

# Uitvoeringsprogramma Mobiliteit op Maat 2022-2026



Mobiliteit op maat





# **Uitvoeringsprogramma Mobiliteit op Maat 2022-2026**

*Gedeputeerde staten van Drenthe  
juli 2022*

**Colofon**

Dit is een uitgave van de provincie Drenthe

# Voorwoord

**Drenthe is een plattelandsprovincie met een vervoersaanbod waar je trots op kan zijn! In Nederland en daarbuiten staan Drenthe en Groningen bekend om hun unieke combinatie van openbaar vervoer en hubtaxi, wat ervoor zorgt dat bewoners en bezoekers mee kunnen doen aan de samenleving. Want in Drenthe doet iedereen ertoe!**

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. Dit is de missie van het Mobiliteitsprogramma 2021 – 2022, dat vorig jaar in de Staten is vastgesteld. Conform de afspraken die onderdeel uitmaakten van de besluitvorming, informeren wij u hierbij over de uitwerking van een van de pijlers uit het Mobiliteitsprogramma: Pijler 2 Mobiliteit op Maat.

De komende 4,5 jaar gaan we met een pakket aan maatregelen inspelen op de veranderingen met betrekking tot de mobiliteit in Drenthe. Verduurzaming en inclusiviteit zijn grote maatschappelijke opgaven die ook de mobiliteit zullen beïnvloeden. Om de voorzieningen bereikbaar te houden voor iedereen, moeten we inzetten op een breed aanbod van ‘passend’ vervoer en een goede toegankelijkheid hiervan. Dit is de centrale opgave van pijler 2 Mobiliteit op maat.

Pijler 2 Mobiliteit op Maat omvat alle schakels in de openbare ruimte die reizigers gebruiken voor hun ketenreis. Plaatsen waar men van vervoermiddel verandert, zoals een hub, een carpoolplein, een deelauto locatie en een bushalte. Daarnaast maakt ook het integrale reis- en informatiesysteem (MaaS), dat de verschillende ketens met elkaar verbindt, onderdeel uit van deze pijler. Bij Mobiliteit op Maat kijken we niet alleen naar infrastructurele verbeteringen en/of een groter aanbod van mobiliteit. Ook het dichterbij brengen van voorzieningen maakt er onderdeel van uit, zodat de leefbaarheid positiever wordt ervaren, men minder vaak hoeft te reizen en meer op de fiets kan doen.

Er zijn natuurlijk sterke raakvlakken met de andere pijlers van het Mobiliteitsprogramma 2021 - 2030. Zo is verkeersveiligheid en sociale veiligheid een voorwaarde om deel te nemen aan de samenleving, is het wegen-, fiets- en openbaarvervoernetwerk de basis voor de bereikbaarheid en kan de verduurzaming van de mobiliteit worden gestimuleerd door het aanbieden van meer alternatieven en het verminderen van mobiliteit door voorzieningen en knooppunten meer met elkaar te verbinden.

Het creëren van een inclusief en passend mobiliteitssysteem kunnen we als Provincie Drenthe niet alleen. Samenwerking met andere overheden, organisaties en vooral de burgers zelf, is een voorwaarde voor succesvolle veranderingen qua leefbaarheid en bereikbaarheid in Drenthe en daar omheen liggende gebieden.



# Leefbaarheid en bereikbaarheid

Twee termen die vaak samen worden gebruikt. Maar waarom? Omdat we in een land wonen waar we voor onze dagelijkse activiteiten van verschillende voorzieningen gebruik willen maken. Voorzieningen op het gebied van onderwijs, zorg, werk, cultuur, ontspanning of juist inspanning. Voorzieningen die we niet allemaal direct naast onze woning hebben. We moeten ons dus gaan verplaatsen, willen we gebruik kunnen maken van een voorziening. Een onderdeel van leefbaarheid kan vertaald worden in de bereikbaarheid van voorzieningen.

