

**Statenstuk** 886

---

**Meerjareuitvoeringsprogramma verkeer en vervoer  
2002-2005**

---

Advies: ter behandeling in de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit  
op 15 oktober 2001

**B-stuk**

Behandeld door de heren F.G.A.M. Cox, telefoonnummer (0592) 365621 en J.A.  
Salomé, telefoonnummer (0592) 365512  
Portefeuillehouder: de heer S.B. Swierstra

---

## Inleiding

Jaarlijks wordt het Meerjarenuitvoeringsprogramma verkeer en vervoer (MUP) aan uw staten voorgelegd. Nieuw is dat dit MUP 2002-2005 volledig aansluit op de doelstellingen en prestaties van de provinciale begroting 2002, die is opgezet vanuit de principes van de maatschappelijke marketing. Naast de uitvoeringsprojecten Verkeer en vervoer worden ook de belangrijkste beleidsontwikkelingen als onderdeel van de prestatie van de begroting kort aangegeven.

Dit MUP maakt een begin met de ambities met het MUP voor de komende jaren.

De eerste ambitie is het MUP een volledige verantwoording voor de begrotingspost van verkeer en vervoer te laten zijn. De acties rond de beleidsvorming en de regionale coördinatie van het beleid (begrotingspost 3.0.0) zullen door de verdergaande decentralisatie van rijkstaken en de gewenste regierol van de provincie steeds belangrijker worden. De relatie tussen beleid en uitvoering (begrotingsposten 3.0.1 en 3.4) zal sterker in beeld gebracht worden.

De tweede ambitie is dat het MUP een belangrijk instrument zal worden voor de regionale uitvoering van verkeers- en vervoersprojecten. De regiefunctie van de provincie in dit beleidsterrein wordt er mede door vormgegeven.

## Advies

1. In te stemmen met het Uitvoeringsprogramma 2002 en de financiering daarvan.
2. In te stemmen met het mandaat geven aan ons college om alle handelingen, verbonden aan de realisering van het uitvoeringsprogramma, te verrichten.

## Meetbaar/Beoogd beleidseffect

De uitvoering van het beleid ten aanzien van de sector Verkeer en vervoer vindt planmatig en binnen de budgettaire kaders plaats. Jaarlijks wordt over het afgelopen jaar verslag gedaan.

## Argumenten

- 1.1. *Het MUP 2002-2005 sluit aan op de doelstellingen en de prestaties van de provinciale begroting 2002.*
- 1.2. *Uw staten zijn geïnformeerd over de uitvoering verkeer en vervoer en kunnen het budgetrecht uitoefenen.*

## Uitvoering

### Tijdsplanning

De uitvoering vindt plaats in 2002.

### Financiën

Zie de financiële toelichting in het MUP.

### Monitoring en evaluatie

Jaarlijks wordt verslag gedaan in het MUP. In het MUP 2002-2005 wordt verslag gedaan over het jaar 2000.

**Extern betrokkenen**

Rijk, gemeenten en overige partners.

**Communicatie**

In 2002 wordt een internetsite opgezet waarin de uitvoering van het MUP breed toegankelijk wordt.

**Bijlagen**

1. MUP 2002-2005.

**Ter inzage in de leeskamer**

N.v.t.

Assen, 24 september 2001  
Kenmerk: 37/6.5/2001008290

Gedeputeerde staten van Drenthe,

S.B. Swierstra, wnd. voorzitter  
J.Th. Imholz, wnd. griffier

tk/coll.

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 24 september 2001, kenmerk 37/6.5/2001008290;

BESLUITEN:

- I. het Uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2002 en de financiering daarvan vast te stellen;
- II. mandaat te geven aan gedeputeerde staten om alle handelingen, verbonden aan de realisering van het uitvoeringsprogramma, te verrichten.

Assen, 7 november 2001

Provinciale staten voornoemd,

, griffier

, voorzitter

tk/coll.



Meerjarenuitvoerings-programma  
verkeer en  
vervoer 2002-2005



**PROVINCIE DRENTHÉ**

MEERJARENUITVOERINGSPROGRAMMA VERKEER EN VERVOER 2002-2005

*MUP 2002-2005*

Verkeer en vervoer: daar kom je mee thuis!

---

*September 2001*

---

## INHOUD

1.	INLEIDING	4
2.	TOELICHTING OP DE UITVOERING 2002	6
2.1.	Provinciaal beleid verkeer en vervoer (doelstelling 3.0.0. a. van de provinciale begroting 2002).	6
2.2.	Uitdragen van beleid (doelstelling 33002 b van de provinciale begroting 2002)	8
2.3.	Veilige bereikbaarheid (doelstelling 33003 van de provinciale begroting 2002).	12
2.4.	Personenvervoer (doelstelling 33403 van de provinciale begroting 2002)	15
2.5.	Goederenvervoer (doelstelling 33402 van de provinciale begroting 2002).	17
3.	TOELICHTING OP DE FINANCIËN	20
3.1.	Algemeen	20
3.2.	De provinciale middelen 2002	20
3.3.	Private betrokkenheid	23
3.4.	Uitvoeringsrisico's	24
	BIJLAGE	26
1.	Verslag van de uitvoering Verkeer en Vervoer 2000	27
2.	Tabelbijlagen projecten Verkeer en Vervoer	37
2.1.	Projecten Beleidsvorming (a) en uitdragen provinciaal beleid (b)	37
2.2.	Projecten Veilige bereikbaarheid door middel van infrastructuur (a) en gedrags beïnvloeding (b)	39
2.3.	Projecten Personenvervoer	42
2.4.	Projecten Goederenvervoer	43
3.	Financiële overzichten	44
3.1.	Nieuwe projecten 2002	44
3.2.	Overzicht jaarlijkse kredieten (geen investeringskredieten)	45
4.	Kaartbeeld overzicht projecten infrastructuur 2002-2005	46
5.	Kaartbeeld Black spots in Drenthe	47
6.	Nieuwe media MUP	48
7.	Afkortingenlijst	49





---

## 1. INLEIDING

Voor u ligt het Meerjarenuivoeringsprogramma (MUP) verkeer en vervoer van de provincie Drenthe voor het jaar 2002. Sinds 1997 is dit het zesde programma. De kern van het programma wordt gevormd door de uit te voeren projecten voor 2002 zoals op tabelbijlage 2 is weergegeven. De locatiegebonden infrastructurele projecten vormen het overgrote deel van de financiële last. Dit programma voor 2002 en het verslag van het jaar 2000 (bijlage 1) vormt daarmee een toelichting op hoofdstuk 3 van de provinciale begroting 2002.

Dit zesde MUP ziet er anders uit dan de voorgaande. De indeling loopt nu parallel aan de nieuwe begrotingsindeling van de provinciale begroting 2002. Voor de sector Verkeer en vervoer geldt de volgende indeling.

Functie	Doelstelling	
3.0. Verkeer en vervoer algemeen	33002	a. Opstellen provinciaal beleid verkeer en vervoer
	33002	b. Uitdragen van provinciaal beleid verkeer en vervoer
	33003	a. Veilige bereikbaarheid door middel van infrastructuur
	33003	b. Veilige bereikbaarheid door middel van gedragsbeïnvloeding
3.4. Vervoer	33403	Personenvervoer
	33402	Goederenvervoer

Dit MUP maakt een begin met de ambities met het MUP voor de komende jaren.

De eerste ambitie is het MUP een volledige verantwoording voor de begrotingspost van Verkeer en vervoer te laten zijn. De acties rond de beleidsvorming en de regionale coördinatie van het beleid (begrotingspost 33002) zullen door de verdergaande decentralisatie van rijkstaken en de gewenste regierol van de provincie steeds belangrijker worden. De relatie tussen beleid en uitvoering (begrotingsposten 33003 en 3.4) zal sterker in beeld gebracht worden.

De tweede ambitie is dat het MUP een belangrijk instrument zal worden voor de regionale uitvoering van verkeer en vervoersprojecten. De regiefunctie van de provincie in dit beleidsterrein wordt er mede door vormgegeven.

In deze nota wordt dit zichtbaar door een opzet conform de begroting te maken en door de toelichting per onderdeel. De beleidsachtergrond wordt in de toelichting meer in beeld gebracht.

Dit MUP bestaat uit een toelichting op de voorgenomen activiteiten en projecten bij de bovenstaande begrotingsonderdelen. In het onderdeel Provinciaal beleid verkeer en vervoer worden de activiteiten om het beleid verder vorm te geven verwoord. In "Uitdragen van beleid" komt de regie- en coördinatiefunctie van de provincie in beeld. Die acties gebeuren als voorbereiding voor het realiseren van alle regionale en veel lokale projecten van alle overheden en andere partners. In de toelichting op de het onderdeel Projecten op provinciale wegen (paragraaf 2.2.3., paragraaf 2.3.2. en bijlage 1) ligt het accent infrastructuurprojecten. Dit betreft het grootste deel van het beslag op de financiële middelen in dit begrotingsonderdeel. In "Personenvervoer" en "Goederenvervoer" wordt de actualiteit eveneens toegelicht.

Dit MUP beperkt zich nog tot een gedetailleerde planning van projecten en daarmee samenhangende geraamde kosten voor 2002 en een globalere raming voor de jaren 2003 tot en met 2005. De investeringsruimte voor verkeer- en vervoerprojecten 2002 tot en met 2010 van f 148 miljoen/€ 67.159.471,98<sup>1</sup> komt in paragraaf 3 aan de orde. Het volgende MUP zal dan een raming voor de komende tien jaar geven (MUP 2003-2013).

---

<sup>1</sup> Het in dit schrijven opgenomen bedrag in euro's is bedoeld als gewenningsinformatie. Hieraan kunnen geen rechten ontleend worden.

---

## 2. TOELICHTING OP DE UITVOERING 2002

### 2.1. Provinciaal beleid verkeer en vervoer (doelstelling 3.0.0. a. van de provinciale begroting 2002).

Het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP)

Verwacht wordt dat in 2002 het nieuwe Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) van kracht is. De doelstellingen van het NVVP werken, op basis van de Planwet, door in het te voeren beleid van de rijksoverheid (NVVP-beleidsagenda), het PVVP en het gemeentelijk beleid (Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP)). Het PVVP moet zijn vastgesteld anderhalf jaar nadat het NVVP van kracht is geworden. Het Rijk verplicht ons in het NVVP tot de opzet van een sectoraal plan, de vierde wettelijke strategische provinciale beleidsnota. Nader wordt gezien of en op welke wijze het PVVP in de herziening van het *Provinciaal omgevingsplan (POP)* in 2002 ingepast kan worden. Een integrale voorbereiding van het beleid (intersectoraal en samen met de gemeenten en dergelijke) is hierbij een uitdaging. Naast het NVVP zijn de beleidskaders van de Vijfde nota over de ruimtelijke ordening, van groot belang voor een effectief verkeer en vervoerbeleid.

De belangrijkste voorwaarde voor een effectieve beleidsuitvoering blijft dat de regio de beschikking krijgt over voldoende middelen. Het gaat met name om voldoende financiële middelen in het kader van de verdere decentralisatie van het Infrafonds van het Rijk. In 2002 zal duidelijk worden in hoeverre bijvoorbeeld het noordelijk bereikbaarheidsplan en Duurzaam Veilig (DV) 2 door het Rijk worden gefaciliteerd.

Samenwerken in de regio

*Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe*

Per 1 juli 2001 is het nieuwe Provinciale Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe, zoals dat is bedoeld in de Planwet verkeer en vervoer, ingesteld. Taak van het beraad is te zorgen voor afstemming tussen de provincie Drenthe, de Drentse gemeenten en de Rijkswaterstaat (RWS), Directie Noord-Nederland, ten aanzien van planvorming en -uitvoering, openbaar vervoers- en verkeersveiligheid. Hiermee kan en dient de gezamenlijk verantwoordelijkheid voor het beleid en de uitvoering daarvan vorm te krijgen.

De regie die de provincie voert voor de regionale beleidsvorming en -uitvoering van het verkeers- en vervoersbeleid krijgt wordt sterker door middel van een verdergaande decentralisatie van rijkstaken en gelden. Er komt met ingang van 2003 een *brede doeluitkering voor regionaal en lokaal verkeer en vervoer* ter beschikking van de provincie. De provincie zal de wijze van beleidsvorming en inzet van de middelen - inclusief de eigen middelen van provincie en (grote) gemeenten - willen vastleggen in een bestuurlijke overeenkomst. In 2002 worden daarvoor de eerste voorbereidingen getroffen. Het beraad vormt hier een centraal overleg en besluitvormingsplatform in.

Het beraad wordt bij zijn werkzaamheden ondersteund door de Adviesgroep Duurzaam Veilig Drenthe, die tot taak heeft gevraagd en ongevraagd te adviseren over verkeers- en vervoerszaken in brede zin. De adviesgroep functioneert deels feitelijk als het

Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV). Met betrekking tot de werkwijze van het beraad en de adviesgroep komt het accent te liggen op de regiefunctie en de verdere ontwikkeling van de kennis en makelaarsfunctie. Uitvoerende werkzaamheden worden zoveel mogelijk naar het lokale niveau gebracht.

#### *Samenwerking in Samenwerkingsverband Noord-Nederland(SNN)-verband*

Ten behoeve van noordelijke afstemming wordt door de drie noordelijke provincies, naast de gezamenlijk overleggen, periodiek met de wethouders van Groningen, Leeuwarden, Assen en Emmen (G4), vergaderd. Dat is met name van belang, in het kader van NVVP, voor de grote infrastructuur (Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT), Kompas) projecten, de uitvoering van DV en het openbaar vervoer (OV). De resultaten van het overleg rond verkeer en vervoer worden ook ingebracht in de overleggen rond economische zaken.

#### Openbaar vervoerbeleid

##### *Wet Personenvervoer: aanbestedingen*

Vanaf 2001 wordt de aansturing van het OV volgens de Wet personenvervoer uitgevoerd. In 2002 wordt een *concessieplan* vastgesteld voor de openbare aanbesteding van het vervoer. Gebieden worden gedefinieerd die een samenhangend vervoersgebied vormen en een dusdanige omvang hebben dat er een redelijk vervoerspotentieel is. De omvang en verdeling van de rijksbijdrage bepaalt de mogelijkheden van het openbaar vervoersaanbod in de regio.

