

## ***Statenstuk* 2007-293**

---

### **Definitief ontwerp-Provinciaal verkeers- en vervoersplan Drenthe 2007-2020**

---

Voorgestelde behandeling:

- Statencommissie Omgevingsbeleid op 13 juni 2007
- provinciale staten op 4 juli 2007
- fatale beslisdatum: 4 juli 2007

Voorgestelde status: **A-stuk**

Behandeld door de heer E. Uneken, telefoonnummer (0592) 36 56 23, e-mail: e.uneken@drenthe.nl

Portefeuillehouder: de heer J.H. Bats

---

## Inleiding

Wij hebben op 20 februari 2007 het voorontwerp-Provinciaal verkeers- en vervoersplan Drenthe 2007-2020 (PVVP) vastgesteld. Het PVVP gaat uit van een deur-tot-deurbenadering. De mobiliteitsbehoefte van burgers, bedrijven en voorzieningen is het uitgangspunt. In plaats van de infrastructuur, staat de reiziger centraal. Het beleid uit het PVVP is erop gericht om betrouwbare reistijden te bieden zonder het leefklimaat nadelig te beïnvloeden. Om te kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte van deur tot deur zijn drie aspecten essentieel: samenwerking, maatwerk en innovatie.

In mei 2006 is de Startnotitie Uitwerkingsprogramma verkeer en vervoer Drenthe door ons vastgesteld. Deze startnotitie is gebruikt als basis voor de discussie over het provinciale verkeers- en vervoersbeleid met uw staten, de Drentse overheden, OV bureau Groningen-Drenthe en partners. Het resultaat van deze consultatiefase is verwerkt in het voorontwerp-PVVP. Het voorontwerp-PVVP heeft in de periode van 6 maart tot en met 17 april 2007 ter inzage gelegen in het provinciehuis en in de Drentse gemeentehuizen. In dezelfde periode is de inhoud van het voorontwerp-PVVP geconsulteerd op het interactieve discussieplatform [www.reuring.nl](http://www.reuring.nl).

Naar aanleiding van de inspraak op het voorontwerp-PVVP is de Reactienota PVVP opgesteld. Deze nota is een weergave van de ingediende reacties en de beantwoording van de reacties door gedeputeerde staten van Drenthe. Ook is in de reactienota aangegeven in hoeverre de ingediende reacties hebben geleid tot bijstelling van het PVVP.

Het voorontwerp-PVVP is voor reactie aan de provinciale commissies Adviescommissie voor de Fysieke Leefomgeving (AFLO), het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD) en de Statencommissie Omgevingsbeleid aangeboden. Het advies van de commissies is verwerkt in het definitieve ontwerp-PVVP.

Het PVVP is als uitwerkingsplan van het POP II tevens een vertaling van de nieuwe landelijke Nota mobiliteit en dient, volgens de Planwet verkeer en vervoer, uiterlijk 21 augustus 2007 door uw staten te zijn vastgesteld. Het PVVP dient als bouwsteen voor de Structuurvisie Drenthe.

Het PVVP bestaat uit twee delen.

1. *Kaders en Ambities 2007-2020*: beschrijft het provinciale mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2020 aan de hand van zes thema's: ruimtelijk-economische ontwikkeling, bereikbaarheid, veiligheid, leefomgeving, innovatie en samenwerking. Binnen de thema's zijn doelstellingen doorvertaald naar beleidsambities en prioritaire projecten.
2. *Uitvoeringsagenda 2007-2012*: beschrijft de uitwerking van de ambities uit deel 1 naar concrete activiteiten en de mogelijke financiële consequenties van deze activiteiten. De uitvoeringsagenda is niet bedoeld als financiële verantwoording, maar dient als raamwerk voor verdere onderhandeling met partners over de realisatie van de ambities. De uitwerking van de uitvoeringsagenda vormt daarmee de basis voor de uitvoeringsafspraken tussen provincie, Rijk en gemeenten, die voor een periode van vier jaar worden vastgelegd in de vorm van convenanten.

## Advies

1. De Reactienota PVVP voor kennisgeving aannemen.
2. Vaststellen van het definitief ontwerp-PVVP.

## Meetbaar/Beoogd beleidseffect

Monitoring is een integraal onderdeel van het PVVP. Om te kunnen beoordelen of de geleverde prestaties leiden tot de gewenste bijdrage aan de doelstellingen zijn per beleidsthema effectindicatoren benoemd (hoofdstuk 5, Monitoring en evaluatie) Het PVVP wordt om de vier jaar geëvalueerd. De evaluatie kan leiden tot bijstelling van het beleid of wijziging in de prioritering van ambities of projecten.

## Argumenten

1. *De Reactienota PVVP draagt bij aan de transparantie van het besluitvormingsproces van gedeputeerde staten en ondersteunt het besluitvormingsproces van provinciale staten.*

De reactienota geeft een beeld van het oordeel van partners, belangenorganisaties en burgers over het PVVP. In de reactienota zijn de ingediende reacties afzonderlijk en inhoudelijk behandeld. In de samenvatting zijn reacties van verschillende insprekers, maar van gelijke strekking, gecombineerd om een beeld te geven van het algemene oordeel over het voorontwerp-PVVP. In de nota is aangegeven op welke manier gedeputeerde staten de reacties terug laten komen in het definitieve ontwerp-PVVP.

- 2.1. *Het PVVP schetst het kader voor het provinciale verkeers- en vervoersbeleid voor de periode tot 2020.*

Omwille van sociale ontplooiing, werk en wonen moeten mensen zich betrouwbaar, veilig en tegen acceptabele reistijden kunnen verplaatsen. In het PVVP is de mobiliteitsopgave voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer zodanig ingevuld dat de ontwikkeling van de kwaliteiten van Drenthe wordt gestimuleerd, zonder dat de maatschappelijke ontwikkeling ten koste gaat van veiligheid en leefbaarheid.

- 2.2. *Het PVVP beschrijft het kader voor regionale samenwerking ten behoeve van het bereiken van de mobiliteitsdoelstellingen.*

Voor het bereiken van de mobiliteitsdoelstellingen is samenwerking essentieel. In het kader van de uitwerking van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid is door de partners ervaring opgedaan in gezamenlijke analyse en planvorming van ruimtelijk-economische projecten en mobiliteitsprojecten. Deze samenwerkingsverbanden vormen het vertrekpunt voor de realisaties van de ambities uit het PVVP.

- 2.3. *Het PVVP is interactief tot stand gekomen.*

Drentse overheden, OV bureau Groningen-Drenthe en andere partners hebben een nadrukkelijke rol gehad in het proces van het opstellen van het PVVP. Interactie met de burger over de thema's uit het PVVP is georganiseerd via [www.reuring.nl](http://www.reuring.nl). Beide processen hebben ertoe geleid dat de uitwerking van het beleid in het PVVP inspeelt op de verwachtingen van partners en burgers.

- 2.4. *Het beleid zoals beschreven in het PVVP kan rekenen op voldoende draagvlak.*

De internationale oriëntatie, de deur-tot-deurbenadering, de bijdrage aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe (conform de POP II-lijn), het ambitieniveau, de nadruk op ketenmobiliteit en samenwerking worden gewaardeerd door partners, belangenorganisaties en burgers. Aandacht wordt gevraagd voor duurzaamheid en milieu-invloeden. De financiële verantwoording vindt, na vaststelling van het beleid, in 2008 plaats in het kader van de Investeringsnota verkeer en vervoer 2020.

2.5. *De provinciale commissies AFLO en VVBD en de Statencommissie Omgevingsbeleid hebben geen voorbehoud gemaakt.*

De AFLO heeft een aantal constatering gedaan ten aanzien van het voorontwerp-PVVP (reactie bijgevoegd). De AFLO zou graag in de uitwerking van het verkeers- en vervoersbeleid het landschap een nadrukkelijke rol laten krijgen. In het definitieve ontwerp is deze ambitie met meer nadruk verwoord. De gemiste onderbouwing in financiële en inhoudelijke zin is enerzijds onderdeel van de analyses die als bouwsteen deel uitmaken van het PVVP. Anderzijds wordt de onderbouwing uitgewerkt in de Investeringsnota verkeer en vervoer 2020.

Het VVBD heeft ingestemd met het voorontwerp-PVVP. Een aantal gemeenten heeft individueel een reactie gegeven op het voorontwerp-PVVP. Deze zijn verwerkt in de Reactienota PVVP.

De Statencommissie Omgevingsbeleid heeft ingestemd met het voorontwerp-PVVP. Gevraagd is nadrukkelijk aandacht te geven aan de veiligheid van fietsers en de verwachte groei van het goederenvervoer. Het Fietsbeleidsplan Drenthe en het Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer, waarin deze onderwerpen zijn uitgewerkt, maken integraal deel uit van het PVVP.

## **Uitvoering**

### **Tijdsplanning**

Besluitvorming provinciale staten: 4 juli 2007.

Productie definitief PVVP in geschreven en digitale vorm: juli-september 2007.

Burgerconsultatie provinciale staten: september-oktober 2007.

Investeringsnota verkeer en vervoer 2020: begin 2008.

### **Financiën**

De meerjarige integrale financiële afweging vindt plaats in het kader van het Investeringsprogramma verkeer en vervoer. Deze nota wordt in 2008 aan gedeputeerde staten aangeboden.

### **Monitoring en evaluatie**

Om te kunnen beoordelen of de geleverde prestaties leiden tot de gewenste bijdrage aan de doelstellingen is voor het PVVP een monitoringssystematiek uitgewerkt. Per beleidsthema zijn afrekenbare effectindicatoren benoemd.

### **Extern betrokkenen**

- OV-bureau Groningen-Drenthe
- VVBD/Adviesgroep Duurzaam Veilig
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Drentse gemeenten (RO en VV)
- Milieubelangengroepen (binnen kader netwerkbenadering)
- Marktpartijen (binnen kader netwerkbenadering)
- Reuring.nl

### **Communicatie**

- Toezending van ontwerp-PVVP aan betrokkenen naar aanleiding van besluit gedeputeerde staten.
- Bekendmaking naar aanleiding van besluit provinciale staten.

## Bijlagen

1. Ontwerp-PVVP, Kaders en Ambities 2007-2020
2. Ontwerp-PVVP, Uitvoeringsagenda 2007-2012

## Ter inzage in de leeskamer

1. Reactienota Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe 2007 - 2020
2. Brief aan gedeputeerde staten van de Adviescommissie Fysieke Leefomgeving

Assen, 23 mei 2007

Kenmerk: 21/5.2/2007006350

Gedeputeerde staten van Drenthe,

A.L. ter Beek, voorzitter

K. de Vries, secretaris

jk/coll.

Hierbij bieden wij u het definitieve ontwerp-PVVP aan. Het PVVP is als Uitwerkingsplan van het POP II tevens een vertaling van de nieuwe landelijke Nota mobiliteit en dient, volgens de Planwet verkeer en vervoer, uiterlijk 21 augustus 2007 vastgesteld te zijn. Na vaststelling door provinciale staten treedt het nieuwe PVVP in werking.

Het PVVP is interactief tot stand gekomen. In eerste instantie is de, door ons college in mei 2006 vastgestelde, Startnotitie Uitwerkingsprogramma verkeer en vervoer Drenthe gebruikt voor een brede consultatie over het provinciale verkeers- en vervoersbeleid. Het resultaat van deze consultatiefase is verwerkt in het voorontwerp-PVVP. Na vaststelling heeft het voorontwerp-PVVP in de periode van 6 maart tot en met 17 april 2007 ter inzage gelegen in het provinciehuis en in de Drentse gemeentehuizen en via [www.drenthe.nl](http://www.drenthe.nl). Wij hebben actief de betrokkenheid van de Drentse burger bij de uitwerking van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid gezocht door in dezelfde periode de inhoud van de thema's uit het voorontwerp-PVVP te consulteren via het interactieve discussieplatform [www.reuring.nl](http://www.reuring.nl).

Naar aanleiding van de inspraak op het voorontwerp-PVVP is de Reactienota PVVP opgesteld. Deze nota is een weergave van de ingediende reacties en de beantwoording van de reacties door ons college. Wij bieden u de Reactienota PVVP ter informatie aan om te betrekken bij uw besluitvorming over het PVVP.

Het PVVP beschrijft hoe de provincie Drenthe vanuit haar eigen verantwoordelijkheid op het terrein van verkeer en vervoer een bijdrage wil leveren aan de duurzame ontwikkeling van Drenthe. Het PVVP gaat uit van een deur-tot-deurbenadering. De mobiliteitsbehoefte van burgers, bedrijven en voorzieningen is het uitgangspunt. In plaats van de infrastructuur, staat de reiziger centraal. Het beleid uit het PVVP is erop gericht om betrouwbare reistijden te bieden zonder het leefklimaat nadelig te beïnvloeden. Om te kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte van deur tot deur zijn drie aspecten essentieel: samenwerking, maatwerk en innovatie.

Om ruimte te bieden aan samenwerking, maatwerk en innovatie is in het PVVP gekozen voor een uitwerking op hoofdlijnen. Het PVVP beschrijft het provinciale mobiliteitsbeleid aan de hand van zes thema's. Binnen de thema's worden doelstellingen doorvertaald naar beleidsambities en projecten waarvan een belangrijke bijdrage wordt verwacht. Voor de nadere uitwerking wordt nadrukkelijk samenwerking gezocht met overheden en andere partners. Het PVVP heeft op deze manier een dynamisch karakter, waarmee maximaal kan worden ingespeeld op ontwikkelingen en gebiedsspecifieke voorwaarden. De afstemming van planvorming tussen de verschillende actoren is daarbij essentieel.

Het PVVP bestaat uit twee delen. In het eerste deel, Kaders en Ambities 2007-2020, wordt het provinciale mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2020 beschreven. In het tweede deel, Uitvoeringsagenda 2007-2012, zijn de ambities uit het PVVP uitgewerkt naar concrete activiteiten en zijn de mogelijke financiële consequenties van deze activiteiten nader vastgelegd. De uitvoeringsagenda is niet bedoeld als financiële verantwoording, maar dient als raamwerk voor verdere onderhandeling met partners over de realisatie van de ambities.

Wij maken in 2008 een meerjarige financiële afweging ten aanzien van het PVVP in het kader van het Investeringsprogramma verkeer en vervoer 2020. Wij geven in deze nota op basis van het beschikbare investeringsvolume en de kosteneffectiviteit van de maatregelen een nadere prioritering aan. Deze prioritering vormt de basis voor nadere financieringsafspraken met partners, die voor een periode van vier jaar worden vastgelegd in de vorm van convenanten 2009-2012.

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 23 mei 2007, kenmerk 21/5.2/2007006350;

## BESLUITEN:

- I. het ontwerp-Provinciaal verkeers- en vervoersplan Drenthe, Kaders en Ambities 2007-2020 vast te stellen;
- II. het ontwerp-Provinciaal verkeers- en vervoersplan Drenthe, Uitvoeringsagenda 2007-2012 vast te stellen.

Assen, 4 juli 2007

Provinciale staten voornoemd,

, griffier

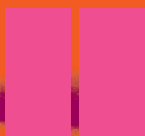
, voorzitter

jk/coll.

# Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe 2007 - 2020

provincie Drenthe

Reactienota  
voorontwerp





# **Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe**

2007 - 2020

**Reactienota  
voorontwerp**

*Gedeputeerde staten van Drenthe*  
*Mei 2007*

**Colofon**

Dit is een uitgave van de provincie Drenthe

*Foto omslag* W.J. Kleppe, Assen

*Inlichtingen bij*

E. Uneken

Productgroep RW/VV

Provincie Drenthe

tel: (0592) 36 56 23

e-mail: [e.uneken@drenthe.nl](mailto:e.uneken@drenthe.nl)

*Adresgegevens*

Provincie Drenthe

Postbus 122

9400 AC Assen

(0592) 36 55 55

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	5
	Leeswijzer	5
<b>2</b>	<b>Samenvatting, beantwoording en besluit</b>	6
2.1	Doorwerking bouwstenen in Provinciaal Verkeers- en Vervoersbeleid	6
2.2	Samenwerking	7
2.3	Doelstellingen en ambities	8
2.4	Transferia	8
2.5	Financiering en prioritering	9
2.6	Ruimtelijk-economische ontwikkeling en duurzaamheid	10
2.7	Openbaar vervoer	11
2.8	Positie Zuid Oost Drenthe en Emmen	12
<b>3</b>	<b>Schriftelijke reacties</b>	13
3.1	J.P.M. Mom, Meidoornlaan 3, 9471 PE, Zuidlaren.	13
3.2	College van B&W van de gemeente Emmen, Raadhuisplein 1, 7811 AP, Emmen.	14
3.3	Consumentenplatform Openbaar Vervoer Drenthe, Postbus 189, 9400 AD, Assen.	15
3.4	College van B&W van de gemeente Coevorden, Postbus 2, 7740 AA, Coevorden.	18
3.5	Kamers van Koophandel Drenthe en Groningen, Postbus 134, 9700 AC, Groningen.	18
3.6	VNO-NCW Noord, MKB Noord en Transport en Logistiek Nederland, Postbus 188, 9750 AD, Haren.	19
3.7	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DGP, Postbus 20901, 2500 EX, Den Haag.	20
3.8	Milieufederatie Drenthe, Hertenkamp 6, 9401 HL, Assen.	24
3.9	College van B&W van de gemeente De Wolden, Postbus 20, 7920 AA, Zuidwolde.	25
3.11	College van B&W van de gemeente Westerveld, Postbus 50, 7970 AB, Havelte.	27
3.12	Mevrouw Mekkes-De Jonge, Vliers 2, 7751 ZS, Dalen.	28
<b>4</b>	<b>Reacties via discussieplatform <a href="http://www.reuring.nl">www.reuring.nl</a></b>	31
4.1	Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling	31
4.2	Thema Bereikbaarheid	33
4.3	Thema Veiligheid	34
4.4	Thema Leefomgeving	35
4.5	Thema Innovatie	36



# 1 Inleiding

Voor u ligt de Reactienota Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe. Deze nota is opgesteld naar aanleiding van de ingediende inspraakreacties op het voorontwerp van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid voor de periode 2007 - 2020.

Van 6 maart tot en met 17 april 2007 hebben de volgende documenten ter inzage gelegen bij het provinciehuis en de Drentse gemeentehuizen:

- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe: Kaders en Ambities 2007 - 2020
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe: Uitvoeringsagenda 2007 - 2012

Daarnaast hebben de inwoners van Drenthe in dezelfde periode hun inspraakreactie kunnen geven via het internetplatform [www.reuring.nl](http://www.reuring.nl).

De Reactienota is onderdeel van de procedure tot vaststelling van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe door provinciale staten van Drenthe. Het nieuwe PVVP geldt tevens als uitwerkingsplan verkeer en vervoer van het Provinciaal Omgevingsplan (POP) II.

## Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van de ingediende reacties en het besluit van gedeputeerde staten ten aanzien van de reacties. In hoofdstuk 3 worden de afzonderlijke schriftelijke reacties behandeld. Hoofdstuk 4 behandelt het resultaat van de discussie via [www.reuring.nl](http://www.reuring.nl).

## 2 Samenvatting, beantwoording en besluit

In dit hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven van de belangrijkste reacties op het voorontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe. De schriftelijke reacties en reacties via [www.reuring.nl](http://www.reuring.nl) zijn hiervoor samengevoegd. Individuele reacties zijn op basis van relevantie en raakvlak met andere reacties opgenomen in de samenvatting. Een volledig overzicht van de reacties, inclusief beantwoording wordt weergegeven in hoofdstuk 3 en 4.

### 2.1 Doorwerking bouwstenen in Provinciaal Verkeers- en Vervoersbeleid

In een aantal reacties wordt gevraagd naar nadere uitwerking ten aanzien van het spoor, openbaar vervoer, goederenvervoer of naar analyses van knelpunten en oplossingsrichtingen. Ook wordt gevraagd naar doorwerking van verschillende beleidskaders in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan.

#### **Samenvatting beantwoording**

Wij hebben er voor gekozen het mobiliteitsbeleid in het PVVP op hoofdlijnen te verwoorden en niet volledig in detail voor te schrijven. Hiermee blijft ruimte behouden voor gebiedsspecifieke invulling en maatwerk, wat onontbeerlijk is om effectief en innovatief te kunnen handelen. Nadere uitwerking van de ambities uit het PVVP vindt plaats of heeft plaatsgevonden in nauwe samenwerking met, voor het onderwerp relevante, partners.

De bestaande uitwerkingsplannen en beleidskaders zijn als 'Bouwstenen' opgenomen in het PVVP, met andere woorden: visie, beleid, conclusie en oplossingsrichtingen zijn als vertrekpunt meegenomen in het opstellen van het PVVP. Dit geldt onder andere voor de beleidsstukken POPII, Regiovisie Groningen - Assen en de netwerkanalyses (waaronder ook het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer). De spoorvisie maakt integraal deel uit van de OV netwerkvisie.

De bestaande netwerkanalyses en verkeersveiligheidsanalyses zijn voor ons vertrekpunt in het bepalen van doelstellingen, oplossingsrichtingen en maatregelen. De netwerkanalyses Groningen - Assen en Zuid Drenthe zijn als uitgangspunt genomen om te bepalen welke maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid prioriteit hebben. De netwerkanalyses hebben geresulteerd in een afgewogen integraal maatregelenpakket voor de auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer.

#### **Besluit aanpassing Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan**

Wij hebben de formulering van de status van de Bouwstenen aangescherpt. We hebben bij de thema's aangegeven hoe wordt omgegaan met de relevante analyses en beleidskaders. In de definitieve versie worden de relevante documenten integraal beschikbaar gesteld.

### Bijbehorende reacties voorontwerp PVVP

Reactie	Reactienummer	Wijziging Kaders en Ambities
3.3 Consumentenplatform OV	3.3.3; 3.3.4; 3.3.7	pagina's 5, 7, 9, 17, 19
3.5 Kamers van Koophandel Drenthe en Groningen	3.5.1; 3.5.2; 3.5.6	
3.6 VNO-NCW Noord, MKB Noord, TLN	3.6.2	
3.7 Ministerie van V&W	3.7.4; 3.7.12	
3.10 Gemeente Assen	3.10.2	

## 2.2 Samenwerking

In een aantal reactie wordt om verduidelijking gevraagd van de verwachtingen en houding van de provincie Drenthe ten aanzien van de betrokkenheid van marktpartijen en belangengroepen bij de uitwerking en uitvoering van het mobiliteitsbeleid.

### Samenvatting beantwoording

Wij hebben in het PVVP aangegeven dat om te kunnen blijven voorzien in mobiliteit wij van alle partijen een bijdrage verwachten binnen de grenzen van capaciteit en verantwoordelijkheid. Het bedrijfsleven kan een bijdrage leveren aan de mobiliteitsdoelstellingen, bijvoorbeeld door het voeren van mobiliteitsmanagement. Wij nodigen het bedrijfsleven uit om in samenwerking met de publieke sector het wederzijdse belang van mobiliteit uit te werken naar een gedragen en kosteneffectief maatregelenpakket, waarbij iedere partij zijn verantwoordelijkheid neemt.

Gezien de samenstelling en inhoudelijke opdracht van het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe gaat onze voorkeur uit naar het continueren van de betrokkenheid van het Consumentenplatform OV via de bestaande structuur. VNO-NCW Noord en MKB Noord worden, in navolging van Transport en Logistiek Nederland, uitgenodigd contact op te nemen met de secretaris over mogelijke deelname aan de Adviesgroep Duurzaam Veilig (ambtelijke ondersteuning VVBD).

### Besluit aanpassing Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Wij hebben de rol van het bedrijfsleven nader gespecificeerd in het PVVP.

### Bijbehorende reacties voorontwerp PVVP

Reactie	Reactienummer	Wijziging Kaders en Ambities
3.3 Consumentenplatform OV	3.3.8	pagina's 11, 25
3.5 Kamers van Koophandel Drenthe en Groningen	3.5.3	
3.6 VNO-NCW Noord, MKB Noord, TLN	3.6.4; 3.6.5	
3.7 Ministerie van V&W	3.7.7	
3.8 Milieufederatie	3.8.4	
3.10 Gemeente Assen	3.10.1	
4.5 Reuring.nl	4.5.1	

## 2.3 Doelstellingen en ambities

In een aantal reacties wordt gevraagd om aanvullende doelstellingen of aanpassing van bestaande doelstellingen. Bij een aantal ambities wordt gevraagd aan te geven of de ambitie ook voor de gemeente zou moeten gelden.

### Besluit aanpassing Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Wij hebben de formulering van een aantal doelstellingen aangepast met als doel deze beter afrekenbaar te maken. Onder het thema Bereikbaarheid is een doelstelling ten aanzien van de betrouwbaarheid van reistijd opgenomen. De doelstelling ten aanzien van verkeersveiligheid is verder aangescherpt, conform de landelijke ontwikkeling. De formulering van de ambities is in sommige gevallen aangescherpt om aan te geven dat het uitsluitend een provinciale ambitie betreft.

### Bijbehorende reacties voorontwerp PVVP

Reactie	Reactienummer	Wijziging Kaders en Ambities
3.7 Ministerie van V&W	3.7.2; 3.7.5; 3.7.6; 3.7.13	pagina's 5, 12, 15, 17,
3.9 Gemeente De Wolden	3.9.1; 3.9.3	18, 20, 24, 25, 28
3.11 Gemeente Westerveld	3.11.2; 3.11.3	

## 2.4 Transferia

In een aantal reactie wordt gevraagd naar verduidelijking van de functie en uitwerking van transferia in relatie tot bereikbaarheid en het gebruik van het openbaar vervoer.

### Samenvatting beantwoording

In onze visie maken transferia integraal deel uit van de bereikbaarheidsaanpak en worden transferia uitsluitend in samenhang met het gehele OV netwerk beschouwd. Transferia hebben slechts een meerwaarde als de implementatie leidt tot verbetering van de bereikbaarheid. Het stimuleren van ketenmobiliteit is daarbij primair doel. Daarnaast dragen transferia bij aan verbetering van efficiency en kwaliteit in het openbaar vervoer.

Wij gaan in het verkeers- en vervoersbeleid uit van de auto als primaire vervoerswijze. Wij onderkennen echter ook dat eenzijdige inzet op de autobereikbaarheid van stedelijke centra het leefklimaat nadelig beïnvloed. In het stedelijk gebied bestaan door reizigersaantallen en ruimtelijke randvoorwaarden kansen om het openbaar vervoer, bijvoorbeeld in de vorm van kleinschalige P+R diensten, een rol in de stedelijke bereikbaarheid te laten vervullen. Wij willen, in samenwerking met stedelijke gemeenten en het OV bureau Groningen - Drenthe, de realistische kansen voor stadsrandtransferia verder uitwerken.

De locatiekeuze van transferia wordt gebaseerd op de mogelijkheden om de verschillende vervoersstromen van en naar het openbaar vervoer optimaal te verknopen. In de meeste gevallen levert een locatie aan de rand van de stad of dorp tijds winst op voor de doorgaande lijnen en werkt het voorwaardenscheppend voor toekomstige ontwikkeling (de openbaar vervoervoorziening is er dan al). In alle gevallen besteden wij in samenwerking met gemeente, OV bureau Groningen - Drenthe en de vervoerder, zorgvuldig aandacht aan de veiligheid op aan- en afvoerende routes en de locatie zelf (transferium, overstappunt, station).



### **Besluit aanpassing Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan**

Wij hebben de formuleringen op een aantal punten aangescherpt om de rol van transferia verder te verduidelijken.

### **Bijbehorende reacties voorontwerp PVVP**

Reactie	Reactienummer	Wijziging Kaders en Ambities
3.2 Gemeente Emmen	3.2.2; 3.2.4; 3.2.6	pagina 17
3.3 Consumentenplatform OV	3.3.3; 3.3.6	
3.12 Mevrouw Mekkes-De Jonge	3.12.3; 3.12.6	
4.2 Reuring.nl	4.2.2	

## **2.5 Financiering en prioritering**

Een aantal reacties vraagt om verduidelijking van de systematiek omtrent de prioritering en financiering van projecten.

### **Samenvatting beantwoording**

In het PVVP hebben wij het totale ambitieniveau voor de periode tot 2020 beschreven. Wij hebben de netwerkanalyses en verkeersveiligheidsanalyses als uitgangspunt genomen om te bepalen welke projecten prioriteit hebben. Door sterprojecten te benoemen hebben wij prioritaire projecten aangegeven.

Op dit moment is er dekking voor het ambitieniveau tot 2010. Voor de periode tot en met 2008 zijn de financieringsafspraken vastgelegd in convenanten met de Drentse gemeenten. De projecten worden in deze convenanten en in het jaarlijkse Provinciaal Uitvoeringsprogramma nader omschreven.

In 2008 behandelen wij de Investeringsnota Verkeer en Vervoer tot 2020. Op basis van deze nota maken wij een afweging in het ter beschikking te stellen investeringsvolume voor de realisatie van ambities uit het PVVP. De beschikbare middelen zijn met de resultaten van de verschillende analyses (bijvoorbeeld netwerkanalyses, verkeersveiligheid etc.) het uitgangspunt voor het aanbrengen van een prioritering in het ambitieniveau voor de periode na 2010. Deze prioritering vormt de basis voor nadere financieringsafspraken met partners in de vorm van convenanten 2009 - 2012. In de daaropvolgende bestuursperiode herhaalt het proces zich waarbij de behaalde resultaten in het kader van het PVVP eveneens worden meegenomen in de afweging.

### **Besluit aanpassing Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan**

Wij hebben de formulering over de systematiek van prioritering en financiering aangescherpt.

### Bijbehorende reacties voorontwerp PVVP

Reactie	Reactienummer	Wijziging Kaders en Ambities
3.5 Kamers van Koophandel Drenthe en Groningen	3.5.1; 3.5.5	pagina's 7, 31, 32
3.6 VNO-NCW Noord, MKB Noord, TLN	3.6.3	
3.7 Ministerie van V&W	3.7.11; 3.7.14	
3.8 Milieufederatie	3.8.3	
4.1 Reuring.nl	4.1.2	

## 2.6 Ruimtelijk-economische ontwikkeling en duurzaamheid

In een aantal reacties wordt gevraagd naar de samenhang tussen het ruimtelijk-economisch en het mobiliteitsbeleid en de manier waarop bijbehorende ambities doorwerken in het beleid. Ook de duurzaamheid van het mobiliteitsbeleid uit het PVVP wordt ter discussie gesteld.

### Samenvatting beantwoording

Wij streven naar een sterke samenhang tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid. Wij beschouwen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling bepalend voor de toekomstige mobiliteit. De verwachte mobiliteit is bepalend voor de geschiktheid van een locatie voor ontwikkeling. Ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid zijn op die manier onlosmakelijk verbonden.

Wij hanteren het bestaande verkeers- en vervoersnetwerk als randvoorwaarde in de ontwikkeling van een structuurvisie zoals bedoeld in de nWRO. Van gemeenten wordt verwacht met deze randvoorwaarde rekening te houden. In de samenwerking met gemeenten zullen wij hier proactief op toezien, alsmede de ontwikkelingsplannen hier op beoordelen.

Conform de Provinciaal Omgevingsplan II gedachte streven wij bundeling van activiteiten (en dus mobiliteit) na in stedelijke gebieden en bij bestaande, voldoende hoogwaardige infrastructuur en voorzieningen voor openbaar vervoer en fiets. De toepassing van deze bundeling-filosofie heeft voorkomen dat ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio ten koste gaat van de kwaliteit van het landelijk gebied.

Wij kiezen er in het PVVP voor om de mobiliteit zodanig te sturen dat deze op een verantwoorde, duurzame manier kan plaatsvinden. Bijvoorbeeld door uitbreiding van autocapaciteit te beperken tot de aanpak van knelpunten; alternatieven voor de auto te stimuleren door in te zetten op ketenmobiliteit en de realisatie van het OV netwerk en het fietsnetwerk; de verschillende modaliteiten efficiënt in te zetten door het voeren van mobiliteitsmanagement en door milieuvriendelijke technologie te stimuleren.

Wij hebben in het PVVP doelstellingen opgenomen ten aanzien van milieu en leefomgeving, waarbij we aansluiten bij de filosofie uit het Provinciaal Omgevingsplan II dat de kwaliteit van de leefomgeving niet minder moet worden (gezien de relatief hoge kwaliteit in Drenthe).

### Besluit aanpassing Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Wij hebben de formulering van het PVVP op een aantal punten aangepast om de relatie met duurzaamheid en ruimtelijk-economische ontwikkeling verder te verduidelijken. Wij nemen de doelstelling voor CO<sub>2</sub> uitstoot opnieuw in beschouwing op het moment dat er nadere

afspraken gemaakt zijn over de specifieke bijdrage van de verschillende beleidsterreinen, waaronder verkeer en vervoer.

### **Bijbehorende reacties voorontwerp PVVP**

Reactie	Reactienummer	Wijziging Kaders en Ambities
3.7 Ministerie van V&W	3.7.3	pagina's 7, 9, 15, 25
3.8 Milieufederatie	3.8.1; 3.8.2	
3.12 Mevrouw Mekkes-De Jonge	3.12.2	
4.1 Reuring.nl	4.1.3	

## **2.7 Openbaar vervoer**

In een aantal reacties wordt gevraagd om verduidelijking van de rol van het openbaar vervoer in de mobiliteit en de uitwerking van de ambitie om het openbaar vervoer te versterken en autogebruik te ontmoedigen. Gevraagd wordt de stelling 'openbaar vervoer moet beschikbaar zijn voor mensen die niet in staat zijn zich op eigen gelegenheid te verplaatsen' te verhelderen.

### **Samenvatting beantwoording**

Om te voorzien in de mobiliteitsbehoefte richten wij ons op het stimuleren van de ketenmobiliteit, met andere woorden: de sterke kanten van de verschillende modaliteiten benutten ten behoeve van de bereikbaarheid. Het openbaar vervoer speelt hierbij, mede vanuit milieu- en leefbaarheidsoogpunt, een belangrijke rol, getuige de door ons omschreven inzet op alle afstanden en tijdens spitsperioden. Het beleid om automobilititeit te ontmoedigen is verlaten, in plaats daarvan zetten we in op het sterker maken van de alternatieven door de concurrentiepositie ten opzichte van de auto te versterken. Onder andere kwaliteitsverbetering en frequentieverhoging van het openbaar vervoer moeten daar aan bijdragen.

In ieder geval in de spitsperioden en in de stedelijke bereikbaarheid moet het openbaar vervoer kunnen concurreren met de auto. Het strekken van de lijnen heeft een positief effect op de reistijd en de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer. Door gelijktijdig te voorzien in veilige loop- en fietsroutes proberen wij het ongemak van het verlies van een halte voor de deur te beperken. Wij willen de mogelijkheden van sturing door tariefdifferentiatie verder onderzoeken met de invoering van de OV chipkaart.

Wij willen het aanbod in het openbaar vervoer verder differentiëren naar verschillende doelgroepen om zo openbaar vervoer op maat te kunnen bieden. In stedelijke gebieden is de inzet om knelpunten in doorstroming en capaciteit voor het openbaar vervoer op te lossen en de kwaliteit te verhogen. Op deze manier kunnen snelle, betrouwbare openbaar vervoerverbindingen worden geboden. Aanvullende maatwerkoplossingen moeten invulling geven aan de aan- en afvoer van reizigers naar de verbindende lijnen en aan de sociale functie van het openbaar vervoer.

