



Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2018 **Útfieringsprogramma Ferkear en Ferfier 2018**

december 2017



Inhoud

Inleiding	4
DEEL I: BELEIDSAGENDA	7
1.1 Monitoring en evaluatie	10
1.1.1 Auto	10
1.1.2 Fiets	12
1.1.3 Bus en trein	14
1.1.4 Beroepsscheepvaart	17
1.1.5 Ongevallen en slachtoffers	19
1.1.6 Beleidsevaluatie infrastructuurprojecten	20
1.2 Planvorming en bestuurlijke samenwerking	22
1.2.1 Omgevingsvisie	22
1.2.2 Overleg Rijk	23
1.3. Infrastructuur	26
1.3.1 Droge infrastructuur en het coalitieakkoord	26
1.3.2 Algemeen beleid wegen	29
1.3.3 Natte infrastructuur en het coalitie akkoord	33
1.3.4 Vaarwegen algemeen beleid	35
1.4 Openbaar vervoer	37
1.4.1 OV en het coalitieakkoord	38
1.4.2 OV algemeen	39
1.4.3 OV Exploitatie	40
1.4.4 Exploitatie spoor	41
1.5 Verkeersgedrag	43
1.5.1 Friese strategie verkeersveiligheid	43
1.5.2 Beschouwing actuele ontwikkelingen	44



DEEL II: PROGAMMERING	47
2.1 Beleid en verkeersveiligheid	48
2.1.1 Monitoring en onderzoek	48
2.1.2 Rof Werkplan	48
2.2 Verbetering infrastructuur	50
2.2.1 Programma bereikbaarheid Leeuwarden	50
2.2.2 Kleine infraprojecten	51
2.2.3 Grote infraprojecten	57
2.3 Instandhouding infrastructuur	59
2.3.1 Meerjarenprogramma kunstwerken	59
2.3.2 Van Harinxmakanaal	61
2.3.3 Programma Afstandsbediening Bruggen	62
2.3.4 Groot Onderhoud Wegen en Vaarwegen	62
2.4 Openbaar vervoer	64
2.4.1 Duurzaam OV	64
2.4.2 Exploitatie OV concessie 2015-2020	65



Inleiding

Dit Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2018 is in december 2017 vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Het vaststellen van dit programma is de bevoegdheid van het College. Vanwege de actieve informatieplicht naar de Provinciale Staten is dit programma ter kennisgeving aan Provinciale Staten toegezonden.

Basis van Uitvoeringsprogramma: Coalitieakkoord en Provinciaal Verkeer en Vervoerplan

Dit Uitvoeringsprogramma vindt zijn basis in het Coalitieakkoord 2015-2019, de daarbij behorende uitvoeringsagenda 2015-2019 'Mei elkenien, foar elkenien' en het (na een tussentijdse evaluatie in 2010) op 26 oktober 2011 vastgesteld Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP).

Omgevingsvisie en Koersdocument

Het verkeer- en vervoerbeleid zal in de nabije toekomst opgaan in, dan wel onderdeel worden van 'de omgevingsvisie'. Dit is een integraal provinciaal plan voor de fysieke omgeving zoals door de omgevingswet van ons wordt geëist. In dit kader werken we nu aan een Koersdocument.

Uitvoeringsagenda

De ambities uit de Uitvoeringsagenda behorend bij het coalitieakkoord zijn uitgewerkt in de opgave mobiliteit en infrastructuur. De uitwerking hiervan is in dit Uitvoeringsprogramma opgenomen onder de paragrafen 1.3 en 1.4. Ook de algemene ambities in de Uitvoeringsagenda 2015-2019 ('Krachtige gemeenschappen' en 'Modern provinciaal bestuur') die het terrein van verkeer en vervoer raken, zijn in dit Uitvoeringsprogramma uitgewerkt.



Indeling Uitvoeringsprogramma

Het Uitvoeringsprogramma bestaat uit twee delen: de beleidsagenda (deel 1) en de programmering (deel 2). Daarnaast wordt de uitvoering via de projectenkaart gepresenteerd.

Deel 1, de beleidsagenda, schetst de ontwikkelingen op verkeer- en vervoer-gebied en geeft aan hoe we in 2017/2018 uitvoering gaan geven aan het verkeer- en vervoerbeleid.

Deel 2, de programmering, geeft een overzicht van de financiële programmering van projecten. De begrotingsindeling is aangehouden. Er wordt aangegeven aan welke projecten de komende jaren gewerkt wordt, met daarbij een korte uitleg over de betreffende financiering.

De uitvoering

Op de projectenkaart is van elk provinciaal wegenproject een korte beschrijving opgenomen: www.veiligewegen.frl.

Met deze indeling geven we inzicht in de inzet binnen programma 2. Bovendien wordt duidelijk waar de komende jaren aan (vaar)wegen gewerkt wordt.

Het programma zal vanzelfsprekend ook te vinden zijn op de website www.fryslan.frl.





Deel I

1.1	Monitoring en evaluatie	10
1.2	Planvorming en bestuurlijke samenwerking	22
1.3	Infrastructuur	26
1.4	Openbaar vervoer	37
1.5	Verkeersgedrag	43

Beleidsagenda

Beleidsagenda

De Beleidsagenda voor mobiliteit hangt sterk samen met de ontwikkeling van de mobiliteit. Daarom bevat dit hoofdstuk monitoringsresultaten: resultaten van periodieke metingen en onderzoeken uitgevoerd door provincie en derden op het gebied van verkeer en vervoer.

Daarmee geeft dit hoofdstuk eerst een algemeen beeld van de trends en ontwikkelingen in de mobiliteit binnen Fryslân.

Lange termijn prognose

In mei 2017 heeft het Rijk de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) gepubliceerd. Hiervoor is een lange termijn prognose opgesteld, uitgaande van twee verschillende scenario's voor de economische ontwikkeling: laag en hoog. De ontwikkeling is bepaald ten opzichte van 2014. Onderstaande tabel betreft de voorspelde ontwikkeling voor Fryslân.

Prognose mobiliteitsontwikkeling 2014-2040

aantal kilometers, index (2014=100)

	2040 laag	2040 hoog
auto	121	158
trein	123	137
bus	100	114
fiets	89	96
totaal km	112	139
totaal verplaatsingen	95	107

Bron: NMCA

Opvallend is dat in deze prognose de mobiliteit stijgt, tenminste als die wordt uitgedrukt in het aantal kilometers. De voorspelde stijging betreft vooral auto- en treinkilometers. Het busvervoer is stabiel of licht stijgend en het aantal fietskilometers daalt zelfs.

De prognose is gemaakt met een model. Hierbij is geen rekening gehouden met bijvoorbeeld de effecten van nieuw beleid. Aan deze voorspelling moet dus geen absolute betekenis worden toegekend. Het levert echter wel een beeld op van de mogelijke ontwikkeling op lange termijn.

Recente ontwikkeling van de mobiliteit

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de recente ontwikkeling van de mobiliteit. Hierbij vallen onder andere de volgende elementen op.

De mobiliteit groeit. Zowel voor het autoverkeer, het fietsen als voor het goederenvervoer over water is sprake van een stijging. Voor het openbaar vervoer was er in 2016 een kleine afname, maar over de jaren heen is sprake van een stijgend gebruik.

Een nieuwe kansrijke ontwikkeling is die van de zelfrijdende voertuigen, waarmee Fryslân in 2016 een landelijke primeur had.

Er is nog onvoldoende verbetering van de verkeersveiligheid, zeker als wordt gekeken naar het aantal verkeersdoden. Op de provinciale wegen is geen sprake van een dalende lijn in het aantal verkeersdoden.

Deze ontwikkelingen zijn mede bepalend voor de inzet zoals beschreven in de hoofdstukken 1.2 t/m 1.5 en in deel 2.



Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie vormen de basis voor beleidsontwikkeling. Het geeft inzicht in ontwikkelingen en de effecten van de door de provincie genomen maatregelen. Maatregelen die gebaseerd zijn op de ambities zoals in het in 2011 herziene Provinciaal Verkeer en Vervoer plan (PVVP) en het coalitieakkoord 2015-2019 'Mei elkenien foar elkenien' met de daarbij behorende Uitvoeringsagenda geformuleerd staan. Hieronder worden de monitoringsresultaten gepresenteerd.

1.1.1 ■ Auto

De totale weglengte in 2017 binnen Fryslân¹ is 8.951 km. Daarvan is 526 km provinciale hoofdrijbaan.

Per 1 januari 2017 zijn er binnen Fryslân 317.330 personenauto's in particulier bezit. Het percentage hiervan dat op diesel rijdt is relatief hoog: 22% ten opzichte van 16% landelijk. Het aandeel elektrische/hybride auto's binnen Fryslân stijgt van 1,2% van het totaal in 2016, naar 1,5% in 2017. Landelijk bedraagt het aandeel 3% van het totaal.

¹ Bron: CBS

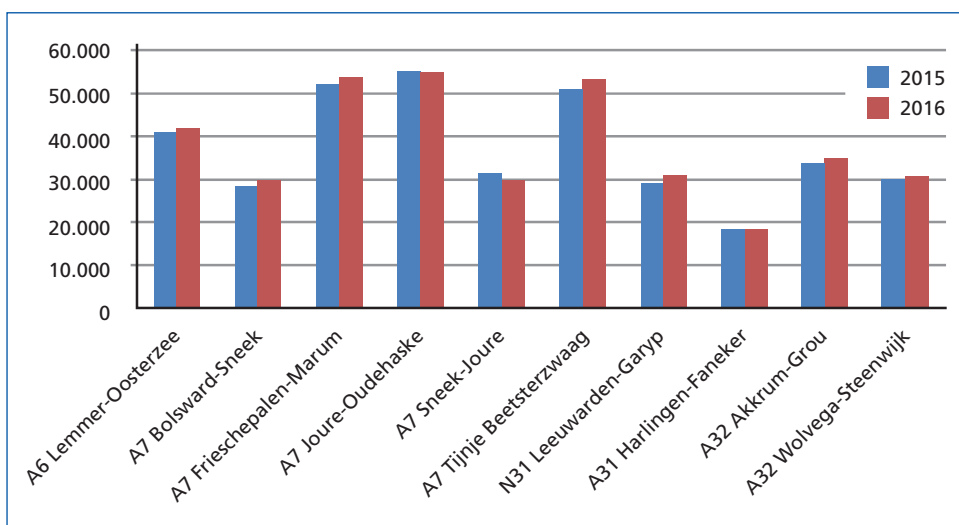
Intensiteit

Volgens de Trendprognose wegverkeer van het Kennisinstituut Mobiliteit zal het totale aantal autokilometers in Nederland in de periode 2015-2020 stijgen met gemiddeld 1,4% per jaar. De sterkste groei zal volgens deze Trendprognose op het hoofdwegennet zijn.

Op de rijkswegen is in 2016 ten opzichte van 2015 sprake van een groei van het autoverkeer van 2%. Naar verwachting is het autoverkeer op provinciale wegen in 2016 in vergelijkbare mate gegroeid².

In figuur 1 wordt de gemiddelde werkdagemaal intensiteit op de rijkswegen van 2016 afgezet tegen die van 2015. Over de hele linie is een lichte stijging (2%) te zien.

Figuur 1: Gemiddelde werkdagemaal intensiteit op Rijkswegen in Fryslân (Bron: CBS)



Toekomstverwachting autogebruik

We verwachten dat het autogebruik de komende jaren licht blijft toenemen. Met de realisatie van onder meer De Centrale As en de N381 biedt het netwerk van provinciale wegen voldoende capaciteit. We voorzien dus geen capaciteitsproblemen. Wel vraagt de ingebruikname van nieuwe infrastructuur in specifieke gevallen om een goede monitoring van eventuele wijzigingen in de verkeersstromen op provinciale en gemeentelijke wegen.

Carpool

Met de realisatie van 150 nieuwe parkeerplaatsen³ is het provinciale carpoolprogramma 2011 - 2020 inmiddels afgerond. De gemiddelde bezettingsgraad van de carpoollocaties in 2016 is 65%. We zien geen aanleiding om op korte termijn met een nieuw programma te starten. Wel houden we de ontwikkelingen in de gaten om te zien of er in de toekomst een aanvullend programma nodig is. Zo hebben we het initiatief genomen tot het plaatsen van oplaadpalen.

² In 2016 zijn alle 54 telpunten binnen het netwerk vernieuwd. Op dit moment worden de laatste controles en ijkingen aan de telpunten uitgevoerd. De transitie naar een nieuw telpunten netwerk en -systeem betekent een trendbreuk met voorgaande jaren waarin de tellingen door de provincie zelf werden uitgevoerd. Daarbij zijn veel grote infrastructurele projecten in uitvoering met tijdelijke omleidingen die van invloed zijn op de tellingen. Op basis van een beperkt aantal onderling vergelijkbare gegevens is een groei berekend van 2%.

³ Uitbreiding: Frieschepalen +40, Drachten Noord + 50, Sint Nicolaasga + 30 en nieuw aangelegd: Workum + 30 carpoolplaatsen

Zelfrijdende voertuigen

We zien dat personenauto's en vrachtauto's steeds meer voorzien worden van automatische functies, zoals inparkeren, rem-assistentie en automatisch filerijden. We verwachten een versnelling in de ontwikkelingen op dit gebied die ook gevolgen zullen hebben voor de opgaven voor de provincie.

Pilot zelfrijdend vervoer

In het najaar van 2016 heeft op initiatief van de gemeente Ooststellingwerf in Appelscha een pilot plaatsgevonden met zelfrijdend vervoer waarbij twee autonoom rijdende voertuigen werden ingezet voor het daadwerkelijk vervoer van passagiers over de openbare weg (fietspad) over een afstand van 2,5 km. Dit was een landelijke primeur.

Met de uitvoering hiervan werd een eerste stap gezet in de samenwerking van de provincies Groningen, Drenthe en Fryslân om Noord-Nederland te positioneren als pilotregio voor zelfrijdend vervoer.

De pilot in Appelscha leverde belangrijke informatie voor vervolgpiloten op, zowel over de infrastructurele (zoals benodigde wegbreedte) als de gedragsmatige kant. Zo bleken veel weggebruikers te moeten wennen aan het gebrek aan interactie door de afwezigheid van een bestuurder. Bijkomend effect van de pilot is dat het vervoersvraagstuk van het landelijk gebied nog eens extra onder de aandacht bij onder andere het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is gekomen. Er is een subsidieaanvraag ingediend voor een zelfrijdend voertuig tussen onderwijslocaties in Noordoost-Fryslân.

Voortbordurend op deze pilot zal in de drie noordelijke provincies de komende jaren verder geïnvesteerd worden in nieuwe pilots en projecten.

Aanpak geluidshinder provinciale wegen

Op 8 juli 2013 hebben we het Actieplan geluid 2013 - 2017 vastgesteld. Dit actieplan betrof de sanering van 25 woningen en de toepassing van stil asfalt op 8 locaties. Uit nader onderzoek bleek echter dat slechts zeven woningen van de 25 daadwerkelijk geïsoleerd moesten worden. In 2016 zijn drie woningen (in Leeuwarden, Oldeholtpade, Drachtstercompagnie) geïsoleerd (Zie §1.3.2).

De stand van zaken met betrekking tot de toepassing van stil asfalt in het kader van het Actieplan geluid is als volgt.

- Op de N355 Twijzel – Buitenpost is in 2014 stiller asfalt (SMA) toegepast in combinatie met invoering van een verlaagde snelheid van 30km/h;
- Op de N354 deel Dearsom – Scharnegoutum is in 2016 SMA aangebracht;
- Op de N354 Sneek – Hommert is stiller asfalt toegepast. Dit is geen SMA, maar het heeft wel een sterke geluidsreductie.

1.1.2 ■ Fiets

Fietspaden

In Fryslân ligt ca. 2000 km aan fietspaden. De helft van al deze fietspaden loopt niet langs een weg, maar over een eigen tracé. Dit zijn doorgaans fietspaden met een recreatief karakter. Hiermee hebben we in Fryslân een uitgebreid net van

fietsvoorzieningen. Ongeveer 10% in eigendom is van de Provincie; deze liggen nagenoeg allemaal wel langs een (provinciale) weg.

Kwaliteit fietspaden

In zijn algemeenheid is de kwaliteit van de fietspaden goed. De terugloop van het onderhoudsbudget bij sommige wegbeheerders zou kunnen leiden tot achteruitgang in de onderhoudstoestand van fietspaden.

Aantal getelde fietsers

De tellingen van fietsers voeren wij in eigen beheer uit. De 28 permanente telpunten liggen in de belangrijkste hoofdfietsroutes rond Leeuwarden, Heerenveen, Drachten, Dokkum, Bolsward, Sneek, Franeker en Oosterwolde.

Waar onze tellingen in 2015 een daling lieten zien in het gemiddelde van het aantal per dag getelde fietsers, is in 2016 een stijging van 8% (van 754 naar 816) te constateren. Het aantal fietsers fluctueert afhankelijk van de weersomstandigheden.

Aantal speed pedelecs

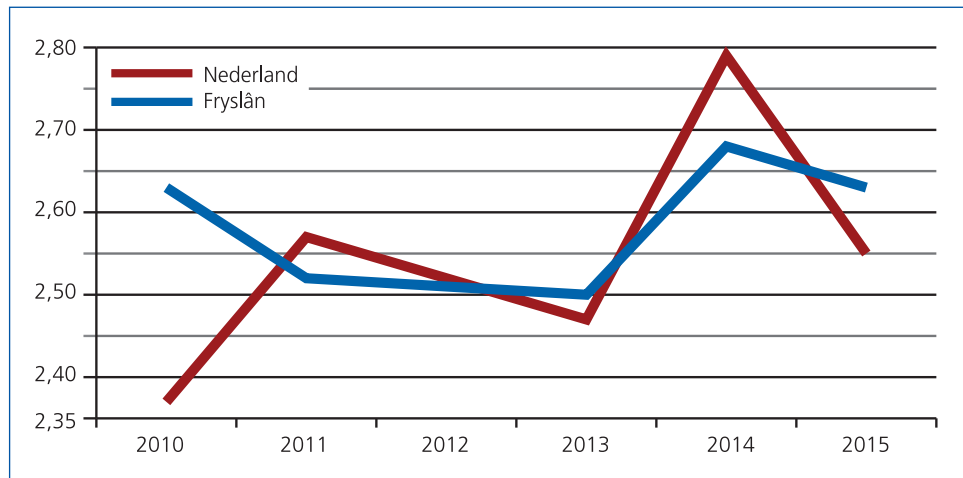
Het verschil in snelheid van gebruikers van het fietspad zorgt voor onveilige situaties. Landelijk wordt er gediscussieerd over de plek op de weg van de 'speed-pedelec', een elektrische fiets met een maximum snelheid van 45 km/h.

In Fryslân is dit type fiets nog niet wijdverbreid; op 100.000 inwoners bezitten er 51 een speed-pedelec (Bron: CBS).

