

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe

Kaders en Ambities 2007 - 2020

Definitief ontwerp

Colofon

Gedeputeerde staten van Drenthe

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe. Kaders en Ambities 2007 - 2020

Datum

mei 2007

Status

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

Auteur

Provincie Drenthe

Foto's

W.J. Kleppe, Assen (omslag)

TrafficLinq - Find Pictures

Inlichtingen bij

de heer E. Uneken

Productgroep RW/VV

Provincie Drenthe

tel: 0592 365623

e-mail: e.uneken@drenthe.nl

Adresgegevens

Provincie Drenthe

Postbus 122

9400 AC Assen

0592 365555

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Opzet Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	4
1.2 Besluitvorming PVVP	5
1.3 Leeswijzer	6
Visie	7
2. Mobiliteit als basis voor (inter)nationale ruimtelijk-economische en sociale ontwikkeling	8
2.1 De Noordelijke Ontwikkelingsas	8
2.2 Ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe	8
2.3. Rol van het verkeers- en vervoersbeleid	9
2.4 Rol van de provincie	10
Thema's	11
3.1 Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling.....	12
3.1.1 Versterken van de (inter)nationale verbinding van de stedelijke netwerken.....	12
3.1.2 Stimuleren van ontwikkeling.....	13
3.2 Thema Bereikbaarheid	16
3.2.1 Realisatie van bereikbaarheid op maat	16
3.3 Thema Veiligheid.....	19
3.3.1 Waarborgen van de verkeersveiligheid	19
3.3.2 Waarborgen van de externe veiligheid.....	20
3.3.3 Waarborgen van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer	21
3.4 Thema Leefomgeving.....	22
3.4.1 Beperken van hinder en overlast als gevolg van verkeer en vervoer	22
3.5 Thema Innovatie.....	24
3.5.1 Het voeren van mobiliteitsmanagement.....	24
3.5.2 Stimuleren van innovatie ter verbetering van veiligheid en milieu	25
3.5.3 Verbetering van het gebruiksgemak van het openbaar vervoer en de fiets.....	25
3.5.4 Het voeren van een innovatief aanbestedingsbeleid in het openbaar vervoer	25
3.5.5 Stimuleren van innovatie in beheer, onderhoud en het aanbestedingsproces ...	26
3.6 Thema Samenwerking.....	27
3.6.1 Noordelijke Ontwikkelingsas	27
3.6.2 Samenwerkingsverband Noord-Nederland	27
3.6.3 Gebiedsgerichte samenwerking	27
3.6.4 OV bureau Groningen-Drenthe	28
3.6.5 Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe	28
4. Financiering	29
4.1 Financieringsbronnen	29
4.2 Van ambitie naar investering	29
4.3 Provinciale financiële consequenties	30
5. Monitoring en evaluatie	31
Bijlage	32
Bouwstenen	33
1. Beleidskaders	34
2. Netwerkbenadering	36
3. Veiligheid en leefomgeving.....	38

1. Inleiding

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

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

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

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

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

1.1 Opzet Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het PVVP is het algemene beleidskader voor het mobiliteitsbeleid en bestaat uit twee delen. In het eerste deel, Kaders en Ambities 2007 - 2020, wordt het ambitieniveau voor het provinciale mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2020 beschreven. In het eerste deel worden doelen, ambities en sterprojecten¹ benoemd. Ook zijn de essentiële onderdelen in dit deel verwerkt. Dit zijn de onderdelen van het beleid die van wezenlijk belang zijn voor de realisatie van de doelen uit de Nota Mobiliteit en de provinciale doelstellingen. Op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer werken de essentiële onderdelen door in gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen. De essentiële onderdelen werken ook door in de keuze van activiteiten, zoals vastgelegd in het tweede deel, de Uitvoeringsagenda.

