

Útfieringsprogramma Ferkear en Ferfier 2021



Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2021
Útfieringsprogramma Ferkear en Ferfier 2021

Oktober 2020



Inhoud

Inleiding	6
Deel I Beleidsagenda	9
Hoofdstuk 1 Beleid	10
1.1 Planvorming en programmering	11
1.2 Bestuurlijke samenwerking	13
1.3 Actuele brede beleidsthema's voor 2021	15
Hoofdstuk 2 Verkeersveiligheid (gedrag)	17
2.1 ROF Werkplan 2021	18
2.2 Samenwerking in het Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân (ROF)	18
2.3 Uitvoering motie PS over intensivering verkeersveiligheidsaanpak	19
2.4 Voorlichting Veiligheid op het water	19
Hoofdstuk 3 Verkeersveiligheid (infrastructuur)	21
3.1 Beroepsvaart	22
3.2 Oeverbeheer	22
3.3 N354, Sneek - Leeuwarden	23
3.4 Inrichting van bestaande wegen	23
3.5 Landelijke subsidie (veilige bermen, SPV)	23
3.6 Beheer & onderhoud	24
3.7 Analyse van wegen	24
3.8 Fietsen	25
Hoofdstuk 4 Openbaar vervoer (OV)	27
4.1 Implementatie nieuwe spoorconcessie regionale lijnen	28
4.2 Ontwikkelingen bij de huidige concessies	28
4.3 OV van de toekomst	29
4.4 Verduurzaming openbaar vervoer	29
4.5 Snelle verbinding met de Randstad	30
4.6 Vervanging spoorbrug HRMK	30
4.7 Decentralisatie Sprinterdiensten Leeuwarden/Groningen – Zwolle	30
4.8 Waddenveren	31
4.9 Nieuwe busconcessie m.i.v. december 2022	31



Deel II Programmering	33
Hoofdstuk 1 Verkeersveiligheid (gedrag)	35
Hoofdstuk 2 Verbetering infrastructuur	36
2.1 Programma bereikbaarheid leeuwarden	36
2.2 Kleine infraprojecten	36
2.3 Grote infraprojecten	40
Hoofdstuk 3 Instandhouding provinciale infrastructuur	42
3.1 Meerjaren programma kunstwerken (MPK)	42
3.2 Uitvoeringsbudgetten Programma Afstandsbediening	44
3.3 Programmering Groot Onderhoud	44
3.4.1 Reserve wegen	45
3.4.2 Reserve water	46
Hoofdstuk 4 Openbaar vervoer	49
4.1 Duurzaam Openbaar vervoer	49
4.2 Exploitatie Openbaar Vervoer	50
4.3 Ketenknooppunten	51
Hoofdstuk 5 Reserve Doeluitkering Voormalige BDU	54
Bijlage 1	58



Inleiding

Met dit Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2021 (UP V&V 2021) geven wij inzicht in onze opgaven op het gebied van infrastructuur en mobiliteit. Wij geven hierbij uitvoering aan onze beleidskaders: de Provinciale Omgevingsvisie (POVI), het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP 2006, herzien 2011), het Bestuursakkoord 2019-2023 en de begroting 2021. En daarnaast geven wij uitvoering aan onze afspraken in het BO-MIRT (Bestuurlijk Overleg) met het Rijk en onze regionale samenwerkingspartners over veilige, slimme en duurzame mobiliteit.

Functie van het uitvoeringsprogramma

Het uitvoeringsprogramma heeft verschillende functies:

- 1) De vaststelling van wijzigingen in de deelprogramma's die tot de bevoegdheid van Gedeputeerde Staten (GS) behoren. Hierbij gaat het met name om het Meerjarenprogramma Kunstwerken (MPK), de programmering vanuit de reserves voor groot onderhoud en eventuele grotere wijzigingen in de programma's voor kleine infrastructurele maatregelen.
- 2) Een jaarlijks bezinningsmoment: zijn we nog op de goede weg? Is er een reden om de programma's bij te stellen? Om deze reden worden de laatste ontwikkelingen in de vorm van monitoringresultaten betrokken bij de besluitvorming.
- 3) Met het uitvoeringsprogramma informeren wij Provinciale Staten (PS). Om de relatie met de begroting duidelijk te maken, sluit het uitvoeringsprogramma aan op de structuur van de begroting.

Opzet Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2021

- De opzet van het UP V&V 2021 is grotendeels conform de opzet van het UP V&V 2020. Binnen die opzet zijn de relevante onderdelen uit het Bestuursakkoord en andere actuele onderwerpen uitgewerkt.
- In de digitale versie zijn 'links' opgenomen naar overkoepelende of onderliggende documenten, door te klikken op de www vermelding.
- In het kader van de uitwerking van de Omgevingsvisie zal er een bezinning plaatsvinden op het huidige instrument van het uitvoeringsprogramma. Er is een startnotitie aan PS voorgelegd voor het opstellen van een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP), ter vervanging van het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP). Er zal dan ook gekeken worden naar de functie van het huidige Uitvoeringsprogramma V&V.



Bestuursakkoord 2019-2023

De resultaten uit het Bestuursakkoord m.b.t. mobiliteit zijn samengevat in een bijlage bij dit Uitvoeringsprogramma. Ze worden behandeld in de betreffende paragrafen. In de bijlage is een verwijzing opgenomen.

Klimaatakkoord / Omgevingsvisie / Regionaal Mobiliteitsprogramma

Provincie Fryslân heeft in oktober 2019 het Klimaatakkoord ondertekend én in september van 2020 een Omgevingsvisie vastgesteld. Doelstelling van het Klimaatakkoord is om te komen tot 49% CO₂-reductie in 2030 en 95% CO₂-reductie in 2050. Verduurzaming van de mobiliteit moet bijdragen aan het verminderen van de CO₂-uitstoot. Ook de Omgevingsvisie kent expliciete doelstellingen voor de mobiliteit en benoemt aandachtspunten en acties op dit gebied. Beide vragen om uitwerking in zogenoemde regionale mobiliteitsprogramma's (RMP's). Een startnotitie RMP is behandeld in de PS-vergadering van 21 oktober 2020.





Deel I

1	Beleid	8
2	Verkeersveiligheid (gedrag)	15
3	Verkeersveiligheid (Infrastructuur)	19
4	Openbaar vervoer (OV)	25

Beleidsagenda



Beleid

Dit hoofdstuk is een uitwerking van het onderdeel Beleid van beleidsveld 2.1 van de begroting 2021. We zorgen voor plannen en beleidskaders die zijn toegesneden op de actuele ontwikkelingen. Daarvoor monitoren we de verkeersontwikkelingen. Met het Rijk en met gemeenten maken we afspraken over ontwikkeling en uitvoering van beleid. We stimuleren bewuste mobiliteitskeuzes.

Ontwikkelingen

Op onze provinciale wegen is het in 2019 drukker geworden. In 2019 is de intensiteit van het motorvoertuigenverkeer op de provinciale wegen met 2,5% gestegen ten opzichte van 2018. Deze groei was voorzien, en we verwachten daardoor niet extra knelpunten. Wel speelt de ontwikkeling van het autoverkeer een rol bij de bestaande knelpunten en de oplossingen daarvoor. In het voorjaar van 2020 is door het Coronavirus een tijdelijke daling van de verkeersintensiteiten ingezet.

Het gebruik van het openbaar vervoer was in 2019 gestegen met 2,9%. De stijging zat in het busgebruik; het aantal reizigers in de regionale treinen was licht gedaald. De daarop aansluitende ontwikkeling in 2020 zet deze ontwikkeling in een ander perspectief: het Coronavirus heeft geleid tot een verandering in reisgedrag, die mogelijk deels structureel van aard is, bijvoorbeeld door meer thuiswerken. Het effect van het Coronavirus op verkeersbewegingen en de consequenties op lange termijn zullen de komende tijd verder duidelijk worden.

Ook het gebruik van het openbaar vervoer is door de Covid-19 problematiek in 2020 sterk teruggelopen. Wij houden er rekening mee dat dit ook kan gelden voor het carpoolen. Een besluit over een nieuw carpoolprogramma nemen wij daarom nu nog niet.

Het gebruik van de fietspaden ontwikkelt zich anders dan we er vijf jaar geleden naar keken. Het gemiddelde provinciale fietspad is niet ingericht op de huidige drukte op fietspaden, waar met drie verschillende snelheden wordt gefietst. De verkeersdruk en duurzame mobiliteit op en naar de Waddeneilanden verdient ook aandacht. Zo heeft Vlieland de meeste auto's per inwoner van heel Nederland. Momenteel vinden er tussen Provincie en het Rijk gesprekken plaats over decentralisatie van de concessies van de veerdiensten naar de Waddeneilanden en rondom de verbetering van de bereikbaarheid van de Waddeneilanden worden er door het Rijk onderzoeken gedaan naar de vaargeulen.

In 2019 kwamen in Fryslân 29 mensen om het leven door een verkeersongeval. Daarmee steeg het aantal doden in het verkeer voor het derde jaar op rij. Op de provinciale wegen vonden 4 dodelijke ongevallen plaats, waarbij in totaal 5 doden vielen. Dit waren er minder dan in 2018. Over meerdere jaren bekeken is er echter nog geen sprake van een terugloop van het aantal dodelijke ongevallen en dodelijke slachtoffers op de provinciale wegen.

De ontwikkeling in het eerste deel van 2020 is niet hoopgevend. Eind augustus waren al 6 doden te betreuren op onze wegen. Het ideaalbeeld van nul verkeersdoden is nog ver weg. Wij gaan door met infrastructurele maatregelen (het RYP) en met het stimuleren van veilig verkeersgedrag. Waar mogelijk intensiveren wij de aanpak op cruciale punten. Bij het bestuursakkoord is structureel € 1 miljoen per jaar beschikbaar gesteld voor infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen als onderdeel van resultaat 40.

In 2021 vinden de landelijke Tweede Kamer verkiezingen plaats. De uitkomst van de verkiezingen en de vorming van een nieuw kabinet hebben betekenis voor de afspraken die wij kunnen maken met het Rijk, bijvoorbeeld over de Lelylijn. Vooruitlopend op de vorming van een nieuw kabinet voert het Rijk traditiegetrouw een NMCA uit, een Nationale Markt en Capaciteits Analyse. De NMCA levert een overzicht op van knelpunten; dit overzicht vormt de basis voor discussies over prioriteiten. Wij nemen actief deel aan de totstandkoming van de NMCA, om te zorgen dat deze een goed beeld geeft van de situatie in Fryslân.

Het Rijk gaat het huidige Infrastructuurfonds omvormen naar een Mobiliteitsfonds, waardoor er op termijn ook niet-infrastructurele opgaven uit kunnen worden gedekt.

Daarnaast is de ontwikkeling van het Groeifonds van belang. Bijdragen vanuit het Groeifonds voor infrastructurele projecten worden toegevoegd aan het Infrastructuurfonds / Mobiliteitsfonds.

Hieronder gaan wij in op de thema's:

- Planvorming en programmering
- Bestuurlijke samenwerking, met name het overleg met het Rijk
- Actuele brede beleidsthema's

1.1 ■ Planvorming en programmering

Het huidige provinciale mobiliteitsbeleid in het PVVP (Provinciaal Verkeer en Vervoersplan) is verouderd. Provinciale Staten hebben op 30 oktober 2019 besloten in te stemmen met de integrale set van afspraken uit het Klimaatakkoord. Dit

betekent dat er een regionaal mobiliteitsprogramma (RMP) moet worden opgesteld, in samenhang met het te ontwikkelen nationaal mobiliteitsprogramma. Deze programma's zullen uiteindelijk worden opgenomen in het landelijke kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). In september 2020 is de Omgevingsvisie (POVI) door PS vastgesteld. De POVI is het strategisch kader. Het hoe vraagt nadere uitwerking in een aantal integrale programma's, waaronder dat voor Mobiliteit. Zoals al aangekondigd in het uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2020 én de begroting 2020 zal in dit te ontwikkelen mobiliteitsprogramma het nieuwe provinciaal verkeer en vervoer beleid(skader) worden vastgelegd. Het programma mobiliteit vervangt daarmee het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan dat in 2011 voor het laatst werd herzien.

Dit RMP koppelt Omgevingsvisie en Klimaatakkoord. De provincie neemt het voortouw om samen met gemeenten het plan van aanpak op te stellen voor de ontwikkeling van het RMP. Om draagvlak en uitvoeringskracht te organiseren is het van belang om bij de uitwerking van het RMP ook andere regionale partners te betrekken. In het te ontwikkelen RMP wordt geformuleerd hoe verdere verduurzaming van mobiliteit vormgegeven gaat worden. En hoe deze verduurzamingsmaatregelen bijdragen aan leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid van mensen en gebieden. In samenhang met de ontwikkeling van het RMP maken we samenwerkingsafspraken met gemeenten.

Het RMP wordt een Omgevingsprogramma in de zin van artikel 3.4 en 3.5 van de nieuwe Omgevingswet, die naar verwachting op 1-1-2022 in werking treedt. Dit Omgevingsprogramma valt onder het overkoepelende strategische kader van de POVI, wordt regelmatig herijkt en zo nodig (partieel) aangepast, en vormt zo onderdeel van de beleidscyclus van het nieuwe Omgevingswettelsel. Ook de relatie met de nieuwe Omgevingsverordening is hierbij relevant.

Wij willen bovenstaande in 2021 gecombineerd in het RMP voorleggen aan PS.

Verder zijn de volgende aandachtspunten te benoemen.