## Optimaal mobiliteitssysteem

Jarenlang is er gewerkt aan een optimaal vervoersysteem in Groningen en Drenthe. Meer wegen, meer fietspaden, openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, parkeerplaatsen, ga zo maar door. Maar als de bereikbaarheid van een gebied goed is, ontstaat er een tweede beweging. De voorzieningen gaan zich verplaatsen. Bijvoorbeeld scholen gaan fuseren en trekken naar de grotere kernen. De scholieren kunnen vanwege die goede bereikbaarheid toch wel iets verder reizen. De school krijgt een groter invloedsgebied en daardoor meer leerlingen, wat heel efficiënt is vanuit het onderwijs. De afstand tot het onderwijs wordt echter groter, de mobiliteit neemt toe, er komt meer vraag naar infrastructuur en zodra de bereikbaarheid weer op orde is, komt vaak de volgende fusieronde en begint het proces weer opnieuw. Je kan je dan ook afvragen of het altijd zo is dat een goede bereikbaarheid goed is voor de leefbaarheid. Juist een hele slechte bereikbaarheid, zoals op een eiland, zorgt ervoor dat de voorzieningen blijven. Maar ook dat gaat maar tot een bepaald niveau. Het moet wel betaalbaar zijn.

Door de clustering van voorzieningen in grotere kernen ontstaan er daar weer andere problemen. De bereikbaarheid komt onder druk te staan door te weinig wegcapaciteit, oversteekbaarheid van wegen, te weinig parkeervoorzieningen, etc. Ook dit resulteert in een vraag naar meer of anders vormgegeven infrastructuur, zoals zebrapaden, vrijliggende fietspaden, extra rijstroken, een extra bushalte of zelfs een hele buslijn.

Vergelijkbare processen gebeuren ook bij huisartsenposten, ziekenhuizen, winkels, bedrijven, sportverenigingen en cultuurinstellingen. Begrijpelijk vanuit de desbetreffende sector, maar wel met nadelige gevolgen voor de gebruikers. Uiteindelijk ontstaat er een situatie dat de inwoners de leefbaarheid slechter beoordelen vanwege de steeds groter wordende afstand tot de voorzieningen.

## Goede bereikbaarheid alleen met een auto

Door de groter wordende afstand tot voorzieningen en de verspreiding van deze voorzieningenclusters over de regio, is de gebruiker heel afhankelijk geworden van de auto als vervoermiddel. Alleen met de auto kan men de dagelijkse agenda afwerken in de beschikbare tijd. Maar hoe zit het met de mensen die geen auto hebben, deze niet kunnen besturen of betalen? Hoe gaan die mensen dan naar de voorzieningen op afstand? Toch vaak met de auto. Men vraagt iemand in het gezin, familie of kennissenkring. Maar dit wordt steeds lastiger. De verplaatsingen nemen toe door het wegtrekken van de voorzieningen. Het aantal 'vrijwilligers' in de directe omgeving neemt af door kleinere gezinnen, familie die steeds meer op afstand woont en het afnemen van sociale contacten. Eerder sprak men elkaar wel in de plaatselijke supermarkt, de kerk of in de wachtkamer van de huisarts. Maar als die voorzieningen verdwijnen, dan verdwijnen ook de plaatsen waar men elkaar ontmoet. De wereld van veel mensen wordt daardoor steeds kleiner, zeker als men zelf minder mobiel wordt.





### **Ervaringen uit de praktijk**

Het doelgroepenvervoer/hubtaxi is er natuurlijk als vangnet. Maar toch is dit geen oplossing voor alles. De gebruiker wordt bij huis opgehaald, naar een anonieme wachtkamer van een huisartsenpost gebracht en na het bezoek direct weer naar huis teruggereden. Heel efficiënt, maar wel afstandelijk. Uit verhalen van mensen hoor je ook dat ze zich bezwaard voelen om een taxi te bellen. 'Moet er speciaal voor mij een taxi van ver komen, om mij een klein stukje verderop te brengen? Dan blijf ik wel thuis'. Ook wil men graag met een bekende reizen. Als men zelf geen vervoer heeft en men moet naar het ziekenhuis, dan vraagt men eerst rond in de familie, dan bij bekenden en als die allemaal niet kunnen, dan verplaatst men de afspraak in het ziekenhuis. De stap om te kiezen voor doelgroepenvervoer is blijkbaar voor een groep mensen te groot.