Wij willen benadrukken dat het openbaar vervoer niet alleen een vervoersfunctie, maar ook een sociale functie heeft. Voor inwoners van Drenthe die geen beschikking hebben over een auto of door beperkingen niet in staat zijn tot autogebruik moet een basisvoorziening beschikbaar zijn, opdat hun mobiliteit gewaarborgd blijft. Wij zien daarvoor kansen in de integratie van doelgroepenvervoer en vormen van openbaar vervoer.

### **Besluit aanpassing Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan**

Wij hebben de formuleringen op een aantal punten aangescherpt om de rol en verschillende functies van het openbaar vervoer verder te verduidelijken.

#### **Bijbehorende reacties voorontwerp PVVP**

Reactie	Reactienummer	Wijziging Kaders en Ambities
3.3 Consumentenplatform OV	3.3.2; 3.3.5	pagina's 9, 17, 23
3.12 Mekkes-De Jonge	3.12.1	
4.2 Reuring.nl	4.2.1	

## **2.8 Positie Zuid Oost Drenthe en Emmen**

In een aantal reacties wordt benadrukt dat Zuid Oost Drenthe en daarbinnen Emmen onvoldoende hoogwaardig is verbonden met Groningen en andere regio's in Nederland en Duitsland. Voorgesteld wordt de spoorverbinding Zwolle - Emmen en de verbinding voor autoverkeer en openbaar vervoer via de N34 prioriteit te geven.

### **Samenvatting beantwoording**

Wij zijn het met u eens dat de bereikbaarheid van de regio Zuidoost Drenthe met daarbinnen Emmen in een aantal gevallen onvoldoende is. Uit de netwerkanalyses blijkt dat de prioriteit ligt bij de spoorverbinding Zwolle - Emmen, de corridor N34 Hardenberg - Emmen en de internationale verbinding met Duitsland.

De N34 is één van de hoofdwegen in het nationale verkeersnetwerk. De weg vormt de hoofdverbinding tussen de kernzones Groningen - Assen en Zuid Drenthe. Een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid op deze verbinding is essentieel. Uit doorrekening blijkt dat het grootste deel van de N34 voldoende capaciteit heeft om het aantal voertuigen te verwerken. Het deel tussen Emmen en Coevorden wordt nader onderzocht in samenhang met de stedelijke ontsluiting. De komende tijd wordt de N34 ingericht volgens de Duurzaam Veilig principes. Onderdeel van de aanpak is het opheffen van gelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Hierdoor zal deze verbinding tussen Emmen en Groningen aanzienlijk verbeteren.

Wij zien onvoldoende kansen voor de realisatie van een spoorverbinding tussen Groningen en Emmen. Emmen is door middel van een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding over de N34 (Q-liner) verbonden met Groningen. Wij kiezen voor het verder ontwikkelen van deze HOV-as.

### **Besluit aanpassing Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan**

In overleg met de gemeente Emmen is de stedelijke ontwikkeling van Emmen in het PVVP beter gevisualiseerd. Wij zien geen reden tot verdere aanpassing van het PVVP, aangezien de reacties aansluiten bij de ons verwoorde visie, beleidsambities en prioriteit.

#### **Bijbehorende reacties voorontwerp PVVP**

Reactie	Reactienummer	Wijziging Kaders en Ambities
3.1 de heer Mom	3.1.1	pagina 15
3.2 Gemeente Emmen	3.2.2	
4.1 Reuring.nl	4.1.1	

## 3 Schriftelijke reacties

Het voorontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe heeft van 6 maart tot en met 17 april 2007 ter inzage gelegen bij het provinciehuis en de Drentse gemeentehuizen. Het betrof de documenten:

- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe: Kaders en Ambities 2007 - 2020
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe: Uitvoeringsagenda 2007 - 2012

In deze periode kon een ieder die opmerkingen of andere zienswijzen ten aanzien van het voorstel voor het nieuwe PVVP had, deze schriftelijk kenbaar maken bij het college van gedeputeerde staten van Drenthe. In de periode van ter inzage legging zijn 12 schriftelijke reacties binnengekomen. Hieronder zijn de reacties samengevat en van commentaar voorzien.

### 3.1 J.P.M. Mom, Meidoornlaan 3, 9471 PE, Zuidlaren

#### Reactie 3.1.1

De heer Mom stelt voor om de N34 vanaf de rotonde Gieten tot aan de aansluiting op de A28 (De Punt) af te sluiten voor doorgaand verkeer in de richting Groningen / Emmen. Lokaal verkeer, bijvoorbeeld uit Annen en Anloo, kan gebruik blijven maken van het N34 traject als ontsluitende route naar de N33. De heer Mom is van mening dat de afsluiting van het N34 traject in combinatie met de opwaardering van de N33 tot autosnelweg en de realisatie van een zuidelijke ringweg rond Zuidlaren bijdraagt aan de verbetering van de verkeersproblematiek in en rond Zuidlaren.

#### *Beantwoording reactie 3.1.1*

De N34 is één van de hoofdwegen in het nationale verkeersnetwerk. De weg vormt de hoofdverbinding tussen de kernzones Groningen - Assen en Zuid Drenthe. Een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid op deze verbinding is essentieel. De N34 is essentieel onderdeel van het openbaar vervoernetwerk.

Wij beschouwen de afsluiting van het traject Gieten - De Punt niet als wenselijk. Als gevolg van de afsluiting neemt voor de Noord - Zuid relatie de reistijd voor gemotoriseerd verkeer in het algemeen toe in plaats van af (bereikbaarheidsdoelstellingen 1,2,3 en 5). Ook neemt de kwaliteit van de openbaar vervoer verbinding tussen Groningen en Emmen drastisch af. Hierdoor wordt de rol van het openbaar vervoer in de bereikbaarheid verzwakt in plaats van versterkt (beleidsambities 3.2.1.a, c en e). In Oost - West richting zal het verkeer zich in het geval van de afsluiting af moeten wikkelen via de N386. Het verkeer zal daardoor niet alleen in en rond Zuidlaren toenemen, maar ook in en rond de andere kernen aan de N386. Daarnaast mag worden verwacht dat het sluipverkeer door het gebied begrensd door de N33, A28, A7 en N385 toeneemt in plaats van afneemt (beleidsambitie 3.4.1.e en f).

## 3.2 College van B&W van de gemeente Emmen, Raadhuisplein 1, 7811 AP, Emmen

### Reactie 3.2.1

De gemeente Emmen spreekt waardering uit voor het op ambtelijk niveau gevoerde overleg met betrekking tot het voorontwerp. De gemeente beschouwd het nieuwe PVVP als goede basis om als gezamenlijke overheden verder te werken aan het verkeers- en vervoersbeleid.

#### *Beantwoording reactie 3.2.1*

Wij zijn blij met de waardering en de getoonde bereidheid tot samenwerking in de realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen.

### Reactie 3.2.2

De gemeente Emmen legt de prioriteit voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het stedelijk netwerk Zuid Drenthe en de positie van Emmen daarbinnen bij:

- de optimalisatie van de verbinding E233 / A1 Cloppenburg als onderdeel van de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA);
- de optimalisatie van bereikbaarheid van en binnen de corridor Emmen - Coevorden - Hardenberg;
- de fasegewijze uitbreiding van de capaciteit van de spoorlijn Emmen - Coevorden - Zwolle.

#### *Beantwoording reactie 3.2.2*

Wij willen samen met uw college met voortvarendheid aan deze onderwerpen werken in het kader van de thema's Ruimtelijk-economische ontwikkeling, Bereikbaarheid en Samenwerking uit het PVVP.

### Reactie 3.2.3

De gemeente Emmen verzoekt de stedelijke ontwikkeling van Emmen in het PVVP in visuele zin voor het voetlicht te brengen.

#### *Beantwoording reactie 3.2.3*

Wij hebben in het PVVP visualisatie van de stedelijke ontwikkeling van Emmen opgenomen.

### Reactie 3.2.4

De gemeente Emmen beschouwt een goede autobereikbaarheid van het stedelijk centrum met daarbij behorende (ondergrondse) parkeergelegenheid van zeer groot economisch belang. Transferia aan de stadsranden voor bijvoorbeeld winkelend publiek zijn voor de gemeente geen alternatief. De gemeente beschouwt het als maatschappelijk gegeven dat bezoekers op loopafstand van het stadswinkelcentrum willen parkeren. De gemeente is bereid daar waar realistische kansen liggen om te verbinden met het openbaar vervoer, deze te benutten.

#### *Beantwoording reactie 3.2.4*

Wij gaan in het verkeers- en vervoersbeleid uit van de auto als primaire vervoerswijze. Wij onderkennen echter ook dat eenzijdige inzet op de autobereikbaarheid van stedelijke centra het leefklimaat nadelig beïnvloed. In het stedelijk gebied bestaan door reizigersaantallen en ruimtelijke randvoorwaarden kansen om het openbaar vervoer, bijvoorbeeld in de vorm van kleinschalige P+R diensten, een rol in de stedelijke bereikbaarheid te laten vervullen. Wij nodigen uw college uit om in het kader van de uitwerking van het thema Bereikbaarheid

samen met ons en het OV bureau Groningen - Drenthe de realistische kansen voor Emmen verder uit te werken en nader te oordelen op basis van behaalde resultaten.

### **Reactie 3.2.5**

De gemeente Emmen wil de samenwerking in het kader van verkeersveiligheid in het algemeen en gedragsbeïnvloeding, verkeerseducatie en uniforme weginrichting in het bijzonder, graag continueren.

#### *Beantwoording reactie 3.2.5*

Wij waarderen de samenwerking in het kader van het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe en het Uitvoeringsprogramma Gedragsbeïnvloeding Zuidoost Drenthe en zetten deze graag voort.

### **Reactie 3.2.6**

De gemeente Emmen ziet voor de komende jaren belangrijke bestuurlijke uitdagingen in de samenwerking met het OV bureau Groningen - Drenthe:

- samenwerking openbaar vervoer en doelgroepenvervoer;
- evaluatie openbaar vervoer netwerk op basis van afgelopen OV-concessie;
- mogelijke decentralisatie spoorlijn Zwolle - Coevorden - Emmen;
- voorbeeldfunctie van het openbaar vervoer met betrekking tot alternatieve brandstoffen.

#### *Beantwoording reactie 3.2.6*

De door uw college naar voren gebracht onderwerpen staan de op de Uitvoeringsagenda. Daarnaast willen wij graag met uw college werken aan het versterken van de rol van het openbaar vervoer in de stedelijke bereikbaarheid van Emmen (zie ook beantwoording reactie 3.2.4)

## **3.3 Consumentenplatform Openbaar Vervoer Drenthe, Postbus 189, 9400 AD, Assen**

### **Reactie 3.3.1**

Het consumentenplatform OV spreekt haar waardering uit voor de gelegenheid die burgers en maatschappelijke organisaties via [www.reuring.nl](http://www.reuring.nl) is geboden om mee te denken.

#### *Beantwoording reactie 3.3.1*

Wij zijn blij met de waardering en nodigen u uit om uw achterban blijvend te wijzen op de mogelijkheden om actief mee te praten over Drenthe op [www.reuring.nl](http://www.reuring.nl).

### **Reactie 3.3.2**

Het consumentenplatform OV ervaart de visie ten aanzien van het openbaar vervoer als weinig ambitieus. Het platform ziet graag maatregelen en acties om mensen uit de auto en in het openbaar vervoer te krijgen en het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken als alternatief voor de auto.

#### *Beantwoording reactie 3.3.2*

Onze visie concentreert zich op de ruimtelijk-economische ontwikkeling en de rol die mobiliteit daarin speelt. Om te voorzien in de mobiliteitsbehoefte richten wij ons op het stimuleren van de ketenmobiliteit, met andere woorden: de sterke kanten van de verschillende modaliteiten benutten ten behoeve van de bereikbaarheid. Het openbaar vervoer speelt hierbij, mede vanuit

milieu- en leefbaarheiddoelpunt, zeker geen ondergeschikte rol, getuige de omschreven inzet op alle afstanden en tijdens spitsperiodes. Het beleid om automobilititeit te ontmoedigen is verlaten, in plaats daarvan zetten we in op het sterker maken van de alternatieven door de concurrentiepositie ten opzichte van de auto te versterken. Onder andere kwaliteitsverbetering en frequentieverhoging van het openbaar vervoer moeten daar aan bijdragen.

### **Reactie 3.3.3**

Het consumentenplatform OV mist een uitwerking van de inzet van het spoor, zoals de lijn Zwolle - Emmen, in relatie tot de stedelijke netwerken.

#### *Beantwoording reactie 3.3.3*

Het spoor heeft in onze visie een belangrijke plaats in de bereikbaarheid van de stedelijke netwerken en de steden daarbinnen. Wij hebben dit belang verwoord in beleidsambities 3.1.1.e en f, 3.2.1.c en d en bijbehorende sterprojecten. Voor de regio Groningen - Assen wordt het Kolibri OV-netwerk als een van de sterprojecten beschouwd. Het spoor maakt integraal deel uit van het OV netwerk. In de netwerkanalyses Groningen - Assen en Zuid Drenthe zijn de maatregelen die moeten leiden tot een verbetering van de kwaliteit en het gebruik van de spoorverbindingen nader uitgewerkt.

### **Reactie 3.3.4**

Het consumentenplatform OV mist een uitwerking voor het openbaar vervoer met betrekking tot de differentiatie in niveau's, doelgroepen, tijden, aansluitingen en frequentiestreefcijfers.

#### *Beantwoording reactie 3.3.4*

Wij hebben er voor gekozen in het PVVP het mobiliteitsbeleid op hoofdlijnen te verwoorden en niet volledig in detail voor te schrijven. Hiermee blijft ruimte behouden voor gebiedsspecifieke invulling en maatwerk, wat onontbeerlijk is om effectief en innovatief te kunnen handelen. Nadere uitwerking van de ambities uit het PVVP vindt plaats of heeft plaatsgevonden in nauwe samenwerking met voor het onderwerp relevante partners. Zo is in samenwerking met het OV bureau Groningen - Drenthe, gemeenten en relevante derden een OV netwerkvisie uitgewerkt waarin differentiatie naar frequentie, kwaliteit en doelgroep is beschreven. De OV netwerkvisie is als Bouwsteen opgenomen in het PVVP. De uitwerking naar tijden, aansluitingen etc. vindt plaats in het kader van de aanbesteding van de concessies Openbaar Vervoer.

### **Reactie 3.3.5**

Het consumentenplatform OV vraagt om nadere uitwerking van de in paragraaf 2.3 opgenomen stelling 'voor mensen die door beperkingen niet in staat zijn zich op eigen gelegenheid te verplaatsen moet openbaar vervoer beschikbaar zijn'.

#### *Beantwoording reactie 3.3.5*

Wij willen met deze stellingname aangeven dat het openbaar vervoer niet alleen een vervoersfunctie, maar ook een sociale functie heeft. Voor inwoners van Drenthe die geen beschikking hebben over een auto of door beperkingen niet in staat zijn tot autogebruik moet een basisvoorziening beschikbaar zijn, opdat hun mobiliteit gewaarborgd blijft. Wij zien daarvoor kansen in de integratie van doelgroepenvervoer en vormen van openbaar vervoer. In samenwerking met het OV bureau Groningen - Drenthe en de Drentse gemeenten willen wij, mede in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning, het OV netwerk vervolmaken door middel van kleinschalige aanvullende voorzieningen die worden ingezet als maatwerkoplossing ten behoeve van de sociale functie en de feederfunctie vanuit woonwijken en het landelijk gebied (beleidsambitie 3.2.1.e).



### **Reactie 3.3.6**

Het consumentenplatform OV vraagt om nadrukkelijke garanties, dat de aan- en afvoer van passagiers bij transferia goed wordt geregeld zonder dat dit extra reistijd en kosten met zich meebrengt. Voor het OV moet een transferia vooruitgang betekenen en meer reizigers genereren.

#### *Beantwoording reactie 3.3.6*

In onze visie maken transferia integraal deel uit van de bereikbaarheidsaanpak en worden transferia uitsluitend in samenhang met het gehele OV netwerk beschouwd. Transferia hebben slechts een meerwaarde als de implementatie leidt tot verbetering van de bereikbaarheid. Het stimuleren van ketenmobiliteit is daarbij primair doel. Daarnaast dragen transferia bij aan verbetering van efficiency en kwaliteit in het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld doordat met transferia de mogelijkheid ontstaat om naar gelang reismotief en bestemming, keuze te bieden in verschillende vervoersvormen op maat en deze optimaal te verknopen. Verbetering van efficiency moet er toe leiden dat meer mogelijk wordt met dezelfde middelen. Kwaliteitsverbetering moet ertoe leiden dat het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief wordt en dat meer mensen van het openbaar vervoer gebruik gaan maken.

### **Reactie 3.3.7**

Het consumentenplatform OV vraagt om aanscherping van de omschrijving van hoogwaardig openbaar vervoer teneinde de reiziger weet welk openbaar vervoersproduct tegen welke prijs wordt aangeboden. Daarnaast vraagt het platform om specificatie van aspecten zoals kwaliteit dienstverlening, materieel, aansluitingen, klachtenafhandeling etc.

#### *Beantwoording reactie 3.3.7*

Wij doelen met de term hoogwaardig openbaar vervoer op vervoersconcepten zoals trein, lightrail, Q-liner etc. Het OV bureau Groningen - Drenthe werkt nadere specificaties van de vervoersproducten uit in het kader van de ontwikkeling van het OV netwerk en de aanbesteding van de openbaar vervoerconcessies. De specificaties, evenals de communicatie met de reiziger, maken deel uit van het Programma van Eisen ten behoeve van de openbaar vervoer concessies.

### **Reactie 3.3.8**

Het consumentenplatform OV wil betrokken worden bij beleidsvoorstellen die betrekking hebben op het openbaar vervoer. Het consumentenplatform beschouwd haar rol als vergelijkbaar met het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe.

#### *Beantwoording reactie 3.3.8*

Wij waarderen uw bereidheid tot het leveren van een bijdrage aan het openbaar vervoerbeleid. In onze optiek vervult u deze rol al, getuige onder andere uw betrokkenheid bij de uitwerking van het openbaar vervoerbeleid door het OV bureau Groningen - Drenthe en uw inspraakreactie op het voorontwerp PVVP. Onze voorkeur gaat uit naar het continueren van de betrokkenheid van het consumentenplatform via het secretariaat dat wordt verzorgd door het OV bureau Groningen - Drenthe. Wij wijzen u er op dat het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe een andere samenstelling en opdracht heeft dan het consumentenplatform OV.

### **3.4 College van B&W van de gemeente Coevorden, Postbus 2, 7740 AA, Coevorden**

#### **Reactie 3.4.1**

De gemeente Coevorden spreekt haar waardering uit voor de samenwerking waarmee het voorontwerp PVVP tot stand is gekomen en oordeelt dat het beleid zoals neergelegd in het PVVP op draagvlak kan rekenen.

#### *Beantwoording reactie 3.4.1*

Wij zijn blij met de waardering en de getoonde bereidheid tot samenwerking in de realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen.

### **3.5 Kamers van Koophandel Drenthe en Groningen, Postbus 134, 9700 AC, Groningen**

#### **Reactie 3.5.1**

De Kamers van Koophandel Groningen en Drenthe onderschrijven de constatering dat de auto de primaire vervoerswijze is en zal blijven in Drenthe. Volgens de Kamers wordt in het PVVP de indruk gewekt dat de nadruk op het hoogwaardig openbaar vervoer ligt, ten koste van capaciteitsuitbreiding van wegen ten behoeve van het autoverkeer in de periode tot 2010.

#### *Beantwoording reactie 3.5.1*

Wij hebben de netwerkanalyses Groningen - Assen en Zuid Drenthe als uitgangspunt genomen om te bepalen welke maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid prioriteit hebben. De netwerkanalyses hebben geresulteerd in een afgewogen integraal maatregelenpakket voor de auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer. Daar waar uitbreiding van autocapaciteit noodzakelijk is zullen wij ons sterk maken om te komen tot maatregelen.

#### **Reactie 3.5.2**

De Kamers van Koophandel Groningen en Drenthe ervaren dat in het PVVP het goederenvervoer ondergeschikt wordt gemaakt en pleiten er voor om het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Noord Nederland deel uit te laten maken van het PVVP.

#### *Beantwoording reactie 3.5.2*

Wij verzekeren u dat het goederenvervoer over weg, spoor, water en door de lucht integraal onderdeel is van het door ons voorgestane verkeers- en vervoersbeleid. Het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer is als Bouwsteen opgenomen in het PVVP, met andere woorden: de conclusies en verbeterpunten zijn als vertrekpunt meegenomen. Het goederenvervoer maakt eveneens integraal onderdeel uit van de netwerkanalyses Groningen - Assen en Zuid Drenthe en de daaruit voortvloeiende maatregelen. Ook is de ontwikkeling van het goederenvervoer onderdeel van de monitoringsystematiek.

#### **Reactie 3.5.3**

De Kamers van Koophandel Groningen en Drenthe geven aan dat de primaire verantwoordelijkheid voor het oplossen van bereikbaarheidsproblemen bij wegbeheerders / overheden ligt en dat de publieke sector niet moet gaan wachten op actie van het bedrijfsleven.

*Beantwoording 3.5.3*

Wij hebben in het PVVP aangegeven dat om te kunnen blijven voorzien in mobiliteit wij van alle partijen een bijdrage verwachten binnen de grenzen van capaciteit en verantwoordelijkheid. Het bedrijfsleven kan een bijdrage leveren aan de mobiliteitsdoelstellingen, bijvoorbeeld door het voeren van mobiliteitsmanagement. Wij nodigen het bedrijfsleven uit om in samenwerking met de publieke sector het wederzijdse belang van mobiliteit uit te werken naar een gedragen en kosteneffectief maatregelenpakket, waarbij iedere partij zijn verantwoordelijkheid neemt.

**Reactie 3.5.4**

De Kamers van Koophandel Groningen en Drenthe vragen zich af op welke manier het aanbesteden van werk via internet (beleidsambitie 3.5.5.c) voordeel oplevert voor de ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur.

*Beantwoording 3.5.4*

Wij staan met de genoemde beleidsambitie een innovatie van het proces voor en niet zozeer een innovatie van het product.

**Reactie 3.5.5**

De Kamers van Koophandel Groningen en Drenthe vragen om duidelijkheid omtrent de prioritering van projecten indien er onvoldoende middelen beschikbaar gesteld worden voor de realisatie van het ambitieniveau van het PVVP.

*Beantwoording 3.5.5*

Wij behandelen in de huidige bestuursperiode een nieuwe Investeringsnota Verkeer en Vervoer. Deze nota dient als afwegingskader voor de hoogte van het beschikbaar te stellen investeringsvolume in relatie tot de te realiseren ambities (zie ook beantwoording reactie 3.7.14)

**Reactie 3.5.6**

De Kamers van Koophandel Groningen en Drenthe vragen aandacht voor het goederenvervoer per spoor.

*Beantwoording 3.5.6*

zie beantwoording reactie 3.5.2

## **3.6 VNO-NCW Noord, MKB Noord en Transport en Logistiek Nederland, Postbus 188, 9750 AD, Haren**

**Reactie 3.6.1**

De ondernemersorganisaties zijn blij met de internationale dimensie en de integrale rol van ruimtelijk-economische ontwikkeling in het PVVP. De benoeming van de b-keuze bij de projecten Zuiderzeelijn en Hanzelijn (pakket van regionale bereikbaarheids- en ruimtelijk-economische maatregelen) vinden de ondernemersorganisaties niet getuigen van kracht.

*Beantwoording 3.6.1*

Wij zijn blij met deze waardering. Wij blijven in beide gevallen bij onze oorspronkelijke keuze voor een hoogwaardige spoorverbinding (keuze a). Echter, wij hebben gemeend aan te moeten geven dat het kabinetsbesluit anders kan zijn dan wij wensen.

### **Reactie 3.6.2**

De ondernemersorganisaties pleiten er voor het Kwaliteitsnetwerk integraal onderdeel uit te laten maken van het PVVP teneinde voldoende aanvullende beleidsaandacht voor het goederenvervoer veilig te stellen.

*Beantwoording 3.6.2*

zie beantwoording reactie 3.5.2

### **Reactie 3.6.3**

De ondernemersorganisaties pleiten er voor om niet tot na 2010 te wachten met verkenningen van capaciteitsuitbreiding van de Zuidelijke Ringweg Groningen.

*Beantwoording 3.6.3*

Wij onderschrijven de conclusies uit de netwerkanalyse Groningen - Assen en dringen, in het kader van de regionale samenwerking en het overleg met de Minister, er op aan dat de verantwoordelijke partijen het proces ten aanzien van de Zuidelijke Ringweg Groningen bespoedigen.

### **Reactie 3.6.4**

De ondernemersorganisaties geven aan dat marktpartijen voortvarend aan de slag willen met de Zuidelijke Ringweg Groningen in de vorm van publiek-private samenwerking en vragen de provincie Drenthe initiatief te nemen.

*Beantwoording 3.6.4*

Wij zijn blij met de getoonde ambitie tot samenwerking. Wij zullen uw aanbod inbrengen in de onderhandeling met de Minister en de regio Groningen - Assen over het vervolg van het project Zuidelijke Ringweg Groningen.

### **Reactie 3.6.5**

De ondernemersorganisaties hechten aan een goede samenwerking met de provincie Drenthe doen het verzoek deel uit te kunnen maken van de structuur van het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe.

*Beantwoording 3.6.5*

Wij waarderen uw bereidheid tot samenwerking. Transport en Logistiek Nederland maakt inmiddels al deel uit van de ambtelijke ondersteuning van het VVBD: de Adviesgroep Duurzaam Veilig. De Adviesgroep vraagt van haar leden een actieve houding en inhoudelijke inbreng op alle deelgebieden van het verkeers- en vervoersbeleid. Wij nodigen u uit om in overleg met ons te treden over de bijdrage die u voor uzelf ziet.

## **3.7 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DGP, Postbus 20901, 2500 EX, Den Haag**

### **Reactie 3.7.1**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat spreekt waardering uit voor de visie zoals verwoord in het PVVP en de aansluiting bij de filosofie van de Nota Mobiliteit.

*Beantwoording reactie 3.7.1*

Wij zijn blij met deze waardering.

### **Reactie 3.7.2**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat kan de bijdrage van het PVVP aan de nationale doelstellingen voor 2010 en 2020 moeilijk beoordelen, omdat de doelen niet op alle thema's voldoende SMART zijn geformuleerd en omdat het ijkjaar in sommige gevallen afwijkt (2015). Een analyse van de omvang van de problemen en oplossingsmogelijkheden wordt gemist.

#### *Beantwoording reactie 3.7.2*

De verschillende netwerkanalyses en verkeersveiligheidsanalyses zijn voor ons vertrekpunt in het bepalen van doelstellingen, oplossingsrichtingen en maatregelen. Wij hebben er voor gekozen deze analyses niet op te nemen in de basistekst van het PVVP maar als Bouwsteen in de bijlage beschikbaar te stellen. Wij hechten eveneens veel waarde aan SMARTe formuleringen van doelstellingen en passen de formulering en het ijkjaar waar mogelijk aan.

### **Reactie 3.7.3**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat vraagt zich af hoe de beleidsambitie 'het verkeers- en vervoersnetwerk wordt als uitgangspunt genomen in ontwikkelingsplannen' (3.1.2.b) doorwerkt in het beleid.

#### *Beantwoording reactie 3.7.3*

Wij laten de genoemde beleidsambitie doorwerken in het beleid door het als randvoorwaarde te hanteren in de ontwikkeling van een structuurvisie zoals bedoeld in de nWRO. Van gemeenten wordt verwacht met deze randvoorwaarde rekening te houden. In de samenwerking met gemeenten zullen wij hier proactief op toezien, alsmede de ontwikkelingsplannen hier op beoordelen.

### **Reactie 3.7.4**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat mist inzicht in de nadere analyse die als onderbouwing heeft gediend voor de prioritaire keuzes in projecten, de inzet van modaliteiten en de uitwerking van projecten.

#### *Beantwoording reactie 3.7.4*

zie beantwoording reactie 3.7.2

### **Reactie 3.7.5**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat ervaart de doelstelling 'de gemiddelde reistijd in de spits mag maximaal anderhalf keer zo lang zijn als buiten de spits' als zeer ambitieus. Een doelstelling voor betrouwbaarheid van reistijd wordt gemist.

#### *Beantwoording reactie 3.7.5*

Wij hebben de genoemde doelstelling voor reistijd overgenomen uit de, door de minister erkende, Netwerkanalyse Groningen - Assen. De doelstelling voor de betrouwbaarheid van reistijd is versleuteld in de doelstellingen voor bereikbaarheid. Wij nemen de doelstelling voor betrouwbaarheid van reistijd expliciet op in het PVVP.

### **Reactie 3.7.6**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat mist bij de inzet van dynamisch verkeersmanagement een doelstelling voor het optimaal gebruik maken van het totale netwerk voor sturing en geleiding.

*Beantwoording reactie 3.7.6*

Wij hebben de beleidsambitie voor toepassing van dynamisch verkeersmanagement in het kader van stedelijke bereikbaarheid verwoord onder het thema Innovatie. In aanvulling daarop verwoorden wij onder het thema Bereikbaarheid een ambitie ten aanzien van sturing van mobiliteit met behulp van ICT toepassingen.

**Reactie 3.7.7**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat vindt de aanpak van mobiliteitsmanagement onvoldoende verankerd in het PVVP. Bijvoorbeeld op welke manier het bedrijfsleven bijdraagt aan bereikbaarheidsoplossingen.

*Beantwoording reactie 3.7.7*

zie beantwoording 3.5.3

**Reactie 3.7.8**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat complimenteert de aandacht voor innovatie in het PVVP.

*Beantwoording reactie 3.7.8*

Wij zijn blij met deze waardering. Wij vragen aandacht voor het feit dat in een aantal gevallen het slagen van de ambities mede afhankelijk is van de voortvarendheid waarmee de rijksoverheid het onderwerp oppakt, bijvoorbeeld met betrekking tot voertuigtechnologie.

**Reactie 3.7.9**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wijst er op dat de fiets in het woon-werkverkeer bij goede verbindingen niet alleen op afstanden van 7,5 kilometer een rol van betekenis kan spelen, maar ook op afstanden tot 10 - 15 kilometer.

*Beantwoording reactie 3.7.9*

Wij hebben de afstand van 7,5 kilometer als richtlijn opgenomen. Op deze afstand willen wij de komende tijd het fietsgebruik in ieder geval gestimuleerd zien. Wij wijzen u er op dat in de Nota Mobiliteit eveneens wordt uitgegaan van 7,5 kilometer.

**Reactie 3.7.10**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat vraagt naar de plannen voor de Drentse Hoofdvaart en Verlengde Hoozeveense Vaart en of er voldoende onderhoudsbudget is voor deze vaarwegen.

*Beantwoording reactie 3.7.10*

De genoemde vaarwegen hebben voornamelijk een functie voor de recreatievaart. Het huidige capaciteitsniveau volstaat voor de functie die de vaarwegen vervullen. Het beheer en onderhoud van deze vaarwegen is in onze organisatie financieel en inhoudelijk geregeld in de vorm van managementcontracten.

**Reactie 3.7.11**

Voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat is het onduidelijk of de € 65 miljoen die wordt genoemd in de Uitvoeringsagenda voor stedelijke ontwikkeling (2.2.1) onder andere toereikend is voor de revitalisering van bedrijventerreinen en in welke mate invulling wordt gegeven aan de verantwoordelijkheid van de provincie om ruimte te reserveren voor natte bedrijventerreinen.

*Beantwoording reactie 3.7.11*

In ons Provinciaal Omgevingsplan II is de ruimte voor ontwikkeling vastgelegd. Het door u aangehaalde bedrag is bestemd voor mobiliteitsprojecten in het kader van de revitalisering van bedrijventerreinen. Daarnaast worden andere geldstromen aangewend voor stedelijke ontwikkeling.

**Reactie 3.7.12**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat dringt aan op bestuurlijke accordering van het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer en vertaling van concrete knelpunten voor het goederenvervoer naar de uitvoering.

*Beantwoording reactie 3.7.12*

zie beantwoording reactie 3.5.2

**Reactie 3.7.13**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wijst erop dat de landelijke doelstelling voor de reductie van het maximaal aantal verkeersslachtoffers in 2010 is aangescherpt.

*Beantwoording reactie 3.7.13*

Wij zijn in het voorontwerp uitgegaan van de doelstelling uit de Nota Mobiliteit. Wij hebben de doelstelling inmiddels aangescherpt.

**Reactie 3.7.14**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat mist een nadere financiële onderbouwing van kosten van het ambitieniveau uit het voorontwerp PVVP, de prioritering en een nadere toelichting van financieringsafspraken en de benoemde projecten.

*Beantwoording reactie 3.7.14*

In het PVVP hebben wij het totale ambitieniveau voor de periode tot 2020 beschreven. Door sterprojecten te benoemen hebben wij prioritaire projecten aangegeven. Op dit moment is er dekking voor het ambitieniveau tot 2010. Voor de periode tot en met 2008 zijn de financieringsafspraken vastgelegd in convenanten met de Drentse gemeenten. De projecten worden in deze convenanten en het jaarlijkse Provinciaal Uitvoeringsprogramma nader omschreven.

In 2008 behandelen wij de Investeringsnota Verkeer en Vervoer tot 2020, op basis waarvan een afweging wordt gemaakt in het ter beschikking te stellen investeringsvolume voor de realisatie van ambities uit het PVVP. De beschikbare middelen zijn met de resultaten van de verschillende analyses (bijvoorbeeld netwerkanalyses, verkeersveiligheid etc.) het uitgangspunt voor het aanbrengen van een prioritering in het ambitieniveau voor de periode na 2010. Deze prioritering vormt de basis voor nadere financieringsafspraken met partners in de vorm van convenanten 2009 - 2012. In de daaropvolgende bestuursperiode herhaalt het proces zich waarbij de behaalde resultaten in het kader van het PVVP worden meegenomen in de afweging.

**Reactie 3.7.15**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat vraagt zich af wat wordt met bedoeld met de beleidsambitie 3.6.3.c 'Om de Samenwerkingsagenda met het rijk geen vrijblijvende agenda te laten zijn, is het van essentieel belang dat het rijk partner is in de conventant aanpak'.

#### *Beantwoording reactie 3.7.15*

Samenwerking tussen provincie, gemeenten en rijk is essentieel voor het bereiken van de mobiliteitsdoelstellingen. Wij willen er actief naar streven om de rijksinvesteringen onderdeel uit te laten maken van de vierjarige cyclus van convenantafspraken, zoals die nu met de Drentse gemeenten wordt doorlopen. Wij denken met uitvoeringsgerichte afspraken voor een duidelijk afgebakende periode slagvaardig te kunnen opereren.

### **3.8 Milieufederatie Drenthe, Hertenkamp 6, 9401 HL, Assen**

#### **Reactie 3.8.1**

De milieufederatie Drenthe pleit voor een provinciaal verkeersbeleid dat duurzaamheid als hoofduitgangspunt neemt. Mobiliteit is volgens de federatie geen zelfstandige behoefte, maar is afhankelijk van de randvoorwaarden van de duurzame ontwikkeling. De milieufederatie ziet de beleidsambities voor CO<sub>2</sub> uitstoot, geluid, luchtkwaliteit en lichthinder graag meer pro-actief en scherper verwoord.

