

# Mobiliteitsprogramma 2021-2030

provincie Drenthe



## **Slim en duurzaam**

...op weg met het klimaatakkoord

## **Toegankelijk**

...iedereen reist mee in Drenthe

## **Veilig en bereikbaar**

...in een leefbaar Drenthe







# **Mobiliteitsprogramma 2021-2030**

*Gedeputeerde staten van Drenthe*  
*22 december 2020*

### **Colofon**

Mobiliteitsprogramma 2021 – 2030 is een uitgave van de Provincie Drenthe.

Het document is op 16 december 2020 vastgesteld door Provinciale Staten van Drenthe. Het aanvullende besluit om 1 miljoen extra voor kapitaalslasten N34/Gieten vanaf 2028 op te nemen in de meerjarenbegroting is in deze versie verwerkt.

# Toelichting

Het mobiliteitsprogramma 2021 – 2030 is een uitgave van de Provincie Drenthe en is een uitwerking van de geactualiseerde Omgevingsvisie en nieuwe ontwikkelingen als het klimaatakkoord en andere interbestuurlijke afspraken.

Het verkent de ontwikkeling van de mobiliteit in Drenthe voor de komende 10 jaar. Een decennium waarin ons grote veranderingen te wachten staan. De opkomst van elektrisch aangedreven autoverkeer, het werken aan een hoogwaardig verknoopt en schoon OV-netwerk en met de nadruk op snelle en veilige spoorverbindingen. Mobiliteit op maat met slimme toepassing van informatietechnologie. Nieuwe betaalwijzen. En natuurlijk Drenthe als dé fietsersprovincie!

Het Mobiliteitsprogramma vormt het de basis voor uitwerking in diverse uitvoeringsplannen

- Regionaal MobiliteitsPlan Klimaatakkoord (RMP)
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)
- Uitvoeringsplan Fietsverkeer
- Uitvoeringsplan Mobiliteit op maat

Uitvoeringsplannen die we regelmatig aanpassen aan de ongetwijfeld grote ontwikkelingen in de komende 10 jaar.

**Voorop staat: iedereen doet (veilig) mee!**



# Voorwoord

Alstublieft! Een nieuw Drents Mobiliteitsprogramma 2021 – 2030. In dit programma verkennen we ontwikkelingen, maken we op basis daarvan keuzes en laten we op hoofdlijnen zien wat we willen bereiken. En als het nu al kan ook wat we concreet gaan doen. En wat dat mag kosten.

Het programma geeft dus richting aan het beleid voor de komende 10 jaar, maar er blijft ruimte nodig voor flexibiliteit. De maatschappij verandert en vraagt om aanpassing van mobiliteit. Want één ding is wel zeker, iedereen wil zich graag blijven verplaatsen. Meedoen! Dit geldt zeker voor mensen die door een beperking (lichamelijk, geestelijk en/of financieel) meer drempels ervaren. Deze mensen vergeten we niet in Drenthe. Iedereen doet mee!

De klimaatdoelstellingen en de energietransitie vragen om een andere blik op mobiliteit. Hoe ziet het verkeer er straks uit in een meer duurzame maatschappij? Meer elektrisch in ieder geval. Over wat voor infrastructuur rijden of fietsen we dan? Met wat voor bussen? Gaan we verder de lucht in met drones? Allemaal vragen voor de komende jaren. Waar we niet nu al altijd een pasklaar antwoord op hebben. We zien het als een levend document dat inspeelt op nieuwe opgaven, denk daarbij aan de stikstofproblematiek.

En als we het toch over duurzaamheid hebben, laten we uitgaan van onze Drentse kracht: van fietsprovincie naar fietsersprovincie! We willen stimuleren dat meer mensen gaan fietsen. Dat doen we door een netwerk van doorfietsroutes en betere stallingsmogelijkheden.

Door voorzieningen weer dichterbij de mensen te brengen kiezen ze vaker voor de fiets. En door voorzieningen te koppelen aan OV-knooppunten of hubs, ontstaat er een netwerk aan voorzieningen die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, publiek vervoer, auto én fiets.

Een duurzame en inclusieve toekomst van mobiliteit, daar gaan we voor. Ik nodig u uit om dit samen met ons te doen.

Alleen samen kunnen we dat!

Cees Bijl  
Gedeputeerde Mobiliteit

<p><b>Omgevingsvisie provincie Drenthe</b></p>	<p>De Omgevingsvisie is hét strategische kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe. De visie formuleert de belangen, ambities, verantwoordelijkheden, rollen en sturing van de provincie in het ruimtelijke domein.</p>
<p><b>Mobiliteitsprogramma Veilig en bereikbaar Drenthe</b></p>	<p>Met dit Mobiliteitsprogramma voor de periode 2021 – 2030 (met een doorkijk tot 2040) beogen we een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Dit willen we bereiken samen met al onze partners door vraag en aanbod beter met elkaar te verbinden. Belangrijke nieuwe opgaven zijn hierbij terugdringen van verkeersoverlast, het klimaatakkoord, de energietransitie en Smart Mobility.</p>
<p><b>Uitvoeringsprogramma's</b></p>	<p>Op basis van het mobiliteitsprogramma worden de bestaande uitvoeringsprogramma's eventueel geactualiseerd. Daarnaast kan mogelijk aangepast landelijk beleid en grote maatschappelijke opgaven ervoor zorgen dat bijstelling van het beleid per thema gewenst is.</p> <p>Op gebied van mobiliteit hebben of maken we de volgende uitvoeringsprogramma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionaal MobiliteitsPlan Duurzaamheid RMP</li> <li>• Strategisch Plan Verkeersveiligheid SPV</li> <li>• Uitvoeringsprogramma Fiets</li> <li>• Programma van eisen OV-concessies</li> <li>• Programma Mobiliteit op maat</li> <li>• Luchtvaartnota (excl. Eelde)</li> <li>• Nieuwe wetgeving verkeersgeluid</li> </ul>
<p><b>Werkzaamheden</b></p>	<p>Op basis van de programma's worden de werkzaamheden gedestilleerd op de verschillende werkvelden van de mobiliteit en de daaraan rakende beleidsvelden. Hierbij gaat het om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regierol in samenwerkingsverbanden</li> <li>• Procesleiding</li> <li>• Projectleiding/ondersteuning</li> <li>• Monitoring</li> <li>• Lobby</li> </ul>

# Nieuwe ambities en opgaven

## Waarom een nieuw mobiliteitsprogramma?

Ten eerste omdat we dat willen, we hebben de ambities uit de Omgevingsvisie én het coalitieakkoord uitgewerkt en willen dat graag met iedereen delen. Met als doel om samen ambities om te zetten in werkelijkheid.

Ten tweede omdat het moet. Er is een Planwet Verkeer en Vervoer (die op termijn wordt vervangen door de Omgevingswet) die voorschrijft dat we als 'provinciaal regisseur' een mobiliteitsprogramma of plan moeten maken. En dat doen we dus. We zijn als provincie verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in onze regio en verantwoordelijk voor onze eigen wegen en waterwegen. Maar onze doelstellingen gaan verder dan alleen kijken naar onze eigen infrastructuur. Veiligheid en bereikbaarheid heeft overal onze aandacht.

### Onze missie

In Drenthe doet iedereen ertoe! Ook op gebied van de mobiliteit. We willen dat mensen op een verkeersveilige, gezonde en betaalbare manier kunnen deelnemen aan de maatschappij. Dat mensen die plekken kunnen bereiken die nodig zijn voor hun welzijn en welvaart. We bieden inwoners en bezoekers van Drenthe de mogelijkheden om te ondernemen: via economische, sociale én sportieve activiteiten. De bereikbaarheid van deze voorzieningen is van belang, waardoor Drenthe een aantrekkelijke provincie is om zich te vestigen. We proberen de overlast die mobiliteit kan veroorzaken voor de reizigers, omwonenden, het milieu en ons prachtige landschap te beperken.

De provincie Drenthe beschikt al over een uitgebreid netwerk van (vaar)wegen, fietspaden, spoorlijnen en buslijnen. Toch blijft de noodzaak om het netwerk verder te ontwikkelen. Onveilige verkeerssituaties, knelpunten in de doorstroming en ontbrekende schakels in het netwerk leiden tot gewenste aanpassingen. Maar ook het betaalbaar in stand houden van netwerk is, door de stijgende onderhoudskosten, al een opgave op zichzelf.

Ook het gebruik van het netwerk vraagt om inspanningen. Het aantal verkeersslachtoffers daalt minder dan gehoopt. We fietsen meer, met en zonder accu, en dat zien we graag. Het heeft zoveel voordelen niet alleen voor het klimaat, maar ook voor de gezondheid van de Drenten en voor de vrijetijdseconomie. Maar fietsers zijn ook kwetsbaar. We moeten ze beschermen. Ook problemen met de uitstoot en de overlast van het snelverkeer moeten we bestrijden. Drenthe is nooit 'af'.

Er komt de komende jaren veel op ons af. We leven in een tijd van transitie, zoals op het gebied van klimaat en energie. Maar ook van slimme technologie. Zorgeloos reizen van A naar B (van deur tot deur) met verschillende vervoerswijzen wordt mogelijk en noodzakelijk. Ketenmobiliteit noemen we dat in jargon. Van A naar B, lopend, met fiets, openbaar vervoer en/of auto. Via een ingenieus systeem van hubs knopen we de vervoerswijzen letterlijk aan elkaar.

Met o.a. apps en mensen die de weg wijzen en het reizen makkelijker maken, waarbij de we laaggelet-terden en digibeten zeker niet vergeten. Reizen als een service! Betalen met een tikkie.



Mobiliteit levert een bijdrage aan -wat we tegenwoordig noemen- de brede welvaart. Het je kunnen verplaatsen naar je werk, naar voorzieningen, naar je sportclub, naar je familie en vrienden maakt je sociaal mobiel. We zien mobiliteit daarom ook niet als doel op zich, maar als een middel om doelen van onze sociale, maatschappelijke en economische agenda te kunnen realiseren. We sluiten daarom aan bij de vastgestelde en in voorbereiding zijnde beleidstukken. Dit zijn o.a.:

- Onderhoudsbeleid en meerjaren onderhoudsprogramma (MJOP)
- De sociale agenda
- De economische koers
- Landbouwbeleid
- Cultuurnota
- Het schone Lucht Akkoord

## COVID-19

Op dit moment weten we niet welke gevolgen COVID-19 op de lange termijn zal hebben. Mensen zijn gewoontedieren, maar in geval van een crisis vaak flexibeler en veranderlijker dan men ooit zelf had gedacht. Het thuiswerken, leren op afstand, meer flexibelere arbeidsuren, spreiding over de dag kunnen wel eens nieuwe gewoonten worden. Op gebied van mobiliteit zien we na de crisis ook veranderingen; minder verkeer in de spits, minder congesties en meer wandelaars en fietsers. Het is maatschappelijk bespreekbaar geworden werk- en lesroosters te plannen buiten de spitsperiodes. Dat geeft veel verlichting qua spits, én op de weg én in het OV. Het gebruik van het openbaar vervoer nam sterk af. Maar nog steeds zien we het OV-systeem in de toekomst als een essentiële en flexibele ruggengraat in ons mobiliteitssysteem.

## Onze keuzes

We werken de komende jaren aan een flexibel, toegankelijk, duurzaam en veilig mobiliteitsnetwerk in Drenthe en onze omliggende regio's. Deze ambitie hebben we vertaald in 5 hoofdkeuzes. Dit zijn de 5 pijlers van het nieuwe beleid. Onze beleidsopgaven. Daarnaast hebben we ons regulier werk, de 'ijzeren voorraad', waarin de reguliere kerntaken, onderzoeken, studies en werkzaamheden zijn opgenomen.

<b>Wat willen we bereiken?</b>	
<b>De 5 hoofdkeuzes van ons mobiliteitsbeleid</b>	
	Toegankelijke en veilige bereikbaarheid
	Mobiliteit op maat
	Fiets als duurzaam alternatief
	Een adequaat openbaar vervoernetwerk
	Duurzame oplossingen en innovatie



## Toegankelijke en veilige bereikbaarheid

Bij alle maatregelen staat één doel voorop: veiligheid voor alles. Waar in de afgelopen jaren de nadruk vooral lag bij de fysieke verkeersveiligheid, wordt vanaf nu meer aandacht besteed aan de sociale veiligheid. Want de bewoners en bezoekers van de Drenthe moeten zich veilig voelen om deel te nemen aan de maatschappij, om veilig de deur uit te gaan en weer veilig thuis te komen. Dit is in wezen de bredere definitie van toegankelijkheid van de mobiliteit; een middel tegen eenzaamheid, een middel om je te ontwikkelen: te werken, te studeren, sociale contacten te onderhouden. Om te sporten, etc. Kortom: volwaardig deel te kunnen nemen aan de maatschappij.

De provincie Drenthe handhaaft haar ambitie 'Samen richting Nul verkeersslachtoffers! 'Nul' is natuurlijk niet zomaar haalbaar, maar de ambitie wil vooral de vanzelfsprekendheid doorbreken 'dat er nu eenmaal verkeersslachtoffers vallen'. En het is bedoeld om een beweging op gang te brengen dat mensen het juist vanzelfsprekend gaan vinden om ook zelf verantwoordelijkheid te nemen voor hun verkeersgedrag en daarmee voor de verkeersveiligheid van henzelf en die van anderen. Dit beleid is landelijk vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Samen met de Drentse verkeersveiligheidspartners is voor Drenthe een eigen SPV opgesteld, waarbij voor de regio specifieke aanpak is aangegeven. De analyses van situaties en de uitwerking en invoering van maatregelen is een continu proces.