#### Luchtvaartbeleid

Drenthe heeft een regionale luchthaven in Eelde en een kleine luchthaven in Hoogeveen. Het beleid en de nodige verdere besluiten zijn gericht op de positie van de luchthaven

Groningen Airport Eelde te versterken. De aanwijzing inzake de baanverlening Eelde is een feit. De komende tijd zullen allerlei procedures (juridische en wijziging bestemmingsplan en dergelijke) moeten worden doorlopen. Het zal dan ook nog wel twee à drie jaar duren voordat de baanverlenging gerealiseerd is.

#### Ontwikkeling van het MUP

Als gevolg van de decentralisatie in het kader van het NVVP evolueert ook de rol van het MUP: immers in de nieuwe situatie krijgt de provincie de verantwoordelijkheid voor het regionale beleid en bijbehorende middelen. De provincie moet bij de besteding van de middelen zorgen voor een evenwichtige verdeling over de verschillende onderdelen van het te bekostigen beleid. In het PVVP geeft de provincie in principe richting aan te nemen maatregelen en de prioriteit daarin. Het MUP zal daarvan een vertaling geven in de besteding van de middelen en in de mate waarin dit beleid wordt bekostigd uit de doeluitkering en uit overige bronnen zoals eigen middelen. Het MUP wordt daarom in 2002 en 2003 omgevormd ten aanzien van inhoud, proces, reikwijdte en besluitvorming om hieraan sturing te kunnen geven. De gedachten gaan uit naar een tweedeling van het MUP:

1. een dynamische beleidsagenda waarin de regionale beleidsontwikkelingen en de gevolgen daarvan voor meerjarige uitvoering van alle regionale projecten van Rijk, gemeenten en provincie en de cofinanciering van de provincie door middel van eigen middelen en middelen vanuit doeluitkeringen van het Rijk in beeld komen. De raming van projecten tot 2010 conform de Investeringsnota verkeer en vervoer komt daarin aan de orde;
2. de gedetailleerde begroting van provinciale projecten en het vierjarige overzicht hiervan conform het huidige MUP.

De toegankelijkheid van het MUP dient ook vergroot te worden. Het MUP wordt zichtbaar gemaakt op een website over het provinciale verkeers- en vervoersbeleid (zie ook bijlage 6).

---

## 2.2. Uitdragen van beleid (doelstelling 33002 b van de provinciale begroting 2002)

### Uitwerken NVVP

De provincie is betrokken bij studie, verkenning, planvorming en besluitvorming van infrastructuurprojecten die primair een rijksverantwoordelijkheid kennen. Deze projecten doorlopen de zogenaamde MIT-procedure. In de jaren 2002 en verder vindt in het kader van de decentralisatie de omvorming plaats van het huidige besluitvormingsstelsel over verkeer en vervoer beleid en infrastructuur in het MIT naar het nieuwe gedecentraliseerde stelsel.

Eenmaal per bestuursperiode wordt in SNN-verband een uitgebreide Beleidseffectrapportage (BER) uitgebracht. De uitgebreide BER wordt eind 2001 gepubliceerd. In 2002 wordt de gebruikelijke jaarlijkse BER opgesteld met een verdiepingsslag voor goederenvervoer. In SNN-verband zijn inmiddels voorbereidingen gaande om de BER in lijn te brengen met het beleid van het NVVP. Voorts wordt de BER afgestemd op het monitoringssysteem NVVP dat landelijk wordt ontwikkeld.

De diverse MIT projecten en andere projecten komen in paragraaf 2.2.3 aan de orde.

### Regionale taakstelling verkeersveiligheid

#### *Voorbereiding DV, tweede fase*

De landelijke doelstellingen van het NVVP worden vertaald in regionale doelstellingen. In 2001 zijn de voorlopige regionale doelstellingen geformuleerd, die door de regio worden getoetst op haalbaarheid. In 2002 wordt de definitieve regionale doelstelling vastgesteld; die is bindend en wordt opgenomen in het PVVP.

De toets van de voorlopige regionale taakstelling en het uitwerken van het maatregelenpakket wordt in overleg met de verkeersveiligheidspartners uitgevoerd. Belangrijke leidraad is het in SNN-verband met RWS ontwikkelde concept "Duurzaam Veilig in Noord-Nederland", naar een sobere en doelmatige vormgeving van het wegennet. De toets zal in eerste instantie zicht moeten geven op de haalbaarheid van de taakstelling in relatie tot de beschikbare financiële middelen, menskracht en kennis.

#### *Afronding DV, eerste fase*

Voor de afronding van de eerste fase en als overgang naar de tweede fase is landelijk f 132 miljoen/€ 59.898.988,52 beschikbaar gesteld. Voor Drenthe komt in zijn geheel f 4,6 miljoen beschikbaar. De verdeling zal in overleg met de partners worden vastgesteld.

### Regiocoördinatie

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

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

- AZ: de eerste fase van de Zuidelijke Ringweg Groningen moet uiterlijk 2007 gereed zijn. Het tracébesluit is gepland in 2002. De start van de realisatie is voorzien in 2003, de oplevering is voorzien in 2007. De eerste fase bestaat onder andere uit: verbetering van aansluitingen, aanleg van zogenaamde bypasses naar het Vrijheidsplein en tussen de aansluitingen Europaweg en Euvelgunneweg, aanleg van twee tunnels onder het Julianaplein, aanleg van het Euvelgunnetracé als dubbelbaans stadsautoweg en aanleg van het ongelijkvloerse knooppunt Driebond.

---

Over de volgende projecten hebben wij met het kabinet vooralsnog alleen procedurele afspraken gemaakt. Wij werken aan studie en onderzoek om deze projecten een fase verder in het MIT te krijgen en 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 magneetzweefbaan heeft de voorkeur van het Noorden omdat deze variant het beste ontwikkelingsperspectief biedt voor een multimodale economische ontwikkelingsas via Flevoland, Fryslân en Groningen. Op 23 maart 2001 heeft het kabinet besloten tot een aanvullende verkenning van de vier varianten voor een snelle spoorverbinding Randstad - Noord-Nederland. Eind 2001 is nu besluitvorming voorzien over de variantenkeuze en het verdere planproces. De regionale standpuntbepaling rond de Zuiderzeelijn zal separaat aan de provinciale staten (PS) worden voorgelegd.
- N33: verdubbeling traject Assen - Veendam - A7, inclusief de aansluiting op de A28. In april 2000 zijn de resultaten van de regionale voorverkenning van "nut en noodzaak" van de verdubbeling aangeboden aan de minister van verkeer en waterstaat (VW), met het verzoek het project op te nemen in het MIT-verkenningenprogramma. In haar reactie van november 2000 stelt de minister dat op genoemd traject van de N33 geen sprake is van een bereikbaarheidsprobleem. Wel erkent de minister een verkeersveiligheidsknelpunt op het wegvak. Het project is in het voorjaar van 2001 door het ministerie ingediend als voorbeeldproject in het kader van de Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking (ICES)-claim voor het project Duurzaam Veilig II.
- A7: de tweede fase van de oplossing van de problematiek van de Zuidelijke Ringweg Groningen. Deze fase betreft onder meer de zogenaamde Zuidtangent. Hiervoor geldt volgens VW als voorkeursoplossing de autosnelwegvariant. Dit project is opgenomen in het MIT-planstudieprogramma. Het tracébesluit voor de tweede fase is gepland na 2005. De start van de realisatie ligt volgens het MIT na 2010. De regio vindt een eerdere start van de werken noodzakelijk, gelet op de resterende verkeersproblemen na uitvoering van de werken van de eerste fase en realisatie van het flankerend beleid, inclusief het maatregelenpakket in het kader van het stadsgewestelijk openbaar vervoer (STOV). Tijdens bestuurlijk overleg op 9 april 2001 tussen het SNN en de minister van VW is afgesproken in het najaar van 2001 nader overleg te voeren over de prioritering en de bijbehorende planprocedures van de tweede fase, een en ander mede in samenhang met de uitkomsten van de verkenningenstudie voor het STOV.
- A28: Over de capaciteitsverruimende maatregelen op het traject De Punt - Groningen moeten nog afspraken worden gemaakt. Na inventarisatie van knelpunten in het hoofdwegennet die in aanmerking komen voor een verkenning is de A28 Assen - Groningen opgenomen in de dynamische agenda van het NVVP.

#### *Regiovisie Groningen - Assen*

In samenhang met de realisatie van de maatregelen voor de eerste fase A7 - Zuidelijke Ringweg Groningen en de projectorganisatie Bereikbaarheid regio Assen - Groningen (BAG) worden maatregelen voor hoogwaardig STOV uitgewerkt. Regionale inzet daarbij is de implementatie van een lightrail-concept. Het project STOV - Groningen - Assen is opgenomen in het MIT-verkenningenprogramma. De verkenning wordt in 2001 afgerond. Aansluitend vindt besluitvorming door VW plaats over het verdere planproces. Aan het STOV-project wordt door de regio hoge prioriteit toegekend, mede in het kader van de verdere ruimtelijk-economische ontwikkeling van het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen. De betrokken provincies en gemeenten hebben zich bereid verklaard € 36,30 miljoen beschikbaar te stellen voor de realisatie van het STOV-project.

---

Het project STOV Groningen - Assen is door het ministerie in 2001 ingediend als voorbeeldproject voor de onderbouwing van de ICES-claim van het VW voor de ophoging van de gebundelde doeluitkering (GDU). Tijdens bestuurlijk overleg in het najaar van 2001 zal met het Rijk worden getracht afspraken te maken over integrale besluitvorming over het totale STOV-concept.

Binnen het raamwerk van het nationaal stedelijk netwerk en het BAG zullen de komende jaren ook concrete deelprojecten worden uitgewerkt voor verbetering van de stedelijke hoofdwegenstelsels van Groningen en Assen en de aansluiting daarvan op de nationale hoofdwegen.

#### *Projecten op provinciale wegen in de regio Assen - Groningen*

Ten aanzien van de infrastructuur zijn de volgende onderdelen in 2002 aan de orde:

- verbetering van de route N373 (Huis ter Heide - Norg - Roden). Een groot deel van de route is al ingericht als erftoegangsweg. Dat laatste ronden wij in 2001 af, waarbij tegelijkertijd in samenwerking met de gemeente Noordenveld ook de kom van Langelo wordt verbeterd;
- verbeteringsmaatregelen in de bundel N372: het transferium Hoogkerk, de herinrichting van Peizermade. Om een alternatief te bieden voor de toename van de automobiliteit zetten wij in 2002 in op stimulering van het openbaar vervoer tussen Roden en Groningen, met een communicatietraject naar de reiziger en bedrijven;
- in 2001 is gestart met een onderzoek naar het gebruik van de N374, gedeelte Schoonloo - Westerbork. Aan de hand hiervan wordt in 2002 bepaald welke maatregelen worden genomen;
- op de route N386 (Peize - Vries - Zuidlaren) worden diverse verbeteringsmaatregelen uitvoeren.

#### **Gebied Zuidwest-Drenthe**

Over de volgende 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 ook financiële afspraken te maken.

- A28: capaciteitsverruiming op het traject Meppel - Zwolle - Hattermerbroek.
- A28/A32: verbeteren van de kortsluiting bij Meppel.  
De MIT-verkenning over de structurele oplossing betreft beide deelprojecten en wordt in 2001 afgerond. Aansluitend vindt besluitvorming door VW plaats over de verdere planprocessen. In het kader van "benuttingsmaatregelen" wordt ter hoogte van het traject bij Zwolle een "dynamische derde rijstrook" aangelegd. De eerste fase van de benuttingsmaatregelen betreft het traject Zwolle-Zuid - afslag Ommen. Deze maatregelen zijn gepland in de periode 2002-2003. De tweede fase betreft de trajecten Hattermerbroek - Zwolle-Zuid en afslag Ommen - Lankhorst. Deze benuttingsmaatregelen zijn gepland in de periode 2005-2010. Getracht wordt deze maatregelen te versnellen door een bijdrage in het kader van de ICES. Hierover ontstaat meer duidelijkheid in 2002.
- Verbetering hoofdvaarweg Meppel - Ramspol. In de MIT-verkenning wordt bezien welke maatregelen nodig zijn om de vaarweg te kunnen laten voldoen aan zijn status "hoofdvaarweg". In 2001 wordt besluitvorming door VW verwacht over het vervolgproces in 2002, mede op basis van een kosten-/batenanalyse van verbeteringsplannen voor drie sluiscomplexen, waaronder de voorgenomen vervanging van de keersluis (de vaarweg is hierdoor tientallen dagen per jaar gestremd) bij Zwartsluis door een schutsluis.



### **Projecten op provinciale wegen**

Ontwikkelingen ten aanzien van de infrastructuur zijn:

- In Zuidwest-Drenthe is met provinciale en gemeentelijke middelen reeds een groot pakket aan DV-maatregelen uitgevoerd. In 2002 staan maatregelen op het programma voor de N375, N851, N852 en N855.
- Op diverse trajecten liften maatregelen mee met groot onderhoud. Maatregelen op de N851 bij Meppel zijn afhankelijk van een onderzoek naar de afwikkeling van het verkeer op de N851 tussen de op- en afritten met de A32 en het kruispunt bij het Medisch Centrum. Dit, om in afwachting van de kortsluiting A28/A32, de doorstroming zo goed mogelijk te laten verlopen.
- Landelijk worden nieuwe Richtlijnen ontwerp niet-autosnelwegen (RONA)-richtlijnen ontwikkeld. Een van de maatregelen waar discussie over is, is het toepassen van rijrichtingscheidingen op gebiedsontsluitingswegen. Op de N375 zal een proef, begeleid door wetenschappelijk onderzoek, worden gedaan met deze nieuwe inrichtingsvorm.
- De gevolgen voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de herinrichting van de N855 door het Nationaal Park Dwingelderveld zal nauwlettend worden gevolgd. Mogelijk dat er in 2003/2005 nadere studie zal komen naar een mogelijk alternatieve route.