Gemiddelde fietsafstand per persoon per dag

In heel Nederland stijgt de gemiddelde dagelijkse fietsafstand per inwoner. De gemiddelde dagelijkse fietsafstand per inwoner was in Fryslân jarenlang hoger dan het gemiddelde in Nederland, maar in 2014 kwam Fryslân onder dit gemiddelde. In 2014 was Fryslân de provincie met de kleinste stijging van het fietsgebruik. In 2015 is het beeld anders. In Fryslân worden gemiddeld weer meer kilometers per fiets afgelegd dan in Nederland⁴. Daarbij verplaatsen we ons gemiddeld per dag vaker op de fiets en fietsen we gemiddeld per dag dan ook langer⁵. Met het Actieplan Fiets- en Wandelpaden streven wij naar een verdere groei van het fietsgebruik.

Figuur 2: Gemiddelde aantal km per persoon per dag op fiets afgelegd (Bron: CBS)



⁴ Cijfers voor 2016 waren nog niet beschikbaar bij het afsluiten van deze tekst.

⁵ CBS-cijfers voor Mobiliteit in Nederland; vervoerwijzen en motieven, regio's (Statline.nl)

Recreatief fietsen

Wat recreatief fietsen betreft, is Fryslân volgens de Kwaliteitsmonitor Fietsregio's die jaarlijks wordt verzorgd door het Fietsplatform⁶ in 2016 een vijf sterren provincie. Zowel op kwaliteit van het routenetwerk als op kwaliteit van de randvoorwaarden scoren we hoger dan de andere provincies. Met een puntentotaal van 4,81 (van de te behalen 5) zijn we de best scorende provincie. Een positie in de top drie willen we vasthouden, zoals ook in het Actieplan Fiets als resultaat is benoemd.

1.1.3 ■ Bus- en treinverkeer

Treinverkeer

In Fryslân ligt 149 km spoorweg. Daarvan is 66 km dubbel spoor. Het traject Leeuwarden – Zwolle is onderdeel van het Hoofdrailnet, waarvoor het Rijk concessieverlener en NS de vervoerder is. Op het regionale spoor zijn wij (samen met Groningen en Niedersachsen) concessieverlener en Arriva de vervoerder. De huidige concessie loopt tot december 2020.

Ook voor de periode daarna, tot 2035, is de concessie aan Arriva verleend.

Het aanbod dienstregelingsuren⁷ voor het regionale treinvervoer is vanaf 2013 gelijk gebleven en bedraagt 37.600.

Busverkeer

Sinds 2016 wordt het busvervoer op basis van door ons verleende concessies uitgevoerd door één vervoerder, te weten Arriva. Het betreft de concessie Noord- en Zuidwest-Fryslân inclusief Schiermonnikoog en de concessie Zuidoost-Fryslân die per december 2016 samengevoegd is met de concessie Ameland, Terschelling en Vlieland uit. Deze concessies lopen tot december 2020, met de mogelijkheid van een eventuele verlenging tot 2022. Een voorstel inzake verlenging wordt in het najaar van 2017 aan PS gezonden.

In 2016 is het aanbod van het aantal dienstregelingsuren (dru's) ongeveer gelijk gebleven aan dat in 2015 (670.000 dru's). Bij de streeklijnen Noord- en Zuidwest-Fryslân is het aanbod met 1,2% gestegen door het aanbieden van o.a. nieuwe Collegelijner. Bij de stadslijnen is het aantal dru's gedaald met 3,7%, door een verlaging van het aanbod in weekend en avonduren.

Toegankelijke haltes

Om de meest gebruikte haltes, centrumhaltes of haltes bij zorginstellingen en woonvoorzieningen (meer) toegankelijk te maken voor minder valide en/of visueel beperkte reizigers passen we de hoogte en breedte van halteperons aan en zorgen we voor een geleidende trottoirband of gidslijn. In de periode 2008 - 2016 hebben we in samenwerking met gemeenten circa 1.400 van de 3.000 haltes voor minder valide en/of visueel beperkten aangepast. Hiermee zijn de belangrijkste haltes toegankelijk gemaakt. Nieuwe haltes worden standaard als toegankelijke halte aangelegd. Bij het gereed komen van de grote infrastructurele werken komen er nog een aantal toegankelijke haltes bij.

⁶ Het Fietsplatform is een kennis- en coördinatiepunt voor recreatief fietsen, met als leden: ANWB, Fietsersbond, Nederlandse Tour Fiets Unie (NTFU), Rijwiel en Auto Industrie (RAI), Interprovinciaal Overleg (IPO), Branchevereniging Recreatieondernemers (Recron), Horeca NL, NBTC Holland marketing en VVV.

⁷ Het aanbod van het bus- en treinvervoer wordt gemeten in 'dienstregelingsuren', de zogenaamde dru's. Een dru is een rit van een uur opgenomen in de gepubliceerde dienstregeling.

OV-plushaltes

In Holwerd, Winsum en Wommels hebben we OV-plushaltes gerealiseerd. Dit zijn haltes waar het door ons aangeboden regulier OV aansluit op diverse andere vervoervormen die het aangrenzende landelijk gebied ontsluiten. De voorzieningen bij OV plushaltes worden afgestemd op de specifieke eisen van het gebruik, het netwerk en het vervoermiddel. Een speerpunt hierbij is het verbeteren van de fietsvoorzieningen.

Gebruik bus en trein⁸

Het gebruik van het openbaar vervoer schommelt per jaar, maar kent de afgelopen jaren wel een stijgende lijn. In 2016 zijn 1,2% minder passagiers met een OV-chipkaart in bus of trein ingestapt dan in 2015. Het totaal aantal incheckers in 2016 ligt net onder de 15 miljoen, waar deze in 2015 er nog boven lag. Er is sprake van een sterke daling (- 7,6%) bij de stadslijnen in het concessie gebied Noord- en Zuidwest Fryslân. Vooral bij lijn 612 is een flinke afname van het aantal instappers (-12,2%) te verklaren door de afname van het aantal eerstejaars studenten. Verder is een lichte daling (- 1,4%) is te zien bij de streeklijnen in dit concessie gebied Noord- en Zuidwest Fryslân. In het andere concessie gebied (Zuidoost-Fryslân) is het aantal reizigers ten opzichte van 2015 met 1% gegroeid. Een bijna vergelijkbaar groeipercentage geldt voor de regionale treinen.

Tabel 1: Aantal incheckers (Bron: Vervoerders Arriva en Qbuzz)

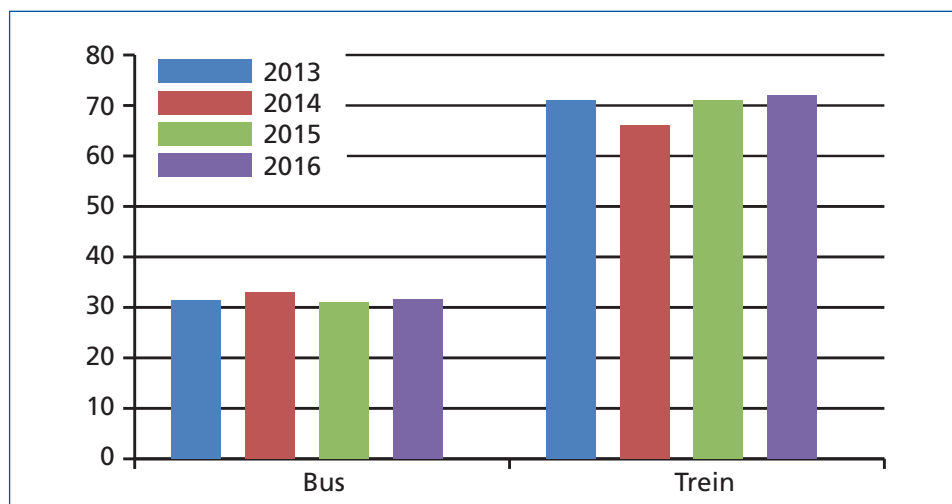
Aantal incheckers	2015	2016	Groei/afname
Noord-en Zuidwest-Fryslân (streek)	5.162.900	5.089.500	-1,4%
Noord-en Zuidwest-Fryslân (Leeuwarden)	2.281.800	2.107.300	-7,6%
Zuidoost-Fryslân	2.482.000	2.506.000	1,0%
Regionaal treinvervoer	5.227.400	5.274.600	0,9%
Totaal	15.154.100	14.977.400	-1,2%

Kostendekkingsgraad

De kostendekkingsgraad geeft aan voor welk deel de opbrengsten uit de kaartverkoop de totale kosten van het openbaar vervoer dekken. Een hoge kostendekkingsgraad geeft aan dat het openbaar vervoer voor een groot deel zelfvoorzienend is. In onderstaande figuur wordt de ontwikkeling van de kostendekkingsgraad voor bus en trein weergegeven (excl. bijdragen voor studenten OV-kaart (SOV)).

⁸ De tellingen in het openbaar vervoer worden door de vervoerder uitgevoerd en aan ons aangeleverd.

Figuur 3: Ontwikkeling kostendekkingsgraad OV in %, excl. SOV (Bron: Arriva en Qbuzz)



De (voorlopige) totaal opbrengst van het busvervoer⁹ is ten opzicht van 2015 met € 0,4 miljoen gestegen naar € 18,1 miljoen. De kostendekkingsgraad is in 2016 licht gestegen naar: 33,8%.

De (voorlopige) totaal opbrengst van het regionaal treinverkeer (incl. geheel traject Leeuwarden-Groningen/excl. SOV) is ten opzicht van 2015 gelijk gebleven met € 14,5 miljoen. De kostendekkingsgraad is in 2016 licht gestegen tot 66,6%.

Fryslan bûtenút foarút

Onze subsidieregeling Bûtenút foarút is bedoeld om innovatieve ideeën voor personenvervoer op het platteland van Fryslân te stimuleren. Er zijn zes initiatiefnemers geweest die een subsidieaanvraag hebben gekregen. Dit zijn:

1. Zorggroep Tellens, voor het project Service belbus;
2. Go About, voor het project Ridemar! App;
3. Stichting vrienden van de Tuorrebout, voor het project Tuorrebout;
4. Samobiël, voor het project Samen Mobiel;
5. Plaatselijk belang Heeg, voor het project Duim Omheeg;
6. Burgum mobiel, voor het project Burgum mobiel.

De projecten richten zich op het daadwerkelijke vervoer van bepaalde doelgroepen (gehandicapten, ouderen) of op het digitaal ondersteunen van de verkeerslogistiek door middel van apps. In 2017 zijn de projecten geëvalueerd. De resultaten zijn aan PS toegezonden als bijlage bij het voorstel voor het openbaar busvervoer na 2020. Een conclusie is dat het lastig is gebleken voor maatschappelijke partijen om zelfstandig en permanent laagdrempelig vervoer aan te bieden voor korte ritten in de dorpen en op het platteland.

Toekomstscenario

We volgen de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen. Daarbij stellen we ons de vraag welke bijdrage aan /effect op het OV autonoom vervoer op het platteland zou kunnen hebben, bijvoorbeeld op het gebied van de efficiency. We voorzien verzekeringstechnische maar ook ethische vragen bijvoorbeeld m.b.t. verantwoordelijkheden en de rol van de overheid. We beschouwen of de ontwikkeling al een rol kan spelen tijdens de komende concessieperiode (2020 - 2030).

⁹ Opbrengstcijfers OV in 2016 zijn nog voorlopig, opbrengst Student OV kaart nog niet bekend, en BDU bijdrage moet nog worden vastgesteld)

1.1.4 ■ Beroepsscheepvaart

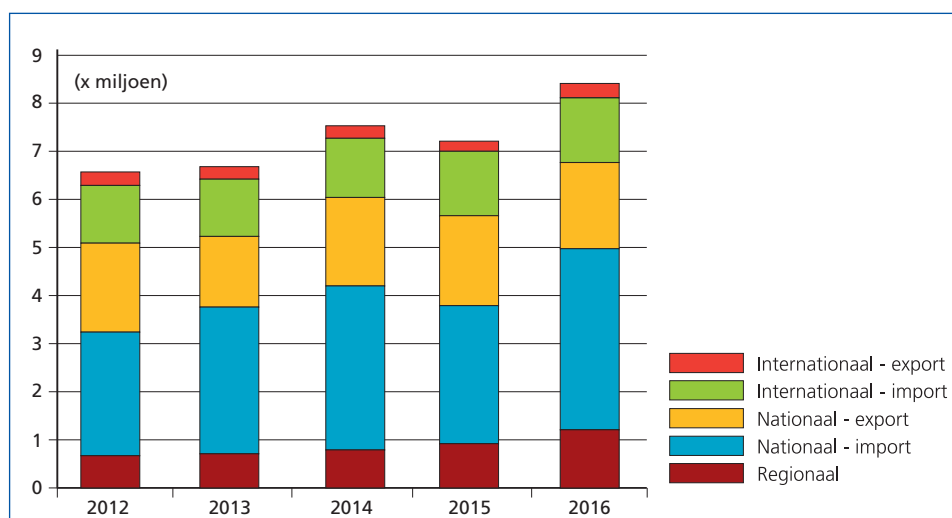
Met uitzondering van het Prinses Margrietkanaal worden de grotere vaarwegen in Fryslân door de provincie beheerd. De vaarwegen ontsluiten de havens van de belangrijkste economische centra (Friese binnenhavens) op het niveau van Cemt klasse IV.

In dit verband worden de goederenstromen over het water gemonitord zoals vastgesteld in het monitoringsprogramma Fryslân 2015 - 2019. Hieronder presenteren we een selectie van de resultaten over 2016. Het complete monitoringsrapport (Goederenvervoer van en naar Friese havens in 2016) is te vinden onder <https://www.panteia.nl/onderzoeken/monitor-binnenvaart-provincie-friesland/>

Overslag per binnenvaartschip

In 2016 is de overslag per binnenvaartschip in de provincie met 17,3% toegenomen ten opzichte van 2015. Onderstaande figuur toont de ontwikkeling van de overslagvolumes per binnenvaartschip in de provincie naar richting. Het nationale import volume is met 950.000 ton gestegen naar 3,8 miljoen ton, de internationale export met 81.000 ton en ook het regionale goederenvervoer is sterk gegroeid, met bijna 923.000 ton naar 1,2 miljoen ton.

Figuur 4: Ontwikkeling overslagvolumes goederen in Fryslân naar richting (Bron: Onderzoek Panteia: Goederenvervoer van en naar Friese havens in 2016)

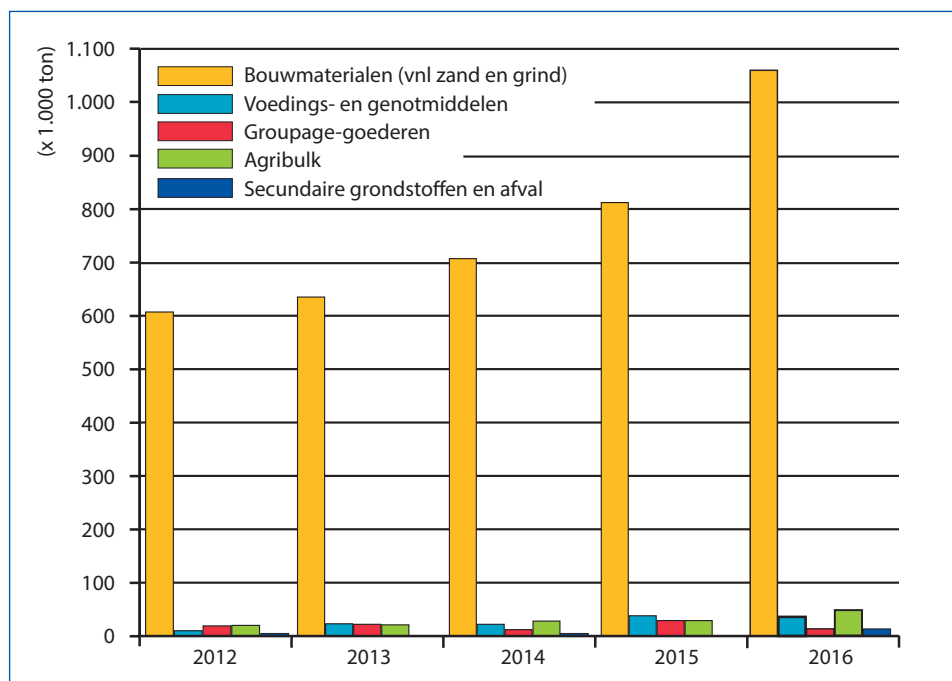


Intraregionale stromen door de provincie Fryslân

De ontwikkeling van de intraregionale stromen¹⁰ in Fryslân wordt weergegeven in onderstaande figuur, waarbij de grootste stromen lopen vanuit Harlingen naar de haven van Drachten, voor de kust van Terschelling en Ameland naar Leeuwarden en vanuit Harlingen naar Tytsjerksteradiel. Belangrijkste stroom is het vervoer van bouwmaterialen (voornamelijk zand en grind) die een sterke stijging vertoont in 2016 t.o.v. 2015 met meer dan 200.000 ton. Verder is de enorme toename van het vervoer van secundaire grondstoffen en afval over het water opvallend: waar deze in voorgaande jaren rond of onder de 4.000 ton lag, stijgt deze in 2016 naar 13.000 ton.

¹⁰ Vervoer met herkomst en bestemming binnen de provincie

Figuur 5: Belangrijkste intraregionale goederenstromen in Fryslân (Bron: onderzoek Panteia)



Gevaarlijke stoffen over het water

Het aandeel gevaarlijke stoffen dat binnen Fryslân wordt geladen of gelost is zeer gering, namelijk 0,3% van het totaal binnen Nederland. Het betreft hierbij voornamelijk benzine of aardgas. Hieronder valt ook de levering van kerosine aan de vliegbasis. De hoeveelheid doorvoer van gevaarlijke stoffen door Fryslân bedraagt 4,04 % van het volume dat in Nederland geladen en/of gelost wordt. Dit zogenaamde transitovervoer vindt voornamelijk plaats in en uit de richting van Groningen en de Duitse raffinaderijen in Emden en Lingen.

Ongevallen en slachtoffers op het water

Het is niet mogelijk hier een goed overzicht te geven van ongevallen en slachtoffers op het water. Jaarlijks registreren diverse vaarwegbeheerders, politie en inspectiediensten ongevallen op de vaarwegen om de veiligheid te kunnen monitoren. De registratie van scheepsongevallen, voor grote c.q. kleine ongevallen alsmede ongevallen met en zonder letsel, is echter nog niet sluitend. De manier van registreren is niet uniform en niet alle meldingen worden geregistreerd, waardoor de data over aantal en soort ongeval niet representatief zijn.

Dit probleem is onderkend. Wij werken aan het opzetten van een eenduidige manier van registreren en we maken afspraken met onze externe partners om ongevallen op een eenduidige manier te registreren en te delen.

Aandachtspunt is het melden van alle scheepsongevallen door de vaarwegbeheerders, politie en inspectiediensten in de SOS-database (ScheepsOngevallenSysteem). Hiermee komen alle gegevens in één database.

Tevens wordt onderzocht of het mogelijk is de bestaande app voor het wegverkeer, de "mobielschademelden-app", ook geschikt (te maken) is voor het melden van ongevallen op het water.