Verkeerseductie, verkeersmaatregelen en verkeershandhaving zijn en blijven onze pijlers in die aanpak. De toets op verkeersveiligheid bij alle verkeerprojecten en -maatregelen staat voorop. Met onder meer andere wegbeheerders, politie, belangengroepen en verzekeraars monitoren we ontwikkelingen en pakken onveilige situaties samen aan. Waarbij de kwetsbare fietser extra aandacht krijgt.

### Mens centraal

De mens staat uiteraard altijd centraal bij veiligheid, zowel bij de sociale- als de verkeersveiligheid. Om de mens deel te laten nemen aan de samenleving zal men in aanraking komen met het verkeer. Het is daarom belangrijk dat alle verkeersdeelnemers, van jong tot oud, over voldoende kennis, vaardigheden en motivatie beschikken om veilig aan het verkeer deel te nemen. Vanaf 2003 werkt de provincie daarom



aan Permanente Verkeerseducatie (PVE) en dit zullen we ook blijven doen. Samen met de Drentse gemeenten wordt jaarlijks via drie regio-programma's ingezet op voorlichting, trainingen en educatie. Van verkeerslessen op de basisschool tot rollatorcursus voor mensen die wel wat ondersteuning kunnen gebruiken. Trainingen voor ouderen die nog lang willen 'doortrappen' op hun e-bike.

Hoe veilig de weg ook is, toch zullen er mensen zijn die zich niet veilig genoeg voelen om gebruik te maken van deze weg. De oorzaak daarvan verschilt per persoon. Bij het ontwerpen van de infrastructuur en de tunnels wordt er rekening gehouden met sociale veiligheid. Het uitgangspunt hierbij is 'zien en gezien worden'. Dit betekent bijvoorbeeld het voorkomen van afgeschermden hoekjes en hoge struiken. Een middel om het gevoel van veiligheid te vergroten is het creëren van reuring. Een voorbeeld hiervan is de kiosk op het OV Knooppunt Gieten die zorgt voor extra aanloop naar het gebied. Maar ook voor mensen met een beperking is het vaak niet mogelijk om zelfstandig op pad te gaan en waardoor het deelnemen aan de samenleving heel moeilijk is. In 2006 heeft Nederland het VN-verdrag voor de rechten van personen met een handicap geratificeerd en vormt het een belangrijk uitgangspunt voor het inrichten van de mobiliteit in Drenthe.

### **VN-Verdrag voor de Rechten van Personen met een Handicap**

In Nederland vinden we dat iedereen moet kunnen meedoen aan de samenleving. Helaas is dat niet altijd het geval. Mensen met een beperking lopen regelmatig letterlijk en figuurlijk tegen obstakels aan die het voor hen moeilijk of onmogelijk maken om op voet van gelijkheid met anderen alle mensenrechten en fundamentele vrijheden uit te oefenen.

In Nederland leven naar schatting ruim twee miljoen mensen met een beperking. Eenduidige cijfers over het aantal mensen met een beperking zijn niet beschikbaar. De reden hiervoor is met name dat er geen eenduidige definitie van 'beperking' bestaat. Dit hangt samen met het feit dat de groep mensen met een beperking zeer divers is. Het kan gaan om personen met een verstandelijke, lichamelijke, psychische of zintuiglijke beperking. Maar ook mensen met dyslexie, autisme of een chronische ziekte kunnen tegen belemmeringen in de samenleving aanlopen.

Voor verkeershandhaving (controle op gedrag) zijn afspraken gemaakt met het Openbaar Ministerie en de politie over de trajecten waarop handhaving nodig is en over de vorm waarin dit moet gebeuren. De inzet is gebaseerd op een verkeershandhavingplan.

### **Infrastructuur veilig op orde**

De provincie Drenthe zet in op een duurzaam veilige inrichting van het netwerk voor alle vervoerswijzen (modaliteiten in jargon) waarbij rekening wordt gehouden met de bestaande situatie en de belangen in de directe omgeving van de weg. Volgens de landelijke Duurzaam Veilig-aanpak onderscheiden we verschillende wegcategorieën met een bijpassende weginrichting. Dit zijn naast provinciale wegen ook rijks- en gemeentelijke wegen. Iedere wegbeheerder is verantwoordelijk voor een eenduidige, herkenbare en veilige weginrichting, passend bij de toegekende wegcategorie.

In het SPV staat ook de ontwikkeling van een risico-gestuurde aanpak centraal. Vaak wordt de infrastructuur veiliger gemaakt als er een of meerdere ongevallen op die plaats zijn gebeurd. In de nieuwe aanpak wordt, aan de hand van risico-indicatoren, gekeken wat de kans is dat er een ongeval plaats vindt. locaties met een hoog risico zullen dan hoog op de prioriteitenlijst komen te staan om verkeerveiliger gemaakt te worden.

## Vervoerwijze

Waar technologie auto's steeds veiliger maakt is dat (nog) niet het geval bij de langzamere verkeersdeelnemer. De komende periode zal er daarom ook extra aandacht komen voor de fietser en de voetganger. Juist deze gezonde vervoerwijzen zijn kwetsbaar in de openbare ruimte in het verkeer door toedoen van het gemotoriseerde verkeer (dat zich steeds veiliger waant). Door betere oversteekmogelijkheden, vrij liggende, gescheiden infrastructuur en door het verminderen van snelheidsverschillen wordt geprobeerd het voor fietsers en voetgangers veiliger te maken.

## Blik op veiligheid wordt steeds breder

Er is meer dan de sociale veiligheid en verkeersveiligheid. De provincie Drenthe draagt ook haar steentje bij op gebied van spoorveiligheid (aanpassingen onbewaakte overwegen), toezicht binnen het openbaar vervoer (inzet stewards in treinen en stations, camera's in bus en trein) en – in toenemende mate – (cyber) security.

In het openbaar vervoer wordt nu met regelmaat de sociale veiligheid gemeten. De scores voor de veiligheid in de bus, de regionale trein en op de haltes liggen tussen de 7,7 en de 8,2 (bron: gegevens OV Klantenbarometer). Over het geheel scoort sociale veiligheid ieder jaar hoger, ondanks dat wel steeds meer reizigers bij ongeregelde zaken zijn betrokken of deze hebben gezien ( $\pm 18\%$ ). Voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer worden in de bussen vliegende teams van BOA's ingezet en zijn er op alle treinen van Blauwnet Zwolle – Emmen (Vechtdallijnen) stewards aanwezig. Voor de registratie van ongeregelde zaken zijn de bussen en treinen uitgerust met camera's.

Met de opkomst van de digitalisering in de mobiliteit groeit ook de afhankelijkheid van aansluiting op het (mobiele) internet. Plaatsbepaling, reisinformatie, bestellen van aanvullend vervoer, betalen: het gaat steeds meer online. Dit moet laagdrempelig én veilig kunnen. De provincie volgt hierbij uiteraard de landelijke richtlijnen ten aanzien van persoonsgegevens.

### Strategisch Plan Verkeersveiligheid

In het landelijke Strategische Plan Verkeersveiligheid worden 9 beleidsthema's aangekaart. Provincie Drenthe heeft samen met de twaalf gemeenten, Openbaar Ministerie, politie, Veiligheidsregio Drenthe, ANWB, VVN en de Fietsersbond een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste thema's in Drenthe. Op basis van ongevallendata, rapportages, risicoanalyses en eigen kennis zijn er vier hoofdthema's voor Drenthe vastgesteld:

- snelheid in het verkeer
- afleiding in het verkeer
- kwetsbare verkeersdeelnemers
- veilige infrastructuur

De overige vijf thema's krijgen ook aandacht, maar hierbij zal vooral aangesloten worden bij landelijke campagnes. Deze thema's zijn:

- heterogeniteit in het verkeer
- technologische ontwikkelingen
- onervaren verkeersdeelnemers
- rijden onder invloed
- verkeersovertreders.





## Mobiliteit op maat

Jarenlang is er ingezet op een betere doorstroming van het verkeer. Dit heeft positieve gevolgen gehad, maar ook negatieve gevolgen. Door de goede bereikbaarheid is de afstand tot voorzieningen de afgelopen jaren alleen maar toegenomen. Scholen, regionale sportvoorzieningen, bedrijven, zorginstellingen gingen efficiënter werken in grotere concentraties, maar wel op grotere afstand van haar doelgroep. Door de verspreiding van de voorzieningen over de provincie is de afhankelijkheid van de auto om de dagelijkse agenda af te kunnen wikkelen steeds groter geworden (kinderen naar school, dan door naar het werk, via de winkel weer naar school/opvang, dan nog langs de sportvereniging en/of op bezoek bij familie/vrienden). Voor mensen die geen auto kunnen rijden of betalen, wordt het deelnemen aan de maatschappij zo lastig. Om ook deze doelgroep deel te laten nemen aan de (inclusieve) maatschappij, is het noodzakelijk om het hele mobiliteitssysteem een andere, inclusieve vorm te geven. Het antwoord van de provincie Drenthe hierop is het inzetten op ketenmobiliteit en op OV-knooppunten of hubs.

Iedereen wil zich graag verplaatsen om deel te kunnen nemen aan de samenleving. In de eerste COVID-19 periode (voorjaar 2020) werd deze behoefte door het thuiswerken, thuisleren en/of thuisquarantaine nog veel zichtbaarder. Het niet naar familie, school, werk of teamsport kunnen, leidde tot frustratie. Veel mensen gingen alleen of met het huishouden wandelen en/of fietsen om even aan het eigen huis te kunnen ontsnappen. Voor hulpbehoevende mensen is dit vaak de dagelijkse realiteit. Alleen met hulp van anderen kunnen zij zich verplaatsen en dus deelnemen aan de maatschappij. Bij het bouwen aan een toekomstig duurzaam mobiliteitssysteem willen we deze groep mensen als uitgangspunt nemen, want als deze doelgroep er gebruik van kan maken, kan iedereen dat: de inclusieve mobiliteit. Het toekomstige duurzame mobiliteitssysteem is niet iets compleet nieuws. Veel onderdelen bestaan er al, alleen zijn het nu nog losse onderdelen die straks samen moeten gaan werken, de zogenaamde losse ketens vormen samen: één reis.

### **Ketenmobiliteit**

Het combineren van verschillende ketens tot één reis kan een oplossing zijn voor een goede bereikbaarheid van Drenthe. Maar het succes wordt bepaald door de zwakste schakel en vaak is dat het overstappen tussen de verschillende ketens. Combineren is niet zonder zorgen: overstappen, tijd in de

gaten houden, vertragingen. Om deze zorgen voor een deel weg te nemen is actuele reisinformatie van groot belang. Dat lossen we op met goede toegankelijke informatie voor reizigers onderweg en op de overstaplocaties. In de basis gaat dit via digitale systemen, zoals de mobiele telefoon en digitale schermen (DRIS). Maar in een inclusieve samenleving kunnen we hier niet mee volstaan. Niet iedereen kan lezen en/of een digitaal apparaat bedienen. Samen met deze doelgroep gaan we kijken hoe men op een passende manier de juiste reisinformatie kan ontvangen. Want ook hier geldt: iedereen doet mee!

Om de reiziger goed te kunnen bedienen, is informatie over kosten, beschikbaarheid, en capaciteit van de verschillende ketens van belang. Daarom werken we aan de pilot Mobility as a Service (MaaS). Drenthe is één van de zeven pilotgebieden in Nederland voor MaaS. Via dit systeem kunnen we in de toekomst een complete reis plannen, reserveren en betalen. Zo'n reis kan bijvoorbeeld een combinatie zijn van wandelen, met de eigen fiets of deelfiets, met de eigen auto of deelauto, met de bus, de trein en misschien in de toekomst wel met een hyperloop of autonoom voertuig. Veel mensen maken nu al een ketenreis en gebruiken de fiets om naar een bushalte of station te gaan, zet de auto op de P+R rond de grote steden of gaat eerst met de auto naar een mooie bestemming om dan een rondje te gaan fietsen (gezien de vele geparkeerde auto's met fietsdragers in Drenthe).

## Hubs

De verbindende knopen in de ketenreis zijn belangrijk. Met het hub-programma zijn we al gestart om deze knopen te verbeteren. Knooppunten zijn van oudsher de wisselplaatsen waar auto, openbaar vervoer en fiets (of wandelaar) samenkomen en reizigers overstappen van vervoermiddel. Maar bij de hubs willen we ook dat het plekken zijn waar mensen elkaar ontmoeten/verblijven en die daarom interessant zijn voor verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling.

*'Gebruik maken van een knooppunt wordt vaak ervaren als noodzakelijk, onprettig, onpersoonlijk en tijdrovend'*

We zetten daarom bij hubs in op ruimtelijke kwaliteit en meer voorzieningen. Het moet uitnodigend zijn en de veiligheid moet goed worden ervaren. In de toekomst zullen de hubs locaties zijn waar de reiziger 'passend vervoer' kunnen kiezen: (deel)auto, (deel)fiets, (doelgroepen)taxi, bus en/of trein. En laadvoorzieningen. Reizen gebeurt alleen of met meerdere personen en kan gecombineerd worden met afhaalpunten voor bijvoorbeeld pakketjes, boodschappen of streekproducten. Maar door de hubs ook te koppelen aan onderwijs, zorg en/of sportvoorzieningen, zijn deze beter te bereiken voor iedereen, ook voor de mensen zonder auto. Het huidige netwerk van 22 hubs vormt een al een dekkend netwerk voor Drenthe, maar uitbreiding van het aantal is een optie. Dit kunnen grote hubs zijn op regionaal niveau, waar de nadruk ligt op mobiliteit, maar ook kleinere hubs op dorps of wijkniveau, waar de voorzieningen juist belangrijk zijn. Het blijft maatwerk!