### **Gebied Zuidoost-Drenthe**

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

- A32: verdubbeling van het traject tussen Holsloot (N34) en de Duitse grens. In de voorbereiding van dit werk in de transportas Zwolle - Meppen wordt rekening gehouden met de uitbouw tot een volledige autosnelweg. Afhankelijk van de beschikbare financiën wordt de weg aangelegd als een 2x2 autoweg of een volledige autosnelweg. De voltooiing van de weg is voorzien in 2005. De route sluit in Duitsland aan via de E233 op Bundes Autobahn (BAB) 31. De planning van de ontbrekende trajecten moet met Duitsland afgestemd zijn. Zowel de E233 tussen Zwartemeer en de BAB als de BAB 31 Meppen - Gronau zijn in 2005 verdubbeld.

Over de volgende 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 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. In overleg met de provincie Overijssel bereiden wij de verruiming tot 1.000 ton technisch en financieel verder voor. De minister van VV heeft in januari 2001 medegedeeld dat "nut en noodzaak" van een rijksbijdrage voor verdere opwaardering tot 800/1000 tonsvaarweg onvoldoende is aangetoond. Eerst zullen de effecten van de uitbouw tot 400 tonsvaarweg moeten worden geëvalueerd. VV is bereid een en ander opnieuw te bezien indien de regio "nut en noodzaak" van verdere uitbouw met een economische effectrapportage kan aantonen. De regio heeft in 2001 een economische effectrapportage afgerond. Die is ter kennisneming aangeboden aan de minister. In 2002 zal een herijking plaatsvinden van de verdere regionale strategie rond de vaarweg.
- Ontsluiting (Vierde nota op de ruimtelijke ordening (VINEX)-locaties Rietlanden en Delflanden 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 openbaar vervoerlijn (HOV)-knooppunt. De gemeente Emmen heeft in 2001 een MIT-verkenning afgerond voor het project Ontsluiting Delflanden/Rietlanden (AcVINEX-project). VV zal de komende tijd besluiten over het vervolgproces. Mede in samenhang met het project Delflanden/Rietlanden wordt gestreefd naar verplaatsing van het Nederlandse Spoorwegen (NS)-station Emmen-Zuid. Hiervoor geldt een specifieke procedure.

Over de volgende projecten moeten nog afspraken worden gemaakt.

- De verdubbeling van de spoorlijn Zwolle - Emmen. Deze spoorlijnverbinding dient tweesporig te worden (volwaardig intercitynet en goederenvervoer) ter verbetering van het spoorproduct.
- Verbetering van de aansluiting van Coevorden op het Duitse spoornet. De "Rail-studie Zuidoost-Drenthe" geeft een voorverkenning voor de verbetering van de spoorverbindingen. De railstudie is medio 2001 aan de minister aangeboden. In 2002 wordt in samenhang met de studie naar spoorbenutting GOE-noord door VV met de regio in het spoordossier Noord-Nederland het totaalbeeld van capaciteitsknelpunten en oplossingen opgesteld.

### **Projecten op provinciale wegen**

In 2002 is de uitwerking van projecten in de corridor N34 aan de orde.

- De aansluitingen op de N34 bij Borger, Gasselte, Gieten, Ees en de aansluiting N34 - N33 bij Gieten (rotonde) worden ongelijkvloers. Deze projecten, inclusief twee tunnels bij Drouwen dienen volgens planning voor 2007 afgerond te zijn.
- De versnelling van het openbaar vervoer (Interliner) op de route Emmen - Groningen. De haltes op de aansluitingen bij Borger, Gasselte en Gieten worden verbeterd. De halteringstijden worden zoveel mogelijk verkleind.

- De N379 Mondenweg, een parallelroute van de N34, wordt verbeterd. De verkeersonveilige kruisingen met de bebouwde kommen in Nieuw-Weerdinge, Roswinkel en Valthermond zijn in 2001 aangepakt. De bebouwde kommen van Eerste Exloërmond, Tweede Exloërmond en Nieuw-Buinen staan voor 2002 en verder in de planning.
- A37 parallelroutes. Door de aanleg van de A37, de autosnelweg tussen Hoogeveen en Holsloot wordt het onderliggende wegennet ontlast van het doorgaande autoverkeer. In overleg met de gemeente Coevorden worden de N854 Dalen - Zweeloo en de N376 Noord-Sleen - Erm heringericht.

### 2.3. Veilige bereikbaarheid (doelstelling 33003 van de provinciale begroting 2002).

#### Inleiding

##### *Bereikbaarheid*

De nationale/regionale bereikbaarheid wordt voor het belangrijkste deel gerealiseerd door de infrastructurele projecten in het kader van het MIT en Kompas. Korthedshalve wordt daar naar verwezen (paragraaf 2.2). De mate waarin de provincie daar financieel en uitvoeringstechnisch bij betrokken zal zijn zullen in de komende jaren in dit programma steeds meer zichtbaar worden.

Dat geldt eveneens voor provinciale betrokkenheid van de stedelijke bereikbaarheid. In de komende jaren zal de ontwikkeling van openbaar vervoer projecten en de gezamenlijke ontwikkeling van planvorming en projecten voor de stedelijke bereikbaarheid

(ketenmobiliteit, intermodale knooppunten, fietsprojecten en dergelijke) zich meer ontwikkelen. De invulling van een duurzaam veilige weginrichting zal daar een aanvullende en soms een structurerende rol in vervullen.

De lijst van infrastructuurprojecten in dit begrotingsonderdeel wordt nu nog gedomineerd door de (her)inrichting van de regionale/provinciale wegen vanuit de duurzaam veilige optiek.

### *Veilig*

In het Werkplan 2001/2002 van het ROV is een analyse gemaakt van de ongevallenpatroon en voorstellen voor de bestrijding van de onveiligheid. Aan de partners wordt gevraagd verdere activiteiten te ontwikkelen. Het Provinciaal Verkeer- en Vervoerbaarad zal de benodigde nadere analyses uit laten voeren. De resultaten worden dan met de partners besproken teneinde effectieve maatregelen te treffen.

Bijlage 1: kaartbeeld van de "Black spots" in de provincie Drenthe aangegeven (bron: Ongevallenanalyse Drenthe 1996-2000, AVV/Veras ).

Infrastructuur (doelstelling 33003 a van de provinciale begroting 2002)

### *Inrichting wegen*

Het DV inrichten van wegen is een belangrijk element in het verbeteren van de verkeersveiligheid. De aanpak is effectief, maar beperkende factor is dat er zeer omvangrijke investeringen mee gemoeid zijn. Daarom is in SNN-verband een gefaseerde invoering opgesteld; eerst de meest onveilige situaties oplossen en vervolgens de inrichting van de weg verder optimaliseren. Met dit sobere scenario kan naar verwachting met 50% van de kosten 80% van de effecten worden bereikt. Het SNN-scenario sluit aan bij de in het PVVP vastgestelde categorisering van wegen.

De optimale inrichtingsvorm per wegcategorie wordt voor de provinciale wegen uitgewerkt en vastgelegd in de Drentse Richtlijnen voor het ontwerp van provinciale wegen (DROP). Bij de te onderscheiden wegcategorie hoort een bepaalde weginrichting waarvan wordt verwacht dat deze de verkeersveiligheid vergroot. De DROP geven een beschrijving van het basisniveau per wegcategorie dat aansluit bij het SNN-scenario. De DROP worden in 2002 vastgesteld.

### *Fietsverkeer*

Met de aanleg van het verkeersfietspad langs de N379 Nieuw-Weerdinge - Roswinkel - Emmer-Compasuum heeft het fietsverkeer op het gehele provinciale wegennet een eigen fietsinfrastructuur. Het completeren van de fietsnetwerken (fietspaden langs gemeentelijke wegen) wordt gestimuleerd met een bijdrage uit de GDU. In overleg met het Recreatieschap Drenthe is een actieprogramma opgesteld voor de aanleg van recreatieve fietspaden. Voor een bijdrage in de aanlegkosten is een EDR-subsidie mogelijk.

### *Leefbaarheid en faunavoorzieningen*

Het DV inrichten van de Drentse wegennet is een belangrijke doelstelling die afgewogen moet worden tegen ingrepen in de omgeving, waaronder het rooien en herplanten van bomen. Bestaande (en nieuwe) infrastructuur vormt barrières voor landdieren en waterdieren.

Om de barrièrewerking te verminderen of op te heffen zijn voorzieningen nodig als tunnels, rasters, uittreeplaatsen en eoducten, etc. In voorbereiding is het "oormerken" van een bepaald percentage van het budget van projecten Verkeer en vervoer die naast specifieke middelen voor faunamaatregelen kunnen worden ingezet.

### *Bewegwijzering niet geografische bestemmingen*

Door de toenemende verkeersdruk en de grote verscheidenheid aan toeristische en recreatieve bestemmingen neemt het belang van eenduidige en duidelijke bewegwijzering toe. In 2001 is door PS de beleidsregel voor de provinciale wegen vastgesteld. De beleidsregel voor de provinciale wegen is afgestemd op de Richtlijnen bewegwijzering van het Rijk; aan de gemeenten in Drenthe is gevraagd hierop aan te sluiten.

#### *Bewegwijzering geografische bestemmingen*

Aansluitend op de beleidsregel voor niet geografische bestemmingen wordt in 2001 een beleidsregel voor geografische bestemmingen voorbereid welke in 2002 door de PS zal kunnen worden vastgesteld. Deze beleidsregel zal met andere beleidsregels een onderdeel vormen van de DROP.

#### *Effectieve communicatie rond wegbeheer*

Voor een betere afstemming van wegwerkzaamheden wordt een website ontwikkeld. De wegbeheerders onderling en de weggebruikers krijgen een rechtstreekse toegang tot de meest actuele informatie. Dit maakt dat alle wegbeheerders en weggebruikers goed op de hoogte kunnen zijn van plannen en wegwerkzaamheden. De site wordt in afstemming met de algemene verkeers- en vervoerssite in 2001 in gebruik genomen.

#### **Verkeersveiligheidsinspectie**

Verkeersveiligheidsinspectie van provinciale wegen vormt een aanvullende factor in het terugdringen van de verkeersonveiligheid. De inspecteur signaleert vroegtijdig mogelijke knelpunten en stelt verbeteringen voor. De inspecteur rapporteert aan de wegbeheerder.

Doelstellingen zijn:

- een veilige inrichting van wegen en preventief inspelen op (mogelijke) onveilige situaties;
- uniformiteit en eenduidigheid van de weginrichting;
- nieuwe inzichten, voorschriften, richtlijnen en wetten vertalen in de praktijk.

Planning van inspecties vindt plaats naar rato van verkeersonveiligheid. In voorkomende gevallen wordt ad-hocinspectie verricht. Beperkte aanpassingen voor verkeersveiligheid worden zo mogelijk samenvallend met onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. Ook in 2002 worden de inspectiewerkzaamheden uitgevoerd.

#### **Verkeerstellingen**

Ook in 2002 wordt een rapport Verkeerswaarnemingen uitgebracht, waarin de verkeerstellingen op 42 permanente en 60 periodieke telpunten zijn opgenomen van het voorgaande jaar. Op de permanente punten wordt alle dagen geteld. De tellingen vormen de basis voor de kennis over het verkeerssysteem en geven een indicatie van knelpunten in en de ontwikkeling van de mobiliteit. De tellingen worden gebruikt bij de BER Noord-Nederland en worden ook doorgegeven aan het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In het rapport zijn ook opgenomen de verkeersgegevens voor de toepassing van de Wet geluidhinder (WGH), de bezettingsgraden van carpoolpleinen en de telgegevens van beroeps- en recreatievaart. Op gemeentelijke wegen ontbreken nog veel noodzakelijke verkeersgegevens. Hierover wordt nader overlegd met de gemeenten.

#### **Toekennen GDU-gelden**

De middelen voor kleine projecten infrastructuur (<f 25 miljoen/€ 11.344.505,40) zijn gedecentraliseerd naar de provincie in de GDU. Doel is de bereikbaarheid te verbeteren door middel van het verbeteren van infrastructuur. De omvang bedraagt tot en met 2002 circa f 6,5 miljoen/€ 2.949.571,40. Hieruit kunnen zowel lokale als regionale projecten worden gefinancierd. Ieder jaar wordt door PS een programma van projecten vastgesteld dat in overleg met de gemeenten is opgesteld. Met ingang van 2003 wordt ingevolge het NVVP de huidige regeling omgevormd tot een nieuwe doeluitkering voor het brede terrein van verkeers- en vervoersbeleid. De huidige regeling wordt derhalve na 2002 beëindigd.

Gedragbeïnvloeding (doelstelling 33003 b van de provinciale begroting 2002)

## Vervoersmanagement

### *Extern vervoersmanagement*

De decentralisatie van rijksmiddelen heeft na afstemming in SNN-verband geleid tot een andere benadering voor de inzet van het Vervoerscoördinatiecentrum Noord-Nederland (VCC-NN). Het centrum wil een gespecialiseerd adviesbureau en makelaar in oplossingen voor mobiliteitsproblemen worden. In 2001 hebben Drenthe en Groningen de eigen bijdrage gehalveerd, Fryslân verstrekt met ingang van 2001 geen provinciale middelen meer aan het VCC. De basis voor het bestaan van het VCC is tot 2004 vooralsnog gegarandeerd doordat de provincies de gedecentraliseerde rijksmiddelen doorsluizen naar het centrum. Het provinciale geld dat voorheen naar het VCC ging, wordt vanaf 2001 gebruikt voor projecten vervoermanagement waarvoor externe bureaus kunnen offeren. In SNN-verband stellen wij een actieplan Vervoersmanagement dat de basis biedt voor projecten. Voor 2002 denken wij aan projecten zoals de succesvolle campagne rond de N372, bijvoorbeeld in het kader van de Zuidelijke Ringweg Groningen. Het actieplan moet begin 2002 gereed zijn.

### *Intern vervoersmanagement*

Het ontwikkelde aanbod voor het provinciaal personeel wordt in 2002 gecontinueerd: korting op OV-abonnementen, reparatieservice voor de fiets, dienstdiensten en oproepauto. Ook zal in 2002 het pad naar de bushalte bij het provinciehuis worden verbeterd.

## Educatie en voorlichting verkeersveiligheid

Permanente verkeerseducatie (PVE) vormt - naast infrastructuur, handhaving en communicatie - een van de pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid.

