van f 250.000,- beschikbaar, waarbij bijdragen zijn verleend aan de totstandkoming van GVVP's (vier), educatieve projecten (zes) en kleinschalige infrastructurele projecten (drie). Uit een evaluatie van deze regeling is gebleken dat het merendeel van het budget in toenemende mate is besteed aan kleinschalige infrastructurele projecten, terwijl de regeling hiervoor niet in de eerste plaats is bedoeld. Nu voor deze projecten voldoende andere

---

financieringsmogelijkheden aanwezig zijn en diverse educatieve projecten ook anderszins subsidiabel zijn, is ervoor gekozen om het budget voor het jaar 2000 te halveren en de stimuleringsregeling, vooralsnog conform de looptijd van de Doeluitkering verkeersveiligheid, in tact te laten.

#### *Vervoersmanagement*

In 1999 hebben de provincies Drenthe en Fryslân zich aangesloten bij het VCC Groningen, dat daarmee VCC Noord-Nederland is geworden. Het Steunpunt Emmen, dat tijdelijk was, is nu opgegaan in het onderdeel Drenthe van het VCC-NN. Wij hebben een jaarcontract met het VCC-NN afgesloten op basis van af te nemen producten.

Het VCC-NN heeft vooral bedrijven in en om Emmen met succes benaderd (onder andere carpoolteams) en is begonnen met bedrijven in Assen.

Eind 1999 is een studie gestart naar het gebruik van de bestaande carpoolplaatsen en kansrijke locaties voor nieuwe carpoolplaatsen. Het eindrapport is mei 2000 klaar. Vanuit de conclusies en aanbevelingen in dit rapport zullen in 2000 vervolgacties starten.

### **3.3. Thema Openbaar vervoer**

#### *Aanbesteding openbaar vervoer*

Doordat de wetgeving rond het aanbesteden van het openbaar vervoer (te) lang op zich liet wachten, zijn de voorbereidingen voor het concessiegebied Zuidoost-Drenthe gestopt. De gemeenten waren verplicht hun doelgroepenvervoer aan te besteden. Om niet alleen maar een nieuwe wetgeving af te wachten en daardoor de verbeteringen in het openbaar vervoer niet te realiseren, is gestart met de voorbereidingen om een meerjarig prestatiecontract (2000-2004) met vervoerder ARRIVA af te sluiten. Daartoe is een samenwerkingsconvenant tussen de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de provincie Drenthe gesloten en een intentieverklaring met ARRIVA aangegaan. Het Programma van Eisen (PvE) is vastgesteld (PS februari 2000). Hierop zal ARRIVA een offerte maken. Doel is de vervoerder meer te stimuleren meer reizigers en reizigersinkomsten te genereren. Na 2004 zal dan het vervoer, volgens de wettelijke verplichting aanbesteed worden.

#### *Stadsgewestelijk openbaar vervoer*

In 1999 is gestart met de voorbereidingen van en besloten tot twee nieuwe vervoersprojecten: het CVV in de gemeenten Emmen en Coevorden en het vervoersproject van MTI Hoogeveen. Deze projecten zijn aanvullend vervoer op het reguliere openbaar vervoer. De doelgroepen gehandicapten en ouderen worden hierbij vooral bediend.

Voor de regio Groningen - Assen zijn de afgelopen jaren in het kader van het STOV Groningen ideeën uitgewerkt om het openbaar vervoer in deze regio te optimaliseren. In 1999 is gestart met het concretiseren van deze ideeën, waarbij wij trekker zijn voor een verkenning van de mogelijkheden van een lightrail tussen de kernen Assen en Groningen.

Naar de mening van de minister van VW biedt een optimaal openbaar vervoer ook een (deel)oplossing ter bestrijding van de toenemende verkeerscongestie op de wegen rond Groningen. De minister wil in afwachting van maatregelen op dit gebied en een evaluatie van het effect ervan daarom pas in 2007 een uitspraak doen over nut en noodzaak van uitvoering van de tweede fase van de zuidelijke rondweg Groningen. Een en ander betekent dat het STOV zijn studie naar kansen en mogelijkheden op heel korte termijn moet afronden. In 1999 is hiermee een start gemaakt.