#### *Beantwoording 3.8.1*

Wij beschouwen mobiliteit als een basisbehoefte, in die zin dat mobiliteit van essentieel belang is voor ruimtelijk-economische en sociale ontwikkeling. Om te kunnen voorzien in levensonderhoud en sociale ontplooiing moeten mensen zich kunnen verplaatsen. In de hedendaagse maatschappij wordt verwacht dat deze verplaatsing snel en over grotere afstanden kan plaatsvinden.

Wij kiezen er in het PVVP voor om de mobiliteit zodanig te sturen dat deze op een verantwoorde manier kan plaatsvinden. Bijvoorbeeld door uitbreiding van autocapaciteit te beperken tot de aanpak van knelpunten; alternatieven voor de auto te stimuleren door te sturen op ketenmobiliteit en de realisatie van het OV netwerk en het fietsnetwerk; de verschillende modaliteiten efficiënt in te zetten door het voeren van mobiliteitsmanagement en door milieuvriendelijke technologie te stimuleren.

Wij hebben in het PVVP doelstellingen opgenomen ten aanzien van milieu en leefomgeving, waarbij we aansluiten bij de filosofie uit het Provinciaal Omgevingsplan II dat de kwaliteit van de leefomgeving niet minder moet worden (gezien de relatief hoge kwaliteit in Drenthe). Wij nemen de doelstelling voor CO<sub>2</sub> uitstoot opnieuw in beschouwing op het moment dat er nadere afspraken zijn gemaakt over de specifieke bijdrage van de verschillende beleidsterreinen, waaronder verkeer en vervoer.

#### **Reactie 3.8.2**

De milieufederatie Drenthe pleit er voor om het ruimtelijk beleid leidend te maken voor het PVVP.

#### *Beantwoording 3.8.2*

Wij streven naar een sterke samenhang tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid. Infrastructuur en voorzieningen voor openbaar vervoer en fiets zijn in onze visie voorwaarden-scheppend voor de ruimtelijke ontwikkeling. De gewenste ruimtelijke ontwikkeling is bepalend voor de toekomstige mobiliteit op basis waarvan de meest geschikte locatie kan worden bepaald. Conform de Provinciaal Omgevingsplan II gedachte streven wij daarbij bundeling van activiteiten (en dus mobiliteit) na in stedelijke gebieden en bij bestaande voldoende hoogwaar-



dige infrastructuur en voorzieningen voor openbaar vervoer en fiets. Ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid zijn op die manier onlosmakelijk verbonden.

### **Reactie 3.8.3**

De milieufederatie Drenthe pleit voor een economische analyse van het PVVP waarbij het economische effect en de duurzaamheid van de voorgestelde mobiliteitsinvesteringen worden vergeleken met andere investeringsmaatregelen.

#### *Beantwoording 3.8.3*

Onze financieringsafwegingen worden altijd integraal genomen. Wij hechten er waarde aan om op basis van ons collegeprogramma prioriteiten te stellen en vervolgens een integrale afweging te maken in de bijdrage van de verschillende sectoren. Wij baseren de verdeling van middelen op deze afweging.

### **Reactie 3.8.4**

De milieufederatie Drenthe is zich bewust dat haar reactie om een fundamentele beleidsomslag vraagt en spreekt haar bereidheid uit om hier gezamenlijk verdere invulling aan te geven.

#### *Beantwoording 3.8.4*

Wij waarderen uw bereidheid tot samenwerking. Net als bij de uitwerking van het fietsbeleid zullen wij u in de toekomst actief blijven benaderen voor de uitwerking van specifieke onderwerpen.

## **3.9 College van B&W van de gemeente De Wolden, Postbus 20, 7920 AA, Zuidwolde**

### **Reactie 3.9.1**

De gemeente De Wolden vraagt voor sommige beleidsambities te verduidelijken in hoeverre de ambitie betrekking heeft op de provincie of de gemeente.

#### *Beantwoording reactie 3.9.1*

Wij zullen de betreffende beleidsambities nader specificeren.

### **Reactie 3.9.2**

De gemeente De Wolden vraagt de definitie van sterprojecten op te nemen in het PVVP.

#### *Beantwoording reactie 3.9.2*

Wij doelen met een sterproject op een prioritair project gezien de bijdrage aan de doelstellingen die behoren bij het desbetreffende thema. Wij zullen de prioritering in het PVVP nader omschrijven

### **Reactie 3.9.3**

De gemeente De Wolden vindt het ambitieniveau voor reistijden in de spits te laag en pleit voor de doelstelling: de reistijd mag in de spits maximaal 1,1 - 1,2 keer langer zijn dan de reistijd buiten de spits.

#### *Beantwoording reactie 3.9.3*

Aangezien de netwerkanalyses de basis vormen van onze investeringsafwegingen, hebben wij de doelstellingen overgenomen. Wij zijn met u eens dat het huidige niveau van bereikbaarheid zoveel mogelijk behouden moet blijven. De doelstelling ‘het invloedsgebied van belangrijke ruimtelijk-economische locaties blijft minimaal gelijk aan de huidige grootte’ onder het thema Bereikbaarheid geeft deze ambitie weer.

#### **Reactie 3.9.4**

De gemeente De Wolden vraagt de verbinding met Twente via N48 op te nemen onder de thema's Bereikbaarheid en Samenwerking.

#### *Beantwoording reactie 3.9.4*

Wij beschouwen de N48 eveneens als sterproject. Vanwege het schaalniveau (de interregionale relatie met Twente) en de bijdrage die een kwalitatief hoogwaardige verbinding heeft op het vestigingsklimaat hebben we de aanpak van de N48 benoemd als beleidsambitie en sterproject onder het thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling.

#### **Reactie 3.9.5**

De gemeente De Wolden geeft aan dat er meer principes voor weginrichting zijn die een bijdrage kunnen leveren aan het inpassen van infrastructuur in de omgeving dan de in het PVVP genoemde ‘Weg van het Landschap’ en ‘Shared Space’.

#### *Beantwoording reactie 3.9.5*

Wij hechten waarde aan de genoemde principes vandaar dat deze expliciet genoemd worden. Wij staan open voor andere ontwikkelingen met hetzelfde doel en effect (zie ook beantwoording reactie 3.11.4)

### **3.10 College van B&W van de gemeente Assen, Postbus 860, 9400 AW, Assen.**

#### **Reactie 3.10.1**

De gemeente Assen ziet graag onder het thema Samenwerking de Regio Groningen - Assen 2030 explicieter vermeld.

#### *Beantwoording reactie 3.10.1*

Wij beschouwen de Regio Groningen - Assen 2030 als een belangrijk voorbeeld van gebiedsgerichte samenwerking en hebben het samenwerkingsverband als zodanig benoemd onder het thema Samenwerking.

#### **Reactie 3.10.2**

De gemeente Assen mist de (groei)doelstellingen voor Assen uit de Regiovisie Groningen - Assen.

#### *Beantwoording reactie 3.10.2*

Wij hebben de Regiovisie Groningen - Assen opgenomen als Bouwsteen in het PVVP. De Regiovisie en de binnen dit kader gestelde doelstellingen gelden daarmee als beleidsmatig vertrekpunt.

### **Reactie 3.10.3**

De gemeente Assen ziet een goede uitwerking van het knooppunt Assen Zuid (A28/N33) van essentieel belang voor de ontwikkeling van Assen en geeft de voorkeur aan de zogenaamde fly-over variant.

#### *Beantwoording reactie 3.10.3*

Wij beschouwen de ontwikkeling van Assen Zuid als een prioriteit in de regio. Ons beider colleges hebben ingestemd met het Masterplan Assen Zuid. Zoals overeengekomen wordt de verkeerskundige afweging voor de knoop A28/N33 meegenomen in het OTB/MER als onderdeel van het integraal ontsluitingsprofiel voor de gebiedsontwikkeling van Assen Zuid.

### **Reactie 3.10.4**

De gemeente Assen mist een richtinggevende behandeling van 60 km/u zones in het buitengebied. De gemeente geeft aan dat de handhaafbaarheid van het weren van gemotoriseerd niet-bestemmingsverkeer een lastig punt is.

#### *Beantwoording reactie 3.10.4*

Wij zijn op dit moment in overleg met de Drentse gemeenten over een gebiedsgerichte invulling van verblijfsgebieden in het buitengebied. De te nemen maatregelen in het kader van Duurzaam Veilig worden daarbij uitgewerkt naar uniforme uitvoeringsafspraken.

### **Reactie 3.10.5**

De gemeente Assen is graag bereid tot de realisatie van de Uitvoeringsagenda 2007 - 2012 en ziet de agenda graag vertaald in de geactualiseerde convenanten. De gemeente vraagt aandacht voor de kwaliteitsverbetering in het netwerk van utilitaire en recreatieve fietspaden als onderdeel van de Uitvoeringsagenda.

#### *Beantwoording reactie 3.10.5*

Wij waarderen de bereidheid tot samenwerking. De Uitvoeringsagenda is bedoeld als richtinggevend raamwerk voor de verdere samenwerking en uitwerking naar concrete projectkeuzes. De aanpak van het fietsnetwerk is geïntegreerd in de bereikbaarheidsaanpak.

## **3.11 College van B&W van de gemeente Westerveld, Postbus 50, 7970 AB, Havelte**

### **Reactie 3.11.1**

De gemeente Westerveld spreekt haar waardering uit voor het voorontwerp PVVP en beoordeelt het beleidsplan als bruikbaar document voor het ontwikkelen en aanpassen van het gemeentelijk beleid op het terrein van verkeer en vervoer.

#### *Beantwoording reactie 3.11.1*

Wij zijn blij met deze waardering.

### **Reactie 3.11.2**

De gemeente Westerveld vraagt voor sommige beleidsambities te verduidelijken in hoeverre de ambitie betrekking heeft op de provincie of de gemeente.

*Beantwoording reactie 3.11.2*

Wij zullen de betreffende ambities nader specificeren (beantwoording reactie 3.9.1).

### **Reactie 3.11.3**

De gemeente Westerveld vindt het ambitieniveau voor reistijden in de spits te laag en pleit voor de doelstelling: reistijd in de spits mag maximaal 1,1 - 1,2 keer langer zijn dan de reistijd buiten de spits.

*Beantwoording reactie 3.11.3*

zie beantwoording reactie 3.9.3

### **Reactie 3.11.4**

De gemeente Westerveld vraagt zich af in hoeverre het principe van Shared Space voldoende is onderzocht om het op te kunnen nemen als beleidsambitie ten aanzien van de inpassing van infrastructuur in verblijfsgebieden.

*Beantwoording reactie 3.11.4*

Het gedachtegoed 'Shared Space' is de afgelopen jaren nader uitgewerkt in het kader van het Europese programma Interreg. Verschillende projectlocaties zijn hierbij geëvalueerd waarbij Haren en Emmen voor de Drentse situatie de meest relevante zijn. Op basis van de bevindingen in het EU programma hebben wij gemeend 'Shared Space' met name te kunnen noemen.

### **Reactie 3.11.5**

De gemeente Westerveld beoordeelt de zinsnede over het reduceren van de kans op vooroverleg tussen aannemers in paragraaf 3.5.5 als suggestief.

*Beantwoording reactie 3.11.5*

Wij hebben met de zinsnede gemeend een bijkomend voordeel van de innovatieve vorm van aanbesteden voor zowel opdrachtgever al opdrachtnemer aan te geven. Het is niet onze bedoeling een andere suggestie te wekken en passen de tekst aan.

### **Reactie 3.11.6**

De gemeente Westerveld geeft aan dat het gebruikte kaartmateriaal niet in alle gevallen even goed leesbaar is.

*Beantwoording reactie 3.11.6*

In de definitieve versie maken wij gebruik van beter leesbaar kaartmateriaal.

## **3.12 Mevrouw Mekkes-De Jonge, Vliers 2, 7751 ZS, Dalen**

### **Reactie 3.12.1**

Mevrouw Mekkes-De Jonge maakt uit het PVVP op dat de provincie alleen een rol voor het openbaar vervoer ziet weggelegd voor mensen met beperkingen.

*Beantwoording reactie 3.12.1*

Wij wijzen u er op dat het openbaar vervoer in onze visie een centrale rol speelt. Wij zien een rol voor het openbaar vervoer op alle afstanden en voor alle verschillende doelgroepen. Wij hebben gemeend expliciet te moeten benoemen dat het openbaar vervoer daarnaast een

essentiële, sociale functie vervult voor inwoners van Drenthe die geen beschikking hebben over een auto of door beperkingen niet in staat zijn tot autogebruik. Voor deze doelgroep moet een basisvoorziening beschikbaar zijn, opdat hun mobiliteit gewaarborgd blijft.

### **Reactie 3.12.2**

Mevrouw Mekkes-De Jonge is van mening dat de inzet op ruimtelijk-economische ontwikkeling van stedelijke gebieden ten koste gaat van het behoud van het landelijk gebied.

#### *Beantwoording reactie 3.12.2*

Wij delen deze mening niet. Het omgevingsbeleid in Drenthe is er juist op gericht om de activiteiten te bundelen in stedelijke gebieden met als doel de kwaliteit van het landelijk gebied te kunnen behouden. De toepassing van deze ‘mal - contramal’ filosofie uit het Provinciaal Omgevingsplan heeft voorkomen dat ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio ten koste gaat van de kwaliteit van het landelijk gebied.

### **Reactie 3.12.3**

Mevrouw Mekkes-De Jonge is van mening dat transferia en overstappunten beter niet buiten dorpen en steden aangelegd kunnen worden, vanuit het oogpunt van sociale veiligheid. Ook kan de grotere afstand tot de halte voor sommige doelgroepen, bijvoorbeeld ouderen een probleem zijn.

#### *Beantwoording reactie 3.12.3*

De locatiekeuze van transferia wordt gebaseerd op de mogelijkheden om de verschillende vervoersstromen van en naar het openbaar vervoer optimaal te verknopen. In de meeste gevallen levert een locatie aan de rand van de stad of dorp tijdswinst op voor de doorgaande lijnen en werkt het voorwaardenscheppend voor toekomstige ontwikkeling (de openbaar vervoervoorziening is er dan al). In alle gevallen besteden wij in samenwerking met gemeente, OV bureau Groningen - Drenthe en de vervoerder, zorgvuldig aandacht aan de veiligheid op aan- en afvoerende routes en de locatie zelf (transferium, overstappunt, station). Wij hebben voor sociale veiligheid streefwaarden opgenomen in het PVVP (paragraaf 3.3.3).

### **Reactie 3.12.4**

Mevrouw Mekkes-De Jonge wil graag een nadere omschrijving van hoogwaardig openbaar vervoer.

#### *Beantwoording reactie 12.4*

zie beantwoording reactie 3.3.7

### **Reactie 3.12.5**

Mevrouw Mekkes-De Jonge hecht meer waarde aan verplichten dan aan stimuleren voor wat betreft bijscholing van bestuurders van motorvoertuigen, training in milieuvriendelijke rijstijl en gebruik van het openbaar vervoer en fiets.

#### *Beantwoording reactie 3.12.5*

Wij proberen met ons beleid te bereiken dat iedereen die woont, werkt en leeft in Drenthe zijn of haar eigen verantwoordelijkheid kan nemen. In sommige gevallen zijn verplichtende maatregelen en handhaving nodig om het gewenste resultaat af te dwingen. Voor de onderwerpen die u noemt zijn wij deze mening niet toegedaan of hebben wij geen autoriteit. Mede om deze redenen geven wij de voorkeur aan een proactief stimuleringsbeleid.

**Reactie 3.12.6**

Mevrouw Mekkes-De Jonge wijst op het ‘plan van Arco Sierts’ voor de verbetering van de spoorlijn Zwolle - Emmen.

*Beantwoording 3.12.6*

Wij zijn bekend met het plan en nemen de ideeën mee in de onderhandelingen over de optimalisatie van de spoorverbinding Zwolle - Emmen en Emmen - Twente.

# 4 Reacties via discussieplatform [www.reuring.nl](http://www.reuring.nl)

Het discussieplatform [www.reuring.nl](http://www.reuring.nl) is door de provincie Drenthe in het leven geroepen om de inwoners van Drenthe te betrekken bij de beleidsvorming. Het instrument heeft een laagdrempelig en onafhankelijk karakter. Iedereen die zich betrokken voelt bij Drenthe kan in zijn eigen tijd en bewoording meepraten over een breed scala van onderwerpen. Het digitale discussieforum biedt voor haar leden de mogelijkheid om zelf discussies te starten en zo beleidsvorming te initiëren.

Het instrument [www.reuring.nl](http://www.reuring.nl) is ingezet om de bredere Drentse samenleving in de gelegenheid te stellen om in te spreken op het voorontwerp van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan. Om de discussie te stroomlijnen zijn, gedurende de periode van formele inspraak, voor de thema's Ruimtelijk-economische ontwikkeling, Bereikbaarheid, Veiligheid, Leefomgeving en Innovatie een aantal stellingen op het forum geplaatst. In totaal hebben 40 mensen gereageerd met bijna 100 reacties. De reacties worden hieronder per thema samengevat.

## 4.1 Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling

### Reactie 4.1.1

Emmen is voor haar omvang onvoldoende hoogwaardig verbonden met andere steden en regio's. Voor de verbinding Emmen - Groningen wordt voorgesteld de wegverbinding op te waarderen door de N34 vierbaans te maken. Onder de voorwaarde dat de N33 ook vierbaans wordt, tot aan het knooppunt Gieten (N33/N34). Voorgesteld wordt om de openbaar vervoer voorziening op te waarderen naar het niveau van trein, sneltram of superbuis. De spoorverbinding Zwolle - Emmen zou een intercity dienstregeling moeten krijgen. Ook wordt gepleit voor opwaardering van de autoweg N381 (Emmen - Drachten) naar autosnelweg.

#### *Beantwoording reactie 4.1.1*

Wij zijn het met u eens dat de bereikbaarheid van de regio Zuidoost Drenthe met daarbinnen Emmen in een aantal gevallen onvoldoende is. Uit de netwerk analyses blijkt dat de prioriteit ligt bij de spoorverbinding Zwolle - Emmen, de corridor N34 Hardenberg - Emmen en de internationale verbinding met Duitsland.

Uit doorrekening blijkt dat het grootste deel van de N34 voldoende capaciteit heeft om het aantal voertuigen te verwerken. Het deel tussen Emmen en Coevorden wordt nader onderzocht in samenhang met de stedelijke ontsluiting. De komende tijd wordt de N34 ingericht volgens de Duurzaam Veilig principes. Onderdeel van de aanpak is het opheffen van gelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Hierdoor zal deze verbinding tussen Emmen en Groningen aanzienlijk verbeteren. De verbinding Emmen - Drachten (N381) is de afgelopen jaren opnieuw ingericht volgens de Duurzaam Veilig principes. Opwaardering naar autosnelweg is gezien de intensiteiten voor de komende periode niet nodig.

Wij zien onvoldoende kansen voor de realisatie van een spoorverbinding tussen Groningen en Emmen. Emmen is door middel van een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding over de N34 (Q-liner) verbonden met Groningen. Wij kiezen voor het verder ontwikkelen van deze HOV-as. Wij streven actief verbetering van de spoorverbinding Zwolle - Emmen na.

### **Reactie 4.1.2**

Het stimuleren van ontwikkelingskansen van Groningen Airport Eelde, bijvoorbeeld door de uitbreiding van de terminal en de baanverlenging, worden van belang geacht voor de internationale ontwikkeling van Drenthe. Verwacht wordt dat een internationale oriëntatie de kansen op (inter)nationale (Den Haag, Europa) investeringen vergroot. Daarnaast wordt aandacht gevraagd om de ontwikkeling van GAE in relatie tot andere omliggende vliegvelden in Nederland en Duitsland te beschouwen.

Van het provinciaal en gemeentelijk bestuur wordt een daadkrachtige houding verwacht. Na zorgvuldige afweging van voor en tegens dient een genomen besluit sneller te worden uitgevoerd dan tot op heden het geval was bij Groningen Airport Eelde. Het bestuur moet op heldere wijze het belang van velen boven het belang van enkelen (omwonenden) stellen. De opmerkingen gelden ook voor de Zuidelijke Ringweg Groningen, de herinrichting van de N34, de verbetering van de spoorverbinding en de herinrichting van de stedelijke centra.

#### *Beantwoording reactie 4.1.2*

Wij zijn blij met de steun voor het stimuleren van de ontwikkeling van Groningen Airport Eelde. Wij nemen de ontwikkeling van omliggende luchthavens mee in de afwegingen. Wij zijn het met u eens dat uitvoering van plannen in sommige gevallen lang op zich laten wachten. Weloverwogen keuzes vergen tijd en als de keuzes zijn gemaakt volgen wettelijke inspraak- en bezwaarprocedures. Wij proberen met de herinrichting van de N34 te laten zien dat wij werk maken van ambities als deze onder onze verantwoordelijkheid vallen (overdracht N34 naar provincie). In andere gevallen zijn wij afhankelijk van het resultaat van onderhandeling met andere partijen (bijvoorbeeld de Zuidelijke Ringweg Groningen) of wettelijke procedures (bijvoorbeeld baanverlenging Eelde).

### **Reactie 4.1.3**

Aangegeven wordt dat de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe gestimuleerd moet worden, maar tegelijkertijd wordt gewaarschuwd dat eenzijdige oriëntatie op economie een valkuil kan zijn. Drenthe moet zich positief onderscheiden van andere regio's, 'meer van hetzelfde' moet worden voorkomen. In stedelijke gebieden gaat de voorkeur uit naar aansprekende architectuur en innovatieve oplossingen om het bereikbaarheidsprobleem aan te pakken. In het landelijk gebied zou de oriëntatie moeten liggen op kwaliteit en hoogwaardige, duurzame inrichting. Nieuwe gebouwen moeten ingepast worden in de bestaande structuur. Door bestaande industrieterreinen efficiënter in te richten kan worden voorkomen dat de hoofd-wegenstructuur wordt volgebouwd met nieuwe industrieterreinen. Drenthe zou voorop moeten lopen met betrekking tot duurzaamheid.

#### *Beantwoording reactie 4.1.3*

Wij onderschrijven de differentiële benadering van stad en land. Wij zoeken de ruimtelijk-economische ontwikkeling met name in stedelijke gebieden. Daar liggen ook de mogelijkheden voor innovatieve en duurzame mobiliteitsoplossingen.



## 4.2 Thema Bereikbaarheid

### Reactie 4.2.1

Openbaar vervoer wordt in veel gevallen niet als reëel alternatief voor de auto beschouwd. Voor woon-werkverkeer is de extra reistijd van het openbaar vervoer ten opzichte van auto een sterke belemmering. In het landelijk gebied is de halte te ver weg of geen openbaar vervoer beschikbaar. De auto blijft op deze manier onverminderd belangrijk. Openbaar vervoer wordt gezien als aanvulling op de auto. Het strekken van de lijnen van het openbaar vervoer (bus langs de kernen in plaats van er doorheen) wordt gehekeld omdat de afstand tot de halte groter wordt en omdat er minder sociaal toezicht op de halte is (sociale veiligheid). Aangegeven wordt dat veel mensen wel openbaar vervoer beschikbaar willen hebben, maar er vervolgens nauwelijks tot geen gebruik van maken. Het creëren van parkeergelegenheid in het centrum leidt ertoe dat autogebruik alleen maar verder toeneemt.

Het advies is om in te zetten op goed, snel en betaalbaar openbaar vervoer. Daar waar mobiliteitsgroei wordt verwacht moet het openbaar vervoer al beschikbaar zijn, voordat de keuze voor de auto wordt gemaakt. Openbaar vervoer kan een rol spelen in het forenzenverkeer als de woon- en werkgebieden worden verbonden door buslijnen die kunnen concurreren met de auto. Ook wordt gedacht aan een differentiële heffing voor de auto: daar waar openbaar vervoer beschikbaar is, zou autogebruik duurder gemaakt moeten worden.

#### *Beantwoording reactie 4.2.1*

Wij willen het aanbod in het openbaar vervoer verder differentiëren naar verschillende doelgroepen om zo openbaar vervoer op maat te kunnen bieden. In stedelijke gebieden is de inzet om knelpunten voor het openbaar vervoer in doorstroming en capaciteit op te lossen en de kwaliteit te verhogen. Op deze manier kunnen snelle, betrouwbare openbaar vervoerverbindingen worden geboden. Aanvullende maatwerkoplossingen moeten invulling geven aan de aan- en afvoer van reizigers naar de verbindende lijnen en aan de sociale functie van het openbaar vervoer.

In ieder geval in de spitsperioden en in de stedelijke bereikbaarheid moet het openbaar vervoer kunnen concurreren met de auto. Het strekken van de lijnen heeft een positief effect op de reistijd en de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer. Door gelijktijdig te voorzien in veilige loop- en fietsroutes proberen wij het ongemak van het verlies van een halte voor de deur te beperken. Wij willen de mogelijkheden van sturing door tariefdifferentiatie verder onderzoeken met de invoering van de OV chipkaart.

### Reactie 4.2.2

Gepleit wordt voor het voorzien van spoorverbindingen van kwartierfrequenties en hogere snelheden. In combinatie met de realisatie van nieuwe stations en de inzet van light railmaterieel bevorderen de maatregelen het treingebruik. De spoorverbinding met Coevorden/Emmen en met steden in Duitsland verdienen extra aandacht. De nieuwe dienstregeling wordt als achteruitgang ervaren.

#### *Beantwoording reactie 4.2.2*

Wij streven een kwaliteitsverbetering van de spoorverbindingen na. De genoemde maatregelen maken deel uit van het maatregelenpakket op basis van de netwerkanalyses Groningen - Assen en Zuid Drenthe. In 2008 wordt opnieuw naar de dienstregeling van de NS gekeken.

### **Reactie 4.2.3**

Om de fiets te kunnen gebruiken zijn voldoende veilige en gebruiksvriendelijke stallingvoorzieningen op stations en in winkelgebieden noodzakelijk. In ieder geval wordt deze voorziening ontoereikend bevonden in Assen. Verder wordt voorgesteld de groenfasen op kruisingen voor fietsers te verlengen, fietspaden waar nodig te voorzien van verlichting (sociale veiligheid), werkgevers douchegelegenheid te laten inrichten en kinderopvang te realiseren nabij de werklocaties. Ook behoeft de routeverwijzing in sommige gevallen extra aandacht.

#### *Beantwoording reactie 4.2.3*

Wij streven naar het vergroten van het aandeel fiets op de kortere afstand. Hiervoor leggen we hoogwaardige fietsroutes aan tussen woon- en werklocaties in steden en omliggende kernen. Daarnaast staan wij fietspromotie voor. De genoemde verbeteringsmaatregelen nemen wij mee in de uitwerking van het stimuleringsplan voor de fiets.

### **Reactie 4.2.4**

Gevraagd wordt om aandacht voor de mobiliteit van rolstoelgebruikers door de toegankelijkheid van openbaar vervoer en openbaar vervoershaltes te verbeteren.

#### **Beantwoording 4.2.4**

Wij hebben in samenwerking met het OV bureau Groningen - Drenthe en de Drentse gemeenten een halteplan uitgewerkt. Het plan is er op gericht de toegankelijkheid van openbaar vervoer haltes in Drenthe te verbeteren. In de openbaar vervoer concessies vragen wij om aanbiedingen die uitgaan van toegankelijk materieel.

## **4.3 Thema Veiligheid**

### **Reactie 4.3.1**

De geldende snelheidslimiet op het Drentse wegennet is niet altijd even duidelijk op te maken uit de weginrichting of de omgeving. Gepleit wordt voor herkenbare, logische limieten die worden ondersteund door de inrichting (belijning). Met name wegen met een snelheidslimiet van 60 km/u zijn niet overal even herkenbaar. Het instellen van 30 km/u zou beperkt moeten worden tot woonstraten en centrumgebieden, drukkere wegen kunnen 50 km/u blijven. Onduidelijke of onbegrijpelijke limieten hebben een nadelig effect op het naleven van limieten in andere situaties.

Verhoging van de snelheidslimiet, evenals differentiatie van de snelheidslimiet naar tijd van de dag wordt niet unaniem gesteund. Als belangrijkste weerstand wordt aangegeven: de verwachte toename in geluidsoverlast en uitstoot en de (ongewenste) noodzakelijke aanpassing en uitbreiding van de infrastructuur.

#### *Beantwoording reactie 4.3.1*

Wij werken in samenwerking met de andere Drentse wegbeheerders een implementatieplan uit van de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken. Het plan moet er toe leiden dat het Drentse wegennet in een hoog tempo uniform en herkenbaar wordt ingericht. Vertrekpunten hierbij zijn onder andere dat de snelheidslimiet moet aansluiten bij de beleving en dat de inrichting van de omgeving de aanpassing aan de limiet moet ondersteunen. Voor wat betreft differentiatie van snelheidslimieten naar tijd van de dag wachten wij vooralsnog de landelijke ontwikkelingen af.

### **Reactie 4.3.2**

Verkeersonveiligheid wordt voornamelijk als een mentaliteitsprobleem ervaren. Vaak zorgen bewoners zelf voor problemen in een woonwijk. Verkeerseducatie moet mensen aan het denken zetten. De doelgroep tussen beginnend bestuurder en 50+ moet in de verkeerseducatie niet worden vergeten. De communicatie en voorlichting over ernstige verkeersongevallen kan worden verbeterd door aandacht te besteden aan de oorzaak van ongevallen. Ook zou een vaste rubriek verkeersveiligheid in de regionale media een bijdrage aan de bewustwording kunnen leveren. Ernstige overtredingen mogen harder aangepakt worden.

#### *Beantwoording reactie 4.3.2*

Wij hechten veel waarde aan het inzetten van verkeerseducatie voor alle leeftijdsgroepen als verkeersveiligheidsmaatregel. In Drenthe werken de provincie Drenthe en de Drentse gemeenten nauw samen in de realisatie van regionale uitvoeringsprogramma's verkeerseducatie. Wij gaan na in hoeverre de verbetersuggesties die worden gedaan, opgenomen kunnen worden in de programma's.

### **Reactie 4.3.3**

Ten behoeve van de sociale veiligheid op stations wordt gepleit voor het behoud van personeel op stations en in de treinen.

#### *Beantwoording reactie 4.3.3*

Wij vragen van vervoerders concrete garanties voor sociale veiligheid bij de aanbiedingen in het kader van openbaar vervoer concessies. Indien wij besluiten tot overname van de verantwoordelijkheid voor de spoorlijn Emmen - Zwolle gelden deze regels ook voor de aanbesteding van de spoorlijn. Gemeenten, OV bureau Groningen - Drenthe en vervoerder werken samen aan het verbeteren van de sociale veiligheid op stationslocaties.

### **Reactie 4.3.4**

De suggestie wordt gedaan om, omwille de verkeersveiligheid, kruispunten en aansluitingen te markeren met witte lantaarnpalen.

#### *Beantwoording reactie 4.3.4*

Wij kiezen er voor om kruispunten en aansluitingen te verlichten als dit vanuit het oogpunt van verkeersonveiligheid noodzakelijk is. Deze maatregel heeft hetzelfde doel en is uniform toe te passen.

## **4.4 Thema Leefomgeving**

### **Reactie 4.4.1**

Er is draagvlak voor alternatieve brandstoffen voor zover de kosten opwegen tegen die van traditionele brandstoffen en de technologie kan worden ingepast in bestaande voertuigen. Stimuleren van een bewuste rijstijl kan een bijdrage leveren aan het beperken van uitstoot. Milieuheffingen worden als effectief beschouwd. Maatregelen tegen milieuvervuiling zouden in de eerste plaats gericht moeten worden tegen de grootste vervuilers, bijvoorbeeld vliegverkeer.

#### *Beantwoording reactie 4.4.1*

Wij stimuleren duurzame mobiliteit actief, bijvoorbeeld door bij te dragen aan kennisvermeerdering over alternatieve brandstoffen en de effecten van reisplanning en rijstijl.

### **Reactie 4.4.2**

Geluidsoverlast wordt als een belangrijke bedreiging van de leefomgeving ervaren. In sommige gevallen (stedelijke omgeving, TT-circuit) wordt geluidsoverlast als vanzelfsprekend ervaren. Aandacht wordt gevraagd voor de toepassing van geluidsarme materialen in het wegbeheer.

#### *Beantwoording reactie 4.4.2*

Wij houden de ontwikkeling van geluidsoverlast nauwlettend in de gaten. Wij zien er op toe dat bij de locatiekeuze voor ruimtelijke ontwikkeling rekening wordt gehouden met de te verwachten geluidsproductie als gevolg van de toename in mobiliteit. In het beheer en onderhoud geven wij de voorkeur aan materialen die de kwaliteit van de leefomgeving zo weinig mogelijk belasten.

### **Reactie 4.4.3**

Natuur moet toegankelijk en bereikbaar blijven. Uitbreiding van infrastructuur in natuurgebieden moet niet worden toegestaan. De aanleg van faunavoorzieningen wordt ondersteund. Aandacht wordt gevraagd voor de fauna-uitreideplaatsen in de Drentse Hoofdvaart.

#### *Beantwoording reactie 4.4.3*

Wij hebben in kaart gebracht op welke locaties faunavoorzieningen getroffen moeten worden. Met gemeenten en rijk worden afspraken gemaakt over het opheffen van barrières. De situatie rond de uitreideplaatsen in de Drentse Hoofdvaart zullen wij nader beschouwen.

### **Reactie 4.4.4**

Verlichting kan tot het hoogst noodzakelijke (verkeers- en sociale veiligheid) worden beperkt. In natuurgebieden moet geen verlichting worden toegepast. Daarnaast zouden energiearme lampen gebruikt moeten worden.

#### *Beantwoording reactie 4.4.4*

Bovenstaande opmerkingen sluiten aan bij onze opvattingen en werkwijze.