1.1.5 ■ Ongevallen en slachtoffers

Al de hierboven genoemde vervoersbewegingen kennen ook een neveneffect, namelijk ongevallen en slachtoffers. Kwetsbare groepen in het verkeer zijn basisschool kinderen in de leeftijd van 4-12 jaar (10% van de Fryske bevolking), jonge bestuurders in de leeftijdscategorie 16-25 jaar (12% van de Fryske bevolking) en mensen ouder dan 70 jaar (14,4% van de Fryske bevolking).

Alternatieven voor registratie ongevallen/ slachtoffers

Registratie van alle verkeersongevallen door middel van Proces Verbaal maakt sinds 2010 geen deel meer uit van de werkinstructie bij de politie. Proces Verbaal wordt alleen nog verplicht opgemaakt bij ongevallen met dodelijke afloop. Ongevallen met ernstig letsel hoeven niet meer geregistreerd¹¹, al wordt dat soms wel gedaan. Daarmee is het geheel onduidelijk geworden welk percentage van het werkelijk aantal ongevallen geregistreerd wordt. Dit gebrek aan betrouwbare en volledige ongevalsdata is een landelijk onderkend probleem. We blijven daarom aandacht vragen voor deze beperkte registratie van verkeersongevallen. Regionaal zoeken we naar praktische verbeteringsmogelijkheden.

Door onze betrokkenheid bij een studie naar het gebruik van gegevens uit de App MobielSchadeMelden op initiatief van verkeerskundigbureau VIA, samen met het Verbond voor Verzekeraars en Politie Nederland, de registratiepilot binnen de afdeling Spoed Eisende Hulp (SEH) van het Medisch Centrum Leeuwarden en het onderzoek van de RUG bij UMCG Ambulancezorg krijgen we steeds meer zicht op waar en hoe verkeersonveiligheid zich afspeelt.

Geregistreeerde ongevallen en slachtoffers

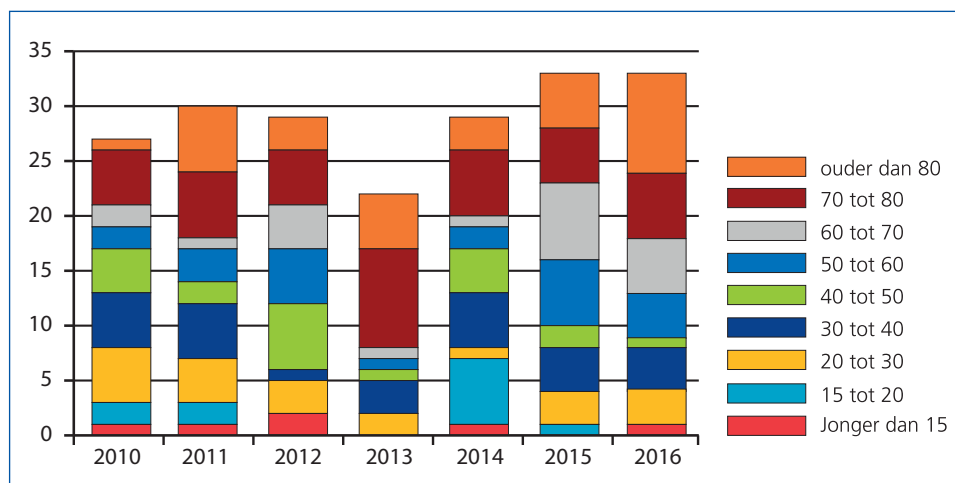
In 2016 zijn er in Fryslân door de politie Fryslân 3.575 verkeersongevallen geregistreerd. Daarbij zijn 670 gewonden en 33 doden gevallen. 44% van de verkeersslachtoffers vielen in de groep kwetsbare vervoerswijze (voetgangers, fietsers en bromfietzers). Hierbij moet de onder-registratie van deze ongevallen worden opgemerkt.

Dodelijke slachtoffers naar leeftijd

In 2016 waren er in Fryslân 33 verkeersdoden te betreuren. In onderstaande figuur wordt een uitsplitsing naar leeftijdscategorie getoond. Hierbij valt het grote aandeel ouderen (20 van de 33 is 60 jaar of ouder) negatief op.

¹¹ Dit geldt ook voor alle andere categorieën ongevallen. Hierbij vindt registratie door politie echter nog veel sporadischer plaats.

Figuur 6: Totaal aantal verkeersdoden in Fryslân, naar leeftijd (Bron: CBS)



Dodelijke slachtoffers op provinciale wegen

Van deze 33 dodelijke slachtoffers vielen er 5 op de provinciale wegen. Dit is ongeveer gelijk aan het gemiddeld aantal dodelijke slachtoffers in de periode 2013 – 2015¹². In de tabel hieronder staan de provinciale wegen genoemd waar dodelijke slachtoffers in periode 2013-2015 en in 2016 te betreuren waren. Hierbij is er helaas nog geen sprake van een dalende lijn.

Tabel 2: Dodelijke slachtoffers op provinciale wegen (Bron: ViaStat)

Wegnr.	2013-2015 gemiddeld	in 2016
N356	0,3	
N369	0,3	
N359	1,7	
N357	0,3	1
N381	0,7	
N361	0,3	1
N355	1,0	
N919	0,0	1
N358	0,3	2
N393	0,3	
Totaal	5,3	5

1.1.6 ■ Beleidsevaluatie infrastructuurprojecten

Waar monitoring het uitvoeren van metingen om eventuele van verandering te constateren is, is evaluatie het achteraf beschouwen en beoordelen van het optreden van de veranderingen. Een evaluatie beantwoordt de vraag of de geleverde inspanning tot het gewenste resultaat heeft geleid en de vraag waarom dat wel of niet het geval is geweest. Al doende leert men: uitkomsten van evaluaties worden gebruikt als input voor nieuwe uitvoering(splannen).

¹² Bij deze aantallen en verschillen is het moeilijk iets over trends of ontwikkelingen te zeggen.

Geëvalueerde projecten 2016

In 2016 zijn er tien infrastructuurprojecten geëvalueerd, dit zijn:

1. N353 – Kom Noordwolde-Zuid;
2. N355 – Rondweg Buitenpost;
3. N356 – Kom Holwerd, incl. rotonde;
4. N357 – Ovonde Stiens;
5. N357 – Traject Stiens-Hallum;
6. N358 – Ternaard (2e fase);
7. N359 – Workum, tussen burg en rotonde;
8. N384 – Rondweg Franeker;
9. N928 – Traject Woudsend-Balk;
10. N392 – Rondweg Gorredijk.

Geplande evaluaties

Hieronder staat tien projecten die de afgelopen drie tot vijf jaar geleden zijn uitgevoerd en het komende jaar geëvalueerd zullen worden:

1. N355 - Tracé Twijzel;
2. N351/A32 - Ronde Wolvega;
3. N359 - Fietsoversteek Ruigahuizen;
4. N369/N31 - Rotondes Drachten + carpool;
5. N393 - Verbreding fietspad Vrouwenparochie;
6. N384 - Froonackerdyk (fase 1+2);
7. N359 - Aansluiting Balk;
8. N359/A7 - Ronde Bolsward;
9. N358/A7 - Ronde Frieschepalen + carpool;
10. N921 - Carpool Sint Nicolaasga.

1.2

Planvorming en Bestuurlijke samenwerking

1.2.1 ■ Omgevingsvisie

Wij werken aan een Omgevingsvisie, die onder andere de functie gaat overnemen van het huidige Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP). Het nu geldende plan is na een tussentijdse evaluatie op 26 oktober 2011 vastgesteld. Vanwege de komende Omgevingsvisie wordt het PVVP niet verder herzien. Het van kracht worden van de Omgevingswet was gepland voor 1 juli 2019; dit wordt echter later.

Op 23 maart 2016 hebben Provinciale Staten de Startnotitie en de Discussienotitie voor de Omgevingsvisie vastgesteld. De verwachting is dat wij uiterlijk 2019 kunnen beschikken over een nieuwe Omgevingsvisie, waarmee voldaan wordt aan de eisen van de Omgevingswet. De huidige planvormen (Streekplan, Waterhuishoudingsplan, Milieubeleidsplan en PVVP) komen dan te vervallen, of komen deels terug als een onderliggend programma. De voorbereiding van de Omgevingsvisie is gestart met een open proces, samen met gemeenten en andere maatschappelijke partijen. In 2018 zullen we op basis van het doorlopen proces een voorstel doen aan PS.

In dit kader zien we op het gebied van mobiliteit de volgende discussiepunten die onze aandacht vragen en die een plek zullen moeten vinden in Omgevingsvisie:

- Wat zijn de gevolgen van de ontwikkeling van de mobiliteit voor infrastructuur en openbaar vervoer.
- Wat doen we met hardnekkige verkeersveiligheidsproblemen.
- Wat zijn de kleine en grote opgaven op het gebied van wegen, vaarwegen en spoor, zowel qua investeringen als qua onderhoud en vervanging.
- Wat is het gewenste voorzieningenniveau OV in relatie tot de kosten, zowel op hoofdstructuur als in bediening van kleine kernen (ook in relatie tot ontwikkeling van voorzieningen op platteland).
- Hoe kunnen we de verduurzaming van infrastructuur en openbaar vervoer bevorderen.
- De ontwikkeling van de provinciale rol, met als aandachtspunten de betrokkenheid bij gemeentelijke fietspaden en de bevoegdheden voor de Waddenveren.

1.2.2 ■ Overleg met Rijk: het MIRT

Gebiedsagenda en MIRT

De Gebiedsagenda, een coproductie van Rijk en regio, beschrijft de gezamenlijke opgaven in het ruimtelijk-fysieke domein. Deze periodiek (ongeveer vijfjaarlijks) geactualiseerde Gebiedsagenda vormt de basis van het Meerjarenplan Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en het jaarlijks gehouden Bestuurlijk Overleg (BO MIRT) hierover tussen de minister en staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu met de bestuurlijke vertegenwoordiging vanuit de regio. Gespreksonderwerpen zijn de bestedingen uit het Infrastructuurfonds en het Deltafonds in de regio. Ook voorstellen inzake (veranderen van) regelgeving en de inzet van personele ondersteuning vanuit het Rijk kunnen geagendeerd worden.

In de huidige gebiedsagenda Noord Nederland 'Energieke Noorderruimte'¹³ zijn de ambities van Noord-Nederland vertaald in drie strategieën, namelijk energietransitie, economische ontwikkeling en bereikbaarheid en waterveiligheid, -beschikbaarheid en -kwaliteit.

Waren de MIRT afspraken tot voor kort vrij strak qua financiering en realisatiedoelstelling, inmiddels verschuift het accent naar een bredere inzet van middelen (brede blik en koppelkansen) en van werken met uitgestippelde routes voor de toekomst naar een meer flexibele en adaptieve manier van werken. Dit vereist per project een meer gebiedsgerichte aanpak (vergelijkbaar met onze aanpak Centrale As).

Inzet Noord-Nederland

Het kader voor het MIRT is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Deze richt zich met name op de Randstad en regio Eindhoven. Voor de overige regio's is het daarmee moeilijker een bijdrage uit het Infrastructuurfonds te verkrijgen. Er wordt gewerkt aan de opvolger van de SVIR, de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De (voorzichtige) intentie hierbij is de perifere regio's weer meer aandacht te gaan geven. Gezien echter de grote capaciteitsproblemen in de Randstad en het zuiden van het land zal in ons geval Noord-Nederland met een goede onderbouwing moeten komen wil zij aanspraak maken op de fondsmiddelen. In Noord-Nederland wordt daarbij aangehaakt aan de volgende vier opgaven.

¹³ Vastgesteld in BO MIRT 2014

- I. Verduurzaming Openbaar Vervoer;
- II. Verduurzaming Goederenvervoer;
- III. Bereikbaarheid landelijk gebied;
- IV. Verkeersveiligheid.

MIRT inzet opgaven

Ad I)

Doel is het verhogen van de snelheid en de frequentie op de verbinding tussen Leeuwarden en de rest van Nederland, daarmee ook het verbeteren van de aansluitingen op station Leeuwarden en natuurlijk duurzaam energiegebruik. Bij de verduurzaming van het OV zal worden ingezet op alternatieve brandstof voor de regionale treindienst en onderzoek naar partiële elektrificatie.

Concrete projecten

Landelijk spoorwegnet, lijn Leeuwarden – Zwolle- Randstad:

- Vervangen spoorbrug Van Harinxmakanaal, vergroten capaciteit treinverkeer en scheepvaart vanwege intensivering van de dienstregeling;
- Vervangen beveiliging ten behoeve van reistijdversnelling (ERTMS);
- Uitbreiden capaciteit IJsselbrug Zwolle;
- Uitbreiding spoorcapaciteit Weesp (ter uitvoering reeds gemaakte afspraken).

Regionale spoorlijnen:

- Investering in verduurzaming regionale spoorlijnen

Ad II)

Verduurzaming van het goederenvervoer betekent dat vervoer over de weg omgezet wordt naar meer vervoer over water of per spoor. Dit biedt een kans om de bereikbaarheid van de havens van Heerenveen en Drachten op de MIRT agenda te krijgen.

Concrete projecten

Doel: de vaarwegen voor beroepsvaart geschikt houden voor grotere schepen;

- Bereikbaarheid havens Drachten en Heerenveen;
- Vervanging en capaciteitsvergroting zeesluizen Harlingen;
- Sluis Kornwerderzand; verbreding en bedrijfszekerheid
- Vaarweg Lemmer – Delfzijl, vervangen bruggen, aanpassen remmingswerken en capaciteitsvergroting sluis Lemmer.

In dit kader doet de provincie ook mee met het Interreg project Interland Waterways Transport Solutions IWTS

Ad III)

Voor de bereikbaarheid van het platteland en de verbinding stad-platteland bieden de uitkomsten van het MIRT onderzoek 'Anders Benutten' goede aanknopingspunten. Denk hierbij aan Smart Mobility en geïntegreerd openbaar- doelgroepen- en taxivervoer waarbij regelcentrales de vervoersvraag en aanbod coördineren.

Concrete projecten

Rijkswegen, overige

- N31, overdracht en functieverandering Koningsbrug Harlingen;

Ad IV)

M.b.t. de verkeersveiligheid ligt er gezien het toenemende aantal verkeersslachtoffers voor Rijk en regio een gezamenlijke opgave.

Doel: verbeteren verkeersveiligheid A6/A7;

- A6, vervanging brug Skarsterrien door een aquaduct;
- A7 Joure – Groningen: verbeteren verkeersveiligheid.

Prioriteiten

Op basis van de reeds vastgelegde bestuurlijke prioriteiten in het Coalitieakkoord, de uitvoeringstermijnen en door het belang van de projecten hebben in ieder geval de volgende onderwerpen prioriteit op landelijk/regionaal niveau:

1. Sluis Kornwerderzand, verbreding;
2. Capaciteitsvergroting spoorbrug over het Van Harinxmakanaal t.b.v zowel de scheepvaart als de treindienst Leeuwarden – Zwolle;
3. Verduurzaming regionale spoorlijnen;
4. Vervanging brug Skarsterrien in A6 door een aquaduct;
5. Vervanging en capaciteitsvergroting zeesluizen Harlingen.

Andere belangrijke onderwerpen zijn de exploitatiekosten van het openbaar vervoer en fietsparkeerplaatsen bij stations en andere OV-knooppunten.

1.3

Infrastructuur

De ambities uit de Uitvoeringsagenda behorend bij het Coalitieakkoord 2015- 2020 'Mei elkenien foar elkenien' zijn uitgewerkt in de opgave mobiliteit en infrastructuur. In dit hoofdstuk worden de opgaven met betrekking tot infrastructuur nader toegelicht. Waar de ambities uit de Uitvoeringsagenda het openbaar vervoer betreft zijn de opgaven opgenomen in paragraaf 1.4.1.

Ook de meer algemene ambities in de Uitvoeringsagenda 2015-2019 ('Krachtige gemeenschappen' en 'Modern provinciaal bestuur') raken het terrein van verkeer en vervoer en komen hier onder op een meer verweven wijze in de onderwerpen terug; voorbeelden hiervan zijn onder meer de aandacht voor senioren in de verkeersveiligheidsaanpak, duurzaamheid en social return on investment.

1.3.1 ■ Droge infrastructuur en het coalitieakkoord

In het eerder genoemde Coalitieakkoord 2015 - 2019 is een aantal opgaven genoemd op het gebied van 'droge' infrastructuur. Deze zijn we aan het uitwerken. Het betreft:

- a) Vervolg aanpak N358, Skieding;
- b) Verdubbeling N381 tot Oosterwolde Zuid;
- c) Verbeteren fiets- en wandelpaden;
- d) Verbeteren N359 Lemmer;

- e) Aanpak onveilige kruispunten N359 (Leeuwarden - Bolsward);
- f) Betere oversteekplaatsen en duidelijke markering;
- g) Verhoging onderhoudsniveau.

Hieronder geven we aan wat de stand van zaken is betreffende de genoemde opgaven, alsmede wat het vervolg zal zijn.

a) Vervolg aanpak N358 - De Skieding

De vele uitritten van woningen op de N358 en het landbouwverkeer op de hoofdrijbaan maken de N358 ter hoogte van De Skieding relatief onveilig voor het verkeer. Verschillende varianten zijn tegen elkaar afgewogen in een Milieueffectrapportage (MER), aangevuld met een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA). Uiteindelijk hebben Provinciale Staten gekozen voor het opwaarderen van het huidige tracé (variant 0+/0++), welke nog aangevuld dient te worden met adaptieve maatregelen. Welke maatregelen dit kunnen zijn, wordt samen met de omgeving nader uitgewerkt. In de eerste helft van 2018 leggen we de uitkomsten hiervan ter besluitvorming voor aan Provinciale Staten.

b) Verdubbeling N381 tot Oosterwolde-Zuid

Voor een betere en veiliger ontsluiting van het Ecommunity Park, gaan we de N381 ook tussen Donkerbroek en Oosterwolde Zuid verdubbelen tot een autoweg met 2x2 rijstroken. Deze verdubbeling stond nog niet in het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N381 Drachten-Drentse grens. De omgevingsvergunning om hiervan af te wijken en de gemeentelijke bestemmingsplannen en de watervergunning zijn medio 2017 door de bevoegde gezagen verleend. De kabels en leidingen worden in 2017 zo veel mogelijk op voorhand verlegd, om de risico's in de uitvoering te beperken. In 2017 wordt het uitvoeringscontract opgesteld. In de eerste helft van 2018 wordt het uitvoeringscontract aanbesteed. Na de aanbesteding zal de opdrachtnemer het contract uitvoeren.

c) Actieplan fiets: Verbeteren fiets- en wandelpaden

In 2016 is het Actieplan Fiets- en Wandelpaden vastgesteld, als uitwerking van het Coalitieakkoord om Fryslân tot de top 3 van fiets- en wandelprovincies van Nederland te laten behoren. In dit actieplan is een driedeling gemaakt van het totaal beschikbare budget van negen miljoen euro.