*'We brengen de mensen niet meer naar de voorzieningen, maar de voorzieningen naar de mensen'*

Hubs op verschillende niveaus vormen een goede basis om de mobiliteitsvraag te veranderen. Door voorzieningen anders te organiseren kan het aantal verplaatsingen afnemen en de keuze voor vervoermiddel veranderen.

Een voorbeeld: Het huisartsbezoek in Grolloo. Sinds de huisarts naar Rolde is verhuisd, gaan de inwoners van Grolloo voor het spreekuur ook naar Rolde. Stel 10 mensen gaan met de auto naar het spreekuur, dan zijn dat 10 verplaatsing heen en 10 weer terug. In totaal 20 verplaatsingen over lange afstand. Maar door de huisarts weer voor het reguliere spreekuur naar de dorps hub in Grolloo te halen, hoeft alleen de huisarts op en neer. In totaal 2 verplaatsingen over lange afstand; een besparing van 90%. Bijkomend voordeel is dat de inwoners

van Grolloo makkelijker lopend of fietsend naar het spreekuur gaan, maar vooral dat men elkaar weer ontmoet in het dorps huis. En naast de huisarts zijn er natuurlijk veel meer voorzieningen weer naar de dorpen te brengen en op andere schaalniveaus kan het ook.



**Korte pitstop?**

**Reis bewust, reis via hubs**  
Dan reis je vlot, comfortabel en duurzaam naar je bestemming



### **Deelmobiliteit: van bezit naar gebruik**

De deeleconomie doet snel z'n intrede. Toegang tot producten en diensten wordt belangrijker dan het daadwerkelijk bezitten van spullen. Dit blijkt uit de populariteit van bedrijven als Spotify en Netflix. Het aantal Nederlanders dat gebruik maakt van deel- en tweedehandsplatformen is in drie jaar verviervoudigd naar een kwart van de bevolking. Deelmobiliteit is kansrijk, omdat het goed past in de trend van bezit naar gebruik. Toch gaat de ontwikkeling minder snel dan bijvoorbeeld het delen van woningen. De gehechtheid aan de eigen auto/fiets en het idee dat er geen vervoer beschikbaar is als je het nodig hebt, speelt daarbij een rol. De ontwikkeling bij fietsen gaat al sneller dan bij auto's. Vooral in studentensteden zijn er bijvoorbeeld al veel Swapfietsen met de blauwe voorband en OV-fietsen te vinden.

Het is de verwachting dat deelmobiliteit ook in Drenthe een rol gaat spelen in de mobiliteit. Door een aantal pilots willen we uitzoeken of er een markt is voor deelmobiliteit en hoe deze het beste bediend kan worden.





## Fietsen als duurzaam alternatief

Drenthe dé fietsprovincie. Dat is al lang ons motto. De fiets is en blijft speerpunt binnen het mobiliteitsbeleid van Drenthe. De fiets draagt bij aan de opgaven: een laagdrempelige goedkope manier van mobiliteit, het voorbeeld van duurzame mobiliteit, zonder grote impact op de omgeving en ook nog eens heel gezond! Om de fiets nog aantrekkelijker te maken en meer mensen op de fiets te krijgen, blijven we investeren in het fietspadennetwerk, zowel voor de recreatieve fietsers als de fietsers die naar werk, school of een andere voorziening gaan. Zo worden we van een fietsprovincie een provincie ván en vóór fietsers! We hebben vier ambities voor de fiets. Die zijn ook in lijn met het Nationaal toekomstbeeld Fiets. Alleen doen wij een versnellinkje meer.

### *(1) Meer mensen op de fiets*

We willen naar een stijging van 20% meer fietskilometers in Drenthe. Voor het afleggen van korte afstanden wordt nog te vaak de auto genomen. We willen stimuleren dat men dan de fiets neemt. Dit doen we door de routes naar voorzieningen en de stallingen bij de voorzieningen te verbeteren. De fiets speelt een belangrijke rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer; onze fietsvoorzieningen bij haltes en hubs maken wij meer op orde. Op stations willen we meedenken over de inrichting en (gastvrije) exploitatie. Het gaat niet alleen om fietsenstallingen, maar op grotere en dorps- en wijkhubs bijvoorbeeld ook om fietskluizen en deelfietsen.

Anderzijds proberen we ook de voorzieningen dichterbij de mensen te brengen door de koppeling van voorzieningen bij reishubs en/of dorps/wijkshubs, waardoor de fiets een alternatief voor de auto wordt. Bij de hubs is er ook aanbod aan deelfietsen, waarbij we inzetten op een diversiteit aan aanbod (ook transportfietsen en kinderfietsen). We stimuleren gemeentes mee te doen met het aanbod van deelfietsen en om centrumgebieden fietsvriendelijker te maken. Deze knooppunten kunnen ook logistieke hubs worden die de uitvalsbasis zijn voor (fiets)koeriers en zo een alternatief zijn voor de vele (diesel) bestelbusjes van de pakketbezorging.

Goede campagnes verleiden mensen om op de fiets te stappen. We ondersteunen programma's om mensen met de fiets langer mobiel te houden. Met de werkgeversaanpak Anders reizen (in Drenthe: "Drenthe reist duurzaam") betrekken we bedrijven bij het stimuleren van het fietsgebruik in onder andere het woon-werkverkeer.

### *(2) Veiliger fietsen*

Veilig fietsen betekent dat iedereen ongedeerd zijn bestemming bereikt. Van jong tot oud, van forens tot toerist. Dit willen we bereiken met innovatieve concepten (bijvoorbeeld met sensoren), een veilige infrastructuur (o.a. het verbeteren van wegvakken op drukke fietspaden en veilige schoolroutes) en goede educatie (bijvoorbeeld gericht op scholieren en senioren met de e-bike).

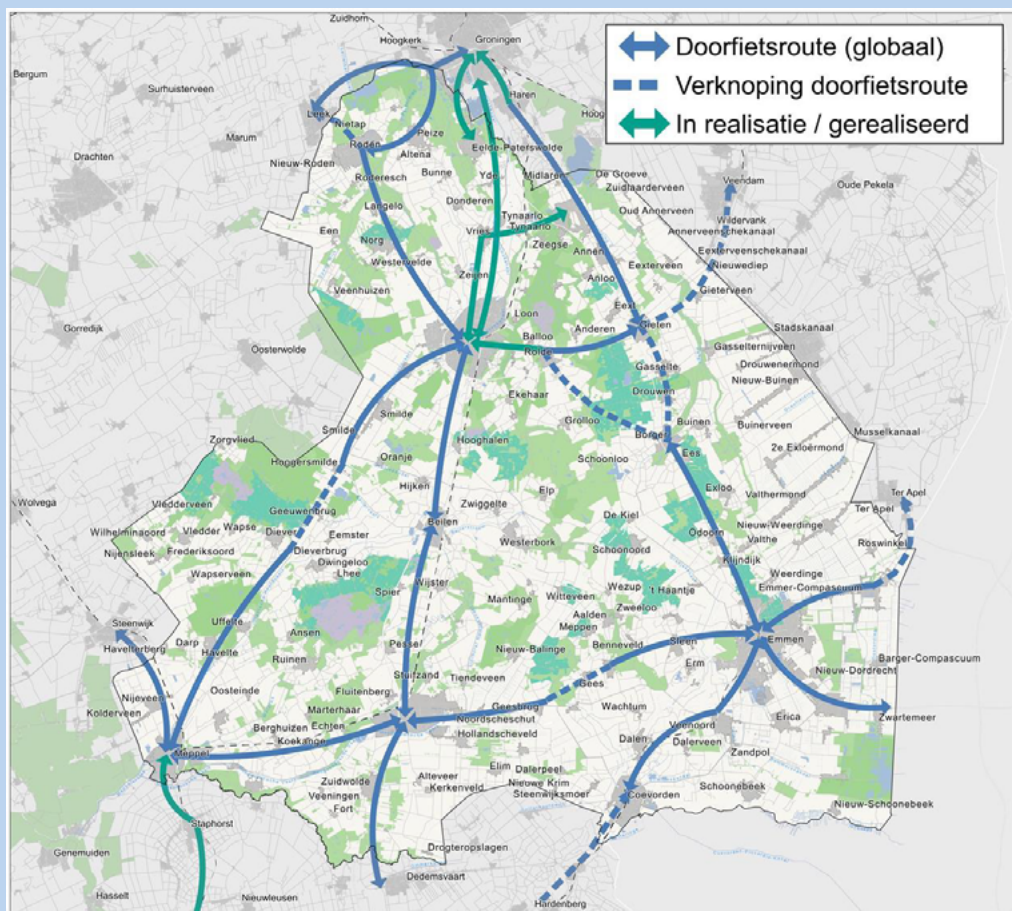
### *(3) Een compleet fietsnetwerk*

Een compleet fietsnetwerk is comfortabel, veilig en direct. Het biedt een hoge belevingswaarde en de bewegwijzering is op orde. Samen met onze partners realiseren we hoogwaardige doorfietsroutes en ontbrekende (lokale) schakels. Een goede onderhoudsstaat van de fietsinfrastructuur is van cruciaal belang. Dat geldt ook voor de recreatieve fietspaden. Daarnaast starten we pilots met innovatieve ontwikkelingen (bijvoorbeeld een onderhoudsarm fietspad) die bijdragen aan de verbetering van het netwerk.



## Doorfietsroutes

Door de grote toename van het aantal fietsen met trapondersteuning en de opkomst van zeer snelle fietsen, worden de afstanden, die fietsers voor dagelijks gebruik kunnen afleggen, ook steeds groter. Om deze doelgroep te faciliteren willen we de komende jaren werken aan een netwerk van hoogwaardige regionale fietsroutes. Deze doorfietsroutes ontsluiten de grote kernen in Drenthe met de omliggende dorpen. Het is van belang dat de routes niet eindigen bij de stadsrand maar doorlopen tot aan de centrumgebieden. Door de routes aan elkaar te knopen ontstaat een netwerk van doorfietsroutes tussen de grote kernen in Drenthe.



### (4) Een aantrekkelijk toeristisch fietsproduct

Een aantrekkelijk toeristisch fietsproduct betekent dat toeristen naar Drenthe komen voor de uitstekende toeristische fietsvoorzieningen. We positioneren Drenthe als dé fietsprovincie. Hoe? Met een vernieuwend aanbod van fietsproducten en arrangementen, voorzieningen die inspelen op de fietsbeleving, aansprekende fietsevenementen en een uitnodigende marketingcampagne.

### **Samen met partners werken aan de ambitie**

Deze ambitie realiseren we niet alleen. Via een stimuleringsprogramma werken we onder andere samen met gemeente, terreinbeheerders, belangengroeperingen en fietsers aan diverse projecten om meer mensen op de fiets te krijgen. Daarnaast wordt samen met werkgevers en het onderwijs gekeken naar het stimuleren van het fietsgebruik voor woon-werk/woon-school, dit ook in het kader van de duurzaamheidsopgave. We zijn ervan overtuigd dat investeren in de fiets zich terugbetaald in een verbetering van de leefbaarheid van Drenthe.

### **Natuurlijk vergeten we de voetganger, de wandelaar niet**

Lopen is goed voor de fysieke en geestelijke gezondheid. Onderzoek laat zien dat er positieve effecten zijn voor je gesteldheid, geheugen en concentratie. Lopen is er vele vormen; van een klein ommetje door de omgeving tot een pelgrimstocht, van langzaam tot hardlopen, met of zonder oefeningen of attributen (Nordic walking, bootcamp). Als provincie Drenthe willen we alle vormen van lopen bevorderen en beschermen. Ook in de keten.



### **Een adequaat openbaar vervoernetwerk**

Het openbaar vervoer (OV) is en blijft noodzakelijk voor de toegankelijkheid van Drenthe. Het is een onmisbare schakel voor reizigers die geen beschikking hebben over een auto en daarmee een belangrijk voor de bereikbaarheid van onderwijs, zorg, werk en andere voorzieningen. De koppeling van voorzieningen en het openbaar vervoer is daarbij van belang. Maar ook in dunbevolkte gebieden is er openbaar vervoer; met de hubtaxi bieden we deur-tot-deur openbaar vervoer. Ook zorgt het door het collectieve gebruik voor minder autokilometers en uitstoot per reiziger. Drenthe is actief in de ontwikkeling van een landelijk Toekomstbeeld OV. Daar zullen we alert blijven en blijvend lobby voeren voor de aansluiting van Drenthe op internationaal, snel en veilig spoor en de ontsluiting van het platteland met de hub-strategie.