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

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

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

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

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

1.2 Besluitvorming PVVP

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

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

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

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

B = besluitvormend; I = informerend

Procedure en planning

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

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

1.3 Leeswijzer

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

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

Visie

2. Mobiliteit als basis voor (inter)nationale ruimtelijk-economische en sociale ontwikkeling

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

2.1 De Noordelijke Ontwikkelingsas

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

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

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

2.2 Ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe

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

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

Door te investeren in de ruimtelijk-economische structuur wordt beoogd de internationale concurrentiepositie van de regio en van Nederland te versterken. Een optimale infrastructuur, sterke steden en een vitale leefomgeving zijn daarbij essentieel. Een hoogwaardige spoorverbinding met andere internationale regio's kan een enorme economische impuls betekenen. Op basis van de structuurvisie Zuiderzeelijn heeft het kabinet geconcludeerd dat

regiospecifieke oplossingen meer effect sorteren dan een snelle OV verbinding tussen Schiphol en Groningen. In het hoofdlijnen debat met de Tweede Kamer is besloten tot aanvullend onderzoek naar de effecten van de hogesnelheidstrein (HST3) (voorkeursvariant van de regio), de Hanzelijn plus 160 Noordlink en een regiospecifiek pakket van ruimtelijk-economische projecten en regionale bereikbaarheidsprojecten. Het gaat hierbij ondermeer om projecten zoals de Zuidelijke Ringweg Groningen en maatregelen voor het openbaar vervoer. Het definitieve besluit over de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn moet nog worden genomen.

2.3. Rol van het verkeers- en vervoersbeleid

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

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

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

De samenhang tussen de afzonderlijke netwerken voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer is uitgewerkt in de netwerkanalyses voor het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen en het stedelijk netwerk Zuid Drenthe. De netwerkanalyse is een instrument om tot gedeelde bereikbaarheidsambities en een gedeeld probleembesef te komen. De analyse brengt de ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteitsontwikkeling van alle modaliteiten in kaart, resulterend in een intermodaal maatregelenpakket voor de periode tot 2020. De netwerkanalyses van Noord-Nederland worden in onderlinge samenhang uitgewerkt tot een actualisatie van het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland.

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

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

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

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

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

2.4 Rol van de provincie

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

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

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

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

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

Thema's

3.1 Thema Ruimtelijk-economische ontwikkeling

Doelstelling

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

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

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

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

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

Ambities

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

Sterprojecten

Project	Omschrijving
Noordelijke ontwikkelingsas	<ul style="list-style-type: none">▪ stimuleren van de ontwikkeling van het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen en Zuid Oost Drenthe als schakels in de internationale verbinding met Noord en Oost Europa;▪ optimalisatie van de internationale verbinding van Groningen - Assen (spoor, E22) en Zuid Oost Drenthe (spoor, E233) met Noord en Oost Europa;▪ opwaarderen E233 Meppen - Cloppenburg (A31 - A1) tot 2x2 autosnelweg.
Zuiderzeelijn	<ol style="list-style-type: none">a. realisatie van een hoogwaardige spoorverbinding met de Randstad;b. realisatie van pakket van regionale bereikbaarheidsprojecten en ruimtelijk-economische projecten.

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

3.1.2 Stimuleren van ontwikkeling

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

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

Om de positie van Assen als tweede pool in het nationaal stedelijk netwerk te versterken is het van belang in te zetten op een sterke ontwikkeling van de centrumfunctie van Assen. Een samenhangende ontwikkeling is gewenst, gericht op stedelijke kwaliteit, een gevarieerd aanbod van voorzieningen en een goede bereikbaarheid vanuit de regio. De belangrijkste uitbreiding van Assen qua wonen en werken vindt plaats aan de westelijke stadsrand. Assen-Zuid heeft in ruimtelijk-economisch opzicht aantrekkelijke ontwikkelingspotenties. De basis daarvoor zijn de ontwikkelingen op en rond het TT-circuit, TT-World, een nationaal evenemententerrein, andere toeristisch recreatieve ontwikkelingen (in de zone langs de A28) en de ontwikkeling van een

hoogwaardig bedrijventerrein met ondermeer sensortechnologie en een kenniscampus passend in het concept van Sensor Universe en Energy Valley. Een gebied met dergelijke activiteiten heeft een aantrekkelijke spin-off. Alleen de toeristisch/recreatieve sector genereert naar verwachting al ongeveer 1,5 miljoen bezoekers per jaar. Aan de rand van Assen-Zuid biedt het gebied waar nu al zorginstellingen zijn gevestigd, kansen voor transformatie naar een terrein met aan gezondheidszorg gerelateerde ontwikkelingen (Health Valley).