Vier miljoen euro investeren we in onze eigen fietspaden. De speerpunten waarop we gaan inzetten zijn verbetering van markeringen, verbreden van smalle fietspaden, het ontvlechten van landbouw- en fietsverkeer en het invullen van ontbrekende schakels in het fietsrouten netwerk.

Samen met de gemeente Franekeradeel gaan we een vrijwilligend fietspad realiseren. De gemeente heeft geraamd dat het project 1,2 miljoen euro zal gaan kosten waarvan er sprake kan zijn van cofinanciering waarbij zowel de gemeente als provincie de helft dragen. Bij positief advies kan het project eind 2017, begin 2018, worden uitgevoerd. Het invullen van deze schakel verbetert de fietsveiligheid in de kom van Tzummarum omdat het fietsverkeer niet over de drukke openbare weg hoeft.

Nog eens vier miljoen is gereserveerd als subsidiebijdrage voor het verbeteren van gemeentelijke fietspaden. Subsidieverlening gaat via Streekwvuk en vraagt 50% gemeentelijke medefinanciering. Uit het aantal aanvragen blijkt dat behoefte hieraan groot te zijn: nu al overschrijden de subsidieaanvragen het beschikbare budget.

Eén miljoen investeren we in het verbeteren en vernieuwen van de routeverwijzingen voor zowel wandel- als fietspaden.

In 2018 komen we met een tussentijdse balans waarbij we kijken of deze verdeling van het beschikbaar budget een goede keuze is geweest. Daarbij maken we gebruik van de CycleRAP¹⁴ die we op dit moment samen met de ANWB, het SWOV en andere overheden aan het ontwikkelen zijn (conform motie 1265).

Naast het Actieplan Fiets treffen we in het Riskoferleeggend Ynfrastruktuer Programma (RYP) maatregelen betreffende onveilige fietsoversteken in provinciale wegen geven we invulling aan motie 1263. Eind 2017 hebben we een overzicht met onveilige fietsoversteken gereed.

d) N359- Lemmer: Verbeteren Rondweg

In 2014 hebben Provinciale Staten gekozen de verkeershinder op N359, die met name in het recreatieve hoogseizoen en tijdens feestdagen ervaren wordt, door middel van optimalisatie van de bestaande weg aan te pakken (onder de naam 'Basisvariant'). Daarnaast is besloten te kijken naar een pakket van maatregelen om de leefbaarheid in de kern van Lemmer te verbeteren (de zgn. 'Plus'). Basisvariant en Plus zijn nader uitgewerkt tot één integraal ontwerp. Realisatie is gestart in 2017, we verwachten dat de uitvoering in 2018 gereed komt.

e) Aanpak onveilige kruispunten N359 (Leeuwarden – Bolsward)

Het traject N359 tussen Leeuwarden en Bolsward kent drie onveilige kruispunten¹⁵, te weten bij Bolsward Noord, Burgwerd en Wommels Noord. Omdat we de aanleg van tunnels als gewenste oplossing zien en het beschikbaar budget (€ 12 miljoen) niet toereikend is, komen wij eind 2017 met een aanvullend financieringsvoorstel richting Provinciale Staten.

Gelet op de benodigde grondaankopen en aanverwante procedures verwachten we de start van de realisatie niet eerder dan in 2019. Het streven is dat in 2021 de drie tunnels in gebruik genomen zijn.

f) Riskoferleeggend Ynfrastruktuer Programma (RYP)

De ANWB heeft onderzoek gedaan naar de veiligheid van alle provinciale wegen in Nederland. Wij hebben echter geconcludeerd dat de door de ANWB gehanteerde EuroRap methode niet één op één past op de Friese situatie¹⁶. Daarom kijken we naar de mogelijkheid om op basis van de Friese ontwerprichtlijnen een specifieke FryRap te ontwikkelen. Dit willen we in 2018 afronden.

14 CycleRAP is een methodiek om de vergevingsgezindheid en veiligheid van fietspaden te bepalen. Het maakt inzichtelijk waar tekortkomingen zijn en met welk type maatregel de tekortkoming opgelost kan worden

15 N.b. oorspronkelijke waren het er vier. In 2015 is kruispunt Wommels-Zuid op een sobere wijze aangepast als soort éénrichtingsplein bij een maximum snelheid van 70 km/u.

16 de EuroRAP-methode beoordeelt de veiligheid van de weg aan de hand van de wegkenmerken, waaronder wegbreedte en geeft deze beoordeling weer in aantal sterren (tussen 0 en 5). De ANWB vindt dat provincies moeten streven naar drie sterren. In het dichtbevolkte Nederland zijn de wegen echter in het algemeen minder breed dan in de rest van Europa. Daarbij zien wij de remmende werking van relatief smalle wegen als veiligheid bevorderend.

Vooruitlopend op het FryRap is de verbetering van de verkeersveiligheid binnen het Risikofreulegjend Ynfrastruktuer Programma (RYP) geconcretiseerd en op 29 juni 2016 door Provinciale Staten vastgesteld. Daarbij is een lijst met aan te pakken knelpunten als uitgangspunt aangenomen en een bedrag van € 30 miljoen beschikbaar gekomen voor de aanpak van onveilige wegvakken en locaties.

De risico-verlagende maatregelen zoals het verbeteren van de markering en het wegnemen of afschermen van botsgevaarlijke objecten zijn geprioriteerd. We zien daarbij (financiële) kansen in het onderling koppelen van projecten op bijvoorbeeld routeniveau en de koppeling met de onderhoudsprogrammering. Snel te realiseren extra verbeteringen zullen we daarbij integraal meenemen, ook als deze eerder buiten de prioritering zijn gevallen. Volgens ons leidt dat tot kostenefficiëntie en verkorting van de verkeershinderduur.

g) Verhoging onderhoudsniveau

Aansluitend bij de ambitie zoals verwoord in het Coalitieakkoord hebben Provinciale Staten op 23 september 2016 het besluit genomen het onderhoudsniveau voor de provinciale infrastructuur te verhogen van een 6 naar een 7. Op basis van de Asset Management systematiek voor (het plannen van) onderhoud hebben we dit vertaald naar score 3 overeenkomstig NEN 2767¹⁷.

In de zomer van 2016 zijn conditiemetingen uitgevoerd voor de verzorgingsstaat van alle provinciale wegen en kunstwerken en voor de technische onderhoudsstaat van alle wegen, fietspaden, kunstwerken, oevers en diepte vaarwegen. Op basis van de uitkomsten van deze conditiemetingen is de risico gestuurde meerjarenplanning onderhoud 2018 – 2022 tot stand gekomen. In de eerste en tweede berap van 2018 zal de voortgang gepresenteerd worden.

Wij verwachten het onderhoudsniveau stapsgewijs te verhogen en tegelijk het onderhoud doelmatiger en efficiënter uit te voeren.

1.3.2 ■ Algemeen beleid wegen

Analyse van wegen

In 2016/2017 hebben we de categorisering van de provinciale wegen¹⁸ tegen het licht gehouden. We hebben de inrichting, het daadwerkelijke en het gewenste gebruik van het provinciale wegennetwerk geanalyseerd. Aanleiding daartoe zagen we in de aanleg van nieuwe wegen, de reconstructie van (delen van) bestaande wegen en de dynamiek in de omgeving van wegen. Ook de ontwikkelingen op het gebied van zelfrijdende voertuigen en de mogelijk veranderende rol voor de provincie op het gebied van verkeersmanagement¹⁹ speelde hierin mee.

We nemen de uitkomsten van de uitgevoerde analyse voor zover het structurele wijzigingen in de categorisering van provinciale wegen in Fryslân betreft mee in de Omgevingsvisie. Overige bevindingen kunnen leiden tot een wensenlijst van nog aan

¹⁷ NEN 2767 kent conditiescore 1 t/m 6 waarbij 1 de nieuwbouwstaat representeert en 6 de slechtste aan te treffen conditie, technisch rijp voor sloop. Score 3 staat voor een conditie waarin enige onderhoudsbehoefte zichtbaar mag zijn

¹⁸ De categorisering was gestoeld op het PVVP uit 1999. Bij het PVVP 2006 en de herziening in 2011 is deze categorisering op basis van expert knowledge op punten aangepast.)

¹⁹ Om deze rol in te vullen is actuele informatie over (kwaliteit van) beschikbare wegen, maximum snelheden, wegwerkzaamheden e.d. nog meer van belang.

te pakken kruispunten en/of wegvakken, waarbij rekening wordt gehouden met de resultaten van de (nog op te stellen) FryRap.

Ketenmobiliteit

Wij willen ketenmobiliteit versterken door ketenknooppunten (OV-plushaltes) te verbeteren met goede fietsenrekken en –aanleunhekken, bijpassendeabri en windbescherming. Ketenknooppunten zijn locaties waar mensen van de ene op de andere vervoerswijze over kunnen stappen. Park & Ride-, Park & Bike- maar ook carpoollocaties zijn hier voorbeelden van. Daar waar het regulier openbaar vervoer aansluit op diverse andere vervoermiddelen in het landelijk gebied spreken we van OV- / plushaltes. De komende jaren is vanuit het Programma Duurzaam OV geld beschikbaar om de knooppunten waar OV, fiets en auto bij elkaar komen te verbeteren.

Als pilot is in 2015 een OV/plushalte bij Holwerd aangelegd en in gebruik genomen. In 2016 zullen OV-plushaltes bij Winsum en Holwerd gereed zijn. Er zullen in totaal elf vergelijkbare knooppunten langs provinciale wegen gerealiseerd worden. In een later stadium denken wij ca. 20 knooppunten langs gemeentelijke wegen/op gemeentelijk grondgebied te realiseren. We overleggen met gemeenten over aantal haltes, gewenste locaties en voorzieningen en kosten en financiering.

In 2017 willen we starten met het vervangen van de provincialeabri's . We hebben een pilot uitgevoerd met fietskluizen bij bushaltes die door middel van een App geopend kunnen worden.

Via het IPO zijn we verenigd in het bestuurlijk platform Tour de Force dat als doel heeft meer prioriteit te geven aan fiets. Het versterken van ketenmobiliteit staat ook op de Agenda Fiets 2015-2020 van dit platform.

Wij streven er naar om samen met de gemeente Leeuwarden en het Rijk een project te starten, gericht op de volgende doelen:

- Bepalen van de wenselijke voorzieningen voor de fiets bij ketenverplaatsingen.
- In beeld brengen mogelijkheden van realisatie en beheer.
- Realisatie van voorzieningen.

Aanleiding

1. De gemeente Leeuwarden heeft fietstransferia gerealiseerd. Daarbij zijn fietskluizen ingezet voor werknemers die per auto naar Leeuwarden komen en die het laatste deel van de reis gebruik maken van een fiets. De kluizen zijn gereserveerd voor de betreffende werknemer, inclusief een fiets.
2. De provincie Fryslân realiseert ketenknooppunten in het openbaar vervoernet. Deze worden ook aangeduid als plushaltes. Bij de uitrusting van deze ketenknooppunten horen ook parkeervoorzieningen voor de fiets. In dit verband is de provincie een experiment gestart met fietskluizen. Deze zijn geschikt voor incidenteel gebruik. De kluizen kunnen worden gereserveerd en worden geopend met een app. De eerste kluizen, bij Holwerd en bij Drachten Oost, worden nog niet intensief gebruikt.
3. Het Rijk wil extra aandacht schenken aan Park en Bike rond steden.

Urgentie

- De fiets heeft een steeds belangrijker rol in oplossingen voor de mobiliteit.
- Er is onzekerheid over de behoefte van gebruikers v.w.b. gebruik van fietskluizen.

- Voor de toegang tot fietskluizen en voor het huren van fietsen bestaan verschillende technieken. Er is zo veel mogelijk eenduidigheid nodig.

Aanpak: tijdschema

- De analyse van de wenselijke voorzieningen en van de mogelijkheden van realisatie en beheer is gepland om eind 2017 gereed te zijn.
- Besluitvorming over realisatie is aan de orde in maart 2018

Andere partijen

- Andere provincies in Noord Nederland. Drenthe overweegt bijvoorbeeld ook de inzet van fietskluizen met dezelfde app als in Fryslân. Ook Groningen denkt hierover na.
- Arriva, vanwege de voorgenomen inzet van deelfietsen
- Prorail, OV-fiets
- Mogelijke andere aanbieders van huurfietsen
- Initiatieven binnen LF18

Geluidshinder

Op 8 juli 2013 hebben GS het Actieplan geluid 2013 – 2017 vastgesteld. Dit actieplan betrof de sanering van 25 woningen en de toepassing van stil asfalt op acht locaties. Nader onderzoek gaf aan dat uiteindelijk zeven woningen van de 25 geïsoleerd moesten worden.

Woningen

Zoals in §1.1.1. aangeven zijn in 2016 drie geluidbelaste woningen geïsoleerd. De vier nog aan te pakken woningen liggen in het cluster N355/N369. Wij hebben voor de sanering hiervan subsidie bij het Rijk aangevraagd. Omdat deze subsidieregeling ruimte bood om ook bij andere woningen geluidswerende maatregelen te treffen, is een saneringsprogramma opgesteld voor ca. 90 woningen rond de N355 en N369. De gemeenten Achtkarspelen en Tytsjerksteradiel hebben dit programma vastgesteld. De Rijkssubsidie (100%) wordt medio 2017 verwacht. De provincie is verantwoordelijk voor de uitvoering.

Stil asfalt

De planning van de toepassing van stil asfalt op de locaties (wegvakken) genoemd in het Actieplan is afhankelijk van de onderhoudsplanning. De extra onderhoudslasten die in dit verband nodig zijn in de periode t/m 2022 zijn meegenomen in het besluit van PS van 28 september 2016²⁰. In § 1.1.1 wordt aangegeven wat we al uitgevoerd hebben. Hieronder staan de plannen voor de komende tijd:

- Op de N354 Sneek – Reduzum is in 2016 stil asfalt aangebracht op het deel Dearsom – Scharnegoutum. De rest van dit wegvak volgt in 2017.
- De toepassing van stil asfalt op de N369 Twijzel – Drogeham is aan de orde in 2017
- Ook op een relatief klein deel (0,9 km) van de N358 zou stil asfalt worden toegepast. De betreffende onderhoudswerkzaamheden op de N358 tussen Surhuisterveen en de A7 zijn echter uitgesteld wegens een discussie over het wegtracé.
- In de periode t/m 2022 is verder nog de realisatie van stil asfalt aan de orde op delen van de N355, N358, N359 en N361.

²⁰ Over het verhogen van het onderhoudsniveau van de provinciale infrastructuur.

Actieplan geluid 2018-2022

Op grond van de Wet Milieubeheer dienen GS voor provinciale wegen elke 5 jaar een geluidbelastingkaart vast te stellen en een daarop gebaseerd actieplan. De vorige geluidkaart is vastgesteld op 26 juni 2012; deze was de basis voor het Actieplan geluid 2013-2017. Medio 2017 hebben wij een nieuwe geluidkaart opgesteld. Op basis van de nieuwe geluidkaart zullen wij een (zo nodig) aangepast actieplan voor geluidhinder van provinciale wegen moeten vaststellen. De uiterste datum hiervoor is 18 juli 2018.

Tijdens de voorbereiding zullen wij PS informeren, zodra inzicht is in de mogelijke keuzes ten aanzien van doelstelling, maatregelen en kosten.

Er is nieuwe wetgeving in voorbereiding die gevolgen zal hebben voor de provinciale wegen. Deze regelgeving wordt aangeduid als SWUNG-2. Met name zal dit leiden tot de noodzaak om geluidproductieplafonds vast te stellen. Dit zal worden neergelegd in de Aanvullingswet Geluid (bij de Omgevingswet) en een Aanvullingsbesluit Geluid. Er is in IPO-verband aandacht nodig voor de compensatie door het Rijk van de meerkosten.

Bereikbaarheid Culturele Hoofdstad

In 2018 is Leeuwarden culturele hoofdstad van Europa. We gaan er van uit dat de diverse evenementen en activiteiten vier miljoen extra bezoekers trekken. Dit betekent nogal wat voor de bereikbaarheid. Ons uitgangspunt is dat het bestaande systeem van wegen, vaarwegen, spoorwegen, de OV-voorzieningen, en de parkeer- en stallingvoorzieningen in 2018 op orde is om een goede bereikbaarheid van stad en provincie te verzekeren. De werkzaamheden aan de grote projecten lopen deels door in 2018. Wel is afgesproken dat in 2018 in de gemeente Leeuwarden niet aan het spoor wordt gebouwd. In 2018 is op het spoor Leeuwarden – Groningen sprake van één grote buitendienststelling (tussen Buitenpost en Groningen).

We zijn deelnemer van de projectgroep Bereikbaarheid LF2018, en organiseren in dat kader daar waar nodig, binnen of buiten de gemeente Leeuwarden, (tijdelijke) infrastructurele voorzieningen, bewegwijzering en in ruimere zin informatievoorziening. Ook bewaakt de projectgroep de beschikbaarheid van netwerken en wordt een (logistieke) experience aangeboden aan de bezoekers.

Evaluatie onderhoudsbeleidskaders

Bij het vaststellen van de Onderhoudsbeleidskaders in 2014 is aangegeven dat het gewenst is om één keer in de vier a vijf jaar de kaders te evalueren. Hiermee blijft het beleidskader afgestemd met de ontwikkelingen in bijvoorbeeld areaal en techniek. Daar gaan we in 2018 mee aan de slag, waarbij we gebruik willen maken van de risicobenadering die vanuit Asset Management in is gezet. Daarmee wordt differentiatie van de eerder vastgestelde score 3 ook mogelijk, waarbij we nog steeds lijn de lijn volgen van de verhoging van het onderhoudsniveau van een 6 naar een 7. De uitkomsten van deze evaluatie zullen in 2018 of in 2019 voorgelegd worden aan Provinciale Staten.

1.3.3 ■ 'Natte' infrastructuur en het coalitieakkoord

In het PVVP wordt het Friese vaarwegennetwerk onderscheiden in klassen, bedoeld voor bepaalde doelgroep schepen. Deze doelgroepen variëren in grootte, van sloepen en kano's tot vrachtschepen van de zogenaamde klasse Va. De netwerken overlappen elkaar gedeeltelijk. Zodoende kent het netwerk voor de beroepsvaart op bepaalde trajecten 'recreatief medegebruik'. Op andere delen van het netwerk zijn om reden van de veiligheid voor de recreatievaart alternatieve routes aangelegd (Bijvoorbeeld tussen Grou en Wergea op het niveau van de BRTN recreatie klasse BZM). Elders, zoals op de Grote Brekken en de Kufurd zijn naast de hoofdgeul aparte geulen voor de recreatievaart aangelegd.

Via het netwerk van beroepsvaarwegen worden de belangrijkste binnenhavens Heerenveen, Sneek, Drachten, Leeuwarden en Harlingen ontsloten op het Prinses Margrietkanaal (dit is het Fryske deel van de hoofdvaarweg tussen Lemmer-Delfzijl). We streven vanuit economische belangen een goede bereikbaarheid van deze havens na. Dit betekent dat we willen dat de havens bereikbaar zijn voor CEMT²¹ klasse Va schepen. In dit verband hebben de Staten tijdens de Statencommissie op 12 april 2017, tevens aangegeven te willen weten welke goederen naar welke haven met welke soort modaliteit wordt vervoerd en welke visie Gedeputeerde staten hierbij hebben. Deze vraag houdt weer verband met de vervolg vraag of verder scheiding van beroeps- en recreatievaart op het overlappende netwerk noodzakelijk en wenselijk is. Een positief antwoord vraagt investeringen in alternatieve vaarwegen of wellicht wijziging van beleid.