Het is niet vanzelfsprekend dat mensen het openbaar vervoer nemen. Verschillende doelgroepen vragen om extra aandacht. Mensen met een beperking qua fysiek, mentaal of financieel hebben hulp nodig om te kiezen voor het openbaar vervoer. Maar ook voor ouderen die, vanwege gezondheidsproblemen, de auto opgeven, is het openbaar vervoer een onbekend en daardoor onbemind vervoermiddel. Voorlichting op maat moet zorgen dat ook deze doelgroepen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Het openbaar vervoer in Drenthe wordt goed beoordeeld door de reizigers. De verschillende bus- en treinconcessies scoren rond de 7,5. Maar er blijft ruimte voor verbetering, vooral op de onderdelen 'gevoel van veiligheid', 'prijs', 'informatie bij vertragingen' en 'OV-chipkaart' zijn de scores lager. De provincie Drenthe heeft de ambitie om het openbaar vervoer verder verbeteren, zodat de totaalscore minimaal een 8 zal zijn.

## Ontwikkeling

De ontwikkeling van het netwerk is en blijft een continu proces. Het ontwikkelen van het openbaar vervoer kan de provincie niet alleen. Samen met het de reizigers, OV Bureau Groningen Drenthe, gemeenten, NS, ProRail, Bentheimer Eisenbahn, Grafschaft Bentheim, de provincies Fryslân, Groningen en Overijssel en het Rijk blijven we het openbaar vervoer verder ontwikkelen. Hierbij ligt de nadruk op het verder versterken van het basisnetwerk, de hubs als schakels in het netwerk en het kleinschalige OV.

Om de snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren en de exploitatie te optimaliseren, wordt de infrastructuur voor het openbaar vervoer verbeterd door bijvoorbeeld door de aanleg van busbanen. Een van de grootste knelpunten is de A28 tussen De Punt en Groningen. Als er sprake is van congestie, mogen de bussen gebruik maken van de vluchtstrook. Er rijden echter meer bussen dan volgens landelijke normen is toegestaan.

## Basisnet van openbaar vervoer

De kapstok van het openbaar vervoer bestaat uit het spoor. Drenthe wil per spoor beter aangesloten worden op de omliggende regio's, economische centra en belangrijke (inter)nationale knooppunten. Daarom hebben we de ambitie om de reistijd naar deze centra te verkorten door verhoging van de snelheid en/of de frequentie. In de basis ieder half uur een trein, maar in de spits en op drukke trajecten zijn meer treinen gewenst. Voor de verbinding met de Randstad wordt gelobbyd voor reistijdversneling via bestaand spoor, natuurlijk met een stop in Assen. Maar ook de verbinding naar Zwolle wordt met de werkzaamheden tussen Zwolle en Herfte verbeterd, zowel voor de treinen vanuit Groningen en Leeuwarden, als de treinen vanuit Emmen. De Vechtdallijnen, onderdeel van Blauwnet, blijven we verder ontwikkelen. Vanaf 2022 zal station Emmen Zuid verdubbeld zijn en wordt de reistijd Zwolle – Emmen 3 minuten korter. Samen met de Duitse partners onderzoeken we de nieuwe treinverbinding Emmen –Rheine. Met deze spoorlijn hopen we, door meer verbindingen, samenwerking en uitwisseling met Duitsland, de grens minder een barrière zal zijn. Voor de verbinding Emmen – Groningen zijn we, indien gewenst, bereid om samen met het Rijk en de regio een haalbaarheidsonderzoek naar de Nedersaksenlijn uit te voeren, waarbij de focus ligt op de sociaaleconomische gevolgen van deze nieuwe treinverbinding.



De Q-liners verzorgen de frequente en comfortabele verbinding tussen Emmen - Groningen, Groningen - Stadskanaal en Assen Kloosterveen – Groningen en Assen - Veendam. Het succes van het product heeft de afgelopen jaren geleid tot grotere bussen en hogere frequenties. De Q-liners hebben een hoge kwaliteit en vormen een serieus alternatief voor veel autoritten. Ook werken ze structurerend in de ruimtelijke ordening, mede door het langjarig vastleggen van de routes in de omgevingsvisie. Knooppunt Gieten vormt binnen het Q-liner netwerk een belangrijke schakel, met overstapmogelijkheden tussen de meeste verbindingen.



Rondom de Stad Groningen vormen Q-links een metroachtig netwerk van hoogfrequente en ruime bussen. Vanuit Roden, Peize, Zuidlaren, Annen en binnenkort Eelde-Paterswolde zijn bestemmingen in het centrum van Groningen goed te bereiken. Deze kernen vormen daardoor een goede woonomgeving voor mensen met werk in deze bestemmingen. Dit systeem is ook toegepast rond Emmen met de Q-link Emmen – Klazienaveen.

Het Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), bestaande uit de trein, Q-liners en Qlinks, biedt een gebied dekkend basisnet dat de grotere dorpen en steden grofmazig verbindt en ontsluit. Samen met het op een fijnmaziger niveau acterende stads- en streeklijnen, vormen ze het basisnet. Bij de keuze van de basislijnen zijn de bestaande ruimtelijke inrichting en de vervoervraag in het gebied richtinggevend. In de Omgevingsvisie van Drenthe ligt het basisnet voor 10 jaar vast. Voor het HOV op routeniveau en voor de stads- en streeklijnen op verbindingsniveau.

### **Kleinschalig openbaar vervoer**

De rest van het openbaar vervoer wordt ontsloten via buslijnen met mindere bediening, buurtbussen en via de hubs met de hubtaxi. Samen bieden ze een vraagafhankelijk fijnmazig netwerk. Door het aanbieden van de hubtaxi is Drenthe, samen met Groningen, de eerste regio die deur-tot-deur openbaar vervoer aanbiedt. Vanuit opgave rond inclusieve mobiliteit speelt de hubtaxi een belangrijke rol. De toegankelijkheid en betaalbaarheid van het systeem is daarbij van groot belang.

De hubtaxi brengt de reizigers naar de hub die het best in de totale reis past, zodat men vanaf die plaats verder kunt reizen met het openbaar vervoer. Dit is een deur-hub of hub-deur rit. U mag maximaal 20 km reizen tegen het hubtaxi tarief, voor de extra kilometers betaalt u het commerciële tarief van de taxivervoerder. Het is ook mogelijk om van een vertrekadres naar een bestemmingsadres te worden gebracht. Dit is een deur-deur rit. Voor deur-deur ritten geldt een minimale reisafstand van 3 kilometer.

In Assen, Hoogeveen en Meppel wordt door de gemeente zelf stadsbusjes ingezet. Deze busjes zijn aanvullend op het vervoersnetwerk dat er in hun regio wordt aangeboden. Deze bussen rijden op vaste routes en stopt bij veelgevraagde locaties, zoals het ziekenhuis, ouderencentra, winkelcentra, gezondheidscentra en natuurlijk de OV-knooppunten. De buurtbus is ook een vorm van kleinschalig toegankelijk vervoer. De 8-persoons busjes worden bestuurd door vrijwilligers. Er wordt gereden op een vaste route en volgens een vaste dienstregeling.

### **Duurzaamheid**

Bij de ontwikkelingen rond het openbaar vervoer wordt ook rekening gehouden met de klimaatdoelstellingen. Het openbaar vervoer zal in 2030 zero emissie zijn, waarbij ook ruimte zal zijn voor waterstof als energiedrager.

Het Openbaar vervoer wordt steeds duurzamer door verbeteringen in het lijnennet en de bedrijfsvoering, maar vooral door de inzet van alleen nog maar elektrisch aangedreven bussen en bussen die rijden met hernieuwbare brandstoffen. Hierdoor wordt ruim 90% minder CO<sub>2</sub> uitgestoten dan in de vorige concessie. De meeste bussen zijn elektrisch, maar waar dat niet haalbaar is, gebruikt de vervoerder Qbuzz Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) en is een variant van biodiesel. Ook de inzet van 32 waterstofbussen maakt dat deze concessie een van de aanjagers is van emissievrij openbaar vervoer in Nederland én van de waterstofeconomie in het noorden. Vanaf 2025 zijn alle nieuwe bussen vrij van schadelijke uitlaatgassen. Vanaf 2030 geldt dat voor alle bussen die in het openbaar vervoer worden ingezet.

Ook voor het verzorgen van vervoer op maat voor een leefbaar landelijk gebied is een vorm van duurzaam openbaar vervoer. Door de afhankelijkheid van de fossiele auto te verminderen, zal de totale uitstoot van de mobiliteit afnemen. Publiek vervoer heeft daarom in 2018 een bestuursakkoord (Green



Deal doelgroepenvervoer) getekend, waarin zij afspreken dat hun doelgroepenvervoer vanaf 2025 volledig zero emissie zal zijn.

Vanaf 2023 zal in 21 gemeenten in Groningen en Drenthe de uitstoot van het vervoer (voor Wmo-pashouders en leerlingen) vrij zijn van schadelijke stoffen. Dit is 2 jaar eerder dan in het bestuursakkoord met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is afgesproken. Naast Publiek Vervoer wordt er voor het voor- en natransport ook naar bijvoorbeeld deelauto's, deelfietsen, autonome voertuigen en vrijwilligersdienstenstippen gekeken.



## Duurzame oplossingen en innovatie

Emissievrije mobiliteit in 2050 voor iedereen! Dit is in een zin de essentie van het onderdeel mobiliteit van het klimaatakkoord. De provincie Drenthe onderschrijft deze doelstelling door actief deel te nemen aan de mobiliteitstafel van het klimaatakkoord. We zetten ons in om de mobiliteitstransitie in gang te zetten en invulling te geven aan de opgaven uit het klimaatakkoord. De Provincie zet de mobiliteit in als middel om bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, gezondheid, regionale economie en natuurlijk ook duurzaamheid te dienen.

Duurzame mobiliteit is een heel breed begrip. Het slim en groen investeren in gedragsverandering, werkgeversaanpak, hubs, fiets en openbaar vervoer, zoals in de vorige pijlers is geschetst, draagt allemaal bij aan de klimaatdoelstellingen. Maar om de doelstellingen te halen moet er meer of eerder gedaan worden. Deze plus valt onder deze pijler. Met de ondertekening van het klimaatakkoord heeft de provincie Drenthe zich gecommitteerd aan de beperking van de CO<sub>2</sub> uitstoot in Drenthe. In 2030 zal er 57% minder CO<sub>2</sub> door de mobiliteit in Drenthe uitgestoten moeten worden. Daarnaast onderschrijft de provincie ook de doelstellingen van het Schone Lucht Akkoord. Doel van het akkoord is gezamenlijk de luchtkwaliteit in Nederland permanent verbeteren en heeft als doel om een gezondheidswinst te behalen van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. Dat betekent dat mensen langer, gezonder en met meer kwaliteit leven.

Om de doelen in het klimaatakkoord te halen en Nederland toch bereikbaar te houden, zal ingezet worden op duurzame vormen van mobiliteit. Dat doet de provincie Drenthe niet alleen, maar samen met gemeenten. In het Regionale Mobiliteitsplan Duurzaamheid (klimaatakkoord) RMP, dat gezamenlijk wordt opgesteld (vergelijk de aanpak rond de regionale energiestrategie), wordt de regionale aanpak beschreven met praktische, innovatieve, duurzame en toekomstbestendige oplossingen voor regionale bereikbaarheidsopgaven. Om hier invulling aan te geven moet een goede combinatie gezocht worden van infrastructuur en voorzieningen, software, gedragsverandering en de manier hoe we zaken organiseren.

Als provincie Drenthe hebben we relatief beperkte invloed op de uitstoot van de mobiliteit. De meeste voertuigen zijn particulier bezit, maar rijden wel de meeste kilometers. In Drenthe wordt 79% van de kilometers met de auto afgelegd. Door meer in te zetten op duurzame alternatieven als fiets en openbaar vervoer hopen we dit percentage met 10% omlaag te krijgen. Dit is een forse opgave, omdat de fiets juist

op korte afstanden de auto kan vervangen. We stimuleren de verduurzaming van het wegverkeer door te investeren in nieuwe waterstof-tankstations en, samen met de provincie Groningen, nemen we deel aan het 1.000 laadpalenplan. Het openbaar vervoer heeft de afgelopen jaren een grote stap gemaakt naar volledige zero-emissie met een reductie van 90% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Om het aantal autokilometers te verminderen en fiets en openbaar vervoer te stimuleren, kiezen we onder andere voor een werkgeversaanpak. Met werkgevers maken we afspraken over stimulering van digitaal (thuis)werken en het benutten van de fiets door woon-werkvergoedingen. Ook emissievrij verkeer van goederen- en pakketvervoer in de bebouwde omgeving, via logistieke hub-faciliteiten aan de stadsgrens, zien wij als aan kans om snel op te pakken en direct een bijdrage te leveren aan de leefomgeving.

Infrastructuur is ook een bron van CO<sub>2</sub> uitstoot. Bij de aanleg gaat het om de (mobiele) werktuigen en de gebruikte materialen. Als provincie willen we dit graag verduurzamen, maar daarbij wel rekening houden met de mogelijkheden van de (regionale) aannemers en de toeleveranciers. Het inzetten van nieuwe middelen en materialen kunnen leiden tot een kostenverhoging bij de realisatie en het beheer en onderhoud.

### **Regionaal Mobiliteitsplan klimaatakkoord (RMP)**

Samen met de Drentse gemeenten is in het kader van het Klimaatakkoord een Regionaal Mobiliteitsplan opgesteld. In dit plan staat de regionale aanpak beschreven met praktische, innovatieve, duurzame en toekomstbestendige oplossingen voor regionale bereikbaarheidsopgaven.