Emmen is één van de vier grootste groeikernen van Noord-Nederland. De belangrijkste ontwikkeling voor wonen doet zich voor bij het herstructureren van de oude woonwijken Bargeres, Emmerhout en Angelslo en de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Delftlanden aan de zuidwestkant van Emmen. Emmen probeert met modernisering van de industrie en diversificatie van economische activiteiten de economische structuur te versterken. Het bedrijventerrein Bargemeer, het grootste van Noord-Nederland, biedt mogelijkheden voor vernieuwende industrie, kennisintensieve bedrijvigheid en daarbij behorende kennisinstellingen in de vorm van een Kenniscampus. De ontwikkeling van het centrumgebied richt zich op het versterken van de toeristische-recreatieve sector (in relatie tot het Noorder Dierenpark) en cultuurvoorzieningen. Van de voorgenomen verplaatsing van het Noorder Dierenpark naar de Noordbargeres, in combinatie met de realisatie van een nieuw theater en de ontwikkeling van de vrijgekomen locatie voor centrumvoorzieningen en wonen wordt een aantrekkelijke spin-off verwacht: ruim 2 miljoen bezoekers.

Ambities

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

Sterprojecten

Project	Omschrijving
Stedelijke ontwikkeling Assen	centrumontwikkeling in combinatie met stationsgebied; Assen Zuid (treinstation, bedrijventerrein, TT-circuit, recreatie); Westelijke Stadsrand (woonwijk Kloosterveen).
Stedelijke ontwikkeling Emmen	centrumontwikkeling in relatie tot Noorder Dierenpark; bedrijventerrein Bargemeer; Emmen Zuid (treinstation, woonwijk Delftlanden); Zorglocatie Scheperziekenhuis.
Stedelijke ontwikkeling Coevorden	centrumontwikkeling; bedrijventerrein Europark en Leeuwerikenveld; Regionaal Overslag Centrum.
Stedelijke ontwikkeling Hoogeveen	centrumontwikkeling; bedrijventerrein De Wieken.
Stedelijke ontwikkeling Meppel	centrumontwikkeling; bedrijventerrein De Oevers; woonwijken Berggierslanden en Nieuwveenselanden

Kolibri OV-netwerk	realisatie van kwaliteitssprong in het openbaar vervoer op kansrijke interne en externe relaties van de regio Groningen - Assen door opwaarderen van regionale treinverbindingen (bijvoorbeeld leidend tot het concept regiotram), realisatie van nieuwe stations en het verhogen van frequenties.
--------------------	--

3.2 Thema Bereikbaarheid

Doelstelling

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

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

3.2.1 Realisatie van bereikbaarheid op maat

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

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

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

Ambities

- a. De optimalisatie van de bereikbaarheid van stedelijke gebieden met een integraal maatregelpakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer. Naast verbetering van de weginfrastructuur is een kwaliteitsslag in het openbaar vervoer