Het coalitieakkoord 2015-2019 bevat op het gebied van de 'natte infrastructuur' een aantal ambities die in uitvoering, dan wel in voorbereiding of studie zijn. Het betreft:

- a. Verbreding Kornwerderzand Sluis
- b. Aanpassing Van Harinxmakanaal voor klasse V binnenvaartschepen
- c. Analyse verbetering bereikbaarheid havens Heerenveen en Drachten
- d. Aquaduct Skarster Rien
- e. Onderzoek Tsjerk Hiddessluizen Harlingen

In 2018 doen wij als vervolg op de Statencommissie van 12 april 2017, aan de staten nadere voorstellen over hoe wij denken aan de hier genoemde onderwerpen onder b en c vorm te geven. Deze onderwerpen hangen samen met andere opgaven die wij aan de Staten willen voorleggen, zoals andere onderwerpen die hier genoemd worden, zoals het oeverbeheer, de onderhoudsdiepte van de meren en waterbergingsvraagstukken in samenhang met de toekomst van de polder Hege Warren.

a) Verbreding Kornwerderzand Sluis

Wij zien belangrijke economische voordelen voor de regio in een grotere en diepere Kornwerderzand Sluis (135 m lang, 25 m breed en 5,5 m diep) en bruggen en vaargeulen bij Kornwerderzand. We willen dit zo spoedig mogelijk realiseren en zijn daarover in overleg met Rijk, bij wie de sluis in eigendom en beheer is. In het BO-MIRT van 2013 is door de minister mogelijkheid geboden om de passage voor het scheepvaartverkeer te verruimen en een plan uit te werken om bij Kornwerderzand een brede sluis te realiseren.

21 CEMT: Conférence Européenne des Ministres de Transport; West Europese indeling van vaarwegen naar bevaarbaarheid door schepen met maximale afmetingen

Vervanging van de sluis bij Kornwerderzand inclusief de draaibruggen en het verdiepen van de geulen in het IJsselmeer vraagt een investering van € 146 miljoen. Met dit project geven we een impuls aan de scheepsbouw rond het IJsselmeer, worden de mogelijkheden voor vervoer over zee vergroot en het vervoer over het water gestimuleerd. We verwachten dat het project een substantieel²² aantal arbeidsplaatsen oplevert.

b) Aanpassing Van Harinxmakanaal voor klasse V binnenvaartschepen

Om het Van Harinxmakanaal bevaarbaar te maken voor klasse V binnenvaartschepen zoals onze ambitie is, zijn maatregelen nodig. Belangrijkste knelpunt voor grote schepen is de bocht in het kanaal in de binnenstad van Franeker. Deze bocht gaan we aanpakken. Hier zijn middelen voor beschikbaar. Verder zullen we bruggen groter moeten maken. Bij de al geplande vervanging van de bruggen Dronrijp en Ritsumasyl en Kiesterzijl in de komende jaren houden we hier rekening mee. Ook gaan we de bevaarbaarheid op het traject Leeuwarden – aansluiting Prinses Margrietkanaal verbeteren. In de kadernota 2017 zijn hiervoor middelen gereserveerd. Deze maatregel hangt samen met onze ambities uit het coalitie akkoord en de ‘Brede economische analyse vaarwegen’ en wordt door ons aangemerkt als no-regret maatregel.

Van invloed op de opening van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal is een verhoogde treinfrequentie op de lijn Leeuwarden – Zwolle (zie § 1.4.3) en toenemende scheepvaartbewegingen op het kanaal zelf. Hoe vaker per uur een trein over de spoorbrug rijdt, hoe minder vaak de brug omhoog kan voor de scheepvaart. Hoe meer grote schepen (beroepsscheepvaart), hoe vaker/langer de brug geopend zou moeten worden. In het voorjaar van 2016 hebben we een onderzoek gedaan naar een oplossing voor deze capaciteitsproblemen en naar maatregelen voor de kortere en lange termijn. Om betere passeermogelijkheden te kunnen bieden zijn structurele oplossingen als een nieuwe spoorbrug²³ of een spooraquaduct bekeken. Dit laatste lijkt op dit moment de meest toekomst bestendige oplossing, ook vanuit het oogpunt van de beheer- en onderhoudskosten. Het onderzoek naar de haalbaarheid van een spooraquaduct als vervanger voor een spoorbrug zal in 2017 worden afgerond. Omdat er een verband is tussen het capaciteitsprobleem bij de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal en de algemene vaarwegdiscussie zullen de resultaten van het onderzoek samen met het voorstel Vaarwegen in Fryslân worden gepresenteerd.

c) Analyse verbetering bereikbaarheid havens Heerenveen en Drachten

Heerenveen en Drachten zijn (naast Leeuwarden, Sneek en Harlingen) de belangrijkste binnenhavens, die via het netwerk van beroepsvaarwegen worden ontsloten op het Prinses Margrietkanaal (dit is het Fryske deel van de Rijkshoofdvaarweg tussen Lemmer-Delfzijl).

We streven vanuit economische belangen en de wens voor een toekomstbestendige economie een goede bereikbaarheid van deze havens na ook voor CEMT²⁴ klasse Va schepen. Hierbij speelt de vraag of verdere scheiding van beroeps- en recreatievaart noodzakelijk/ wenselijk is. Dit gaan we in 2017/2018 verder onderzoeken. Een positief antwoord vraagt investeringen in alternatieve vaarwegen. In dit kader monitoren we welke goederen naar welke haven worden vervoerd met welke modaliteit.

²² Geschat aantal varieert tussen 685 tot 2.600

²³ De spoorbrug is rond 2030 aan vervanging toe

²⁴ CEMT: Conférence Européenne des Ministres de Transport West Europese indeling van vaarwegen naar bevaarbaarheid door schepen met maximale afmetingen

d) Aquaduct Skarster Rien

Bij het Rijk agenderen wij het vervangen van de brug in de A6 over de Skarster Rien door een aquaduct. Wij zoeken hiervoor aansluiting bij het moment dat, gezien het noodzakelijke onderhoud van de brug, een vervangingsinvestering aan de orde is.

e) Onderzoek Tjerk Hiddessluizen

Het op peil houden van de capaciteit van de binnenvaart is onderwerp van gesprek met het Rijk in kader van MIRT en de Gebiedsagenda Noord Nederland. (Zie ook § 1.2.3.) De verbreding van de Tjerk Hiddessluizen in Harlingen maakt daar onderdeel van uit. Wij proberen samen met het Rijk op basis van een studie naar de (on)mogelijkheden te komen tot een bestuurlijke afspraak. We kijken hierbij naar mogelijkheden voor Europese subsidie (TEN-T). Hiervoor is een bedrag van € 200.000 voor onderzoek beschikbaar gesteld. Onderdeel van de beoogde bestuurlijke afspraak is de termijn waarop de vervanging van de sluis gerealiseerd dient te zijn.

1.3.4 ■ Vaarwegen algemeen beleid

Bovenstaande ambities en beschreven onderwerpen hangen samen met andere opgaven zoals het oeverbeheer, de onderhoudsdiepte van de meren en waterbergingvraagstukken. Hieronder wordt daarop in gegaan.

Oeverbeheer

In samenwerking met het Wetterskip Fryslân is een proces gestart om antwoord te geven op de vraag of de provincie een beheertaak heeft t.a.v. de oevers van toegedeelde vaarwegen (in het kader van de Waterwet) en zo ja in welke omvang. Hiervoor is inzicht vereist op het gebied van kwalitatieve en kwantitatieve eisen aan oevers, (met de vraag welke criteria kunnen hiervoor worden gehanteerd), het vigerende beleid (wat zijn de leemten en welke andere beleidsopgaven spelen een rol), het huidige areaal van de provincie, van andere overheden en derden en de kosten van aanleg en beheer van oeverconstructies (en hoe en aan wie die kosten kunnen worden toegerekend).

Zoutlast Tjerk Hiddessluizen

In het door Deltares in februari 2015 opgeleverd onderzoeksrapport naar de zoutindringing op het Van Harinxmakanaal werd geconcludeerd dat de verzilting in belangrijke mate samenhangt met het schutten van schepen. Het onderzoek gaf daarbij aan dat het spuien, dat nodig is om de waterkwaliteit van de boezem op peil te houden, zorgt voor ca. 25-50% van de aanslibbing van de zeehaven. Het aanslibben van de zeehaven maakt baggeren²⁵ noodzakelijk. Wij gaan onderzoeken of er een structurele oplossing voor dit probleem mogelijk is, bijvoorbeeld het op een andere manier spuien. We willen daarbij onderzoeken of we via het te vormen investeringskader voor het Waddenfonds door middel van een eenmalige investering hieraan kunnen bijdragen en zo ja op welke termijn de sluis mogelijk kan worden vervangen. Onderzoek naar de conditie van de sluis is in voorbereiding. Ondertussen wordt gewerkt aan een relatief goedkope en effectieve maatregel die het indringen van zout via de sluis op korte termijn beperkt.

25 De gemeente Harlingen ontvangt van ons een structurele bijdrage in de baggerkosten

Meren

In tegenstelling tot de vaarwegen zijn voor de grotere Friese meren geen onderhoudsdiepten (uitgezonderd de vaargeulen). Hierdoor worden voor de meren geen kwaliteits- of onderhoudsniveaus gehandhaafd waar het de bevaarbare diepte betreft.

Op termijn kan door het ontbreken van vastgestelde vaardieptes en baggeronderhoud de bestaande gebruiksfunctie achteruit gaan. Dit zal effect hebben op het watertoerisme en vragen vanuit de Mienskip oproepen. Daarom is het noodzakelijk om beleidsvoorstellen te doen hoe met de bevaarbare diepten van de meren om te gaan dan wel de onderhoudsniveaus vast te stellen overeenkomstig de ambities in het PVVP. Hierbij worden de kosten in de afwegingen meegewogen. Een en ander zal binnen deze coalitieperiode plaatsvinden en wordt eind 2017/begin 2018 aan de Staten voorgelegd.

Het Friese Meren Project is in de afrondende fase. Voor wat betreft de programmalijn 'Grenzeloos Varen' zijn/worden in 2017 nog twee electric only vaarroutes²⁶ gerealiseerd, te weten Bûtenfjild en Reidmarroute. De opwaardering van de Turfroute (klasse Dm) wordt in 2018 onder de vlag van gebiedsontwikkeling N381 voortgezet.

Vanuit de programmalijn 'Bestedingen aan de Wal' zijn nog enkele projectonderdelen die door gemeenten uitgevoerd moeten worden. Deze hebben vooral betrekking op de ruimtelijke kwaliteit in de watersportkernen en de toegangspoorten van Fryslân.

Rijksproject 'Blauwe Golf'

We zijn in overleg met het Rijk en buurprovincies over het Rijksproject 'Blauwe Golf'. Het project is gericht op doorstroming van verkeer over water bij bruggen en sluisen en het tijdig informeren van het wegverkeer over opening van bruggen.

Veiligheidscampagne op het water

We onderkennen de noodzaak om blijvend aandacht te besteden aan het veiligheidsbewustzijn op het water. Daarom hebben we in maart 2015 het convenant 'Varen doe je Samen 2015-2020' ondertekend en werken we mee aan verschillende veiligheidscampagnes, zoals 'Varen doe je Samen'. Op Boot Holland te Leeuwarden geven we in dit kader voorlichting aan de vaarweggebruiker.

'Stichting Water Recreatie Nederland' is een belangrijke speler in het kader van het vergroten van de veiligheid op het water. Hun beleidsvisie 2020-2050 zoals vastgelegd in een koersdocument hebben wij ondertekend.

Op het gebied van (verbeteren van) de veiligheid vergt het medegebruik van het beroepsvaart netwerk door recreatievaart nog aanvullende investeringen. Hiertoe zouden Provinciale Staten in een volgende coalitieperiode kunnen besluiten.



Openbaar vervoer

De ambities uit de Uitvoeringsagenda behorend bij het 'coalitieakkoord 2015- 2020 Mei elkenien foar elkenien' zijn uitgewerkt in de opgave mobiliteit en infrastructuur. Daar waar het openbaar vervoer betreft, zijn deze onderwerpen hieronder puntsgewijs in paragraaf 1.4.1 opgenomen. De ambities uit de Uitvoeringsagenda voor infrastructuur zijn in hoofdstuk 1.3 paragrafen 1.3.1. en 1.3.3 opgenomen.

De prioritering van uitgaven is voor de komende jaren een belangrijke beleidsvraag voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Een keuze kan het beste plaatsvinden vóór het aangaan van langlopende verplichtingen, dus voorafgaand aan de aanbesteding van het openbaar vervoer. De relatief kleine concessie Zuidoost-Fryslân en Waddeneilanden is gegund aan Arriva en loopt van december 2016 tot december 2020. Daarna volgt een concessieverlenging dan wel een aanbesteding voor het hele Fryske OV -busvervoer(zie ook §1.4.2.).

1.4.1 ■ OV en het coalitieakkoord

Het coalitieakkoord en de uitvoeringsagenda 2015-2019 bevatten een aantal punten op gebied van Openbaar Vervoer, die we de komende tijd uitwerken. Dit zijn:

- a. Onderzoek bevoegdheden Waddenveren;
- b. Gratis OV dagkaart voor toeristen die in Fryslân overnachten;
- c. Eén OV trajectkaart voor Noord-Nederland;
- d. Electrificatie van het spoor;
- e. Verduurzamen Openbaar Vervoer.

a) Onderzoek bevoegdheden Waddenveren

Er is een voorlopige inventarisatie gemaakt en er heeft een gesprek plaats gevonden tussen gedeputeerde Kramer en staatssecretaris Dijkema (december 2016). Er is een positieve intentie uitgesproken, maar beide partijen vinden het van belang dat de visie op het vaargeulbeheer helder is. Wanneer de lange termijnoplossingen met betrekking tot de vaargeul naar Ameland meer vorm krijgen, zullen Rijk en provincie gezamenlijk een onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren naar de consequenties van de overdracht van het concessiebeheer en -verlening, ter voorbereiding van politieke besluitvorming. Zo staat het ook verwoord in de brief van staatssecretaris Dijkema aan de 2e kamer dd 2 oktober 2017.

b) Gratis OV-dagkaart voor toeristen die in Fryslân overnachten

We onderzoeken de mogelijkheden van het aanbieden van een gratis OV-dagkaart aan toeristen gekoppeld aan een overnachting. We zien hierbij een relatie met het programma Gastvrij Fryslân. We zullen de belangstelling onder toeristen, de toeristische sector en de vervoerders peilen. Verder sluiten we waar mogelijk aan bij het landelijke OV-product voor toeristen, zoals dat medio 2016 beschikbaar is gekomen. In 2017 is in een tweetal regio's de kaart uitgezet, waarna in 2018 de pilot heel Fryslân zal beslaan, zodat een toeristische OV-dagkaart kan bijdragen aan het succes van Kulturele Haadsted 2018. Tevens onderzoeken we hoe de kaart vanaf 2019 zonder provinciale subsidie in de markt gezet kan worden.

c) Noordelijke trajectkaart

Mensen reizen met het openbaar vervoer van A naar B. Zij houden zich daarbij niet bezig met concessiegrenzen. We vinden het belangrijk dat OV-reizigers geen hindernissen ervaren als zij 'concessiegrens - overschrijdend' reizen. Eén noordelijke trajectkaart kan daar een middel voor zijn, maar ook het over en weer accepteren van elkaars reisproducten door de vervoerders in het Noorden. We zijn in noordelijk verband hierover in overleg met mede-overheden en de vervoerders.

d) Elektrificatie van het spoor en e) Verduurzamen Openbaar Vervoer

Op 27 september 2017 hebben uw staten een amendement aangenomen bij de behandeling van het Plan van aanpak Verduurzaming Openbaar Vervoer: 'Zero Emissie Openbaar Vervoer Fryslân in 2025. Conform dit amendement zullen wij PS in het voorjaar 2018 een plan van aanpak voorleggen, langs welke stappen/fasen zero emissie kan worden bereikt.

In ons voorstel tot verlenging van de busconcessies, dat wij PS in het najaar 2017 zullen aanbieden stellen wij een aantal vernieuwingen en experimenten voor om ervaring op te doen, ten behoeve van een toekomstbestendig OV vanaf 2022.

Samen met de partijen Alstom, Arriva, ProRail, Provincie Groningen, ministerie I&M en Rijkswaterstaat verkennen we de mogelijkheid voor een pilot met de waterstof-trein van fabrikant Alstom. Het doel is om in de dienstregeling te rijden gedurende het LF2018 evenement Elfwegentocht van 1 tot en met 14 juli. In het najaar 2017 worden de kosten en toelating inzichtelijk gemaakt. Daarna wordt er een beslissing door de partijen gemaakt voor het realiseren van de pilot.

Een ander aspect is de toekomstbestendigheid van het OV op het platteland. In Noordoost-Fryslân is de mobiliteitscentrale aanbesteed inclusief het vervoer. In 2018 of begin 2019 maken we een begin met de evaluatie van de ervaringen met de mobiliteitscentrale, om te kunnen beslissen of, en zo ja in welke vorm, het zinvol is dit concept verder uit te rollen.

In het kader van het MIRT-onderzoek "Anders benutten" (door de noordelijke provincies en I&M) en "Openbaar vervoer Toekomstbeeld" (door de diverse landsdelen, I&M, vervoerders, ProRail) verkennen we welke innovatieve oplossingen voor bereikbaarheid in het landelijk gebied mogelijk zijn –denk aan autonome voertuigen- en wat die betekenen voor de huidige systematiek van het aanbesteden van OV-concessies. In het kader van "Anders benutten" overwegen wij nog het doen van een onderzoek naar vervoersarmoede op het platteland: voor wie, en waar, zou het wegvallen of verschrompen van het OV echt een probleem zijn?

1.4.2 ■ Openbaar Vervoer algemeen

Vorbereiding aanbesteding Concessie OV

Zoals hierboven aangegeven zullen wij u in het najaar van 2017 een voorstel tot verlenging voorleggen. Hierin stellen wij een aantal vernieuwingen en experimenten voor om ervaring op te doen, ten behoeve van een toekomstbestendig OV vanaf 2022.

Verbetering busverbinding over de Afsluitdijk

De busverbinding over de Afsluitdijk wordt aanzienlijk versneld. Vanaf december 2017 wordt de reistijd met 10 minuten bekort door het traject Leeuwarden-Afsluitdijk non-stop af te leggen.