De aanpak van voorlichting over het gewenste verkeersgedrag en over regelgeving is door de gezamenlijke ROV's in Nederland onderling afgestemd. Er worden zes doelgroepen onderscheiden. Drenthe heeft samen met Zuid- en Noord-Holland de uitwerking voor de doelgroep 4-12 jarigen; de taak voor Drenthe ligt op de uitvoering van leerdoelen verkeersonderwijs in de lerarenopleidingen.

Drenthe legt prioriteit bij:

- kinderen 0 tot en met 12 jaar
- (beginnende) bestuurders van 16 tot en met 35 jaar
- ouderen (60+)

Bij de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid zal in nauwe samenwerking met de Drentse gemeenten gewerkt worden om op plaatselijk niveau organisaties, scholen en bedrijven te stimuleren voor een bredere en meer diepgaande aandacht voor het verkeersveiligheidsbeleid.

Naast de prioritaire thema's wordt gewerkt aan integrale handhaving en aan verschillende communicatie- en voorlichtingsacties. De doeluitkering Verkeersveiligheid wordt besteed aan de projecten en activiteiten uit het werkplan.

## Verkeershandhaving

Het landelijk Openbaar Ministerie van Justitie heeft in 1999 het project Verkeershandhaving Drenthe in het leven geroepen met een looptijd van vier jaar. Over de resultaten van het project is met behulp van de verkeersongevalcijfers in 2002 een eerste betrouwbare evaluatie te geven. Daaruit moet blijken in hoeverre door middel van een specifieke handhaving op maximumsnelheden, draagplicht van beveiligingsmiddelen en alcohol het aantal verkeersdoden en -gewonden kan worden teruggedrongen. Er wordt daarbij jaarlijks een perceptie-onderzoek gehouden naar het draagvlak voor handhaving bij de burger.

## 2.4. Personenvervoer (doelstelling 33403 van de provinciale begroting 2002)

### Concessieverlening

Vanaf 2001 is begonnen met vervoersconcessies aan de OV-bedrijven af te geven op basis van de nieuwe Wet Personenvervoer. Voor de verlening van de eerste concessies in

Drenthe, zijn drie aandachtspunten van belang:

- opvangen van de lagere exploitatiesubsidie van het Rijk
- vormgeven van het streefbeeld OV
- voorbereiden van de aanbestedingen

De ontwerpfunctie van het OV, die volgens de nieuwe Wet personenvervoer zoveel mogelijk bij de vervoerder dient te liggen, wordt tijdelijk (tot aan de aanbestedingen) inhoudelijk door de provincie vormgegeven. Dat vindt plaats in samenwerking met de vervoerder(s) en de gemeenten (met name Assen, Hoogeveen, Emmen en Meppel). Deze afspraak is vastgelegd in de concessie aan ARRIVA en MTI voor de jaren 2001 en 2002. Door middel van ontwikkelgroepen onder leiding van de provincie worden de betrokken vervoerders in dat gebied, de gemeenten en een delegatie van de consumenten en personeel van de vervoerders betrokken bij de uitwerking. Deze groepen zullen eveneens betrokken worden bij de voorbereidingen van de aanbestedingen per concessiegebied. De werkzaamheden vinden in 2002 plaats.

### Experimenten OV

Naast de experimentele uitbreiding van MTI in Hoogeveen/Meppel en plattelandsvervoer in Zuidwest-Drenthe, is met ARRIVA afgesproken dat deze modellen ook in en rond Assen en Beilen worden opzet.

Deze projecten worden door ons noodzakelijk geacht om ervaring op te doen voor de komende aanbestedingen van het OV. Het ontwikkelen van een goed vervoersconcept voor het ontsluitend net (kleinschalig en fijnmazig vervoer op maat op het platteland en in de stad) is het doel. In 2002 worden de experimenten verder ontwikkeld.

#### Consumentenplatform

De consument van het OV wordt de komende jaren op drie niveaus betrokken bij de verbetering van het OV: op provinciaal niveau door middel van het consumentenplatform, op regioniveau voor het mede ontwikkelen van het vervoer in en rond de steden Assen, Emmen en Hoogeveen/Meppel (*drie* ontwikkelgroepen), en op het lokale niveau. De samenspraak met de klant op lokaal niveau zal nader georganiseerd worden door de vervoerders (klantenpanels). Overigens betrekken vervoerders op lokaal niveau hun klanten nu al op verschillende manieren bij hun activiteiten. Deze initiatieven worden ingepast in de ontwikkelingen rond de aanbestedingen. De werkzaamheden vinden in 2002 plaats.

#### Infrastructuur openbaar vervoer

##### *Verbeteren haltes en knooppunten OV*

In 2001 is gestart met het verbeteren van de bestaande haltes langs de provinciale wegen. In de ontwikkelgroepen OV komt een planmatig meerjarenaanpak met de gemeenten aan de orde. De komende jaren zijn wordt verder gewerkt aan knooppunten (indicatief jaar van start realisatie te Borger (2003), Gieten (2005), Hoogkerk (2003) de stadsranden Assen-West en Assen-Noord (na 2005), Hoogeveen-Zuid (2003), en de stationsomgeving van de steden Hoogeveen, Emmen, Meppel en Assen (na 2005).

*"De Boer"-regeling.*

De ministeriële regeling "De Boer" is bedoeld voor infrastructurele maatregelen ter verbetering van de doorstroming van het OV. Per 1 januari 2002 is de regeling beëindigd. In 2002 en verder worden de gehonoreerde projecten gerealiseerd en afgerekend. Drenthe heeft voor de hele periode 1996-2001 recht op circa f 16 miljoen/€ 7.260.483,46. Om in aanmerking te kunnen komen voor een projectbijdrage uit "De Boer"-gelden, moet een project vóór 1 januari 2002 gegund zijn. Er is een overbesteding te zien van circa f 6 miljoen/

€ 2.722.681,30. Wij hebben een aanvullende claim gedaan op het "De Boer"-budget bij het Rijk. Deze claim is echter tot nu toe niet gehonoreerd.

## 2.5. Goederenvervoer (doelstelling 33402 van de provinciale begroting 2002).

## Goederenvervoer in Drenthe

Beleid ten aanzien van goederenvervoer is geformuleerd in het PVVP, de gebiedsvisies Groningen - Assen en Zuid-Drenthe en Noordoost-Overijssel, de Nota vaarwegen Drenthe en het actieplan Intensivering Binnenvaart Noord-Nederland (INBINN). Het bestaande beleid is echter te veel versnipperd, het is te veel gericht op afzonderlijke sectoren (vaarwegen, binnenvaart, bereikbaarheid en economie).

In SNN-verband is gestart met het opstellen van een Noordelijk Actieplan Goederenvervoer, vanuit Verkeer en Vervoer en Economie, met inschakeling van de Adviescommissie Markt (AMa) met de brancheorganisaties. In het actieplan worden de bestaand activiteiten samen-gebracht en wordt uitwerking gegeven aan die onderdelen die nog onvoldoende zijn uitgewerkt. De resultaten zijn in 2002 beschikbaar en dienen mede als bouwsteen voor het PVVP.

Thema's in het actieplan zijn:

- verbetering van de bereikbaarheid (Logistiek Netwerk Noord-Nederland);
- gebiedsgericht goederenvervoer (onder andere binnen- en buitenstedelijke gebieden en mobiliteitsmanagement);
- de overgang van de ene op de andere vervoerswijze (modal-shift) en vervoers-efficiency (onder andere multimodale bedrijventerreinen);
- veilig goederenvervoer (onder andere verkeersveiligheid en geluidsproblematiek);
- monitoring goederenvervoer (onder andere ontwikkelingen en vervoersstromen).

De analyses van Langman hebben geleid tot het inzicht dat het verbeteren van de ontsluiting en de bereikbaarheid dé manier is om het faseverschil in de ontwikkeling van het Noorden weg te werken. Bereikbaarheid is een vestigingsfactor. Begin 2001 zijn in het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland de knelpunten in beeld gebracht voor de netwerken van weg, water en rail. Allereerst wordt ingezet op het completeren van de hoofdinfrastructuur. Bij de stimulering van de transport- en logistieke sector wordt een actief beleid gevoerd ten gunste van vervoer over rail en water.

## Luchtvaartterrein Eelde

Het Rijk is voornemens de beleidsverantwoordelijkheid, taken en bevoegdheden voor de regionale en kleine luchtvaart te decentraliseren. Het Structuurschema regionale en kleine luchthavens (SRKL), tevens planologische kernbeslissing (PKB), worden opgesteld. De PKB moet uiterlijk eind 2003 gereed zijn. De noodzakelijke wetswijzigingen kunnen dan in 2004 van kracht worden zodat de overdracht van Rijk naar provincies in 2005 kan worden afgerond. De eerste stap bestaat eruit dat Rijk en provincies het decentralisatievoorstel opnemen in de PKB, deel 1 van het SRKL. In 2002 wordt geïventariseerd welke overleg- en communicatiestructuur er moet zijn voor de nieuwe taken op luchtvaartterrein.

De voorbereiding van de aanleg van de verlengde startbaan is gestart. In overleg met provincie Groningen en met betrokken gemeenten leveren wij een afgestemde inbreng bij deze ontwikkelingen, gericht op een veilige luchthaven met ontwikkelingsmogelijkheden. Hierbij wordt de kwaliteit van de leefomgeving bewaakt. Het voornemen van de luchthaven om met de omgeving een convenant af te sluiten wordt ondersteund.

- De luchthaven zelf is in eerste instantie verantwoordelijk voor de voorbereiding en uitvoering. De provincie participeert ambtelijk in een afstemming- en informatieplatform. Doel hiervan is een dusdanige afstemming tussen alle betrokken partijen te krijgen, dat de procedures die nu nog doorlopen moeten worden (bestemmingsplannen en grond-aankoop etc.) zo soepel mogelijk verlopen.
- Het voorlopige tijdschema voor de verlenging van de startbaan voorziet in een aantal stappen: aanwijzingsbesluit, communicatie (bezwarenprocedure en informele communicatie), gemeentelijke procedures, milieuvergunningen, grondprocedures, techniek, voorbereiding en aanbesteding, realisatie en oplevering. Een en ander zal minimaal twee jaar tijdsbeslag nemen.
- Voorts kan in het kader van Invulling van het nieuwe locatiebeleid in het kader van de Vijfde nota op de ruimtelijke ordening van belang zijn de vraag naar de inrichting van de specifieke bedrijvenlocatie Eelde.





### 3. TOELICHTING OP DE FINANCIËN

#### 3.1. Algemeen

Bij de planning van de uitvoering van de provinciale projecten is de laatste jaren steeds duidelijker zichtbaar dat de jaarplanning in het MUP voor het merendeel van de projecten niet in de pas loopt met de uitvoeringstijd. De uitvoeringstijd is voor het merendeel veel langer dan een jaar. Dat veroorzaakt dat de uiteindelijke afsluitingsdatum in de tijd ver doorloopt ten opzichte van het eerste jaar dat een project op de begroting staat. Dit effect is in de GDU-projecten zichtbaar en in de "eigen" MUP-projecten.

Het Fonds verkeer en vervoer (FVV) wordt met ingang van 1 januari 2002 ingesteld. In het jaar 2000 is in de Nota investeringsbeleid verkeer en vervoer een verkenning uitgevoerd van het benodigde investeringsvolume tot 2010 voor de provincie Drenthe. Dit investeringsvolume diens als een absoluut minimumprogramma voor bereikbaarheid en veiligheid tot 2010 in Drenthe gezien te worden. Het totaal is geraamd op circa f 1,5 miljard/  
€ 0,68 miljard, waarvan circa f 148 miljoen/€ 67 miljoen ten laste van de provincie komt. PS zijn akkoord gegaan met een investeringsvolume van f 148 miljoen/€ 67.159.471,98 tot 2010. Deze f 148 miljoen/€ 67.159.471,98 wordt gefinancierd uit nieuwe kredieten volgens de begroting 2002 en verder en een jaarlijkse overheveling van f 1,2 miljoen/  
€ 544.536,26 van het krediet Infrastructuur naar het nieuwe fonds. Alle kapitaalslasten van de investeringsprojecten van verkeer en vervoer die vanaf 2002 worden opgenomen in het MUP zullen worden gefinancierd uit het FVV. De kapitaalslasten van de projecten opgenomen in het MUP 2001 of eerdere jaren zullen worden gedekt uit het Fonds infrastructuur. Op deze wijze wordt de verantwoording van het Investeringsbeleid 2002-2010 zichtbaar gemaakt. De besluitvorming tot instellen van het FVV, de voeding van het fonds en de nadere toelichting op de overgang van het bestaande krediet Infrastructuur en Fonds infrastructuur naar het FVV wordt apart, parallel aan deze nota, aan de staten voorgelegd.

Alle uit te voeren projecten, zowel investeringen als de kleinere exploitatieprojecten zijn opgenomen in bijlage 2. Deze bijlage geeft inzicht in de geraamde uitgaven, dekking van deze uitgaven, een specificatie van de provinciale bijdragen alsmede, en dat is nieuw, de kapitaalslasten die ten laste van het FVV zullen worden gebracht.

Alle projecten zijn gerangschikt volgens de nieuwe opzet van de provinciale begroting 2002. De geraamde investeringskosten zijn gebaseerd op het prijspeil van het geplande uitvoeringsjaar, waarbij alle bedragen inclusief BTW en inclusief de kosten van voorbereiding en toezicht in euro's zijn opgenomen. In dit stadium zitten er nog enkele autonome onzekerheden in de financiële ramingen. In paragraaf 3.3. worden deze risico's nader aangegeven. De personele beleids- en voorbereidingskosten van de Productgroep Verkeer en Vervoer zijn niet toegerekend aan de projectbedragen.

#### 3.2. De provinciale middelen 2002

Het provinciaal aandeel en de bijdragen door derden voor de projecten die zijn opgenomen in het MUP komt ten laste van de in de begroting beschikbaar gestelde budgetten voor Verkeer en vervoer. Hieronder volgt een toelichting op de jaarlijkse kredieten. In bijlage 3.2. is zijn de jaarlijkse kredieten, zowel de investeringskredieten als de niet - investeringskredieten, aangegeven.

##### **Krediet Verkeerswaarnemingen**

Het krediet Verkeerswaarnemingen wordt aangewend voor projecten die te maken hebben met het registreren van verkeersbewegingen.