- noodzakelijk, aangevuld met maatregelen voor parkeerbeleid, mobiliteitsmanagement en maatregelen voor beter benutten van de bestaande infrastructuur;
- b. De optimalisatie van autobereikbaarheid door het opheffen van knelpunten in de bereikbaarheid en capaciteit;
 - c. Optimale benutting van het totale netwerk door sturing en geleiding, bijvoorbeeld door de inzet van ICT toepassingen voor dynamische verkeersmanagement en dynamische informatievoorziening;
 - d. Het inzetten van hoogwaardig openbaar vervoer, zowel per spoor als over de weg, voor de bereikbaarheid van de steden. Hierbij worden kwartierfrequenties nagestreefd. Nieuwe stadsuitbreidingen moeten, waar mogelijk, toegang tot het spoor worden geboden door de verbetering van bestaande stations of de realisatie van nieuwe stations. Nieuwe stations worden ingericht als 'stadsrandtransferia';
 - e. Het spoor beter benutten voor stedelijke bereikbaarheid door infrastructurele knelpunten op te lossen en frequenties te verhogen;
 - f. De aantrekkingskracht van de bus vergroten door betrouwbare kwaliteit te bieden. Investerings in gebruiksgemak, doorstroming, haltevoorzieningen en informatievoorziening moet hieraan bijdragen. Door de inzet van openbaar vervoer meer te concentreren op hoofdassen kan de frequentie worden verbeterd. De stads- en streeklijnen zullen naast de aan- en toevoerfunctie, ook een feederfunctie op de hoogwaardige lijnen vervullen, waarmee zowel kwaliteit als efficiency van het totale openbaar vervoernetwerk verbetert. Kleinschalige aanvullende voorzieningen worden ingezet als maatwerkoplossing ten behoeve van de sociale functie en de feederfunctie vanuit woonwijken en het landelijk gebied;
 - g. Het gebruik van de fiets stimuleren door zowel binnen stedelijke gebieden als tussen stedelijke gebieden en omliggende kernen directe, veilige en comfortabele routes te realiseren. Binnen de stad kunnen deze routes worden doorgezet richting scholen, centra en stations. Om het gebruiksgemak van de fiets, al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer, te vergroten moeten voldoende en veilige stallingvoorzieningen beschikbaar zijn. Om de fietsstructuur te vervolmaken moeten ontbrekende schakels in het netwerk worden opgeheven en langs sommige wegen fietspaden en fietsstroken worden aangelegd;
 - h. Op relaties met een goed mobiliteitsprofiel voor de fiets (centrumgebieden met een hoog voorzieningenniveau, geconcentreerde onderwijs, bedrijfs- en voorzieningenlocaties) wordt een kwaliteitsverbetering van de fietsroute nagestreefd (fietsroute+);
 - i. Een aantrekkelijk en bereikbaar toeristisch-recreatief netwerk van fietspaden in het landelijk gebied stimuleert het fietsgebruik en het fietstoerisme. De optimalisatie van de aansluiting van het utilitaire netwerk met het recreatieve netwerk draagt hier aan bij. Ook is het van belang het toeristische fietspadennetwerk zelf uniform en herkenbaar te maken, bijvoorbeeld door bewegwijzering of kleurcodering. Van gemeenten wordt verwacht afspraken te maken met het Recreatieschap Drenthe over een integrale aanpak van het toeristisch-recreatief fietsnetwerk in relatie tot toerisme en promotie;
 - j. De knelpunten voor het goederenvervoer, inzichtelijk gemaakt met het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer, worden in het kader van het verbeteren van de bereikbaarheid opgepakt;
 - k. Stedelijke distributie kan een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van stedelijke centra. Van gemeenten wordt verwacht hierover afspraken te maken met vervoerders, verladers, distributiebedrijven en winkeliers. De provincie vervult een coördinerende rol in de afstemming van maatregelen voor stedelijke distributie van gemeenten;
 - l. De provincie stimuleert de regionale afstemming van het gemeentelijke parkeerbeleid.

Sterprojecten

Project	Omschrijving
Bereikbaarheid Assen	wegvak Peelo; Groningerstraat; Industrierweg; Europaweg West; verknoping N371/N373; transferium/treinstation Assen Zuid; OV knooppunt Marsdijk; transferium Assen West; HOV verbinding Groningen; fietsrouteplus Kloosterveen, Rolde, Vries, Smilde.
Bereikbaarheid	N34 verbinding Coevorden/Hardenberg (inclusief Rondweg en

Emmen	Hondsrugweg); Boermarkeweg; Nieuw Amsterdamsestraat; rondweg Nieuw Amsterdam; verbinding Klazienaveen (N862); transferium/treinstation Emmen Zuid; transferium Nieuw Amsterdamsestraat; upgradering bestaande treinstations; spoorverbinding Coevorden/Hardenberg; HOV verbinding Groningen; fietsverbinding Dalen; parkeervoorzieningen.
Bereikbaarheid Hoogeveen	aansluitingen A28; HOV verbinding Emmen; OV knooppunt Hoogeveen Oost; fietsverbinding Hoogeveense Vaart; binnenring centrum.
Bereikbaarheid Meppel	binnenring; parkeervoorzieningen.
Bereikbaarheid Coevorden	ontsluiting Coevorden Zuid/N34; singels; upgradering treinstation; kleinschalige aanvullende OV voorziening centrum (stadsdienst) in relatie tot parkeerbeleid; parkeervoorzieningen.
Bereikbaarheid Leek/Roden	transferium Leek en Hoogkerk; aansluiting nieuwe woonwijk op A7 ter ontlasting van N372; HOV verbinding Groningen; fietsroute Groningen.
Bereikbaarheid Landelijk gebied	realisatie OV knooppunt Borger en Gieten; upgradering treinstation Beilen; fietsnetwerk; sociale functie openbaar vervoer.