#### **Opgave in Drenthe**

De opgave in Drenthe is 49% vermindering in 2030 t.o.v. 1990. Sinds 1990 is de uitstoot als gevolg van de sector mobiliteit met 18% toegenomen. Om te voldoen aan het Klimaatakkoord moet de uitstoot CO<sub>2</sub> als gevolg van de sector mobiliteit in 2030 dus met 57% (49% + 18%) worden gereduceerd in ten opzichte van de gemeten uitstoot in 2017. Dat komt overeen met een reductie van 643.138.148 kg CO<sub>2</sub>.

De sector mobiliteit in het Klimaatakkoord is onderverdeeld in deelsectoren. Het wegverkeer en mobiele werktuigen zijn samen goed voor 99,5% van de uitstoot door de sector mobiliteit in Drenthe. Voor het wegverkeer is de uitstoot in 2017 berekend op 88,7% van het totaal. Als de doelstelling doorgetrokken wordt naar deelsectoren zou dat een reductiedoelstelling van 570.614.660 kg CO<sub>2</sub> betekenen. Voor mobiele werkvoertuigen is de uitstoot in 2017 berekend op 10,8% van het totaal. Dat zou een reductiedoelstelling van 69.274.701 kg CO<sub>2</sub> voor de deelsector inhouden.

#### **Gezamenlijke inzet**

De gemeenten en de provincie zetten we in op de volgende 6 pijlers:

- Duurzaam inkopen
- Elektrisch vervoer
- Verduurzaming logistiek
- Werkgebonden mobiliteit
- Fiets, Openbaar Vervoer en innovatie
- Ruimtelijke beleid

De uitwerking van deze pijlers is te vinden in het Regionale Mobiliteitsplan duurzaamheid Drenthe. 1.0

# Wat speelt er

De mobiliteit in Drenthe verandert. Dit komt door de veranderende samenstelling van de bevolking in Drenthe en door ontwikkelingen en innovaties. De vraag naar mobiliteit is van veel aspecten afhankelijk; welke dag het is, wat voor weer het is, is het vakantie of is er een groot evenement. De vraag naar mobiliteit is daardoor geen dag hetzelfde. Op een mooie zonnige zaterdag is het druk op de fiets- en wandelpaden in de natuur en zijn er zelfs files en parkeerproblemen bij zwemplassen. In het najaar en de winter is het met slecht weer juist heel druk in het openbaar vervoer en gaan veel mensen met de auto op pad. Ondanks deze grote verschillen in de vervoersvraag, hebben we de afgelopen jaren gewerkt aan een mobiliteitsaanbod dat alle mobiliteitsvragen iedere dag van het jaar kan beantwoorden. Alles wordt dus op het piekmoment van de vervoersvraag afgestemd. Dit betekent dat onze infrastructuur en in mindere mate het openbaar vervoer vaak capaciteit genoeg hebben en dat alleen tijdens de piekmomenten alle capaciteit benut wordt. Belangrijke vraag hierbij is of het nog wel maatschappelijk verantwoord is om veel geld te investeren om alleen in de piekmoment aan de vraag te kunnen voldoen. Kan het niet anders? Om deze vraag te beantwoorden is het goed om te weten wat er op lange termijn gaat gebeuren met de mobiliteitsvraag.

## Demografie van Drenthe

De Drentse bevolking groeit, maar lang niet overal. Ook voor de toekomst ligt bevolkingskrimp op de loer. Er overlijden jaarlijks meer mensen in Drenthe jaarlijks dan er geboren worden. Hier staat tegenover dat Drenthe al enkele jaren een positief migratiesaldo kent. Er is wel een verschuiving gaande van het landelijke gebied naar de steden; de inwoners concentreren zich rond de voorzieningen in de steden. De voorspelde krimp zal overigens geleidelijk plaatsvinden. Dit geeft beleidsmakers en inwoners tijd en ruimte om zich aan te passen aan veranderende omstandigheden.

Drenthe heeft te maken met ontgroening en vergrijzing. De leeftijdsopbouw verandert behoorlijk. Er komen steeds minder kinderen en steeds meer ouderen. Dit heeft ook gevolgen voor de mobiliteit. In de afgelopen 20 jaar is het autobezit in Drenthe met 28% toegenomen tot 270.000 auto's. Door de groei van het aantal inwoners en het aantal inwoners boven de 18 jaar, is deze stijging wel te verklaren. Door de ontgroening (minder kinderen) daalt ook de groep die veelvuldig gebruik maakt van het openbaar vervoer en een auto gaat besturen. Wat de effecten op de lange termijn zijn voor de mobiliteit is lastig te voorspellen.

Het overschot aan 'vestigers' komt vooral uit andere delen van Nederland. De vraag is hoe dit zich in de toekomst zal ontwikkelen. De prognoses geven aan dat de bevolkingsomvang verder zal afnemen, maar er is ruimte voor onzekerheid in de voorspellingen. Mogelijk zorgt de coronacrisis en de versnelde ontwikkeling van thuiswerken voor een extra belangstelling voor wonen in Drenthe. Het is nu nog te vroeg om hierover conclusies te trekken.



De auto vervangt de paarden bij het trambedrijf Groningen- Paterswolde – Eelde (GPE).

### **Mobiliteit in het verleden**

Drenthe is vooral bekend door de overblijfselen uit lang vervlogen tijden zoals de hunebedden, maar ook van een van de eerste vormen van mobiliteit: de kano van Pesse. Waarschijnlijk de oudste boot, maar zeker de oudste kano van de wereld. Al heel lang willen mensen zich verplaatsen in onze provincie en maken daarvoor gebruik een passend vervoermiddel. Passend bij de omgeving (moeras/meren) en de beschikbare middelen (vuursteenbijl en bomen). De wens om zich te verplaatsen is steeds gebleven, het vervoermiddel heeft zich steeds weer aangepast met de komst van nieuwe technieken en materialen.

Benodigde infrastructuur is aangelegd en in sommige gevallen ook weer opgebroken. Van zandpaden door de bossen, over de heidevelden en de moerassen, waren de verbindingen in het begin van de geschiedenis van Drenthe. Enkele daarvan bestaan nog steeds, al is het gebruik nu anders. Hoofdroutes tussen nederzettingen werden steeds breder en later ook verhard. Lopen werd vaak fietsen of met paard en wagen. Later kwamen de buurtschepen met de aanleg van de kanalen, de stoomtrein en stoomtram met de aanleg van een uitgebreid spoornetwerk en natuurlijk de (vracht) auto met een fijnmazig netwerk wat daarbij hoort.

Hoe de mobiliteit in de toekomst eruitziet is nu nog niet bekend. Welk infrastructuur in de toekomst gewenst is, zal afhangen van nieuwe technieken, toepassingen en materialen die worden ontdekt. Misschien suizen we over elke jaren door buizen met de Hyperloop, vliegen we met drones of rijden we met autonome voertuigen. Een ding is zeker; de wens van iedere individu om zich te verplaatsen, te verplaatsen om deel te nemen aan de maatschappij.



Veerdienst Meppel – Assen bij de tussenstop in Dieverbrug



## Afstand tot voorzieningen

De afstanden die in het verkeer worden afgelegd, nemen toe. Dit wordt vooral veroorzaakt door de alsmat groter wordende afstanden tot de belangrijke voorzieningen, zoals werk, school, zorg en cultuur. Dit komt enerzijds door het fuseren of verdwijnen van voorzieningen en anderzijds door de grotere afstand die mensen van hun werk gaan wonen. Kan men ergens sneller reizen, dan zal men vaak niet korter qua tijd gaan reizen, maar juist langer qua kilometers. Hierdoor zal de mobiliteitsvraag qua kilometers gaan groeien.

Door de vergrijzing in Drenthe wordt het aandeel sociale reizen ook groter en daalt het aandeel woon - werk en woon - school. De babyboomgeneratie nadert of heeft de pensioenleeftijd bereikt en is opgegroeid met de auto (in tegenstelling tot voorgaande generaties). Men heeft meer tijd en gaat daardoor vaker op pad voor bijvoorbeeld familiebezoek, musea, natuur, winkelen en zorg. Men reist daarbij wel vaak op een ander tijdstip dan de forenzen en de scholieren, die vooral in de ochtendspits reizen. Hierdoor zal het piekmoment van de mobiliteitsvraag kunnen gaan afnemen.

## Nieuwe ontwikkelingen

De dagindeling van de inwoner en bezoeker van Drenthe bepaalt de mobiliteitsvraag. Moet men naar het werk, school en/of sportclub, dan betekent dat vaak al een paar verplaatsingen per dag. Gemiddeld maakt iedereen vijf verplaatsingen per dag. Dit blijft al vele jaren stabiel. Maar tijdens de 'COVID-19-lockdown', was het ineens anders. Steeds meer Nederlanders lijken zich langzamerhand aan te passen aan de beperkingen die de coronacrisis met zich meebrengt. Ze oordelen positiever over thuiswerken en verwachten na de crisis ook vaker thuis te gaan werken.

Toch bleef de drang om zich te verplaatsen. Er wordt veel meer gewandeld en gefietst. De fietswinkels hebben het druk met verkoop van elektrische fietsen en recreatieve fietsen. Toen het reizen weer mocht was het openbaar vervoer de grote verliezer. De reizigers mijdt treinen en bussen vanwege het risico op besmetting en het verplicht dragen van mondkapjes. Men koos vaker voor de auto. De eerste helft van 2020 steeg de verkoop van met name occasions, zelfs nog harder dan die van fietsen. De verkeersintensiteit – het aantal auto's op de weg per dag – bleek in juni 2020 al bijna even groot als begin maart, met als een verschil; de ochtendspits was veel kleiner. Men reist veel verspreider over de dag, waardoor het aantal piekmomenten fors is afgenomen.

## Veranderen van de mobiliteitsvraag

Jarenlang is er geprobeerd om door stimuleren, bekijzen en beboeten de mobiliteitsvraag te veranderen. Steeds met minimaal effect. De mens is een gewoontedier, dat niet snel het dagelijkse patroon zal aanpassen. Door de COVID-19 crisis blijkt echter dat men zich sneller kan aanpassen dan ooit voor mogelijk was gehouden. Het aanpassen van schooltijden, zodat scholieren en studenten buiten de ochtendspits kunnen reizen was lange tijd niet mogelijk. Nu was men graag bereid om de planning aan te passen, zodat men weer naar school kon. Bedrijven wilde personeel op kantoor hebben, maar heeft nu het thuiswerken ontdekt. Fysiek samenkomen heeft nog steeds voordelen, maar dat hoeft niet iedere dag te zijn. Men ziet nu de voordelen van het flexwerken. De veranderingen zullen leiden tot een andere mobiliteitsvraag. Nu hebben werknemers nog vaak een leaseauto, maar blijft dat zo, als men maar twee dagen naar kantoor hoeft? Krijgt men dan voor 5 dagen een auto? Of is dan de deelauto, deelfiets en/of het openbaar vervoer een alternatief?

## Inclusieve samenleving

Binnen de mobiliteit wordt de sociale agenda een belangrijk uitgangspunt; iedereen doet ertoe en iedereen doet mee. Binnen het huidige aanbod van mobiliteit is dit niet het geval. Reizigers met een beperking kunnen niet of moeilijk deelnemen aan het verkeer en daardoor ook niet of moeilijk aan de samenleving. Met de ratificatie van het VN-verdrag voor de Rechten van Personen met een Handicap in 2006 is dit een belangrijke opgave geworden binnen de toekomstige ontwikkelingen in de mobiliteit, wat uiteindelijk moet bijdragen aan een inclusieve samenleving.

## Mobiliteitsvraag op verschillende niveaus

De inwoners en bezoekers van Drenthe willen zich graag verplaatsen, maar, zoals al eerder aangegeven, verschilt deze vraag per persoon. Daarom zal het aanbod ook zeer verschillend moeten zijn om hier een passend aanbod te kunnen bieden. Om een goede bereikbaarheid van Drenthe te houden en/of krijgen, moet op diverse netwerken worden aangesloten, zowel binnen de provincie als daarbuiten:

- Via de lucht voor lange internationale verplaatsingen (> 500km) via Groningen Airport Eelde
- Via het spoor voor (inter)nationale verbindingen naar Groningen, Leeuwarden, Zwolle en verder naar de Randstad en Duitsland.
- Via de weg: autosnelwegen, autowegen en de lokale wegen
- Via het water voor binnenvaart (Meppel/Coevorden) en de recreatievaart
- Via fietspaden: Fietsknooppunten die aansluiten op de netwerken in omliggende provincies en Duitsland en doorfietsroutes naar belangrijke bestemmingen zoals Groningen en Zwolle
- Via wandelpaden: van ommetjes tot lange afstandsroutes

## De gevolgen van nieuwe technologie in vervoerswijzen

De ontwikkelingen in de mobiliteit volgen elkaar steeds sneller op. Om deze ontwikkelingen en de daarmee steeds veranderende mobiliteitsvraag goed te kunnen bedienen, zal het aanbod aan verschillende vormen van mobiliteit veel flexibeler ingericht moeten worden, meer vervoer op maat. Daarnaast moet de mobiliteit ook duurzaam zijn en toegankelijk voor iedereen. Al met al een behoorlijke opgave in Drenthe!

De opkomst van elektrische aandrijving van auto's zal daaraan bijdragen maar zal nieuwe uitdagingen met zich meebrengen. Hoe beprijs je automobilititeit, ook in de overgangssituatie naar 100% elektrisch. Wat zijn de effecten van betalen naar gebruik in plaats van bezit (MRB). We pleiten daarbij voor een regionale aanpak (stedelijk, platteland) en niet voor een vlaktaks. Zo kunnen we op maat sturen.