Mobiliteit als integraal onderdeel van maatschappelijke opgaven

Er wordt nu gesproken over een mobiliteitsprogramma, terwijl het oude kader een verkeer- en vervoerplan heette. De huidige term 'mobiliteit' gaat veel meer uit van de behoefte aan ontmoeting en contact. 'Verkeer en vervoer' ging meer uit van de wijze waarop verplaatsing gebeurt en dus van systemen en modaliteiten. Dit alles vraagt om een gedeelde visie op mobiliteit in Fryslân verwoord in nieuw beleid. Deze beleidsvisie omvat naast de inzet op de onderdelen waar de provincie wettelijke taken heeft (openbaar vervoer en (vaar)wegen) ook gerelateerde onderwerpen, zoals verschuivingen in de modal shift (verschuivingen in de wijze van vervoer), investeringen in het rijkswegennet of het spoornet en verkeersgedrag van verkeersdeelnemers. Sturing geven aan een steeds veranderend systeem is een uitdaging. Het huidige Infrastructuurfonds wordt omgezet in een Mobiliteitsfonds. Deze wijziging zal gevolgen hebben voor de werkwijze bij het Rijk, ook waar het gaat om subsidies en samenwerkingsprojecten. Met het oog op de samenwerking met het Rijk kan het zinvol zijn om brede mobiliteitsdoelen en -opgaven te formuleren, waarover we meerjarige afspraken kunnen maken.

Monitoring

Wij houden de ontwikkeling van de mobiliteit bij. Zo is vast te stellen of genomen maatregelen de gewenste effecten hebben en of er een verandering in de inzet en aanpak moet worden overwogen. De ontwikkelingen worden opgenomen in een monitoringsrapportage. De rapportage over 2019 komt gelijktijdig beschikbaar met dit Uitvoeringsprogramma. We werken waar mogelijk via een gestandaardiseerde werkwijze voor de rapportages, om zo enerzijds de continuïteit te waarborgen en anderzijds voldoende flexibel te kunnen zijn. Na het gereedkomen van het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) passen we de inhoud van het monitoringprogramma hierop aan. Met het oog op de vergelijkbaarheid hanteren we zo veel mogelijk landelijk gestandaardiseerde indicatoren.

Wij registreren deels zelf verkeersgegevens. Wij moderniseren ons systeem hiervoor. Te noemen zijn:

1. Intensiteiten autoverkeer. Op dit moment worden deze geregistreerd op 56 telpunten. De tellingen zijn voor 54 punten uitbesteed via de Nationale Databank Wegverkeersgegevens. De andere twee zijn nog op een andere wijze aanbesteed. Het aantal telpunten zal aanzienlijk moeten worden uitgebreid vanwege nieuwe geluidhinderwetgeving in het kader van de Omgevingswet. In 2021 zullen wij hier naar verwachting een besluit over moeten nemen. Er van uitgaande dat dit niet binnen bestaande budgetten past, zal dit worden voorgelegd bij de kadernota.
2. Intensiteiten fietsverkeer. Op dit moment zijn er 28 plaatsen waar deze worden geregistreerd. De telapparatuur is aan vervanging toe. De vervanging wordt eind 2020 aanbesteed. Daarbij wordt overgeschakeld naar gegevensinwinning als een dienst.
3. Intensiteiten scheepvaartverkeer. Hiervoor wordt een nieuwe aanpak voorbereid waarbij gebruik wordt gemaakt van camera-beelden en van een tel-app.
4. Het gebruik van carpoolterreinen en parkeervoorzieningen bij stations. Ook hiervoor wordt een eenvoudige tel-app ontwikkeld.

1.2 ■ Bestuurlijke samenwerking

Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT)

Wij agenderen de voor Fryslân belangrijke onderwerpen bij het Rijk. Een belangrijk moment om afspraken te maken is het jaarlijkse Bestuurlijk Overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) dat doorgaans in of rond november plaatsvindt.

<https://www.mirtoverzicht.nl/mirt-overzicht/documenten/publicaties/2021/09/15/mirt-2021>

Onderwerpen op het gebied van het spoor worden besproken in het BO Spoor. De in het BO Spoor gemaakte afspraken met het Rijk worden bevestigd in het BO-MIRT.

De agenda van het overleg wordt door het Rijk opgesteld na overleg met de regio. Bij de besprekpunten gaat het onder andere om de navolgende onderwerpen.

- De snelle spoorverbinding Randstad – Noord-Nederland, in het bijzonder de Lelylijn
 - Spoor Leeuwarden – Zwolle: spooraquaduct HRMK, decentralisatie sprinterdiensten, station Werpsterhoeke
 - Slimme en duurzame mobiliteit (programma Slim en groen onderweg): onderwerpen zoals ketenmobiliteit, fiets, stakeholdersaanpak, deelmobiliteit, verkeersveiligheid.
 - Decentralisatie Waddenveren
 - Sluis Kornwerderzand
 - Vaarweg Lemmer – Delfzijl, bruggen
 - Aquaducten Skarster Rien (A6) en Bolsward (A7), toewerken naar een afspraak
 - Tjerk Hiddessluizen, vervanging op termijn
 - Knelpunten onderliggend wegennet – hoofdwegennet
- Verstedelijkingsopgaven

Samenwerking Slimme en Duurzame Mobiliteit in Noord-Nederland

Wij werken samen met andere overheden aan duurzame mobiliteit. De basis hiervoor ligt in afspraken die zijn gemaakt in het BO-MIRT van november 2018 met het Rijk, samen met de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Leeuwarden, Groningen, Assen en Emmen. Deze afspraken zijn opgenomen in een pakket 'Noord Nederland Emissievrij'. De belangrijkste thema's zijn:

- Slimme Mobiliteit (data delen, intelligente verkeersregelinstanties, MaaS, autonoom vervoer etc.).
- Stimuleren van duurzame vervoerwijzen en bewuste mobiliteitskeuzes (Fiets, OV- knooppunten, Hubs, Deelfietsen, Deelauto's, Parkeerbeleid, Logistiek en goederenvervoer, Samenwerking met bedrijven, instellingen, scholen)
- Verduurzaming van voertuigen en infrastructuur (laadpunten, vulpunten, netwerk, Vergroenen wagenparken, Vergroenen OV, Vergroenen bereikbaarheid Wadden).

Aanvankelijk is gestart met een programma-organisatie, getrokken door de gemeente Leeuwarden. Inmiddels is gekozen voor een lichtere samenwerkingsvorm, waarbij wordt samengewerkt in werkgroepen.

Aan de meeste van deze landelijke thema's nemen wij deel. Fryslân is binnen Noord-Nederland trekker voor de Regionale Agenda Laadinfrastructuur. Het thema deelfietsen wordt vanuit Fryslân opgepakt, zodat dit concept later ook voor andere provincies bruikbaar is.

In het BO-MIRT van november 2020 komt de aanpak voor de volgende jaren aan de orde.

Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân

Met alle Friese gemeenten en het Rijk overleggen wij enkele malen per jaar gezamenlijk via het Ferkearsoerlis OVVF, het Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân. Belangrijke, terugkerende thema's zijn het Programma van Eisen en het bestek voor de Openbaar Vervoerconcessies, het jaarlijks Werkplan van het ROF (Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân), Financieringsthema's en Fietsverkeer. Onderwerpen voor 2021 zijn onder meer het Regionaal Mobiliteitsplan en het Regionale Uitvoeringsplan voor het SPV2030.

1.3 ■ Actuele brede beleidsthema's voor 2021

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid vraagt extra aandacht, gezien de ontwikkeling van de afgelopen periode. Wij kijken waar we onze aanpak kunnen verscherpen, zowel met infrastructurele maatregelen (het RYP) als met het stimuleren van veilig verkeersgedrag. In de hoofdstukken 2 en 3 gaan wij hier verder op in.

Ketenmobiliteit

Ketenmobiliteit is van toenemend belang. Dat komt vooral door de ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer. Sterke hoofdlijnen spelen een steeds belangrijker rol. Voor de reiziger zijn goede knooppunten van belang, met voorzieningen voor aansluitende vormen van mobiliteit. De komende periode investeren wij in OV-ketenknooppunten, overeenkomstig het 'Beleidskader OV ketenknooppunten en busstallingen'. Dit beleidskader is vastgesteld door Provinciale Staten op 27 november 2019, in samenhang met de Nota van Uitgangspunten voor de busconcessie 2022. Het belang van OV-knooppunten wordt zeker niet kleiner door recente ontwikkeling van het OV na de uitbraak van het Coronavirus.

Samen met de provincies Groningen en Drenthe werken wij aan afspraken met het Rijk over medefinanciering van regionale knooppunten en over het versterken van knooppunten in beheer van het Rijk.

Met een bijdrage van het Rijk werken wij aan het realiseren van deelfietsen bij OV-knooppunten. Zie ook 3.7.

Carpoolplaatsen

In het Uitvoeringsprogramma 2019 is geconstateerd dat er bij sommige carpoolplaatsen en treinstations sprake is van overbezetting van auto en/of fiets. Geïnterviewd is welke investeringen nodig zijn. De mobiliteitsontwikkeling na het Corona-virus kan echter gevolgen hebben voor het gebruik en daarmee ook voor de urgentie van de knelpunten. Wij nemen daar nu nog geen besluit over. Dit kan wel onderdeel zijn van het RMP.

Laad- en vulinfrastructuur

Zoals hiervoor reeds aangegeven, is Fryslân binnen Noord-Nederland trekker voor de Regionale Agenda Laadinfrastructuur. In het klimaatakkoord is opgenomen dat de omschakeling naar elektrische personenauto's vraagt om het tijdig uitrollen van voldoende laadinfrastructuur. De opgave is echter breder dan elektrische personenauto's, er zal ook een toename komen in de laadbehoefte van elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelauto's, trucks, binnenvaartschepen, mobiele werktuigen en light electric vehicles (LEV's). De in juli 2020 ondertekende Samenwerkingsovereenkomst Noord Regionale Aanpak Laadinfrastructuur, een overeenkomst tussen de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe met het ministerie van I&W, heeft tot doel om deze uitrol te faciliteren.

De Samenwerkingsregio Noord stelt jaarlijks een Plan van Aanpak (PvA) vast, waarin beschreven staat welke acties voor het komende jaar zijn voorzien, welke acties in uitvoering zijn, welke acties zijn afgerond en wordt een doorkijk gegeven naar de acties die nog nodig zijn tot het einde van de overeenkomstperiode (eind 2023). Naar verwachting wordt het eerste plan van aanpak in december 2020 vastgesteld.

Onderdeel van de genoemde overeenkomst is een inspanningsverplichting voor de ondertekenaars om met de gemeenten en andere belanghebbenden afspraken te maken over de uitvoering van het PvA.

Het voorstel is om de BO-MIRT structuur te volgen en terug te koppelen in het aanverwante (BC-MIRT) overleg. Er wordt 2 keer per jaar teruggekoppeld over de ontwikkelingen en de stand van zaken.

De focus ligt op dit moment met name op het vaststellen van het PvA en het organiseren van een aanbesteding voor het leveren en plaatsen van publieke laadinfrastructuur in de provincie Fryslân (in Groningen/Drenthe heeft deze al plaatsgevonden). De intentie is om zoveel mogelijk gemeenten mee te laten doen met de genoemde aanbesteding.

Geluidhinder langs provinciale wegen

Wij gaan door met de lopende saneringsprogramma's voor geluidhinder langs provinciale wegen op basis van het Actieplan geluid 2018 – 2022. Daarnaast brengt de Omgevingswet een nieuwe taak met zich mee voor de provincie, namelijk het vaststellen van geluidsproductieplafonds voor provinciale wegen. Dit stelt hoge eisen aan de beschikbare verkeersgegevens. Eerder onder 'monitoring' zijn wij daar al op ingegaan.

Data op orde

Het afgelopen jaar is in Noord-Nederlands verband gewerkt aan de BO-MIRT-afspraken 'Data op orde'. Deze afspraak is erop gericht dat gemeenten en provincies zestien verkeersdata-items openbaar beschikbaar stellen. Partijen kunnen op basis van deze data bijvoorbeeld een routekeuze met reismogelijkheden aanbieden. Een adviesbureau heeft voor de provincie inzichtelijk gemaakt welke data-items nu al beschikbaar zijn en op welke wijze deze kunnen worden ontsloten. Het najaar van 2020 staat in het teken om ervoor te zorgen dat de aanbidding van data gelijk is met de rest van Noord-Nederland. Daarbij worden ook afspraken gemaakt met het ministerie van I&W tot op welke hoogte data gedeeld moeten worden. In 2021 volgt hiervan een nadere uitwerking.



Verkeersveiligheid (gedrag)

Dit hoofdstuk is de uitwerking van het onderdeel Verkeersveiligheid van beleidsveld 2.1 van de begroting 2021. Met verkeerseducatie en voorlichting dragen we bij aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers (resultaat 40). We plegen extra inzet op de doelgroepen jongeren (in het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs) en ouderen. Het vervoermiddel Fiets krijgt bijzondere aandacht. Met betrokken partijen in Fryslân geven we vorm en inhoud aan het Regionaal Uitvoeringsprogramma 2021 voor het nationaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). We halen cofinanciering uit de Impulsregeling Verkeersveiligheid. Voor de speerpunten Snelheid en Alcohol/Drugs streven we in de Kerngroep Verkeershandhaving in 2021 naar verdubbeling van het aantal controles (peiljaar 2017). We zoeken naar manieren om maximaal in te zetten op de veiligheid van de combinatie 70+ verkeersdeelnemer op een (elektrische) fiets. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is een brede aanpak vereist. Een wezenlijk onderdeel is het veiliger maken van de provinciale infrastructuur. Hiervoor verwijzen we naar het hoofdstuk 3. Infrastructuur.