3.3 Thema Veiligheid

Doelstelling

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

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

3.3.1 Waarborgen van de verkeersveiligheid

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

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

Ambities

- a. Het voortzetten van het beleid in het kader van Duurzaam Veilig. Waar in de eerste fase voornamelijk is ingezet op het opheffen van 'black spots', verschuift in de huidige fase de aandacht meer naar de inrichting van wegvakken, permanente verkeerseducatie en handhaving;
- b. Afspraken maken met de gezamenlijke wegbeheerders over de uniforme weginrichting van het Drentse wegennet, waarbij landelijke richtlijnen als uitgangspunt worden genomen;
- c. De gezamenlijke wegbeheerders geven prioriteit geven aan de invoering van essentiële herkenbaarheidkenmerken, het terugdringen van het aantal rijongevallen en het aantal voorrangsongevallen;
- d. Voor de invoering van infrastructurele maatregelen in het buitengebied werken gemeenten en provincie gezamenlijk een implementatieplan uit. De gezamenlijke uitwerking draagt bij aan de uniformiteit in beleid en inrichting en de afstemming in communicatie. In de uitwerking worden naast verkeersveiligheid, de belangen van openbaar vervoer en hulpdiensten betrokken;
- e. Met de toepassing van snelheidsremmende voorzieningen wordt terughoudend omgegaan. De maatregelen worden uitsluitend toegepast wanneer er sprake is van een risico voor de verkeersveiligheid en alternatieve maatregelen onvoldoende effect sorteren. Waar mogelijk wordt de voorkeur gegeven aan maatregelen in het horizontale vlak (wegversmalling,

chicanes) boven maatregelen in het verticale vlak (drempels). De wegbeheerder draagt zorg voor een uniforme uitvoering en snelheidsreducerend effect passend bij de omgeving. Cumulatie-effecten op reistijd van het openbaar vervoer en aanrijdtijden van hulpdiensten worden betrokken in de afweging;

- f. In het kader van permanente verkeerseducatie wordt prioriteit gegeven aan de jongere (doelgroep 4 tot 12 jaar; 12 tot 18 jaar en jonge beginnende bestuurders (18 tot 25 jaar)) en oudere verkeersdeelnemer (doelgroep 60+). Om de continuïteit van verkeerseducatie te waarborgen wordt ingezet op de integratie van verkeerseducatie in het onderwijsprogramma van het basisonderwijs en voortgezet onderwijs;
- g. Het uitgangspunt bij handhaving is dat de inspanning de verkeersveiligheid moet dienen. De trajecten waar handhaving plaatsvindt, worden in overleg met wegbeheerders, politie en OM vastgelegd. De aanpak van subjectieve onveiligheid in verblijfsgebieden wordt door het BVOM in samenwerking met de wegbeheerders verder uitgewerkt.

Sterprojecten

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

3.3.2 Waarborgen van de externe veiligheid

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

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

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

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

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

3.3.3 Waarborgen van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer

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

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

3.4 Thema Leefomgeving

Doelstelling

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

- De invloed van verkeer en vervoer op geluidhinder blijft binnen de wettelijke bepalingen;
- De invloed van verkeer en vervoer op luchtkwaliteit blijft binnen de gestelde grenswaarden;
- De uitstoot van CO₂ als gevolg van verkeer en vervoer wordt beperkt;
- Barrières voor de ecologische hoofdstructuur en andere wezenlijke knelpunten voor de fauna in relatie tot de hoofdwegenstructuur zijn in 2018 opgelost of verminderd;
- Gemotoriseerd niet-bestemmingsverkeer op erftoegangswegen in het landelijk gebied is verdwenen in 2015;