### **Andere manier van organiseren**

Het is mogelijk om ons systeem anders in te richten. Wat gebeurt er als het op een andere manier wordt benaderd. Sinds jaar en dag bestaat de mobiliteit uit de vraag: 'Hoe kom ik van A naar B?' Maar eigenlijk moet de vraag zijn: 'Waarom moet ik naar B en waarom kan dat niet naar A komen?' Met de huidige technologische ontwikkeling moet er toch een manier te vinden zijn om dit voor elkaar te krijgen. We kunnen al online afspreken met een arts, kunnen alles online kopen, onze bankzaken en verzekeringen online regelen, online vergaderen, online gesprekken voeren, ga zo maar door. Voor veel redenen om naar B te gaan zijn er al alternatieven. Maar daarin schuilt ook meteen een gevaar. Als we alles kunnen regelen vanuit huis, wie ontmoeten we dan echt? Wie zien we dan echt? Tijdens de coronacrisis is dat wel duidelijk geworden. De mens heeft behoefte aan sociaal contact en aan beweging. Daarom is alles vanuit huis regelen geen alternatief voor alles.

Onderdeel van pijler 2 is ook het verminderen van mobiliteit om de leefbaarheid te verbeteren. Hierbij is het uitgangspunt: 'We brengen de mensen niet naar de voorzieningen, maar de voorzieningen dichterbij de mensen'. Door het creëren van goed bereikbare locatie van voorzieningen, het liefst op fietsafstand van de mensen, kunnen we de mobiliteit beïnvloeden. Door in dorpen en wijken hubs te ontwikkelen waar men gebruik kan maken van verschillende voorzieningen, hoeft men daarvoor minder ver te reizen dan nu het geval is. En vaak is dit mogelijk door alleen het anders organiseren van bestaande voorzieningen. Bijvoorbeeld het geplande bezoek aan een huisarts. In veel dorpen is de huisarts verdwenen. Door het spreekuur door de huisartsen anders te organiseren, kan de mobiliteit worden verminderd. Niet de patiënten reizen een langere afstand naar een medisch centrum, maar alleen de huisarts reist naar een locatie dichterbij de mensen, bijvoorbeeld in een hub, welke gevestigd is bij een bestaande voorziening zoals een dorps huis of sportkantine. De patiënten hebben zo weer een deel van de zorg in hun eigen dorp of wijk. Hét voordeel is dat men elkaar weer treft en beter leert kennen. Als men elkaar beter kent, zal men ook eerder iemand om hulp vragen en elkaar helpen.

# Verbindingen met ander beleid

Het beleid m.b.t. tot Mobiliteit op Maat staat niet op zichzelf. Het heeft veel raakvlakken met de andere pijlers van het Mobiliteitsprogramma 2021 – 2030 en andere beleidsvelden van de provincie Drenthe. Het beleid sluit ook aan bij ontwikkelingen bij andere overheden en organisaties.

## Koppeling met Mobiliteitsprogramma 2021 - 2030

Mobiliteit op Maat verbindt de verschillende (infrastructurele) netwerken met elkaar om er voor te zorgen dat iedereen mee kan doen aan de samenleving. Essentieel is een verkeersveilige en sociaal veilige inrichting van de openbare ruimte (pijler 1). We willen graag dat mensen naar buiten durven te gaan en gezond weer thuis komen. Door een goede aansluiting van het fietsnetwerk (pijler 3) en het Openbaar Vervoer (pijler 4) ontstaat er een volwaardig alternatief voor menig autorit en zorgt het voor een goede basis van het inclusieve en mobiliteitsaanbod. Het stimuleert ook het duurzaam reizen, wat nog versterkt wordt door het verminderen van mobiliteit door een beter aanbod van voorzieningen (pijler 5). De knooppunten in het mobiliteitssysteem worden niet alleen verder ontwikkeld voor reizigers, maar kunnen ook een rol spelen in de logistiek (pijler 6). Door bijvoorbeeld pakketpunten en boodschappenservice aan hubs toe te voegen, komen er minder bezorgdiensten in de woonwijken en kunnen klanten wanneer het hun uitkomt de bestelde goederen ophalen of terugbrengen.