Hieronder gaan wij in op de brede aanpak, vooral gericht op het verkeersgedrag. Op dit onderwerp werken wij structureel samen met gemeenten, Rijk en andere (maatschappelijke) partijen in het Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân (ROF). Het jaarlijkse kader hiervoor is het ROF Werkplan.

Actuele ontwikkelingen / kaders

- Landelijk actieplan verkeersveiligheid 2019-2021
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
- Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025
- Klimaatakkoord
- Nul verkeersdoden, zie Bestuursakkoord afspraak 40
- Klimaatakkoord / duurzaamheid

Bestuursakkoord 2019-2023

40. het aantal doden en gewonden op de Friese wegen daalt (educatie);

Voor 2021 gaan we in op de volgende thema's

- Werkplan ROF 2021
- Samenwerking in het ROF
- Uitvoering motie PS over intensivering verkeersveiligheidsaanpak
- Veiligheidscampagnes op het water

2.1 ■ ROF Werkplan 2021

Het jaar 2021 is het eerste jaar van het derde Meerjaren Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid 2021-2025. De uitvoering is beschreven in het ROF Werkplan 2021. Het jaar 2021 is het tweede volledige jaar waarin de promotie van de Basispakketten Verkeerseducatie operationeel is bij Veilig Verkeer Nederland (basisonderwijs) en bij de Stichting Bevordering Verkeerseducatie (voortgezet onderwijs).

Naast het reguliere werkbudget voor het ROF kunnen we in de periode 2019-2023 ook de incidentele € 1 miljoen "Edukaasje" inzetten uit het huidige Bestuursakkoord.

Nu het derde Meerjaren Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid 2021-2025 van kracht is, is ook gestart met een derde afspraak over de zogenoemde €-€ regeling. Gemeenten stellen jaarlijks een plan Verkeerseducatie op en krijgen voor iedere euro die zij daarin besteden een euro bijgelegd door provincie Fryslân, tot een maximum voor €1 per inwoner over de gehele periode van 5 jaren. Zo is er voor PVE maximaal 2x € 650.000 beschikbaar.

Jaarlijks is ongeveer € 100.000 beschikbaar voor de losse PVE-projecten in het Basispakket Verkeerseducatie Voortgezet Onderwijs.

2.2 ■ Samenwerking in het Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân (ROF)

In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) is gesproken over de regionale governance Verkeersveiligheid. Zowel het ROF als het OVVF hebben laten weten dat zij de huidige situatie wensen te continueren.

Vanuit politie Eenheid Noord-Nederland is een hernieuwde poging gedaan om het overleg binnen de Kerngroep Verkeershandhaving nieuw leven in te blazen. Politie Fryslân heeft laten weten dat het thema "Handhaving" in 2021 centraal zal staan binnen de plannen van de Basisteam.

Eind 2020 bestaat het ROF 40 jaar.

2.3 ■ Uitvoering motie PS over intensivering verkeersveiligheidsaanpak

In mei 2017 nam Provinciale Staten de motie “Nul verkeersdoden” aan. In het bestuursakkoord 2019-2023 is incidenteel voor deze periode 1 miljoen euro extra beschikbaar gesteld om een intensiveringsslag in de verkeerseducatie te maken. Samen met onze verkeersveiligheidspartners, met name ANWB, SBV en VVN, geven we hier invulling aan.

Deze intensivering kan samenvallen met zowel het Regionaal Uitvoeringsplan van het SPV als met het 3e Meerjaren Uitvoeringsplan voor het ROF.

2.4 ■ Voorlichting Veiligheid op het water

Het veiligheidsbewustzijn op het water (gedrag) blijft een punt van aandacht. We kunnen spreken van permanente educatie. Over 2019 zijn er 30 significante ongevallen en circa 60 niet-significante ongevallen geregistreerd, waarbij er geen ongevallen zijn geregistreerd tussen recreatie- en beroepsvaart.

Er laat zich een stijging zien van ongevallen ten opzichte van 2018 (6 significante en 70 niet-significante ongevallen). De stijging van ongevallen in 2019 ten opzichte van 2018 is vooral toe te schrijven aan de verbetering van de registratie in o.a. de SOS-database.

“Varen doe je Samen!” 2020-2025 (Vdjs)

Om de veiligheid op het water te vergroten, nemen we deel aan het landelijk project “Varen doe je Samen!” 2020-2025 (www.varendoejesamen.nl). Partners in het project zijn o.a.: provincies, Rijkswaterstaat, havenbedrijven, Unie van Waterschappen, Waternet, ANWB, HISWA, Watersportverbond, BLN-Koninklijke Schuttevaer, KNRM, Reddingsbrigade, Sportvisserij. In het kader van het project geeft een landelijk projectteam voorlichting en voert campagnes uit. Door deelname aan het project wordt de provincie ontzorgd en is er een breder bereik. Bovendien is deelname bevorderlijk voor de afstemming met de partners in Noord-Nederland en het maken van samenwerkingsafspraken, bijvoorbeeld in het kader van de SOS-database en vaarweginformatie.

De activiteiten van het landelijk projectteam “Vdjs!” zijn aanvullend op de handhavende en informerende taken van het team Nautische Zaken van onze provincie. Zo wordt bijvoorbeeld de Watersportkaart van de provincie Fryslân (vervanger van de Watersportbrochure) door de nautische handhavers uitgedeeld op het water. Tevens wordt de kaart verspreid onder VVV's, jachthavens en watersportondernemers in de talen Fries, Nederlands, Duits en Engels.

Beurs Boot Holland 2021

We nemen deel aan de Beurs Boot Holland 2021 te Leeuwarden*) onder de vlag van “Varen doe je Samen!” met de provincies Fryslân, Groningen, Drenthe en Rijkswaterstaat. Op de beurs worden watersporters geïnformeerd over de vaarregels/vaargedrag en wordt in gesprek gegaan over wensen en knelpunten. De stand wordt o.a. bemenst door nautisch zaakkundige medewerkers van de provincies en RWS, waarmee een interactie ontstaat tussen de vaarwegbeheerder en de vaarweggebruiker.

*) In verband met de Covid-19-crisis is nog onduidelijk of de Beurs plaatsvindt in 2021.



Verkeersveiligheid (infrastructuur)

Dit hoofdstuk is een uitwerking van de beleidsvelden 2.2 en 2.3 in de begroting. Wij werken aan een duurzaam veilig wegennet en een verbeterde bereikbaarheid over weg, spoor en water. Daar hoort ook een goed beheerd en onderhouden provinciaal wegen- en vaarwegennet bij, inclusief alle kunstwerken (bruggen, sluizen, tunnels etc).

We richten ons op de infrastructuur die in beheer is bij de provincie. Naast de rol van beheerder heeft de provincie ook een regierol als het gaat om het bereikbaar en veiliger maken van rijks- en gemeentelijke wegen. Wat we doen ter invulling van deze regierol is te vinden in ander paragrafen (planvorming & bestuurlijke samenwerking, openbaar vervoer).

Op het infrastructurele vlak kunnen we onderscheid maken naar natte infrastructuur (waaronder de vaarwegen en meren), alsmede de droge infrastructuur (zoals wegen en fietspaden). Tevens zijn er overstijgende onderwerpen die betrekking hebben op beide, bijvoorbeeld de actualisatie van de vigerende onderhoudsbeleidskaders. Deze heeft in april 2020 plaatsgevonden, waarbij de vertaling van dit beleid naar de praktijk is ingezet.

De uitvoeringsprojecten waarover besluit genomen is, zijn opgenomen in deel 2 van dit Uitvoeringsprogramma. Hieronder gaan wij in op de thema's die mogelijk leiden tot nieuwe projecten, maar ook op de in 2020 lopende onderzoeken en besluitvormingstrajecten.

Bestuursakkoord 2019-2023

- 36. er zijn afspraken met het Rijk over Skarster Rien en Bolsward
- 39. er is begonnen aan de verruiming van de sluis Kornwerderzand

3.1 ■ Beroepsvaart

Op grond van de brede economische analyse van de Friese vaarwegen en havens hebben Provinciale Staten 20 juni 2018 een besluit genomen over de beroepsvaart over de Friese vaarwegen. Dit besluit betrof onder meer het Van Harinxmakanaal, de start van een lobby om de HRMK spoorbrug bij Leeuwarden te vervangen door een spooraquaduct en te onderzoeken of nieuwe tracé's mogelijk zijn voor de vaarweg naar Drachten en de vaarweg naar Heerenveen. Uiteindelijk moet dit leiden tot duidelijkheid over de toekomst-bestendigheid van de Friese beroepsvaarwegen. In november 2019 heeft verdere besluitvorming rondom de vaarwegenanalyse plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een nadere duiding van de uitwerking voor elke beroepsvaarweg. Daarbij is de ambitie uitgesproken om het Van Harinxmakanaal aan te passen zodat klasse Va schepen van deze vaarweg gebruik kunnen maken, zonder het hele kanaal naar klasse Va te brengen. Daar hoort ook het vervangen van de spoorbrug HRMK bij. In november 2019 is het Uitvoeringprogramma Van Harinxmakanaal door PS vastgesteld.

De vaarweg Drachten maakt onderdeel uit van het gebiedsproces Hegewarren. Een verbetering van die vaarweg kan pas aan de orde komen wanneer in dat gebiedsproces duidelijke synergie met andere kansen voor het gebied blijkt.

Bestuursakkoord 2019-2023

- 37a de bochtverruiming bij Franeker is in uitvoering;
- 37b er zijn afspraken met het Rijk over de Tjerk Hiddessluizen;
- 45. er zijn afspraken met het Rijk over de vervanging van de spoorbrug in het Van Harinxmakanaal door een aquaduct

3.2 ■ Oeverbeheer

Nadat het beheer van vaarwegen in Fryslân in 2014 is herverdeeld, resteert nog het beheer van de aanliggende oevers. In 2018 is hiervoor een startnotitie vastgesteld door Provinciale Staten, op basis waarvan inzicht is verkregen in het areaal aan oevers langs de vaarwegen in de provincie Fryslân. Voor het toedelen van het beheer van deze oevers zijn meerdere varianten mogelijk; de uitkomsten van deze varianten hebben we beoordeeld gezamenlijk met diverse andere belanghebbenden zoals het Wetterskip, gemeenten maar ook derden. Een en ander conform resultaat 60 uit het Bestuursakkoord. Een voorkeursvariant leggen we begin 2021 als kaderstellend besluit voor aan de Staten, zodat daarna een nadere uitwerking van deze voorkeursvariant plaats kan vinden.

3.3 ■ N354, Sneek - Leeuwarden

Bestuursakkoord 2019-2023

35. er is helderheid over de beste oplossing voor de weg Sneek-Leeuwarden

Momenteel werken we aan het verbeteren van inrichting van de wegverbinding tussen Sneek en Leeuwarden (de N354), vooral vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Daarmee is deze weg als knelpunt in ons wegennetwerk nog niet weggenomen. Voor de langere termijn gaan we onderzoeken welke alternatieven mogelijk zijn om ook de doorstroming tussen deze twee kernen te kunnen garanderen. De focus ligt daarbij op aanvullende verbetering op het huidige tracé, zoals ook in het Bestuursakkoord is aangegeven onder resultaat 35. In 2021 gaan we verder met het onderzoek naar de mogelijke maatregelen voor de langere termijn.

3.4 ■ Inrichting van bestaande wegen

Wij werken momenteel vanuit diverse programma's (RYP, KIP, MPI, overige projecten) aan de inrichting van onze bestaande wegen om zo de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze overlap van programma's is ontstaan doordat sommige projecten aanzienlijk meer tijd vergen dan andere projecten, onder meer als gevolg van het verwerven van de benodigde grond.

Vanuit de bewustwording dat verkeersveiligheid een continue aanpak verdient, is in het bestuursakkoord onder resultaat 40 een structureel budget van één miljoen euro per jaar in het leven geroepen. Daarmee ontstaat blijvende aandacht voor de verkeersveiligheid in relatie tot de inrichting van de provinciale infrastructuur.

De maatregelen uit het laatste programma (RYP) zijn geprioriteerd op basis van ongevallen (objectief), inbreng knelpunten door derden (subjectief, draagvlak) of ze zijn risicomijdend (proactief). In het najaar van 2020 gaan we het structurele programma voor de provinciale wegen verder concretiseren, waarbij we rekening houden met bovengenoemde prioritering, maar ook met het gewijzigde ongevallebeeld, zoals o.m. beschreven in paragraaf 3.7 (fiets). De betrokkenheid van ouderen vergt extra aandacht voor een senior-proof wegbeeld.

Bij het invullen van het structurele programma houden we rekening met de maatregelen in het kader van de landelijke subsidie veilige berm. Ook ligt hier een koppelkans met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Zie hieronder bij 3.5.

3.5 ■ Landelijke subsidie (veilige berm, SPV)

Het Rijk heeft 25 miljoen euro subsidie beschikbaar gesteld voor het veiliger maken van de provinciale wegen, specifiek de berm langs onze wegen. Een en ander naar aanleiding van een analyse van ongevalgegevens die laat zien dat veel ongevallen plaatsvinden waar slechts één voertuig bij betrokken is. Veilige berm verminderen de kans op slachtoffers bij dit soort ongevallen (risicomijdend). Voor de provincie Fryslân is in totaal circa 1,7 miljoen beschikbaar voor de periode tot en met 2022. De invulling voor deze maatregelen integreren we in het structurele programma zoals onder punt 3.4 genoemd is.