## Resumé

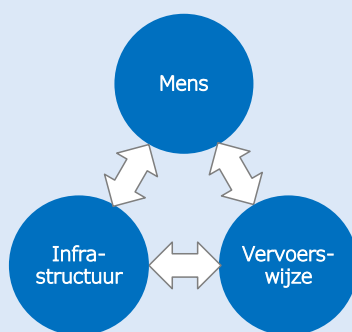
De automobilititeit zal in Drenthe minder groeien (door vergrijzing) en wellicht afnemen, er wordt meer gefietst en gewandeld en het publiek vervoer blijft van belang omdat iedereen moet kunnen deelnemen aan de maatschappij. Reductie van emissies en elektrificatie wordt een hele grote opgave binnen de mobiliteit.

# Mobiliteit maakt mogelijk

We schreven het al eerder: mobiliteit levert een bijdrage aan de brede welvaart. Het draagt bij aan de economische ontwikkeling en aan een inclusieve samenleving. Een bereikbaar Drenthe: iedereen doet mee en kan zorgeloos van A naar B. Maar niet iedereen is in staat gebruik te maken van een auto en is afhankelijk van goed openbaar vervoer en/of fietsnetwerk. Niet iedereen is in staat om zomaar met een app op stap te gaan. Daarom moeten nieuwe innovatieve ontwikkelingen in mobiliteit altijd getoetst worden op de sociale doelstellingen van de provincie.

Zorgeloze mobiliteit gaat niet alleen over reizen en de reiziger. Het gaat ook om het inperken van de nadelen van mobiliteit: het beslag op ruimte, de impact op natuur, gezondheid en leefomgevingen. Daarom zien wij verkeerprojecten die tot aangepaste of extra infrastructuur leiden altijd als projecten voor gebiedsontwikkeling. Opgaves die meerdere beleidssectoren en overheden raken en in samenhang moeten worden ontworpen en tot uitvoering worden gebracht. Met compenserende maatregelen als dat nodig is. Denk aan de verplichting tot herplanting van bomen of geluidssanering. Dit impliceert een nauwe samenwerking binnen en buiten het provinciehuis. Het Drentse verkeer en vervoereraad is daarvoor het uitgelezen platform. Voor een meer structurele samenwerking met marktpartijen moeten we nog stappen zetten. Zoals we ook doen met de gekozen samenwerking binnen de regionale energiestrategie (RES). Burgers vroeg betrekken -als het bijvoorbeeld gaat om verkeersveiligheid in hun eigen buurt- is vanzelfsprekend.

Onze visie is dat er bij keuzes altijd aandacht moet zijn voor balans in de drie-eenheid: de reiziger (de mens als automobilist, professioneel chauffeur, als fietser, voetganger of OV-gebruiker), de netwerken van infrastructuur en de verschillende vervoerswijzen, in jargon vaak aangeduid als modaliteiten. Alle drie verdienen gelijke aandacht. Door bijvoorbeeld in te spelen op gedrag via campagnes, via proportionele handhaving en met beprijzen kunnen keuzes worden beïnvloed. Infrastructuur moet veilig zijn, de impact op de leefomgeving beperkt, duurzaam aan te leggen en te onderhouden. Het (gewenste) aandeel in de types vervoerswijzen bepaalt keuzes in infrastructuur. Meer fietsverkeer? Meer fietspad.



## Samenwerken

Drenthe is erg actief in de lokale, regionale en landelijke netwerken. We proberen de verbindende schakel te zijn tussen de uiteenlopende belangen, wensen en projecten. We overleggen met veel bewoners, bezoekers en/of gebruikers. Soms direct, soms via belangenorganisaties, maar altijd met de insteek om te komen tot een adequaat en passend mobiliteit systeem.

Landelijk ondersteunen we de prioriteiten die samen met andere provincies zijn benoemd en brengen deze continu onder de aandacht van Den Haag en Brussel. Daarbinnen kiezen we vooral voor een leidende rol bij fietsverkeer (20% meer fietskilometers) en OV: openbaar vervoer (goede spoorverbindingen in en naar het Noorden en de ontwikkeling van een netwerk van OV-knooppunten). Uiteraard ondersteunen we de ambities naar minder

verkeersslachtoffers en schonere mobiliteit (klimaatakkoord). We maken ook gebruik van landelijke kennisinstututen als het kennisplatform verkeer en vervoer en ondersteunen deze ook financieel.



We werken samen met de gemeenten op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Zowel bestuurlijk als ambtelijk worden er in het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe afspraken gemaakt, elkaar geïnformeerd en richting bepaald hoe de mobiliteit in Drenthe te blijven verbeteren.

We zijn erg actief in landelijke netwerken en kennisinstellingen. Halen en brengen is in ons belang. We letten goed op de belangen van het landelijke gebied. Immers door de landelijke focus op de stedelijke problematiek dreigen de opgaven die eigen zijn aan het platteland, zoals bereikbaarheid, veiligheid op 80 km wegen en de OV en spoorverbindingen in en met het Noorden nog wel eens kind van de rekening te worden. Maatregelen die landelijk worden uitgedacht hebben in onze contreien vaak een heel andere uitwerking. Die ons niet altijd helpt. Dat belang. Daar gaan we voor. Ook zoeken we brede samenwerking in regionale programma's zoals Groningen Bereikbaar, Regio Groningen Assen, Regio Zwolle en Port of Zwolle.

Het IPO heeft in de portefeuille mobiliteit diverse prioriteiten gekozen. De ontwikkeling van een toekomstbeeld voor het OV is in volle gang en de provincies doen daar intensief aan mee. Meer internationale en nationale (snelle) spoorverbindingen, ook voor goederen; de verplaatsing van deur tot deur via OV-knooppunten en tenslotte inzet op veiligheidssystemen, betaalbaarheid en duurzaamheid.

Lobby blijft een belangrijk onderdeel van onze strategie. Op inhoud (denk aan spoorverbindingen en maatregelen op rijkswegen) en ook om middelen te verkrijgen die we met cofinanciering aanvullen om dekking te borgen van onze eigen projecten. Inmiddels is het landelijke Infrastructuurfonds omgevormd tot een Mobiliteitsfonds en nu kunnen ook meer experimentele projecten, die niet direct zijn te verbinden met aanleg van infrastructuur, bekostigd worden. We zetten in op het maximaal binnenhalen van bijdragen.

## Integrale aanpak

Bij het verbeteren van de mobiliteit werken we op een integrale manier samen met andere beleidsvelden binnen en buiten de provincie. Maatschappelijk opgaven hebben vrijwel altijd een link met de mobiliteit. Andersom is dat zeker het geval. Alle mobiliteitsopgaven raken de maatschappij direct. Het is belangrijk om daar vanaf het begin rekening mee te houden.

Een wegproject is breder dan de weg en de wegbermen. Er moet gekeken worden naar het gehele gebied waar de weg door heen loopt en met dit wegproject zullen ook opgaven van andere beleidsvelden onderdeel uitmaken van het project. Het is daarmee ook geen wegproject meer, maar meer een gebiedsontwikkeling. Voor nieuwe of aanpassingen aan bestaande provinciale infrastructuur treden wij op als gebiedsregisseur en werken we via gebiedsbenadering: een proactieve werkwijze met het gebied als vertrekpunt waarin de (nieuwe)

infrastructuur zijn plek heeft of moet krijgen en de participatie van directbetrokkenen bij de planvorming en uitvoering belangrijk is.

Essentieel is dat de verschillende opgaven door de Provincie worden beschouwd in hun onderlinge samenhang. Een cultuuromslag van sectoraal naar integraal werken is de enige mogelijkheid om de veelomvattende maatschappelijke opgaven aan te pakken. Geen enkele opgave staat immers op zichzelf. Veranderingen in bijvoorbeeld de landbouw zullen we moeten bekijken in relatie tot landschapontwikkeling, de afstand tussen producent en consument, het verdienmodel van de boeren, de leefbaarheid en ordening van dorpen en steden, die op hun beurt weer worden bepaald door de organisatie van de infrastructuur. In de aanpak prevaleert het algemene belang tekens boven het individuele, de lange termijn boven de korte en samenhang boven het sectorale.

*'De gangbare keuze is niet de beste optie, maar de makkelijkste'*

De maatschappelijke opgaven en dus ook de gewenste oplossingen zijn niet standaard. Per gebied of regio zijn andere oplossingen nodig, afhankelijk van de bewoners, de omgeving, de historie en de identiteit van het gebied. Daarom wordt voor iedere opgave een strategische verkenning uitgevoerd waar alle beleidsvelden van de Provincie worden betrokken.

Om de maatschappelijke opgaven op het gebied van mobiliteit op een efficiënte wijze aan te pakken, gaan we uit van het volgende afwegingskader:

- 1. Ruimtelijke ordening** Hierbij wordt vooral gekeken naar de vraag waarom de mensen gaan reizen. Door bijvoorbeeld bundeling van belangrijke bestemmingen bij (voor iedereen) toegankelijke locaties, kan de mobiliteit worden 'gestuurd'.
- 2. Prijsbeleid** Door te tarieven voor de mobiliteit aan te passen, zijn de mensen wellicht bereid om te kiezen voor een vervoermiddel of de reis op een ander tijdstip te maken.
- 3. Openbaar vervoer en fiets** Als men op reis wil, dan willen we graag dat men gebruik maakt van de milieuvriendelijke en gezonde modaliteiten. Daarom zal bij bijvoorbeeld fileproblemen eerst gekeken worden of extra aanbod kan leiden tot een vermindering van het autoverkeer, voordat geïnvesteerd wordt in extra capaciteit voor de auto.
- 4. Mobiliteitsmanagement** Samen met o.a. werkgevers wordt gekeken naar het veranderen van de mobiliteit, zowel voor personen als voor goederen. Moeten de pakketjes in de spits worden bezorgd, moet iedereen op kantoor werken of kan het ook thuis, is de leasefiets niet een mooi alternatief voor de leaseauto?
- 5. Beter benutting huidige infrastructuur** De capaciteit van het wegennet wordt vaak nog niet volledig benut. Soms in slechts één route heel druk, terwijl alternatieve routes een goede doorstroming en voldoende capaciteit hebben. Door meer realtime reisinformatie aan te bieden, kunnen reizigers beter kiezen tussen het aanbod aan mobiliteit. Voorbeelden hiervan zijn de matrixborden langs de snelwegen, DRIS bij bushaltes en op termijn MaaS (Mobility as a service).
- 6. Aanpassing aan de bestaande infrastructuur** We blijven de huidige infrastructuur aanpassen/verbeteren. Enerzijds om aan nieuwe regelgeving te voldoen, anderzijds om de veiligheid of capaciteit te verhogen.
- 7. Nieuwe infrastructuur** Mocht de voorgaande stappen onvoldoende blijken om de maatschappelijke opgaven op te lossen, kan er gekozen worden om nieuwe infrastructuur aan te leggen.



# Wat gaan we doen?

Op basis van de pijlers uit het Mobiliteitsprogramma is een eerste inschatting gemaakt van de werkzaamheden die horen bij de desbetreffende pijler. Van deze werkzaamheden zijn de kosten geraamd van de behoefte aan middelen qua projectkosten en investeringen voor dit programma. Naast de 5 ambitiepijlers blijven we natuurlijk ook inzetten op de overige kerntaken en taken die andere beleidsvelden raken, zoals luchtvaartbeleid, water, logistiek/ goederenvervoer en geluid. Deze taken zijn ondergebracht in pijler 6. Hierin zijn ook de werkzaamheden opgenomen op het gebied van lobby, samenwerking/participatie en onderzoek. Daarnaast blijven we werken aan de projecten uit de huidige Investeringsagenda Verkeer en Vervoer, zoals de N375 Watertoren Meppel, duurzaam veilige inrichting N375 Meppel – Pesse, de Norgervaart en de uitvoering van het bereikbaarheidsakkoord Emmen.

In de volgende blokken staat per pijler een overzicht van de werkzaamheden die hieronder vallen. Het is niet een compleet overzicht, maar geef globaal beeld. De werkzaamheden zullen bij de verdere uitwerking in diverse uitvoeringsplannen concreter worden.

## **Hoofdkeuze 1    Toegankelijke en veilige bereikbaarheid    180 mjn**

### **Sociale veiligheid en toegankelijkheid**

- Meer aandacht voor de beleving van de openbare ruimte om drempels voor gebruik weg te nemen. Gestart zal worden met de hubs, zodat het openbaar en publiek vervoer nog toegankelijk worden.
- Reisinformatie op verschillende manieren aanbieden om iedereen te kunnen bereiken.

### **Strategisch Plan Verkeersveiligheid**

- Implementatie van het Drentse Strategisch Plan Verkeersveiligheid
- Blijven inzetten op Permanente Verkeerseducatie
- Verkeersveiliger maken van wegen volgens het principe Duurzaam Veilig, o.a.:
  - o N34 – partiele verdubbeling
  - o Verkeersplein Gieten
  - o Wegenruil Emmen

### **Aanpak**

Gecombineerde aanpak van de infrastructuur t.a.v. verbeteren van de verkeersveiligheid, verminderen geluidsoverlast, beheer & onderhoud, als mobiliteitsinput in de integrale projecten van de provincie. Infrastructurele projecten worden gebiedsopgaven, waarbij ook andere beleidsvelden direct betrokken zijn.