## Koppeling met andere beleidsvelden

Door de ontwikkeling Mobiliteit op Maat ontstaan er knooppunten in de mobiliteit, maar ook in de samenleving. Het draagt bij aan een goede bereikbaarheid van de collectieve basisvoorzieningen, één van de ambities van de Drentse Sociale Agenda. Maar ook de andere sociale ambities sluiten er goed bij aan, zoals het meer gemeenschappelijk gebruik van ruimten en multifunctionele voorzieningen (dorpshub). Het versterken van "naoberschap", het versterken van het gewone leven in dorpen, buurten en wijken en natuurlijk het ondersteunen van kleinschalige mobiliteit oplossingen die de leefbaarheid bevorderen.

Onderdelen van Mobiliteit op Maat dragen bij aan verschillende beleidsdoelen van de provincie Drenthe, zoals:

- Uitbreiden aanbod deelmobiliteit (extra reismogelijkheden, bereikbaarheid voorzieningen)
- Aanbod elektrische deelauto's (stimuleren duurzaam vervoer)
- Rookvrij Openbaar Vervoer en knooppunten (gezondheid)
- Watertappunten op hubs (JOGG - Jongeren op gezond gewicht)
- Gratis Wifi op hubs (beschikbaarheid digitale (reis)informatie)
- Ontwikkeling dorpshubs (versterken lokale voorzieningen – leefbaarheid)
- Vergroenen knooppunten (duurzame energie, biodiversiteit, klimaatadaptie)

## Koppeling met Rijksbeleid

Mobiliteit op Maat sluit aan bij de landelijke thema's op het gebied van Wonen en Stikstof. Het Rijk kijkt voor de grote opgave om extra woningen te bouwen naar bestaande en nieuwe mobiliteitsknooppunten. Door deze koppeling zijn de nieuwe woningen goed aangesloten op reeds aanwezige mobiliteitsnetwerken en zijn nieuwe bewoners niet afhankelijk van de auto. Stimuleren van duurzaam vervoer en het verminderen van mobiliteit dragen bij aan het verlagen van de stikstofuitstoot en daarmee aan de klimaatdoelen die landelijk zijn vastgesteld.



# Wat gaan we doen?

Belangrijke onderdelen van pijler 2 Mobiliteit op Maat zijn ketenmobiliteit, deelmobiliteit en knooppunten (carpoolplaatsen, bushaltes en hubs).



## 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.

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 samen met Groningen 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. De pilot MaaS loopt nog tot het eind van 2022 en wordt de app geëvalueerd of deze aansluit bij de wensen van de gebruikers.

### Actie

- Na evaluatie pilot beslissing doorontwikkeling MaaS-applicatie.

Om de reiziger actuele reisinformatie te geven, zijn de hubs en veel haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) voorzien van een **Dynamisch Reis Informatie Systeem (DRIS)**. Samen met de provincie Groningen en het OV Bureau Groningen Drenthe wordt een aanbesteding gehouden voor het beheer en onderhoud van de DRIS-panelen.

### Actie

- Aanbesteding van beheer, onderhoud en optimalisatie van DRIS in Drenthe.

Maar in een inclusieve samenleving kunnen we niet volstaan met alleen MaaS en DRIS. Vanuit het hub programma wordt onderzocht hoe we de reiziger die niet lezen en/of een digitaal apparaat kan bedienen, toch van de juiste informatie kunnen voorzien. Want ook hier geldt: iedereen doet mee!