Daarnaast heeft de provincie medio 2020 een subsidieaanvraag ingediend in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Deze aanvraag betreft ook nu weer vooral projecten uit bestaande programma's zoals onder punt 3.4 genoemd zijn. Eind 2020 weten we meer of en in welke mate deze aanvraag zal leiden tot een toekenning van deze subsidie.

3.6 ■ Beheer & onderhoud

Naast alle investeringen met betrekking tot de inrichting van onze infrastructuur, kan ook de staat van onderhoud een kleine doch positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. In april 2020 is een evaluatie & actualisatie van de beleidskaders onderhoud vastgesteld door Provinciale Staten. De verdere implementatie van dit besluit vindt in 2021 plaats, waaronder het gedifferentieerd onderhoud voor oevers. Dit is dan inclusief het Van Harinxmakanaal, zoals ook in het Bestuursakkoord onder resultaat 38 is aangegeven. Ook wordt bekeken of gedifferentieerd onderhoud een meerwaarde kan betekenen voor andere onderdelen van onze infrastructuur. Verder zal het baggeronderhoud aan onze Friese meren meegenomen worden in de verdere uitwerking van de visie op vaarwegen.

3.7 ■ Analyse van wegen

In de afgelopen jaren hebben we de veiligheid van ons wegennet onder de noemer van 'Analyse van Wegen' geanalyseerd vanuit een risicobenadering. Een en ander naar analogie van de EuroRAP, zoals de ANWB in 2014 heeft geïntroduceerd. Hieruit zijn twee speerpunten benoemd: herijking functioneel wegennet en FryRAP. De FryRAP vindt inmiddels toepassing bij de programmering van wegenprojecten en als monitoringsinstrument.

Binnen de analyse van wegen hebben we getoetst of functie, inrichting en gebruik nog in balans zijn. Ten aanzien van het gebruik zijn er enige aandachtspunten die relevant zijn voor de kwaliteit van de bereikbaarheid op het hoofdwegennet. Sommige daarvan zijn het gevolg van verschuivingen in gebruik door realisering van de grote infraprojecten. Wij betrekken capaciteitsknelpunten bij de programmering onder 3.4. Functioneel zijn er enkele aandachtspunten voor het autonetwerk en het netwerk voor het goederenvervoer. Dit wordt verder uitgewerkt in het RMP.

In navolging van de EuroRAP is de FryRAP ontwikkeld om de inrichting van provinciale wegen te beoordelen. Die beoordeling betreft verkeerskundige- en landschappelijke waarden. Uit die beoordeling komt onder meer naar voren dat wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie vaak onvoldoende scores op de aanwezigheid van inritten en de mate van obstakelvrijheid van bermen. Beide kenmerken laten zich vaak niet zonder grootschalige ingrepen oplossen.

3.8 ■ Fietsen

Sinds het bestuursakkoord 'Lok op 1' is er meer aandacht voor het fietsen binnen de provincie. Zo wordt er op dit moment gewerkt aan het opstellen van een plan om tenminste vier snelfietsroutes te realiseren in Fryslân. Daarbij wordt ook het fietsbeleid van de provincie vervangen door een nieuw beleid. Aanleiding zijn diverse ontwikkelingen die vragen om actuele uitspraken over hoe de provincie hier de komende jaren op gaat inspelen. Hierbij wordt de fiets niet alleen beschouwd vanuit 'infrastructuur', maar wordt ook breder naar de effecten gekeken die het fietsen meebrengt.

Fietsbeleid

De Provinciale Staten hebben op 21 oktober 2020 de 'startnotysje Fyts' vastgesteld. Dit document dient als start voor het proces om te komen tot een nieuw Fries fietsbeleid. Het huidige fietsbeleid van de provincie, Fryslân Fytslân, stamt uit 2005 en is nodig toe aan herziening. De insteek van het beleidsproces is dat het fietsbeleid in de toekomst niet alleen maar gaat over infrastructuur. Door het laten fietsen van mensen ontstaan positieve neveneffecten. Daarom wordt samengewerkt met de beleidsvelden van sport, recreatie, leefbaarheid. De discussie in het beleidsproces moet gaan over hoe belangrijk dit is en welke rol de provincie hierin kan nemen. De verwachting is dat rond de zomer van 2021 de beleidsbrief Fiets kan worden aangeboden aan Provinciale Staten.

Bestuursakkoord 2019-2023:

- er zijn minimaal vier hoofdfietsroutes over langere afstand gerealiseerd (subsidie);

Snelfietsroutes over lange afstand

Met de Friese gemeenten is in 2020 een proces doorgelopen om te komen van een 'lijn op papier' tot een concrete invulling van de ambitie. Van de 22 ingediende snelfietsroutes zijn uiteindelijk voor vijf routes een realistische en potentie bepaald. Adviesbureau Sweco heeft inzichtelijk gemaakt welke investeringen nodig zijn om te kunnen mogen spreken van een snelfietsroute. Hierbij is onderscheid gemaakt van een ambitieniveau van goud tot brons. De begrote kosten lopen uiteen van 32 miljoen voor goud tot 14 miljoen voor brons.

Het proces staat nu in het teken van de (bestuurlijke) gesprekken waarin wordt afgesproken of de gemeente haar wil inspannen in het realiseren van de routes. In dit proces wordt gekeken welke ingrepen (dus investeringen) nodig worden geacht met het bijbehorende financiële plaatje. Daarbij is het van belang dat de gemeente ook beschikt over voldoende ambitie en financiën om de route te kunnen realiseren. Dat laatste is nog een aandachtspunt omdat de financiële positie van de gemeenten in Fryslân nog onzeker is.

In de financiële verdeling is nu nog rekening gehouden met 50% provinciale investeringen en is 50% beschikbaar voor subsidie aan gemeenten.

De snelfietsroutes die nader onderzocht zijn:

- Harlingen – Franeker – Leeuwarden
- Leeuwarden – Burgum – Drachten
- Drachten – Heerenveen
- Heerenveen – Joure
- Joure – Sneek

Daarnaast wordt door een aantal gemeenten ook nog gewerkt aan snelfietsroutes. De provincie heeft voor de gemeenten een aanvraag ingediend bij het Rijk waardoor deze routes met een Rijksbijdrage van 1,8 miljoen euro kunnen worden gerealiseerd.

Leeuwarden – Heerenveen (tot Aldskou)
Drachten - Ureterp

Deelfietsen bij OV-knooppunten / fietsparkeren bij stations

In het najaar van 2020 is begonnen met een aanbesteding om op zes busstations en 13 regionale treinstations deelfietsen te realiseren. De verwachting is dat op deze locaties rond februari 2021 de deelfietsen worden opgeleverd. Dit is een uitwerking van het 'Beleidskader OV keten-knooppunten en busstallingen'. Dit beleidskader is vastgesteld door Provinciale Staten op 27 november 2019.

Daarnaast is Fryslân nog in afwachting over de aanvraag voor uitbreiding van fietsparkeren op een aantal stations. Landelijk speelt de discussie of de verdeling tussen regionale en landelijke investering nog houdbaar is en of er bijvoorbeeld niet naar een andere business case moet worden overgestapt. De provincie Fryslân volgt dit proces middels de IPO-lijn.

'Slimme en Duurzame Mobiliteit: 'Samen (op)fietsen!'

In samenwerking met de partners uit het BO-MIRT Noord-Nederland wordt gewerkt aan de uitvoering van de maatregelen van 'Slimme en Duurzame Mobiliteit'. De provincies Fryslân, Groningen en Drenthe en de plaatsen Leeuwarden, Groningen, Assen en Emmen werken aan een Noord-Nederlandse fietsambitie waarmee het noorden op de kaart wordt gezet en onderling kennisuitwisseling plaatsvindt. Onder de titel 'Samen (op)fietsen!' worden de komende jaren ambities waargemaakt. Hierbij wordt ook gekeken naar het stimuleren van fietsprobeerwerken via de werkgeversaanpak. Werknemers van geselecteerde bedrijven kunnen dan gedurende een week een elektrische fiets kosteloos lenen om als woon-werkverkeer te gebruiken.

Tour de Force

De afgelopen vier jaar is met Tour de Force landelijk ingezet op verschillende thema's om de positie van de fiets te versterken. Voor de komende jaren wordt met de 2e etappe ingezet op de 'schaalsprong fiets' waarbij door middel van samenwerking tussen overheden en de markt de waarde van de fiets vergroten. Hierbij wordt ingezet op een vijftal thema's zoals stedelijke en regionale fietsmobiliteit, gezondheid, klimaat en de kansen die fietsmobiliteit voor de mens in de samenleving kan hebben. Als provincie Fryslân zijn wij via het IPO aangesloten bij Tour de Force.



Openbaar vervoer (OV)

Dit hoofdstuk is een nadere uitwerking van beleidsveld 2.4 in de begroting 2021. Ons doel is het op peil houden en verbeteren van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer (OV). Daarbij willen we de emissies zo veel mogelijk terugdringen.

Relevante kaders / context

- Contouren toekomstbeeld OV 2040
- Bestuursakkoord
- Overdracht Waddenveren (Bestuursakkoord)
- Nota van uitgangspunten busconcessie
- decentralisatie sprinterdiensten Leeuwarden/Groningen – Zwolle
- Knooppunten / hubs
- Deelfietsen i.h.k.v. ketenmobiliteit
- Ontwikkelagenda zero-emissie treinvervoer

Ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer zijn:

- In het kader van de ketenmobiliteit is eind 2020 een aanbesteding gestart voor deelfietsen op OV-knooppunten. Hierbij werken wij samen met Arriva.
- Het streven is om de intercitytreinen te laten stoppen bij het station Heerenveen IJstadion tijdens de schaatsevenementen van schaatseizoenen van 2021/2022. Het is van belang dat alle stakeholders hiermee instemmen.

- Landelijk zijn de voorbereidingen gestart om te komen tot een nieuw systeem van betalen in het OV. Het streven daarbij is dat het nieuwe systeem in 2021 draait. Het Rijk en de vervoerders trekken dit project. De onderhandelingen over de financiering vinden momenteel plaats.
- Wij lobbyen bij het Rijk voor financiering van de verdere verdubbeling van de spoorverbinding Leeuwarden-Groningen. Om de reistijd van de sneltreinen tussen Leeuwarden en Groningen te verkorten, dienen de spoortrajecten Hurdegaryp-Feanwâlden en Hoogkerk-Noord Willemskanaal te worden verdubbeld.

Bestuursakkoord 2019-2023

42. er is een toename van het aantal zero-emissie bussen;
43. het openbaar vervoer op het Friese platteland is in de nieuwe concessie minimaal gelijkwaardig aan het huidige;
44. er zijn afspraken over tijdswinst op bestaand spoor, waarbij we streven naar minimaal 30 minuten tijdswinst;
47. de concessieverlening voor de sprinterdiensten tussen Leeuwarden – Zwolle is gedecentraliseerd naar Fryslân;
48. er zijn afspraken over overdracht van de concessieverlening voor de Waddenveren naar Fryslân;
49. we houden regelmatig innovatieve tafels waarbij experts out of the box nadenken over sociale en technologische innovatie in het openbaar vervoer.

4.1 ■ Implementatie nieuwe spoorconcessie regionale lijnen

De nieuwe treinconcessie Noordelijke Lijnen gaat in december 2020 van start met een nieuwe dienstregeling inclusief de extra sneltrein Leeuwarden-Groningen. In de loop van 2021 stromen de nieuwe treinen van het type WINK in en een deel van het 'gerefurbished' materieel.

4.2 ■ Ontwikkelingen bij de huidige concessies

De ontstane situatie als gevolg van het Coronavirus zorgt ervoor dat sommige ontwikkelingen versneld worden en andere nogmaals beoordeeld moeten worden op de nieuwe werkelijkheid. In het kader van de verlenging van de busconcessies hebben we de volgende ontwikkelingen in gang gezet:

- Versnellen van buslijnen. In 2018 zijn er als pilot twee busbundels versneld in Noordoost Fryslân, de lijnen 54/154/60/150 Leeuwarden-Stiens-Dokkum en 51/651 Leeuwarden-Oentsjerk-Dokkum. Deze pilot is gemonitord door middel van een nulmeting, één-meting en twee-meting. Uit de twee-meting blijkt dat een groot deel van doelen is gehaald en een klein deel van de doelen niet. Er kan gesteld worden dat er voldoende aanleiding is om in andere regio's te onderzoeken of bepaalde kansrijke bustrajecten versneld kunnen worden. Ook vanwege de gevolgen van het Coronavirus op het openbaar vervoer is er des te meer aanleiding om buslijnen efficiënter in te richten.
- Naar aanleiding van de motie van PS met betrekking tot openbaar vervoer in buitengebieden zijn wij het programma Bûtengewoan Berikber gestart. Wij geven vervolg aan een aantal projecten met de Mienskip. Als gevolg van het Coronavirus is de uitwerking van de projecten tijdelijk stilgelegd echter de

effecten van het Coronavirus laten zien dat er verder gewerkt moet worden maatwerkoplossingen voor het platteland.

- In 2020 en 2021 vindt de uitvoering plaats van de door ons ingezette kwaliteit-simpuls van het OV: Verduurzaming Fries busvervoer, Kwaliteitsverbetering Qliner 315 en Spits spreiding door 'anders roosteren'. Ook hier moeten we de ingezette koers doorlichten op de effecten van het Coronavirus. In het kader de huidige treinconcessie hebben we de volgende ontwikkelingen in gang gezet:
- In december 2020 gaat de extra sneltrein tussen Leeuwarden en Groningen rijden.
- We bereiden ons voor op de evaluatie van het alternerend stoppen van de sneltreinen op de lijn Leeuwarden-Groningen.
- Samen met provincie Groningen starten we in 2021 een onderzoek naar een extra rechtstreekse sneltrein tussen Leeuwarden en Groningen.