### **Beheer en onderhoud**

Beschikbaar houden van de bestaande infrastructuur door duurzaam beheer en onderhoud. Extra aandacht voor de grotere kunstwerken (bruggen, viaducten, sluizen) welke aan het einde van hun levensduur komen, waarbij vroegtijdig onderzocht wordt of vervanging en aanpassingen noodzakelijk zijn.

## Hoofdkeuze 2 Mobiliteit op maat

47 mln

### Hubs

- Verder ontwikkelen van de reishubs tot multimodale sociaal, economische en maatschappelijke knooppunten, door koppeling met o.a. logistiek, winkels, bibliotheken, zorginstellingen en sportmogelijkheden. De ontwikkeling wordt daarom opgepakt samen met betrokken beleidsvelden en instanties.
- Ontwikkeling van dorps- en wijkhubs met o.a. deelmobiliteit en voorzieningen ter bevordering van de leefbaarheid. Koppeling met dorpshuizen en wijkcentra.
- Realisatie van de hub P+R De Punt A28
- Verdere ontwikkeling van de provinciale hubs Rolde N33, Westlaren, Gieten, Borger, Smilde, Dieverbrug en Peize (gezamenlijk met gemeente Noordenveld)

### Ketenmobiliteit

- Pilot autodelen Hubs N34-corridor (Westlaren, Annen, Gieten en Borger)
- Pilot deelfietsen bij hubs op verschillende locaties met verschillend aanbod
- Verbeteren van de keteninformatie

## Hoofdkeuze 3 Fiets als duurzaam alternatief

88 mln

### Fiets

- Fiets stimuleren door werkgeversaanpak
- Werken aan een netwerk van doorfietsroutes van en naar de grotere kernen in Drenthe om meer fietsers in het woon/werkverkeer te krijgen.
- Betere stallingsmogelijkheden bij belangrijke bestemmingen (binnensteden, hubs, onderwijs en bedrijven)
- Meer aanbod van deelfietsen/fietsverhuurmogelijkheden (ketenmobiliteit)
- Bevorderen recreatief gebruik door goede route voorzieningen
- Meer voorzieningen op fietsafstand van de inwoners door de ontwikkeling van (dorp)hubs op regionaal en lokaal niveau.
- De fiets stimuleren in het logistieke systeem (last mile bezorging via transportfietsen), waarbij de hubs mogelijk een distributiefunctie hebben.
- Educatie en voorlichting in het onderwijs
- Educatie en voorlichting aan ouderen (e-bike)

### Voetganger

- Bevorderen recreatieve wandelroutes door goede route voorzieningen
- Introductie van hub naar hub wandelroutes
- Verbeteren toegankelijkheid openbare ruimte

## Hoofdkeuze 4 Een adequaat openbaar vervoernetwerk

270 mln

### Ontwikkeling en beheer openbaar vervoer

- Toezien op een goede uitvoering van de bus concessies via het OV Bureau Groningen Drenthe en van de regionale treindienst Zwolle-Emmen in samenwerking met de provincie Overijssel.
- Versterken van het basisnetwerk (minimale bediening ieder half uur van 7.00 tot 24.00 uur) tussen de hubs.

### Bus

- Drentse bijdrage aan de exploitatie van de bus concessie Groningen Drenthe
- Doorontwikkeling van toegankelijke haltevoorzieningen en ketenvoorzieningen
- Verdere verduurzaming van de openbaar vervoerbussen in Drenthe, zodat in 2030 alle bussen zero-emissie zijn.

### Trein

- Drentse bijdrage aan de exploitatie van de treinconcessie Vechtdallijnen /Blauwnet Zwolle – Emmen.
- Onderzoek naar en uitvoering van projecten m.b.t. verbetering regionale treindienst Zwolle - Emmen, zoals de realisatie spoorverdubbeling Emmen Zuid, verbetering van de stations, uitbreiding van de ketenvoorzieningen en verhogen van de frequentie.
- Versnelling van de treindienst tussen het Noorden en de Randstad, waarbij de voorkeur uitgaat naar de verbindingen over bestaand spoor.
- Onderzoek naar de Nedersaksenlijn, samen met het Rijk, de provincies Groningen en Overijssel en de aanliggende gemeenten
- Onderzoek naar de realisatie van de treindienst Emmen – Coevorden – Nordhorn - Rheine
- Onderzoek naar decentralisatie van sprinters op het kernnet (Zwolle – Leeuwarden/ Groningen) alleen als dit zowel voor de reizigers als de provincie leidt tot een verbetering.

### Hubtaxi – Kleinschalig Openbaar Vervoer

- Verbeteren van de vindbaarheid van de hubtaxi

## Hoofdkeuze 5 Duurzame oplossingen en innovatie

43 mln

### Regionaal Mobiliteitsplan duurzaamheid

- Door het aanbieden van zero-emissie openbaar vervoer, publiek vervoer, deelauto's en de fiets is een duurzame ketenreis mogelijk voor inwoners en bezoekers van Drenthe. Daarom zetten we in op:
  - o Deelmobiliteit (deelauto's en deelfietsen)
  - o Verdere verduurzaming van het wagenpark waar de provincie direct betrokken is; eigen wagenpark en het openbaar vervoer.
  - o Stimuleren van verduurzaming van het publiek vervoer (in opdracht van gemeenten).
  - o Werkgeversaanpak; stimuleren thuiswerken, fiets- en OV-gebruik, carpoolen. Dit doen we als Drenthe in drie regio's: Noord, Zuidwest en Zuidoost. Iedere met z'n eigen dynamiek, opgaven en speerpunten.
  - o Meer voorzieningen op fietsafstand van de inwoners door de ontwikkeling van hubs op regionaal en lokaal niveau. Hierdoor is voor veel verplaatsingen men niet meer afhankelijk van de auto, minder autoritten = minder uitstoot.
- Verduurzaming: minder belastende varianten van asfalt, beton etc.
- Een netwerk van minimaal 300 laadpunten langs de Drentse infrastructuur

### Slimme oplossingen

- Optimaliseren van het gebruik van de bestaande infrastructuur door realtime verkeersinformatie beschikbaar te stellen aan de reiziger
- Hiervoor een adequaat monitoringssysteem en communicatiesysteem nodig.

**Samenwerking & lobby**

- Door deelname aan overleggen en via lobby behartigen we de Drentse belangen in regionaal, landelijk en Europees verband.

**Participatie**

- Het verder ontwikkelen van de mobiliteit in Drenthe is afhankelijk van veel aspecten, maar vooral van het gedrag van de inwoners en bezoekers van Drenthe. Daarom blijven we ze betrekken bij het maken van nieuwe plannen, het aanpassen van de infrastructuur en het gebruik van het aanbod van verschillende modaliteiten. Dit geldt ook voor de diverse belangengroeperingen.
- Bij de ontwikkelingen van knooppunten is betrokkenheid van de omwonenden en bedrijven zeer gewenst. Hierbij wordt keken naar een directe betrokkenheid en eventueel het laten uitvoeren van werkzaamheden door de omgeving (bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van een beheerbudget aan een stations/hub coöperatie).

**Omgeving**

- Vanwege nieuwe regelgeving t.a.v. verkeersgeluid bij de implementatie van de Omgevingswet, worden de geluidsproductieplafonds per wegvak op basis van monitoring bepaald. Dit kan zorgen voor extra maatregelen/aanpassingen aan de provinciale wegen om de leefbaarheid van de directe omgeving te verbeteren.

**Experimenten, onderzoek en haalbaarheidsstudies**

- Door het houden van experimenten, onderzoeken en haalbaarheidsstudies blijven we verder bouwen aan een duurzame mobiliteit en bereikbaarheid van Drenthe
- Inzicht in de huidige en toekomstige mobiliteit door verkeersonderzoek met middelen zoals multimodale simulatiemodellen en verkeersdata van derden (mobiele telefoongegevens).
- Betere afwikkeling op de A28 (Zwolle - Meppel - Hoogeveen)
- Betere verbinding met Twente via de N34 en/of N48

**Monitoring**

- Om de mobiliteitsvraag optimaal af te kunnen wikkelen met het beschikbare aanbod (input voor o.a. MaaS) zal de mobiliteit permanent en direct gemeten moeten worden. Dit vraagt om investering in nieuwe apparatuur voor provincie en andere wegbeheerders. Deze data vormt ook de basis voor het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur.
- Monitoring van ontwikkelingen in de demografie, deelname, verkeersintensiteiten, waardering infra en OV, veiligheid en betaalbaarheid (trends)

**Water**

- Verbeteren verduurzamen van de voorzieningen voor de beroeps- en recreatievaart

**Luchtvaart**

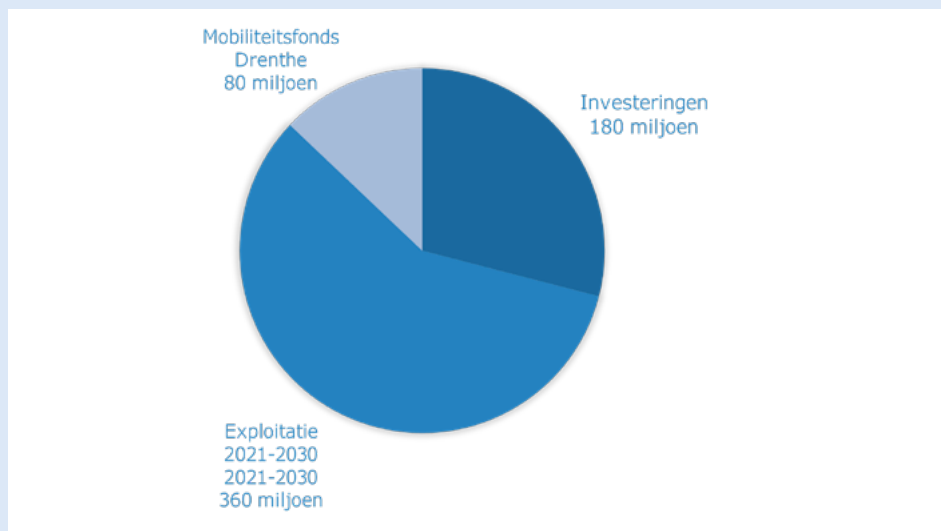
- Uitvoeren van de wettelijke taken op gebied van luchtvaart (exclusief GAE)
- Groningen Airport Eelde (GAE) blijft de internationale toegangspoort van Noord-Nederland
- Lobby voor een goede plek van GAE binnen het nationaal luchthavenbestel
- Stimuleren van de ontwikkelingen rond drones. Inzet in de gezondheidszorg, precisie landbouw en logistiek.

**Logistiek / goederenvervoer**

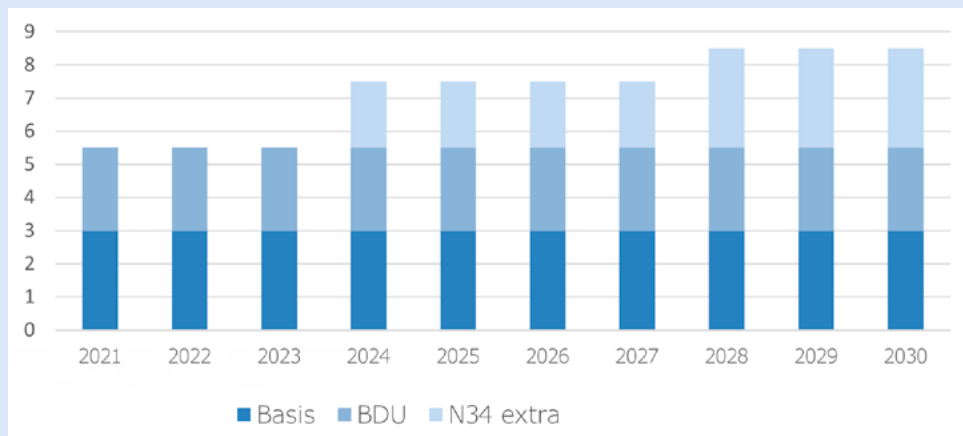
- Inzet op logistieke hubs. Van groot tot klein, passend bij de vervoersomvang.
- Duurzaam vervoer in de logistiek sector stimuleren (fiets en drones)
- Meppel is de haven van Drenthe (BluePort). Het uitdiepen van het Meppelerdiep blijft gewenst om de grotere (en efficiëntere) schepen naar Meppel te krijgen.

- Terminal in Coevorden is de aansluiting voor spoorgoederenvervoer met directe verbindingen naar Rotterdam en Scandinavië.
- Stimuleren van toepassingen van duurzame brandstoffen in het goederenvervoer door tankstations met snelladers/waterstoftankinstallaties bij logistieke hubs en langs belangrijke transportcorridors (A28/A37/ N33/N34), indien mogelijk met parkeer- en overnachtingsmogelijkheid.