### Actie

- Onderzoek inclusieve informatie.

## 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. 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 (AirBnB). 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.



In september 2022 start de uitrol van deelauto's in het gebied tussen Groningen – Vries – Borger – Hoogeveen (Hondsrug Noord). Op 13 locaties zullen deelauto's voor minimaal 2 jaar worden geplaatst, waarbij onderzocht wordt of er voldoende vraag is en/of het een goede toevoeging is voor de bereikbaarheid van de regio. Deze pilot is reeds gefinancierd door bijdragen van de provincie Drenthe, de Regio Groningen Assen en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Aanbieder van de deelauto's is de Century Autogroep.

Voor deelfietsen op hubs wordt samengewerkt met bestaande aanbieders, zoals OV-fiets en plaatselijke fietsenzaken. Ook de recreatief ingestoken fietstransferia kunnen een mooie aanvulling zijn voor een inclusiever aanbod op hubs.

### Actie

- Onderzoek deelfietsen in Drenthe in combinatie met recreatieve fietstransferia
- Evaluatie van de pilot deelauto's Hondsrug Noord
- Eventueel verlengen en/of uitbreiden van het aanbod van deelauto's

## Knooppunten in het netwerk

De verbindende knooppunten in de ketenreis zijn belangrijk. Het zijn wisselplaatsen waar auto, openbaar vervoer, fiets en/of de wandelaar samenkomen en reizigers wisselen van of tussen vervoermiddelen. Des te beter, veiliger en toegankelijker de knooppunten zijn, des te makkelijker kunnen mensen gebruik maken van de netwerken die de knooppunten verbinden. Knooppunten binnen Mobiliteit op Maat zijn carpoolplaatsen, bushaltes en hubs.

In Drenthe liggen 53 **carpoolplaatsen**. Een blijvende actie is het beheren, monitoren en eventueel aanpassen van de carpoolplaatsen. Door veranderingen in het gebruik en/of de omgeving kan het aanbod niet meer voldoen aan de vraag. Samen met de gemeente wordt gekeken naar mogelijke aanpassingen. Indien de carpoolplaatsen niet meer worden gebruikt, kunnen deze mogelijk worden gesaneerd. Voorzieningen die juist veel worden gebruikt kunnen worden uitgebreid. Dit geldt ook voor aanvullende voorzieningen, zoals fietsenstallingen, informatiepanelen en afvalbakken.

#### Actie

- Opwaardering en uitbreiding carpoolplaats Beilen-Noord
- Monitoring gebruik carpoolplaatsen
- Opwaardering, aanpassing of verwijdering carpoolplaatsen