##### **Krediet Mobiliteit**

Vanuit het krediet Mobiliteit is jaarlijks f 0,35 miljoen/€ 0,16 miljoen beschikbaar. Dit krediet is voornamelijk bedoeld om kleinere onderzoeken en voorbereidende activiteiten uit te voeren. Dit zijn ook projecten die door derden worden uitgevoerd, maar waarbij de provincie een begeleidende en/of innovatieve rol heeft, te financieren. Tekorten worden vereffend met saldi van volgende jaren door middel van het Fonds infrastructuur. Grotere onderzoeken (groter dan f 0,10 miljoen/€ 0,04 miljoen, welke gekoppeld zijn aan infrastructuurprojecten, worden gefinancierd vanuit een kortlopende kapitaalsdienst (krediet Infrastructuur/Fonds).

##### **Doeluitkering verkeersveiligheid**

De rijksbijdrage bedraagt f 1,03 miljoen/€ 0,47 miljoen) jaarlijks. De besteding is gekoppeld aan het werkplan van voormalige ROV dan wel het huidige Verkeer en Vervoer. Dit beraad is per 5

september 2001 geïnstalleerd. De vaststelling van het werkplan kent een eigen traject. Aanvullend hebben PS met ingang van 2002 structureel *f* 0,03 miljoen/€ 0,01 miljoen) beschikbaar gesteld voor permanente verkeerseducatie. Dit bedrag is niet verwerkt in de bijlagen.

#### GDU

De omvang bedraagt vanaf 1998 ruim *f* 7 miljoen per jaar/€ 3,18 miljoen, zijnde structureel €1,82 miljoen, tijdelijke verhoging tot en met 2002 €1,13 miljoen plus de jaarlijkse toe te rekenen rente) Het GDU kent een eigen besluitvormingstraject waardoor pas in de loop van 2002 zekerheid bestaat over de GDU-dekking van de voorgedragen provinciale projecten. Uitgaande van het voornemen de GDU met ingang van 2003 uit te breiden en met ingang van 2004 te verbreden tot onder andere verkeersveiligheid is voor de jaren 2001-2003 een interimregeling ingesteld. De minister verstrekt een bijdrage aan gedeputeerde staten (GS) als tegemoetkoming in de kosten van regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid. Naar verwachting gaat voor het Drenthe om circa *f* 4,6 miljoen/€ 2,09 miljoen. Dit bedrag zal ingezet worden voor de afronding van DV, eerste fase.

Bij de financiële afhandeling van de GDU-projecten is dezelfde doorloop in de tijd van projecten te zien als in deze begrotingsplanning van dit MUP. Dit illustreert ook dat de financiële jaarplanning voor het merendeel van de projecten niet in de pas loopt met de uitvoeringstijd en daarmee de uiteindelijke afsluitingsdatum. Vanaf 1997 zijn de volgende percentages van de financieel goed gekeurde projecten ook daadwerkelijk uitgevoerd en financieel afgehandeld.

<i>Jaar</i>	<i>% afgehandelde projecten</i>
1997	98
1998	70
1999	42
2000	19
2001	0

De niet afgehandelde projecten zijn nog in uitvoering of nog in procedurele en financiële afwikkeling. Van de in totaal ontvangen gelden in deze jaren 1997 tot en met 2001 (*f* 32,24 miljoen/€14,63 miljoen) is op 1 september 2001 39% afgehandeld (*f* 12,45 miljoen/€5,65 miljoen). De resterende 61% is volledig verplicht aan de gemeentelijke en provinciale wegbeheerder in Drenthe door middel van de gebruikelijke jaarlijkse besluitvorming.

#### Krediet Infrastructuur

De staten hebben een krediet beschikbaar gesteld voor 2002 van *f* 6.51 miljoen/€ 2,95 miljoen. De projecten welke tot en met 2001 in uitvoering zijn genomen brengen aan kapitaallasten *f* 4,35 miljoen/€1,97 miljoen met zich mee. Voorts hebben wij te maken met projecten die door een gewijzigde opzet duurder uitvallen dan gepland. Deze verhoging van investeringen (ad *f* 0,43 miljoen, bijlage 2.2., lijst 33003, kolom Fonds infrastructuur) brengt aan kapitaalslasten jaarlijks *f* 0,06 miljoen/€ 27.226,81 met zich mee. Dit bedrag wordt op het krediet Infrastructuur in mindering gebracht.

Bovenstaande kan als volgt worden samengevat:

In miljoenen	<i>f</i>	€
Beschikbaar krediet Infrastructuur 2002	6,51	2,95
Af: kapitaallasten projecten tot en met 2001	4,35	1,97
Af: hogere investeringen dan verwacht op bestaande projecten	0,06	0,03
Saldo: toevoeging aan het Fonds infrastructuur	2,10	0,95

Vanaf 1997 tot en met 2001 zijn 87 projecten onderhanden genomen (zichtbaar in het huidige en vorige MUP's) waarvan er tot op heden 17 van volledig begrotingstechnisch afgerond zijn. De afronding van de projecten in die jaren is als volgt.

<i>Jaar</i>	<i>% afgeronde projecten</i>
1997	65
1998	14
1999	0
2000	14
2001	0

De gebruikelijke doorloop, dan wel de financiële afsluiting van de projecten in de tijd is vanaf 1999 beïnvloed door de opzet en invoering van een nieuw financieel administratiesysteem. De planning is dat dit systeem in de loop van 2001 volledig operationeel zal zijn.

In dit MUP is het *investeringskrediet* Extra verkeersveiligheid impuls (XVVI) niet specifiek aan bod. Het krediet (*f* 25 miljoen/€ 11.344.505,40 investeringsruimte in de jaren 1997-2001) is nagenoeg volledig verplicht. In de jaarrekening is een nauwkeurige specificatie opgenomen. Zoals in de Nota

investeringsbeleid verkeer en vervoer 2010 was aangegeven, is het financiële doel van het investeringskrediet ruimschoots bereikt. Dat doel was met *f* 25 miljoen/€ 11.344.505,40 provinciaal geld nogmaals minstens *f* 25 miljoen/

€ 11.344.505,40 cofinanciering van derden te realiseren voor een versnelling van de aanpak van de onveiligheid. In 2002 wordt de afronding van deze impuls gezocht in een bijzondere aanpak van een aantal urgente projecten (Black Spots) die in dit kader geen voortgang konden boeken wegens financiële redenen van derden. Daartoe worden in 2002 nadere initiatieven ontwikkeld. Zodra de projecten volledig zijn gerealiseerd of projecten die nog afgerekend moeten worden met derden kan de (financiële) eindverantwoording worden opgemaakt.

### Fonds Infrastructuur

De stand van het fonds bedroeg per 1 januari 2001 *f* 17,02 miljoen/€ 7,72 miljoen. Dit is inclusief de verplichting van circa *f* 2,5 miljoen/€ 1.134.450,54 voor de (voor)financiering van zogenaamde "De Boer"-projecten. De geschatte rente over 2001 is berekend op *f* 0,99 miljoen/€0,45 miljoen. Verwacht wordt dat er over het jaar 2001 *f* 2,10 miljoen/

€0,95 miljoen - zijnde het verschil tussen het jaarlijks beschikbaar gestelde krediet en de kapitaallasten die ten laste van dit krediet moeten worden gebracht - zal worden toegevoegd. In het jaar 2001 zal ten laste van dit fonds nog eens een bedrag van *f* 0,25 miljoen/€ 0,11 miljoen) worden onttrokken zijnde projecten die een tekort op het krediet Mobiliteit 2001 geven.

Voor het jaar 2002 is een toevoeging van *f* 2,1 miljoen/€0,95 miljoen) becijferd en de rente wordt geschat op *f* 1,21 miljoen/€0,55 miljoen).

De verwachte eindstand per 31 december 2002 van het fonds, na onttrekking van de "De Boer"-reservering van *f* 2,5 miljoen/€ 1.134.450,54 en de eerste storting van *f* 1,2 miljoen/€ 544.536,26 in het FVV, bedraagt dan *f* 19,47 miljoen/€8,84 miljoen). Dit bedrag is nodig voor de noodzakelijke voeding van het FVV, de afronding in 2002 van de XVVI en de nadere afrekening van de nu lopende maatregelen tot en met 2001 in de komende jaren.

### FVV

Zoals al eerder aangegeven wordt met ingang van 2002 een FVV ingesteld. In een apart statenstuk zal een specificatie van voorgenomen uitgaven en de dekking ervan worden opgenomen.

Voor het jaar 2002 is er voor de investeringen een bedrag begroot van €3,38 miljoen.

### Fonds Openbaar Vervoer (FOV)

Het saldo van het FOV bedroeg per 31 december 2000 *f* 2,86 miljoen/€1,29 miljoen. De verwachte uitgaven voor 2001 bedragen *f* 0,67 miljoen/€0,30 miljoen, hiertegen over staat een inkomst vanuit de rijksbijdrage van *f* 0,35 miljoen/€0,16 miljoen. Voorts wordt er rente toegevoegd over het saldo en dit is becijferd op *f* 0,16 miljoen/

€0,07 miljoen. Hiermee wordt per 31 december 2001 een eindstand verwacht van *f* 2,70 miljoen/€1,22 miljoen).

De bijdrage aan het FOV is voor 2002 begroot op *f* 0,35 miljoen/€0,16 miljoen) en de rentetoevoeging is begroot op *f* 0,16 miljoen/€ 0,07 miljoen). De uitgaven zijn geraamd op *f* 0,86 miljoen/€0,38 miljoen). Hiermee bedraagt de verwachte eindstand *f* 2,36 miljoen/€ 1,07 miljoen).

Het positieve saldo dient in eerste instantie om de risico's rond de openbare aanbestedingen van het vervoer te dekken en de exploitatiebijdragen aan de vervoerder voor de vervoersexperimenten enigszins op te kunnen vangen. De verwachting is dat de uitgaven in de komende jaren sterker zullen stijgen dan de inkomsten.

### Schematisch weergegeven

In miljoenen	2001		2002	
	<i>f</i>	€	<i>f</i>	€
Stand FOV				
1 januari	2,86	1,29	2,70	1,22
Bij: rente	0,16	0,73	0,16	0,07
Bij: 1% rijksbijdrage	0,35	0,16	0,36	0,16
	3,37	1,53	3,22	1,46
Af: uitgaven	0,67	0,30	0,86	0,38
Stand FOV 31 december	2,70	1,22	2,36	1,07

In het voorgaande is de rijksbijdrage OV van circa *f* 33 miljoen/€ 14.974.747,13 voor het 2002 buiten beschouwing gelaten. Deze subsidie is bestemd voor de OV-maatschappijen. Ingevolge de meerjarenafspraken met het Rijk geldt dat voor Drenthe voor de periode 2001 tot en met 2004 de subsidie alleen variabel is in relatie tot het gebruik in de eigen regio. Deze rijksbijdrage is ook niet op de bijlage opgenomen.

### 3.3. Private betrokkenheid

Deze wijze van projectontwikkeling en uitvoering wordt steeds belangrijker in Nederland en ook in Drenthe. Het dragen van de baten en lasten van infrastructurele projecten en andere maatschappelijk gewenste investeringen zijn in toenemende mate voor particuliere partijen interessant. Door middel van een dergelijke samenwerking tussen overheid en particuliere instanties groeit het mogelijke investeringsvolume voor publiek projecten. In Drenthe spelen nu de volgende projecten:

- publiek-private samenwerking (PPS) investeren in verkeersveiligheid  
Samen met verzekeraar Univé, en Adviesbureau Grontmij is een voorfinancieringsconstructie voor de wegbeheerders voor het investeren in DV-verkeersoplossingen opgesteld. Het gaat om versnellen van de investeringen. Op dit moment spreekt de huidige vorm blijkbaar minder aan omdat de

wegbeheerders geen nieuwe projecten meer indienen. Een andere vorm van samenwerken tussen overheden en particuliere instanties zal nodig zijn.

- PPS STOV  
Om het STOV mogelijk te maken zal een vorm van PPS nodig zijn. Op dit moment worden de mogelijkheden verkend. Dat hangt nauw samen met de uitkomsten van de verkenningstudie STOV en de besluitvorming door het Rijk begin 2002 over de te starten planstudie.
- PPS-Zuiderzeespoorlijn (ZZL)  
De besluitvorming over de ZZL is door het Kabinet naar eind 2001/begin 2002 geschoven. De verkenningen voor PPS-constructies kunnen, bij een positief besluit van het Kabinet starten. Met de combinatie van particuliere ondernemingen is een potentiële partij aanwezig.

Andere initiatieven zullen zo mogelijk onderzocht worden teneinde de kapitaalvragende grote verkeers- en vervoersprojecten te kunnen realiseren.

#### 3.4. Uitvoeringsrisico's

Het MUP is een jaarlijkse begroting van de uitgaven en kosten van met name infrastructurele projecten. De uitvoering van de projecten loopt in de praktijk bijna nooit gelijk op met het begrotingsjaar. Er is hierbij vaak sprake van een aantal onzekerheden welke nauwelijks vooraf in te schatten zijn. Deze onzekerheden maken de realiseerbaarheid van het programma tot op zekere hoogte ongewis.

De risico's betreffen dan:

##### *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 dekkingsplannen*

Per project is aangegeven welke overheden en instanties door de provincie als financieel medeverantwoordelijke partner worden gezien. Het dekkingsplan moet als een risico worden gezien, in geval 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 zorgdragen 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. Daarnaast is de op het moment van aanbesteden heersende marktsituatie een risico. Een mee- of tegenvallende aanbesteding kan wel 30% verschil maken.

---

BIJLAGE



## 1. Verslag van de uitvoering Verkeer en Vervoer 2000

### 1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van de voortgang van de projecten in het jaar 2000. De Uitvoeringsprogramma's regionale en niet-locatie gebonden projecten en provinciale wegen en kanalen van het MUP 2001-2003 zijn als leidraad gebruikt. Ter wille van de beknoptheid gaat de verslaglegging over de projecten die zijn afgerond en die waar zich belangrijke ontwikkelingen hebben voorgedaan.

### 2. Financiën aspecten van de uitvoering in 2000

Vanuit de financiën zijn een aantal noemenswaardige zaken te noemen.