Vooralsnog leidt de Covid-19 problematiek niet tot een ingreep in de afgesproken dienstregeling trein in de nieuwe concessie.

4.3 ■ OV van de toekomst

Provincie Fryslân werkt in verschillende (landelijke) kaders, zoals het Rijksprogramma Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040, aan de toekomstbeelden van Fryslân, waarin stippen op de horizon zijn gezet voor de middellange termijn (2025) en de lange termijn (2040).

Daarnaast wordt er gewerkt aan een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) waarin vorm wordt gegeven aan de doorwerking van het Klimaatakkoord op het mobiliteitsvraagstuk in samenhang met de Omgevingsvisie. Hierin wordt richting gegeven aan de koers rondom mobiliteit (incl. OV) in de regio.

Op basis van de door PS vastgestelde Nota van Uitgangspunten gaan we het busvervoer de komende jaren verder vormgeven. Dit betekent dat er een duidelijke hoofdstructuur van het bus- en treinnetwerk ontstaat tussen de regionale economische centra, waarop 80 procent van de OV-reizigerskilometers plaatsvindt. De Covid-19 effecten laten zien dat we ons bij de aanbesteding busvervoer moeten richten op een meer flexibel systeem waarbij er adequaat kan worden gereageerd op veranderende omstandigheden. Dit geldt zowel voor de hoofdstructuur als voor de dunne lijnen en het maatwerk op het platteland. Het goed en snel kunnen afstemmen van het aanbod op een steeds veranderende vervoersvraag is noodzakelijk. Samen met de vervoerders, gemeenten en inwoners gaan we hier invulling aangeven. Hier zal het gebruik van mobiliteitsdata een steeds grotere rol krijgen.

4.4 ■ Verduurzaming openbaar vervoer

We geven op dit moment integraal uitvoering aan het Klimaatakkoord, het bestuursakkoord 'Emissieloos regionaal openbaar vervoer per bus' en het amendement d.d. 27 september 2017, zoals uitgewerkt in ons Bestuursakkoord 2019-2023. Hieronder vallen de volgende zaken:

- Het rijden met 28 elektrische bussen.
- Het rijden met HVO (biodiesel) in een deel van de busconcessie
- In 2021 vindt er een proef met HVO (biodiesel) in bestaande treinen plaats binnen onze Noordelijke treinconcessie. Dit doen we samen met provincie Groningen en Arriva.
- De uitwerking van de NvU inzake duurzaamheid en circulariteit in het PvE voor de aanbesteding van busvervoer vanaf de start van de nieuwe busconcessie.

4.5 ■ Snelle verbinding met de Randstad

Naast de provincies Groningen, Drenthe als Fryslân streven ook de provincies Overijssel, Gelderland, Noord-Holland en de vervoerregio Amsterdam naar de versnelling van de verbinding met de Randstad. De versnelling over bestaand spoor levert voor al deze partijen voordeel op. Uit een eerste studie blijkt dat een (eerste) kwartier tijdwinst tussen Schiphol en Zwolle realistisch en (gezien de voordelen voor velen) relatief goedkoop is. ProRail heeft aangegeven dat de basis-infrastructuur hiervoor klaar is en dat de baanvaksnelheid voor de trein kan worden opgeschroefd van 130/140 km/uur naar 160/200 km per uur, waar de Flevolijn resp. de Hanzelijn al geschikt voor zijn. Met het snellere materieel dat voorhanden is en komt, namelijk superintercity's die 200 km per uur rijden, kan om te beginnen in de dagranden, zonder tussenstops een of enkele keren per dag met 200 km per uur het traject tussen het Noorden en de Randstad worden gereden.

Wij vinden het van groot belang dat wij vanuit het Noorden, samen met het Oosten en Westen blijven lobbyen voor in eerste instantie een eerste kwartier tijdwinst tussen Schiphol en Zwolle (per 2022 of zo mogelijk eerder) en vervolgens een tweede kwartier tijdwinst tussen Zwolle-Leeuwarden en Zwolle-Groningen.

4.6 ■ Vervanging spoorbrug HRMK

In het Bestuursakkoord heeft de provincie zich als doel gesteld om met het Rijk afspraken te maken over de vervanging van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal door een aquaduct. In 2019 is hiervoor een Maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd en in november 2019 besproken in het BO-Mirt. Voor het BO-MIRT 2020 is afgesproken dat Rijk en Regio komen tot een voorkeursvariant en dat er een bekostigingsstrategie wordt afgesproken.

4.7 ■ Decentralisatie Sprinterdiensten Leeuwarden/Groningen – Zwolle

De decentralisatie van de sprinterdiensten Leeuwarden-Zwolle is opgenomen in het bestuursakkoord van de provincie. Eerder heeft de staatssecretaris van I&W in een brief aan de Tweede Kamer aangegeven dat o.a. de Sprinters Leeuwarden-Zwolle en Zwolle-Groningen kansrijk zijn om te decentraliseren. Deze conclusie is getrokken uit een Quick Scan die in opdracht van het ministerie is uitgevoerd. De provincies hebben meegewerkt aan deze Quick Scan. Groningen heeft afgezien van de decentralisatie van haar sprinterdiensten. Daarna heeft I&W een verdiepingslag gemaakt voor de sprinterdiensten Leeuwarden-Zwolle. De provincies Drenthe, Overijssel en Fryslân zijn hierbij betrokken. Met het ministerie wordt toegewerkt

naar een decentralisatiebesluit in 2021, zodat in 2025 de sprinterdienst onder regionaal vervoer valt. Van belang is dat de reizigers erop vooruitgaan en de provincie er (financieel) niet op achteruit gaat. Als met I&W tijdens het BO-MIRT van 2020 in principe wordt overeengekomen om de sprinterdiensten te decentraliseren, dan worden de voorwaarden in 2021 verder uitgewerkt in een overeenkomst tussen de provincies Groningen, Drenthe, Overijssel en Fryslân enerzijds en het Rijk anderzijds.

4.8 ■ Waddenveren

In 2021 gaan we samen met het Rijk verder met een traject om te komen tot een overname van de concessiebevoegdheden van de Waddenveren. Het betreft twee concessies, Waddenveren Oost en Waddenveren West, die beide eindigen in 2029. In 2019/2020 is een inventarisatie gemaakt van aanwezige vraagpunten en is er een tijdspad opgesteld voor het vervolgetraject. Daar wordt in 2021 verder uitvoering aan gegeven. Speciale aandacht verdient de veerverbinding met Ameland vanwege de vaarwegproblematiek.

Momenteel ligt de concessiebevoegdheid bij het Rijk en heeft de provincie een adviserende rol. Daar wordt invulling aan gegeven, onder meer door het geven van een zienswijze op de vervoerplannen van de concessiehouders (rederijen).

4.9 ■ Nieuwe busconcessie m.i.v. december 2022

Provincie Fryslân is verantwoordelijk voor het regionale bus- en treinvervoer. Het regionale treinvervoer is gegund aan Arriva tot en met 2035. Eind 2022 lopen de huidige twee Friese busconcessies af. Dit betekent dat het Friese busvervoer opnieuw moet worden aanbesteed. De beide busconcessies worden samengevoegd tot één nieuwe concessie voor geheel Fryslân. Eind 2018 is begonnen met de voorbereidingen van de aanbesteding met als resultaat een door PS vastgestelde Nota van Uitgangspunten waarin op hoofdlijnen is geformuleerd waaraan het openbaar busvervoer in de nieuwe concessie (2022-2032) moet gaan voldoen. Enkele speerpunten zijn dat:

- Er is een toename van het aantal zero-emissie bussen.
- Het openbaar vervoer op het Friese platteland is in de nieuwe concessie minimaal gelijkwaardig aan het huidige.

In 2020 is het beleid wat in de Nota van Uitgangspunten is geformuleerd vertaald in een ontwerp Programma van Eisen (PvE). Het ontwerp PvE heeft van 4 februari tot en met 17 maart 2020 ter inzage gelegen. Gedurende dit proces zijn we geconfronteerd met het Coronavirus. Gezien de (onzekere) effecten van het Coronavirus op het openbaar vervoer is besloten om de aanbestedingsprocedure uit te stellen en niet meer in 2020 te laten plaatsvinden. De komende periode zal er een besluit worden voorbereid over de voortgang van de aanbesteding en mogelijk een hernieuwde visie op de nieuwe busconcessie als gevolg van de veranderingen door het Coronavirus. In 2021 is dan bekend hoe de provincie omgaat met de aanbesteding.





Deel II

2.1	Verkeersveiligheid (gedrag)	33
2.2	Verbetering infrastructuur	34
2.3	Instandhouding provinciale infrastructuur	40
2.4	Openbaar Vervoer	47
2.5	Reserve Doeluitkering Voormalige BDU	52

Programmering



1

Verkeersveiligheid (gedrag)

Naast het reguliere werkbudget voor het ROF kunnen we in de periode 2019-2023 ook de incidentele € 1 miljoen "Edukaasje" inzetten uit het huidige Bestuursakkoord.

Nu het derde Meerjaren Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid 2021-2025 van kracht is, is ook gestart met een derde afspraak over de zogenoemde €-€ regeling. Gemeenten stellen jaarlijks een plan Permanente Verkeers Educatie op en krijgen voor iedere euro die zij daarin besteden een euro bijgelegd door provincie Fryslân, tot een maximum voor €1 per inwoner over de gehele periode van 5 jaren. Zo is er voor PVE maximaal 2x € 650.000 beschikbaar. Jaarlijks is ongeveer € 100.000 beschikbaar voor de losse PVE-projecten in het Basispakket Verkeerseducatie Voortgezet Onderwijs.

De daarmee gemoeide financiële middelen zijn als volgt verdeeld:

Werkplan Algemeen	184.330,00
Permanente Verkeerseducatie (subs.partners)	1.115.670,00
Probleemgebieden	150.000,00
Innovaties	150.000,00
OVVF/Mobiliteitsmanagement	60.000,00



Verbetering infrastructuur

2.1 ■ Programma bereikbaarheid leeuwarden

De projecten uit dit programma zijn gereed. Over de afwikkeling worden met de gemeente Leeuwarden nog afspraken vastgelegd.

2.2 ■ Kleine infraprojecten

Hieronder komen de volgende programma's aan de orde:

- Meerjaren Programma Infrastructuur (MPI)
- Kleine Infrastructuur Projecten (KIP)
- Risikofreemakend Infrastructuur Programma (RYP)
- Overige projecten: Venekoterweg N919 en Duurzame Openbare Verlichting
- Actieplan Fiets- en Wandelpaden, onderdeel provinciale fietspaden

Budget Meerjaren Programma Infrastructuur voor de kleine en reguliere wegenprojecten (MPI)

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 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.

<i>Bedragen in € x 1000,-</i>					
Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N358	Uterwei	2020	11.077	1.975	9.102
N369	Kootstermolen - Kootstertille	2020	2.209	605	1.604
N359	Stroomweg Leeuwarden - Bolsward	2020	13.090	2.675	10.415
N357	Opwaardering Stiens - Holwerd	2020	13.411	5.246	8.165
	Kwaliteitsverbetering Haltevoorzieningen	2020	1.693	-	1.693
Totaal		41.480	10.501	30.979	7.811

<i>Overzicht nog niet afgerekende MPI-projecten (bedragen in € x 1.000,-)</i>					
Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N910	Stroobossertrekweg , 2e fase	2012	5.127	1.418	3.709

Budget Kleine infrastructuurprojecten (KIP)

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

<i>Bedragen in € x 1000,-</i>					
Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N919	Afslag Rijweg	2021	534	8	526
N359	Bolsward – A7	2022	4.180	-	4.180
N355	Fietsoversteek Hesseweg	2020	343	150	193
N393/ N384	Kom Tzummarum	2020	273	86	187
N351	Afslag Lindedijk	2021	534	-	534
N354	Reard- Easterwierum-Tsienzerbuorren	2022	3.545	721	2.824
	Opkomende Verkeersknelpunten	2020	30	-	30
Totaal	9.439	965	8.474	-	725

Budget Risikofeerleegjend Ynfrastruktuer Programma (RYP)

Ook binnen het RYP kunnen mee- en tegenvallers binnen het programma vereffend worden.

Bedragen in € x 1000,-					
Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
	Provinciebreed	2020	1.200	578	622
N359	Bolsward - Workum	2021	6.179	2.258	3.921
N359	Sondel - Lemmer	2020	3.655	725	2.930
N384	Dongjum – Tzummarum	2021	915	166	749
N380	Oudeschoot – Donkerbroek	2020	827	10	817
N917	Selmien – Haulerwijk	2021	3.455	2.205	1.250
N393	Stiens – Harlingen	2020	2.327	85	2.242
N353	Oldeberkoop – Stellingenweg	2020	50	-	50
N919	Oosterwolde – Drentse Grens	2020	481	150	331
N924	Oosterzee – Echten – Echterbrug	2020	348	-	348
N355	Twijzel – Quatrebras	2021	3.260	1.015	2.245
N351	Slijkenburg – Wolvega	2021	2.251	1.413	838
N369	Drachten Kootstertille: bajonet en fietsoversteken	2021	2.371	668	1.703
N383	Marssum	2021	284	90	194
N361	Tytstjerk – Gytsjerk	2020	568	24	544
	Opzichzelfstaande locaties	2020	898	2	896
	Knelpunten RYP	2020	99	-	99
N392	Kruispunten Akkrum, Aldeboarn, Tijnje en Gorredijk	2020	1.424	622	802
	Obstakelbeveiliging (bewegwijzering botsveilig maken)	2020	505	-	505
N351	Wolvega – Oosterwolde: uitritten	2020	790	17	773
	Diverse oversteeklocaties en traject Engwierum	2020	3.664	916	2.748
	Bermverharding	2020	2.767	388	2.379
Totaal			38.318	11.332	26.986

Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen

Totale investering is 1 miljoen structureel per jaar. De volgende projecten zijn geactiveerd.