## **4.5 Thema Innovatie**

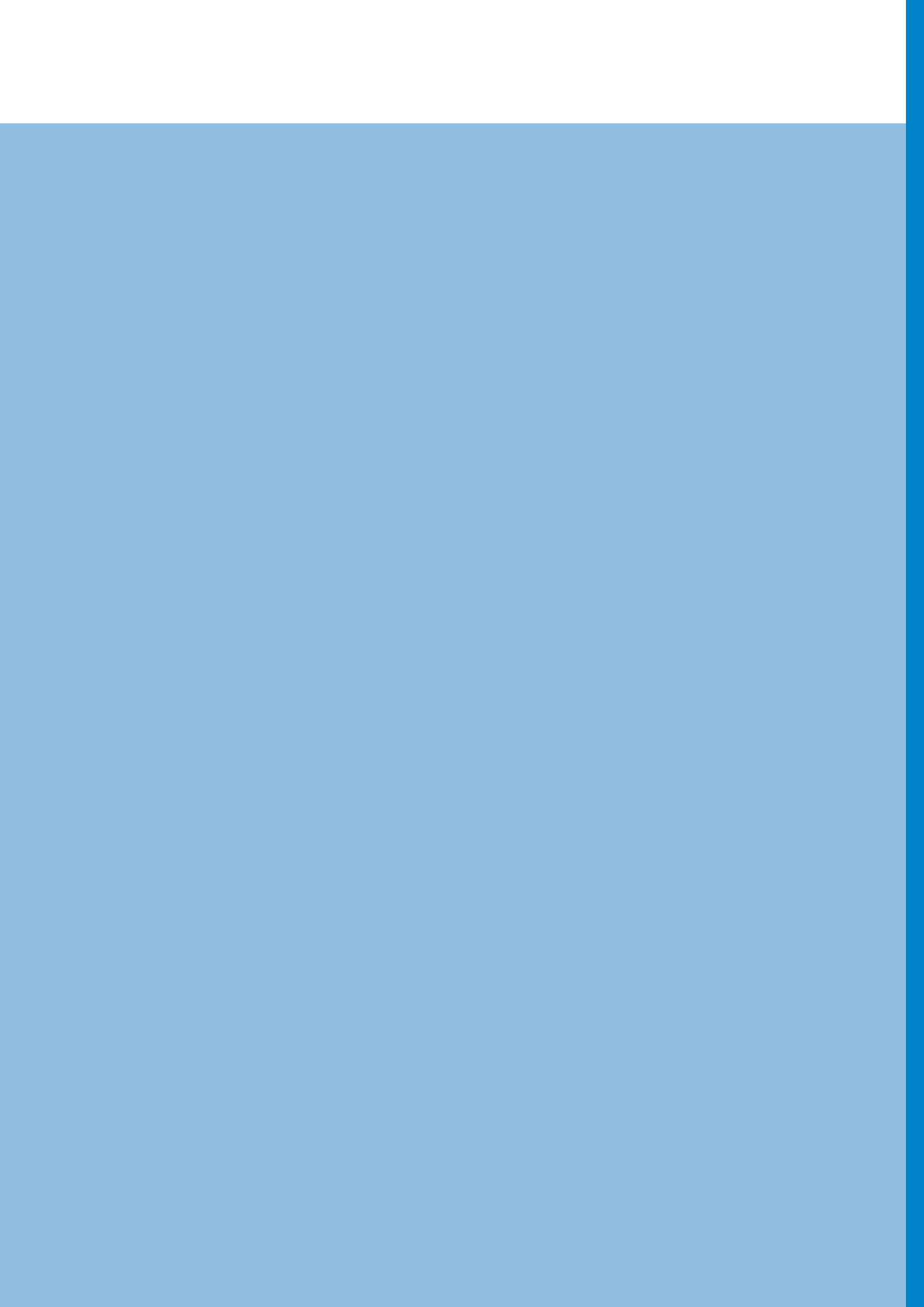
### **Reactie 4.5.1**

Meer bedrijven zouden flexibele werktijden en telewerken in kunnen voeren als maatregel om de verkeersdruk tijdens de spits te vermijden. Bedrijven zouden, tegen vergoeding, bedrijfsbusjes kunnen laten rijden. Een bedrijfsplanner zou een rol kunnen spelen in het carpoolen door werknemers uit hetzelfde gebied voor hetzelfde tijdstip in te roosteren.

#### *Beantwoording reactie 4.5.1*

Wij staan een beleid voor waarin bedrijven actief worden gestimuleerd tot het voeren van mobiliteitsmanagement. Wij nemen bovengenoemde maatregelen mee in de verdere uitwerking.





# Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe

Kaders en ambities 2007 - 2020

*provincie* Drenthe

Definitief  
ontwerp

POP







# **Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe**

## Kaders en ambities 2007 - 2020

**Definitief  
ontwerp**

*Gedeputeerde staten van Drenthe*  
*Mei 2007*

## **Colofon**

Dit is een uitgave van de provincie Drenthe

### *Status*

Definitief ontwerp (herzien naar aanleiding van inspraakprocedure 6 maart t/m 17 april 2007)

### *Foto's*

W.J. Kleppe, Assen (omslag), TrafficLinq - Find Pictures

### *Inlichtingen bij*

de heer E. Uneken

Productgroep RW/VV

Provincie Drenthe

tel: 0592 365623

e-mail: e.uneken@drenthe.nl

### *Adresgegevens*

Provincie Drenthe

Postbus 122

9400 AC Assen

0592 365555

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	5
1.1	Opzet Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	5
1.2	Besluitvorming PVVP	6
1.3	Leeswijzer	7
<b>2</b>	<b>Visie: Mobiliteit als basis voor (inter)-nationale ruimtelijk-economische en sociale ontwikkeling</b>	8
2.1	De Noordelijke Ontwikkelingsas	8
2.2	Ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe	8
2.3	Rol van het verkeers- en vervoersbeleid	9
2.4	Rol van de provincie	11
<b>3</b>	<b>Thema's</b>	12
3.1	Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling	12
3.2	Thema Bereikbaarheid	16
3.3	Thema Veiligheid	19
3.4	Thema Leefomgeving	22
3.5	Thema Innovatie	24
3.6	Thema Samenwerking	27
<b>4</b>	<b>Financiering</b>	30
4.1	Financieringsbronnen	30
4.2	Van ambitie naar investering	30
4.3	Provinciale financiële consequenties	31
<b>5</b>	<b>Monitoring en evaluatie</b>	32
	<b>Bijlage</b>	33
	<b>Bouwstenen</b>	34
1	Beleidskaders	34
2	Netwerkbenadering	37
3	Veiligheid en leefomgeving	41



# 1 Inleiding

Voor u ligt het ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) Drenthe 2007 - 2020. Sinds het vorige PVVP (1996) is er veel gebeurd: autonome ontwikkelingen, integrale benadering van ruimte en mobiliteit, verandering in het denken over mobiliteit, verandering in de verantwoordelijkheden van overheden en de relaties met partners. Het PVVP beschrijft hoe de provincie Drenthe vanuit haar eigen verantwoordelijkheid op het terrein van verkeer en vervoer een bijdrage wil leveren aan de duurzame ontwikkeling van Drenthe. Daarnaast is er de wettelijke plicht om het landelijke beleid uit de Nota Mobiliteit door te vertalen naar Drentse schaal.

Het PVVP gaat uit van een deur-tot-deur benadering. De mobiliteitsbehoefte van burgers, bedrijven en voorzieningen is het uitgangspunt. In plaats van de infrastructuur, staat de reiziger centraal. Het beleid uit het PVVP is er op gericht om betrouwbare reistijden te bieden zonder het leefklimaat nadelig te beïnvloeden. Om te kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte van deur tot deur zijn drie aspecten essentieel: samenwerking, maatwerk en innovatie.

Om ruimte te bieden aan samenwerking, maatwerk en innovatie is in het PVVP gekozen voor een uitwerking op hoofdlijnen. Het PVVP beschrijft het provinciale mobiliteitsbeleid aan de hand van zes thema's. Binnen de thema's worden doelstellingen doorvertaald naar beleidsambities en projecten waarvan een belangrijke bijdrage wordt verwacht. Voor de nadere uitwerking wordt nadrukkelijk samenwerking gezocht met overheden en andere partners. Het PVVP heeft op deze manier een dynamisch karakter, waarmee maximaal kan worden ingespeeld op ontwikkelingen en gebiedsspecifieke voorwaarden. De afstemming van planvorming tussen de verschillende actoren is daarbij essentieel.

In het kader van de Netwerkanalyses Groningen - Assen en Zuid Drenthe en de provinciale programmaliijnen Stedelijke Ontwikkeling en Veilige Bereikbaarheid 2006 - 2008 is door de partners in mobiliteit ervaring opgedaan in gezamenlijke analyse, planvorming en uitvoering van ruimtelijk-economische projecten en mobiliteitsprojecten. Deze samenwerkingsverbanden vormen het vertrekpunt voor de verdere uitwerking en uitvoering van het PVVP.

Het PVVP is een nadere uitwerking van het verkeers- en vervoersbeleid zoals vastgelegd in het Provinciaal Omgevingsplan II. Aan de inhoud van het PVVP liggen verschillende beleidskaders (bijvoorbeeld Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Structuurvisie Zuiderzeelijn, Strategische Agenda Noord-Nederland, Regiovisie Groningen - Assen) en analyses (bijvoorbeeld Netwerkanalyse Groningen - Assen, Netwerkanalyse Zuid Drenthe, Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer, OV netwerk Groningen - Drenthe, Analyse verkeersveiligheid) ten grondslag. Deze documenten zijn in de bijlage van het PVVP benoemd als 'bouwsteen', dat wil zeggen: visie, beleid, conclusie, oplossingsrichting en maatregelen zijn richtinggevend voor de inhoud van het PVVP.

## 1.1 Opzet Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het PVVP is het algemene beleidskader voor het mobiliteitsbeleid en bestaat uit twee delen. In het eerste deel, Kaders en Ambities 2007 - 2020, wordt het ambitieniveau voor het provinciale mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2020 beschreven. In het eerste deel worden doelen,

ambities en sterprojecten<sup>1</sup> benoemd. Ook zijn de essentiële onderdelen in dit deel verwerkt. Dit zijn de onderdelen van het beleid die van wezenlijk belang zijn voor de realisatie van de doelen uit de Nota Mobiliteit en de provinciale doelstellingen. Op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer werken de essentiële onderdelen door in gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen. De essentiële onderdelen werken ook door in de keuze van activiteiten, zoals vastgelegd in het tweede deel, de Uitvoeringsagenda.

In het tweede deel, Uitvoeringsagenda 2007 - 2012, zijn de ambities uit het PVVP uitgewerkt naar concrete activiteiten en zijn de mogelijke financiële consequenties van deze activiteiten nader vastgelegd. De Uitvoeringsagenda heeft een dynamisch karakter en komt in nauwe samenwerking met de partners tot stand. De Uitvoeringsagenda is niet bedoeld als financiële verantwoording, maar dient als raamwerk voor verdere onderhandeling met partners over de realisatie van de ambities. De uitwerking van de Uitvoeringsagenda vormt daarmee de basis voor de uitvoeringsafspraken tussen provincie, rijk en gemeenten, die voor een periode van vier jaar worden vastgelegd in de vorm van convenanten.

De meerjarige financiële afweging vindt per bestuursperiode plaats in het kader van het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer. Afhankelijk van het beschikbare investeringsvolume en de kosteneffectiviteit van de maatregelen wordt een nadere prioritering aangebracht. Deze prioritering vormt de basis voor nadere financieringsafspraken met partners, die voor een periode van vier jaar worden vastgelegd in de vorm van convenanten.

Om de vier jaar wordt het PVVP geëvalueerd. Op basis van behaalde resultaten, ontwikkelingen en nieuwe politieke inzichten wordt het beleid desgewenst bijgesteld. De evaluatie is gekoppeld aan de cyclus van de convenantafspraken. Op basis van de evaluatie van het PVVP wordt de Uitvoeringsagenda geactualiseerd.

Jaarlijks wordt een Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer opgesteld, waarin de projecten en bijbehorende financiering voor het komende jaar worden vastgelegd. De voortgang en resultaten van deze projecten worden jaarlijks beschreven in het Jaarverslag Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer.

## 1.2 Besluitvorming PVVP

In mei 2006 is de Startnotitie Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer Drenthe door gedeputeerde staten van Drenthe vastgesteld. Deze startnotitie is gebruikt als basis voor de discussie over het provinciale verkeers- en vervoersbeleid met provinciale staten van Drenthe, Drentse gemeenten en partners. Het resultaat van deze consultatiefase is verwerkt in het voorontwerp PVVP.

Het PVVP is deels een Uitwerkingsplan van POPII. Het POPII bevat de door de staten vastgestelde hoofdlijn van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid. De plankaarten uit het POPII zijn leidend voor het PVVP. In het PVVP is het Uitwerkingsplan Vervoer Gevaarlijke Stoffen opgenomen (Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer). Volgens de POP-procedure worden de Uitwerkingsplannen alleen door gedeputeerde staten vastgesteld. Om te voldoen aan de Planwet Verkeer en Vervoer wordt het PVVP in afwijking op de POP-procedure door provinciale staten

---

1 Sterprojecten zijn prioritaire projecten. De selectie is gebaseerd op de inhoud van de 'bouwstenen' van het PVVP en lopende afspraken met partners.

van Drenthe vastgesteld. Het PVVP is bedoeld als bouwsteen voor de structuurvisie in het kader van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Besluitvorming over de beschikbare financiële middelen voor de realisatie van de ambities zal per bestuursperiode in het kader van bestuursakkoorden en de jaarlijkse begrotingscyclus moeten plaatsvinden. In 2008 wordt het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer behandeld. Op basis van deze nota wordt een meerjaren afweging gemaakt in het ter beschikking te stellen investeringsvolume voor de realisatie van ambities uit het PVVP.

Beleidsnotitie	Looptijd	Evaluatie	Provinciale staten
PVVP Deel 1 Kaders en Ambities	tot 2020	vierjaarlijks	B
PVVP Deel 2 Uitvoeringsagenda	tot 2012	vierjaarlijks	B
Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer	tot 2020	vierjaarlijks	I
Convenanten	vier jaar	jaarlijks	I
Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer	één jaar	jaarlijks	I

B = besluitvormend; I = informerend

### Procedure en planning

Het voorontwerp PVVP is op 20 februari 2007 vastgesteld door gedeputeerde staten van Drenthe. Van 6 maart tot en met 17 april 2007 heeft het voorontwerp PVVP ter inzage gelegen op het provinciehuis en in de Drentse gemeentehuizen. In dezelfde periode is de inhoud van het voorontwerp PVVP geconsulteerd op het interactieve discussieplatform [www.reuring.nl](http://www.reuring.nl). Het voorontwerp PVVP is voor reactie aan de provinciale commissies Adviescommissie voor de Fysieke Leefomgeving (AFLO) en het Verkeers- en Vervoersberaad (VVBD) en de Statencommissie Omgevingsbeleid aangeboden. Het advies van de commissies is verwerkt in het definitieve ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe.

Naar aanleiding van de inspraak op het voorontwerp PVVP is de Reactienota PVVP opgesteld. Deze nota is een weergave van de ingediende reacties en de beantwoording van de reacties door gedeputeerde staten van Drenthe. Ook is in de Reactienota aangegeven in hoeverre de ingediende reactie hebben geleid tot bijstelling van het PVVP. De Reactienota en het definitieve PVVP zijn op 22 mei 2007 door gedeputeerde staten van Drenthe vastgesteld, waarna het PVVP ter besluitvorming aan provinciale staten van Drenthe is aangeboden. De Reactienota ligt voor provinciale staten ter inzage. Na vaststelling door provinciale staten, naar verwachting juli 2007, treedt het beleid van het nieuwe PVVP in werking.

## 1.3 Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk beschrijft de provinciale zienswijze ten aanzien van de ruimtelijk-economische ontwikkeling en mobiliteit in Drenthe. Deze visie is bepalend voor de doelstellingen, ambities en sterprojecten die zijn verwoord in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 3 is opgebouwd uit zes thema's. Aansluitend wordt de bijbehorende financiering (hoofdstuk 4) en monitoring (hoofdstuk 5) beschreven.

Het eerste deel van het PVVP sluit af met de bouwstenen die zijn gebruikt voor de inhoud. Achtereenvolgens komen aan de orde: beleidskaders, verkeers- en vervoersnetwerken, veiligheid en leefomgeving. De bouwstenen worden op hoofdlijnen beschreven, waarna wordt verwezen naar relevante bijlagen. De bijlagen worden integraal aangeboden in de definitieve versie van het PVVP (na vaststelling door provinciale staten van Drenthe).

## 2 Visie: Mobiliteit als basis voor (inter)nationale ruimtelijk-economische en sociale ontwikkeling

Noord-Nederland is één van de schakels in het internationale (Europese) netwerk. De verbinding met internationale economische gebieden zoals Hamburg, Bremen, het Ruhrgebied, de Randstad en gebieden op grotere afstand in Europa maakt uitwisseling van goederen, mensen en kennis mogelijk. Deze uitwisseling is essentieel voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland. Mobiliteit is daarmee een basisbehoefte, waarin moet worden voorzien om verdere ontwikkeling mogelijk te maken. De kwaliteit van de infrastructuur en voorzieningen voor dataverkeer en verkeer en vervoer van mensen en goederen moet zijn afgestemd op deze mobiliteitsbehoefte.

### 2.1 De Noordelijke Ontwikkelingsas

De internationale dimensie wordt voor de Nederlandse en de Noord-Nederlandse ruimtelijk-economische ontwikkeling steeds belangrijker. Noord-Nederland heeft een potentie als schakelfunctie tussen economische kerngebieden als de Randstad en Noord Duitsland en de daarachter gelegen gebieden in Noord- en Oost-Europa. De onderlinge verbinding van de internationale schakels voor de uitwisseling van mensen, goederen, kennis en cultuur leidt ertoe dat er een corridor ontstaat van ruimtelijk-economische activiteiten, de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA).

De Noordelijke Ontwikkelingsas is voor Nederland zeer interessant wat betreft de economische groei die er plaatsvindt en de markten waarin de groei zit. Er bestaan goede kansen om hier juist vanuit Noord-Nederland met congestiearme verbindingen over weg, water en spoor verder bij aan te haken. Door het versterken van de sleutelsectoren kan Noord-Nederland een actieve rol spelen in Noord-Europese economische- en kennisnetwerken. Groningen - Assen en Emmen - Coevorden vervullen een schakelfunctie tussen de internationale, interregionale en regionale verplaatsingen.

De kwaliteit van de verbinding tussen de schakels is bepalend voor de verdere ontwikkeling van deze corridor. Het gaat hierbij om de internationale transportassen E22 via A6/A7 (Randstad - Groningen - Duitsland), E233 via A28/A37 (Randstad - Emmen - Duitsland) en A28 (Zwolle - Groningen), de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl - Duitsland, de hoogwaardige spoorverbinding via Groningen (ZZL) en via Emmen/Coevorden (Hanzelijn in combinatie met spoorverbinding Zwolle - Coevorden/Emmen - Duitsland).

### 2.2 Ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe

De stedelijke netwerken Groningen - Assen en Zuid Drenthe (met de steden Emmen, Coevorden, Hoogeveen en Meppel) zijn de belangrijkste economische motor van Drenthe. De aansluiting op de (inter)nationale verbindingssassen stelt de stedelijke netwerken in staat zich verder te ontwikkelen. De concurrentiepositie van de stedelijke netwerken wordt in belangrijke mate bepaald door de beschikbaarheid en bereikbaarheid van voorzieningen voor wonen, werken, zorg, onderwijs, recreatie en cultuur.



Drenthe is rijk aan cultuurhistorische waarden en heeft een aantrekkelijk achterland voor toerisme, recreatie, natuurontwikkeling en landbouw. Het landelijk gebied en de stedelijke gebieden zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Stedelijke ontwikkeling versterkt de behoefte aan een bereikbaar landelijk gebied voor recreatie en ontspanning. Voor het vestigingsklimaat in het landelijk gebied is het van belang dat stedelijke voorzieningen bereikbaar zijn.

Door te investeren in de ruimtelijk-economische structuur wordt beoogd de internationale concurrentiepositie van de regio en van Nederland te versterken. Een optimale infrastructuur, sterke steden en een vitale leefomgeving zijn daarbij essentieel. Een hoogwaardige spoorverbinding met andere internationale regio's kan een enorme economische impuls betekenen. Op basis van de structuurvisie Zuiderzeelijn heeft het kabinet geconcludeerd dat regiospecifieke oplossingen meer effect sorteren dan een snelle OV verbinding tussen Schiphol en Groningen. In het hoofdlijnen debat met de Tweede Kamer is besloten tot aanvullend onderzoek naar de effecten van de hogesnelheidstrein (HST<sub>3</sub>) (voorkeursvariant van de regio), de Hanzelijn plus 160 Noordlink en een regiospecifiek pakket van ruimtelijk-economische projecten en regionale bereikbaarheidsprojecten. Het gaat hierbij ondermeer om projecten zoals de Zuidelijke Ringweg Groningen en maatregelen voor het openbaar vervoer. Het definitieve besluit over de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn moet nog worden genomen.

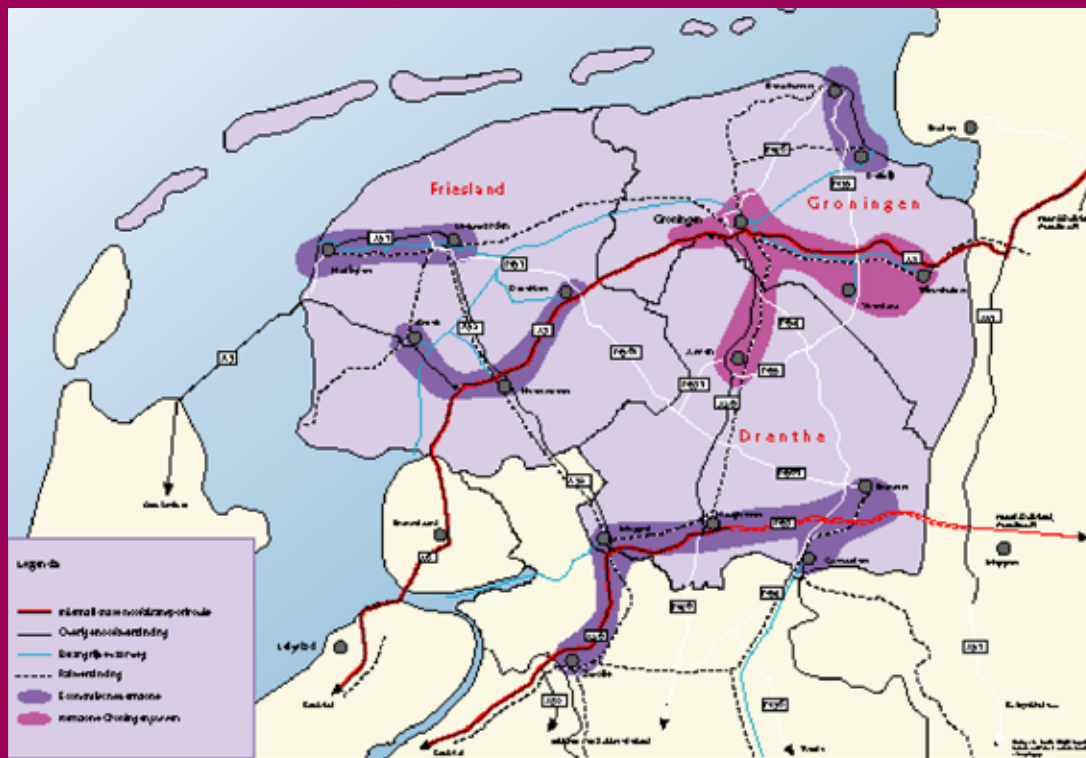
### **2.3 Rol van het verkeers- en vervoersbeleid**

Mobiliteit is van essentieel belang voor de ruimtelijk-economische en sociale ontwikkeling. Het verkeers- en vervoersbeleid heeft de belangrijke opgave om te voorzien in mobiliteit door de lucht en over weg, water en spoor om de ontwikkeling van Drenthe mogelijk te maken. Voor sociale ontplooiing, werk en wonen is het van essentieel belang dat mensen zich betrouwbaar, veilig en tegen acceptabele reistijden kunnen verplaatsen. De mobiliteitsopgave moet zodanig ingevuld worden dat de ontwikkeling van de kwaliteiten van Drenthe wordt gestimuleerd, zonder dat de maatschappelijke ontwikkeling ten koste gaat van veiligheid, milieu en leefbaarheid.

In Drenthe is de auto de primaire vervoerswijze en zal dat ook blijven. Het autogebruik vormt ook een belasting voor het milieu en de leefbaarheid. Het provinciale verkeers- en vervoersbeleid streeft een duurzame mobiliteit na onder andere door uitbreiding van autocapaciteit te beperken tot de aanpak van knelpunten; alternatieven voor de auto te stimuleren door in te zetten op ketenmobiliteit en de realisatie van het OV netwerk en het fietsnetwerk; de verschillende modaliteiten efficiënt in te zetten door het voeren van mobiliteitsmanagement en door de toepassing van aandrijftechnieken en duurzame brandstoffen te stimuleren.

Voor een gunstig vestigingsklimaat is het van belang dat reizigers er op kunnen vertrouwen dat zij binnen een aanvaardbare reistijd op te plaats van bestemming zijn. Om betrouwbare (voorspelbare) en acceptabele reistijden van deur tot deur te kunnen bieden, moet de kracht van de verschillende modaliteiten in aanvulling op elkaar worden benut. Afstemming van de netwerken voor openbaar vervoer, auto, fiets en goederenvervoer is daarbij essentieel. Voor de beheerders van de infrastructuur betekent het dat de aandacht ook op de netwerken buiten hun eigen beheersgrenzen moet worden gericht.

De samenhang tussen de afzonderlijke netwerken voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer is uitgewerkt in de netwerk analyses voor het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen en het stedelijk netwerk Zuid Drenthe. De netwerk analyse is een instru-



ment om tot gedeelde bereikbaarheidsambities en een gedeeld probleembesef te komen. De analyse brengt de ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteitsontwikkeling van alle modaliteiten in kaart, resulterend in een intermodaal maatregelenpakket voor de periode tot 2020. De netwerk-analyses van Noord-Nederland worden in onderlinge samenhang uitgewerkt tot een actualisatie van het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland.

Bereikbaarheidsproblemen concentreren zich met name op hoofdwegen en in en rond de stedelijke gebieden. In deze gebieden is de ruimte beperkt en heeft de leefbaarheid snel te lijden onder de gevolgen van verkeer en vervoer. Het openbaar vervoer is een relatief schoon en milieuvriendelijk alternatief voor de auto. Een goed functionerend openbaar vervoer netwerk verbindt steden en landelijk gebied. Naast deze vervoersfunctie heeft het openbaar vervoer een sociale functie: het openbaar vervoer biedt uitkomst voor mensen die door beperkingen niet in staat zijn zich op eigen gelegenheid te verplaatsen. Het openbaar vervoer is daarmee een duurzame oplossing voor mobiliteitsproblemen en draagt bij aan het versterken van de sociale cohesie. Het openbaar vervoer neemt dan ook een centrale rol in het mobiliteitsbeleid en komt in alle thema's terug. Het OV-bureau Groningen - Drenthe heeft de verantwoordelijkheid om het openbaar vervoer in Drenthe verder te ontwikkelen tot een volledig geïntegreerd, marktgericht onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Het OV-bureau Groningen - Drenthe heeft daarin de taak om openbaar vervoer mee te laten wegen in afwegingen op het gebied van ruimtelijke ordening, landschap en milieu.

De fiets is een gezond, ontspannend en milieuvriendelijk vervoermiddel. Voor het utilitaire fietsverkeer liggen de kansen op de korte afstand (tot 7,5 km). Veel korte verplaatsingen (tot 5 km) worden nu nog afgelegd per auto (circa 50%). Hier ligt een grote potentie voor de fiets. Om het gebruik van de fiets te faciliteren moeten zowel binnen stedelijke gebieden als tussen stedelijke gebieden en omliggende kernen directe, veilige en comfortabele routes beschikbaar

zijn. Naast de realisatie van infrastructuur is het van belang het gebruiksgemak van de fiets te vergroten, bijvoorbeeld door te voorzien in voldoende en veilige stallingen en routenavigatie.

In de realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen wordt ingezet op de volgende bijdrage door de verschillende modaliteiten:

- de auto is en blijft de primaire vervoerswijze;
- de auto, trein en bus zijn de belangrijkste vervoerswijzen voor lange afstandverplaatsingen tussen kernzones (meer dan 30 kilometer);
- de auto is met de bus en de trein van belang voor de middellange afstanden tussen stedelijke centra (10 tot 30 kilometer);
- de auto is de belangrijkste vervoerwijze voor middellange afstanden tussen het landelijk gebied en stedelijke centra. Het openbaar vervoer is een alternatief in de spitsperiode (tot 15 kilometer);
- de fiets, al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer, is een alternatief op de korte afstanden (tot 7,5 kilometer).

Voor het stedelijk netwerk Groningen - Assen is het Kolibri OV-netwerk met daarbij de voorziene regiotram een belangrijke drager van ruimtelijke ontwikkeling.

## **2.4 Rol van de provincie**

De rol van de provincie als middenbestuur is interactief. In gezamenlijkheid met burgers, medeoverheden, bedrijfsleven en organisaties wil zij komen tot het oplossen van knelpunten en het uitbouwen van kansen.

De rol van de provincie verschilt per niveau van beleidsinzet. Op het (inter)nationale niveau is de provincie de eerst handelende partij, al dan niet in SNN-verband. Waar nodig worden partners geraadpleegd. De provincie behartigt het Drents belang in overleg onder andere met het rijk, Rijkswaterstaat, het Interprovinciaal Overleg en de Europese Unie. De provincie kiest hierbij voor een actief betrokken rol, wat kan resulteren in voorstellen tot cofinanciering of voorfinanciering en uitvoering van concrete projecten. De provincie vervult een schakelfunctie tussen het rijk en de stedelijke netwerken.

Op provinciaal niveau heeft de provincie een brede rolinvulling. De provincie is, op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer, regisseur voor het gemeentelijk vervoerbeleid. Gemeenten verwerken de onderdelen uit het PVVP ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid, leefomgeving en innovatie in het lokale beleid. De provincie ziet er op toe dat de onderdelen in het regionale investeringsprogramma tot uitdrukking komen.

De provincie treedt op als stimulator aangezien zij budgethouder is voor de gedecentraliseerde rijksmiddelen (BDU). Deze middelen zijn onder andere inzetbaar voor cofinancieringsdoel-einden, openbaar vervoer en provinciebrede projecten. De provincie zet ook eigen middelen in, bijvoorbeeld voor de realisatie van maatregelen op haar eigen infrastructuur of treedt op als initiator, bijvoorbeeld door cofinanciering van projecten van partners.

Tot slot is de provincie partner in de uitvoering van projecten. De partners leggen de afspraken over planning, financiering en rollen in de uitvoering gezamenlijk vast in de vorm van conventanten, die voor een periode van vier jaar worden afgesloten.

# 3 Thema's

## 3.1 Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling

### Doelstelling

Het versterken van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de stedelijke netwerken Groningen - Assen en Zuid Drenthe in samenhang met de ontwikkeling van het landelijk gebied.

Het mobiliteitsbeleid draagt bij aan een concurrerend vestigingsklimaat door de optimalisatie van de (inter)nationale bereikbaarheid en het creëren van voorwaarden voor duurzame mobiliteitsontwikkeling.

- stroomwegen (auto(snel)wegen hebben in 2020 een goede afwikkeling en een beperkte kans op oponthoud (intensiteit / capaciteit verhouding < 0,8);
- de reistijd van en naar de Randstad over het spoor is in 2020 gehalveerd ten opzichte van 2002;
- de capaciteit van het spoor voor goederenvervoer is in 2020 verviervoudigd ten opzichte van 2002.

### 3.1.1 Versterken van de (inter)nationale verbinding van de stedelijke netwerken

Voor de ontwikkeling van de stedelijke netwerken van Drenthe is een goede verbinding met (inter)nationale regio's in Nederland en Europa van belang. Uit de netwerkanalyses Groningen - Assen en Zuid Drenthe blijkt dat de bereikbaarheid op de externe relaties van de hele provincie wordt beperkt doordat de poorten naar het Noorden over spoor, water en weg onvoldoende hoogwaardig zijn ingericht.

#### *Ambities*

- Optimalisatie van de aansluiting van Groningen - Assen en Emmen op de internationale transportassen van en naar Duitsland (E22 en E233);
- Opheffen van knelpunten in de capaciteit en kwaliteit van de internationale transportassen A6/A7, A28/A7, A28/A37;
- Opheffen van knelpunten in de capaciteit en kwaliteit van de transportas N33;
- Realisatie van een rechtstreekse en voldoende hoogwaardig ingerichte verbinding met Twente (N34, N48);
- Realisatie van een hoogwaardige spoorverbinding van economische kernzones naar Groningen - Assen en Emmen/Coevorden met voldoende capaciteit en kwaliteit voor vervoer van personen en goederen;
- Opheffen van knelpunten in de capaciteit en kwaliteit van de spoorverbinding van Coevorden met Duitsland;
- Optimalisatie van de vaarwegen Meppel - Ramspol en Almelo - Coevorden;
- Stimuleren van de duurzame ontwikkeling van Groningen Aiprot Eelde in relatie tot omliggende (regionale) luchthavens in binnen- en buitenland.

### Sterprojecten

Project	Omschrijving
Noordelijke ontwikkelingsas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- stimuleren van de ontwikkeling van het nationaal stedelijk netwerk Groningen</li> <li>- Assen en Zuid Oost Drenthe als schakels in de internationale verbinding met Noord en Oost Europa;</li> <li>- optimalisatie van de internationale verbinding van Groningen - Assen (spoor, E22) en Zuid Oost Drenthe (spoor, E233) met Noord en Oost Europa;</li> <li>- opwaarderen E233 Meppen - Cloppenburg (A31 - A1) tot 2x2 autosnelweg.</li> </ul>
Zuiderzeelijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. realisatie van een hoogwaardige spoorverbinding met de Randstad;</li> <li>b. realisatie van pakket van regionale bereikbaarheidsprojecten en ruimtelijk-economische projecten.</li> </ul>
Hanzelijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. optimalisatie infrastructuur en dienstregeling van bestaand spoor volgens tracé Hanzelijn (Lelystad - Zwolle) in relatie tot spoorverbinding Zwolle - Emmen;</li> <li>b. realisatie van aanvullend pakket regionale maatregelen.</li> </ul>
Spoor	<ul style="list-style-type: none"> <li>- capaciteitsuitbreiding/frequentieverhoging spoorverbinding Zwolle - Groningen;</li> <li>- fasegewijs versterken van het gebruik van de spoorverbinding tussen Coevorden/Emmen en Zwolle/Twente door verbeteren/realisatie van stationvoorzieningen, inzet lightrail materieel en opwaarderen van de spoorinfrastructuur (spoorbrug, (partiële) verdubbeling spoorlijn);</li> <li>- uitbreiding capaciteit Bentheimereisenbahn.</li> </ul>
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. dynamische verkeersmanagement, benuttingsmaatregelen;</li> <li>b. realisatie tracévariant.</li> </ul>
A28	capaciteitsuitbreiding Meppel - Zwolle - Hattemerbroek; benuttingsmaatregelen De Punt - Groningen; reconstructie knooppunt Lankhorst (A28/A32); reconstructie knooppunt Hoogeveen (A28/A37); knooppunt Assen Zuid in relatie tot aansluiting TT-circuit.
A37	herinrichting tot 2*2 autosnelweg; realisatie aansluiting A31 (Dld).
N33	herinrichting tot 2*2 stroomweg; herinrichting knooppunt Assen Zuid (A28/N33); herinrichting knooppunt Gieten.
N34	herinrichting tot 1*2 stroomweg, inclusief aansluitingen en ongelijkvloerse kruispunten; verkenning verdubbeling N381 - Emmen Zuid (in relatie tot ontsluiting Emmen); verkenning verdubbeling Holsloot - Coevorden (in relatie tot ontsluiting bedrijventerreinen Coevorden).
N48	herinrichting tot 1*2 stroomweg, inclusief aansluitingen en ongelijkvloerse kruispunten.
Waterwegen	verruimen sluis Zwartsluis (hoofdvaarweg Meppel - Ramspol); optimalisatie capaciteit vaarweg Almelo - Coevorden.
Groningen Airport Eelde	stimuleren van de duurzame ontwikkeling van GAE als regionale luchthaven in relatie tot de baanverlenging en de ontwikkeling van omliggende luchthavens in binnen- en buitenland.

### 3.1.2 Stimuleren van ontwikkeling

De ruimtelijk-economische activiteiten in Drenthe worden geclusterd in de stedelijke netwerken. In deze gebieden zijn voldoende mogelijkheden om de infrastructuur en voorzieningen voor auto, OV en fiets zodanig te optimaliseren dat de groei in mobiliteit kan worden opgevangen. Daarnaast voorkomt de clustering van bedrijvigheid en wonen in de stedelijke netwerken verdere verstedelijking van het landelijk gebied. Het landelijk gebied kan hierdoor de waarden op het gebied van natuur, milieu, cultuurhistorie en landschap verder ontwikkelen, waarmee de aantrekkingskracht van Drenthe voor wonen, recreatie en toerisme verder wordt versterkt.