Treinconcessie

In juli 2017 hebben wij samen met de provincie Groningen de treinconcessie in Fryslân en Groningen gegund. Bij het implementeren van de in juli 2017 gegunde treinconcessie trekken we samen met provincie Groningen op. Om tijdig, per december 2020, een concessie met nieuw en aangepast treinmaterieel en deels nieuwe infrastructuur gereed te hebben moet er nog veel gebeuren waarin de provincie als opdrachtgever een belangrijke rol heeft. Na de implementatie moet de concessie worden beheerd. Onderdeel van het beheer is het doorontwikkelen van de concessies: het voortdurend kijken waar verbeteringen mogelijk zijn en hoe het beste op veranderingen in de vervoermarkt kan worden ingespeeld. Wij willen dit, samen met de vervoerder, meer nadruk geven.

Ontzorgen van de reiziger

Wij denken dat het OV aantrekkelijker wordt als we ons richten op het ontzorgen van de (potentiële) reiziger door het reizen door de keten makkelijker maken, de verstrekking van reisinformatie verbeteren en er een OV loket in Leeuwarden en Drachten aangeboden wordt.

Reizen door keten vergemakkelijken

Het inzichtelijker en eenvoudiger maken van het tarievenstelsel leidt volgens ons tot het makkelijker door de keten reizen. Voor het tarievenvoorstel 2018 willen wij meer eenheid in de tarieven en producten voor de busconcessies Noord- en Zuidwest-Fryslân en Zuidoost-Fryslân. In dit tarievenvoorstel wordt ook gekeken naar afstemming en acceptatie van producten met het OV- bureau Groningen/Drenthe.

Ook goede fietsparkeervoorzieningen ondersteunen volgens ons het makkelijker door de keten reizen. Wij hebben als pilot fietskluizen geplaatst bij Holwerd en het transferium Drachten. Het gebruik is tot nu toe lager dan verwacht, dus spannen we ons extra in om het gebruik te vergroten. We monitoren de ervaringen en zullen deze evalueren.

Verbeteren reisinformatie

Goede statische en dynamische reisinformatie is bij uitstek een manier om de reiziger te ontzorgen. Via uitvoering van het Maatregelenplan reisinformatie geven we dit vorm. Onderdelen hiervan zijn de gerealiseerde DRIS-panelen²⁷ [1] in Leeuwarden, de te realiseren panelen in Drachten en de realisatie daarvan bij andere knooppunten zoals busstations en OV-plushaltes. De DRIS-panelen worden bekostigd uit het programma Duurzaam Openbaar Vervoer en de realisatie zal plaatsvinden tussen 2018 en 2021.

Aanbieden OV-loket

Het OV-loket in Leeuwarden wordt ingericht door zowel NS als Arriva en is gericht op alle soorten reizigers. Realisatie wordt verwacht in de 2e helft van 2017.

1.4.3 ■ Openbaar vervoer Exploitatie

Infrastructuur

Bij gereedgekomen van nieuwe knooppunten zoals in Leeuwarden, of reconstructie van busstation zoals in 2018 in Heerenveen zal nazorg resp. realisatie van aanvullende voorzieningen plaatsvinden.

Het Transferium Drachten, nabij de kruising N31/A7, is inmiddels in gebruik en is een belangrijke schakel in het vervoer binnen Zuidoost-Fryslân en tussen dit gebied en omliggende regio's. Op een aantal punten vraagt het Transferium nog om optimalisatie. Te noemen zijn de doorstroming en de rijtijd voor bussen op en rond het Transferium, informatievoorziening en verkrijgbaarheid van OV-chipkaarten. We zijn hierover in gesprek met de gemeente Smallingerland.

²⁷ *Dynamisch Reisinformatiesysteem, panelen die actuele vertrektijden aangeven, de zogenaamde dynamische reisinformatie*

Sociale veiligheid

Vanwege de toename van overvallen op buschauffeurs is er landelijk de wens om de hoeveelheid contant geld op de bus te verminderen. Hoewel dit probleem in Fryslân minder acuut lijkt, zijn zogenaamde Driver consoles²⁸ ingebouwd in de nieuwe bussen van de concessie Zuidoost-Fryslân. Wij zijn met Arriva nog in onderhandeling over de inbouw van deze apparatuur in Noord- en Zuidwest-Fryslân.

Leeuwarden-Fryslân 2018

In het kader Kulturele Haadsted 2018 gaan we ervoor zorgen dat Arriva voldoende vervoer regelt, onder andere van WTC naar binnenstad en dat Arriva goed aangehaakt is bij de veiligheidsmaatregelen voor de grote evenementen.

Wat betreft evenementenvervoer in 2018 moeten wij een ontheffing verlenen als dit gepaard gaat met een dienstregeling. Ook geldt dat touringcarbedrijven niet kunnen stoppen bij de reguliere bushaltes.

Buiten de provincie en onze directe invloedssfeer wordt in 2018 binnen Noord Nederland (door)gewerkt aan de uitbreiding van het spoor. Hierbij is het noodzakelijk dat er in bepaalde periodes geen treinen rijden. In die periodes worden treinvervangende bussen in gezet. De periodes kunnen variëren met het programma KH 2018. Hierdoor wordt de hinder voor de bezoekers die met de trein naar Leeuwarden willen komen zo klein mogelijk gehouden.

1.4.4 ■ Exploitatie Spoor

Verbinding met de Randstad

We hebben bewerkstelligd dat vanaf december 2016 de lange stop in Zwolle van de Intercity's tussen Leeuwarden en de Randstad uit de dienstregeling is gehaald. Daarmee is de (reis- en) wachttijd met 3 minuten bekort.

We hebben met NS afgesproken dat er vanaf december 2017 twee semi-snelle Intercity's rijden tussen Leeuwarden en de Randstad. Deze Intercity's stoppen in Heerenveen, Steenwijk en Meppel.

Tevens zal er een tweede sprinter tussen Leeuwarden en Meppel rijden. Het is de bedoeling dat de Sprinters vanaf 2021 van Meppel gaan doorrijden naar Zwolle. Dit wordt mogelijk omdat dan (volgens de planning) de capaciteitsuitbreiding Zwolle - Herfte klaar is.

Leeuwarden - Groningen

Eind 2017 wordt het Tracé Besluit (TB) gepubliceerd voor de uitbreiding van de infrastructuur ten behoeve van de 'Extra Snelrein Leeuwarden - Groningen'. De verschillende contracten voor de aanpassingen van infrastructuur zijn in 2017 gegund. We gaan er vanuit dat de opdrachtnemers in 2017 kunnen beginnen met de voorbereidingen zodat er begin 2018 met de daadwerkelijke uitvoering wordt gestart. Een en ander onder voorwaarde dat er tegen het Tracé Besluit geen beroep is ingediend.

²⁸ *Betalingsapparatuur ter vervanging van contante betaling*

Leeuwarden - Sneek

Op het traject Leeuwarden - Sneek willen wij de huidige treindienst in de spits uitbreiden van drie naar vier treinen. Buiten de spits willen wij een halfuursfrequentie gaan bieden. Hiervoor moet het spooreplacement in Leeuwarden worden aangepast. Daarnaast dient tussen station Sneek Noord en Mantgum de snelheid worden verhoogd van 100 km/u naar 130 km/u. Hiervoor wordt de beveiliging van het spoor aangepast.

In 2015 hebben wij met het Ministerie van IenM een afspraak kunnen maken over een financiële bijdrage uit het Programma Beter Benutten. Samen met de middelen die reeds beschikbaar waren, is een bedrag beschikbaar van € 11 miljoen. Eind 2017 moet de planuitwerkingsfase zijn afgerond.

Leeuwarden - Harlingen

De twee treinen per uur op het traject Leeuwarden - Harlingen rijden in een 25 / 35 minuten frequentie. Om in Leeuwarden vanaf 2021 twee keer per uur aansluiting te kunnen geven op de andere treinen, is het van belang dat de treinen van en naar Harlingen in een regelmatig halfuurspatroon in Leeuwarden aankomen en vertrekken. Met ingang van de nieuwe concessie per december 2020 zal Arriva een 30 / 30 minuten frequentie aanbieden. Hiertoe zet de vervoerder extra treinmaterieel (trein composities) in.

Knoop Leeuwarden

Na de totstandkoming van bovengenoemde spoorprojecten in 2021 ontstaat er in Leeuwarden elk half uur een overstapknoop.

Een eerste stap hierin is gemaakt in de nieuwe dienstregeling tussen Leeuwarden en Zwolle die vanaf december 2017 van kracht wordt. Tussen Leeuwarden en de Randstad rijden dan twee semi snelle Intercity's in een regelmatig halfuurspatroon. Daarnaast rijden er vanaf 2017 tussen Leeuwarden en Meppel twee Sprinters. De dienstregeling van de Arriva treinen is hier zoveel mogelijk op afgestemd.

1.5

Verkeersgedrag

In het coalitieakkoord is een aantal ambities geformuleerd die betrekking hebben op de verbetering van verkeersveiligheid. Voor het vergroten van de verkeersveiligheid is het naast de aanpassing van de infrastructuur van belang om onveilige gedragingen van verkeersdeelnemers te voorkomen of te veranderen.

1.5.1 ■ Friese Strategie Verkeersveiligheid

Het kader voor onze verkeersveiligheidsaanpak wordt gevormd door de in 2010 vastgestelde Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 en het in 2011 vastgestelde 'PVVP 2006 gewijzigd'. Input hiervoor hebben we gekregen vanuit overleg met het Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân (Ferkearsoerlis OVVF) en het Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân (ROF). Het hoofddoel van de Strategie is een halvering van het aantal ernstige verkeersslachtoffers in het jaar 2025 (ten opzichte van het gemiddelde van de jaren 2007, 2008 en 2009).

De Strategie kent een drietal uitgangspunten: Door met Duurzaam Veilig, Integraal werken en Intensiveren van de Samenwerking. De Strategie wordt uitgewerkt in drie opeenvolgende Meerjarenprogramma's in een vijfjaarscyclus. Het eerste meerjarenprogramma in deze reeks is in gezamenlijkheid met het Ferkearsoerlis OVVF en het ROF uitgewerkt in vijf Jaarwerkplannen voor het ROF.

Wij hebben aansluitend op de Strategie met vele partijen het Fries Manifest Verkeersveiligheid 2011-2025 ondertekend. In dit Manifest worden over en weer inspanningen vastgelegd om het gezamenlijke doel, een verkeersveilig(er) Fryslân te bereiken. Hiermee is inhoud gegeven aan de bestuurlijke paraplu en het beschikbaar komen van uitvoeringscapaciteit.

1.5.2 ■ Beschouwing actuele ontwikkelingen

Nederland gebruikt het jaar 2018 om het nationaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid, wat in 2020 afloopt, te actualiseren. Vroegtijdig, want de doelstellingen van het maximaal aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden worden naar verwachting door de realiteit ernstig overschreden.

De Friese Strategie Verkeersveiligheid loopt tot en met 2025 maar met name het aantal ernstig verkeersgewonden fietsers loopt ook hier ernstig uit de pas met de geformuleerde doelstelling.

Gelukkig krijgen we door de verworven inzichten uit de registratiepilot in het MCL Leeuwarden en door onderzoek van de RUG bij UMCG Ambulancezorg steeds meer zicht waar en hoe deze problematiek zich afspeelt. En dat maakt het weer mogelijk om gerichte maatregelen te formuleren.

De verkeersonveiligheid van de actieve mobiliteit (lopen en fietsen) speelt zich in hoge mate af op gemeentelijke infrastructuur, bij provinciale wegen gaat het vooral om de oversteken.

Door de vergrijzing en ontgroening wordt het aandeel Ouderen in de verkeersdeelname steeds hoger en helaas ook in de slachtofferaantallen. In IPO-verband wordt gewerkt aan een set aanbevelingen voor de seniorproof inrichting van provinciale wegen, waarbij gedacht kan worden aan een hogere kwaliteit zichtbaarheid en herkenbaarheid van wegmarkeringen, ook bij slechte weersomstandigheden. Het vergevingsgezind maken van wegen en bijbehorende bermen door het obstakelvrij maken en door bermverharding zullen bijdragen aan minder éénzijdige ongevallen, één van de kenmerkende ongevalstypen in Fryslân.

Het is interessant om te achterhalen aan welke vormen van vervoer de ouder wordende mens in een kleiner wordende leefomgeving behoefte heeft. Trein en (bus)taxi zouden naast de fiets een belangrijker rol kunnen hebben dan de eigen auto. Comfort en gebruikerservaring zijn belangrijke componenten voor een strategische vervoerwijze keuze. Een studie naar deze ontwikkeling in de verplaatsingsbehoefte ligt in de rede gezien ons uitgangspunt van Ouderen-inclusief beleid.

Met het verder gereed komen van onze hoofdinfrastructuur zal de nadruk nog meer op een veilig en juist gebruik van deze infrastructuur komen te liggen. De beïnvloeding van verkeersgedrag (kennen, kunnen en willen) zal een steeds prominenter rol krijgen, waarbij gebruik gemaakt kan worden van de nieuwst verworven inzichten van gedragsbeïnvloeding zoals nudging²⁹.

²⁹ Nudging is het geven van een duwtje (Eng. 'nudge') in de 'goede' richting door aanpassing van de omgeving, met als bekendste voorbeeld het plaatsen van een nepvlieg in urinoirs

Ook technologische ontwikkelingen zullen een bijdrage gaan leveren aan een veiliger wegverkeer. Deze ontwikkelingen spelen zich vooral af in het personenautoverkeer. Automatisch afstand houdende, zelf remmende en zelf parkerende auto's zijn daar voorbeelden van. In welke mate zelfrijdend vervoer aanvullend of vervangend kan zijn aan lokaal openbaar vervoer, is onderwerp van studie. Verder is het goed om te bewaken dat ontwikkelingen op de korte termijn passen in een lange termijn visie en ontwikkeling.

Big data zal steeds meer voor handen zijn; kernvraag is hoe we gebruik kunnen maken van deze data voor ons streven naar een veilig wegverkeer. Ook hier is een verkenning op z'n plaats.

Naast veiligheid in het wegverkeer speelt dit ook op het water. Goed stuurmanschap alleen (met de plicht een ongeval te voorkomen), is niet voldoende voor veilig vaarverkeer. Met name de confrontatie tussen recreatievaart en beroepsvaart blijft een voortdurend punt van aandacht. Ook hier geldt de drieslag kennen, kunnen en willen. De plaats op de vaarweg, het toepassen van de vaarregels en het kennen van de betekenis van betoning en bebording vraagt om aandacht. En ook hier kan voorlichting niet zonder handhaving, op met name de vaarsnelheden en het gebruik van kleine speed- en rubberbootjes.

Net als in het wegverkeer wordt, mede onder de vlag van 'varen doe je samen' ook in het vaarverkeer steeds meer en gericht aandacht besteed aan educatie en voorlichting.





Deel II

2.1	Beleid en verkeersveiligheid	48
2.2	Verbetering infrastructuur	50
2.3	Instandhouding infrastructuur	59
2.4	Openbaar Vervoer	64

Programmering

2.1

Beleid en verkeersveiligheid

2.1.1 ■ Monitoring en onderzoek

Voor het monitoren en uitvoeren van onderzoek is een structureel budget beschikbaar van ca. € 120.000. Uit dit budget worden onderzoeken gedekt en de incidentele auto- en fietstellingen gefinancierd. (N.b. De structurele autotellingen worden uitgevoerd door Nationale Databank Wegverkeer en als dienst gefinancierd.)

2.1.2 ■ ROF-Werkplan 2018

We gaan door met verkeerseducatie en houden hier de hoofdlijn van de afgelopen jaren vast.

De permanente verkeerseducatie richt zich met diverse projecten op specifieke leeftijdsgroepen zoals hieronder weergegeven.

Leeftijdsgroep	Organisatie	Projectnaam
0 - 4	VVN	JONGLeren met Joep in het verkeer
04-12jr	VVN	Verkeersactieve school, Verkeerskar, Verkeers-examens, Verkeersouders, Op de fiets even niets, Friese Fiets APK
04-12jr	CVF	Zwaar Verkeer
04-12jr	ANWB	Streetwise
04-12jr	MB	RoadSense
12-16 jr	SBV	Verkeersmarkten
12 -16 / 16- 18	SBV	Gastlessen VEVO
12 -16 / 16- 18	SBV	Verkeersveiligheidslabel Fryslân
12 -16 / 16- 18	St. NAH Zorg	Traffic Informers
18 - 24	TRIALS	Trials
18 - 24	VNN	Alcoholvrij op Weg
18 - 24	RYD	Vrijwillige alcohol- en drugscontroles
24 - 60	KNMV	Voortgezette rijopleiding - Risico
4 - 75+	Fietsersbond	Friese Fietschool
16 - 65	SBV	Veiligheidstraining landbouwvoertuigen
60 - 75+	SBV	Rijvaardigheidscursus, Scootmobielcursus

Provinciale investering (bedragen in € x 1000,-)	
Permanente Verkeerseducatie	856
Publieksvoorlichting	179
Aanpak Probleemgebieden (waaronder Fiets, Jongeren en Ouderen)	150
Stimulering innovaties (waaronder Alcohol en Snelheden)	150
Beleidsontwikkeling Onderzoek en ondersteuning	29
Facilitering Onderzoek en ondersteuning	236
Totaal	1.600

2.2

Verbetering infrastructuur

2.2.1 ■ Programma bereikbaarheid Leeuwarden

Het gaat hier om bijdragen aan de gemeente Leeuwarden. Op 1 maart 2010 is tussen de provincie en de gemeente Leeuwarden een overeenkomst afgesloten over de uitvoering van het Programma Bereikbaarheid Leeuwarden. In december 2013 is de overeenkomst herijkt. Daarbij is afgesproken dat eind 2014 afspraken worden gemaakt over het vervolg. Vervolgafspraken zijn gemaakt over bijdragen van de provincie Fryslân in de herinrichting van het stationsgebied in Leeuwarden. Deze bijdragen zijn op 18 februari 2015 door PS bepaald en zijn uitgewerkt in een aanpassing op de overeenkomst van 2010. De overeenkomst is verlengd tot 31 december 2018.

De overeenkomst betreft enerzijds de RSP-projecten en anderzijds de overige projecten waarvoor de provincie een bijdrage verstrekt aan de gemeente.

Een groot deel van deze overige projecten is afgerond. De volgende projecten resteren:

Stadsringprojecten

De totale provinciale bijdrage bedroeg maximaal € 16 miljoen en is nu verlaagd naar maximaal € 10,38 miljoen. Het gaat om de volgende projecten / onderdelen:

- Europaplein
- Valeriusstraat
- Valeriusplein
- Juliananalaan

Stationsgebied

De bijdrage van de provincie in dit project bedraagt maximaal € 6,5 miljoen, waarvan € 4 miljoen voor het busstation. Daarnaast is er een garantstelling van € 1 miljoen (RSP).

Mobiliteitsmanagement

Binnen de overeenkomst is een post opgenomen voor mobiliteitsmanagement. Deze wordt met name besteed aan de projecten Werk Slim Reis Slim, Beter Benutten 1 en Beter benutten Vervolg. Eind 2017 vindt een besluit plaats over het vervolg.