<i>Bedragen in € x 1000,-</i>					
Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N355	Vijversbrug	2021	300	-	300
N355	Kom Noardburgum	2022	300	-	300
N357	Hallum	2021	750	-	750
N392	Akkrum - Aldeboarn	2024	800	-	800
N359	Wyckel (Vogelenzang)	2022	50	-	50
N361	Dokkum - Aldtsjerk	2022	250	-	250
N924	Rohel – Echternerburch - Oosterzee	2023	1.800	-	1.800
Totaal			4.250		4.250

Categorie Overige projecten

In tegenstelling tot bovenstaande programma's mogen van de 3 onderstaande projecten de mee- en tegenvallers niet tegen elkaar worden weggestreept.

Verbetering Venekoterweg N919 en Kunstwerken N359

<i>Bedragen in € x 1.000,-</i>				
Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Kunstwerken N359	2022	6.000		6.000
Venekoterweg	2021	925		925-

Duurzame Openbare Verlichting

<i>Bedragen in € x 1.000,-</i>				
Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Duurzame Openbare Verlichting	2020	2.493	32	2.461

Fietspadenprogramma

<i>Bedragen in € x 1000,-</i>				
Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Verbreding Fietspaden	2020	2.668	71	2.597
Betere relatie fiets- en landbouwverkeer	2020	131	-	131
Verbetering Fietsnetwerk fietspaden	2020	160	-	160
Opkomende provinciale fietsknelpunten	2020	343	-	343
Totaal		3.302	71	3.23

Fietsverkeer Investeringsprogramma

<i>Bedragen in € x 1.000,-</i>				
Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Hoofdfietsroutes	2023	5.375	-	5.375

2.3 ■ Grote infraprojecten

A. Majeure Provinciale Projecten

De majeure projecten die een groot bestuurlijk belang kunnen hebben, worden afzonderlijk ter besluitvorming aan Provinciale Staten voorgelegd. De benodigde kredieten worden eveneens per project via Provinciale Staten geregeld en worden vervolgens 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'. Nieuwe grote projecten waarover de besluitvorming recent heeft plaatsgevonden en welke zich in de voorbereidingsfase bevinden, zoals bijv. de sluis Kornwerderzand, worden om die reden hier niet extra uitgelicht. Hetzelfde geldt voor provinciale projecten welke fysiek zijn afgerond, zoals de Centrale As.

<i>Bedragen in € x 1000,-</i>					
Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen *	Provinciale investering
N359	Reconstructie Lemmer	2021	15.575	1.333	14.242
N358	Skieding	2021	13.742	4.432	9.310

Opwaardering Van Harinxmakanaal

Onderdeel van het Uitvoeringsprogramma opwaardering van het Van Harinxmakanaal zijn de volgende investeringsprojecten:

<i>Bedragen in € x 1000,-</i>				
Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
VHK Bocht Franeker	2023	14.200		14.200
VHK Bocht Froskepolle	2024	1.500		1.500
VHK Bocht Langdeel	2022	980		980
VHK Oevers	2025	1.500		1.500
VHK Wachtplaatsen	2025	4.000		4.000

B. RSP-projecten (spoorweg, bus 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.

Spoor

Bedragen in € x 1000,-					
Project		Oplevering	Totale investering	Bijdragen (incl RSP)	Provinciale investering
SPOOR					
LWD - ZW	Station Werpsterhoeke 2e fase	2025	9.000	9.000	0
LWD - GR	Extra sneltrein Leeuwarden-Groningen	2020	164.700	154.550	10.150
LWD - ST	4e trein Leeuwarden-Sneek	1e fase 2020 2e fase 2021	13.200	4.850	8.350
Overwegveiligheid	Pakket onbeveiligde overwegen veiliger maken (NABO-programma)	2022	4.100	3.063	1.037
BUS					
	Busstation Heerenveen*	2023	1200	1200	0
	Fietsenstalling station Heerenveen oostkant	2021	655	262	393
Reserve BSU	Busstation Sneek	2021	1.200	0	1.200
Beschikking uit keten-knooppunten	Bolsward	PM	360	0	360

* Investeringsagenda Heerenveen-Drachten

3

Instandhouding provinciale infrastructuur

3.1 ■ Meerjaren programma kunstwerken (MPK)

Binnen het Meerjaren Programma Kunstwerken worden de kunstwerken, die onvoldoende aan de sterkte eisen voldoen of aan het einde van de levensduur zijn, vervangen of gerenoveerd.

In onderstaande tabel staan de kunstwerken opgenomen die de resterende periode van het programma nog vervangen of gerenoveerd worden.

In de daaropvolgende tabel is de Stationsbrug opgenomen. Deze brug is al wel opgeleverd maar daar heeft nog geen financiële afrekening voor plaatsgevonden.

De besluitvorming over het MPK is gemandateerd aan het college van Gedeputeerde Staten. Het programma wordt jaarlijks geactualiseerd en door het college vastgesteld. Mee- en tegenvallers kunnen tegen elkaar weggestreept worden.

<i>Bedragen in € x 1000,-</i>				
Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Brug Baard te Baard	2021	3.501	-	3.501
Brug Hallumervaart te Hallum	2024	3.510	-	3.510
Brug Welsrijp te Welsrijp	2020	4.100	-	4.100
Brug Dokkummer Grootdiep te Engwierum	2023	2.400	-	2.400
Armcoduiker Wieuwerd	2020	460	-	460
Brug Follega	2021	3.560	-	3.560
Brug Zijlsterrijd, Kollum	2023	2.765	-	2.765
Sudergobrege, Workum	2020	4.431	570	3.861
Gerke Numanbrug, Gorredijk	2028	1.605	-	1.605
Brug en sluis Stokersverlaat, Appelscha	2020	3.450	-	3.450
Jousterbrug, Heerenveen	2023	515	-	515
Brug Rottum	2024	2.620	-	2.620
Brug Nieuweschoot	2024	2.310	-	2.310
Brug Mildam	2027	900	-	900
Oldetrijnsterbrug	2025	3.365	-	3.365
Brug Oldelamer, Munnekeburen	2026	2.360	-	2.360
Brug Zijlroede, Lemmer	2025	2.510	-	2.510
Brug Donkerbroek	2027	1.365	-	1.365
Skarsterbrug	2028	1.010	-	1.010
Sansleatbrege, Terherne	2022	2.710	-	2.710
Brug Ravenswoud, Appelscha	2027	1.615	-	1.615
Brug Linthorst Homansluis	2029	2.315	-	2.315
Brug Noorder Oudeweg, Broek	2025	2.060	-	2.060
Vaste brug Hijum	20256	2.100	-	2.100
Prikkedam te Makkinga	2026	1.585	-	1.585
Venekoterbrug	2022	4.200	-	4.200
Koebrug bij Metslawier	2023	1.560	-	1.560
Schreiersbrug	2022	2.017	1.717	300
Brug Dronrijp	2020	16.071	570	15.501
Brug Kiestierzijl	2024	1.200	-	1.200
Brug Kollumerverlaat	2029	4.500	-	4.500
Bijdrage aan brug Ritsumazijl	2020	6.023	-	6.023
Brug Janeloot	2020	115		115
Spoorbrug HRMK	2020	1.500		1.500
Easterlittens	2021	120		120
Brug Willem Loesluis	2021	175		175
Brug Mildam	2021	180		180
Onderdoorgang N31 Zuidwalweg	2021	350		350
Kunstwerken N359/ N359 3 tunnels	2022	18.000	6.000	12.000

Overzicht nog niet afgerekende MPK projecten (in € x 1.000)				
Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Stationsbrug Franeker	2017	10.601	2.066	8.535

3.2 ■ Uitvoeringsbudgetten Programma Afstandsbediening

Binnen Programma Afstandsbediening Bruggen worden provinciale en ook aanhankende gemeentelijke bruggen verbonden door een glasvezelnetwerk om de bediening op afstand vanuit de centrale post nabij Leeuwarden (Swettehûs) mogelijk te maken. Hieronder zijn de investeringen aangegeven binnen het programma PAB. De investeringen aan gemeentelijke bruggen zijn vanuit het voormalige Fries Merenproject gefinancierd. De investering aan het nieuwe Swettehûs worden voor het aandeel steunpunt vanuit PW gefinancierd.

Bedragen in € x 1.000				
Projecten	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Bruggen cluster Leeuwarden	2023	3.730	450	3.280
Bruggen cluster Dongeradeel/ Ferwerderadeel	2024	1.699	-	1.699
	1.754	-	1.754	1.371
Cluster van Harinxmakanaal	2020	1.788	95	1.693
Cluster Zuid - Westhoek	2022	2.324	570	1.754
Brug Klaarkamp en Warrebrug nabij Tijnje	2021	887	-	887
Rogslootbrug	2020	115	38	77
Swettehus tijdelijk	2020	1.594	666	928
Swettehus nieuwbouw	2022	4.363	1.309	3.054
Aansluiting bruggen op Swettehus	2024	2.400	1.181	1.219
Aanmeldvoorziening	2021	56	28	28
Provinciale bruggen Heerenveen	2023	746	-	746
Sudergoabrege en Panhuysbrug	2020	786	12	774
Swettehus duurzaam	2021	224	112	112
Swettehus terrein overig	2021	226	113	113
Glasvezel- en programmakosten	2024	7.340	4.678	2.662
Afstandsbediening overig	2023	3.250	-	3.250

3.3 ■ Programmering Groot Onderhoud

Voor het groot onderhoud van de wegen en de vaarwegen zijn reserves ingesteld. Het groot onderhoud is voor meerdere jaren ingepland. In onderstaande tabellen is de planning met de geraamde bedragen weergegeven per jaar en per wegnummer of vaarwegnummer.

3.4.1 ■ Reserve wegen

Groot onderhoud deklagen

Bedragen in €						
Wegbenaming		2021	2022	2023	2024	2025
N351	Oosterwolde (N 381) – Wolvega – Slikkenburg	1.734.000	346.000	1.154.000	921.000	1.464.000
N353	Noordwolde-Zuid – Oldeberkoop (N 351) – Oudehorne (N380)		49.000			
N354	Idaerd (A 32) – Sneek – Oosterzee-Buren (A6)	731.000	5.000	273.000	1.324.000	
N355	Leeuwarden – Buitenpost – Visvliet	774.000	2.184.000	245.000	850.000	
N356	Holwerd – Dokkum – Burgum – Nijega (N31)	312.000				1.405.000
N357	Leeuwarden – Stiens – Holwerd					
N358	Holwerd – Metslawier – Buitenpost – Frieschepalen (A)			223.000	122.000	92.000
N359	Lemmer (A6) – Balk – Bolsward – Boksum (N31)	281.000		859.000	157.000	1.373.000
N361	Lauwersoog – Dokkum – Swarteweisein (N355)	24.000	713.000			1.058.000
N369	Drachten (N 31) – Harkema – Twijzel (N355)	239.000	39.000	7.000		
N380	Heerenveen-Zuid (A 32) – Jubbega – Donkerbroek (N381)		123.000		439.000	
N381	Drachten (A7) – Oosterwolde – Hoogersmilde	331.000		29.000		1.937.000
N383	Leeuwarden – Marssum – Sint Annaparochie				135.000	
N384	Dearsum (N 354) – Franeker – Tzummarum (N393)		122.000			
N390	A 31 – Harlingen	233.000				
N392	Akkum (A32) – Gorredijk – Jubbega (N380)	473.000	58.000	313.000	117.000	
N393	Stiens (N357) – Harlingen (N390)			98.000		661.000
N398	Stiens (N357) – Bitgummole (N 383)			561.000		
N910	Dokkum – Kollum – Augsbuurt (N355)					21.000
N913	Sumar (N356) – Garyp (N31)				419.000	
N917	Drachten Azeven (N 381) – Bakkeveen – Haulerwijk	331.000				
N918	Weperpolder (N919) – Haulerwijk					
N919	Veenhuizen – Weperpolder – Oosterwolde (N381)	230.000	284.000			
N924	Heerenveen-West – Echtenerbrug – Oosterzee-Buren (A6)		274.000			

Bedragen in €						
Wegbenaming		2021	2022	2023	2024	2025
N927	Sint Nicolaasga (A6) – Spannenburg (N354)					287.000
N928	Woudsend (N 354) – Balk (N 359)		287.000			
	Totaal	5.693.000	4.484.000	3.762.000	4.484.000	8.298.000
Groot onderhoud wegen kunstwerken						
	Aquaducten	€ 4.000	€ 37.000		€ 9.000	€ 426.000
	Beweegbare bruggen	€ 206.000	€ 59.000	€ 279.000	€ 34.000	€ 12.000
	Duikerbruggen	€ 38.000	€ 7.000	€ 61.000	€ 8.000	€ 113.000
	Onderdoorgangen	€ 61.000	€ 49.000	€ 51.000	€ 76.000	€ 319.000
	Vaste bruggen	€ 344.000	€ 110.000	€ 90.000	€ 291.000	€ 120.000
	Viaducten	€ 93.000		€ 26.000	€ 1.000	
	totaal	€ 746.000	€ 262.000	€ 507.000	€ 419.000	€ 990.000

3.4.2 ■ Reserve water

Groot onderhoud sluisen

Bedragen in €						
		2021	2022	2023	2024	2025
Sluisen	€ 269.000	€ 881.000	€ 733.000	€ 561.000	€ 402.000	0