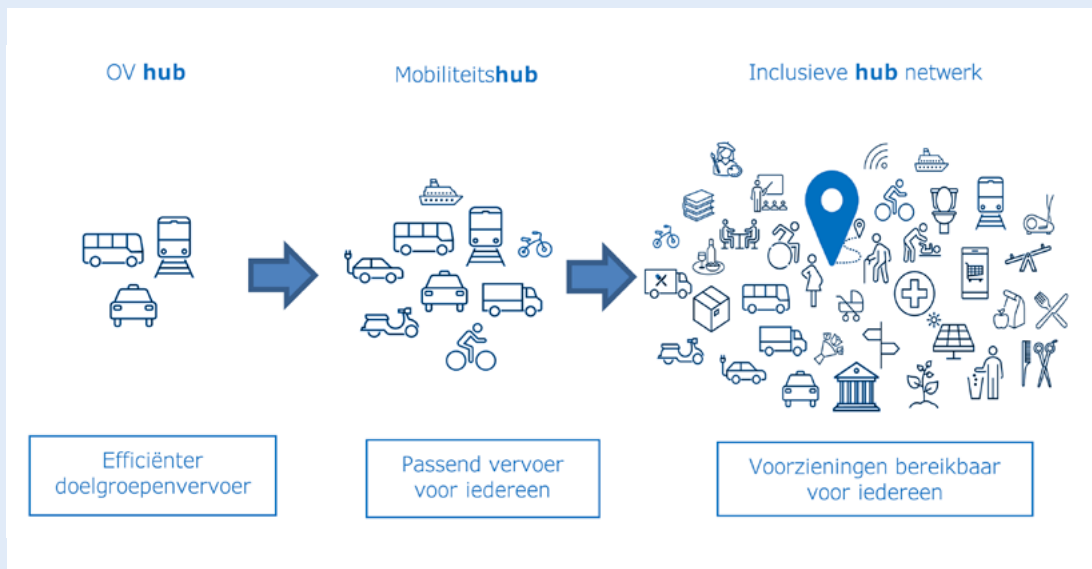
In Drenthe zijn 2.027 **haltes** waar men reizigers de bus kunnen in- of uitstappen. Hiervan zijn er 328 van de Provincie Drenthe. Samen met de wegbeheerders, de vervoerders en het OV Bureau Groningen Drenthe wordt het gebruik van de haltes gemonitord. Om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren, zijn de afgelopen jaren meer dan 46% van de haltes verhoogd tot 18 cm en voorzien van voldoende breed perron en toegangspaden (minimaal 1 meter). Hiermee wordt voldaan aan de richtlijnen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Op dit moment worden de richtlijnen herzien. Indien gekozen worden voor andere richtlijnen of een hoger percentage toegankelijke haltes, zal dit financiële gevolgen hebben. We gaan ervan uit dat de Rijksoverheid hiervoor een substantiële bijdrage levert. Wijzigingen in de dienstregeling en/of lijnvoering kan gevolgen hebben voor de haltes. Nieuwe haltes worden toegankelijk uitgevoerd.

#### Actie

- Opwaardering, aanpassing of verwijdering toegankelijke haltes.



De belangrijke schakels in het netwerk zijn de **hubs**. In de basis plekken om over te stappen tussen Openbaar en Publiek Vervoer. Samen bieden ze in de gehele provincies Groningen en Drenthe deur-tot-deur openbaar vervoer. Het aanbod op de hubs wordt verder uitgebreid afhankelijk van de vraag en de omgeving. Bijvoorbeeld met deelfietsen, deelauto's, bewaakte fietsstallingen en fietskluizen. Maar succesvolle hubs zijn plekken waar mensen elkaar ontmoeten/verblijven en waar voorzieningen aanwezig zijn die het dagelijks leven makkelijker maken.



Hubs moeten uitnodigend zijn en als veilig worden ervaren. Het hub programma zet daarom in op ruimtelijke kwaliteit en meer voorzieningen. Hubs zijn plekken zijn waar mensen elkaar ontmoeten/verblijven en die daarom interessant zijn voor verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling. Het huidige netwerk van 22 hubs vormt al een dekkend netwerk voor Drenthe, maar uitbreiding van het aantal is zeker 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. Mooi voorbeeld van het combineren van voorzieningen en samenwerking tussen verschillende organisaties is de dorpsHub Grollo. De ontwikkeling hiervan kan een voorbeeldfunctie zijn voor andere dorpen/regio's. Maar let wel; het is en blijft maatwerk!

#### Actie

- Onderzoek inclusieve reisinformatie, onderdeel pilot Bemensing Hubs
- Hub Gieten - verhogen sociale veiligheid en uitbreiding van voorzieningen
- Hub Roden - verbreding van functies bibliotheek en Welzijn Noordenveld
- Hub Borger - uitbreiding van voorzieningen & ontwikkeling Borger-Oost
- Hub Rolde - clusteren en uitbreiding van voorzieningen
- Hub Dieverbrug - verhogen sociale veiligheid en uitbreiding van voorzieningen
- Hub Peize - uitbreiding van voorzieningen (gemeente Noordenveld)
- Hub Smilde - verhogen sociale veiligheid
- Hub Emmen station - vergroten fietsstalling
- DorpsHub Grollo - samenwerking dorpsHuis, onderwijs, zorg en toerisme.