2.2.2 ■ Kleine infraprojecten

A. Budget Meerjaren Programma Infrastructuur voor de kleine en reguliere wegenprojecten (MPI) (cijfers waarvan het bedrijfsvoeringsbudget is afgeroomd)

Het MPI budget is bedoeld voor de uitvoering van de kleine en reguliere projecten uit de eerste periode van het PVVP 2006; de zogenaamde PVVP fase A projecten. De gesignaleerde knelpunten zijn hierin als cluster per wegverbinding geprioriteerd waarbij het verbeteren van de verkeersveiligheid het grootste gewicht is toegekend. Het programma verkeert in de afrondende fase en na afronding houdt het MPI budget op te bestaan.

De besluitvorming over deze projecten is gemandateerd aan het college van Gedeputeerde Staten. Het programma wordt jaarlijks geactualiseerd en door het college vastgesteld. Mee- en tegenvallers mogen, passend binnen het totaal financieel kader en volgens vastgesteld mandaat, tegen elkaar worden weggestreept.

Het MPI was van oorsprong een structureel budget waarbij de investeringen werden afgeschreven. Bij het doorvoeren van de balansverkorting zijn de reeds uitgevoerde werken in één keer afgeschreven en worden de nog resterende investeringen niet meer geactiveerd.

Hieronder worden de projecten die in uitvoering zijn of zullen komen weergegeven.

Een aantal al opgeleverde projecten binnen het MPI budget zijn nog niet volledig financieel afgehandeld. Deze zijn voor de volledigheid hieronder weergegeven.

Overzicht uit te voeren projecten

Bedragen in € x1.000

Wegnr.	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N354	Afslag IJlst	2017	1.000	400	600
	div Kwaliteitsverbetering Haltevoorzieningen	2017	2.400	-	2.400
N358	Lutkepost Augustinusga fase 2	2017	5.756	2.624	3.132
N369	Kootstermolen Kootstertille	2017	2.505	425	2.080
N910	Stroobossertrekvaart fietspad fase 2b	2017	1.665	-	1.665
N359	Stroomweg Leeuwarden - Bolsward	2017	13.979	2.672	11.307
N358	Uterwei (Noordelijke deel)	2018	6.965	1.870	5.095
N357	Stiens Holwerd	2017	12.798	5.087	7.711
N358	Skieding (Zuidelijke deel)	2020	3.678	746	2.932
Totaal (in € x1.000,-)			50.746	13.824	36.922

Overzicht nog niet volledig afgerekende MPI-projecten

Bedragen in € x1.000

Wegnr.	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N910	Stroobossertrekweg , 2e fase	2012	5.127	1.418	3.709
N392	Rondweg Gorredijk	2013	8.891	4.891	4.000
N31	Aansluiting Drachten Noord	2015	1.840	1.100	740
Totaal (in € x1.000,-)			15.858	7.409	8.449

B. Budget Kleine infrastructuurprojecten (KIP): € 18 miljoen (PS 3 juli 2013)

In de Statenvergadering van 3 juli 2013 is bij de behandeling van de Kadernota een bedrag van € 18 miljoen uitgetrokken voor kleine infrastructuurprojecten. Dit bedrag is opgebouwd uit de € 8 miljoen van het betreffende Kadernotavoorstel en de € 10 miljoen voor de 'Quick Wins' uit de overgenomen motie van Provinciale Staten. Het totale volume bedraagt derhalve € 18 miljoen. Het is de bedoeling dat de projecten die hiermee annex zijn, worden opgeleverd in de periode 2014 – 2018.

Mee- en tegenvallers worden binnen het programma vereffend. Binnen het beschikbare totaalbudget is een post opgenomen voor kleine, onvoorziene knelpunten. Deze knelpunten betreffen provinciale weginfrastructuur en zijn éénvoudig op te lossen, dat wil zeggen er zijn geen planologische- of andere procedures nodig en er is draagvlak bij de belanghebbenden. De investeringskosten moeten passen binnen het beschikbaar financieel kader. Indien van toepassing wordt jaarlijks in het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer verantwoording gegeven van de aangepakte onvoorziene knelpunten.

Het programma voor de kleine infrastructuurprojecten bestaat uit de volgende onderdelen:

Kleine infrastructuurprojecten

Bedragen in € x 1.000,-

Weg	Project	oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N351	Fietsoversteek Lindedijk	2018	534	-	534
N351	Fietsoversteek Nijeholtpade	2017	290	40	250
N351	Fietsoversteek Hoofdweg west Wolvega	2017	477	-	477
N354	Tsienzerbuorren - Dearsum	2018	2.940	696	2.244
N355	Fietsoversteek Hesseweg	2017	600	150	450
N357	Stiens Zuid	2017	1.796	1.216	580
N358	Bebouwde kom EE	2018	1.856	568	1.288
N359	Afslag Oudemirdum	2017	725	-	725
N359	Bolsward A7 aansluiting noordzijde	2019	3.404	-	3.404
N359	Brekkenpolder	2017	600	-	600
N361	Afslag Anjum	2017	573	-	573
N361	Afslag Morra	2017	646	-	646
N384	Franeker - A31	2017	624		624
N392/ N380	Jubbega - Schurega	2017	370	20	350
N393	Kom Tzummarum	2017	362	86	276
N393	Kom Minnertsga	2017	967	829	138
N919	De Knolle Oosterwolde	2017	269	70	199
N919	Afslag Klazingawei	2018	265	-	265
N919	Afslag Rijweg	2018	526	-	526
NXXX	Opkomende Verkeersveiligheidsknelpunten	2017	100		100
Totaal (in € x 1.000,-)			17.924	3.675	14.249

Onderstaande projecten uit dit programma zijn in 2016 opgeleverd dan wel financieel afgerekend.

Weg	Project	Status
N353	Westvierdeparten	Opgeleverd
N359	Hemelum	Afgerekend
N359	Afslag Wommels Zuid	Afgerekend
N361	Afslag Rhaladyk	Opgeleverd
N369	Rottevalle Zuid	Opgeleverd
N380	Afslag Annabourren	Afgerekend
N393	Vrouwenparochie kom	Opgeleverd
N393	Kom Easterbierum	Afgerekend

C. Budget Verkeersknelpunten: € 2 miljoen uit het Begrotingssaldo

Naar aanleiding van het amendement in de Statenvergadering van 7 november 2012 is in de Begroting 2013 ten laste van het Begrotingssaldo een bedrag van € 2 miljoen

opgenomen voor het oplossen van de hier vermelde verkeersveiligheidsknelpunten. Dit budget is verhoogd tot € 3.515.000. Mee- en tegenvallers worden binnen het programma vereffend.

Projecten Verkeersknelpunten

Bedragen in € x 1.000,-

Weg	Project	oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N384	Froonackerdyk	2017	3.096.358	0	3.096.358
Totaal (in € x 1.000,-)			3.096.358	0	3.096.358

Een aantal al opgeleverde projecten binnen het budget Verkeersknelpunten zijn nog niet volledig financieel afgehandeld. Deze zijn voor de volledigheid hieronder weergegeven.

Overzicht nog niet volledig afgerekende Projecten Verkeersknelpunten

Bedragen in € x 1.000,-

Weg	Project	oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N359	Oversteek Ruigahuizen	2014	100.000	-	100.000
N359	Dassenbuis(tunnel)	2013	63.642	-	63.642
N361	Oversteek Rypstjerk	2014	105.000	25.000	80.000
N369	Afslag Drogeham	2016	150.000		150.000

D. Verkeersveiligheidsprogramma: € 30 miljoen

Risikofreleeggend Ynfrastruktur Programma

Bedragen in € x 1.000

Weg	Project	oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
	Provinciebreed	2017	1.192	390	802
N351	Slijkenburg - Wolvega	2018	839	-	839
N353	Oldeberkoop – Stellingenweg	2017	44	-	44
N355	Twijzel – Quatrebras	2018	580	-	580
N358	De Skieding (Surhuisterveen – A7)	2019	1.337	-	1.337
N359	Bolsward – Workum	2019	5.280	-	5.280
N359	Sondel – Lemmer	2018	3.604	674	2.930
N361	Tytsjerk – Gytsjerk	2019	544	-	544
N369	Drachten – Kootstertille: Bajonet en fietsoversteken	2018	2.982	1.279	1.703
N380	Oudeschoot – Donkerbroek	2018	827	-	827
N383	Marssum	2018	284	90	194
N384	Dongjum – Tzummarum	2019	870	-	870
N393	Stiens – Harlingen	2018	2.327	-	2.327
N917	Selmien – Haulerwijk	2018	2.000	750	1.250
N919	Oosterwolde – Drentse Grens	2018	633	150	483
N924	Oosterzee – Echten- Echternbrug	2019	348	-	348
	Opzichzelfstaande Locaties	2019	1.962	-	1.962
	Knelpuntenpot RYP	2018	149	-	149
	Bermverharding RYP	2019	1.370		1.370

	Diverse oversteeklocaties en traject Engwierum	2019	2.130	900	1.230
N351	Wolvega – Oosterwolde: uitritten	2019	740	-	740
N392	Kruispunten Akkrum, Aldeboarn, Tijnje en Gorredijk	2018	771	-	771
	Obstakelbeveiliging RYP	2017	855	-	855
Totaal (in € x 1.000,-)			31.668	4.233	27.435

Nieuwe projecten Kadernota 2018: (gelden motie VVD)

Weg	Project	oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N358	Fietsoversteek Allemawei		200		200
	Kom Engwierum + kruispunt Engwierum – DNZ		250		250
N369	Fietsoversteek Langewyk		50		50
	Ikkersreed (oversteek)		150		150
N392	Afslag de Tsjoele (Gorredyk)		250		250
	Akkrum,/Nes		50		50
	Afslag Warrewei (Tijnje)		100		100
N356	Kruispunt N358 richting veerhaven Holwerd	2019	308		308
N910	Afslag Augsbuurt (Lijkweg)	2017	132		132
N351	Oversteek voetpad Rottige Meente		150		150
N913	Kruispunt Waldwei op- afrit Earnewald	2019	44		44

De projecten N358, N369, N392 en N351 zijn ook in de begroting van de voorgaande projecten opgenomen.

E. Venekoterweg N919: € 897.500

Uitvoering van de verbetering van de Venekoterweg vindt plaats binnen Programma 2. Het beschikbare budget is € 924.616,-. In de komende periode wordt gewerkt aan het kruispunt Ploeggang en het kruispunt Houtwal bij de brug.

F. Actieplan Fiets en wandelen; provinciale projecten

In het Actieplan Fiets zijn vier onderwerpen benoemd als speerpunt waar het gaat om de provinciale infrastructuur. Het gaat hierbij om:

1. markering op fietspaden
2. de verbreding van fietspaden
3. het invullen van ontbrekende fietspaden in het netwerk en tot slot
4. het verbeteren van de relatie landbouw- en fietsverkeer.

Deze onderwerpen zijn gekozen na analyse van het provinciale fietsnetwerk. Eerder zijn ook de onderwerpen 'opwaarderen deklagen' en 'opkomende provinciale fietsknelpunten' benoemd, maar deze willen we samenvoegen onder 'verbreding van fietspaden'.

1. Markering op fietspaden

Uit recente landelijke onderzoeken blijkt dat kantmarkering de fietsveiligheid kan bevorderen en fietspaden meer vergevingsgezind maakt. Wij kiezen er voor om op

fietspaden waar nu geen markering is aangebracht, kantmarkering aan te brengen. Het gaat hierbij om zo'n 100 kilometer. De markering wordt robuust uitgevoerd in een figuratie van 30-120. Op termijn worden alle fietspaden voorzien van deze markering, waarbij zoveel mogelijk met het onderhoudsprogramma voor verhardingen mee wordt gelift.

2. Verbreding van fietspaden

Een vijftiental kilometer aan provinciale fietspaden voldoet niet aan de wenselijke afmetingen. Een verbreding maakt de fietspaden 'af', maar tevens ook veiliger. Het idee is om het bestaande asfalt te gebruiken als fundering en daarover het fietspad af te werken in beton. Op deze manier ontstaat een toekomstbestendig en comfortabel fietspad met hergebruik van materialen. Door binnen het programma te schuiven met middelen wordt het mogelijk om deze fietspaden aan te kunnen pakken. Het doel is om onderstaande fietspaden te verbreden.

Weg	Cat.	Start	Einde	Gemeente	Breedte	Wens-beeld	HMP-start	HMP-eind	Totaal
N384	FSW	Franeker	Dongjum	Franekeradeel	3,00 m	3,5 m	19.70	20.60	0.90
N392	HFR	Aldeboarn	bocht Aldeboarn	Heerenveen	1,5 m	2,75 m	4.30	4.70	0.40
N392	HFR	bocht Aldeboarn	Tijnje	Opsterland	2,0 m	2,75 m	4.70	7.30	2.60
N917	FSW	Bocht Selmien	Ureterp	Opsterland	3,0 m	3,5 m	0.85	1.70	0.85
N917	FSW	Ureterp	Siegerswoude	Opsterland	2,8 m	3,5 m	2.80	6.75	3.95
N355	FSW	Tytsjerk	Leeuwarden	Leeuwarden	3,0 m	3,5 m	6.20	7.60	1.40
N355	FSW	Hurdegaryp	Tytsjerk	Tytsjerksteradiel	3,0 m	3,5 m	8.60	8.90	0.30
N924	FSW	Heerenveen	Rotsterhaule	De Fryske Marren	3,0 m	3,5 m	0,00	5,00	5,00

3. het invullen van ontbrekende fietspaden in het netwerk

In het fietsnetwerk in Fryslân ontbreekt een aantal schakels. Het gaat hierbij om het fietspad aan de N384 bij de komgrens van Tzummarum en een veilige fietsvoorziening tussen Lemmer en Sondel. Omdat de provincie in beide gebieden actueel aan de slag is met infrastructurele projecten, is het wenselijk de fietsveiligheid ook te verbeteren. De provincie stelt voor de aanpak maximaal 50% van de realisatiesom beschikbaar waarbij de gemeente garant staat voor de andere helft omdat de fietsverbindingen ook raakvlakken hebben met gemeentelijke infrastructuur.

4. het verbeteren van de relatie landbouw- en fietsverkeer.

Een doorlichting van de nota Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer leerde dat op een aantal parallelwegen sprake is van een combinatie van landbouw- en fietsverkeer. Op de N393 tussen Minnertsgea en Sint Jacobiparochie en de N351 tussen Wolvega en Slijkenburg bestaat de mogelijkheid het landbouwverkeer naar de hoofdrijbaan te verplaatst. Een natuurlijk moment om dit door te voeren is wanneer infrastructurele aanpassingen aan de wegen, vanuit het RYP, zijn opgeleverd.

Qua financiering ziet het Actieplan Fiets – provinciaal er als volgt uit. Ten opzichte van eerdere verdeling van budgetten over de onderwerpen, wordt het budget voor 'opwaardering' en 'knelpunten' en een deel van markering op fietspaden verplaatst naar de verbreding van fietspaden, mede omdat hier sprake is van een grote (financiële) opgave.

Actieplan Fiets/ Fietspadenprogramma		
Bedragen in € x 1.000,-		
Project	oplevering	Begroot
Vergevingsgezinde markering	2019	930
Verbreding van fietspaden	2019	465
Opwaardering deklagen	2019	435
Betere relatie fiets- en landbouwverkeer	2018	131
Verbetering fietsnetwerk	2019	1.395
Opkomende provinciale fietsknelpunten	2019	305
Afroming van wegen bedrijfsvoeringskosten	2017	339
Totaal (in € x 1.000,-)		4.000

Eind 2017 is het grootste deel van de investeringen gaande. De budgetten van 'markering' (€ 500.000,-), 'opwaardering' (€ 500.000,-) en 'knelpunten' (€ 350.000,-) zijn aangesproken voor 'verbreding' die nu een begroting kent van € 1.850.000,-. Ten behoeve van afroming van bedrijfsvoeringskosten is een kleine 10% van het budget van het Actieplan Fiets ingezet.

2.2.3 ■ Grote infraprojecten

A. Majeure Provinciale Projecten

De majeure projecten die een groot bestuurlijk belang kunnen hebben, worden steeds afzonderlijk ter besluitvorming aan Provinciale Staten voorgelegd. De benodigde kredieten worden eveneens per project via Provinciale Staten geregeld en worden vervolgens ook afzonderlijk in de provinciale begroting opgenomen. Deze projecten vallen in de begroting onder beleidsveld 2.2. Verbetering Infrastructuur en worden ook uitgebreid besproken in de begrotingsparagraaf negen 'Grote Projecten'.

De majeure provinciale projecten N381 en de Centrale As worden ook deels gefinancierd uit de RSP-middelen.

Majeure Provinciale Projecten					
Bedragen in € x 1.000,-					
Weg	Project	oplevering	Totale investering	Provinciale Bijdragen	Provinciale investering
N356	Centrale As		397.580	258.380	139.200
N381	Drachten Drentse grens		172.400	51.100	121.300
N359	Traverse Lemmer	2019	16.177	1.935	14.242

Bijdragen bestaan o.a. uit RSP en BDU gelden. In kader van Kansen in Kernen worden bij het project Centrale As ook de OV-knooppunten Quatrebras, Hurdegaryp en Veenwouden meegenomen.

B. RSP-projecten (spoorweg en rijkswegen)

In de met het Rijk afgesloten overeenkomst 'Regio Specifiek Pakket' zijn afspraken gemaakt over de inzet van rijksmiddelen en middelen uit de regio voor structuurversterkende maatregelen in de provincie. De meeste van de hieronder vermelde projecten worden medegefinancierd uit deze RSP-middelen. De opgenomen bedragen zijn excl. BTW.

RSP projecten Spoorwegen

Bedragen in € x 1.000,-

Spoor	Project	oplevering	Totale investering	Bijdragen incl. RSP	Provinciale investering
LWD ZW	Tunnels en Station Leeuwarden Werpsterhoeke	2016-2020	24.800	24.800	0
LWD GR	Extra Trein Lwd Gr	2020	145.000	133.100	11.900
LWD ST	Extra Trein Lwd Sneek	2020	15.000	8.200	6.800

Weg	Project	oplevering	Totale investering	Bijdragen incl. RSP	Provinciale investering
A7	Sneek Waterstad/ Rijksweg 7	2016	1.500	750	750
A6/A7	Knooppunt Joure	2017	79.000	75.000	4.000
N31/A32	Haak om Leeuwarden	2015	144.000	122.000	22.000
N31	Traverse Harlingen	2017	149.000	132.500	17.000
	Ministations Joure		1.055	-	1.055

Vaarweg Lemmer Delfzijl

Per 1 januari 2014 is de vaarweg Lemmer – Delfzijl in eigendom en beheer bij het Rijk. In de afgelopen jaren zijn diverse projecten binnen dit programma uitgevoerd. Met de laatste nog uit te voeren maatregel (Skûlenboach) wordt dit programma afgerond.

2.3

Instandhouding infrastructuur

2.3.1 ■ Meerjaren programma kunstwerken voor vervanging en renovatie van provinciale kunstwerken

Voor de provinciale kunstwerken is in de begroting tot en met 2030 jaarlijks, voor een periode van 20 jaar een investeringsbedrag van € 8 miljoen beschikbaar. In totaal derhalve € 160 miljoen. De betreffende investeringen worden geactiveerd.