Groot onderhoud baggeren

Bedragen in €						
		2021	2022	2023	2024	2025
A008	Vaarweg naar Heerenveen	€ 390.000				
A039	Menamer Feart	€ 37.000				
A025, A025A, A063	diverse vaarwegen tussen Joure, A7, Broek, Broek-noord		€ 190.000			
A052	Betonde Geul De Leien	€ 115.000				
A037	Boalserter Feart			€ 95.000		
A019	De Boarn, Nije Djip, Nijdjip en Nije Feart, vanaf NSR tot sluis Gorredijk			€ 160.000		
A030	Grutte Sylroede en Van Panhuyskanaal			€ 81.000		
	Dronryp -Oost	€ 405.000				
	Kie-Franekeer-West			€ 450.000		
	Harlingen - Kie		€ 630.000			
	Totale programmering baggeren	€ 947.000	€ 820.000	€ 786.000	€ -	€ -

Groot onderhoud oevers

Bedragen in €		2021	2022	2023	2024	2025
A004, A010	Johan Frisokanaal en Stream kanaal			€ 61.000		
A005, A014, A034	Dokkumer Grutdjip, Nije Swemmer en Stream kanaal	€ 430.000				
A002b Wide Greons	Leeuwarden Froskepôle		€ 128.000			
A005, A022, A023, A033, A208	Dokkumer Grutdjip e.o., De Tsjonger, Engelenfeart, Fjouwerhûsterfeart				€ 478.000	
A003	Vaarweg Drachten					€ 13.000
A004	Jeltesloot					€ 75.000
A005	Dokkumer Ee					€ 28.000
A008	Vaarweg Heerenveen/ Akkrum					€ 200.000
A100	van Helomavaart					€ 300.000
A014	Stroobossertrekvaart					€ 400.000
A022, A025	Tjonger, Oude Weg					€ 53.000
A002	Van Harinxmakanaal					€ 2.990.000
A002	Leeuwarden Plan Middelsé	€ 79.000				
Totale programmering water oevers		€ 509.000	€ 128.000	€ 61.000	€ 478.000	€ 4.059.000

Programma oever investeringen

Bedragen in €		2021	2022	2023	2024	2025
VH-kanaal	Oever inv. Harlingen; 20-04-VB	€ 657.000				
VH-kanaal	Oever inv. Dronryp-Oost; 19-11-VB	€ 1.629.000				
VH-kanaal	Oever inv. Depot Deinum- Skalkewiid; 19-42-VB	€ 535.500				
VH-kanaal	Oever inv. Polder de Waard; 19-14-VB	€ 427.500				
VH-kanaal	Oever inv. Franeker-West	€ 450.000				
VH-kanaal	Oever inv. Leeuwarden-West	€ 90.000				

Bedragen in €		2021	2022	2023	2024	2025
VH-kanaal	Oever inv. Franeker-Oost		€ 900.000			
VH-kanaal	Oever inv. Kiesterzijl-West			€ 450.000		
VH-kanaal	Oever inv. Deinum			€ 540.000		
VH-kanaal	Oever inv. Dronrijp-depot			€ 180.000		
VH-kanaal	Oever inv. Leeuwarden-Zuid				€ 1.350.000	
Strobosser Trekfeart	Oever inv. Strobosser Trekfeart 2020	€ 662.400				
Jeltesloot	Oever inv. Jeltesloot Heeg			€ 979.400		
Helomavaort	Oever inv. Helomavaart		€ 388.800			
Tsjonger	Oever inv. Tsjonger				€ 2.251.700	
Vierhuistervaart	Oever inv. Vierhuistervaart				€ 864.000	
Vaarweg Drachten	Oever inv. Hooidamsloot					€ 1.800.000
Lange Sloot (VW Drachten)	Oever inv. Lange sloot					€ 677.200
Totaal		4.451.400	1.288.800	2.149.400	4.465.700	2.477.200



Openbaar vervoer

4.1 ■ Duurzaam Openbaar vervoer

Bedragen in € x 1.000,-				
Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Refurbishment	2020	564	-	564
OV Plushaltes	2020	450	-	450
Stalling Schiermonnikoog	2020	700	-	700

4.2 ■ Exploitatie Openbaar Vervoer

Exploitatie openbaar vervoer concessies (bedragen in Euro's)

UITGAVEN	2021	2022	2023	2024	2025
Bus en trein exploitatie					
Busconcessies	37.198.700	37.198.700	35.148.700	35.148.700	35.148.700
Grensoverschrijdende buslijnen (inkomsten)	-1.657.200	-1.657.200	-1.657.200	-1.657.200	-1.657.200
Regionale treinconcessie	8.511.400	8.511.400	8.511.400	8.511.400	8.511.400
Contract NS trein Leeuwarden-Zwolle	2.625.000	2.625.000	2.625.000	2.625.000	2.625.000
Prognose concessie index	4.335.800	4.334.900	4.148.400	4.148.400	4.148.400
Concessies meerwerk	1.712.700	1.697.700	1.205.000	1.205.000	1.205.000
Concessies onvoorzien	173.900	173.900	213.900	213.900	213.900
Bijkomende voorzieningen					
Bijdrage DOVA	160.000	160.000	160.000	160.000	160.000
Onderhoud elektrische bussen en netwerkkosten Schiermonnikoog	65.000	65.000	65.000	65.000	65.000
Onderhoud gasvulpunt Leeuwarden	178.000	178.000	178.000	178.000	178.000
Onderhoud busstations	233.300	233.300	233.300	233.300	233.300
Buurtbusprojecten	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Onvoorzien bijkomende voorzieningen en concessiebeheer	136.000	136.000	136.000	136.000	136.000
Additioneel landelijk gebied	250.000	250.000	600.000	600.000	600.000
Onderzoek (inkomsten)	-37.300	-37.300	-37.300	-37.300	-37.300
Concessiebeheer					
Concessiebeheer plus beheer stadsdienst Leeuwarden	374.800	510.800	470.800	470.800	470.800
Onderzoek en rechtzaken	369.700	464.500	464.500	464.500	464.500
Aanbesteding concessie	244.800	0	0	0	0
OV Datawarehouse	70.000	70.000	70.000	70.000	70.000
Bijdrage aan verbonden partijen (ROCOV, KPVV/ CROW)	97.200	111.200	111.200	111.200	111.200
Monitoring	72.000	72.000	72.000	72.000	72.000
Overig: beheer/algemeen/verkeerstellingen NDW	85.800	85.800	85.800	85.800	85.800
Totaal	55.229.600	55.213.700	52.834.500	52.834.500	52.834.500

4.3 ■ Ketenknooppunten

Onderwerp	Onderdeel	Bedrag t.l.v. 10,5 miljoen	Bedrag t.l.v. ander budget	Opmerkingen
Busstations provinciaal				
	Sneek	200.000	1.000.000	1 miljoen al geregeld bij de 2e berap 2019
	Oosterwolde	400.000	320.000	320.000 is afkoop onderhoud en kan uit budget onderhoud; na renovatie overdracht aan gemeente
	Heerenveen busstation		1.200.000	investeringsagenda
	Heerenveen fietsenstalling	380.000		Toevoegen aan investeringsagenda ?
	Heerenveen, toevoeging voor chauffeursverblijf en compensatie eerdere voorbereidingskosten	250.000		
Busstations gemeentelijk				
	Bolsward	216.628		Is restant van in 2012 verleende subsidie ad 360.000
	Bolsward extra bijdrage	112.500		Wordt binnenkort aangevraagd via een verzoek om herziening eerder verleende subsidie
	Franeker maximaal	200.000	Mogelijk nog extra bijdrage van het Rijk	
Busstations algemeen				
	Aanpassingen busstations (provinciaal en gemeentelijk) n.a.v. nieuwe busconcessie, waaronder ook het toegankelijk maken	500.000		

Onderwerp	Onderdeel	Bedrag t.l.v. 10,5 miljoen	Bedrag t.l.v. ander budget	Opmerkingen
Bestaande OV ketenknoppunten				
provinciaal				
	Opknappen Spannenburg	50.000		
	Verbeteren toegankelijkheid	500.000		Veel is al toegankelijk
	Aanpassen n.a.v. versnellen van lijnen	p.m.		Samen met Arriva wordt gewerkt aan een 'transitiepad'
	Aanpassen n.a.v. nieuwe busconcessie	500.000		
Bestaande OV ketenknoppunten gemeentelijk				
	Bijdrage knooppunt Huis-ter-Heide maximaal	50.000		Deels ook tlv gemeente
	Bijdrage knooppunt Flinkeboskje	37.500		Deels ook tlv gemeente
	Bijdrage overige knooppunten van gemeentes n.a.v. kwaliteitsverbeteringen	500.000		Deels ook tlv gemeente
	Aanpassingen n.a.v. versnellen van lijnen	p.m.		Samen met Arriva wordt gewerkt aan een 'transitiepad'
	Aanpassingen n.a.v. nieuwe busconcessie	500.000		Deels ook tlv gemeente
Bestaande OV ketenknoppunten	Herinrichting of verplaatsing Zurich, kop afsluitdijk	50.000		Grotendeels tlv Rijk.
Rijk				
	Onderhoud overige ketenknoppunten Rijk*	50.000		In principe grotendeels tlv Rijk.
Nieuwe OV ketenknoppunten (provincie, gemeente, Rijk)				
	OV voorzieningen DCA, waar onder een knooppunt bij kruispunt Quatrebras	1.000.000		
	n.a.v. versnellen buslijnen	p.m		
	n.a.v. nieuwe busconcessie	1.500.000		Deels ook tlv gemeente en Rijk (indien van toepassing);

Onderwerp	Onderdeel	Bedrag t.l.v. 10,5 miljoen	Bedrag t.l.v. ander budget	Opmerkingen
Deelfietsen				
	Cofinanciering Rijksbijdrage	360.000	360.000	Rijksbijdrage is 2 x 180.000 euro, mits in gelijke mate cofinanciering van provincie
	Maximaal 2 x 180.000 = 360.000			
	Bijdrage deelfietsaanbieder (Arriva of andere aanbieder) in Dokkum, Joure, Lemmer en evt nog meer plaatsen	Uit budget hierboven	Uit budget hierboven	
	Kosten infra voorzieningen tbv deelfietsen	Uit budget hierboven	Uit budget hierboven	
Overig	Cofinanciering aanvullende voorzieningen n.a.v. afspraken met Rijk en Noordelijke afstemming	PM		
Totaal belegd		7.356.628		
Beschikbaar budget		10.500.000		
Vrij budget		3.143.372		Programmeren 2021
* het betreft de volgende bushaltes:				
· 3 haltes bij Nijega (onderhoud geregeld via Waldwei.com t/m 2023/2024)				
· 2 haltes bij Idaerd				
· 2 haltes bij Garyp,				
· 2 bij haltes bij Zurich				
· 2 haltes bij Nijland				
· 2 haltes bij Folsgare				
· 3 haltes bij veerdam Holwerd.				

5

Reserve Doeluitkering Voormalige BDU

Een deel van de uitgaven in dit Uitvoeringsprogramma wordt gedekt uit de reserve voormalige BDU. Bijlage 4 bij de begroting 2021 geeft de ontwikkeling van deze reserve aan. Hieronder geven wij een toelichting op de reserve en op de posten die hieruit gedekt worden.

Reserves per einde jaar						
Bedragen x € 1.000,-	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
vml BDU verkeer en vervoer	27.728	23.655	18.655	13.655	13.655	13.655

Achtergrond en bestemming van de reserve

De reserve is gevormd in 2016. De aanleiding was de overgang van de Brede doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) naar een uitkering via het Provinciefonds. De overlopende passiva van de BDU zijn toen omgezet in een reserve. De middelen in deze reserve hoeven niet meer als doeluitkering bij het Rijk verantwoord te worden.¹ Het

¹ Er is reeds aan de verantwoordingsplicht voldaan door na 1 januari 2016 de uitgaven voor OV-concessies op de BDU te verantwoorden.

zijn dus algemene provinciale middelen. Het doel van de reserve was om de geplande uitgaven in de komende jaren te kunnen voldoen. Daarbij werd op dat moment gedacht aan de periode tot en met 2020. De reserve is nu echter nog niet uitgeput en de geplande uitgaven zijn nog niet alle gerealiseerd. De reserve wordt ook opnieuw gevoed, door vrijval op projecten of door stortingen in het innovatiefonds OV in het kader van het concessiebeheer. Bij de instelling van de reserve is hierover bepaald: 'Eventuele vrijval door meevallers op de bestemmingsreserve kunnen alsnog voor uitgaven op het vlak van de BDU Verkeer en Vervoer worden aangewend.'²

Voor het bepalen wat 'uitgaven op het vlak van de BDU Verkeer en Vervoer' zijn, wordt aansluiting gezocht bij het doel van de Wet BDU, de beleidsmatige prioriteiten in het PVVP en bij laatste bestedingsplan voor de BDU. Dit betekent dat het gaat om openbaar vervoer, verkeersgedrag en infrastructuur.³

2 GS 26 april 2016, nr 1303456

3 De BDU was een brede doeluitkering. De middelen waren volgens de Wet BDU bestemd voor 'de voorbereiding en de uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoerbeleid'. De belangrijkste posten bij de besteding van de BDU zijn vastgelegd in het PVVP. Dit zijn : openbaar vervoer, provinciale en gemeentelijke infrastructuur en verkeersgedrag. Daarnaast was er een kleine post voor uitvoeringskosten van de BDU. Bij de herziening van het PVVP in zijn scherpe prioriteiten gesteld, waarbij het openbaar vervoer de hoogste prioriteit heeft gekregen. Ook voor verkeersgedrag bleef geld beschikbaar. De uitgaven voor infrastructuur werden beperkt tot projecten van bovenlokaal belang en infrastructuur voor het openbaar vervoer. Voor de BDU stelde GS jaarlijks een bestedingsplan op. Daarin waren per jaar de uitgaven gepland. Deze werden gedekt uit de in dat jaar te ontvangen doeluitkering en uit de overlopende passiva. De overlopende passiva bestonden uit middelen die in een jaar niet werden uitgegeven en die beschikbaar bleven voor een volgend jaar. Het laatste bestedingsplan was voor het jaar 2015. De uitgaven in dit bestedingsplan betroffen in hoofdzaak het openbaar vervoer en verkeersgedrag, plus kleinere uitgaven voor infrastructuur en coördinatie. Eerder aangegane verplichtingen voor infrastructuursubsidies waren vastgelegd in de overlopende passiva.