Assen en Emmen nemen door de concentratie van bedrijvigheid, kennisinstellingen en arbeidskrachten een belangrijke positie in de noordelijke economie in en zijn de voornaamste bron voor economische groei en vernieuwing. De omliggende gemeenten profiteren van de ontwikkeling van de steden. Tegelijkertijd kunnen deze steden niet zonder de omliggende gemeenten.

Om de positie van Assen als tweede pool in het nationaal stedelijk netwerk te versterken is het van belang in te zetten op een sterke ontwikkeling van de centrumfunctie van Assen. Een samenhangende ontwikkeling is gewenst, gericht op stedelijke kwaliteit, een gevarieerd aanbod van voorzieningen en een goede bereikbaarheid vanuit de regio. De belangrijkste uitbreiding van Assen qua wonen en werken vindt plaats aan de westelijke stadsrand. Assen-Zuid heeft in ruimtelijk-economisch opzicht aantrekkelijke ontwikkelingspotenties. De basis daarvoor zijn de ontwikkelingen op en rond het TT-circuit, TT-World, een nationaal evenemententerrein, andere toeristisch recreatieve ontwikkelingen (in de zone langs de A28) en de ontwikkeling van een hoogwaardig bedrijventerrein met ondermeer sensortechnologie en een kenniscampus passend in het concept van Sensor Universe en Energy Valley. Een gebied met dergelijke activiteiten heeft een aantrekkelijke spin-off. Alleen de toeristisch/recreatieve sector genereert naar verwachting al ongeveer 1,5 miljoen bezoekers per jaar. Aan de rand van Assen-Zuid biedt het gebied waar nu al zorginstellingen zijn gevestigd, kansen voor transformatie naar een terrein met aan gezondheidszorg gerelateerde ontwikkelingen (Health Valley).

Emmen is één van de vier grootste groeikernen van Noord-Nederland. De belangrijkste ontwikkeling voor wonen doet zich voor bij het herstructureren van de oude woonwijken Bargeres, Emmerhout en Angelslo en de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Delftlanden aan de zuidwestkant van Emmen. Emmen probeert met modernisering van de industrie en diversificatie van economische activiteiten de economische structuur te versterken. Het bedrijventerrein Bargermeer, het grootste van Noord-Nederland, biedt mogelijkheden voor vernieuwende industrie, kennisintensieve bedrijvigheid en daarbij behorende kennisinstellingen in de vorm van een Kenniscampus. De ontwikkeling van het centrumgebied richt zich op het



versterken van de toeristische-recreatieve sector (in relatie tot het Noorder Dierenpark) en cultuurvoorzieningen. Van de voorgenomen verplaatsing van het Noorder Dierenpark naar de Noordbargeres, in combinatie met de realisatie van een nieuw theater en de ontwikkeling van de vrijgekomen locatie voor centrumvoorzieningen en wonen wordt een aantrekkelijke spin-off verwacht: ruim 2 miljoen bezoekers.

#### *Ambities*

- a. Provincie en gemeenten geven samen de ontwikkelingsvisie en ruimtelijke opgaven in samenhang met het verkeers- en vervoersbeleid verder vorm. De realisatie van duurzame mobiliteit, waarbij de kracht van de verschillende modaliteiten wordt benut, draagt bij aan de sociaal economische ontwikkeling van de gemeente;
- b. Het verkeers- en vervoersnetwerk wordt als uitgangspunt genomen worden in ontwikkelingsplannen om te kunnen blijven voorzien in de mobiliteitsbehoefte. De infrastructuur en voorzieningen voor openbaar vervoer en fiets zijn voorwaardenscheppend voor de ruimtelijke ontwikkeling. De locatiekeuze voor ontwikkeling wordt gebaseerd op de mobiliteitsbehoefte van de woon-, werk-, zorg-, onderwijs-, winkel-, recreatieve of culturele voorziening. In de samenwerking met gemeenten zal de provincie hier proactief op toezien, mede in het kader van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening;
- c. Voor de leefbaarheid van stedelijke gebieden en om voldoende kwaliteit te kunnen bieden (frequentie, snelheid en comfort) is het van belang dat het stedenbouwkundige concept ruimte biedt aan het openbaar vervoer en de fiets;
- d. De kwaliteit van het landelijk gebied wordt versterkt door dorpsontwikkeling en natuurontwikkeling te stimuleren. Voor de sociale ontwikkeling van het landelijk gebied is het van belang dat voorzieningen, die meer en meer worden geconcentreerd in stedelijke gebieden, bereikbaar blijven tegen acceptabele reistijd.

### *Sterprojecten*

Project	Omschrijving
Stedelijke ontwikkeling Assen	centrumontwikkeling in combinatie met stationsgebied; Assen Zuid (treinstation, bedrijventerrein, TT-circuit, recreatie); Westelijke Stadsrand (woonwijk Kloosterveen).
Stedelijke ontwikkeling Emmen	centrumontwikkeling in relatie tot Noorder Dierenpark; bedrijventerrein Bargermeer; Emmen Zuid (treinstation, woonwijk Delftlanden); Zorglocatie Scheperziekenhuis.
Stedelijke ontwikkeling Coevorden	centrumontwikkeling; bedrijventerrein Europark en Leeuwerikenveld; Regionaal Overslag Centrum.
Stedelijke ontwikkeling Hoogeveen	centrumontwikkeling; bedrijventerrein De Wieken.
Stedelijke ontwikkeling Meppel	centrumontwikkeling; bedrijventerrein De Oevers; woonwijken Berggierslanden en Nieuwveenselanden
Kolibri OV-netwerk	realisatie van kwaliteitssprong in het openbaar vervoer op kansrijke interne en externe relaties van de regio Groningen - Assen door opwaarderen van regionale treinverbindingen (bijvoorbeeld leidend tot het concept regiotram), realisatie van nieuwe stations en het verhogen van frequenties.



## 3.2 Thema Bereikbaarheid

### Doelstelling

De realisatie van duurzame bereikbaarheid op maat, waarbij de kracht van de verschillende modaliteiten wordt benut.

- De grootte van het invloedsgebied van belangrijke ruimtelijk-economische locaties blijft minimaal gelijk aan de huidige grootte;
- Voor de deur-tot-deur relaties geldt dat de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang mag zijn als buiten de spits;
- De stedelijke centra zijn in 2020 vanuit de omliggende kernen, zowel met de auto als het openbaar vervoer, binnen 20 minuten bereikbaar in een straal van circa 15 kilometer;
- De stedelijke centra zijn in 2020 vanuit de omliggende kernen met de fiets binnen 30 minuten bereikbaar in een straal van 7,5 kilometer;
- In 2020 is 95% van de verplaatsingen in de spits op tijd;
- De belangrijke ruimtelijk-economische locaties zijn in de ochtendspits, zowel met de auto als het openbaar vervoer, binnen 30 minuten bereikbaar in een straal van 15 kilometer;
- Voor snelwegen tussen de steden is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits;
- Op snelwegen rond de steden (en op niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegenet), is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als buiten de spits.

### 3.2.1 Realisatie van bereikbaarheid op maat

In Drenthe is de auto de primaire vervoerswijze en zal dat ook blijven. Voor duurzame bereikbaarheid is het van belang, naast optimalisatie van autobereikbaarheid, de kansen van het openbaar vervoer en de fiets te benutten. Uitsluitend inzetten op het verbeteren van de autobereikbaarheid in stedelijke netwerken zal congestie slechts tijdelijk verlichten en zet de leefbaarheid van stedelijke gebieden verder onder druk. Daarnaast leidt een eenzijdige oriëntatie op autobereikbaarheid in het openbaar vervoer tot verdere afbreuk van kwaliteit en dientengevolge reizigersaantallen.

Ketenmobiliteit krijgt in de toekomst steeds meer nadruk. De auto, het openbaar vervoer en de fiets worden meer en meer in combinatie gebruikt voor delen van de verplaatsing van-deur-tot-deur. De uitdaging is om de bereikbaarheid voor auto, openbaar vervoer en fiets zodanig te organiseren dat de verschillende modaliteiten in combinatie gebruikt gaan worden en elkaar maximaal versterken. Overstappunten en transferia spelen een cruciale rol in de ketenmobiliteit. De locatiekeuze van transferia wordt gebaseerd op de mogelijkheden om de verschillende vervoersstromen van en naar het openbaar vervoer optimaal te verknopen. In de meeste gevallen levert een locatie aan de rand van de stad of dorp tijdswinst op voor de doorgaande lijnen en werkt het voorwaardenscheppend voor toekomstige ontwikkeling. Het is van belang zorgvuldig aandacht te besteden aan de sociale veiligheid op aan- en afvoerende routes en de locatie zelf. De transferia moeten een voldoende hoog voorzieningsniveau hebben om reizigers vlot en gemakkelijk te laten overstappen van auto naar OV of fiets.

De samenhang tussen de afzonderlijke netwerken voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer is uitgewerkt in de netwerkanalyses voor het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen en het stedelijk netwerk Zuid Drenthe. Het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer en de analyses van het openbaar vervoernetwerk en het fietsnetwerk zijn integraal verwerkt in deze netwerkanalyses.

### *Ambities*

- a. De optimalisatie van de bereikbaarheid van stedelijke gebieden met een integraal maatregel-pakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer. Naast verbetering van de weginfrastructuur is een kwaliteitsslag in het openbaar vervoer noodzakelijk, aangevuld met maatregelen voor parkeerbeleid, mobiliteitsmanagement en maatregelen voor beter benutten van de bestaande infrastructuur;
- b. De optimalisatie van autobereikbaarheid door het opheffen van knelpunten in de bereikbaarheid en capaciteit;
- c. Optimale benutting van het totale netwerk door sturing en geleiding, bijvoorbeeld door de inzet van ICT toepassingen voor dynamische verkeersmanagement en dynamische informatievoorziening;
- d. Het inzetten van hoogwaardig openbaar vervoer, zowel per spoor als over de weg, voor de bereikbaarheid van de steden. Hierbij worden kwartierfrequenties nagestreefd. Nieuwe stadsuitbreidingen moeten, waar mogelijk, toegang tot het spoor worden geboden door de verbetering van bestaande stations of de realisatie van nieuwe stations. Nieuwe stations worden ingericht als 'stadsrandtransferia';
- e. Het spoor beter benutten voor stedelijke bereikbaarheid door infrastructurele knelpunten op te lossen en frequenties te verhogen;
- f. De aantrekkingskracht van de bus vergroten door betrouwbare kwaliteit te bieden. Investerings in gebruiksgemak, doorstroming, haltevoorzieningen en informatievoorziening moet hieraan bijdragen. Door de inzet van openbaar vervoer meer te concentreren op hoofdassen kan de frequentie worden verbeterd. De stads- en streeklijnen zullen naast de aan- en toevoerfunctie, ook een feederfunctie op de hoogwaardige lijnen vervullen, waarmee



- zowel kwaliteit als efficiency van het totale openbaar vervoernetwerk verbetert. Kleinschalige aanvullende voorzieningen worden ingezet als maatwerkoplossing ten behoeve van de sociale functie en de feederfunctie vanuit woonwijken en het landelijk gebied;
- g. Het gebruik van de fiets stimuleren door zowel binnen stedelijke gebieden als tussen stedelijke gebieden en omliggende kernen directe, veilige en comfortabele routes te realiseren. Binnen de stad kunnen deze routes worden doorgezet richting scholen, centra en stations. Om het gebruiksgemak van de fiets, al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer, te vergroten moeten voldoende en veilige stallingvoorzieningen beschikbaar zijn. Om de fietsstructuur te vervolmaken moeten ontbrekende schakels in het netwerk worden opgeheven en langs sommige wegen fietspaden en fietsstroken worden aangelegd;
  - h. Op relaties met een goed mobiliteitsprofiel voor de fiets (centrumgebieden met een hoog voorzieningenniveau, geconcentreerde onderwijs, bedrijfs- en voorzieningenlocaties) wordt een kwaliteitsverbetering van de fietsroute nagestreefd (fietsroute+);
  - i. Een aantrekkelijk en bereikbaar toeristisch-recreatief netwerk van fietspaden in het landelijk gebied stimuleert het fietsgebruik en het fietstoerisme. De optimalisatie van de aansluiting van het utilitaire netwerk met het recreatieve netwerk draagt hier aan bij. Ook is het van belang het toeristische fietspadennetwerk zelf uniform en herkenbaar te maken, bijvoorbeeld door bewegwijzering of kleurcodering. Van gemeenten wordt verwacht afspraken te maken met het Recreatieschap Drenthe over een integrale aanpak van het toeristisch-recreatief fietsnetwerk in relatie tot toerisme en promotie;
  - j. De knelpunten voor het goederenvervoer, inzichtelijk gemaakt met het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer, worden in het kader van het verbeteren van de bereikbaarheid opgepakt;
  - k. Stedelijke distributie kan een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van stedelijke centra. Van gemeenten wordt verwacht hierover afspraken te maken met vervoerders, verladers, distributiebedrijven en winkeliers. De provincie vervult een coördinerende rol in de afstemming van maatregelen voor stedelijke distributie van gemeenten;
  - l. De provincie stimuleert de regionale afstemming van het gemeentelijke parkeerbeleid.

#### Sterprojecten

Project	Omschrijving
Bereikbaarheid Assen	wegvak Peelo; Groningerstraat; Industrieweg; Europaweg West; verknoping N371/N373; transferium/treinstation Assen Zuid; OV knooppunt Marsdijk; transferium Assen West; HOV verbinding Groningen; fietsrouteplus Kloosterveen, Rolde, Vries, Smilde.
Bereikbaarheid Emmen	N34 verbinding Coevorden/Hardenberg (inclusief Rondweg en Hondsrugweg); Boermarkeweg; Nieuw Amsterdamsestraat; rondweg Nieuw Amsterdam; verbinding Klazienaveen (N862); transferium/treinstation Emmen Zuid; transferium Nieuw Amsterdamsestraat; upgrading bestaande treinstations; spoorverbinding Coevorden/Hardenberg; HOV verbinding Groningen; fietsverbinding Dalen; parkeervoorzieningen.
Bereikbaarheid Hoogeveen	aansluitingen A28; HOV verbinding Emmen; OV knooppunt Hoogeveen Oost; fietsverbinding Hoogeveense Vaart; binnenring centrum.
Bereikbaarheid Meppel	binnenring; parkeervoorzieningen.
Bereikbaarheid Coevorden	ontsluiting Coevorden Zuid/N34; singels; upgrading treinstation; kleinschalige aanvullende OV voorziening centrum (stadsdienst) in relatie tot parkeerbeleid; parkeervoorzieningen.
Bereikbaarheid Leek/Roden	transferium Leek en Hoogkerk; aansluiting nieuwe woonwijk op A7 ter ontlasting van N372; HOV verbinding Groningen; fietsroute Groningen.
Bereikbaarheid Landelijk gebied	realisatie OV knooppunt Borger en Gieten; upgrading treinstation Beilen; fietsnetwerk; sociale functie openbaar vervoer.

### 3.3 Thema Veiligheid

#### Doelstelling

Waarborgen van de verkeersveiligheid, de externe veiligheid en de sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

- In Drenthe bestaan geen onaanvaardbare risico's met betrekking tot de externe veiligheid;
- De verkeersonveiligheid is in 2010 t.o.v. 2002 teruggedrongen met 30% van de dodelijke slachtoffers en 7,5% van het aantal ziekenhuisgewonden;
- De verkeersonveiligheid is in 2020 t.o.v. 2002 teruggedrongen met 45% van de dodelijke slachtoffers en 34% van het aantal ziekenhuisgewonden;
- Het provinciale wegennet is in 2012 ingericht volgens de richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (voor wegvakken waarbij het benodigde dwarsprofiel niet realiseerbaar is, wordt een maatwerkoplossing gezocht);
- Het wegennet in Drenthe is voor 2015 ingericht volgens de richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken;
- De waardering voor het openbaar vervoer en het veiligheidsniveau van het openbaar vervoer wordt door de passagiers als goed ervaren (rapportcijfer 8).

#### 3.3.1 Waarborgen van de verkeersveiligheid

Wegbeheerders, politie, Openbaar Ministerie en partners werken nauw samen in het verbeteren van de verkeersveiligheid. De samenwerking lijkt vruchten af te werpen: het aantal ziekenhuisgewonden en doden als gevolg van verkeersongevallen vertoont de laatste jaren een dalende trend. Hierbij aangetekend dat het aantal verkeersdoden sterker daalt dan het aantal ziekenhuisgewonden.



De meeste verkeersslachtoffers vallen onder jongeren (16 tot 25 jaar) en dan met name bromfietzers en jonge automobilisten. Ongeveer een derde van alle verkeersslachtoffers in Drenthe is het gevolg van een rijongeval (bij 90% van deze ongevallen is alleen het voertuig van de verongelukte betrokken). Ook een derde van de slachtoffers is het gevolg van voorrangsongevallen. De belangrijkste oorzaken van deze ongevaltypen zijn het gebrek aan ervaring, gebrek aan aandacht bij de rijtaak en de invloed van alcohol, drugs of medicijnen. De meest voorkomende onveilige gedragingen houden verband met snelheidsoverschrijding. Uit onderzoek van onder andere de Adviesdienst Verkeer en Vervoer blijkt dat weggebruikers zelf voornamelijk aandacht vragen voor agressief of asociaal rijgedrag.

### *Ambities*

- a. Het voortzetten van het beleid in het kader van Duurzaam Veilig. Waar in de eerste fase voornamelijk is ingezet op het opheffen van 'black spots', verschuift in de huidige fase de aandacht meer naar de inrichting van wegvakken, permanente verkeerseducatie en handhaving;
- b. Afspraken maken met de gezamenlijke wegbeheerders over de uniforme weginrichting van het Drentse wegennet, waarbij landelijke richtlijnen als uitgangspunt worden genomen;
- c. De gezamenlijke wegbeheerders geven prioriteit geven aan de invoering van essentiële herkenbaarheidkenmerken, het terugdringen van het aantal rijongevallen en het aantal voorrangsongevallen;
- d. Voor de invoering van infrastructurele maatregelen in het buitengebied werken gemeenten en provincie gezamenlijk een implementatieplan uit. De gezamenlijke uitwerking draagt bij aan de uniformiteit in beleid en inrichting en de afstemming in communicatie. In de uitwerking worden naast verkeersveiligheid, de belangen van openbaar vervoer en hulpdiensten betrokken;
- e. Met de toepassing van snelheidsremmende voorzieningen wordt terughoudend omgegaan. De maatregelen worden uitsluitend toegepast wanneer er sprake is van een risico voor de verkeersveiligheid en alternatieve maatregelen onvoldoende effect sorteren. Waar mogelijk wordt de voorkeur gegeven aan maatregelen in het horizontale vlak (wegversmalling, chicanes) boven maatregelen in het verticale vlak (drempels). De wegbeheerder draagt zorg voor een uniforme uitvoering en snelheidsreducerend effect passend bij de omgeving. Cumulatie-effecten op reistijd van het openbaar vervoer en aanrijdtijden van hulpdiensten worden betrokken in de afweging;
- f. In het kader van permanente verkeerseducatie wordt prioriteit gegeven aan de jongere (doelgroep 4 tot 12 jaar; 12 tot 18 jaar en jonge beginnende bestuurders (18 tot 25 jaar)) en oudere verkeersdeelnemer (doelgroep 60+). Om de continuïteit van verkeerseducatie te waarborgen wordt ingezet op de integratie van verkeerseducatie in het onderwijsprogramma van het basisonderwijs en voortgezet onderwijs;
- g. Het uitgangspunt bij handhaving is dat de inspanning de verkeersveiligheid moet dienen. De trajecten waar handhaving plaatsvindt, worden in overleg met wegbeheerders, politie en OM vastgelegd. De aanpak van subjectieve onveiligheid in verblijfsgebieden wordt door het BVOM in samenwerking met de wegbeheerders verder uitgewerkt.

### Sterprojecten

Project	Omschrijving
Blackspots	Herinrichting van resterende verkeersongevallenconcentraties in stedelijk en landelijk gebied.
Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK) / aanpak rijongevallen	Invoering van EHK in samenhang met infrastructurele maatregelen ter voorkoming van rijongevallen. Als aanvulling op de infrastructurele maatregelen wordt voorlichting en handhaving ingezet.
Herinrichting buitengebied	Duurzaam Veilige herinrichting van het wegennet in het buitengebied met het oog op de realisatie van een functioneel wegennet van deur-tot-deur. De inrichting en vormgeving wordt uniform uitgevoerd, binnen de kaders van bereikbaarheid, veiligheid, milieu en ruimtelijke ontwikkeling.
Mensgerichte benadering	Verdere implementatie van het Uitvoeringsprogramma Permanente Verkeerseducatie. Het programma is de doorvertaling van de doelstellingen voor permanente verkeerseducatie naar de uitvoering. Het programma omvat projecten gericht op speciale doelgroepen zoals jongeren en ouderen en thematische projecten zoals alcoholvoorlichting.
Handhaving	Politie, OM en wegbeheerders geven samen verder invulling aan de verkeershandhaving en leggen de afspraken vast in de vorm van handhavingconvenanten.

#### 3.3.2 Waarborgen van de externe veiligheid

In de huidige situatie zijn in Drenthe zijn geen onaanvaardbare risicosituaties met betrekking tot de externe veiligheid bekend. In het kader van het Provinciaal Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid Drenthe 2006 – 2010 zijn voor het transport van gevaarlijke stoffen vier projecten opgenomen om de risico's die dit transport met zich mee kan brengen verder te beperken. Deze projecten worden de komende jaren geïmplementeerd.

De projecten hebben respectievelijk betrekking op het verkrijgen van een duidelijk beeld van de risico's door middel van een knelpuntenanalyse, het uitwerken van het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) in geval van een calamiteit bij dit transport, het inventariseren van de gevaarlijke stoffen die in en door Drenthe worden vervoerd en het geven van oplossingen voor eventuele knelpunten. Bovendien is het de bedoeling om de informatie met betrekking tot het beheer van die gevaarlijke stoffen in het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS) actueel te houden.

Rijk, provincies, gemeenten en bedrijfsleven werken samen aan het project Basisnet. In dit project wordt een landelijke routing voor vervoer van gevaarlijke stoffen uitgewerkt. Het project Basisnet richt zich naast routing op de permanente verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen, onder andere door vaststelling van gebruiksruidtes voor het vervoer en veiligheidszones voor ruimtelijke ordening. Het Basisnet moet duidelijkheid geven op de vraag waar, welk vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en wat de consequenties van het vervoer zijn.

Het basisnet weg heeft betrekking op alle rijksinfrastructuur en eventuele relevante verbindingen op het onderliggend wegennet. De basisnetten water en spoor hebben betrekking op alle vaar en hoofdspoorwegen. Het basisnet maakt duidelijk waar langs deze infrastructuur gebouwd kan worden.

Vooralsnog is het gehele rijks- en provinciale wegennet in principe beschikbaar voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze wegen maken deel uit van het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer. Het is de verantwoordelijkheid van gemeenten om voor hun wegennet (voorkeurs)routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen te benoemen.

### 3.3.3 Waarborgen van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer

Het OV bureau Groningen-Drenthe is verantwoordelijk voor het beheer en de ontwikkeling van het openbaar vervoer in Groningen en Drenthe. De sociale veiligheid in het openbaar vervoer wordt sinds 2004 jaarlijks gemeten door OV reizigers te vragen naar hun veiligheidsbeleving. In het openbaar vervoer is de veiligheidswaardering goed (vergelijkbaar met rapportcijfer 8-). Vervoerder en OV bureau Groningen-Drenthe streven er naar dit peil vast te houden.

Het aantal knelpunten met betrekking tot de sociale veiligheid op bus- en treinstations is beperkt. In het geval van knelpunten in de sociale veiligheid op stationslocaties of op aan- en afvoerende routes van haltes, openbaar vervoer knooppunten of transferia werken de betreffende gemeente, OV bureau Groningen-Drenthe, vervoerder(s) en derden maatregelen uit om het veiligheidsgevoel te verhogen vanuit ieders verantwoordelijkheid. Deze aanpak heeft bijvoorbeeld op het bus/treinstation van Coevorden en Emmen geleid tot de opzet van gezamenlijke veiligheidconvenanten. De regie bij dergelijke convenanten ligt bij gemeenten als verantwoordelijke partij voor openbare orde en veiligheid.

## 3.4 Thema Leefomgeving

### Doelstelling

Het beperken van de negatieve invloed van verkeer en vervoer op de omgeving met betrekking tot milieu, natuur en leefbaarheid.

- De invloed van verkeer en vervoer op geluidhinder blijft binnen de wettelijke bepalingen;
- De invloed van verkeer en vervoer op luchtkwaliteit blijft binnen de gestelde grenswaarden;
- De uitstoot van CO<sub>2</sub> als gevolg van verkeer en vervoer wordt beperkt;
- Barrières voor de ecologische hoofdstructuur en andere wezenlijke knelpunten voor de fauna in relatie tot de hoofdwegenstructuur zijn in 2018 opgelost of verminderd;
- Gemotoriseerd niet-bestemmingsverkeer op erftoegangswegen in het landelijk gebied is verdwenen in 2015;

### 3.4.1 Beperken van hinder en overlast als gevolg van verkeer en vervoer

Mobiliteit leidt ook tot overlast. Te veel geluid, licht of een slechte luchtkwaliteit veroorzaakt hinder en schade aan de leefomgeving van mens en dier. Overlast van verkeer en vervoer moet zoveel mogelijk worden beperkt.

#### *Ambities*

- In het kader van de Europese richtlijn Omgevingslawaai zal de provincie de ontwikkeling van geluidshinder met betrekking tot het provinciale wegennet monitoren door vanaf 2007 geluidsbelastingkaarten op te stellen. Het rijk stelt de kaarten ook op voor de rijkswegen en spoorwegen. In geval van overschrijding van de wettelijke bepalingen voor geluidshinder wordt ingezet op de verandering van verkeersstromen en de toepassing van geluidsarme of geluidswerende materialen (bijvoorbeeld geluidsschermen of 'stil asfalt'). Wanneer de geluidsnormen worden overschreden als gevolg van ruimtelijke ontwikkeling, zal de veroorzaker voor een oplossing moeten zorgen;
- In Drenthe blijft de luchtkwaliteit op dit moment binnen de gestelde grenswaarden. Het streven van de provincie is om de huidige luchtkwaliteit te behouden door actief mogelijkheden te benutten om de luchtkwaliteit positief te beïnvloeden. Bij ruimtelijke ontwikkeling wordt rekening gehouden met het effect op de luchtkwaliteit om toekomstige problemen te voorkomen. De luchtkwaliteit heeft te lijden onder knelpunten in de doorstroming. De uitvoering van het bereikbaarheidsbeleid in het algemeen en het stimuleren van alternatieven voor de auto in het bijzonder levert een bijdrage aan het in stand

houden van de luchtkwaliteit. De ambitie ten aanzien van technologische innovaties zoals roetfilters, duurzame brandstoffen etc. wordt in het Thema Innovatie uitgewerkt;

- c. De provincie hanteert vooralsnog een doelstelling van 500.000 ton CO<sub>2</sub> minder emissie per jaar, vanaf 2010. Hiervan wordt 370.000 ton gerealiseerd via energiebesparing, onder andere bij verkeer en vervoer. In de uitwerking van de milieudoelstellingen worden nadere afspraken gemaakt over de bijdrage van het mobiliteitsbeleid aan de reductie in CO<sub>2</sub> uitstoot;
- d. Bij de aanleg van provinciale infrastructuur wordt terughoudend omgegaan met verlichting buiten de bebouwde kom. In principe wordt verlichting aangebracht op locaties die vanwege de verkeersveiligheid extra aandacht van de weggebruiker vragen, bijvoorbeeld kruispunten, aansluitingen en bij onoverzichtelijk wegverloop. Ook kan verlichting worden toegepast ter verbetering van de sociale veiligheid;
- e. Om niet-bestemmingsverkeer op erftoegangswegen in het landelijk gebied tegengegaan werken gemeenten en provincie een gezamenlijk plan uit voor de herinrichting van het wegennet in het buitengebied volgens de principes van EHK (zie ambitie 3.3.1.d);
- f. Om subjectieve onveiligheidsgevoelens als gevolg van de verkeersfunctie te voorkomen wordt gestimuleerd om wegen in verblijfsgebieden, schoolomgevingen en woonwijken in te passen in de omgeving volgens het gedachtegoed van cultuurhistorische waarden, ‘Weg van het Landschap’ en ‘Shared Space’;
- g. Het opheffen van knelpunten voor de fauna en de realisatie van de ecologische hoofdstructuur wordt integraal opgepakt door de productgroepen Verkeer en Vervoer, Wegen en Kanalen en Landelijk Gebied om werk met werk te maken. In de uitvoeringsafspraken met gemeenten en rijk worden maatregelen voor het opheffen van barrières meegenomen;
- h. Landschappelijke waarden zijn medebepalend voor de inrichting van infrastructuur. Bij de aanleg en herinrichting van infrastructuur wordt rekening gehouden met de beeldkwaliteit en landschappelijke waarden van Drenthe. De samenwerking tussen ruimtelijke, culturele en technische disciplines kan een belangrijke kwalitatieve meerwaarde geven aan de invulling en beleving van de infrastructuur op een locatie of in een gebied. Hierbij kan worden gedacht aan kunstprojecten langs provinciale wegen en landschappelijke inpassing van de infrastructuur door bijvoorbeeld aanvullende beplanting, ‘groene’ tunnels en natuurbouwstroken.





## 3.5 Thema Innovatie

### Doelstelling

Stimulering van ontwikkeling en toepassing van innovatieve maatregelen ten behoeve van de realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen.

Innovaties leveren een belangrijke bijdrage aan het realiseren van de doelstellingen binnen de thema's van het mobiliteitsbeleid. Het gaat hier bijvoorbeeld om nieuwe oplossingen die de stedelijke bereikbaarheid verbeteren, de toepassing van ICT en voertuigtechnologie en procesinnovaties. De markt (bedrijfsleven en kennisinstellingen) heeft een belangrijke eigen verantwoordelijkheid om tot innovaties te komen. De overheid speelt, afhankelijk van de marktsituatie, een rol in de uitwisseling van informatie, het scheppen van voorwaarden of het wegnemen van drempels. Ook kan de overheid publiekprivate samenwerkingsverbanden aangaan om innovatie te stimuleren.

### 3.5.1 Het voeren van mobiliteitsmanagement

Onder mobiliteitsmanagement wordt in essentie 'slim reizen' verstaan. Om voor een stedelijk gebied bereikbaarheid op maat te kunnen realiseren moet het locatiebeleid en het verkeers- en vervoersbeleid in onderlinge samenhang worden vormgegeven.

Om slimme keuzes te kunnen maken in vervoerswijze, vertrektijd en route moet, naast statische informatie, worden voorzien in dynamische (actuele) informatie in relatie tot transferia, openbaar vervoer knooppunten en andere overstapvoorzieningen. De reiziger kan op deze manier ook de actuele condities gebruiken voor de reisplanning. Aanvullend kan de prijs en de locatie van parkeergelegenheden worden benut als sturingsmechanisme in het stimuleren van ketenmobiliteit. Met name tijdens de spits en bij evenementen kan het op deze manier interessant worden gemaakt om over te stappen op het openbaar vervoer of de fiets.

Beprijzen gaat een centrale rol spelen in het verkeers- en vervoersbeleid. Op termijn krijgt iedere weggebruiker te maken met een kilometerheffing. De regionale uitwerking vindt plaats op basis van Europese en landelijke afspraken.

#### *Ambities*

- a. Invoeren van dynamisch verkeersmanagement ten behoeve van de stedelijke bereikbaarheid;
- b. Implementatie van dynamische reizigersinformatiesystemen (DRIP's, halte-informatiesystemen) in relatie tot transferia en openbaar vervoer knooppunten ten behoeve van de stedelijke bereikbaarheid;
- c. Het stimuleren van de verknoping van systemen voor dynamische verkeersmanagement, routeplanning en voertuigtechnologie tot één systeem met bijbehorende datawarehousing;
- d. Stimuleren van ketenmobiliteit in het kader van stedelijke bereikbaarheid door marketing en promotie van alternatieven voor de auto voor delen van de reis;
- e. In het geval van bereikbaarheidsknelpunten wordt de mogelijkheid onderzocht om sturing te geven met een prijsbeleid, gedifferentieerd naar tijd en plaats;
- f. In het geval van bereikbaarheidsproblemen van bedrijven of bedrijfslocaties wordt van het bedrijfsleven een bijdrage aan de oplossing verwacht. Door als bedrijf mobiliteitsmanagement te voeren wordt gestimuleerd dat werknemers andere vertrektijden of vervoerswijzen kiezen, gaan telewerken of carpoolen. De provincie neemt het initiatief tot samenwerking met het bedrijfsleven om het wederzijdse belang van mobiliteit uit te werken naar een gedragen en kosteneffectief maatregelenpakket, waarbij iedere partij zijn verantwoordelijkheid neemt.



- g. Het regionale tarievenbeleid in het openbaar vervoer wordt vernieuwd naar aanleiding van de ontwikkelingen in het openbaar vervoer. Het tarievenbeleid moet bijdragen aan het gebruiksgemak, eenvoudig en transparant, goed te communiceren en acceptabel qua prijs zijn. In het tarievenbeleid is ruimte voor speciaal beleid voor speciale doelgroepen, gelegenheden, promoties of evenementen, waarbij financiering door derden actief wordt nagestreefd. De komst van de OV chipkaart maakt het mogelijk om met tariefacties sturing te geven aan het gebruik van het openbaar vervoer.

### *Sterprojecten*

Project	Omschrijving
Dynamische verkeersmanagement	Toepassing van dynamisch verkeersmanagement ten behoeve van de stedelijke bereikbaarheid van Assen en Emmen.
Dynamische routeinformatiesystemen	Toepassing van dynamische routeinformatiesystemen ten behoeve van de stedelijke bereikbaarheid van Assen en Emmen.
Dynamische halteinformatiesystemen	Toepassing van dynamische informatiesystemen bij OV haltevoorzieningen.
Marketing	Uitwerking en toepassing van promotie en marketingstrategieën voor openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en fiets als schakel in de keten-mobiliteit.

### **3.5.2 Stimuleren van innovatie ter verbetering van veiligheid en milieu**

De laatste jaren zijn er op het gebied van alternatieve aandrijftechnieken, alternatieve (duurzame) brandstoffen en bestuurder ondersteunende systemen forse stappen gemaakt. Deze technologische ontwikkelingen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de mobiliteitsdoelstellingen.

#### *Ambities*

- De toepassing van milieuvriendelijke technologie en brandstof wordt gestimuleerd evenals het bevorderen van een milieuvriendelijke rijstijl. Bij de volgende aanbestedingen in het openbaar vervoer wordt een hoger gewicht gegeven aan aanbiedingen waarbij milieuvriendelijke bussen worden ingezet. Ook voor het eigen wagenpark gaat de provincie nadrukkelijk rekening houden met duurzaam inkopen en de eigen voorbeeldfunctie hierbij;
- Bijdragen aan de verbreding en acceptatie van veiligheidsbevorderende voertuigsystemen zoals Intelligente Snelheid Adaptatie (ISA) door kennisuitwisseling en de realisatie van randvoorwaarden (dataverzameling, invoeringscriteria);
- Transportondernemingen worden, onder andere door voorlichting, gestimuleerd zoveel mogelijk gebruik te maken van schone technieken (bijvoorbeeld roetfilters, duurzame brandstof) en onder chauffeurs een milieuvriendelijke en verkeersveilige rijstijl te stimuleren.