Eveneens binnen het raamwerk van het STOV hebben wij in samenwerking met de gemeenten Aa en Hunze, Noordenveld en Tynaarlo een PvA opgesteld ten behoeve van een optimale lijnvoering van de Aggloliner. Dit gaat om de routes tussen Roden respectievelijk



Annen/Zuidlaren en Groningen. Op genoemde routes zijn de haltevoorzieningen geoptimaliseerd en mogelijk vertragende knelpunten grotendeels opgelost. Een deel van de maatregelen zullen wij in de eerste helft van 2000 uitvoeren. De eerste ervaringen van deze busvoorziening zijn op beide routes zeer positief.

#### *Railstudie Zuidoost-Drenthe*

In het kader van de Regiovisie Zuid-Drenthe/Noordoost-Overijssel hebben wij een begin gemaakt met de mogelijkheden te bekijken tot verbetering van het railgebruik. De studieresultaten opteren voor een verbetering van het spoor Emmen - Zwolle en voor de lange termijn planologische reservering voor de verbinding Emmen - Meppel en Emmen - Stadskanaal - Groningen. Wij streven ernaar de studieresultaten in te brengen in het NVVP. De studie kan naar verwachting medio 2000 worden afgerond.

### **3.4. Thema Autoverkeer**

De studie "Corridor N33, eerste fase Assen - Rolde" is in 1999 afgerond. De resultaten ervan hebben wij in een rapport vastgelegd en vervolgens aan u en gemeenteraden gepresenteerd. Het rapport heeft mede gediend als basis voor de hoofdwegenstructuur van de gemeente Assen. De aanbevolen maatregelen worden verder meegenomen in de GVVP's van de gemeenten Assen en Aa en Hunze, die in de loop van 2000 gereed zullen zijn.

Voor de N852 Hoogeveen - Hollandscheveld - Slagharen zijn in vervolg op het kentekenonderzoek (1998) nog geen aanvullende studies verricht. Wel zijn er vervolgbesprekingen met de gemeenten Hoogeveen en Hardenberg en de provincie Overijssel over de functie en inrichting van het traject. Wat hier in meespeelt is het openbaar vervoer en de eventuele "insteekweg" rond Hollandscheveld, die tevens ter ontsluiting kan dienen van in ontwikkeling zijnde bedrijventerreinen.

### **3.5. Thema Goederenvervoer**

Eind 1998 is de werkgroep INBINN gestart met de uitvoering van de in het actieplan vastgestelde projecten.

De inventarisatie beschikbaarheid natte bedrijventerreinen en laad- en losvoorzieningen is in concept gereed, evenals het subsidieonderzoek naar beschikbare subsidies en financieringsmogelijkheden.

Tijdens een themamiddag van de SNN-projectgroep Meten=Weten is het startsein gegeven voor monitoring van goederenvervoer in Noord-Nederland. Na het Buck-onderzoek naar de potenties voor modal shift (verschuiving van modaliteit) in Noord-Nederland zijn enkele geplande INBINN-projecten gebundeld. Deze zijn toegevoegd aan het project Logistiek consulent, waardoor bedrijven met potenties voor modal shift zo rechtstreeks mogelijk zijn geïnformeerd en geadviseerd.

### **3.6. Thema Algemeen**

#### *NVVP*

Begin 1999 is de landelijke perspectievennota NVVP gepubliceerd. Deze discussienota geeft een overzicht van de verkende ontwikkelingen tot 2030, van de problemen en de oplossingsrichtingen. In 1999 is in overleg met gemeenten en maatschappelijke organisaties in de provincie gewerkt aan de verdere uitwerking. Provinciale bijeenkomsten zijn gehouden. In SNN-verband zijn de noordelijke opvattingen en belangen ingebracht bij de landelijke projectorganisatie voor het NVVP. Via het IPO en rechtstreeks aan de landelijke

projectorganisatie is commentaar geleverd op concepten. Het concept-NVVP was eind 1999 nog niet gereed. Naar verwachting zal dat medio 2000 worden gepubliceerd.