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

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

Ambities

- a. In het kader van de Europese richtlijn Omgevingslawaai zal de provincie de ontwikkeling van geluidshinder met betrekking tot het provinciale wegennet monitoren door vanaf 2007 geluidsbelastingkaarten op te stellen. Het rijk stelt de kaarten ook op voor de rijkswegen en spoorwegen. In geval van overschrijding van de wettelijke bepalingen voor geluidshinder wordt ingezet op de verandering van verkeersstromen en de toepassing van geluidsarme of geluidswerende materialen (bijvoorbeeld geluidsschermen of 'stil asfalt'). Wanneer de geluidsnormen worden overschreden als gevolg van ruimtelijke ontwikkeling, zal de veroorzaker voor een oplossing moeten zorgen;
- b. In Drenthe blijft de luchtkwaliteit op dit moment binnen de gestelde grenswaarden. Het streven van de provincie is om de huidige luchtkwaliteit te behouden door actief mogelijkheden te benutten om de luchtkwaliteit positief te beïnvloeden. Bij ruimtelijke ontwikkeling wordt rekening gehouden met het effect op de luchtkwaliteit om toekomstige problemen te voorkomen. De luchtkwaliteit heeft te lijden onder knelpunten in de doorstroming. De uitvoering van het bereikbaarheidsbeleid in het algemeen en het stimuleren van alternatieven voor de auto in het bijzonder levert een bijdrage aan het in stand houden van de luchtkwaliteit. De ambitie ten aanzien van technologische innovaties zoals roetfilters, duurzame brandstoffen etc. wordt in het Thema Innovatie uitgewerkt;
- c. De provincie hanteert vooralsnog een doelstelling van 500.000 ton CO₂ minder emissie per jaar, vanaf 2010. Hiervan wordt 370.000 ton gerealiseerd via energiebesparing, onder andere bij verkeer en vervoer. In de uitwerking van de milieudoelstellingen worden nadere afspraken gemaakt over de bijdrage van het mobiliteitsbeleid aan de reductie in CO₂ uitstoot;
- d. Bij de aanleg van provinciale infrastructuur wordt terughoudend omgegaan met verlichting buiten de bebouwde kom. In principe wordt verlichting aangebracht op locaties die vanwege de verkeersveiligheid extra aandacht van de weggebruiker vragen, bijvoorbeeld kruispunten, aansluitingen en bij onoverzichtelijk wegverloop. Ook kan verlichting worden toegepast ter verbetering van de sociale veiligheid;
- e. Om niet-bestemmingsverkeer op erftoegangswegen in het landelijk gebied tegengegaan werken gemeenten en provincie een gezamenlijk plan uit voor de herinrichting van het wegennet in het buitengebied volgens de principes van EHK (zie ambitie 3.3.1.d);
- f. Om subjectieve onveiligheidsgevoelens als gevolg van de verkeersfunctie te voorkomen wordt gestimuleerd om wegen in verblijfsgebieden, schoolomgevingen en woonwijken in te passen in de omgeving volgens het gedachtegoed van cultuurhistorische waarden, 'Weg van het Landschap' en 'Shared Space';
- g. Het opheffen van knelpunten voor de fauna en de realisatie van de ecologische hoofdstructuur wordt integraal opgepakt door de productgroepen Verkeer en Vervoer, Wegen

- en Kanalen en Landelijk Gebied om werk met werk te maken. In de uitvoeringsafspraken met gemeenten en rijk worden maatregelen voor het opheffen van barrières meegenomen;
- h. Landschappelijke waarden zijn medebepalend voor de inrichting van infrastructuur. Bij de aanleg en herinrichting van infrastructuur wordt rekening gehouden met de beeldkwaliteit en landschappelijke waarden van Drenthe. De samenwerking tussen ruimtelijke, culturele en technische disciplines kan een belangrijke kwalitatieve meerwaarde geven aan de invulling en beleving van de infrastructuur op een locatie of in een gebied. Hierbij kan worden gedacht aan kunstprojecten langs provinciale wegen en landschappelijke inpassing van de infrastructuur door bijvoorbeeld aanvullende beplanting, 'groene' tunnels en natuurbouwstroken.

3.5 Thema Innovatie

Doelstelling

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

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

3.5.1 Het voeren van mobiliteitsmanagement

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

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

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

Ambities

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

gelegenheden, promoties of evenementen, waarbij financiering door derden actief wordt nagestreefd. De komst van de OV chipkaart maakt het mogelijk om met tariefacties sturing te geven aan het gebruik van het openbaar vervoer.

Sterprojecten

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

3.5.2 Stimuleren van innovatie ter verbetering van veiligheid en milieu

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

Ambities

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

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

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

Ambities

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

3.5.4 Het voeren van een innovatief aanbestedingsbeleid in het openbaar vervoer

Bestuurlijke grenzen en beheers- en concessiegrenzen mogen de totstandkoming van geïntegreerd openbaar vervoer niet in de weg staan. De provincies Groningen en Drenthe

hebben een gezamenlijk OV bureau Groningen-Drenthe opgezet om invulling te geven aan het openbaar vervoerbeleid.