### **3.5.3 Verbetering van het gebruiksgemak van het openbaar vervoer en de fiets**

ICT toepassingen in het openbaar vervoer (OV chipkaart) en voor de fiets (routenavigatie) kunnen het gebruiksgemak verbeteren.

#### *Ambities*

- De OV chipkaart biedt kansen om het gebruiksgemak van het openbaar vervoer te verbeteren. Reizigers kunnen met één kaart binnen het hele OV netwerk reizen en worden afgerekend per gereisde kilometer. Het streven is om de OV chipkaart vóór 1 januari 2009 in te voeren;
- Om het fietsgebruik te bevorderen wordt de ontwikkeling van een routeplanner gestimuleerd, waarmee route- en gebiedsinformatie wordt aangeboden via internet en GPS toepassingen.

### **3.5.4 Het voeren van een innovatief aanbestedingsbeleid in het openbaar vervoer**

Bestuurlijke grenzen en beheers- en concessiegrenzen mogen de totstandkoming van geïntegreerd openbaar vervoer niet in de weg staan. De provincies Groningen en Drenthe hebben een gezamenlijk OV bureau Groningen-Drenthe opgezet om invulling te geven aan het openbaar vervoerbeleid.

#### *Ambities*

- a. Een volledig integraal aanbestedingsbeleid voor spoor-, stads- en streeklijnen in Groningen en Drenthe, mede gebaseerd op ontwikkelingen in het buitenland, op ervaringen met vervoerders, op reizigerswensen en op overleg met provincies en gemeenten;
- b. Ten behoeve van de sociale functie van het openbaar vervoer worden afspraken gemaakt met de gemeenten in Groningen en Drenthe om in gezamenlijkheid het kleinschalig openbaar vervoer en het maatschappelijk doelgroepenvervoer aan te besteden. Door een combinatie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer en de daaruit te behalen schaalvoordelen is de verwachting dat gebiedsdekkend een bereikbaarheidsgarantie kan worden gegeven;
- c. Voordelen voor de reiziger (korting, 'gratis OV') moeten ontstaan door cofinanciering van derden (gemeenten, bedrijven). Zo kan 'gratis' of openbaar vervoer tegen gereduceerd tarief voor WVG-geïndiceerden betaald worden uit het WMO budget en de besparingen op het regiotaaxivervoer.

### **3.5.5 Stimuleren van innovatie in beheer, onderhoud en het aanbestedingsproces**

Technologische ontwikkeling leidt tot product- en methodische vernieuwing in de weg- en waterbouw. Geluidsreducerend asfalt is hiervan een voorbeeld. Ook spelen ICT toepassingen een steeds nadrukkelijker rol in de ontwerp- en bouwsector, bijvoorbeeld in de informatie-overdracht tussen projectpartners of het gebruik van computeranimaties op voorlichtings-avonden.

De opdrachtgeverrol van de overheid in (wegenbouwkundige) werken verandert. In plaats van zelf in detail te ontwerpen wordt een deel van het ontwerp- en voorbereidingsproces opgedragen aan de markt. Het voordeel van deze methode is dat de markt wordt gestimuleerd tot innovatie. Zo heeft deze vorm van aanbesteden bijvoorbeeld bij de N851 in Meppel geleid tot productinnovaties. Keerzijde is dat de voorbereiding er duurder door wordt, en dat de borging van kwaliteit tijdens de uitvoeringsfase lastiger blijkt dan bij de traditionele methode.

#### *Ambitie*

- a. Innovaties in product, methode en toepassing actief volgen en te onderzoeken op haalbaarheid en nut;
- b. De ervaring die in de vorm van pilotprojecten is opgedaan met innovatieve vormen van aanbesteden verder uitwerken en breder toepassen;
- c. In 2010 de helft van het aantal aanbestedingen van de provincie via internet laten verlopen.

## **3.6 Thema Samenwerking**

### **Doelstelling**

De organisatie van samenwerking tussen overheden, overheidssectoren, marktpartijen en belangengroepen ten behoeve van de realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen.

Voor de ontwikkeling van de samenleving is het essentieel dat wordt voorzien in de mobiliteitsbehoefte. Mobiliteit is daarmee een zorg van de totale samenleving. Samenwerking is nodig om de mobiliteitsdoelstellingen te kunnen realiseren en om innovatie en ontwikkeling mogelijk te maken.

### 3.6.1 Noordelijke Ontwikkelingsas

Drenthe maakt integraal onderdeel uit van het internationale (Europese) netwerk.

De Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA) is hierbij de dragende filosofie. Bij de totstandkoming van de NOA is Drenthe in de eerste plaats betrokken vanuit het Samenwerkingsverband Noord Nederland. Daarnaast is Drenthe, vanuit het Drents belang, een afzonderlijke partner in de internationale samenwerking. Provincie en gemeenten werken hierbij samen nauw samen.

#### *Ambitie*

- a. Een actieve lobby voor het doortrekken van de A37 tot Duitse A1 (E233) en de optimalisatie van de Duitse verbindingsas E22;

### 3.6.2 Samenwerkingsverband Noord-Nederland

De provincies Groningen, Fryslân en Drenthe hebben hun bestuurlijke krachten sinds 1992 gebundeld in het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN). In SNN-verband ontwikkelt het Noorden gezamenlijk beleid en onderhandelt met het kabinet over zaken die het hele Noorden aangaan (Landsdeel overleg, Samenwerkingsagenda). Kerntaak is het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland.

#### *Ambitie*

- a. Het blijvend benutten van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland voor onderhandeling, afstemming en besluitvorming op strategisch beleidsniveau;
- b. Deelname aan SNN werkgroepen ten behoeve van de uitwerking van regionale beleidsvraagstukken, bijvoorbeeld goederenvervoer en beleidseffectrapportage.

### 3.6.3 Gebiedsgerichte samenwerking

Om te kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte is het van belang om een gedragen visie op ruimtelijk-economische ontwikkeling en mobiliteit te ontwikkelen. Provincie, gemeenten en rijk zijn belangrijke partners in het bereiken van de doelstellingen. In 2006 is een start gemaakt om op basis van ontwikkelingsplannen en netwerkanalyses meerjarenafspraken te maken over verkeers- en vervoersinvesteringen. Deze convenanten zijn het raamwerk waarbinnen:

- ontwikkeling wordt gestructureerd, met als doel voorwaarden te scheppen voor een evenwichtige verdeling van de vervoersstroom over de verschillende modaliteiten;
- afstemming plaatsvindt over de categorisering, verknoping en inrichting van het rijks-, provinciale en gemeentelijke wegennet;
- afspraken worden gemaakt over investeringen ten behoeve van de realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen.

Een integrale gebiedsontwikkeling is nodig om voldoende samenhang aan te brengen tussen de ruimtelijk-economische ambities en mobiliteitsdoelstellingen. Samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven is daarbij essentieel. Ontwikkelingsprojecten zoals Assen Zuid lenen zich bij uitstek voor een nadere verkenning van innovatieve mogelijkheden voor samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven. Ook is het denkbaar dat het bedrijfsleven vanuit een maatschappelijk of financieel belang bereid is om verkeers- en vervoersprojecten mee te financieren. Zo is er bijvoorbeeld bij het jonge automobilisten project TRIALS sprake van cofinanciering door de overheid en het Verbond van Verzekeraars en wordt bij de verdubbeling van de N33 een beroep op het bedrijfsleven gedaan om bij te dragen in de realisatiekosten.

#### *Ambitie*

- a. De goede ervaringen met gebiedsgerichte samenwerking voortzetten, bijvoorbeeld de samenwerkingsverbanden Regio Groningen - Assen 2030, Stedelijk netwerk Zuid Drenthe;

- b. De Netwerkanalyses Groningen - Assen en Zuid Drenthe combineren met de overige netwerkanalyses in Noord-Nederland tot een actualisatie van het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland;
- c. De goede ervaring met het afsluiten van convenanten voor veilige bereikbaarheid met Drentse gemeenten verder uitwerken en een vervolg geven in convenanten voor 2009 en verder. Om de Samenwerkingsagenda met het rijk geen vrijblijvende agenda te laten zijn, is het van essentieel belang dat het rijk partner is in de convenant aanpak;
- d. Stimuleren van samenwerking met bedrijfsleven in gebiedontwikkelingsprojecten;
- e. Nastreven van cofinanciering van verkeers- en vervoersprojecten door overheid en markt-partijen;

#### **3.6.4 OV bureau Groningen-Drenthe**

In bijna alle verkeers- en vervoersthema's wordt een belangrijke bijdrage van het openbaar vervoer verwacht. Om deze bijdrage te kunnen realiseren moet de openbaar vervoer afweging een nadrukkelijke rol in het ruimtelijke ordenings-, verkeers- en vervoers- en milieubeleid kunnen spelen.

##### *Ambities*

- a. Het OV bureau Groningen-Drenthe nauw betrekken in de samenwerking met gemeenten en provincies in de uitwerking van een samenhangend beleid, waarbij inbreng wordt geleverd vanuit de Spoorvisie, Regiovisie, Kolibri, Zuiderzeelijn, en Hanzelijn;
- b. Voor verbetering van spoorverbindingen (realisatie hoogwaardige spoorverbinding, medegebruik hoofdlijnnet voor regionale verbindingen, verbetering dienstregeling, realisatie nieuwe stations, opheffen knelpunten in de infrastructuur) is het van belang tot goede afspraken te kunnen komen met het rijk, gemeenten, ProRail en de NS.

#### **3.6.5 Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe**

De wegbeheerders van Drenthe zijn bestuurlijk vertegenwoordigd in de provinciale commissie Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD). Het VVBD is het officiële orgaan (volgens de Planwet Verkeer en Vervoer) waar afspraken worden gemaakt over de uitwerking van het regionale verkeers- en vervoersbeleid. Het VVBD is verantwoordelijk voor de investeringsbeslissingen en uitvoering van het Uitvoeringsprogramma Permanente Verkeerseducatie. Het VVBD adviseert gedeputeerde staten van Drenthe in investeringsbeslissingen vanuit de Brede Doeluitkering (BDU).

De Adviesgroep Duurzaam Veilig ondersteunt het VVBD. In de Adviesgroep zijn op dit moment, naast de ambtelijke vertegenwoordigers van de Drentse wegbeheerders, de volgende organisaties vertegenwoordigd: Veilig Verkeer Nederland, ANWB, Regiopolitie Drenthe, Openbaar Ministerie, Fietsersbond, Stichting Verkeerseducatie Drenthe, Verslavingszorg Noord-Nederland, BOVAG, CBR, Koninklijke Marechaussee, Kamer van Koophandel en het OV bureau Groningen-Drenthe.

##### *Ambitie*

- a. Het blijvend benutten van de provinciale commissie Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe voor afstemming en besluitvorming als fundament van de Drentse samenwerking.

# 4 Financiering

## 4.1 Financieringsbronnen

Voor de financiering van het mobiliteitsbeleid kunnen drie bronnen worden benut: (gedecentraliseerde) rijksmiddelen, provinciale middelen en middelen van partners.

### **Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer**

Per 1 januari 2005 is de regeling Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer in werking getreden. Binnen deze regeling zijn alle geldstromen van het rijk (zoals o.a. GDU, middelen voor exploitatie openbaar vervoer, Doeluitkering Verkeersveiligheid, Interimregeling Duurzaam Veilig) samengevoegd en ontschot. Hierdoor kan met middelen worden geschoven tussen de verschillende onderdelen van het mobiliteitsbeleid. De BDU is ook bedoeld voor het cofinanciering van gemeentelijke projecten. Jaarlijks wordt een bestedingsvoorstel voor de BDU aan het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe en gedeputeerde staten van Drenthe voorgelegd.

### **Provinciale middelen**

De provincie genereert eigen inkomsten onder andere via de opcenten van motorrijtuigenbelasting. Op welke manier deze systematiek gaat veranderen als gevolg van de invoering van de kilometerheffing is op dit moment nog niet duidelijk. Ook ontvangt de provincie een bijdrage van het rijk uit het Provinciefonds. Over de verdeling van middelen kunnen provinciale staten van Drenthe autonoom beslissen. In de begrotingssystematiek wordt onderscheid gemaakt tussen:

- structurele middelen voor bijvoorbeeld beheer, onderhoud en reconstructie van infrastructuur in de vorm van reserves;
- incidentele toekenning van middelen voor specifieke projecten of programma's.

### **Middelen van partners**

Gemeenten, rijk en bedrijfsleven kunnen besluiten tot eigen bijdragen in de realisatie van de provinciale mobiliteitsdoelstellingen. In het kader van de Convenanten Veilige Bereikbaarheid wordt cofinanciering met succes nagestreefd. Publiek Private Samenwerking (PPS) biedt mogelijkheden om op een innovatieve manier grote projecten te financieren.

### **Europese middelen**

De Europese Unie kan besluiten tot het beschikbaar stellen van middelen voor de realisatie van mobiliteitsdoelstellingen, bijvoorbeeld in het kader van het verbeteren van de leefbaarheid.

## 4.2 Van ambitie naar investering

De provincie draagt financieel bij aan projecten als er sprake is van een provinciaal belang of (boven)regionaal belang. De projecten of maatregelen moeten passen binnen het kader van het PVVP.

In het PVVP is het ambitieniveau voor de periode tot 2020 beschreven. De netwerk-analyses en verkeersveiligheidsanalyses zijn als uitgangspunt genomen om te bepalen welke

projecten prioriteit hebben. Deze prioritaire projecten zijn benoemd als sterprojecten. In de Uitvoeringsagenda zijn de clusters van activiteiten benoemd die moeten leiden tot de realisatie van de ambities. Voor zover mogelijk is een indicatie van de realisatiekosten gegeven.

Voor de periode tot en met 2008 zijn de financieringsafspraken vastgelegd in convenanten met de Drentse gemeenten. De projecten worden in deze convenanten en in het jaarlijkse Provinciaal Uitvoeringsprogramma nader omschreven.

In 2008 behandelen gedeputeerde staten van Drenthe het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer tot 2020. In het Investeringsprogramma worden investeringen op het gebied van mobiliteit van de regio, provincie, rijk en gemeenten beoordeeld op kosteneffectiviteit in relatie tot de doelstellingen uit het PVVP. Op basis van deze nota wordt een afweging gemaakt in het ter beschikking te stellen investeringsvolume voor de realisatie van ambities uit het PVVP voor de periode na 2010.

De beschikbare middelen zijn met de resultaten van de verschillende analyses (bijvoorbeeld netwerkanalyses, verkeersveiligheid etc.) het uitgangspunt voor het aanbrengen van een nadere prioritering in de uitvoering voor de periode na 2010. Deze prioritering vormt de basis voor financieringsafspraken met partners in de vorm van convenanten 2009 - 2012. In de daaropvolgende bestuursperiodes herhaalt het proces zich waarbij de behaalde resultaten in het kader van het PVVP eveneens worden meegenomen in de afweging.

### **4.3 Provinciale financiële consequenties**

Het PVVP beschrijft de ambities tot 2020. Een grove inschatting van het benodigde investeringsvolume voor de ambities uit het PVVP bedraagt circa 4 miljard euro. In dit totaalvolume zijn de investeringen van alle partners meegenomen. Op basis van historische cijfers zou de realisatie van de totale investeringsprogramma neerkomen op een benodigd provinciaal investeringsvolume van 280 miljoen euro voor de periode tot 2020. Op dit moment is er sprake van financiële dekking van 30 miljoen euro voor de periode 2008 - 2010, waarvoor al projecten zijn voorzien.

Het realiseren van het PVVP zou een extra ambitie van 250 miljoen euro inhouden voor de periode tot 2020, waarbij aangetekend dat de raming voor de jaren 2015 tot 2020 nog onvolledig is. Voor de dekking van dit bedrag zou een beroep kunnen worden gedaan op de provinciale middelen. Wanneer dit bedrag niet of slechts ten dele beschikbaar komt, kunnen er minder investeringen worden gedaan en kunnen de ambities voor ruimtelijk-economische ontwikkeling, bereikbaarheid, veiligheid, leefomgeving en innovatie niet of slechts in beperkte mate waar gemaakt worden.

Het gepresenteerde financiële cijfermateriaal is uitsluitend bedoeld als indicatie van de mogelijke financiële consequenties van de ambities uit het PVVP. Het is nadrukkelijk niet bedoeld als volledige financiële verantwoording. Besluitvorming over de beschikbare financiële middelen voor de realisatie van de ambities zal per bestuursperiode moeten plaatsvinden.



## 5 Monitoring en evaluatie

De beleidsdoelen van het PVVP zijn vastgelegd in dit deel 'Kaders en Ambities 2007 - 2020'. Het beleidsdeel is thematisch van opzet. Per thema zijn doelstellingen, ambities en sterprojecten benoemd. De meer concrete doorvertaling naar activiteiten wordt vastgelegd in het deel 'Uitvoeringsagenda 2007 - 2012'. Deze Uitvoeringsagenda heeft een dynamisch karakter en dient als basis voor de uitvoeringsafspraken met overheden en partners die om de vier jaar worden vastgelegd in convenanten.

Om te kunnen beoordelen of de geleverde prestaties leiden tot de gewenste bijdrage aan de doelstellingen zijn per beleidsthema effectindicatoren benoemd.

1. Ruimtelijk-economische ontwikkeling
  - ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen, het aantal inwoners en bedrijvigheid (van meer factoren afhankelijk dan alleen verkeer en vervoer);
  - ontwikkeling in goederenoverslag en transport.
2. Bereikbaarheid
  - reistijdnormen van de verschillende modaliteiten;
  - reistijden in het openbaar vervoer;
  - ontwikkeling reizigerskilometers per modaliteit;
  - herkomst en bestemmingen in het openbaar vervoer;
  - bezettingsgraad van carpoolplaatsen en fietsparkeervoorzieningen.
3. Veiligheid
  - aantal verkeersdoden per jaar;
  - aantal ziekenhuisgewonden door het verkeer per jaar;
  - aantal blackspots;
  - percentage wegennet conform richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken;
  - aantal aandachtspunten met betrekking tot risico voor externe veiligheid;
  - klantwaardering sociale veiligheid in het openbaar vervoer;
  - klantwaardering sociale veiligheid fiets.
4. Leefomgeving
  - aantal knelpunten met betrekking tot geluidsoverlast als gevolg van het verkeer;
  - aantal knelpunten in de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>) als gevolg van het verkeer;
  - aantal ingepaste erftoegangswegen in het landelijk gebied;
  - aantal knelpunten ecologische hoofdstructuur.
5. Innovatie
  - aantal gerealiseerde informatiesystemen;
  - modal split personenvervoer;
  - aantal bedrijven die mobiliteitsmanagement voeren;
  - ontwikkeling ICT toepassing verkeer en vervoer.
6. Samenwerking
  - waardering samenwerkingsverbanden.

### *Ambitie*

- a. Provincie en gemeenten maken nadere afspraken over de wederzijdse bijdrage aan de verzameling, analyse en rapportage in het kader van monitoring en evaluatie van beleids-effecten.

# Bijlage

## **Watertoets**

De watertoets is een beoordeling van de waterhuishoudkundige consequenties van een ruimtelijke plan. Het PVVP is voor advies voorgelegd aan de Waterschappen in Drenthe. De Waterschappen zijn van mening dat aangezien het PVVP geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maakt een beoordeling in het kader van de watertoets niet nodig is. Bovendien zouden eventuele ruimtelijke ingrepen die uit het plan voortkomen in de afzonderlijke bestemmingsplannen worden afgestemd met de waterbeheerders in het kader van de watertoets.

## **Strategische Milieubeoordeling (SMB) / Planmer**

Op 28 september 2006 is de Europese richtlijn betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu voor bepaalde plannen en programma's (nr. 2001/42/EG) geïmplementeerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer alsmede in het Besluit milieueffectrapportage. In Nederland is deze verplichting bekend geworden als Strategische Milieubeoordeling (SMB). Sinds 28 september wordt er gesproken van planmer-plicht.

Het doel van een planmer is om bij de besluitvorming over plannen en programma's het milieu een volwaardige plaats te geven met het oog op de bevordering van een duurzame ontwikkeling. Planmer-plicht is gekoppeld aan plannen die (uiteindelijk) kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Een provinciaal verkeers- en vervoersplan valt onder de werkingssfeer van het nieuwe Besluit m.e.r. Vandaar dat is beoordeeld of plan-mer plicht voor het voorliggende PVVP aan de orde zou kunnen zijn. Daarvoor is bekeken of het PVVP een kader vormt, of de toon zet, voor toekomstige projectmer-(beoordelings)-plichtige besluiten of voor toekomstige initiatieven waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Europese Habitatrichtlijn. Uit deze beoordeling is voortgekomen dat dit PVVP niet kaderstellend in die zin dat een planmer noodzakelijk is.

# Bouwstenen

## 1 Beleidskaders

### 1.1 Planwet Verkeer en Vervoer

De rollen van rijk, provincie en gemeente in het verkeers- en vervoersbeleid en de samenhang tussen de verschillende planvormen is geregeld in de Planwet Verkeer en Vervoer. De planwet onderscheidt twee verplichte verkeers- en vervoersplannen: het nationale verkeers- en vervoersplan (Nota Mobiliteit) en het provinciale verkeers- en vervoersplan (PVVP). Gemeenten kunnen een gemeentelijke verkeers- en vervoersplan opstellen (GVVP). Het GVVP en het PVVP dienen zich te richten naar het NVVP. Bij de totstandkoming van het PVVP zijn het rijk, de Drentse gemeenten en aangrenzende provincies betrokken.

### 1.2 Nota Ruimte

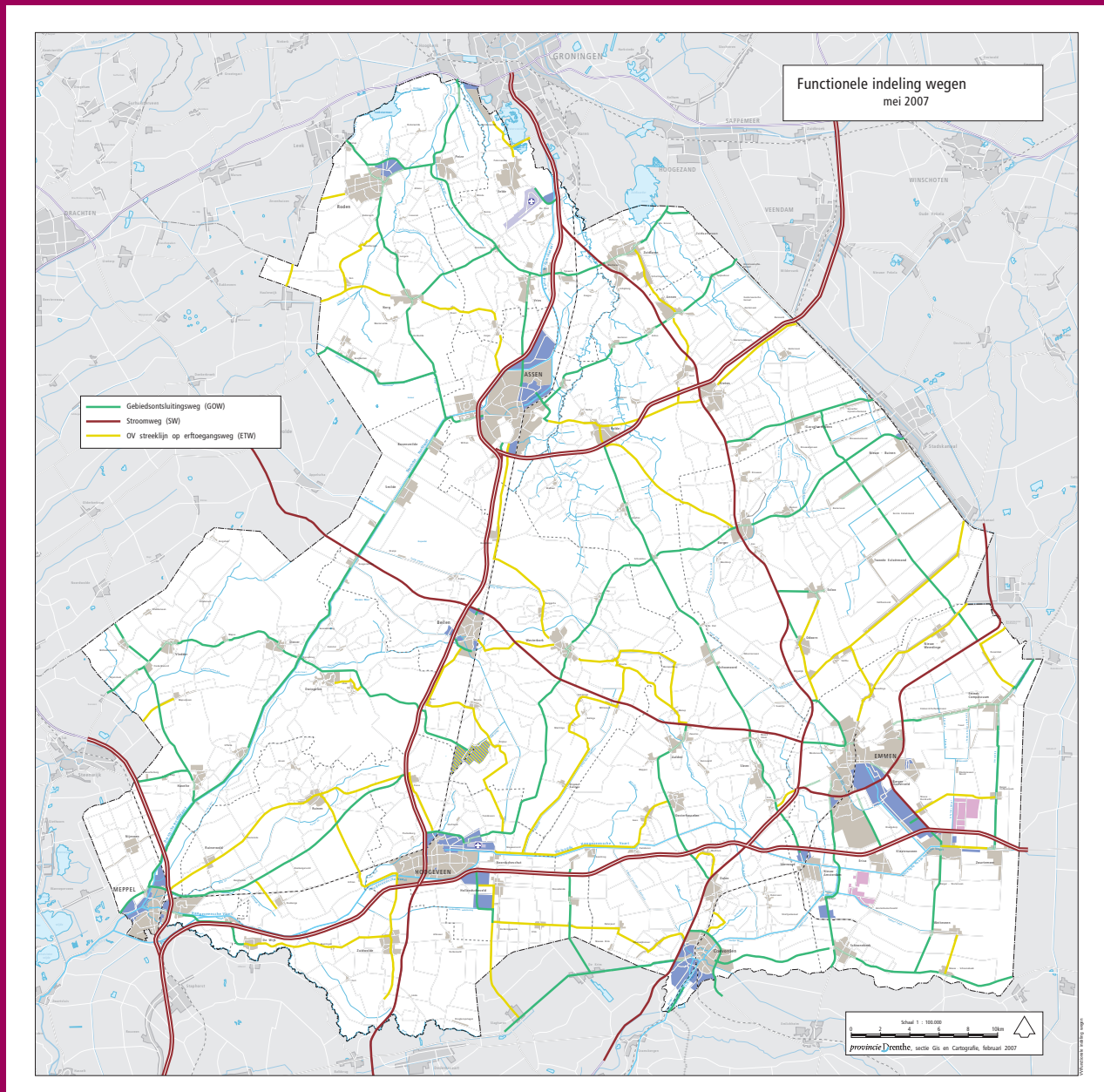
De Nota Ruimte (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, 2004) beschrijft de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. De regio Groningen - Assen wordt in de Nota erkend als nationaal stedelijk netwerk. In de Nota Ruimte zijn de internationale hoofdverbindingssassen benoemd die van belang zijn voor de economische ontwikkeling van Nederland. Ook zijn nationale stedelijke netwerken benoemd. Voor Noord-Nederland zijn de onderdelen van de Noordelijke Ontwikkelingsas van belang (Zuiderzeelijn, A6/A7, A28, de intercity Randstad - Groningen en de vaarweg Lemmer - Delfzijl). Opvallend is dat de A37 als onderdeel van het internationale netwerk via Emmen niet tot de hoofdverbindingssassen wordt gerekend. In de Nota Mobiliteit zijn deze onderwerpen verder uitgewerkt.

### 1.3 Nota Pieken in de Delta

De nota Pieken in de Delta (Ministerie van Economische Zaken, 2004) bevat een gebiedsgerichte economische agenda, waarbij het ministerie van EZ de kansen en de mogelijkheden omschrijft voor de zes economische regio's in Nederland. De agenda draagt bij aan de ambitie om van Nederland een concurrerende en dynamische economie te maken in een sterk en innovatief Europa. In de Nota is Noord-Nederland aangewezen als één van de economische kerngebieden van Nederland. De economie van Noord-Nederland moet omschakelen van een productie- naar een kenniseconomie. In het overgangsproces waarin het ministerie van Economische Zaken en de regio nauw samenwerken zullen energie, watertechnologie, sensortechnologie en de agribusiness belangrijke thema's zijn. Noord-Nederland wordt beschouwd als de schakel tussen de Randstad en Noordoost Europa. Het stimuleren van de verdere ontwikkeling van de internationale corridor is een zaak van nationaal belang.

### 1.4 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005) beschrijft het landelijke verkeers- en vervoersbeleid. De Nota richt zich voornamelijk op versterken van de economie door het verbeteren van de bereikbaarheid. Het rijk streeft naar een betrouwbare reistijd van deur-tot-deur. Met uitbreiding van infrastructuur wordt terughoudend omgegaan. De nadruk ligt op het opheffen van knelpunten in de hoofdinfrastructuur door beter te benutten. Beprijzen kan hierin een belangrijke bijdrage leveren. Om knelpunten beter aan te kunnen pakken, kiest het rijk voor decentralisatie van taken naar provincies en gemeenten. Deze strategie is kansrijk als ook middelen en instrumenten worden gedecentraliseerd. Door essentiële onderdelen te benoemen wordt sturing op de inhoud van de regionale plannen uitgeoefend. Van provincies wordt een coördinerende en regisserende rol in de regio verwacht.



### 1.5 Strategische agenda Noord-Nederland

In de Strategische agenda voor Noord-Nederland 2007 - 2013 (Samenwerkingsverband Noord-Nederland, 2005) is aangegeven dat voor de ontwikkeling van Noord-Nederland met name op de volgende punten wordt ingezet:

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

## 1.6 **Regiovisie Groningen - Assen**

De Regio Groningen-Assen 2030 is een ruimtelijke ontwikkelingsvisie waarbij over bestuurlijke grenzen tussen gemeenten en provincies wordt heen gekeken. De Regio heeft twee ambities: het benutten van de economische kansen die het verder uitbouwen van het stedelijk netwerk Groningen - Assen biedt en het versterken van de kernkwaliteiten van het gebied. In 2030 moet de Regio een schakelrol vervullen tussen de belangrijkste stedelijke centra in Noordwest-Europa. Een hoogwaardige spoorverbinding tussen Amsterdam en Groningen - en later verder door naar Duitsland - geeft hieraan een forse impuls. De Regio heeft concrete opgaven voor woningbouw, groeisectoren, arbeidsplaatsen en bedrijventerreinen geformuleerd.

Wonen en werken moet zich vooral gaan ontwikkelen in de stedelijke centra en langs de A7, de A28 en de spoorlijnen. De komende jaren zet de Regio in op het ontwikkelen van het Kolibri OV-netwerk de benodigde kwaliteitsslag in het openbaar vervoer in de regio. De Regio ondersteunt en initieert projecten die een duidelijke toegevoegde waarde hebben voor landschap, natuur en recreatief medegebruik in de regio.

## 1.7 **Provinciaal Omgevingsplan Drenthe**

In het Provinciaal Omgevingsplan II (Provincie Drenthe, 2004) is het provinciaal omgevingsbeleid beschreven dat is gericht op de ontwikkeling van een dynamische economie en sterke steden die zich in een aantrekkelijke omgeving bevinden:

- Economische activiteiten en woningbouw wordt gebundeld in kernzones (de mal).  
De sterkere ontwikkeling van de steden zorgt voor een beter vestigingsklimaat. Daarnaast vermindert deze in steek de druk op het landelijk gebied; er wordt voorkomen dat de ruimte wordt versnipperd en verstedelijkt.
- Het landelijk gebied blijft daarmee een belangrijke drager voor activiteiten zoals landbouw, toerisme en recreatie (de contramal).

In het POPII zijn plankaarten opgenomen die de ruimte voor ontwikkeling specificeren. Het POPII beschrijft de door de Staten vastgestelde hoofdlijn van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid. Ook wordt in het POPII een integrale aanpak aangekondigd van de natuurknelpunten bij infrastructuur.

Het PVVP is een uitwerkingsplan van het POPII. Voor de plankaarten wordt verwezen naar het POPII.

## **2 Netwerkbenedering**

### **2.1 Netwerkanalyse Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen - Assen**

In het kader van de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit heeft de Regio Groningen - Assen samen met het rijk en betrokkenen, waaronder marktpartijen, een netwerkanalyse uitgevoerd om te komen tot een maatregelpakket dat een optimale bijdrage levert aan de deur-tot-deur bereikbaarheid.

Om de deur-tot-deur bereikbaarheid en specifiek die voor de ruimtelijk-economische toplocaties van het NSN Groningen-Assen te verbeteren, wordt ingezet op een integraal maatregelenpakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer. Uit de analyse blijkt dat zowel een verbetering van weginfrastructuur absolute noodzaak is als een kwaliteitsslag in het openbaar vervoer, aangevuld met maatregelen voor prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, en maatregelen voor beter benutten van de bestaande infrastructuur.

De verbetering van de weginfrastructuur betreft ondermeer de T-structuur (A28, A7) de Ring van Groningen en het knooppunt Assen-Zuid (A28/N33). Ook zijn diverse verbeteringen op het onderliggend wegennet noodzakelijk. Het openbaar vervoer heeft in combinatie met mobiliteitsmanagement een eigenstandige functie in het goed bereikbaar houden van de binnenstedelijke gebieden. Ingezet wordt op een reëel maatregelenpakket voor 2020 volgens de trits: beter benutten bestaande infrastructuur, slimme toevoegingen, en op essentiële punten inzetten op een kwaliteitssprong door te bouwen. Dit laatste betreft ondermeer de tram op het traject hoofdstation Groningen-Zernike.

### **2.2 Netwerkanalyse Stedelijk Netwerk Zuid Drenthe**

Provincie Drenthe, rijk en gemeenten Emmen, Coevorden, Hoogeveen, Meppel en Hardenberg hebben gezamenlijk een netwerkanalyse gemaakt voor het stedelijk netwerk Zuid Drenthe om te komen tot een gedeelde probleemanalyse en breed gedragen oplossingsrichtingen die een antwoord bieden op de geconstateerde knelpunten in de bereikbaarheid van-deur-tot-deur in Zuid Drenthe.

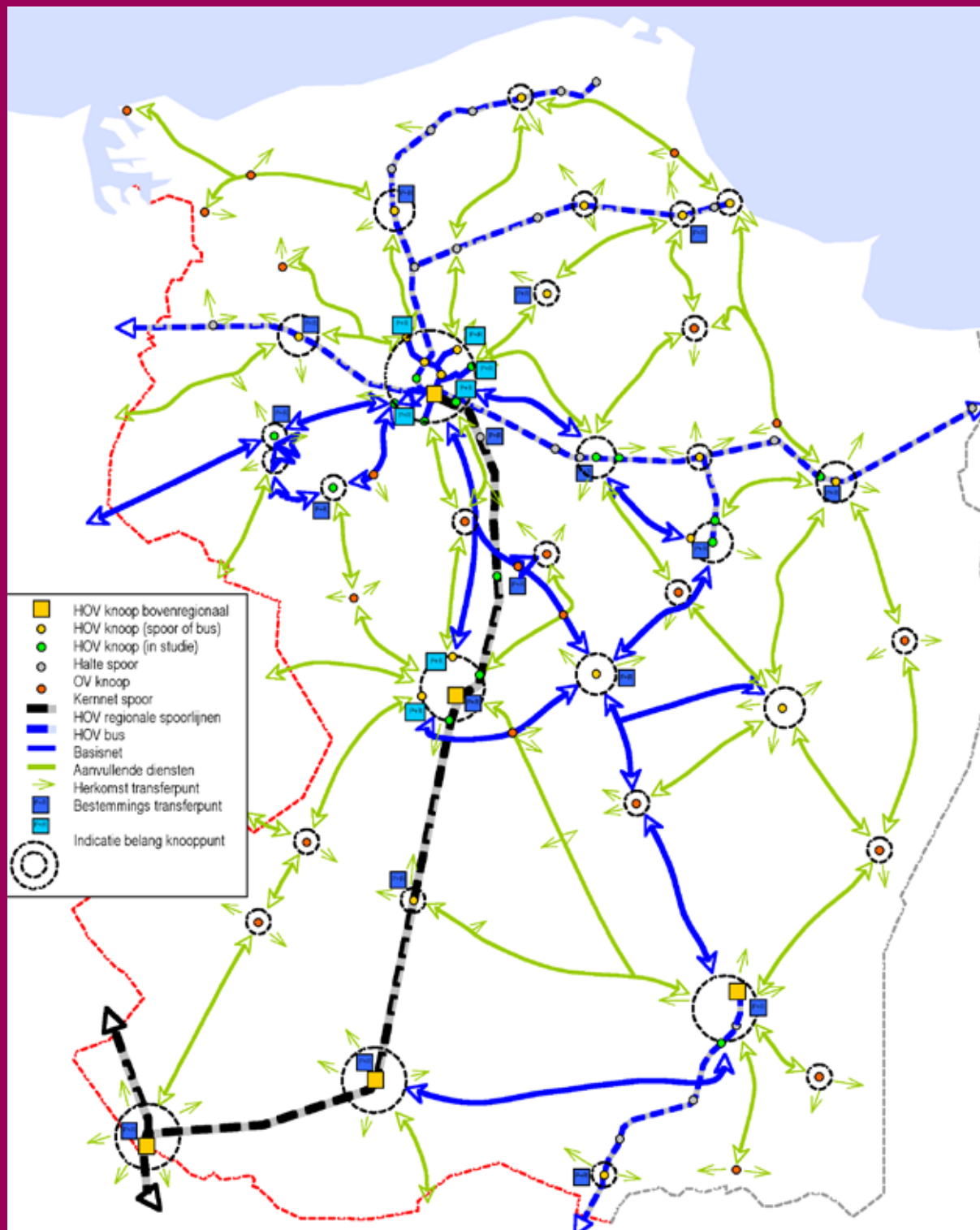
Voor het stedelijk netwerk Zuid Drenthe is de centrale opgave om een concurrentievoordeel te bieden met kwalitatief hoogwaardige externe en interne verbindingen. Binnen de regio weegt de bereikbaarheid van Zuid Oost Drenthe het zwaarst. Deze opgaven en het accent dat Emmen daarin legt, leidt tot de volgende te prioriteren opgaven:

- versterken van het gebruik van de spoorlijn Zwolle – Emmen;
- verbeteren van de interne verbinding voor Zuid Oost Drenthe en de externe verbinding met Groningen en Twente (N34 corridor);
- verbeteren van de interne ontsluitingsstructuur van Emmen;
- veilig stellen van de schakelfunctie Hoogeveen.