#### *GVVP's*

In 1999 zijn de GVVP's van de gemeenten Noordenveld, Tynaarlo, Westerveld, De Wolden en Coevorden afgerond. De overige GVVP's zijn reeds afgerond (onder andere Meppel) of zullen naar verwachting in 2000 gereedkomen. Wel hebben alle gemeenten in verband met het Startprogramma Duurzaam Veilig in 1999 een categoriseringsplan voor de wegen opgesteld. Aangezien de GVVP's worden afgestemd op het PVVP, ontstaat op deze wijze een breed draagvlak voor de DV-aanpak, waarop het verkeers- en vervoersbeleid in Drenthe is gebaseerd. De GVVP's van de gemeenten Borger - Odoorn, Emmen en Aa en Hunze (categoriseringsplan) worden volgens planning in 2000 afgerond. Wat betreft de educatieve kant van het GVVP is en wordt vanuit het bedrijfsbureau van het ROV de nodige ondersteuning geleverd.

#### *Beleids-effectrapportage (BER)*

Sinds 1995 bestaat er een bestuurlijke afspraak tussen de SNN-partners en RWS Noord-Nederland om jaarlijks een gezamenlijke BER verkeer en vervoer Noord-Nederland uit te brengen. Hierbij is tevens afgesproken dat er eenmaal per vier jaar een uitgebreide BER wordt geproduceerd en driemaal in deze periode een zogenaamde verkorte BER met een beperkter aantal indicatoren. De laatste BER is eind 1999 verschenen en bevatte informatie over de jaren 1997 en 1998. De laatste uitgebreide BER verscheen in 1996. Een en ander betekent dat in 2000 een uitgebreide BER wordt uitgewerkt.

#### *Model Noord-Nederland (MNN)*

Het MNN is een verkeers- en vervoersmodel dat een beschrijving geeft van het verkeer en vervoer binnen de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe. Het MNN is ontwikkeld in opdracht van RWS Noord-Nederland en het SNN. De regio wil de ontwikkeling van het NVVP voor de periode 2002-2020 aangrijpen om snel na het verschijnen van het NVVP te beschikken over recente toekomstcijfers van het verkeer in Noord-Nederland. Hierbij wordt rekening gehouden met de nieuwste landelijke ontwikkelingen en geeft tevens de regio de mogelijkheid om regionale scenario's door te rekenen. Inmiddels is een projectplan herziening MNN opgesteld.

## **4. Uitvoeringsprogramma provinciale wegen en kanalen**

### *N353 (Havelte - Frederiksoord - grens provincie Fryslân (Noordwolde))*

De minirotonde op het kruispunt Wapserveen is in het najaar van 1999 aangelegd. Ook de maatregelen op het traject Frederiksoord - Friese grens zijn gerealiseerd. Ter hoogte van Wilhelminaord is een 60-km/uur-zone ingesteld, ondersteund door banden, plateaus, verlichting en dergelijke. Op de aanliggende wegvakken is een aangepaste markering aangebracht, die in overleg met Fryslân door is gezet op Fries grondgebied.

### *N364 (Emmen - Nieuw-Weerdinge - Ter Apel)*

In samenwerking met de gemeente Emmen en de bewoners van Nieuw-Weerdinge is nagedacht over de herinrichting van deze parallelroute van de N391. Na het gereedkomen van de N391 zullen de plannen op de N364 worden uitgewerkt. Vervolgens gaat het beheer en onderhoud van deze weg van ons over naar de gemeente Emmen.