*In het uitvoeringsprogramma regionale en niet locatiegebonden projecten zijn dat de volgende:*

- het ROV heeft de voorgenomen werkzaamheden (projecten 7 tot en met 13) binnen het budget uitgevoerd;
- bij het project Knooppunt stedelijke centra (project 25) zijn de uitgaven in 2001 nog niet gedaan. Begin 2001 is overeenstemming bereikt met ARRIVA zodat medio 2001 is gestart. De samenwerking met de gemeenten is gestart onder andere door middel van de ontwikkelgroepen. De projecten Knooppunten en verbeteren haltes (25, 26 en 27) zullen gestart worden in 2002;
- het project Toeristische objectbewegwijzering (37) is uitgevoerd door de Productgroep Economie. De Productgroep Wegen en Kanalen heeft de beleidsregel opgesteld. Vanuit het mobiliteitsfonds is f 12.500,-/€ 5.672,25 bijgedragen.

*In het Uitvoeringsprogramma infrastructuur kan het volgende genoemd worden:*

- in het jaar 2000 vielen de kosten van een aantal projecten lager uit dan was begroot, als gevolg van een andere uitvoering dan gepland, het combineren van uitvoerings- en onderhoudswerkzaamheden, een samenhangende aanbesteding en uitvoering van meerdere projecten, een grotere medefinanciering dan begroot en een gunstige marktsituatie ("werkhonger"). De projecten betreffen:
- het project Havelterberg (0A201). De begrote uitgaven bedroegen f 500.000,-/€ 226.890,11. Doordat de uitvoering eenvoudiger kon is een meevaller ontstaan van circa f 264.000,-/€ 119.797,98;
- het project 0A205: N371 Geeuwenbrug/Dieverbrug. De kosten waren geraamd op zo'n f 750.000,-/€ 340.335,16. Doordat de uitvoering kon worden gecombineerd met onderhoud waren de kosten f 510.000,-/€ 231.427,91.
- voor een aantal projecten is het budget gefinancierd uit het krediet Mobiliteit niet besteed. De projecten worden later uitgevoerd. Het gaat om project 20b: Studie Lightrail Roden - Groningen en project 31a: N372 Transferium Hoogkerk.
- het project kruispunt Bunne/Lieveren (0A254) was voor 2000 nog niet begroot. Voor 2001 is de geraamde investering f 800.000,-/€ 363.024,17. De geraamde kosten bedragen na de definitiefase echter f 1.120.000,-/€ 508.233,84. De aanbesteding viel echter ruim 20% mee. Het project wordt gestart zodra de dekking is geregeld.

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

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

##### *Nationale ontwikkelingen*

In SNN-verband is in 2000 aandacht besteed aan verschillende landelijke thema's. Belangrijk bespreekpunt was het commentaar op de herziening van de richtlijnen RONA. Door SNN is voorgesteld om de RONA niet bestuurlijk te laten vaststellen, maar deze als "gereedchapskist" te beschouwen. Deze visie van SNN is opgenomen in de Interprovinciaal Overleg(IPO)-reactie.

In noordelijk verband is gewerkt aan commentaar op het concept-NVVP betreffende verkeersveiligheid. De SNN-projectgroep Verkeersveiligheid heeft een notitie opgesteld over de aanpak van een regionale taakstelling.

In 2000 is gestart met de evaluatie van het convenant Verdi in de convenant verkeer en vervoer(COVER)-evaluatie. Het onderwerp DV en het functioneren van de ROV's waren belangrijke onderwerpen. Aan het invullen van de vragenlijsten, de verwerking ervan en de discussie over de COVER-onderwerpen is veel tijd en energie besteed. De respons is verwerkt in het rapport Feiten- en meningenonderzoek. Het eindrapport zal in 2001 uitkomen.

##### *SNN-ontwikkelingen*

In de SNN-projectgroep is aandacht gegeven aan de landelijke ontwikkelingen betreffende DV. Verder is gezamenlijk opgetrokken bij het uitdragen van het standpunt "fietsers uit de voorrang bij rotondes". Er liep de juridische procedure van de Fietzersbond ENFB tegen de provincie Drenthe over het Verkeersbesluit fietsers uit de voorrang bij de rotonde Watertoren in Meppel. Na twee uitspraken van de rechter en één van de provinciale bezwarencommissie, heeft nu ook de Raad van State de provincie in het gelijk gesteld; de provincie heeft een correcte belangenafweging gedaan.

Onder auspiciën van de drie noordelijke ROV's en RWS, Directie Noord-Nederland, is in 1999 de Prijsvraag Duurzaam Veilig Leven 2000 uitgeschreven. De prijsvraag richtte zich op de samenwerking tussen de verkeerskunde, stedenbouwkunde en landschapsarchitectuur. In februari 2000 zijn in Hoogeveen de prijswinnaars bekendgemaakt. De voorstellen van de genomineerden zijn in een brochure opgenomen. Daarnaast zijn er infopanelen gemaakt, die gebruikt zijn voor de expositie op het NVVC-congres in april 2000.

##### *Ontwikkelingen in Drenthe*

In het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig is onder de vlag van het ROV Drenthe een workshop georganiseerd over de invoering van "Voorrang bestuurders van rechts". Deze maatregel, die in mei 2001 van kracht geworden is, is vooral een aanpassing aan de Europese regelgeving.

##### *Beleggen in verkeersveiligheid (PPS-II)*

In december 2000 is het eerste PPS-project, de aanleg van een rotonde in de gemeente Hoogeveen, gereed gekomen. Omdat de projecten trager verliepen dan gewenst, is een tussentijdse evaluatie uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten is een aantal voorwaarden versoepeld. Tijdens een studiemiddag is hierover nadere informatie gegeven.

#### **3.2. Thema Gedragsbeïnvloeding**

Onder de paraplu van het ROV Drenthe, dat in 2000 haar twintigjarig bestaan vierde, zijn veel activiteiten op het gebied van gedragsbeïnvloeding ontplooid. Op de belangrijkste activiteiten wordt hierna kort ingegaan.

#### *Gericht verkeerstoezicht (GVT)*

Het project Integrale verkeershandhaving in Drenthe werd in 2000 goedgekeurd en kon in 2001 verder worden vormgegeven. De voorlopige conclusie ten aanzien van snelheden was, dat er in de gebieden Assen en Hoogeveen al een duidelijk effect viel waar te nemen. In het gebied van Emmen was dat in mindere mate het geval. De effecten van de andere speerpunten zijn nog niet te evalueren; daarvoor is de periode nog te kort.

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

- Van het project "Alcoholvrij op weg", waarin jonge automobilisten aan de lijve ondervinden wat het rijden onder invloed inhoudt, hebben in 2000 circa 170 jongeren deelgenomen. Aangezien de deelnemers veelal ook met andere jongeren communiceren over hun ervaringen heeft dit project een bredere uitstraling. Door het Consultatiebureau voor Alcohol en Drugs (CAD) zijn 18 cursussen gegeven van de Alcoholverkeerscursus(AVC)-proloog, een cursus gericht op bestuurders die een boete hebben gekregen voor het rijden onder invloed.
- Er zijn diverse publieksactiviteiten (tijdens braderieën, beurzen en alcoholcontroles) geweest, waarbij aandacht werd gevraagd aan het rijden onder invloed.
- Er is meegewerkt aan de opzet van het Tegen Alcomobilisme Project (TAP), een project dat is gericht op het alcoholgebruik in op met name horecagelegenheden en sportkantines.

#### *Aanpak fietsverkeer*

Het fietsverkeer wordt in de huidige beleidsuitvoering niet in een afzonderlijke aanpak weergegeven. Het bevordering en beveiliging van het fietsverkeer wordt in de volgende kaders aangepakt.

- Verkeersveiligheid. De provincie heeft langs al haar wegen de veiligheid van de fietser gewaarborgd met vooral vrijliggende verkeersfietspaden. De realisatie van fietspaden langs gemeentelijke wegen in het kader van de verkeersveiligheid wordt middels toekenning van GDU-gelden ondersteund. Het ROV Drenthe heeft met name vanuit het oogpunt van de bevordering van veilig fietsverkeer een bijdrage geleverd met thema's als: bestuurders van rechts voorrang, het gebruik van fietshelmen, verkeersregels en verkeersgedrag.
- Bereikbaarheid. In de verbetering van de bereikbaarheid van stedelijke gebieden wordt de aanleg van ruime veilige en aantrekkelijke fietspaden voorbereid. Dit gebeurt in samenwerking tussen de gemeenten en provincie. De samenhang met het verbeteren van de bereikbaarheid (Ruimtelijke-Economische Ontwikkelingsvisie Noord-Nederland-(REONN)-thema)) van stedelijke gebieden door regulering van autogebruik en bevordering van het gebruik van collectief vervoer vereist een intensieve afstemming. De ontwikkeling van fietspaden tussen stadscentra en woonwijken, tussen centra en verkeersknooppunten (transferia en overstaphaltes) en zogenaamde satellietdorpen wordt daarbij nagestreefd.
- Recreatie. De bevordering van het recreatieve gebruik van de fiets is een aandachtsveld dat met name door het Recreatieschap in samenwerking met de gemeenten en provincie wordt vormgegeven. Aanleg en verbetering (verharding, bewegwijzering, informatieborden en stalling etc) van de recreatieve paden en de directe omgeving daarvan worden hierbij uitgevoerd. Ter gelegenheid van het 35-jarig bestaan van de Drentse Fietsvierdaagse is (opnieuw) een fietskaart van Drenthe uitgebracht.

Bij de huidige praktijk is prioriteit gelegd bij de voorbereiding van de bereikbaarheidsaanpak conform het REONN-programma en de OV-aanpak. Nieuwe initiatieven voor beleidsvoorbereiding vinden plaats in het kader van de opzet van het PVVP dan wel het POP in 2002. In de bestuursopdracht voor het POP zal dit verder vastgesteld worden.

#### *Educatie en voorlichting*

Vanuit het ROV Drenthe veel aandacht besteed aan het uitwerken van beleid en het ondersteunen van concrete activiteiten.

- Landelijk werd in het kader van het NVVP en de tweede fase DV gewerkt aan een gezamenlijk speerpuntbeleid voor PVE. Het ROV Drenthe had op het gebied van verkeers-educatie voor de PABO's, landelijk een adviserende en sturende rol.
- Het doel van 100 verkeersouders in Drenthe is in 2000 gehaald. Door de meeste Drentse gemeenten werd actief medewerking verleend voor de benoeming van verkeersouders.
- In 2000 is het gebruik van leermiddelen voor verkeerseducatie op scholen voor primair onderwijs in Drenthe geïnventariseerd. In het voortgezet onderwijs op het Esdal College in Emmen is in de brugklassen aandacht besteed aan de verkeersveiligheid. Aan dit instaproject hebben circa 250 leerlingen deelgenomen.
- Via subsidie van het ROV Drenthe zijn op de PABO's in Emmen en Meppel gastlessen gehouden voor zo'n 500 studenten. Uit evaluatie blijkt dat studenten en directie de lessen als zeer doelmatig hebben ervaren.
- De Werkgroep Bromfietsen van het ROV heeft gewerkt aan een nieuwe opzet voor de bromfietscursussen in Drenthe. Er zijn 17 nieuwe instructeurs opgeleid. In 2000 is ook uitgebreid aandacht besteed aan de "Bromfiets op de rijbaan". Inventarisatie van op welke wijze de maatregel in Drenthe is ingevoerd leerde dat er nogal wat verschillen in de toepassing van bebording en infrastructuur waren. Het ROV heeft gemeenten aanbevolen om dit voort te zetten met onderzoek naar eenduidige overgangsconstructies.

- Projecten voor weggebruikers vanaf 18 jaar (automobilisten en motorrijders). In de gemeenten Emmen, Hogeveen en Assen is het project "Jonge automobilisten" uitgevoerd. Circa 70 kandidaten zijn opgeleid.
- In samenwerking met de ROV's van Groningen en Friesland is het project "Regionale Motorrijvaardigheidstraining (RMT)" uitgevoerd. Gelet op het relatief geringe aantal deelnemers (circa 70 motorrijders in Drenthe) wordt gekeken hoe landelijke bundeling kan plaatsvinden.
- In samenwerking met de noordelijke ROV's, 3VO, Univé-verzekeringen, CBR en autorijscholen is een pilot voor een periodieke verkeersveiligheidstest voor rijbewijsbezitters uitgevoerd. De evaluatie heeft veel aandacht in de regionale en landelijke media gekregen.
- In 2000 zijn periodiek de bladen Let op en de Verkeerswijzer uitgebracht. Beide bladen bevatten belangwekkende informatie op het gebied van de verkeersveiligheid voor brede doelgroepen. In 2001 zijn beide bladen samengaan.
- Onder de titel "Piet Kleine doet het weer....." zijn regelmatig speciale weerwaarschuwingen voorafgaande en tijdens slechte weersomstandigheden op Radio Drenthe uitgezonden.
- Vanaf 13 oktober 2000 tot 13 april 2001 is in het kader van "Vrijdag de 13e" breed aandacht besteed aan de kwetsbaarheid van jongeren in het verkeer. Deze actie kreeg veel aandacht vanuit de media.

#### *Stimuleringsregeling*

Er zijn in 2000 diverse projecten uit de regeling gesubsidieerd. Het betrof onder meer scholingscursussen voor bromfietsinstructeurs, fietshelmprojecten, verkeerslessen op basisscholen, rijvaardigheidsritten voor ouderen, een discoproject en enkele kleinschalige infrastructurele maatregelen.

#### *Vervoersmanagement*

Het VNN uit Groningen heeft in het kader van de bundel N372 diverse adviezen gegeven aan bedrijven voor maatregelen. In 2000 heeft de nadruk gelegen op het bezoeken van bedrijven; veel fietsplannen zijn opgesteld. Voor "intern vervoersmanagement" zijn in 2000 geen aanvullende activiteiten uitgevoerd. Uitkomst van een studie naar het gebruik van carpoolplaatsen en naar kansrijke locaties voor nieuwe carpoolplaatsen is dat vervolgstappen worden gezet om plaatsen uit te breiden en nieuwe plaatsen te realiseren.