Ambities

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

3.5.5 Stimuleerden van innovatie in beheer, onderhoud en het aanbestedingsproces

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

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

Ambitie

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

3.6 Thema Samenwerking

Doelstelling

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

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

3.6.1 Noordelijke Ontwikkelingsas

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

Ambitie

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

3.6.2 Samenwerkingsverband Noord-Nederland

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

Ambitie

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

3.6.3 Gebiedsgerichte samenwerking

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

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

Een integrale gebiedsontwikkeling is nodig om voldoende samenhang aan te brengen tussen de ruimtelijk-economische ambities en mobiliteitsdoelstellingen. Samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven is daarbij essentieel. Ontwikkelingsprojecten zoals Assen Zuid lenen zich bij uitstek voor een nadere verkenning van innovatieve mogelijkheden voor samenwerking tussen overheid

en bedrijfsleven. Ook is het denkbaar dat het bedrijfsleven vanuit een maatschappelijk of financieel belang bereid is om verkeers- en vervoersprojecten mee te financieren. Zo is er bijvoorbeeld bij het jonge automobilisten project TRIALS sprake van cofinanciering door de overheid en het Verbond van Verzekeraars en wordt bij de verdubbeling van de N33 een beroep op het bedrijfsleven gedaan om bij te dragen in de realisatiekosten.

Ambitie

- a. De goede ervaringen met gebiedsgerichte samenwerking voortzetten, bijvoorbeeld de samenwerkingsverbanden Regio Groningen - Assen 2030, Stedelijk netwerk Zuid Drenthe;
- b. De Netwerkanalyses Groningen - Assen en Zuid Drenthe combineren met de overige netwerkanalyses in Noord-Nederland tot een actualisatie van het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland;
- c. De goede ervaring met het afsluiten van convenanten voor veilige bereikbaarheid met Drentse gemeenten verder uitwerken en een vervolg geven in convenanten voor 2009 en verder. Om de Samenwerkingsagenda met het rijk geen vrijblijvende agenda te laten zijn, is het van essentieel belang dat het rijk partner is in de convenant aanpak;
- d. Stimuleren van samenwerking met bedrijfsleven in gebiedontwikkelingsprojecten;
- e. Nastreven van cofinanciering van verkeers- en vervoersprojecten door overheid en marktpartijen;

3.6.4 OV bureau Groningen-Drenthe

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

Ambities

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

3.6.5 Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe

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

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

Ambitie

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

4. Financiering

4.1 Financieringsbronnen

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

Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer

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

Provinciale middelen

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

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

Middelen van partners

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

Europese middelen

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

4.2 Van ambitie naar investering

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

In het PVVP is het ambitieniveau voor de periode tot 2020 beschreven. De netwerkanalyses en verkeersveiligheidsanalyses zijn als uitgangspunt genomen om te bepalen welke projecten prioriteit hebben. Deze prioritaire projecten zijn benoemd als sterprojecten. In de Uitvoeringsagenda zijn de clusters van activiteiten benoemd die moeten leiden tot de realisatie van de ambities. Voor zover mogelijk is een indicatie van de realisatiekosten gegeven.

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

In 2008 behandelen gedeputeerde staten van Drenthe het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer tot 2020. In het Investeringsprogramma worden investeringen op het gebied van

mobiliteit van de regio, provincie, rijk en gemeenten beoordeeld op kosteneffectiviteit in relatie tot de doelstellingen uit het PVVP. Op basis van deze nota wordt een afweging gemaakt in het ter beschikking te stellen investeringsvolume voor de realisatie van ambities uit het PVVP voor de periode na 2010.

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

4.3 Provinciale financiële consequenties

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

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

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

5. Monitoring en evaluatie

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

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

1. Ruimtelijk-economische ontwikkeling

- ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen, het aantal inwoners en bedrijvigheid (van meer factoren afhankelijk dan alleen verkeer en vervoer);
- ontwikkeling in goederenoverslag en transport.