### *N371 (Assen - Smilde - Dieverbrug - Havelte - Meppel)*

Ter plaatse van twee bruggen op het wegvak tussen Bovensmilde en Smilde hebben wij attentieverhogende maatregelen uitgevoerd. In de bebouwde kom van Geeuwenbrug zijn maatregelen uitgevoerd ter versterking van het bebouwde kom-karakter (drempels en een afwijkende kleurslijtlaag).

---

De verkeersregelinstallatie in Dieverbrug is vervangen door een rotonde. Daarnaast is het nabijgelegen busstation heringericht.

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

In het kader van een onderhoudsbestek van de Productgroep Wegen en Kanalen (WK) zijn op het wegvak Roden - Nietap maatregelen uitgevoerd ter verbetering van de oversteekbaarheid. Op dit weggedeelte is ook een maximumsnelheid van 60-km/uur ingesteld. De maatregelen zijn in nauw overleg met de bewoners langs dit weggedeelte totstandgekomen.

Op het weggedeelte Roden - Peize hebben wij onderzoek uitgevoerd betreffende de werking van de drie verkeersregelinstallaties. Doel van dit onderzoek was na te gaan hoe de vertragingen voor de autobussen konden worden geminimaliseerd. Naar aanleiding van dit onderzoek is het programma van de lichten aangepast, zodat de bussen de lichten nagenoeg ongehinderd kunnen passeren.

Om zicht te krijgen hoe bewoners van Leek, Roden en Peize zich naar Groningen verplaatsen, hebben wij een enquête laten uitvoeren. Hieruit werd duidelijk dat een deel van de huidige automobilisten bereid is per openbaar vervoer te reizen, waardoor de groei van het autoverkeer kan worden verminderd. Momenteel wordt via een breed opgezet communicatieplan geprobeerd deze bereidheid in daden om te zetten.

*N373 (Kloosterveen - Norg - Roden)*

Een groot gedeelte van deze route is als erftoegangsweg uitgevoerd, volgens het sobere scenario van SNN-DV. Het overige deel zal in het kader van een onderhoudsbestek van de Productgroep WK worden meegenomen in 2001.

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

In de route N374 wordt bij Borger een ongelijkvloerse kruising aangelegd door RWS Noord-Nederland. De bestaande aansluiting is een van de grootste ongevalconcentraties in Drenthe. De gemeente Borger-Odoorn en RWS werken gezamenlijk met ons aan de projectvoorbereiding. Samen met de kruising wordt aan de oostzijde van de N34 een busstation gerealiseerd om de lijndienst Emmen - Groningen te kunnen versnellen. Beide maatregelen zijn een uitwerking van de corridorstudie N34.

Aan de westzijde van de N34 bij Borger wordt het concept van een natuurtransferium in opdracht van het Recreatieschap Drenthe uitgewerkt. Aanleiding vormde de toenemende problemen rond de opvang van auto's van bezoekers van diverse toeristisch-recreatieve attractiepunten in en rond Borger, zoals het Nationaal Hunebedden Informatiecentrum (NHI) en de Boswachterij Gieten-Borger (Boomkroonpad).

In 1999 zijn wij gaan praten met de gemeente Midden-Drenthe over de mogelijkheden om de verkeersoverlast in de kom van de kern Westerbork aan te pakken.

In het kader van onderhoudsmaatregelen van de Productgroep WK zijn DV-maatregelen uitgevoerd. Het weggedeelte in de omgeving van het plan Goudplevier is ingericht als erftoegangsweg.

*N375 (Pesse - Meppel - grens provincie Overijssel)*

Ter plaatse van het kruispunt Tweeloo hebben wij een rotonde aangelegd.

In 1999 is een brede werkgroep gevormd om de mogelijkheden te onderzoeken van een pilotproject op de N375. In dit pilotproject nemen wij een proef met een overrijdbare rijrichtingscheiding op het gebiedsontsluitende deel van deze route. In 2000 zullen wij weten of er mogelijkheden zijn dit project uit te voeren.