### **3.3. Thema OV**

#### *Aanbesteding OV*

De onderhandelingen met ARRIVA over een meerjarencontract voor het openbaar vervoer zijn eind 2000 afgebroken. De samenwerkende overheden (provincies Groningen en Drenthe en de stad Groningen) verschillen fundamenteel van mening met de vervoermaatschappij over (het bevorderen van) de toename van passagiers en de wijze van exploitatiesubsidiëring. Met het Rijk is per 1 november 2000 voor vier jaar een voor Drenthe specifieke berekening van de exploitatie van het openbaar vervoer afgesproken.

#### *STOV*

Voor het gebied van de Regiovisie Groningen - Assen is in 2000 gewerkt aan een studie om met hoogwaardig openbaar vervoer de stad Groningen bereikbaar te houden; dat is een gedeeltelijke oplossing voor de problemen op de Zuidelijke Ringweg Groningen (A7). Omdat de hoogste prioriteit ligt op het gereedkomen van deze studie, hebben de studies voor een lightrailverbinding tussen Assen - Groningen en Leek/Roden - Groningen vertraging opgelopen. Omdat de regio groot belang hecht aan een goed OV-net is in 2000 besloten f 80 miljoen/ € 36.302.417,29 vanuit de regiovisie middelen te bestemmen voor het STOV.

#### *Railstudie Zuidoost-Drenthe*

De Railvisie "Zwolle-Meppen 2020" is opgesteld in samenwerking met de provincie Overijssel en aangeboden aan de minister van Vw. In de railvisie is aangegeven dat de spoorverbinding Zwolle - Emmen/Coevorden en de doorverbinding naar Duitsland via de Bentheimer Eisenbahn moeten worden verbeterd.

#### *Landelijke en stedelijke knooppunten*

In het kader van de reconstructie van het kruispunt N371/N855 in Dieverbrug is ook het busstation gerenoveerd. Daarnaast is een stedelijk knooppunt bij Peizermade in 2000 actueel geworden. Als op dit laatste punt alle procedurele hobbels kunnen worden genomen, zal een transferium ontstaan met optimale overstapvoorzieningen tussen auto en openbaar vervoer. Bij de totstandkoming ervan zijn vijf overheden betrokken.

#### *Programma verbeteren haltes*

Zoals aangegeven is er in 2000 geen meerjarencontract met de vervoerder tot stand gekomen. Mede hierdoor is ook het programma om de bestaande haltes te verbeteren vertraagd. De verbetering van de haltevoorzieningen heeft zich daarom beperkt tot de routes, waarvan de Aggloliner sinds begin 2000 gebruik van maakt.

### 3.4. Thema Autoverkeer

#### *Corridor N34*

De Productgroep Verkeer en Vervoer vervult een actieve coördinerende rol in de werkzaamheden op en langs de N34. Het Bestemmingsplan aansluiting N34/Borger is in december 2000 door de provincie goedgekeurd. De plannen voor de toekomstige situatie voor de aansluiting "N34/Gieten" zijn in 2000 toegelicht; dat is goed ontvangen. Aandachtspunten waren de verkeersveiligheid op de Asserstraat en de routing voor fietsers. Deze punten worden in de verdere planvorming uitgewerkt. De procedures voor de ombouw van de aansluiting "N34/Gasselte" verlopen volgens schema, de plannen zijn in november 2000 toegelicht.

#### *Rijksweg A37 Holsloot - Duitse grens*

In 2000 is gediscussieerd over de uiteindelijke status van de A37. Omdat de begroting voor de ombouw tot autosnelweg het beschikbare budget aanzienlijk te boven ging, werd de ombouw vanuit het Rijk eenzijdig versoberd tot een 2x2 autoweg. De provincie heeft in bestuurlijk overleg met RWS, Directie Noord-Nederland en in de SNN reactie op het MIT aan de minister aangegeven niet akkoord te gaan met de versoberingsvariant.

#### *Kortsluiting A28/A32*

Om te komen tot een DV-wegennet hebben RWS, Directie Noord-Nederland en Oost een rapport opgesteld voor een betere benutting van de A28 (gedeelte Zwolle - Meppel) en de kortsluiting A28/A32 bij Meppel. Het ontbreken van de kortsluiting maakt dat het autoverkeer tussen beide autosnelwegen het onderliggende wegennet gebruikt; dat spoort niet met DV. De afspraken van Langman en Kompas voor het Noorden zijn in het rapport vertaald.

#### *Ontsluiting Roden/Leek - A7*

De ruimtelijke plannen in de Regiovisie Groningen - Assen voorzien in woningbouw in het landelijk gebied tussen Roden en Leek. De provincie Groningen is daarom gestart met een studie voor een ontsluiting van dit gebied naar de A7. Gelet op de gevoeligheid van het gebied wordt vrijwillig een MER uitgevoerd. Als gevolg van andere prioriteiten bij Groningen is het project vertraagd.

### 3.5. Thema Goederenvervoer

De voorverkenning naar de railvisie 2020 Zwolle - Meppen is in 2000 gestart. Deze verkent oplossingen voor het personenvervoer en het goederenvervoer, voor de bereikbaarheid van het belangrijke logistiek knooppunt Coevorden en voor de toegang tot het Duitse railnet. De drie provincies en RWS. Directie Noord-Nederland hebben verder gewerkt aan de uitvoering van het actieplan voor de binnenvaart (INBINN): de inventarisatie van natte bedrijventerreinen, de visieontwikkeling van multimodale bedrijventerreinen en de afronding van de eerste fase van het project logistiek consultant. De in het actieplan opgenomen projecten maken deel uit van het werk van de Stichting MTR Noord-Nederland. Een SNN-werkgroep goederenvervoer heeft, in nauw overleg met het bedrijfsleven en de branche-organisaties, advies uitgebracht over een zorgvuldige afbouw van de Stichting MTR NN en een vervolgoverlegstructuur goederenvervoer aan het SNN-POHO-VV en de SNN BC-E Z.

### 3.6. Overige thema's

#### *SNN/NVVP*

In de landsdeeleverleggen NVVP in 2000 heeft de minister van VW aan de vier landsdelen gevraagd, op basis van de rijkskaders, de knelpunten op het gebied van weg-, water- en railinfrastructuur te inventariseren en te onderbouwen. Het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland is de landsdelige uitwerking van het NVVP 2001-2020 en het Kompas voor het Noorden. Belangrijke uitgangspunten voor Noord-Nederland zijn:

- een adequate aansluiting op de (inter)nationale netwerken voor weg, water en rail;
- optimalisatie van het bestaande netwerk waarbij een compleet basisnetwerk voor weg, rail en water het uitgangspunt is;
- optimalisatie van de onderlinge bereikbaarheid van de economische kernzones.

#### *GVVP's*

In de afgelopen jaren hebben bijna alle gemeenten in Drenthe als vertaalslag van het PVVP GVVP gemaakt. (Gemeente Assen hoopt het GVVP in 2001 af te ronden.)

#### *BER*

In 2000 is de BER Verkeer en Vervoer voor Noord-Nederland afgerond. De opzet ervan is enigszins aangepast. De nieuwe BER's worden minder beschrijvend van aard maar richten zich op het weergeven van de ontwikkelingen. Voorts is begin 2000 een ontwikkeling in gang gezet om voor de terreinen verkeersveiligheid en goederenvervoer te komen tot een verdiepingsslag. Het is de bedoeling voor deze terreinen de beleidseffecten te meten en toe te werken naar een volwaardig monitoringsinstrument. Voor het terrein van goederenvervoer is het Nederlands Economisch Instituut (NEI) Transport te Rotterdam gevaagd met een opzet te komen. Eind 2000 is opdracht aan NEI Transport verleend. Het instrumentarium zal geschikt moeten zijn om nieuwe doelstellingen te kunnen monitoren; omgekeerd moeten nieuwe beleidsdoelstellingen ook zodanig worden opgesteld dat deze meetbaar zijn.

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

Voor het jaar 2000 was de start van de actualisatie van het MNN gepland. Aangezien de input van het MNN afhankelijk is van de beleidsvoornemens van het Rijk, is de start vertraagd door de vertraging bij het opstellen van het NVVP. In december 2000 zijn de bureaus die het huidige model gebruiken, benaderd voor een offerte voor de actualisatie.

### 4. Uitvoeringsprogramma provinciale wegen en kanalen

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

De rotonde op het kruispunt Wapserveen is begin 2000 gereed gekomen. Verder zijn in een project van de Productgroep Wegen en Kanalen (60 km-)maatregelen uitgevoerd in de omgeving van de vlindertuin.

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

Nu de N391 gereed is, zal de N364 worden afgebouwd tot erftoegangsweg en vervolgens aan de gemeente worden overgedragen. In 2000 zijn diverse gesprekken met aanwonenden geweest over de herinrichtingsplannen.

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

Ten behoeve van een goede aansluiting tussen de N371 en de N373 (de route naar Norg) is in opdracht van de provincie en gemeente Assen een onderzoek verricht naar de verkeersafwikkeling rond de Norgerbrug. In het onderzoek zijn de huidige en toekomstige verkeersstromen in beeld gebracht. Op basis hier zijn een aantal oplossingsvarianten bedacht, die moeten passen in het plaatje, waarin een vervangende weg 'langs de Smildes' wordt aangelegd.

De aanpassing van de brugsituaties is vanwege andere prioriteiten in 2000 niet gerealiseerd. Het weggedeelte Geeuwenbrug - Dieverbrug is aangepast aan de functie van de weg. Verder is het fietspad vernieuwd. Het project is uitgevoerd in het kader van een onderhoudsbestek van de Productgroep Wegen en Kanalen.

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

De N372 is een belangrijke ontsluitende route in Noord-Drenthe met veel autoverkeer. Sinds een aantal jaren wordt onder de naam "BundelN372 Roden - Groningen" door de in het gebied samenwerkende overheden (provincies Groningen en Drenthe, de gemeenten Leek, Noordenveld, Tynaarlo en Groningen, RWS, Directie Noord-Nederland, vervoermaatschappij ARRIVA) geprobeerd de groei van het autoverkeer te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren. In 2000 is aan het realiseren van deze doelstellingen op de volgende wijze inhoud gegeven.

Ter vermindering van de groei van het autoverkeer zijn met ingang van 2000 zogenaamde Aggloliner op de routes Roden - Groningen en Leek - Groningen gaan rijden. Tot dusver met groot succes. In november 2000 is het startschot gegeven voor een communicatiecampagne, die vooral gericht is op de beïnvloeding van de weggebruiker. Een van de activiteiten was het onthullen van mottoborden langs de N372 met teksten over carpoolen en het openbaar vervoer. Verder is op deze dag de 150.000ste passagier van de Agglolineroute Leek - Groningen gehuldigd en is de website [www.N372](http://www.N372) geopend. Op deze website is een levendige discussie ontstaan over de aanpak van de verkeersproblematiek op de N372. Een ander element in de campagne was een gratis proefabonnement voor de Aggloliner. In korte tijd hebben ruim 500 mensen daarvan gebruik gemaakt. In het kader van de campagne heeft het Verkeerscoördinatie Centrum ook bedrijven in Groningen, Leek en Roden benaderd met informatie.

Om de verkeersveiligheid op de route te verhogen is het bestaande radarproject tussen Peize en Peizermade uitgebreid tot het gedeelte Nietap - Peizermade. Tijdens de realisering van dit project bleek het moeilijk tot sluitende afspraken met de politie te komen, waardoor dit project veel later is gerealiseerd. Op het Groningse deel van de N372 is een Gericht Verkeerstoezicht project gestart onder de naam "Paal en Perk". In het kader daarvan zullen ook enkele verkeersgevaarlijke kruispunten worden gereconstrueerd. Tussen Peize en

Peizermade is een gevaarlijk ogende fietsoversteek (oversteek Tolhuis/Brunlaan) aangepakt.

Om een indruk te krijgen van de hoeveelheid sluipverkeer op de route Tynaarlo - Peize - Roden - Leek - A7 en van de herkomst en bestemming van dit verkeer is een uitgebreid kentekenonderzoek op deze route uitgevoerd.

- N373 (Kloosterveen - Norg - Roden)

In 2000 is een projectgroep ingesteld, die moet komen tot oplossingen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de aansluiting N373/N919 in Huis ter Heide. Aangezien er nog diverse plannen vanuit andere disciplines in dit gebied spelen, wordt gestreefd naar een brede integrale aanpak.

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

Het doorgaande verkeer op deze route door de kern van Westerbork is al een aantal jaren reden van zorg. Om inzicht te krijgen in de herkomst en bestemming van verkeer op deze route is in oktober 2000 een kentekenonderzoek uitgevoerd.

- N375 (Pesse - Meppel - grens provincie Overijssel)

In het kader van DV wordt op het gedeelte Pesse - Ruinen een proef uitgevoerd met een rijbaanscheiding in de vorm van een overrijdbare middengeleider. Doel is het verkrijgen van inzicht in de effecten van deze maatregel op het aantal ongevallen en slachtoffers. Het afgelopen jaar zijn diverse voormetingen verricht op 4 locaties. (In 2001 zal op drie wegvakken een verschillende inrichtingsvorm voor een rijbaanscheiding worden aangebracht.) Hoewel met RWS, Dienst AVV, afspraken waren gemaakt over co-financiering, lijkt het er op dat de toezegging niet gestand wordt gedaan. Het is nog onzeker of de proef - wellicht in afgeslankte vorm - kan worden uitgevoerd.

Op het kruispunt met de Echtenseweg bij Ruinen is een rotonde gerealiseerd. Ook de rotonde bij Meppel-Noord is gereedgekomen. Het bewegwijzeringsplan moet nog worden uitgevoerd. Op het kruispunt Steenwijkerstraatweg is een aantal kleinschalige maatregelen uitgevoerd. Er moet nog een verschijnbord worden geplaatst. Als gevolg van de positieve werking van de rotonde bij de watertoren konden de maatregelen minder grootschalig worden uitgevoerd dan gepland.

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

In het kader van groot onderhoud zijn door de Productgroep Wegen en Kanalen op verschillende gedeelten van deze weg maatregelen uitgevoerd. Ter plaatse van de aansluitingen van de kern Grollo op deze route zijn twee plateau's aangelegd. Op de aansluitingen van de kern Sleen op de N376 zijn eveneens drie plateaus aangebracht.