2. Bereikbaarheid

- reistijdnormen van de verschillende modaliteiten;
- reistijden in het openbaar vervoer;
- ontwikkeling reizigerskilometers per modaliteit;
- herkomst en bestemmingen in het openbaar vervoer;
- bezettingsgraad van carpoolplaatsen en fietsparkeervoorzieningen.

3. Veiligheid

- aantal verkeersdoden per jaar;
- aantal ziekenhuisgewonden door het verkeer per jaar;
- aantal blackspots;
- percentage wegennet conform richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken;
- aantal aandachtspunten met betrekking tot risico voor externe veiligheid;
- klantwaardering sociale veiligheid in het openbaar vervoer;
- klantwaardering sociale veiligheid fiets.

4. Leefomgeving

- aantal knelpunten met betrekking tot geluidsoverlast als gevolg van het verkeer;
- aantal knelpunten in de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (PM10, NO₂, CO₂) als gevolg van het verkeer;
- aantal ingepaste erftoegangswegen in het landelijk gebied;
- aantal knelpunten ecologische hoofdstructuur.

5. Innovatie

- aantal gerealiseerde informatiesystemen;
- modal split personenvervoer;
- aantal bedrijven die mobiliteitsmanagement voeren;
- ontwikkeling ICT toepassing verkeer en vervoer.

6. Samenwerking

- waardering samenwerkingsverbanden.

Ambitie

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

Bijlage

Watertoets

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

Strategische Milieubeoordeling (SMB) / Planmer

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

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

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

Bouwstenen

1. Beleidskaders

1.1 Planwet Verkeer en Vervoer

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

1.2 Nota Ruimte

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

1.3 Nota Pieken in de Delta

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

1.4 Nota Mobiliteit

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

1.5 Strategische agenda Noord-Nederland

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

- Versterken van de ruimtelijk-economische structuur langs de Noordelijke Ontwikkelingsas

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

1.6 Regiovisie Groningen - Assen

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

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

1.7 Provinciaal Omgevingsplan Drenthe

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

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

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

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

2. Netwerkbenadering

2.1 Netwerkanalyse Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen - Assen

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

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

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

2.2 Netwerkanalyse Stedelijk Netwerk Zuid Drenthe

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

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

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

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

2.3 OV netwerk Groningen - Drenthe

Het OV-bureau Groningen - Drenthe heeft in samenwerking met provincies en gemeenten een OV-netwerkvisie uitgewerkt. De OV-netwerkvisie richt zich in het algemeen op het afstemmen van het openbaar vervoer aanbod op de vervoervraag, wat een differentiatie in het aanbod impliceert. Het resultaat is dat er minder lege bussen rondrijden, dat de exploitatie kosteneffectiever wordt, en dat middelen daar ingezet worden waar ze echt nodig zijn. De vraag uit de reizigersmarkt is leidend in de beslissing tot inzet van openbaar vervoer. De markt bestaat in ieder geval uit een basisnetwerk en een sociale openbaar vervoer voorziening. Het OV-bureau

werkt product-marktcombinaties uit, waarmee een naar de vervoervraag gedifferentieerd aanbod kan worden geboden. Hierbij zullen alle marketinginstrumenten –inclusief het tariefinstrument– worden ingezet om een op de (potentiële) vervoervraag gericht gedifferentieerd aanbod op straat te zetten.

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

2.4 Fietsbeleidsplan Drenthe

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

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

2.5 Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer

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

3. Veiligheid en leefomgeving

3.1 Duurzaam Veilig

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

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

Bron: Door met Duurzaam Veilig, SWOV (2005)

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

3.2 Uitvoeringsprogramma Permanente Verkeerseducatie

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

3.3 Handhaving

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

3.4 Milieu

Het Provinciaal Programma Luchtkwaliteit Drenthe geeft aan op welke manier de provincie Drenthe invulling geeft aan haar verantwoordelijkheden op het gebied van luchtkwaliteit. Het programma beoogt het toetsingskader te leveren voor de ruimtelijke ordeningsplannen van de gemeenten voor wat betreft de luchtkwaliteit en beoogt aan te geven op welke wijze de lucht schoon kan blijven. Hierbij wordt uitgegaan van de POPII doelstelling voor luchtverontreiniging 'een milieukwaliteit die uitgaat van de huidige Drentse milieukwaliteit en die mogelijkheden benut om deze te verbeteren'.

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

3.5 Natuur en landschap

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

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

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

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

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