In het Meerjaren Programma Kunstwerken worden mee- en tegenvallers, passend binnen het totaal beschikbaar financiële kader, vereffend. De besluitvorming over de werken is gemandateerd aan het college van Gedeputeerde Staten. Jaarlijks wordt een geactualiseerd vijfjarig programma aan het college voorgelegd. Het programma is altijd passend binnen de beschikbare financiële ruimte.

Hieronder worden de bestaande, geactiveerde projecten weergegeven.

Daaronder staan de nieuwe projecten die ter besluitvorming aan GS worden voorgelegd.

Meerjarenprogramma Kunstwerken

Bedragen in € x 1.000,-

Project	oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Brug Zijlsterrijd Kollum	2025	1.275	-	1.275
Sudergobrege Workum	2019	1.785	-	1.785
Brug Dokkummer Grootdiep te Engwierum	2021	1.820	-	1.820
Brug Follega	2021	2.100		2.100
(Follegaasterbrug)	2022	1.743	-	1.743
Renovatie diverse beweegbare bruggen	2029	1.647	-	1.647
Vervangen Remmingwerken	2019	3.975	-	3.975
Stationsbrug te Franeker	2017	11.153	2.067	9.086
Bruggen Stroobosser Trekfeart	2018	3.115	10	3.105
Brug over W. Loréslús (DN Zijlen)	2018	430	-	430
Brug Tsjummearumer Feart	2017	2.819	930	1.889
Vaste brug Hijum	2025	1.662	-	1.662
Brug Hallumer Feart	2022	2.985	-	2.985
Brug Wjelsryp te Wjelsryp	2019	4.086	-	4.086
Warrebrêge nabij Tijnje	2018	2.082	240	1.842
Rottumerbrug	2023	510	-	510
Gerke Numansbrug te Gorredijk	2027	1.275	-	1.275
Jousterbrug te Heerenveen	2022	510		510
Armcoduiker Wiuwert	2021	340	-	340
Oldetrijnsterbrug	2024	850	-	850
Munnekeburen, brug Oldelamer	2026	510	-	510
Brug Jaansloot Langweer	2026	510	-	510
Brug Mildam	2027	850	-	850
Brug Zijlroede Lemmer	2023	510	-	510
Brug Donkerbroek	2025	510	-	510
Skarsterbrug	2029	510	-	510
Sansleatbrege Terherne	2024	510	-	510
Brug Linthorst Homansluis	2029	425	-	425
Brug Noorder Oudeweg Broek	2028	425	-	425
Brug over Sluis Workum	2029	425	-	425
Brug Ravenswoud Appelscha	2027	510	-	510
Patroansbrege Ryptsjerk	2017	800	-	800
Brug en Sluis Stokersverlaat	2018	1.300		1.300
Appelscha	2019	1.005	-	1.005
Brug Klaarkamp	2017	718	-	718
Prikkedam te Makkinga	2026	1.226	-	1.226
Kunstwerken N359	2021	10.315	-	10.315
Brug Dronrijp	2019	13.101	-	13.101
Brug Kiesterzijl	2022	4.125	-	4.125
Brug Ritsumazijl	2018	3.500	-	3.500
Brug Baard te Baard	2020	1.921		1.921
Brug Nieuweschoot	2023	850	-	850
Onderzoek en voorbereiding Kunstwerken	n.v.t.	100		100

Overzicht nog niet volledig afgerekende MPK projecten

Bedragen in € x 1.000,-

Achterstallig onderhoud en renovatie projecten	oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Brêge Streamkanaal te Lemmer	2016	6.494	-	6.494
Van Panhuysbrug te Tjerkwerd	2015	3.244	350	2.894

Aan dit programma worden onderstaande projecten toegevoegd (nieuw).

Bedragen in € x 1.000,-

Achterstallig onderhoud en renovatie projecten	oplevering	Totale investering
Venekoterbrug	2021	6.250
Koebrug bij Metslawier (Jouswier)	2023	1.500

2.3.2 ■ Van Harinxmakanaal (VHK) financiering beheer (€ 95 mln. + aanvullend achterstallig onderhoud € 21,75 mln)

Met het Rijk is voor het Van Harinxmakanaal een afkoopsom overeengekomen van in totaal € 116.750.000,-. De afkoopsom (inclusief achterstallig onderhoud) is opgenomen in een bestemmingsreserve. Het jaarlijkse gemiddelde rendement wordt aan de bestemmingsreserve toegerekend. In de begroting valt dit budget onder beleidsveld 2.3. 'Instandhouding provinciale infrastructuur'.

Ieder jaar wordt een geactualiseerd vijfjarenplan aan Gedeputeerde Staten voorgelegd. De over- en onderschrijdingen worden per jaar verrekend met de reserve. Met Provinciale Staten is afgesproken dat de werken gerealiseerd zullen worden binnen het totaal van de door het Rijk ontvangen afkoopsom.

Achterstallig onderhoud: projecten	oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Oevers	2030	€ 9.000.000		9.000.000
Bochtverruiming Franeker	2016	€ 5.000.000		5.000.000
Tsjerk Hiddessluis: bruggen	2019	€ 4.800.000		4.800.000
Tsjerk Hiddessluis:	2019	€ 5.000.000		5.000.000

Renovatie: Projecten	oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Spoorbruggen (remmingwerken)	2017	€ 5.500.000		€5.500.000

Programma	oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Groot onderhoud	2055	€ 7.205.005		7.205.005

Bochtverruiming Franeker: het nieuwe budget wordt € 9,3 miljoen.

2.3.3 ■ Programma Afstandsbediening Bruggen

	omschrijving	ople- vering	Uitgaven	Inkomsten		
FMP	Bijdrage Koebrug	2014	€ 78.901			
FMP	Bijdrage brug Rogslot	2013	€ 160.000			project is afgerekend
FMP	Bruggen cluster Leeuwarden	2020	€ 2.677.942			project is afgerekend
FMP	Bruggen cluster Friese Meren	2018	€ -			
FMP	Bruggen cluster Dongeradeel/Ferwerderadeel	2021	€ 1.576.557			
FMP	Bruggen cluster Littenseradiel	2020	€ -			
FMP	Bruggen cluster Heerenveen	2021	€ -			
FMP	Bijdrage glasvezel/programmamakosten		€ 3.433.675			
FMP	Bijdrage Swettehus tijdelijk		€ 884.084			
FMP	Bijdrage Swettehus nieuwbouw		€ 1.761.122			
FMP	Bijdrage aan aansluitingen Swettehus	2021	€ 1.238.975			
FMP	matrixborden	2021	€ 100.000			
			€ 11.911.257	€ -		
PAB	Cluster Van Harinxmakanaal	2018	€ 1.456.862			
PAB	Cluster Tjerkwerd	2017	€ 227.500			project is afgerekend
PAB	Cluster Zuid-westhoek	2019	€ 2.455.494	€ 570.000		
PAB	brug Klaarkamp+ Warrebrug	2019	€ 634.000			
PAB	Rogslotbrug	2018	€ 87.000			
PAB	Swettehus tijdelijk	2017	€ 1.473.474	€ 884.084		
PAB	Swettehus nieuwbouw	2021	€ 3.185.204	€ 2.011.122		
PAB	Swettehus nieuwbouw (geen afschrijving)	2021	€ 725.000			
PAB	aansluiting 7 bruggen op swettehus	2021	€ 1.549.975	€ 1.238.975		
PAB	glasvezel/programmamakosten	2021	€ 4.149.219	€ 1.574.327		
PAB	onvoorzien		€ 1.594.373			
			€ 17.538.101	€ 6.278.509		

FMP: bijdrage uit het voormalige Fries Merenproject

2.3.4 ■ Programmering Groot Onderhoud Wegen en Vaarwegen

PROGRAMMERING GROOT ONDERHOUD							
Bedragen in € x 1.000							
Weg	Wegbenaming	2017	2018	2019	2020	2021	2022
N351	Oosterwolde (N381) – Wolvega – Slikenburg	0	0	0	1.285	470	410
N353	Noordwolde-Zuid – Oldeberkoop (N351) – Oudehorne (N380)	0	280	0	0	0	0
N354	Idaerd (A32) – Sneek – Oosterzee-Buren (A6)	800	708	0	0	0	0
N355	Leeuwarden – Buitenpost – Visvliet	150	0	0	780	1.490	1.220
N356	Holwerd – Dokkum – Burgum – Nijega (N31)	0	160	0	0	1.115	0
N357	Leeuwarden – Stiens – Holwerd	930	0	0	0	0	0
N358	Holwerd – Metslawier – Buitenpost – Frieschepalen (A7)	0	835	323	200	0	300
N359	Lemmer (A6) – Balk – Bolsward – Boksum (N31)	775	0	1.500	0	0	0
N361	Lauwersoog – Dokkum – Swarteweisein (N355)	0	0	300	830	0	0
N369	Drachten (N31) – Harkema – Twijzel (N355)	670	440	360	0	0	0
N380	Heerenveen-Zuid (A 32) – Jubbega – Donkerbroek (N381)	0	0	70	260	0	280
N381	Drachten (A 7) – Oosterwolde – Hoogersmilde	0	460	0	0	0	0
N383	Leeuwarden – Marssum – Sint Annaparochie	0	0	530	250	0	0
N384	Dearsum (N354) – Franeker – Tzummarum (N393)	0	0	45	130	0	0
N390	A31 – Harlingen	0	0	0	290	0	0
N392	Akkrum (A32) – Gorredijk – Jubbega (N380)	0	0	100	0	0	890
N393	Stiens (N357) – Harlingen (N390)	640	0	220	0	50	50
N910	Dokkum – Kollum – Augsbuurt (N355)	0	300	0	0	0	0

N913	Sumar (N 356) – Garyp (N31)	0	0	0	0	0	0
N917	Drachten Azeven (N381) – Bakkeveen – Haulerwijk	350	730	525	0	80	0
N919	Weperpolder (N919) – Haulerwijk	70	0	0	0	0	760
N924	Veenhuizen – Weperpolder – Oosterwolde (N381)	0	0	0	0	460	90
N928	Woudsend (N 354) – Balk (N359)	0	0	0	0	280	0
	Diversen tbv groot onderhoud	95	85	199	201	197	200
	totaal	4.480	3.998	4.172	4.226	4.125	4.200
Vaarwegen (oeveren)							
		2017	2018	2019	2020	2021	2022
A003	Vaarweg naar Drachten	0	0	0	0	152	0
A004	Johan Frisokanaal	0	0	914	0	0	1.040
A005	Dokkumer Grutdijp/ Watersteunpunt DNZ	0	0	0	40	373	0
A007	De Boarn Jirnsum	25	0	0	0	0	0
A008	vaarweg naar Heerenveen	0	663	459	0	0	0
A009	Helomavaort	420	90	0	0	856	0
A015	Strobosser Trekfeart 3.8; 7.2; 10.5; 11.4; 11.7	1.303	0	0	0	0	0
A016	Strobosser Trekfeart	0	3.010	0	542	0	0
A021	Kompanjons- of Appelschastervaart	0	6	0	0	0	0
A022	De Kuunder of De Tsjonger	0	0	1.096	1.128	936	1.380
A023	Engelenvaart	332	587	0	0	0	0
A025	De Slachte, Soal en Snitsermar/Waterkering Nije Slachte/ Noorder oude weg	0	159	49	0	0	153
A033	Vierhuistervaart	0	0	0	0	0	0
A113	Harnzer Trekfeart	0	0	0	304	0	0
A201	Watersteunpunt Sumar	0	0	0	250	0	0
	Diversen tbv groot onderhoud	20	40	20	20	20	20
	totaal	2.101	4.556	2.537	2.537	2.337	2.593
Waterwet (baggeren)							
		2017	2018	2019	2020	2021	2022
A002 A, A005	Westelijke toegang tot Leeuwarden	0	0	0	0	400	0
A008	Vaarweg naar Heerenveen	0	0	0	655	0	0
A011+A027	Wide Wimerts+Warkumer Trekfeart	0	450	100	0	0	0
A018_A	Kromme Knillis	0	0	85	0	0	0
A024	Skarster Rien	0	300	275	0	0	0
A025, A025A, A063	diverse vaarwegen tussen Joure, A7, Broek, Broek-noord	0	0	0	0	0	215
A027	Djippe Dolte	105	0	0	0	0	0
A030	Grutte Sylroede en Van Panhuyskanaal	0	0	0	0	90	0
A037	Boalserter Feart	0	0	0	0	0	105
A039	Menamer Feart	0	0	0	0	99	0
A086	Mûntsjerak, Hearresleat en Feanskieding	105	0	0	0	0	0
A086 + 100	Hearrenfeanster kanaal en Engelenvaart	454	0	0	0	0	0
A100	De Lende	250	225	0	0	0	0
A117 en A118	Ryptsjerkster Feart en geul Grutte Wielen	0	0	105	0	0	0
A120	Kurkemeer	30	0	0	0	0	0
	Diversen tbv groot onderhoud	25	25	12	12	10	8.
	totaal	969	1.000	577	667	599	328



2.4

Openbaar vervoer

2.4.1 ■ Duurzaam OV

Onderstaande activiteiten worden uitgevoerd in het kader van het ROF werkplan.

De Permanente Verkeerseducatie richt zich met diverse projecten op specifieke leeftijdsgroepen zoals hieronder weergegeven. We gaan door met verkeerseducatie en houden hier de hoofdlijn van de afgelopen jaren vast.

Project	oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
OV plushaltes	2017-2021	450	-	450
Stalling Schiermonnikoog	2018-2019	700	-	700
Dris panelen	2017-2021	640	-	640
Refurbishment elek. Bussen Schier	2017	564	-	564

De nog uit te voeren projecten OV Duurzaam.

Toelichting:

OV plushaltes, ketenmobiliteit:

- Voortzetten project OV plushaltes: het realiseren van provinciale OV plushaltes en het faciliteren van gemeentelijke OV plushaltes. De plushaltes bieden extra

voorzieningen om het OV het platteland te stimuleren. Afhankelijk van de pilot fietskluisen, worden er ook meer fietskluisen geplaatst.

- Als vervolg op WSRS (Werk Slim, Reis Slim) gaan we samenwerken met de gemeente Leeuwarden en het Rijk ten aanzien van de fiets in de ketenmobiliteit. Onderwerpen zijn: één systeem voor fietskluisen; uitbreiden P&R; marktpartijen betrekken bij deelfietsen/leenfietsen/bedrijfsfietsen.

Stalling Schiermonnikoog:

Na de nodige voorbereidingen in 2017 (concept pve, locatiekeuze, energierapport, advies team RK en voorontwerp) zal in 2018 gewerkt worden aan de volgende procedures: wijzigen bestemmingsplan, inpassing dorpsvisie, milieuv vergunning, bouwvergunning, aankoop / erfpacht grond, vergunning NB wet. Vervolgens kan de aanbesteding in gang gezet worden.

DRIS-panelen:

Op 22 mei 2017 hebben GS het Maatregelenplan reisinformatie openbaar vervoer Fryslân vastgesteld. Eén van de maatregelen uit dit plan is de uitrol van een Dynamisch Reis Informatie Systeem (DRIS) op de grote knooppunten in Fryslân. De invoering van DRIS op het busstation in Leeuwarden is inmiddels gerealiseerd. Voor 2018 staat de invoering van DRIS op het nieuwe busstation in Drachten en het nieuwe busstation in Heerenveen op de planning. Daarvoor moet eerst een aanbestedingsprocedure worden doorlopen.

Elektrische bussen Schiermonnikoog:

De elektrische bussen op Schiermonnikoog vragen extra aandacht voor beheer omdat de bussen in eigendom zijn van de provincie. De gemeenteraad van Schiermonnikoog wil in 2018 een evaluatie van de elektrische bussen. Daarin wordt o.a. het trillingsonderzoek meegenomen dat op dit moment wordt uitgevoerd.

2.4.2 ■ Exploitatie Openbaar Vervoer concessies 2015 – 2020

UITGAVEN	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Noord ZuidWest Arriva	23.625.500	23.920.819	23.920.819	23.920.819	23.920.819	23.920.819
Spits busbijdrage BB Veenwouden	42.000	42.000	42.000	42.000	42.000	42.000
ZO Q buzz	9.165.300	9.165.300	11.000.000	11.000.000	11.000.000	11.000.000
Additioneel Landelijk gebied	600.000	600.000	600.000	600.000	600.000	600.000
Tijdelijke busomleidingen ivm werkzaamheden	150.000	150.000	150.000			
terugbetaling herziening betaling 2012 Ariva	-212.000					
Schiermonnikoog	434.000	439.425	439.425	439.425	439.425	439.425
Ameland	831.300	841.691	841.691	841.691	841.691	841.691
Terschelling	667.200	675.540	675.540	675.540	675.540	675.540
Vlieland	239.200	242.190	242.190	242.190	242.190	242.190
Buurtbusprojecten	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Onderhoud busstations	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
Onderhoud elektrische bussen Schier	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000
Netwerkkosten Schier	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Onderhoud/exploitatie gasvulstation L'wden	178.000	178.000	178.000	178.000	178.000	178.000
Totaal busvervoer	36.015.500	36.549.965	38.384.665	38.234.665	38.234.665	38.234.665

Trein						
Exploitatie treindiensten (2)	2.198.000	2.198.000	2.198.000	2.198.000	2.198.000	2.198.000
Aanvullingen zaterdag, zondag en avond (2)	678.900	678.900	678.900	678.900	678.900	678.900
Gebruikersvergoeding spoor	2.265.700	2.265.700	2.265.700	2.265.700	2.265.700	2.265.700
Sociale Veiligheid treindiensten	111.100	111.100	111.100	111.100	111.100	111.100
Compensatie rode diesel	626.000	626.000	626.000	626.000	626.000	626.000
4e trein Leeuwarden Meppel (Zwolle)			1.625.000	1.625.000	1.625.000	1.625.000
4e trein Leeuwarden Groningen					1.500.000	1.500.000
Intensivering treindienst Sneek	1.499.600	1.499.600	1.499.600	1.499.600	1.499.600	1.499.600
Kaartautomaten L'w - HH en St	136.000	136.000	136.000	136.000	136.000	136.000
Totaal trein	7.515.300	7.515.300	9.140.300	9.140.300	10.640.300	10.640.300
Overig Ov						
Personeelskosten	831.900	446.000	446.000	446.000	446.000	446.000
Concessiebeheer inkoop diensten	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000
Concessiebeheer stadsdienst Leeuwarden	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Gebruik OV Datawarehouse	70.000	70.000	70.000	70.000	70.000	70.000
Nationale Data Openbaar Vervoer	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
GOVI (Grensoverschrijdende OV informatie)	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Onderzoek, aanbesteding, rechtzaken	300.000	300.000	500.000	300.000	300.000	300.000
onvoorzien	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000
Totaal overig OV	1.796.900	1.411.000	1.611.000	1.411.000	1.411.000	1.411.000
Totaal OV	45.327.700	45.476.265	49.135.965	48.785.965	50.285.965	50.285.965