*N379 (Gasselternijveen - Nieuw-Weerdinge - Zwartemeer)*

In het verlengde van de aanleg van de N391 is gestart met de aanleg van een fietspad op het traject Nieuw-Weerdinge - Roswinkel/Emmer-Compascuum.

Verder hebben wij samen met de gemeente Borger-Odoorn gewerkt aan een PvA voor de hele route van de N379.

*N386 (Peize - Vries - Zuidlaren - De Groeve)*

Op deze gebiedsontsluitingsweg is in 1999 een begin gemaakt met de aanpak van diverse knelpunten.

Ten behoeve van de bereikbaarheid van het achterland van Peize hebben wij samen met de gemeente Noordenveld in 1999 besloten een fietstunnel aan te leggen onder de zuidwestelijke rondweg om Peize. Als de planologische procedures vlot kunnen worden doorlopen en geen bezwaren worden ingediend tegen het opheffen van de huidige oversteek, kan deze tunnel in 2000 worden aangelegd.

Met gemeente Tynaarlo is veelvuldig overleg gevoerd over het treffen van maatregelen in de kern Donderen, die de verkeersveiligheid verbeteren en het bebouwde kom-karakter versterken. Ook deze maatregelen zullen in 2000 worden uitgevoerd.

Met de gemeente Tynaarlo, de bewoners van de kern Tynaarlo en de eigenaren van de bedrijven op het industrieterrein Tynaarlo is overleg geweest over mogelijke maatregelen, die de verkeersveiligheid vergroten ter plaatse van de aansluiting op het industrieterrein, de op-/afritten van de A28 en het kruispunt Hageneind. Deze maatregelen moeten ook passen in een beplantingsplan voor het totale industriegebied.

Tijdens de overleggen bleek tussen de verschillende "partijen" verschil van inzicht te bestaan over de te treffen oplossingen. Daardoor heeft de uitvoering van maatregelen vertraging opgelopen. Inmiddels (voorjaar 2000) kan worden geconstateerd dat de diverse partijen nagenoeg op één lijn zitten, zodat wij met de verdere voorbereiding van maatregelen verder kunnen gaan.

*N391 (Emmen - Ter Apel)*

De uitvoering van de N391 is in de eerste helft van 2000 afgerond. De weg is open-gesteld begin juli 2000.

*N851 (Rogat - Meppel)*

In het kader van de vervanging verkeerslichten Rogat is onderzocht of het bestaande kruispunt en de op- en afritten vanwege de vele ongevallen te combineren zijn tot één kruispunt. Hiertoe zal ook de provinciale weg over een aantal honderden meters worden verlegd. Deze plannen ontwikkelen wij samen met de gemeente verder. De benodigde grond kon in 1999 worden aangekocht. Planvoorbereiding (en planologische procedure) zal in 2000 plaatsvinden.

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

Ter plaatse van de aansluiting Dwingeloo is een minirotonde gerealiseerd.

De reeds in 1998 gestarte aanleg van de "entree Spier" van het Nationaal Park Dwingelderveld is in 1999 afgerond. Dit geldt ook voor de herinrichting Frederiksoord (aanleg rotonde, voorrang-om-de-hoek en dergelijke).

*N856 (Beilen - Westerbork)*

In 1999 is gestart met gesprekken met bewoners langs deze route over maatregelen die de verkeersveiligheid op deze route moeten vergroten en het gebruik als sluiproute van deze weg moeten ontmoedigen. De maatregelen op deze weg, die wij als erftoegangsweg gaan inrichten, worden in 2000 meegenomen in een onderhoudsbeurt van de Productgroep WK.

*N858 (Norg - Donderen)*

In 1999 is deze weg omgebouwd tot erftoegangsweg, waarbij op een aantal ontmoetingsplaatsen tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer 60-km/uur, drempels is aangebracht. De maatregelen zijn meegenomen in een onderhoudsbestek van de Productgroep WK.