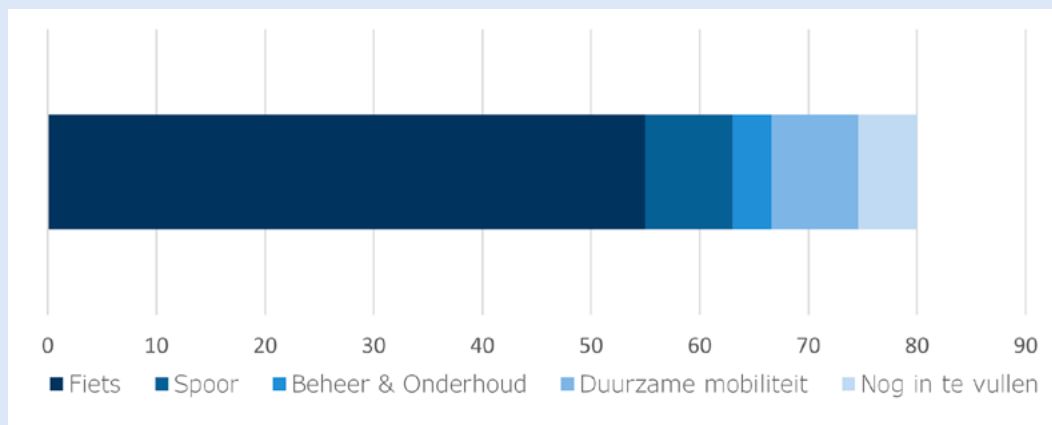
**Figuur 1** Overzicht van de financieringsraming Mobiliteitsprogramma



**Dekking kapitaalslasten investeringen MP 2021-2030**



**Reserve Mobiliteitsfonds Drenthe**





# Wat kost het en hoe betalen we dat?

Om de ambities te realiseren, is geld nodig. Veel geld. In het overzicht hiernaast is, op basis van ervaringscijfers, globaal aangegeven hoeveel. Een groot deel hiervan kan de provincie zelf dragen, maar dat zal niet genoeg blijken. We moeten dus ook op zoek naar andere financieringsbronnen, waarbij we ons richten op de partijen waarmee samen wordt gewerkt. Mocht blijken dat er onvoldoende geld beschikbaar is om de ambities te realiseren, dan is er ruimte om gedurende de programmaperiode de ambities te heroverwegen.

## **De meerjarenraming 2021 is het financieel kader voor de eigen inzet**

Voor de realisatie van de doelen in dit Mobiliteitsprogramma blijven we qua eigen inzet binnen de budgettaire kaders van de Begroting 2021 en de meerjarenramingen van het Begrotingsprogramma 4: Mobiliteit en bereikbaarheid: Slim en veilig. Wel passen we de wijze van financiering aan. Door nieuwe landelijke begrotingsregels kunnen we diverse mobiliteitsprojecten niet via investeringskredieten financieren en in overeenstemming met de financiële verordening dus niet afschrijven over meerdere jaren. Er vindt daarmee een verschuiving plaats naar eenmalige af te boeken bijdragen aan projecten (bijvoorbeeld in de vorm van subsidies). Daarnaast financieren we reguliere taken (zoals de bekostiging van de OV-concessies: ruim 21 miljoen per jaar) uit de exploitatie.

De exacte financieringsbehoefte is nog onzeker. De ramingen worden voor een aanzienlijk deel nog uitgewerkt in deelagenda's en projectplannen (o.a. voor fiets, veiligheid en duurzaamheid). Ook zijn er nog lopende onderzoeken naar de verbetering van de N34 Emmen-Noord - De Punt en project in kader van het bereikbaarheidsakkoord Emmen waarover de Provinciale Staten nog separaat moeten besluiten.

## **Investerings in de eigen infrastructuur: ±180 miljoen beschikbaar**

We betalen investeringen in infrastructuur en voorzieningen die leiden tot een (maatschappelijk) bezit van de provincie via investeringskredieten. Deze zijn in de begroting gebundeld in de Investeringskredieten verkeer en vervoer (IVV). Hierop schrijven we af op basis van de termijnen die zijn opgenomen in de door Provinciale Staten vastgestelde financiële verordening. Afwijkingen zijn alleen mogelijk na goedkeuring van Provinciale Staten.

Logische clusters van projecten (op basis van thematiek of gebied) worden als programmakrediet voorgelegd aan Provinciale Staten. Gedeputeerde Staten kunnen binnen het programma (en binnen het programmakrediet) onder voorwaarden verschuivingen aanbrengen.

De kaders voor eigen investeringen in dit Mobiliteitsprogramma zijn gezet in de Voorjaarsnota's 2018 en 2020. Vanaf 2021 is jaarlijks € 3 miljoen beschikbaar en van af 2024 komt daar nog € 2 miljoen bij. In 2028 nog 1 miljoen (N34/Gieten). De investeringsruimte wordt verder uitgebreid met een deel van de voormalige Brede Doeluitkering (BDU). Jaarlijks wordt ongeveer € 2,5 miljoen geïnvesteerd in provinciale infrastructuur. Dit willen we de komende jaren blijven doen. Totaal hebben we (vanaf 2024) dan jaarlijks ca. 7,5 miljoen voor de bekostiging van de kapitaalslasten van dit Mobiliteitsprogramma 2021-2030. Dit geeft met en afschrijvingstermijn van 20 jaar (de huidige Drentse richtlijn voor wegen) een investeringsvolume in de planperiode van ongeveer 180 miljoen.

In dit investeringsvolume zijn ook de eerder gemelde reserveringen opgenomen. Het gaat hierbij om de aanpak van de N34 Emmen Noord- De Punt (Verkeersplein Gieten en de gedeeltelijke verdubbeling weggedeeltes) van maximaal € 90 miljoen, het bereikbaarheidsakkoord Emmen van € 27,9 miljoen en de doorfietsroute Assen – Groningen van € 10 miljoen.

Bij investeringen brengen we geen eigen geld in, we schrijven alleen af vanaf de oplevering van het (deel) project. Geld van derden, bijvoorbeeld bijdragen van het rijk, brengen we wel in mindering op het bedrag wat we afschrijven.

In de Begroting en de meerjarenramingen zijn ook de kosten (kapitaalslasten) van de eerdere provinciale verkeer- en vervoersplannen (PVVP) geraamd, ook deze ramingen worden periodiek bijgesteld op basis van de projectvoorgang. Vertragingen (bijvoorbeeld voor planologische procedures of technische kwesties) kunnen leiden tot een latere start van afschrijvingen. Deze kosten lopen gedurende de planperiode af.

### **Reserve IVV wordt reserve Mobiliteitsfonds Drenthe: startkapitaal € 80 miljoen**

De huidige bestemmingsreserve IVV bevat in de begroting van 2021 ca. € 80 miljoen. Deze reserve was bedoeld om bij te dragen aan kapitaalslasten van (nieuwe) mobiliteitsprojecten. Gelet op de ambities in dit mobiliteitsprogramma en op de aangescherpte landelijke begrotingsregels is er minder behoefte aan financiering via investeringskredieten. Veel van de nieuwe projecten zullen betrekking hebben op infrastructuur van derden of gaan om innovatieve- of duurzaamheidsprojecten die niet primair nieuwe infrastructuur (activa) tot doel hebben. Daarom wordt in dit Mobiliteitsprogramma de reserve IVV omgevormd tot een reserve Mobiliteitsfonds Drenthe. Vanuit deze reserve kunnen projecten (via een onttrekking naar de exploitatie) worden bekostigd.

Op dit moment is de omvang van de reserve ca. € 80 miljoen. In het onderstaande overzicht is een globale verdeling van het mobiliteitsfonds Drenthe weergegeven. De inzet ligt eerst bij een inhaalslag in het beheer en onderhoud van wegverhardingen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Daarvoor wordt vanuit het fonds een eenmalige bijdrage van ca. € 3,6 miljoen aan de reserve voor groot onderhoud voorzien. Daarnaast zal de reserve worden ingezet als impuls / cofinanciering van fiets en spoorprojecten. De grootte hangt af van de bijdragen van derden.

Het mobiliteitsfonds Drenthe wordt jaarlijks gevoed vanuit het provinciefonds met de voormalige Brede Doeluitkering (BDU) voor gemeentelijke projecten. Jaarlijks gaat er ook ongeveer € 2,5 miljoen naar gemeentelijke projecten om de verkeersveiligheid te verbeteren en wordt zo bijgedragen aan de doelen en ambities van de provincie. De voeding in de planperiode bedraagt 25 miljoen.

### **Exploitatiebudgetten voor mobiliteit in programma 4: ± 36 miljoen per jaar**

Naast de kosten voor eigen investeringen en bijdragen aan derden is er voor de uitvoering van taken ook sprake van reguliere budgetten. Zoals de kosten voor de uitvoering van de OV-concessies, monitoring, gedragscampagnes, proceskosten, kennisontwikkeling, innovatieve projecten en verkeersonderzoek.

Met de verschuiving van eigen infrastructuurprojecten -waar gelet op de mobiliteitsontwikkelingen ook minder behoefte aan is- naar meer projecten van derden (als fietsvoorzieningen), projecten rond duurzaamheid en slim vervoer, samenwerkingsverbanden en voorzieningen, zal er wellicht extra druk komen te staan op de exploitatiebudgetten.

## Onderhoud

Voor het huidige areaal aan eigen infrastructuur (als wegen, vaarwegen, groenbeheer en kunstwerken) is in de Begroting een bedrag opgenomen voor regulier dagelijks onderhoud, groot onderhoud (als vernieuwing van deklagen) en kapitaalslasten van renovatieprojecten die levensduur-verlengend zijn, met name kunstwerken en walbeschoeiing.

Bij nieuwe projecten en investeringsbeslissingen over de aanleg van eigen infrastructuur wordt altijd gekeken of deze slim kunnen worden gecombineerd met onderhoudswerken. Ook wordt standaard de consequenties van de uitbreiding van areaal voor het onderhoud meegewogen. Voor onderhoud is een apart beleidskader en een meerjarig onderhoudsprogramma (MJOP) opgesteld. De onderhoudstoestand van onze infrastructuur moet voldoen aan de landelijke norm 'voldoende' (niveau B, CROW). Vanaf 2025 is het (groot) onderhoud te bekostigen uit de structurele middelen.

Voor openbare gebieden, zoals hubs, haltes en bebouwde kommen is een hoger onderhoudsniveau gewenst. Hierbij speelt niet alleen de verkeersveiligheid een rol, maar ook de sociaal veiligheid. De openbare ruimte dient toegankelijk te zijn om bij te dragen aan de inclusieve samenleving. Hierover worden bij de desbetreffende projecten separaat afspraken gemaakt.

## Inzet op bijdragen van derden

De financieringsbehoefte (zoals bij de aanleg van meerdere doorfietsroutes, investeringen in spoorverbindingen en duurzaamheidsprojecten) overtreft onze eigen mogelijkheden. Daarom gaan we inzet plegen op een stevige lobby voor bijdragen van het rijk en anderen. Er zijn diverse kansen vanuit Rijksprogramma's (impuls-regelingen voor veiligheid (SPV), het klimaatakkoord en groeifonds). We werken intensief mee aan landelijke planvorming als het Toekomstbeeld OV en het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de daarbij behorende (co)financiering. Dit biedt kansen voor de realisatie van de in dit programma opgenomen ambities.

Het rijk heeft recent het Infrastructuurfonds omgevormd tot een Mobiliteitsfonds waarbij meer kansen zijn om algemene mobiliteitsprojecten (ook niet zijnde auto-infrastructuur) deels met rijksgeld te bekostigen.

Tenslotte zal ook de Europese Unie binnenkort plannen ontvouwen rond mobiliteit en klimaat. Ook daar liggen naar verwachting kansen voor aanvullende financiering. Voor eigen investeringen en voor het Mobiliteitsfonds Drenthe. In de uitwerking van de deelagenda's wordt de uiteindelijke financiering aan de Staten voorgelegd. Ook kan gedacht worden aan cofinanciering van lagere overheden, hoewel we die mogelijkheden niet overschatten.

## Personele inzet op mobiliteit

Op dit moment is de personele inzet op mobiliteit gebaseerd op de normale, 'ijzeren voorraad' aan werkzaamheden, deels ook ondergebracht bij het OV-bureau Groningen Drenthe. Extra personele inzet op investeringsprojecten mag (op basis van een door de Staten vastgestelde project- of program-mabegroting) worden gefinancierd uit investeringskredieten. Vanwege de ambities op gebied van fiets en de landelijke doelstellingen op gebied van verkeersveiligheid (Strategisch Plan Verkeersveiligheid) en duurzaamheid (Klimaatakkoord) verwachten we dat er in nieuwe interbestuurlijke afspraken extra middelen voor personele inzet beschikbaar komen. De Raad voor het openbaar bestuur doet onderzoek naar de extra (personele) inzet van provincies en gemeentes die nodig zijn om de taken vanuit het klimaatakkoord uit te kunnen voeren. Bijvoorbeeld de inzet op het Regionaal mobiliteitsplan duurzaamheid. In het voorjaar van 2021 zal hier meer duidelijkheid over zijn.

## Raming eigen inzet

Tabel Raming bekende financiële inzet op de ambities 2021-2030

Pijlers van ambitie	investeringen (kredieten)	Mobiliteitsfonds Drenthe	Exploitatie (10 jaar)
Toegankelijke en veilige bereikbaarheid	122,9	6,0	28,5
Mobiliteit op maat	16,5	-	30,0
Fiets als duurzaam alternatief	27,0	58,5	3,0
Adequaat openbaar vervoernetwerk	3,0	7,5	259,6
Duurzame oplossingen en innovatie	8,0	8,0	27,0
Kerntaken, onderzoek, aanpak	3,0	-	13,0
<b>Totaal ramingen</b>	<b>180,4</b>	<b>80</b>	<b>361,1</b>
<b>Beschikbaar</b>	<b>180</b>	<b>80+25 voeding</b>	<b>-</b>