Verder ligt de opgave voor Zuid Drenthe voornamelijk op de externe relaties van Zuid Oost Drenthe in westelijke en oostelijke richting met Duitsland en Zwolle en de externe relatie tussen Meppel en Zwolle.

### **2.3 OV netwerk Groningen - Drenthe**

Het OV-bureau Groningen - Drenthe heeft in samenwerking met provincies en gemeenten een OV-netwerkvisie uitgewerkt. De OV-netwerkvisie richt zich in het algemeen op het afstemmen van het openbaar vervoer aanbod op de vervoervraag, wat een differentiatie in het aanbod impliceert. Het resultaat is dat er minder lege bussen rondrijden, dat de exploitatie kosteneffectiever



wordt, en dat middelen daar ingezet worden waar ze echt nodig zijn. De vraag uit de reizigersmarkt is leidend in de beslissing tot inzet van openbaar vervoer. De markt bestaat in ieder geval uit een basisnetwerk en een sociale openbaar vervoer voorziening. Het OV-bureau werkt product-marktcombinaties uit, waarmee een naar de vervoervraag gedifferentieerd aanbod kan worden geboden. Hierbij zullen alle marketinginstrumenten –inclusief het tariefinstrument-

worden ingezet om een op de (potentiële) vervoervraag gericht gedifferentieerd aanbod op straat te zetten.

In de nieuwe OV-netwerkstructuur wordt onderscheid gemaakt tussen een hoogwaardig en een basisnet en aanvullende diensten. Het OV wordt afgestemd op de behoefte van verschillende sectoren en doelgroepen. De realisatie van het OV-netwerk gaat via de trits: verbetering van de kwaliteit - beter benutten van de infrastructuur en verhoging van de frequenties - systeem-sprong.

#### **2.4 Fietsbeleidsplan Drenthe**

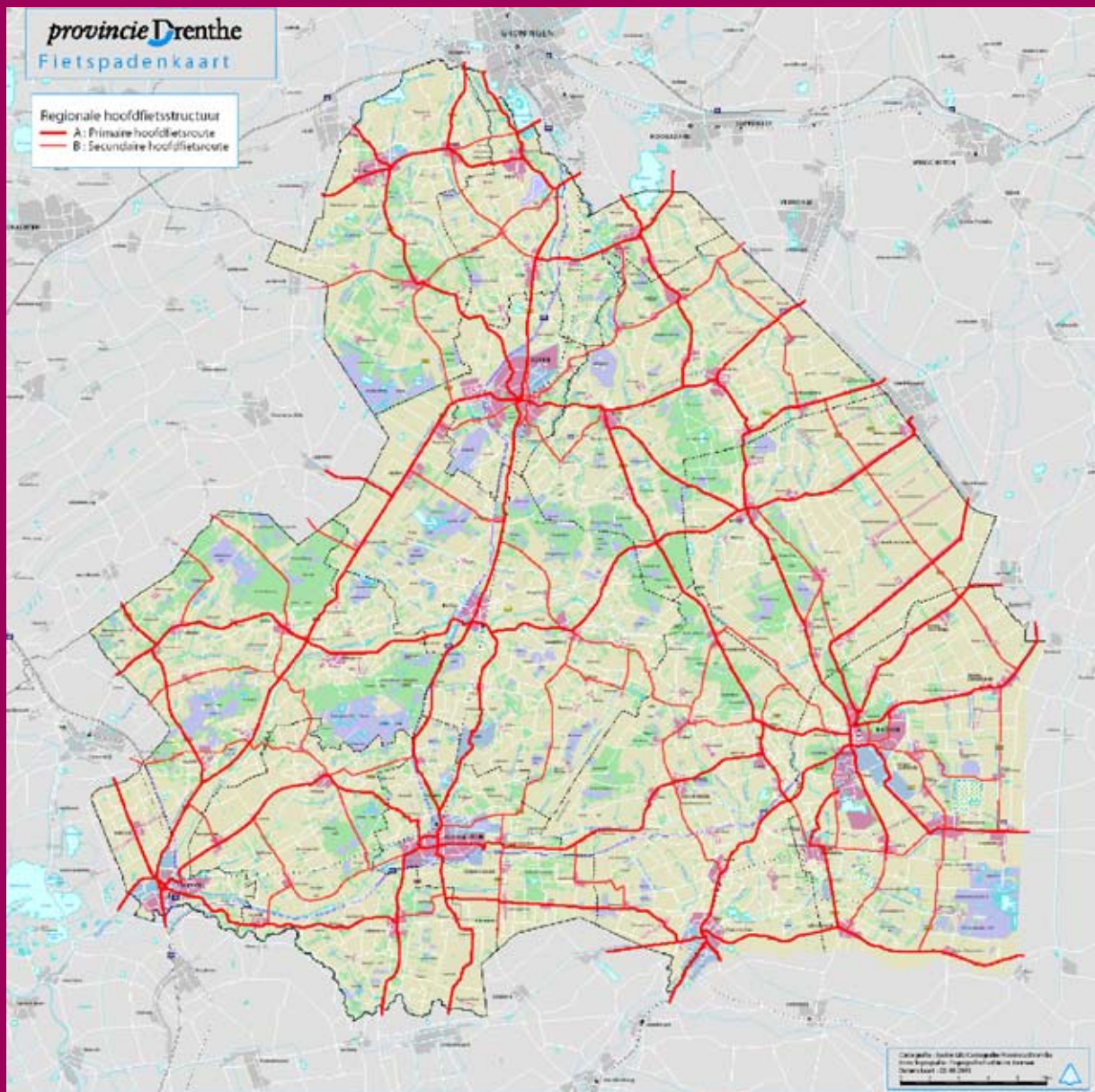
In het Fietsplan Drenthe is het fietsbeleid geactualiseerd. Hoofddoel van de nota is het fietsgebruik te stimuleren, zowel in het stedelijk als het landelijk gebied. De pijlers van het beleid zijn:

- Fietsstructuur vervolmaken door de aanleg van fietsvoorzieningen op maat (opheffen van ontbrekende schakels, aanleg van fietspaden en fietsstroken langs wegen en de realisatie van fietsroutes+);
- Kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk ten aanzien van verkeersveiligheid, doorstroming, onderhoud en inrichting, sociale veiligheid, verlichting en aantrekkelijkheid;
- Statische en dynamische routeinformatievoorziening, verbetering stalling- en overstapvoorzieningen en ketenmobiliteit

#### **2.5 Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer**

Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland heeft het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Noord-Nederland 2020 beschreven. Hiermee zijn routes voor het goederenvervoer en daarmee ook de knelpunten in infrastructuur in beeld gebracht. Voor de realisatie van het kwaliteitsnetwerk is het van belang dat de bestaande knelpunten worden opgeheven en toekomstige knelpunten worden voorkomen. De knelpunten voor het goederenvervoer vallen voor een groot deel samen met bereikbaarheidsproblemen voor het overige verkeer en worden in de aanpak van bereikbaarheid meegenomen.





### 3 Veiligheid en leefomgeving

#### 3.1 Duurzaam Veilig

De dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers in Drenthe is onder andere het gevolg van het gevoerde Duurzaam Veilig beleid. Duurzaam Veilig richt zich op mens, voertuig en omgeving en hanteert de volgende principes:

Principe Duurzaam Veilig	Omschrijving
Functionaliteit van wegen	Monofunctionaliteit van wegen, stroomwegen, gebieds-ontsluitingswegen en erftoegangswegen in een hiërarchisch opgebouwd wegennet
Homogeniteit van massa's en/of snelheid en richting	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting, en massa bij matige en hoge snelheden
Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling	Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen
Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van het gedrag van weggebruikers	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van het wegontwerp
Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer	Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten

Bron: Door met Duurzaam Veilig, SWOV (2005)

Duurzaam Veilig staat een samenhangend pakket voor van maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening, weginrichting, educatie en handhaving. In de eerste fase is voornamelijk ingezet op het opheffen van 'black spots' met infrastructurele maatregelen. In de huidige fase verschuift de aandacht meer naar wegvakmaatregelen en gedragsbeïnvloeding. Het Duurzaam Veilig beleid wordt voortgezet. Binnen de overlegstructuur van het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe worden afspraken gemaakt over de provinciale uitwerking van het Duurzaam Veilig beleid.

#### 3.2 Uitvoeringsprogramma Permanente Verkeerseducatie

In 2004 is het Uitvoeringsprogramma Gedragsbeïnvloeding vastgesteld door het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe. Het programma is de doorvertaling van de doelstellingen voor permanente verkeerseducatie naar de uitvoering. Het programma omvat projecten voor alle leeftijdsgroepen. In de leeftijdsgroepen tot 18 jaar wordt aansluiting gezocht bij het onderwijsprogramma. Basisscholen kunnen deelnemen aan het Drents Verkeersveiligheidslabel. In overleg met de instellingen voor het voortgezet onderwijs worden uitvoeringsplannen opgesteld met verkeersveiligheidsprojecten tot en met het vierde leerjaar. Aandachtsgebieden voor het voortgezet onderwijs zijn bromfietzers en alcohol en drugs in het verkeer.

#### 3.3 Handhaving

In 2003 is een overlegstructuur vastgesteld tussen het Openbaar Ministerie, Politie Drenthe en het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe. Hierbij zijn afspraken gemaakt over de inhoudelijke afstemming tussen het Korpsbeleidsplan van de Politie Drenthe en het Provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer Drenthe. In 2006 zijn door de betrokken partijen convenanten Verkeershandhaving Drenthe ondertekend, waarin de resultaatverplichting voor verkeershandhaving is vastgelegd.

#### 3.4 Milieu

Het Provinciaal Programma Luchtkwaliteit Drenthe geeft aan op welke manier de provincie Drenthe invulling geeft aan haar verantwoordelijkheden op het gebied van luchtkwaliteit.

Het programma beoogt het toetsingskader te leveren voor de ruimtelijke ordeningsplannen van de gemeenten voor wat betreft de luchtkwaliteit en beoogt aan te geven op welke wijze de lucht schoon kan blijven. Hierbij wordt uitgegaan van de POPII doelstelling voor luchtverontreiniging ‘een milieukwaliteit die uitgaat van de huidige Drentse milieukwaliteit en die mogelijkheden benut om deze te verbeteren’.

In de nota *Energiek Drenthe 2006 - 2010* (Nota Energiebeleid) zijn voor de periode tot 2010 de provinciale ambities geformuleerd op het gebied van energiebesparing en duurzame energie. Onder duurzaam wordt verstaan betrouwbaar, economisch efficiënt en klimaatneutraal. Met deze notitie geeft de provincie Drenthe een nadere beleidsmatige uitwerking en uitvoering van één van de zes grondslagen van het tweede Provinciaal omgevingsplan (POP II), namelijk het realiseren van een duurzame energiehuishouding. Formeel bezien is het daarmee een gecombineerd uitwerkings- en uitvoeringsprogramma van het POP. Daarmee houdt het onder andere de status van toetsingskader voor bestemmingsplannen en woonplannen. Voor het realiseren van de energiedoelstellingen is de provincie Drenthe in hoge mate afhankelijk van haar externe partners.

### **3.5 Natuur en landschap**

In het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) heeft het rijk de maatregelen vastgelegd die zij wil nemen om belemmeringen in het hoofdwegennet (rijksinfrastructuur) voor realisering van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) op te heffen. Gedeputeerde staten van Drenthe hebben ermee ingestemd om voor de bundeling van deze maatregelen met maatregelen door provincie en gemeenten de regierol op zich te nemen.

De afspraken over het oplossen van een aantal knelpunten in robuuste verbindingen bij rijkswegen zijn opgenomen in de bestuursovereenkomst 2007-2013 tussen het rijk en de provincie Drenthe in het kader van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). De financiering van het oplossen van de overige in het MJPO opgenomen knelpunten valt onder de verantwoordelijkheid van de Minister van V&W. Hierover zijn geen afspraken gemaakt met de provincie.

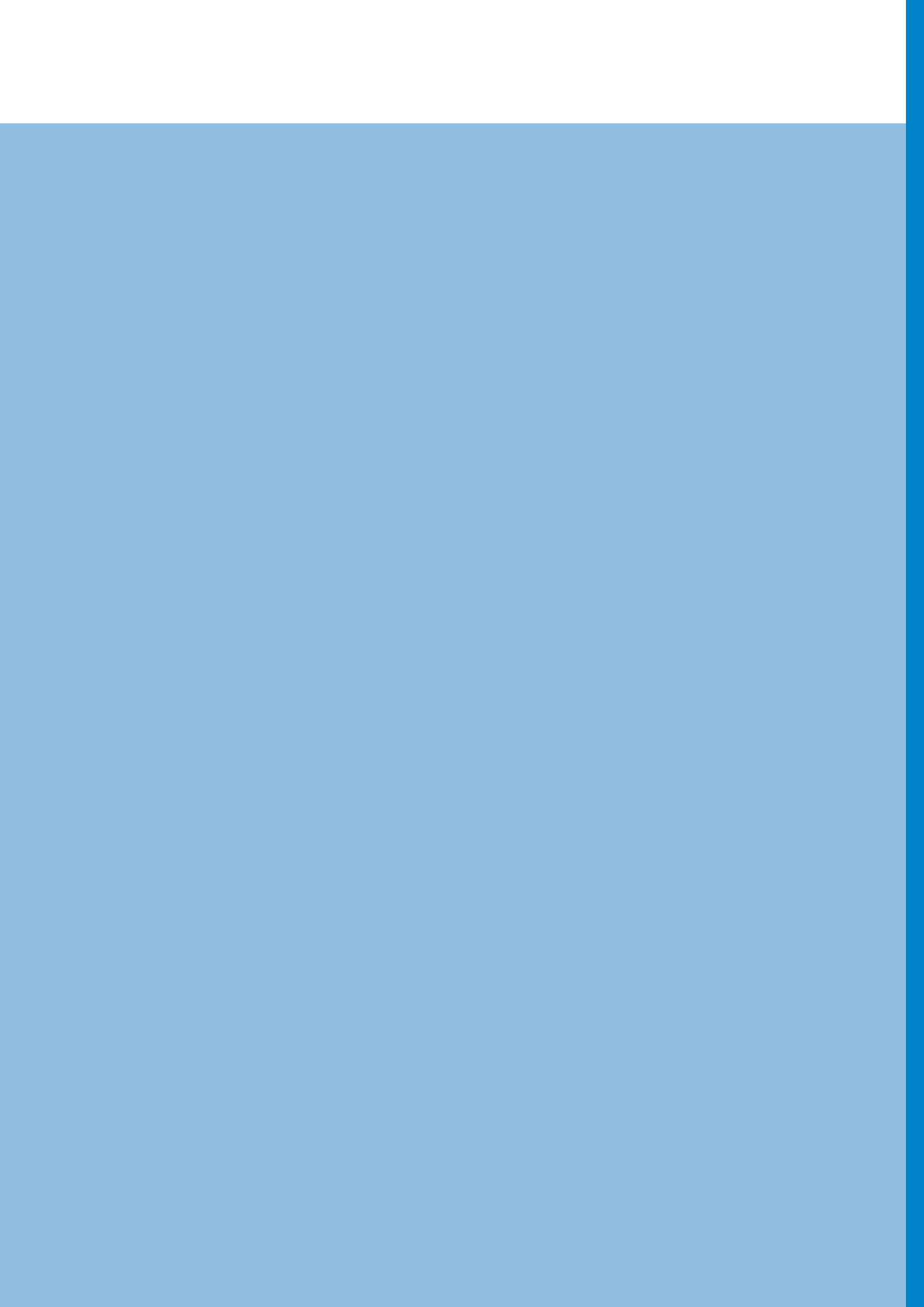
Het oplossen van knelpunten tussen EHS en overige infrastructuur maakt onderdeel uit van de verdere inrichting van de EHS. Programmering van deze punten alsmede van knelpunten voor natuur buiten de EHS vindt plaats in het provinciaal Meerjarenprogramma Landelijk gebied (pMJP/ILG) in samenhang met de verdere uitwerking van het gebiedgerichte beleid in de vorm van Gebiedsopgaven.

Bij nieuwe wegen en de aanpassing van bestaande wegen wordt zorg besteed aan inpassing en versterking van de landschapskwaliteit. Als algemene richtlijn geldt hiervoor de provinciale Nota Landschap, voor de provinciale wegen nader uitgewerkt in de notitie “Beleidsregel beplanting langs provinciale wegen buiten de bebouwde kom”(onderdeel van het rapport “Zicht op wegen en kanalen”, BTL).

Voor het opheffen van knelpunten voor realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en andere knelpunten voor de fauna, wordt gebruik gemaakt van de Werkkaart Faunaknelpunten. Bij de uitwerking wordt gebruik gemaakt van de gebiedsvisies Natuur, Bos en Landschap en andere, meer recente plannen in relatie tot de EHS, robuuste verbindingen en ecologische verbindingzones.







# Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe Uitvoeringsagenda 2007 - 2012

*provincie* Drenthe

Definitief  
ontwerp

POP







**Provinciaal Verkeers-  
en Vervoersplan Drenthe**  
Uitvoeringsagenda 2007 - 2012

**Definitief  
ontwerp**

*Gedeputeerde staten van Drenthe*  
*Mei 2007*

**Colofon**

Dit is een uitgave van de provincie Drenthe

*Status*

Definitief ontwerp (herzien naar aanleiding van inspraakprocedure 6 maart t/m 17 april 2007)

*Foto omslag* W.J. Kleppe, Assen

*Inlichtingen bij*

de heer E. Uneken

Productgroep RW/VV

Provincie Drenthe

tel: 0592 365623

e-mail: [e.uneken@drenthe.nl](mailto:e.uneken@drenthe.nl)

*Adresgegevens*

Provincie Drenthe

Postbus 122

9400 AC Assen

(0592) 36 55 55

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	5
<b>2</b>	<b>Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling</b>	7
2.1	Versterken van de (inter)nationale verbinding van de stedelijke netwerken	7
2.2	Stimuleren van ontwikkeling	10
<b>3</b>	<b>Thema Bereikbaarheid</b>	12
3.1	Realisatie van bereikbaarheid op maat	12
<b>4</b>	<b>Thema Veiligheid</b>	15
4.1	Verkeersveiligheid	15
4.2	Externe veiligheid	16
4.3	Sociale veiligheid in het openbaar vervoer	17
<b>5</b>	<b>Thema Leefomgeving</b>	18
5.1	Beperken van hinder en overlast als gevolg van verkeer en vervoer	18
<b>6</b>	<b>Thema Innovatie</b>	20
6.1	Mobiliteitsmanagement	20
6.2	Innovaties ter verbetering van veiligheid en milieu	20
6.3	Gebruiksgemak OV en fiets	21
6.4	Aanbestedingsbeleid in het openbaar vervoer	21
6.5	Innovatie in beheer, onderhoud en aanbestedingsproces	22
<b>7</b>	<b>Beleidsontwikkeling, -monitoring en -communicatie</b>	23
7.1	Beleidsontwikkeling	23
7.2	Beleidsmonitoring en -evaluatie	23
7.3	Beleidscommunicatie	24



# 1 Inleiding

Voor u ligt de Uitvoeringsagenda 2007 - 2012 van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe 2007 - 2020. Het PVVP is het algemene beleidskader voor het mobiliteitbeleid en bestaat uit twee delen:

- In het eerste deel, Kaders en Ambities 2007 - 2020, wordt het provinciale mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2020 beschreven. In het deel worden doelen, ambities en sterprojecten benoemd;
- In het tweede deel, Uitvoeringsagenda 2007 - 2012, zijn de ambities uit het PVVP uitgewerkt naar concrete activiteiten en zijn de mogelijke financiële consequenties van deze activiteiten nader vastgelegd.

De Uitvoeringsagenda bevat een overzicht van de activiteiten die de provincie Drenthe samen met haar partners wil ontplooiën. De benoemde activiteiten zijn gerelateerd aan de thema's uit het deel Kaders en Ambities. De inhoud van de Uitvoeringsagenda 2007 - 2012 is gebaseerd op de resultaten van de netwerkanalyses en op de beleidsagenda's en investeringsplannen van de provincie en haar partners. De Uitvoeringsagenda is niet bedoeld als financiële verantwoording, maar dient als raamwerk voor verdere onderhandeling met partners over de realisatie van de ambities. De uitwerking van de Uitvoeringsagenda vormt de basis voor de uitvoeringsafspraken tussen provincie, rijk en gemeenten, die steeds voor een periode van vier jaar worden vastgelegd in de vorm van convenanten.

De Uitvoeringsagenda heeft een dynamisch karakter en komt in nauwe samenwerking met de partners tot stand. De Uitvoeringsagenda wordt elke vier jaar geactualiseerd op basis van de monitoring van ontwikkelingen, beleidsresultaten en nieuwe politieke inzichten. De eerste actualisatie is gekoppeld aan de evaluatie van de Convenanten Veilige Bereikbaarheid 2006 - 2008.

Jaarlijks wordt een Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer opgesteld, waarin de projecten en bijbehorende financiering voor het komende jaar worden vastgelegd. De voortgang en resultaten van deze projecten worden jaarlijks beschreven in het Jaarverslag Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer.

## **Rol van de provincie**

De rol van de provincie als middenbestuur is interactief. In gezamenlijkheid met burgers, medeoverheden, bedrijfsleven en organisaties wil zij komen tot het oplossen van knelpunten en het uitbouwen van kansen.

De rol van de provincie verschilt per niveau van beleidsinzet. Op het (inter)nationale niveau is de provincie de eerst handelende partij, al dan niet in SNN-verband. Waar nodig worden partners geraadpleegd. De provincie behartigt het Drents belang in overleg onder andere met het rijk, Rijkswaterstaat, het Interprovinciaal Overleg en de Europese Unie. De provincie kiest hierbij voor een actief betrokken rol, wat kan resulteren in voorstellen tot cofinanciering of voorfinanciering en uitvoering van concrete projecten. De provincie vervult een schakelfunctie tussen het rijk en de stedelijke netwerken.

Op provinciaal niveau heeft de provincie een brede rolinvulling. De provincie is, op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer, regisseur voor het gemeentelijk vervoerbeleid. Gemeenten verwerken de onderdelen uit het PVVP ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid, leefomgeving en innovatie in het lokale beleid. De provincie ziet er op toe dat de onderdelen in het regionale investeringsprogramma tot uitdrukking komen.

De provincie treedt op als stimulator aangezien zij budgethouder is voor de gedecentraliseerde rijksmiddelen (BDU). Deze middelen zijn onder andere inzetbaar voor cofinancieringsdoel-einden, openbaar vervoer en provinciebrede projecten. De provincie zet ook eigen middelen in, bijvoorbeeld voor de realisatie van maatregelen op haar eigen infrastructuur of treedt op als initiator, bijvoorbeeld door cofinanciering van projecten van partners.

Tot slot is de provincie partner in de uitvoering van projecten. De partners leggen de afspraken over planning, financiering en rollen in de uitvoering gezamenlijk vast in de vorm van convenanten, die voor een periode van vier jaar worden afgesloten.

### Leeswijzer

In het volgende wordt per hoofdstuk een thema uit het deel Kaders en Ambities behandeld. Voor de verschillende doelstellingen die zijn benoemd bij de thema's wordt aangegeven welke (clusters van) activiteiten worden opgepakt. Voor iedere activiteit wordt aangegeven:

Achtergrond	Korte beschrijving van aanleiding en inhoud
Kader	Relevante beleidskaders
Effect	Beoogd beleidseffect
Prestatie	Te realiseren concreet resultaat
Voorwaarde	Randvoorwaarden voor bereiken resultaat
Actoren	Betrokken partijen
Fasering	Planning van uitvoering (voor zover bekend)
Kostenraming	Totale kosten activiteiten (voor zover bekend)
Financiering	Verdeling van kosten over partijen (voor zover bekend)
Relatie met	Onderlinge relaties met andere thema's of themaonderdelen uit het PVVP

In het laatste hoofdstuk zijn activiteiten op het gebied van beleidsontwikkeling, -monitoring en -communicatie weergegeven. Deze activiteiten zijn niet gerelateerd aan één van de thema's.

De weergegeven kostenraming is een eerste grove indicatie van de totale kosten voor de betreffende activiteit. Deze kosten moeten gedragen worden door de betrokken partners. In het kader van de convenanten worden hierover nadere afspraken gemaakt. Het gepresenteerde cijfermateriaal is uitsluitend bedoeld als indicatie van de mogelijke financiële consequenties van de ambities uit het PVVP tot 2012. Het is nadrukkelijk niet bedoeld als volledige financiële verantwoording. Besluitvorming over de beschikbare financiële middelen voor de realisatie van de ambities zal per bestuursperiode moeten plaatsvinden.

## 2 Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling

### 2.1 Versterken van de (inter)nationale verbinding van de stedelijke netwerken

#### 2.1.1 Noordelijke Ontwikkelingsas

Achtergrond	De economische groei en ontwikkeling in Noord Duitsland en Scandinavië is groot. Er ontstaat een internationale corridor van ruimtelijk-economische activiteiten, de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA). Het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen en het stedelijk netwerk Zuid Oost Drenthe zijn schakels in de NOA. De kwaliteit van de verbinding tussen de schakels is bepalend voor de verdere ontwikkeling van deze corridor.
Kader	Nota Ruimte; Pieken in de Delta; Strategische Agenda Noord-Nederland
Effect	Versterken van de ruimtelijke economische ontwikkeling van de stedelijk netwerken Groningen - Assen en Zuid Drenthe
Prestatie	- Afspraken over een gezamenlijke agenda en actieplan van rijk en regio voor de NOA.
Voorwaarde	Samenwerking met rijk
Actoren	SNN (trekker), Ministeries van VROM, EZ, V&W, bedrijfsleven, kennisinstellingen en culturele organisaties in Noord-Nederland., Regiovisie Groningen - Assen, Stedelijk netwerk Zuid Drenthe
Fasering	2007 - 2010
Kostenraming	PM (het activiteitenplan kan aanleiding zijn voor plannen voor investeringen in (fysieke) maatregelen)
Financiering	PM
Relatie met	2.1.2 Hoofdinfrastructuur: spoor; 2.1.3 Hoofdinfrastructuur: weg; 2.1.4 Hoofdinfrastructuur: water; 2.2.1 Stedelijke ontwikkeling; 3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe

#### 2.1.2 Hoofdinfrastructuur: spoor

Achtergrond	Een hoogwaardige spoorverbinding van de stedelijke netwerken Groningen - Assen en Zuid Drenthe met andere (inter)nationale regio's kan een belangrijke economische impuls voor de regio betekenen.
Kader	Structuurvisie Zuiderzeelijn; OV visie
Effect	Versterken van de ruimtelijke economische ontwikkeling van de stedelijk netwerken Groningen - Assen en Zuid Drenthe
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planstudie hogesnelheidstreinverbinding Groningen - Randstad (ZZL)</li> <li>- Afspraken over verbeteren van de dienstregeling spoorverbinding Zwolle - Groningen;</li> <li>- Verkenning treinstation Assen Zuid;</li> <li>- Realisatie treinstation Emmen Zuid;</li> <li>- Herinrichting stationsgebied Coevorden;</li> <li>- Afspraken over overnamebesluit spoorverbinding Zwolle - Emmen inclusief vaststelling investeringen en exploitatie rijk en regio in spoorlijn;</li> <li>- Afspraken over planstudie (partiële) verdubbeling spoorverbinding Zwolle - Emmen.</li> </ul>
Voorwaarde	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kabinetsbesluit tot HST3</li> <li>- Samenwerking met betrokken partijen in realisatie OV-visie</li> </ul>
Actoren	DGP Spoor, SNN, Stuurgroep ZZL, Regiovisie Groningen - Assen, provincies Groningen, Drenthe, Overijssel, gemeenten Assen, Emmen, Coevorden, Hardenberg, Ommen, Dalfsen, OV bureau Groningen-Drenthe, NS, ProRail

Fasering	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op het verbeteren van de stationvoorzieningen en verkennende studie voor de uitbreiding van capaciteit;</li> <li>- Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op het beter benutten van het spoor en de verhoging van frequenties. De realisatie van de Hanzelijn en stadsrandtransferia en het opheffen van knelpunten in de spoorinfrastructuur spelen hierbij een belangrijke rol.</li> </ul>
Kostenraming	PM (bijdrage provincie Drenthe aan ZZL: € 50 mln)
Financiering	De primaire verantwoordelijkheid voor de financiering van de spoorprojecten ligt bij het rijk.
Relatie met	2.2.2 Kolibri OV netwerk; 3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe;

### 2.1.3 Hoofdinfrastructuur: weg

Achtergrond	Voor het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen zijn vooral knelpunten op de A28, de A7, de Zuidelijke Ringweg Groningen en de N33 de oorzaak van de problematische deur-tot-deur verbindingen. Voor het stedelijk netwerk Zuid Drenthe gelden de A28, N34 en N48 als belangrijkste knelpunten in het hoofdwegennet.
Kader	Netwerkanalyses Groningen - Assen; Zuid Drenthe
Effect	Versterken van de ruimtelijke economische ontwikkeling van de stedelijk netwerken Groningen - Assen en Zuid Drenthe
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Afspraken over financiering en processtappen voor een planstudie (2e fase) A7-Zuidelijke Ringweg Groningen, in het MIRT 2008;</li> <li>- Uitbreiding capaciteit A28 Meppel - Zwolle - Hattenerbroek;</li> <li>- Realisatie verdubbeling A37 tot 2x2 autosnelweg;</li> <li>- Realisatie herinrichting N34, N48 tot 2x1 autoweg;</li> <li>- Voorbereiding verdubbeling N33 tot 2x2 autoweg.</li> </ul>
Voorwaarde	Rijk geeft voldoende financiële prioriteit aan de projecten uit netwerkanalyses en neemt projecten op in het MIRT
Actoren	RWS Noord Nederland, provincies Groningen, Drenthe, Overijssel, gemeenten Groningen, Aa en Hunze, Borger-Odoorn, Emmen, Coevorden, Hoogeveen, De Wolden, Veendam en Menterwolde, ministerie VenW/DGP, RWS Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Regio Groningen-Assen, stuurgroep Agenda Veenkoloniën.
Fasering	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op dynamisch verkeersmanagement, infrastructurele maatregelen voor optimale benutting en verkeersveiligheidsmaatregelen;</li> <li>- Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op (verkenning van) capaciteitsuitbreiding.</li> </ul>
Kostenraming	€ 500 miljoen
Financiering	De primaire verantwoordelijkheid voor de financiering van de projecten ligt bij het rijk (A28 en ZRG zijn opgenomen in het MIT). De provincie draagt bij in studiekosten en kan besluiten tot cofinanciering. Over de verdeling van de kosten worden per project afspraken gemaakt. De provincie is primair verantwoordelijk voor de N34 en draagt financieel bij aan de herinrichting van de N33 (totale kostenraming €152 mln).
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur



## 2.1.4 Hoofdinfrastructuur: water

Achtergrond	Het goederenvervoer over water is een belangrijke schakel in het multimodale transport. De hoofdvaarweg Meppel - Ramspol en de vaarweg Almelo - Coevorden zijn van belang voor de economische ontwikkeling van Drenthe.
Kader	Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer; Netwerkanalyses Groningen - Assen; Zuid Drenthe
Effect	Versterken van de ruimtelijke economische ontwikkeling van het stedelijk netwerk Zuid Drenthe
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>- Aanpassing van de Meppelderdiepeersluis in Zwartsluis tot klasse Va schutsluis;</li><li>- Planstudie opwaarderen van de hoofdvaarweg IJsselmeer - Meppel naar volledig klasse V;</li><li>- Optimalisatie capaciteit vaarweg Almelo - Coevorden.</li></ul>
Voorwaarde	
Actoren	V&W/DGTL, RWS Noord Nederland, RWS Oost Nederland, RWS IJsselmeergebied, Provincie Drenthe, Provincie Overijssel, gemeenten Meppel, Coevorden
Fasering	planstudie/projectbesluit: < 2010 uitvoering: 2010 - 2013
Kostenraming	€ 127 miljoen
Financiering	Het rijk is primair verantwoordelijk voor de hoofdvaarweg Meppel - Ramspol (opgenomen in MIT). De kosten van de vaarweg Almelo - Coevorden worden verdeeld over de partners.
Relatie met	2.1.1 Noordelijke ontwikkelingsas; 3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe

## 2.1.5 Luchtvaart

Achtergrond	De bevoegdheid en taken voor de regionale luchtvaart wordt in 2008 overgedragen aan de provincie. Het nieuwe beleidsterrein voor de provincies zal alle luchthavens, -velden -activiteiten behelzen. De provincie beslist na decentralisatie over de ontwikkelingsmogelijkheden voor luchthavens en luchtvaartactiviteiten in de vorm van een beleidsvisie luchtvaart.
Kader	Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens; RBML
Effect	Versterken van de ruimtelijke economische ontwikkeling
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>- Realisatie baanverlenging Groningen Airport Eelde in 2008;</li><li>- Opstellen besluiten en regelingen Luchtvaart voor 2013;</li><li>- Opstellen Beleidsvisie Luchtvaart in 2008.</li></ul>
Voorwaarde	Decentralisatie taken en bevoegdheden regionale luchthavens naar provincie Drenthe (2008)
Actoren	V&W/DGTL, provincies Drenthe en Groningen, gemeenten Groningen, Assen, Tynaarlo, lucht-, helihavens.
Fasering	<ul style="list-style-type: none"><li>- Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op de overdracht van taken en bevoegdheden voor de regionale luchthavens naar de provincie, de realisatie van de baanverlenging en het opstellen van de beleidsvisie;</li><li>- Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op het benutten van de ontwikkelkansen van de regionale luchtvaart.</li></ul>
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe

## 2.2 Stimuleren van ontwikkeling

### 2.2.1 Stedelijke ontwikkeling

Achtergrond	Bij de ontwikkeling van locaties voor wonen, bedrijvigheid en recreatie in het stedelijk gebied is het van belang mobiliteitseffecten mee te wegen. Het verkeers- en vervoersnetwerk wordt als uitgangspunt genomen worden in ontwikkelingsplannen om te kunnen blijven voorzien in de mobiliteitsbehoefte. Omwille van de leefbaarheid en bereikbaarheid moet het stedenbouwkundige concept ruimte bieden voor OV en fiets.
Kader	Strategische Agenda Noord-Nederland; Ontwikkelingsvisie gemeenten; Regiovisie Groningen - Assen; Programma Stedelijke Ontwikkeling
Effect	Versterken van de ruimtelijke economische ontwikkeling van Emmen, Assen, Hoogeveen, Coevorden, Meppel.
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>- Regionale afstemming locatieontwikkeling met passende mobiliteitsoplossingen;</li><li>- Afspraken over integrale gebiedsontwikkeling Assen Zuid;</li><li>- Afspraken over ontwikkeling Emmen Zuid en centrum van Emmen.</li></ul>
Voorwaarde	Samenwerking tussen beleidsterreinen economie, ruimtelijke ordening, landelijk gebied en verkeer en vervoer
Actoren	Regio Groningen-Assen, VROM, EZ, Defensie, NS, ProRail, OV bureau Groningen-Drenthe, TT-circuit / TT World, gemeenten Assen, Emmen, Coevorden, Hoogeveen, Meppel, provincie Drenthe
Fasering	<ul style="list-style-type: none"><li>- Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op de herinrichting van stationsgebieden, de revitalisering van bedrijventerreinen en visieontwikkeling op centrumgebieden en integrale gebiedsontwikkeling;</li><li>- Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op de realisatie van ontwikkeling van centrumgebieden en integrale gebiedsontwikkeling.</li></ul>
Kostenraming	€ 65 miljoen
Financiering	De gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de kosten van stedelijke ontwikkeling. De provincie draagt bij in studiekosten en kan besluiten tot cofinanciering. Voor de realisatie van onderdelen die betrekking hebben op rijksinfrastructuur wordt financiële betrokkenheid van het rijk nagestreefd.
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe

## 2.2.2 Kolibri OV netwerk

Achtergrond	Het openbaar vervoer is een duurzame oplossing voor het mobiliteitsproblemen en draagt bij aan het versterken van de sociale cohesie.
Kader	Regiovisie Groningen - Assen; OV visie
Effect	Versterken van de ruimtelijke economische ontwikkeling van het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Overeenstemming tussen rijk en regio over de onderdelen van het Kolibri OV-netwerk in LMCA Spoor, in LMCA Regionaal OV en over eventuele overige betrokkenheid van het rijk;</li> <li>- Afspraken over de inzet van Prorail bij de (voorbereiding van de) realisatie van het Kolibri OV-netwerk;</li> <li>- Afspraak over de aanpak van de "spoorse onderdelen" door het rijk, in het MIRT 2008.</li> </ul>
Voorwaarde	Voldoende financiële prioriteit belanghebbende en verantwoordelijke partijen
Actoren	Rijk, deelnemers Regiovisie Groningen - Assen, ProRail, NS.
Fasering	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op nadere afspraken met partners over betrokkenheid en uitvoering;</li> <li>- Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op realisatie van het Kolibri OV netwerk</li> </ul>
Kostenraming	€ 340 miljoen
Financiering	In het kader van de Regio Groningen - Assen zijn afspraken gemaakt over de verdeling van kosten
Relatie met	2.1.2 Hoofdinfrastructuur: spoor; 3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe

## 2.2.3 Ontwikkeling landelijk gebied

Achtergrond	De natuur- en landschapswaarden van Drenthe hebben een belangrijke aantrekkingskracht voor toerisme en recreatie. De kwaliteit van het landelijk gebied wordt versterkt door dorpsontwikkeling en natuurontwikkeling te stimuleren.
Kader	Strategische Agenda Noord-Nederland; Regiovisie Groningen - Assen; pMJP/LG
Effect	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Versterken van de ruimtelijke ontwikkeling van het landelijk gebied;</li> <li>- Verbeteren van de leefbaarheid van het landelijk gebied.</li> </ul>
Prestatie	Regionale afstemming locatieontwikkeling met passende mobiliteitsoplossingen
Voorwaarde	Samenwerking tussen beleidsterreinen economie, ruimtelijke ordening, landelijk gebied en verkeer en vervoer
Actoren	Gemeenten (trekker), provincie Drenthe
Fasering	PM
Kostenraming	PM
Financiering	De gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de kosten van dorpsontwikkeling. De Provincie kan bijdragen in studiekosten. Provincie, rijk en gemeenten maken afspraken over de financiering van natuurontwikkeling.
Relatie met	3.1.3 Landelijk gebied; 5.1.3 Omgevingsinpassing; 5.1.4 Ecologische Hoofdstructuur

## Kostenraming 2008 - 2012

Thema 1. Ruimtelijk-economische ontwikkeling	
1.1 Versterken van (inter)nationale verbinding van de stedelijke netwerken	€ 1,3 miljard
1.2 Stimuleren van ontwikkeling	€ 405 miljoen
Totaal 2008 - 2012	€ 1,7 miljard
Inschatting aandeel provincie	€ 85 miljoen (excl. ZZL)

# 3 Thema Bereikbaarheid

## 3.1 Realisatie van bereikbaarheid op maat

### 3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen

Achtergrond	Voor duurzame bereikbaarheid is het van belang, naast optimalisatie van autobereikbaarheid, de kansen van het openbaar vervoer en de fiets te benutten. De uitdaging is om de bereikbaarheid voor auto, openbaar vervoer en fiets zodanig te organiseren dat de verschillende modaliteiten in combinatie gebruikt gaan worden en elkaar maximaal versterken.
Kader	Regiovisie Groningen Assen; Netwerkanalyse Groningen - Assen; OV visie; Fietsbeleidsplan
Effect	De optimalisatie van de bereikbaarheid van stedelijke gebieden met een integraal maatregelpakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer.
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>- Vaststelling geactualiseerde &amp; geprioriteerde quick win lijst voor 2008 met een concreet voorstel voor medebekostiging van het rijk ten behoeve van het MI(R)T 2008;</li><li>- Realisatie quickwins Netwerkanalyse Groningen - Assen;</li><li>- Realisatie van projecten Convenanten Veilige Bereikbaarheid;</li><li>- Ondertekening intentieverklaring stedelijke distributie door provincie, gemeenten en marktpartijen in 2007.</li></ul>
Voorwaarde	Voldoende financiële prioriteit belanghebbende en verantwoordelijke partijen
Actoren	partners in de Regio Groningen - Assen, RWS Noord Nederland, OV bureau Groningen-Drenthe, ProRail
Fasering	<ul style="list-style-type: none"><li>- Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op het opwaarderen van HOV verbindingen, de realisatie van het utilitaire fietsverbindingen, de toepassing van ICT en de optimalisatie van de ontsluiting van stedelijke gebieden.</li><li>- Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op frequentieverhoging van het openbaar vervoer, de realisatie van stations en het opheffen van knelpunten in de capaciteit van weg- en spoorinfrastructuur.</li></ul>
Kostenraming	€ 81 miljoen (excl. exploitatie openbaar vervoer; zie 6.4)
Financiering	Rijk, gemeente en provincie zijn primair verantwoordelijk voor de kosten van de eigen infrastructuur. In het kader van de convenanten worden nadere afspraken gemaakt over cofinanciering en voorfinanciering.
Relatie met	2.1.1 Noordelijke Ontwikkelingsas; 2.1.2 Hoofdinfrastructuur: spoor; 2.1.3 Hoofdinfrastructuur: weg; 2.1.4 Hoofdinfrastructuur: water; 2.2.1 Stedelijke ontwikkeling; 2.2.2 Kolibri OV netwerk; 2.2.3 Ontwikkeling landelijk gebied; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied; 4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur; 4.1.2 Duurzaam Veilig: mensgerichte benadering; 5.1 Beperken van hinder en overlast als gevolg van verkeer en vervoer; 6.4 Aanbestedingsbeleid openbaar vervoer

### 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe

Achtergrond	Voor duurzame bereikbaarheid is het van belang, naast optimalisatie van autobereikbaarheid, de kansen van het openbaar vervoer en de fiets te benutten. De uitdaging is om de bereikbaarheid voor auto, openbaar vervoer en fiets zodanig te organiseren dat de verschillende modaliteiten in combinatie gebruikt gaan worden en elkaar maximaal versterken.
Kader	Netwerkanalyse Zuid Drenthe; OV visie; Fietsbeleidsplan
Effect	De optimalisatie van de bereikbaarheid van stedelijke gebieden met een integraal maatregelpakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer.
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vaststelling van geprioriteerde quick-win lijst voor 2008 met een concreet voostel voor medebekostiging van het rijk ten behoeve van het MI(R)T 2008;</li> <li>- Overeenstemming over de uitwerking en realisering van overige projecten uit de netwerkanalyse Zuid-Drenthe;</li> <li>- Realisatie quickwins Netwerkanalyse Zuid Drenthe;</li> <li>- Realisatie van projecten Convenanten Veilige Bereikbaarheid;</li> <li>- Ondertekening intentieverklaring stedelijke distributie door provincie, gemeenten en marktpartijen in 2007.</li> </ul>
Voorwaarde	Voldoende financiële prioriteit belanghebbende en verantwoordelijke partijen
Actoren	Partners in het Stedelijk Netwerk Zuid Drenthe, RWS Noord Nederland, OV bureau Groningen-Drenthe, ProRail, provincie Overijssel
Fasering	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op het opwaarderen van HOV verbindingen, de realisatie van het utilitaire fietsverbindingen, de toepassing van ICT en de optimalisatie van de ontsluiting van stedelijke gebieden.</li> <li>- Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op frequentieverhoging van het openbaar vervoer, de realisatie van stations en het opheffen van knelpunten in de capaciteit van weg- en spoorinfrastructuur.</li> </ul>
Kostenraming	€ 587 miljoen (excl. exploitatie openbaar vervoer; zie 6.4)
Financiering	Rijk, gemeente en provincie zijn primair verantwoordelijk voor de kosten van de eigen infrastructuur. In het kader van de convenanten worden nadere afspraken gemaakt over cofinanciering en voorfinanciering.
Relatie met	2.1.1 Noordelijke Ontwikkelingsas; 2.1.2 Hoofdinfrastructuur: spoor; 2.1.3 Hoofdinfrastructuur: weg; 2.1.4 Hoofdinfrastructuur: water; 2.2.1 Stedelijke ontwikkeling; 2.2.2 Kolibri OV netwerk; 2.2.3 Ontwikkeling landelijk gebied; 3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.3 Landelijk gebied; 4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur; 4.1.2 Duurzaam Veilig: mensgerichte benadering; 5.1 Beperken van hinder en overlast als gevolg van verkeer en vervoer; 6.4 Aanbestedingsbeleid openbaar vervoer

### 3.1.3 Landelijk gebied

Achtergrond	Stedelijke ontwikkeling versterkt de behoefte aan een bereikbaar landelijk gebied voor recreatie en ontspanning. Voor de sociale ontwikkeling van het landelijk gebied is het van belang dat voorzieningen, die meer en meer worden geconcentreerd in stedelijke gebieden, bereikbaar blijven tegen acceptabele reistijd. Kleinschalige openbaar vervoer voorzieningen in het landelijk gebied versterken de sociale cohesie en vervullen een feederfunctie vanuit het landelijk gebied. In het landelijk gebied moet een evenwicht gevonden worden tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.
Kader	Regiovisie Groningen - Assen; pMJP/ILG; Fietsbeleidsplan; OV visie
Effect	Verbeteren van de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van het landelijk gebied
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisatie van projecten Convenanten Veilige Bereikbaarheid;</li> <li>- Ondertekening intentieverklaring stedelijke distributie door provincie, gemeenten en marktpartijen in 2007.</li> </ul>
Voorwaarde	Voldoende financiële prioriteit belanghebbende en verantwoordelijke partijen
Actoren	Provincie Drenthe, gemeenten Borger-Odoorn, Aa&Hunze, Westerveld, Midden-Drenthe, De Wolden, OV bureau Groningen-Drenthe
Fasering	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op de realisatie van OV knooppunten en fietsverbindingen;</li> <li>- Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer.</li> </ul>
Kostenraming	€ 4 miljoen (excl. exploitatie openbaar vervoer; zie 6.4)
Financiering	Rijk, gemeente en provincie zijn primair verantwoordelijk voor de kosten van de eigen infrastructuur. In het kader van de convenanten worden nadere afspraken gemaakt over cofinanciering en voorfinanciering.
Relatie met	2.1.2 Hoofdinfrastructuur: spoor; 2.1.3 Hoofdinfrastructuur: weg; 2; 2.2.3 Ontwikkeling landelijk gebied; 3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur; 4.1.2 Duurzaam Veilig: mensgerichte benadering; 5.1 Beperken van hinder en overlast als gevolg van verkeer en vervoer; 6.4 Aanbestedingsbeleid openbaar vervoer

### Kostenraming 2008 - 2012

Thema 2. Bereikbaarheid	
1.1 Realisatie van bereikbaarheid op maat	€ 673 miljoen
Totaal 2008 - 2012	€ 673 miljoen
Inschatting aandeel provincie	€ 54 miljoen
	(excl. exploitatie OV)

# 4 Thema Veiligheid

## 4.1 Verkeersveiligheid

### 4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur

Achtergrond	De vormgeving van de infrastructuur moet vanzelf leiden tot het gewenste verkeersgedrag. Uniformiteit en herkenbaarheid zijn daarbij essentieel. Bij de herinrichting van het wegennet wordt prioriteit gegeven aan de maatregelen die sterk bijdragen aan slachtofferreductie. Kosteneffectiviteit speelt een belangrijke rol in de afwegingen.
Kader	Duurzaam Veilig; landelijke richtlijnen voor weginrichting en regionaal afgestemde doorvertaling van landelijke richtlijnen
Effect	Verbeteren van de verkeersveiligheid
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>- Realisatie van duurzaam veilig projecten in het kader van Convenanten Veilige Bereikbaarheid;</li><li>- Realisatie herinrichting provinciale wegvakken met risicocijfer <math>\geq 3.0</math> volgens principes aanpak rijongevallen in 2012;</li><li>- Realisatie invoering Essentiële Herkenbaarheidskenmerken op provinciale wegennet in 2012;</li><li>- Afspraken over implementatie van uniforme herinrichting van het buitengebied volgens principes Essentiële Herkenbaarheidskenmerken en Duurzaam Veilig in 2007;</li><li>- Uitvoering implementatieplan uniforme herinrichting buitengebied vanaf 2008.</li></ul>
Voorwaarde	Voldoende financiële prioriteit belanghebbende en verantwoordelijke partijen
Actoren	Provincie Drenthe en Drentse gemeenten, Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe
Fasering	<ul style="list-style-type: none"><li>- Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op de invoering van essentiële herkenbaarheidskenmerken, het voorkomen van rijongevallen en het opheffen van resterende 'blackspots'</li><li>- Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op de herinrichting van regionale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen en de omgevingsinpassing van erftoegangswegen.</li></ul>
Kostenraming	€ 305 miljoen
Financiering	Rijk, gemeente en provincie zijn primair verantwoordelijk voor de kosten van de eigen infrastructuur. In het kader van de convenanten worden nadere afspraken gemaakt over cofinanciering en voorfinanciering.
Relatie met	2.1.3 Hoofdinfrastructuur: weg; 3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied; 4.1.2 Duurzaam Veilig: mensgerichte benadering; 4.1.3 Duurzaam Veilig: handhaving; 5.1.3 Omgevingsinpassing

#### 4.1.2 Duurzaam Veilig: mensgerichte benadering

Achtergrond	Naast infrastructurele maatregelen is het van belang verkeersdeelnemers voor te bereiden op veilige verkeersdeelname door middel van educatie, voorlichting en communicatie
Kader	Duurzaam Veilig; Permanente Verkeerseducatie
Effect	Verbeteren van de verkeersveiligheid
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>- Realisatie van projecten Uitvoeringsprogramma Permanente Verkeerseducatie (onderdeel Convenanten Veilige Bereikbaarheid);</li><li>- Realisatie van fasegewijze uitbouw van het Uitvoeringsprogramma naar een totaal investeringsvolume van € 2 per hoofd van de bevolking.</li></ul>
Voorwaarde	Voldoende financiële prioriteit belanghebbende en verantwoordelijke partijen
Actoren	Gemeenten, provincie Drenthe marktpartijen en belangenorganisaties, Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe
Fasering	Het Uitvoeringsprogramma Permanente Verkeerseducatie wordt op basis van het beschikbare budget uitgebreid. Vanaf 2012 is het volledige programma geïmplementeerd
Kostenraming	circa € 1,5 miljoen per jaar
Financiering	Het Uitvoeringsprogramma wordt gefinancierd uit de BDU en uit gemeentelijke middelen volgens een 50% investeringsregeling.
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied; 4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur; 4.1.3 Duurzaam Veilig: handhaving

#### 4.1.3 Duurzaam Veilig: handhaving

Achtergrond	Handhaving door politie en OM is het sluitstuk in de Duurzaam Veilig benadering
Kader	Duurzaam Veilig; Korpsbeleidsplan
Effect	Verbeteren van de verkeersveiligheid
Prestatie	Handhaving op verkeersonveilige trajecten en locaties zoals vastgelegd in handhavingsovereenkomsten tussen wegbeheerders, politie en OM
Voorwaarde	Voldoende prioriteit verantwoordelijke partijen
Actoren	OM, Regiopolitie Drenthe, KLPD, Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe
Fasering	Continue activiteit
Kostenraming	PM
Financiering	Politie en OM zijn primair verantwoordelijk voor de financiering van de handhavinginzet
Relatie met	4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur; 4.1.2 Duurzaam Veilig: mensgerichte benadering

### 4.2 Externe veiligheid

Achtergrond	Het gehele rijks- en provinciale wegennet is in principe beschikbaar voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze wegen maken deel uit van het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer. Het is de verantwoordelijkheid van gemeenten om voor hun wegennet (voorkeurs)routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen te benoemen.
Kader	Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer; Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid Drenthe
Effect	Voorkomen van onaanvaardbare risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>- Afspraken routing gevaarlijke stoffen in 2008;</li><li>- Afspraken Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen in 2008.</li></ul>
Voorwaarde	Samenwerking verantwoordelijke partijen
Actoren	Wegbeheerders, transportondernemingen
Fasering	PM
Kostenraming	€ 100.000
Financiering	PM
Relatie met	5.1.2 Geluidhinder; 5.1.2 Luchtkwaliteit



### 4.3 Sociale veiligheid in het openbaar vervoer

Achtergrond	Sociale onveiligheid mag geen belemmering vormen voor het gebruik van het openbaar vervoer. In het geval van knelpunten in de sociale veiligheid werken onder andere de betreffende gemeente, OV bureau en vervoerder(s) maatregelen uit om het veiligheidsgevoel te verhogen vanuit ieders verantwoordelijkheid. In de aanpak wordt ook het voor- en natransport te voet of per fiets betrokken.
Kader	Wet Personenvervoer 2000; Programma Van Eisen OV concessies; Fietsbeleidsplan
Effect	Minimaal behoud van huidige veiligheidswaardering in openbaar vervoer (8-)
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>- Monitoring sociale veiligheid en waardering openbaar vervoer (inclusief aan- en afvoerende routes haltes, knooppunten en transferia);</li><li>- Planvorming op basis van evaluatieresultaten sociale veiligheid.</li></ul>
Voorwaarde	Samenwerking verantwoordelijke partijen
Actoren	Gemeenten (trekker), OV bureau Groningen-Drenthe, vervoerder
Fasering	Afhankelijk van evaluatieresultaten
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	6.3 Gebruiksgemak OV en fiets

### Kostenraming 2008 - 2012

Thema 3. Veiligheid	
3.1 Waarborgen van de verkeersveiligheid	€ 317 miljoen
3.2 Waarborgen van de externe veiligheid	€ 100.000
3.3 Waarborgen van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer	PM
Totaal 2008 - 2012	€ 317 miljoen
Inschatting aandeel provincie	€ 25 miljoen

# 5 Thema Leefomgeving

## 5.1 Beperken van hinder en overlast als gevolg van verkeer en vervoer

### 5.1.2 Geluidhinder

Achtergrond	In geval van overschrijding van normen voor geluidshinder wordt ingezet op de verandering van verkeersstromen en de toepassing van geluidsarme of geluidswerende materialen (bijvoorbeeld geluidsschermen of 'stil asfalt'). Wanneer de geluidsnormen worden overschreden als gevolg van ruimtelijke ontwikkeling, zal de veroorzaker voor een oplossing moeten zorgen
Kader	Wet geluidhinder
Effect	Verbeteren van leefomgeving door terugdringen van geluidhinder
Prestatie	Afspraken over geluidsreducerende maatregelen op basis van resultaat geluidsbelastingkaarten in 2007
Voorwaarde	Afstemming verantwoordelijke partijen
Actoren	Gemeenten, provincie Drenthe, RWS Noord Nederland
Fasering	De te nemen maatregelen zijn afhankelijk van de monitoringsresultaten
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied

### 5.1.2 Luchtkwaliteit

Achtergrond	In Drenthe blijft de luchtkwaliteit op dit moment binnen de gestelde grenswaarden. Bij ruimtelijke ontwikkeling wordt rekening gehouden met de effecten op de luchtkwaliteit om toekomstige problemen te voorkomen. De luchtkwaliteit heeft te lijden onder knelpunten in de doorstroming.
Kader	Wet Milieubeheer; Wet Luchtkwaliteit
Effect	Verbeteren van leefomgeving door verbetering van de luchtkwaliteit
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>- Opheffen van knelpunten in de doorstroming (zie 3.1 en 6.1);</li><li>- Versterken van aandeel openbaar vervoer en fiets (zie 3.1 en 6.1);</li><li>- Stimuleren van milieuvriendelijke technologie en rijstijl (zie 6.2);</li><li>- Afspraken over bijdrage verkeer en vervoer in reductie CO<sub>2</sub>.</li></ul>
Voorwaarde	Afstemming verantwoordelijke partijen
Actoren	Gemeenten, provincie Drenthe, RWS Noord Nederland
Fasering	PM
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied

### 5.1.3 Omgevingsinpassing

Achtergrond	Landschappelijke waarden zijn medebepalend voor de inrichting van infrastructuur. Bij de aanleg en herinrichting van infrastructuur wordt rekening gehouden met de beeldkwaliteit en landschappelijke waarden van Drenthe. Om subjectieve onveiligheidsgevoelens als gevolg van de verkeersfunctie te voorkomen wordt gestimuleerd om wegen in verblijfsgebieden, schoolomgevingen en woonwijken in te passen in de omgeving volgens het gedachtegoed van cultuurhistorische waarden, 'Weg van het Landschap' en 'Shared Space'
Kader	Shared Space; Weg van het Landschap
Effect	Verbeteren van leefomgeving
Prestatie	- Afspraken over omgevingsinpassing bij herinrichting van provinciale infrastructuur; - Afspraken over omgevingsinpassing van wegen in verblijfsgebieden.
Voorwaarde	Aansluiting bij provinciale netwerkvisie wegen
Actoren	Gemeenten, provincie Drenthe, RWS Noord Nederland
Fasering	PM
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied; 4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur

### 5.1.4 Ecologische Hoofdstructuur

Achtergrond	De realisatie van de ecologische hoofdstructuur wordt integraal opgepakt om werk met werk te maken. In de uitvoeringsafspraken met gemeenten en rijk worden maatregelen voor het opheffen van barrières meegenomen.
Kader	pMJP/ILG
Effect	Verbeteren van leefomgeving
Prestatie	Aanpak knelpunten ecologische hoofdstructuur volgens pMJP/ILG
Voorwaarde	Samenwerking en afstemming tussen wegbeheerders en betrokkenen
Actoren	Gemeenten, provincie Drenthe, RWS Noord Nederland
Fasering	Programmering vindt plaats in het provinciaal Meerjarenprogramma Landelijk gebied (pMJP/ILG) in samenhang met de verdere uitwerking van het gebiedgerichte beleid in de vorm van Gebiedsopgaven.
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied; 4.1.1 Duurzaam Veilig: infrastructuur

## Kostenraming 2008 - 2012

Thema 4. Leefomgeving	
4.1 Beperken van hinder en overlast als gevolg van verkeer en vervoer	€ 128 miljoen
Totaal 2008 - 2012	€ 128 miljoen
Inschatting aandeel provincie	€ 9 miljoen

# 6 Thema Innovatie

## 6.1 Mobiliteitsmanagement

Achtergrond	Onder mobiliteitsmanagement wordt in essentie 'slim reizen' verstaan. Om slimme keuzes te kunnen maken in vervoerswijze, vertrektijd en route moet, naast statische informatie, worden voorzien in dynamische (actuele) informatie in relatie tot transferia, openbaar vervoer knooppunten en andere overstapvoorzieningen. Aanvullend kan de prijs en de locatie van parkeergelegenheden worden benut als sturingsmechanisme in het stimuleren van ketenmobiliteit. Met name tijdens de spits en bij evenementen kan het op deze manier interessant worden gemaakt om over te stappen op het openbaar vervoer of de fiets.
Kader	Netwerkanalyses Groningen - Assen, Zuid Drenthe; OP EFRO
Effect	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbeteren van de bereikbaarheid van deur tot deur</li> <li>- Stimuleren van ketenmobiliteit</li> </ul>
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Afspraken over de toepassing van dynamisch verkeersmanagement in Assen en Emmen;</li> <li>- Afspraken over de toepassing van dynamische routeinformatiesystemen in Assen en Emmen;</li> <li>- Realisatie van dynamische informatiesystemen bij OV haltevoorzieningen in Roden, Vries, Tynaarlo, Zuidlaren, Veenhuizen, Smilde, Beilen;</li> <li>- Afspraken over de promotie en marketingstrategieën voor openbaar vervoer en fiets als schakel in de ketenmobiliteit;</li> <li>- Afspraken met bedrijfsleven over de toepassing van mobiliteitsmanagement.</li> </ul>
Voorwaarde	Samenwerking verantwoordelijke overheden en bedrijfsleven
Actoren	Provincie Drenthe, Drentse gemeenten, RWS Noord Nederland, OV bureau Groningen-Drenthe, bedrijfsleven
Fasering	Afhankelijk van de resultaten van de toepassing van ICT
Kostenraming	PM
Financiering	Financieringsafspraken worden gemaakt in het kader van de convenanten
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied

## 6.2 Innovaties ter verbetering van veiligheid en milieu

Achtergrond	De laatste jaren zijn er op het gebied van alternatieve aandrijftechnieken en bestuurder ondersteunende systemen forse stappen gemaakt. Deze innovaties kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de doelstellingen voor veiligheid en milieu
Kader	Duurzaam Veilig; Programma Van Eisen OV concessies; Energiek Drenthe; OP EFRO
Effect	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbeteren van de verkeersveiligheid</li> <li>- Verbeteren van de leefomgeving</li> </ul>
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bij de volgende aanbestedingen in het openbaar vervoer wordt een hoger gewicht gegeven aan aanbiedingen waarbij milieuvriendelijke bussen worden ingezet;</li> <li>- Voor het eigen wagenpark milieuaspecten mee laten wegen bij de aanschaf van nieuwe auto's;</li> <li>- Bijdragen aan de kennisuitwisseling en de realisatie van randvoorwaarden (dataverzameling, invoeringscriteria) voor invoering van ISA;</li> <li>- Stimuleren van de toepassing van duurzame brandstoffen en aandrijftechnieken;</li> <li>- Stimuleren van milieuvriendelijke en veilige rijstijl.</li> </ul>
Voorwaarde	Samenwerking verantwoordelijke overheden en bedrijfsleven

Actoren	Gemeenten, provincie Drenthe, OV bureau Groningen - Drenthe en bedrijfsleven
Fasering	Wordt nader uitgewerkt in het kader van de Energienota
Kostenraming	PM
Financiering	PM
Relatie met	4.1 Verkeersveiligheid; 5.1.2 Geluidhinder; 5.1.2 Luchtkwaliteit

### 6.3 Gebruiksgemak OV en fiets

Achtergrond	ICT toepassingen in het openbaar vervoer en voor de fiets kunnen het gebruiksgemak verbeteren.
Kader	OV visie; Fietsbeleidsplan
Effect	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stimuleren gebruik OV en fiets</li> <li>- Stimuleren ketenmobiliteit</li> </ul>
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Invoering van de OV chipkaart</li> <li>- Verbetering reis- en routeinformatie openbaar vervoer (zie 6.1)</li> <li>- Realisatie doelstellingen toegankelijkheid (halteplan Drenthe)</li> <li>- Realisatie veilige en gebruiksvriendelijke voorzieningen voor fietsstalling bij alle openbaar vervoerknooppunten (zie 3.1)</li> <li>- Realisatie van fietsrouteplanner voor Drenthe</li> </ul>
Voorwaarde	Samenwerking verantwoordelijke overheden en marktpartijen
Actoren	Provincie Drenthe, OV bureau Groningen-Drenthe, marktpartijen
Fasering	Invoering OV chipkaart voor 2009
Kostenraming	PM
Financiering	Over de verdeling van de kosten voor de invoering van de OV chipkaart worden nadere afspraken gemaakt met het rijk
Relatie met	3.1.1 Nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen; 3.1.2 Stedelijk netwerk Zuid Drenthe; 3.1.3 Landelijk gebied; 4.3 Sociale veiligheid in het openbaar vervoer; 6.1 Mobiliteitsmanagement

### 6.4 Aanbestedingsbeleid in het openbaar vervoer

Achtergrond	Bestuurlijke grenzen en beheers- en concessiegrenzen mogen de totstandkoming van geïntegreerd openbaar vervoer niet in de weg staan. Door een combinatie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer en de daaruit te behalen schaalvoordelen is de verwachting dat gebiedsdekkend een bereikbaarheidsgarantie kan worden gegeven.
Kader	OV visie
Effect	Verbeteren bereikbaarheid van deur tot deur
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisatie OV netwerk</li> <li>- Een volledig integraal aanbestedingsbeleid voor spoor-, stads- en streeklijnen in Groningen en Drenthe, mede gebaseerd op ontwikkelingen in het buitenland, op ervaringen met vervoerders, op reizigerswensen en op overleg met provincies en gemeenten</li> <li>- Afspraken met de gemeenten in Groningen en Drenthe om in gezamenlijkheid het kleinschalig openbaar vervoer en het maatschappelijk doelgroepenvervoer aan te besteden.</li> </ul>
Voorwaarde	Samenwerking verantwoordelijke overheden en OV bureau Groningen-Drenthe
Actoren	OV bureau Groningen-Drenthe, gemeenten, provincie Drenthe
Fasering	De realisatie van het OV-netwerk gaat via de trits: verbetering van de kwaliteit - beter benutten van de infrastructuur en verhoging van de frequenties - systeemspromg. In samenwerking met gemeenten en vervoerder worden kleinschalige openbaar vervoersprojecten uitgewerkt om het OV netwerk te complementeren.

Kostenraming	€ 94 miljoen
Financiering	De financiering van de realisatie van het OV netwerk is onderdeel van het Thema Bereikbaarheid.
Relatie met	Thema Bereikbaarheid

## 6.5 Innovatie in beheer, onderhoud en aanbestedingsproces

Achtergrond	Technologische ontwikkeling leidt tot product- en methodische vernieuwing in de weg- en waterbouw. Ook spelen ICT toepassingen een steeds nadrukkelijker rol in de ontwerp- en bouwsector. De opdrachtgeverrol van de overheid in (wegenbouwkundige) werken verandert.
Kader	Bedrijfsplan Wegen en Kanalen
Effect	- Verbeteren bedrijfsproces beheer en onderhoud
Prestatie	- Innovaties in product, methode en toepassing actief volgen en te onderzoeken op haalbaarheid en nut; - De ervaring die in de vorm van pilotprojecten is opgedaan met innovatieve vormen van aanbesteden verder uitwerken en breder toepassen; - In 2010 de helft van het aantal aanbestedingen via internet laten verlopen
Voorwaarde	
Actoren	Provincie Drenthe
Fasering	Continue activiteit
Kostenraming	Afhankelijk van ontwikkelingen
Financiering	PM
Relatie met	Beheer en Onderhoud

## Kostenraming 2008 - 2012

<b>Thema 5. Innovatie</b>	
5.1 Het voeren van mobiliteitsmanagement	€ 11 miljoen
5.2 Stimuleren van innovatie ter verbetering van veiligheid en milieu	PM
5.3 Verbetering van het gebruiksgemak van openbaar vervoer en fiets	PM
5.4 Het voeren van een innovatief aanbestedingsbeleid in het OV	€ 94 miljoen
3.2 Stimuleren van innovatie in beheer, onderhoud en het aanbestedingsproces	PM
<b>Totaal 2008 - 2012</b>	<b>€ 106 miljoen</b>
Inschatting aandeel provincie	€ 10 miljoen

# 7 Beleidsontwikkeling, -monitoring en -communicatie

## 7.1 Beleidsontwikkeling

Achtergrond	Het beleidsterrein verkeer en vervoer staat niet stil. Nieuwe ontwikkelingen dragen bij aan de noodzaak tot formulering van beleid of (her)formulering van beleidsuitwerking. Onderzoeksresultaten spelen een belangrijke rol in het afwegingsproces.
Kader	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
Effect	Proactieve beleidsontwikkeling
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>- Uitvoering onderzoeksprogramma</li><li>- Uitvoering netwerkstudies</li><li>- Uitvoering pilotprojecten</li></ul>
Voorwaarde	Medewerking van andere partijen
Actoren	Provincie Drenthe en betrokkenen
Fasering	Continue activiteit
Kostenraming	PM
Financiering	De kosten worden gefinancierd door de provincie

## 7.2 Beleidsmonitoring en -evaluatie

Achtergrond	Inzicht in beleidseffecten is van belang bij de (her)formulering van beleid en voor afwegingen in prioriteit en besteding van financiële middelen.
Kader	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
Effect	Inzicht in beleidsprestaties en effecten
Prestatie	Oplevering monitorings- en evaluatierapporten: <ul style="list-style-type: none"><li>- Jaarverslag Provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer;</li><li>- Verkeersintensiteiten;</li><li>- Verkeersveiligheid;</li><li>- Evaluatie Convenanten Veilige Bereikbaarheid;</li><li>- Evaluatie PVVP ten behoeve van actualisatie Uitvoeringsagenda.</li></ul>
Voorwaarde	Medewerking van andere partijen
Actoren	Provincie Drenthe, gemeenten, OV bureau Groningen - Drenthe
Fasering	Continue activiteit
Kostenraming	PM
Financiering	De kosten worden gefinancierd door de provincie

### 7.3 Beleidscommunicatie

Achtergrond	Communicatie van beleid, uitvoering en resultaten naar bestuur, partners en buitenwacht is essentieel voor het besluitvormingsproces en het verwerven van draagvlak voor het beleid.
Kader	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
Effect	Draagvlak voor beleid en uitvoering
Prestatie	<ul style="list-style-type: none"><li>- Provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer</li><li>- Beleidscommunicatie</li></ul>
Voorwaarde	Medewerking van andere partijen
Actoren	Provincie Drenthe en betrokkenen
Fasering	Continue activiteit
Kostenraming	PM
Financiering	De kosten worden gefinancierd door de provincie