# Hoe gaan we dat betalen?

Het uitvoeringsprogramma Mobiliteit op Maat geeft een overzicht van de werkzaamheden die de provincie Drenthe op het gebied van ketenmobiliteit, deelmobiliteit, hub-ontwikkeling en reisinformatie wil uitvoeren. De werkzaamheden zijn in totaal begroot op **€ 12.108.000,-**.

Voor het programma Hub | Groningen Drenthe is in de begroting 2022 € 2.000.000,- aan dekking opgenomen. Daarnaast heeft het Rijk een bijdrage van € 1.500.000,- beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van de Hub Borger in combinatie met de woningbouwontwikkeling in Borger.

De geplande werkzaamheden vragen, naast de beschikbare middelen, om een extra dekking van **€ 4.928.000,-** aan exploitatiemiddelen. Deze inzet financieren wij uit de reserve Mobiliteit. Daarnaast is zijn er **€ 3.680.000,-** aan investeringen begroot, welke worden doorberekend aan de kapitaallasten van de provincie Drenthe. Met de toename van de kapitaallasten is al rekening gehouden in de meerjaren begroting.

In onderstaande tabel is aangegeven op welke onderdelen wij extra inzet plegen.

Begroting pijler 2	Totaal	Exploitatie	Investerings	Bijdrage derden
<b>Ketenmobiliteit</b>				
MaaS applicatie	200.000	200.000	-	-
DRIS-panelen	1.000.000	1.000.000	-	-
<b>Deelmobiliteit</b>	160.000	1.00.000	60.000	-
<b>Carpoolplaatsen</b>	-	-	250.000	-
<b>Bushaltes</b>	275.000	25.000	250.000	-
<b>Hub programma</b>				
Algemeen/onderzoek	1.028.000	2.963.000	-	-
Hub Gieten	710.000	40.000	670.000	-
Hub Roden	750.000	750.000	-	-
Hub Borger	3.500.000	250.000	1.750.000	1.500.000
Hub Rolde	335.000	35.000	300.000	-
Hub Dieverbrug	225.000	25.000	200.000	-
Hub Peize	165.000	15.000	150.000	-
Hub Smilde	80.000	30.000	50.000	-
Hub Emmen station	270.000	270.000	-	-
Dorpshub Grolloo	550.000	550.000	-	-
Extra voorzieningen	425.000	425.000	-	-
Ontwikkeling dorp/wijkhub	250.000	250.000	-	-
<b>Totaal</b>	<b>12.108.000</b>	<b>6.928.000</b>	<b>3.680.000</b>	<b>1.500.000</b>

De investeringen in provinciale infrastructuur en eigendommen zullen leiden tot een toename van de beheer- en onderhoudslasten. Voor een schatting van deze extra kosten is gerekend met een percentage van 5%, oftewel € 184.000,-. Dit zal in het Meerjaren Onderhoudsprogramma (MJOP) van team Beheer Wegen en Vaarwegen opgenomen moeten worden.





### **Aanvullende middelen**

Naast de reeds toegezegde bijdrage van het Rijk voor de hub Borger, wordt inzet gepleegd om extra bijdrage te ontvangen van derden. Kansen liggen hiervoor o.a. bij het OV Toekomstbeeld 2040.

### **Monitoring**

Om de effecten van onze inzet te monitoren maken we gebruik van de beschikbare databronnen, zoals het gebruik van het openbaar en publiek vervoer, DOVA Haltedata, de OV klantenbarometer en de Drentse leefbaarheidsmonitor van CMO STAMM. Daarnaast wordt landelijk gewerkt aan een databank voor knooppunten, waarbij inzicht mogelijk wordt in het aanbod van voorzieningen en de toegankelijkheid.

Het gebruik carpoolplaatsen worden reeds gemonitord door de kantonniers van Beheer Wegen en Vaarwegen.





# Bijlage 1