*N863 (Coevorden - Schoonebeek - Duitse grens)*

De gemeente Coevorden legt, ter ontsluiting van een nieuwe woonwijk Ossehaar van Coevorden, een standaardrotonde aan in de N863 (Europaweg). De gemeente betaalt deze rotonde volledig. Door problemen met de grondaankoop is de nieuwe ontsluitingsweg van de wijk Ossehaar vertraagd.

*Vaarweg Almelo - Coevorden*

De uitbouw van de vaarweg Coevorden - De Haandrik is volgens planning in 2000 gestart. Het kanaal tussen Almelo en Nieuw-Amsterdam/Veenoord is dan geschikt voor schepen tot 400 ton. Bij de werkzaamheden wordt rekening gehouden met de wens om de vaarweg verder uit te bouwen tot 1.000 ton.

**2. Lijst 1: Overzicht van regionale en niet-locatiegebonden projecten**

---

**3. Lijst 2: Overzicht van infrastructuurprojecten**







---

**4. Kaart**

**Afkortingenlijst**

|        |   |
|--------|---|
| AVC    | Alcoholverkeerscursus   |
| BABW   | Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer                      |
| BAG    | Bereikbaarheidsstrategie regio Assen - Groningen                              |
| BER    | Beleids-effectrapportage  |
| BRIDGE | Beleidsrelevante regionale integrale dataset voor goederenvervoer en economie |
| CAD    | Consultatiebureau voor Alcohol en Drugs                                       |
| COVER  | convenanten verkeer en vervoer  |
| CVV    | collectief vraagafhankelijk vervoer   |
| DI     | decentralisatie-impuls  |
| DNN    | Directie Noord-Nederland  |
| DV     | Duurzaam Veilig   |
| GDU    | gebundelde doeluitering   |
| GVT    | gericht verkeerstoezicht  |
| GVVP   | Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan  |
| HOV    | hoogwaardig openbaarvervoerlijn   |
| ICES   | Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking                |
| INBINN | intensivering binnenvaart Noord-Nederland                                     |
| IPO    | Interprovinciaal Overleg  |
| KvK    | Kamer van Koophandel  |
| MIT    | Meerjarenprogramma infrastructuur en transport                                |
| MNN    | Model Noord-Nederland   |
| MTI    | Millenium Transport International   |
| MTR-NN | Multimodale Transportregio Noord-Nederland, Stichting                         |
| MUP    | Meerjarenuitvoeringsprogramma verkeer en vervoer                              |
| NHI    | Nationaal Hunebedden Informatiecentrum  |
| NS     | Nederlandse Spoorwegen  |
| NVVP   | Nationaal verkeers- en vervoersplan   |
| OV     | openbaar vervoer  |
| POP    | Provinciaal omgevingsplan   |
| PPS    | publiek-private samenwerking  |
| PS     | provinciale staten  |
| PvA    | Plan van aanpak   |
| PVE    | Permanente verkeerseducatie   |
| PvE    | Programma van Eisen   |
| PVVP   | Provinciaal verkeers- en vervoersplan   |
| RONA   | Richtlijnen ontwerp niet-autosnelwegen  |
| ROV    | Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid   |
| RVV    | Reglement verkeersregels en verkeerstekens                                    |
| RWS    | Rijkswaterstaat   |
| SNN    | Samenwerkingsverband Noord-Nederland  |
| STOV   | stadsgewestelijk openbaar vervoer   |
| TAP    | Tegen Alcomobilisme Project   |
| VCC-NN | Vervoerscoördinatiecentrum Noord-Nederland                                    |
| VINEX  | Vierde nota op de ruimtelijke ordening  |
| VVN    | Veilig Verkeer Nederland  |
| VW     | Verkeer en Waterstaat, Ministerie van   |
| WK     | Productgroep Wegen en Kanalen   |
| WRO    | Wet op de Ruimtelijke Ordening  |