- N379 (Gasselternijveen - Nieuw-Weerdinge - Zwartemeer)

In de kom van Valthermond wordt deze weg gekruist door twee dwarsverbindingen. In september 2000 heeft GS besloten één van deze zijwegen, het Noorderdiep, af te sluiten voor het autoverkeer. Hiertegen zijn geen bezwaren ingediend. De herinrichting van de kom kan nu worden uitgevoerd en zal eind 2001 gereed zijn. Met bewoners van de kern Roswinkel is geïnventariseerd, welke verkeersproblemen nog spelen in de bebouwde kom van dit dorp. Het overleg moet leiden tot maatregelen in 2002/2003.

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

Op de N386 is een aantal maatregelen voorzien om de verkeersveiligheid te verbeteren. Over de te treffen maatregelen zal de komende tijd met bewoners en weggebruikers worden gecommuniceerd. Daarvoor is een communicatieplan opgesteld en een brochure gemaakt, waarop de gevaarlijkste punten in de route zijn aangegeven met de te treffen maatregelen. Op 20 december 2000 is de startbijeenkomst van de werkzaamheden aan de N386 geweest. Tijdens deze bijeenkomst hebben de betrokken bestuurders een intentieverklaring getekend, waarin is aangegeven dat de overheden de verkeersproblemen gezamenlijk gaan aanpakken. In het kader van de communicatie is ook de website [www.N386.nl](http://www.N386.nl) geopend. Hierin zullen gebruikers regelmatig worden geïnformeerd over de te treffen maatregelen.

In 2000 is na een informatieavond een keuze gemaakt voor de variant van een fietstunnel bij Altena. Als gevolg van planprocedures en de verwerving van gronden is uitvoering van de tunnel vertraagd. (Gestreefd wordt om in het najaar van 2001 te starten met de bouw.)

In oktober zijn de problemen op het kruispunt N386/Bunnerweg met de bevolking van Bunne besproken. Het voorstel om op dit punt, waar de laatste jaren diverse slachtoffers zijn gevallen, een rotonde aan te leggen, ondervond brede bijval. De maatregelen in de kom van Donderen, snelheidsremmende voorzieningen en een verlaging van de N386, zijn tijdens de startbijeenkomst via een virtuele presentatie toegelicht. Ook deze maatregelen werden vanuit de bevolking breed ondersteund. Met de bevolking van Tynaarlo en de bedrijven op het bedrijventerrein Tynaarlo is overeenstemming bereikt over de maatregelen ter plaatse van de op- en afritten van de A28, de toegang naar het bedrijventerrein en het kruispunt Hageneind.

De maatregelen ter plaatse van de op- en afritten met de N34 en de Berkenweg (nabij Zuidlaren) worden inmiddels in PSS-verband uitgewerkt.

- N391 (Emmen - Ter Apel)

De N391 is in juli 2000 opengesteld voor het verkeer.

- N851 (Rogat - Meppel)

Het bestemmingsplan voor een betere aansluiting van de kern Rogat en de A28 op de N851 heeft ter visie gelegen. Er zijn geen bezwaren ingediend. Gezien de gebruikelijke wijze van financiering van dergelijke projecten ligt een bijdrage van RWS voor de hand. Deze bijdrage is echter nog onzeker, zodat de uitvoering van dit project wellicht wordt vertraagd.

In 2000 zijn verkeersafwikkelingsproblemen geconstateerd op de afrit van de A32 richting Meppel. Daaruit bleek dat de verkeersregelinstallatie (VRI) het verkeersaanbod in de avondspits niet kon verwerken, waardoor er een file ontstond tot op de afrit. In de afweging voor mogelijke oplossingen is gekozen voor vervanging van de VRI. Vanwege deze keuze zijn de in het MUP geplande rotonde en fietstunnel niet uitgevoerd.

- N852 (Hoogeveen - Hollandscheveld - Slagharen)

Er is een projectvoorstel uitgewerkt voor de herinrichting voor het gedeelte Hollandscheveld - Slagharen als erftoegangsweg. Een probleem hierbij is de aanwezigheid van oude eiken met een cultuurhistorische waarde langs dit traject.

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

In 2000 heeft de Grontmij een onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid en consequenties van de herinrichting van het gedeelte Spier - Lhee. Daaruit is gebleken dat de gewenste verbreding van de weg nadelige effecten heeft op de aanwezige natuur- en landschaps-waarden. De projectgroep die dit onderzoek begeleidde, heeft daarom voorgesteld het betreffende weggedeelte een functie als erftoegangsweg te geven. Bestuurlijk is hiermee ingestemd.

In 2000 is ook een rotonde bij Dieverbrug gerealiseerd. Verder is het busstation opnieuw ingericht, is een carpoolplaats aangelegd en is een fietsbrug gemaakt.

- N856 (Beilen - Westerbork)

Op deze route zijn (afgestemd met groot onderhoud) diverse maatregelen uitgevoerd, passend binnen de functie van erftoegangsweg. Ook de gemeente Midden-Drenthe heeft op de aansluitende weggedeelten maatregelen getroffen.

- Vaarweg Almelo - Coevorden

De uitbouw van het Coevorden - Vechtkanaal tot 400 tonskanaal is in 2000 nagenoeg afgerond. De uitbouw van de vaarweg Almelo - Coevorden is door verschillende factoren enkele maanden vertraagd. Bij de behandeling van het MIT in de Tweede Kamer op 27 november 2000 is de minister van VV onder druk van een breed ondersteunde motie, akkoord gegaan met het vermelden van de vaarweg Almelo - Coevorden in het MIT, overeenkomstig de afspraken zoals die

eerder in de Langman-akkoorden zijn vastgelegd. Dit betekent dat de verruiming van de van de vaarweg naar 800/1000 ton blijft gehandhaafd in het MIT als een PM-post. Voor een definitieve opname in het MIT zal de huidige verruiming tot 400 ton zich moeten bewijzen in een belangrijke toename van het aantal tonnages vervoerde goederen over water.

**2. Tabelbijlagen projecten Verkeer en Vervoer**

2.1. Projecten Beleidsvorming (a) en uitdragen provinciaal beleid (b)



2.2. Projecten Veilige bereikbaarheid door middel van infrastructuur (a) en gedrags  
beïnvloeding ( b)





### **2.3. Projecten Personenvervoer**



## **2.4. Projecten Goederenvervoer**

### 3. Financiële overzichten

#### 3.1. Nieuwe projecten 2002

Nieuwe projecten 2002 waarvan de lasten in Fonds Verkeer en Vervoer worden verwerkt per 1-1-2002.

Nieuwe projecten 2002 die ten laste van het Fonds verkeer en vervoer komen in Euro's

Projecten	2002	Totale project- kosten
2 2 001 Studie ontsluiting Roden - Leek	€ 68.000,--	€ 68.000,--
2 2 003 Nieuwe verbinding N371/N373	€ 45.000,--	€ 45.000,--
2 2 006 Ontsluiting Vierslagen - Nieuw-Amsterdam	€ 136.000,--	€ 136.000,--
2 3 006 Peizermade: herinrichting bebouwde kom	€ 200.000,--	€ 200.000,--
2 3 011 Schoonloo; Herinrichting bebouwde kom	€ 68.000,--	€ 68.000,--
2 3 012 Omgeving Elp herinrichting	€ 500.000,--	€ 500.000,--
2 3 026 Reconstructie Nieuw-Buinen, Noorder- en Zuiderdiep	€ 142.000,--	€ 567.000,--
2 3 27 Herinrichting bebouw Eerste Exloërmond	€ 135.000,--	€ 540.000,--
2 3 028 Herinrichting bebouwde Tweede Exloërmond	€ 135.000,--	€ 540.000,--
2 3 038 Reconstructie Hageneind	€ 194.000,--	€ 450.000,--
2 3 041 Kruispunt ziekenhuis Meppel reconstructie	€ 675.000,--	€ 1.350.000,--
2 3 042 Reconstructie aansluiting Blankenstein	€ 80.000,--	€ 1.350.000,--
2 3 043 Aansluiting Q365	€ 340.000,--	€ 567.000,--
2 3 048 Schoonebeek rotonde	€ 363.000,--	€ 363.000,--
2 3 054 Wv Wapse-Vledder herinrichting tot ETW	€ 227.000,--	€ 227.000,--
2 3 063 Aanpassen rotondes	€ 72.000,--	€ 72.000,--
<b>Totaal</b>	<b>€ 3.380.000,--</b>	<b>€ 7.043.000,--</b>

## 3.2. Overzicht jaarlijkse kredieten (geen investeringskredieten)

## Overzicht uitputting jaarlijkse kredieten niet zijnde investeringskredieten

	Krediet mobiliteit	Krediet verkeerswaarnemingen	Krediet GDU	Doeluitkering verkeersveiligheid
<b>Beschikbare middelen 2002</b>	€ 158.800,--	€ 86.000,--	€ 2.952.000,--	€ 467.000,--
Verwachte uitgaven ten laste van middelen 2002				
Opstellen en uitdragen provinciaal beleid				
a. Beleidsvorming	€ 130.000,--	€ 82.000,--		
b. Uitdragen van beleid	€ 70.000,--	€ 4.000,--		
Veilige bereikbaarheid door middel van				
Infrastructuur en gedragsbeïnvloeding				
a. Infrastructuur			€ 827.000,--	
b. Gedragsbeïnvloeding				€ 468.000,--
Vervoer personen vervoer	€ 24.000,--			
Vervoer goederenvervoer				
<b>Verwachte uitgaven 2002</b>	€ 224.000,--	€ 86.000,--	€ 827.000,--	€ 468.000,--
<b>Overschot/tekort</b>	€ -65.200,--	€ -	€ 2.125.000,--	€ 1.000,--

**4. Kaartbeeld overzicht projecten infrastructuur 2002-2005**

**5. Kaartbeeld Black spots in Drenthe**

## 6. Nieuwe media MUP

Communicatieplannen maken steeds vaker deel uit van verkeers - en vervoersprojecten. Een aantal websites is opgezet als onderdeel van een communicatiepakket dat ook de reguliere middelen omvat (media, folders etc.). De websites zijn gelinkt met de centrale website van de provincie Drenthe, maar hebben een eigen ingang via de naam van de site. Bij alle genoemde websites is er aandacht voor de actualiteit van de site en het tijdig inspelen op vragen van bezoekers. Ook is er ruimte voor de mening van bezoekers over een aanpak. De in voorbereiding zijnde Wet elektronisch bestuurlijk verkeer, waarin het elektronisch berichtenverkeer tussen burger en overheid wordt geregeld, heeft in dit verband onze aandacht.

- [www.N372.nl](http://www.N372.nl)

De site is onderdeel van een grotere communicatiecampagne rond de N372 en is opgezet door gemeente Groningen, Leek en Noorderveld en de provincies Groningen en Drenthe.

- [www.N386.nl](http://www.N386.nl)

De site is onderdeel van een pakket van communicatiemiddelen. Op deze site staan ook de te verwachten wegwerkzaamheden vermeld.

- [www.ovbeleiddrenthe.nl](http://www.ovbeleiddrenthe.nl)

Doel van de site is de inwoners te informeren over de nieuwe koers van het openbaar vervoer. De site geeft onder andere informatie over het Consumentenplatform, de Klachtenlijn en de ontwikkelgroepen.

- [www.drenthe.nl/actueel/verkeersintensiteiten op provinciale wegen](http://www.drenthe.nl/actueel/verkeersintensiteiten-op-provinciale-wegen)

De site geeft informatie over de actuele verkeersstellingen van de permanente telpunten op de provinciale wegen. Deze site is onderdeel van de provinciale algemene site.

- [www.rovdrenthe.nl](http://www.rovdrenthe.nl).

De internetsite geeft voorlichting over onderwerpen van verkeersveiligheidsonderwerpen die in Drenthe spelen. De site geeft de informatie betreffende verkeerseducatie voor het basis- en voortgezet onderwijs. De site is ontmoetingsplaats voor bewonersgroepen en scholen en is een "Meldpunt verkeers(on)veiligheid" waar suggesties en aanbevelingen om het verkeer veiliger te maken zijn welkom zijn.

## 7. Afkortingenlijst

AMa	Adviescommissie Markt
AVC	Alcoholverkeerscursus
BAB	Bundes Autobahn
BAG	Bereikbaarheid regio Assen-Groningen
BER	Beleidseffectrapportage
CAD	Consultatiebureau voor Alcohol en Drug
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
COVER	convenant verkeer en vervoer
DROP	Drentse Richtlijnen voor het ontwerp van provinciale wegen
DV	Duurzaam veilig
FOV	Fonds openbaar vervoer
FVV	Fonds verkeer en vervoer
GDU	gebundelde doeluitkering
GS	gedeputeerde staten
GVT	gericht verkeerstoezicht
GVVP	Gemeentelijke verkeers- en vervoersplan
HOV	hoogwaardig openbaarvervoerlijn
ICES	Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking
INB/NN	intensivering binnenvaart Noord-Nederland
IPO	Interprovinciaal Overleg
MIT	Meerjarenprogrammering infrastructuur en Transport
MNN	Model Noord-Nederland
MUP	Meerjarenuitvoeringsprogramma verkeer en vervoer
NET	Nederlands Economische Instituut
NS	Nederlandse Spoorwegen
NVVP	Nationaal verkeers- en vervoersplan
OV	openbaar vervoer
PKB	planologische kernbeslissing
POP	Provinciaal omgevingsplan
PPS	publiek-private samenleving
PS	provinciale staten
PvA	plan van aanpak
PVE	Permanente verkeerseducatie
PVVP	Provinciaal verkeers- en vervoersplan
REONN	Ruimtelijke-Economische Ontwikkelingsvisie Noord-Nederland
RMT	Regionale Motorrijvaardigheidstraining
RONA	Richtlijnen ontwerp niet-autosnelwegen
ROV	Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid
RWS	Rijkswaterstaat
SNN	Samenwerkingsverband Noord-Nederland
SRKL	Structuurschema regionale en kleine luchthavens
STOV	stadsgewestelijk openbaar vervoer
TAP	Tegen Alcoholisme Project
VCC-NN	Vervoerscoördinatiecentrum Noord-Nederland
VINEX	Vierde nota op de ruimtelijke ordening
VRI	verkeersregelinstallatie
VW	Verkeer en Waterstaat, Ministerie van
WGH	Wet geluidhinder
WRO	Wet op de Ruimtelijke ordening
XVVI	extra verkeersveiligheidsimpuls
ZZL	Zuiderzeespoorlijn