Stand 1-1-2020	27.727.989
Totaal betaald januari t/m eind september 2020	460.526
<u>Onttrokken uit de reserve.</u>	
Investeringskrediet Sneek	1.000.000
OV ketenknooppunten	10.464.094
Uitvoeringsovereenkomst tijdelijke oplossing 4e trein Sneek	190.811
Samenwerkingsovereenkomst regionale aanpak laadinfrastructuur	97.500
Overig	3.900
<u>Reserveringen nog in de reserve</u>	
4e trein Sneek	8.921.191
Reservering Rondweg Wanswerd	600.000
Euro voor Euro 2015	379.117
Euro voor Euro 2020	700.000
Onvoorzien	2.600.000
Mobiliteitsgedrag	400.000
Innovatie	1.189.343
Subsidies naar gemeenten	708.914
Overige verplichtingen	12.593
Totaal Reserveringen eind september 2020	27.267.462
Saldo na betalingen en reserveringen	0

Toelichting op de posten

Stationsgebied Sneek

Dit project wordt afzonderlijk gepresenteerd, omdat dit al was gestart voordat het afzonderlijk budget voor OV-ketenknooppunten werd ingesteld.

OV-ketenknooppunten

Op 27 november 2019 hebben PS de beleidskaders vastgesteld voor OV-infrastructuur. Bij begrotingswijziging is € 10,5 miljoen hiervoor bestemd, ten laste van de reserve BDU. Het gaat om het Investeringsprogramma OV-infrastructuur (Knooppunten en haltes). Zie ook hiervoor in deel II in tabel 4.3.

Laadinfrastructuur

Bij begrotingswijziging (1e berap 2020) is € 97.500 ten laste van de reserve BDU bestemd voor de uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Het betreft cofinanciering op een bijdrage van het Rijk. Zie ook in deel I, 1.3.

Spoorinfrastructuur Leeuwarden – Sneek

Het baanvak naar Sneek wordt aangepast om een vierde trein per uur mogelijk te maken tussen Leeuwarden en Sneek. Hiervoor is € 8,9 miljoen gereserveerd.

Rondweg Wanswerd

Aan de toenmalige gemeente Ferwerderadiel is een bijdrage toegezegd voor de rondweg Wanswerd. De toekenningsbeschikking is van 2017, maar de rondweg is nog niet gerealiseerd. De gemeente Noardeast-Fryslân denkt het project uiterlijk in 2022 af te ronden. Aan de gemeente is hierom de tijd gegeven tot 31 december 2022.

Overige verplichtingen gemeentelijke infrastructuur

Hierbij gaat het om nog niet afgerekende subsidies. Deze betreffen: rondweg Hemelum en landbouwontsluitingsroute Parrega (Súdwest-Fryslân), aanpassing rotondes (Smallingerland) en fietspad Oude Dijk (Achtkarspelen).

Verkeersgedrag: Een Euro voor een Euro

Voor de stimuleringsbijdrage 'Een Euro voor een Euro' in het kader van 'Subsidieregeling gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid Fryslân' is € 700.000 bestemd bij begrotingswijziging in het kader van de 2e berap 2020. Deze gaat ten laste van de reserve. Deze regeling is een vervolg op de nu aflopende regeling. Zie ook in deel 1, 2.1.

Mobiliteitsgedrag

Voor uitgaven op het gebied van mobiliteitsgedrag wordt voor de jaren 2021 en 2022 rekening gehouden met een uitgave van € 400.000. Het betreft hier de cofinanciering op rijksbijdragen die zijn toegezegd in het jaarlijkse Bestuurlijk Overleg MIRT en die niet uit een andere bron kunnen worden gedekt.

Innovatie

De post Innovatie is bestemd voor innovatieve ontwikkelingen, met name in het openbaar vervoer. De post wordt in principe gevoed uit terugbetalingen door de vervoerder als onderdeel van het concessiebeheer. Uit deze post is een bijdrage toegezegd aan Arriva voor het als experiment inzetten van HVO (biodiesel) in de bestaande GTW-treinen.

Onvoorzien

De post Onvoorzien heeft betrekking op het geheel van de reserve. De post is bestemd voor nu onvoorziene kosten als onderdeel van de uit de reserve gedekte programma's en infrastructurele projecten en voor onvoorziene exploitatiekosten van het openbaar vervoer.

BIJLAGE



Resultaten uit het Bestuursakkoord 2019-2023 'Geluk op 1'

In de laatste kolom staat een verwijzing naar het betreffende hoofdstuk of de betreffende paragraaf in deel 1 van dit Uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2021.

Nr.	Resultaat	Toelichting	H / §
35	Weg Sneek-Leeuwarden (N354) (planstudie): er is helderheid over de beste oplossing voor de weg Sneek-Leeuwarden	Het belangrijkste overblijvende knelpunt op de provinciale wegen is de wegverbinding Sneek – Leeuwarden. Er komt geen nieuw tracé. We onderzoeken hoe we die weg door verbeteringen aan het bestaande tracé veiliger kunnen maken en ook de doorstroom aanzienlijk versnellen. Tijdelijk budget: 100.000 euro	§ 3.3
36	Bruggen Skarster Rien en Bolsward: er zijn afspraken met het Rijk over Skarster Rien en Bolsward.	Op het Rijkswegennet zorgen de beweegbare bruggen Skarster Rien en Bolsward voor oponthoud en verkeers- onveiligheid. Voor Skarster Rien is de beste oplossing bekend, bij Bolsward is daar nog onderzoek naar nodig. Tijdelijk budget: 100.000 euro.	§1.2
37	Bochtverruiming VHK Franeker: de bochtverruiming bij Franeker is in uitvoering en er zijn afspraken met het Rijk over de Tjerk Hiddessluizen	Een belangrijke verkeersader over water in Fryslân is het Van Harinxmakanaal. We zijn begonnen met het geschikt maken van het kanaal voor grotere schepen (CEMT-klasse Va). De komende jaren gaan we daarmee door. Concreet realiseren we de bochtverruiming bij Franeker, maken afspraken met het Rijk over vervanging van de Tjerk Hiddessluizen en nemen maatregelen voor de oevers en onderhoudsdiepte. Investering: 5 mln. euro	§1.2, 3.1

Nr.	Resultaat	Toelichting	H / §
38	Onderhoudsniveau Van Harinxmakanaal	<p>Vier jaar geleden is het onderhoudsniveau van de provinciale infrastructuur verhoogd van een 6 naar een 7, voor een betere kwaliteit en hogere veiligheid van (vaar)wegen. Vanwege de bijzondere positie van het Van Harinxmakanaal werd dat destijds nog niet meegenomen in die verhoging. Nu brengen we ook het onderhoudsniveau van het Van Harinxmakanaal op niveau 7. Voor de overige keuzes ten aanzien van onderhoud bieden we Provinciale Staten voor eind dit jaar een nieuw beleidskader aan.</p> <p>Structurele kosten ad 250.000 euro.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Investering opwaardering naar klasse Va: 5 mln. euro. - Structurele kosten opwaardering naar klasse Va: 490.000 euro 	§3.1
39	Verruiming sluis Kornwerderzand	<p>De sluis en bruggen bij Kornwerderzand in de Afsluitdijk vormen door hun afmetingen een beperking voor de scheepvaart en ontwikkeling van de jachtbouw. De beweegbare bruggen zorgen voor oponthoud en verkeersonveiligheid. We hebben met het Rijk overeenstemming bereikt over verruiming van de sluis en vervanging van de bruggen.</p>	§1.2
40	Verkeersslachtoffers Friese wegen: het aantal doden en gewonden op de Friese wegen daalt	<p>Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers daalt de afgelopen jaren helaas niet meer. Ons ideaal dat niemand meer overlijdt in het verkeer is nog ver weg. We maken daarom onze wegen nog veiliger, om het aantal verkeersdoden en gewonden te blijven terugdringen. Dat vinden we zo belangrijk, dat we daar vanaf nu structureel, in plaats van tijdelijk, geld voor reserveren. Veiligheid hangt af van de (vaar)wegen en fietspaden waarover Friezen zich bewegen, maar ook van de manier waarop ze dat doen (al dan niet append, bijvoorbeeld). Het aanpassen van fysieke infrastructuur alleen is niet genoeg. Daarom investeren we de komende periode ook extra in verkeerseducatie.</p> <p>Verkeersveiligheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 mln. euro incidenteel (4 x €250.000) voor educatie) - 1 mln. euro structureel voor infrastructurele maatregelen 	H2 en H3

Nr.	Resultaat	Toelichting	H / §
41	<p>Hoofdfietsroutes: er zijn minimaal vier hoofdfietsroutes over langere afstand gerealiseerd</p>	<p>Fietsers zijn relatief vaak slachtoffer van een verkeersongeval. Vanwege de voordelen van fietsen (gezond, beter voor het milieu) willen we bijdragen aan groei van het fietsverkeer. Dat willen we gepaard laten gaan met een daling van het aantal ongevallen.</p> <p>Naar verwachting leidt de concentratie van scholen al tot meer fietsgebruik door scholieren. Die moeten de fietspaden delen met steeds meer snelle fietsers (elektrische fietsen, speed pedelecs). Het samengaan van snelle en langzamere fietsers stelt hogere eisen aan fietsroutes. Daarom willen we samen met gemeenten aantrekkelijke, veilige en vlotte fietsroutes realiseren. We passen provinciale fietspaden en parallelwegen aan en dragen bij aan gemeentelijke fietspaden met een bovengemeentelijke betekenis. We gaan ervan uit dat gemeenten tenminste 50% van de kosten van hun eigen fietspaden dragen.</p> <p>Fietsverkeer investeringsprogramma (subsidie): 5,4 mln. euro (incidenteel)</p>	§3.7
42	<p>Zero-emissie bussen: er is een toename van het aantal zero-emissie bussen</p>	<p>We besteden het busvervoer deze periode opnieuw aan. Daarbij is belangrijk dat we het nationale Zero Emissie convenant hebben getekend waardoor in 2030 bussen geen CO2 meer mogen uitstoten. We willen echter niet zo lang wachten. Bij de verlening van de nieuwe concessie in 2022 streven we zoveel mogelijk naar busvervoer zonder CO2-uitstoot. Dat mag niet leiden tot afbreuk aan de geboden dienstverlening, met name op het platteland.</p>	§4.3 en 4.4
43	<p>OV platteland: het openbaar vervoer op het Friese platteland is in de nieuwe concessie minimaal gelijkwaardig aan het huidige</p>	<p>Een deel van de bussen rijdt grotendeels leeg rond. Daar gaan we wat aan doen, om zo het openbaar vervoer ook op termijn te kunnen garanderen. We maken de OV-knooppunten aantrekkelijker en creëren snellere hoofdverbindingen. Innovatie en maatwerk kunnen hier een belangrijke rol in spelen. Daarom zullen we aan de nieuwe vervoerder eisen stellen om samen met de provincie te werken aan innovatie. Wij vragen het Rijk hiervoor om bijdragen.</p> <p>De toegankelijkheid van het openbaar vervoer kan beter. Studenten kunnen nu niet overal gebruik maken van hun OV-kaart zonder bijbetaling. Internationale studenten kunnen helemaal geen gebruik maken van de OV-studentenkaart. Om bij te dragen aan de (internationale) dynamiek in het Friese hoger onderwijs zoeken we bij de nieuwe concessie hiervoor mogelijkheden. Ook een andere vorm van toegankelijkheid, voor personen in een rolstoel, kan beter. We nemen de verantwoordelijkheid voor volledige rolstoeltoegankelijkheid van het OV.</p>	§4.9

Nr.	Resultaat	Toelichting	H / §
44	Treinverbinding naar Randstad: er zijn afspraken over tijdswinst op bestaand spoor, waarbij we streven naar minimaal 30 minuten tijdswinst	Ten aanzien van het vervoer per trein willen we de komende jaren veel bereiken. Ten eerste willen we een snellere treinverbinding tussen het Noorden en de Randstad. Op korte termijn moet dat substantiële tijdswinst opleveren door een optelsom van maatregelen. Wij lobbyen hiervoor samen met de andere betrokken provincies.	§4.5
45	Vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal: er zijn afspraken met het Rijk over de vervanging van de spoorbrug in het Van Harinxmakanaal door een aquaduct	Bij die snellere verbindingen vormt de verouderde spoorbrug over het Van Harinxmakanaal in de lijn naar Zwolle een bottleneck. Wij maken afspraken met het Rijk over de vervanging van de spoorbrug door een aquaduct. Daarbij kijken wij samen met Leeuwarden ook naar de bredere (ruimtelijke) ontwikkeling van zuidelijk Leeuwarden, waaronder station Werpsterhoeke. Planstudie: 100.000 euro	§4.6
46	Lelylijn: er is een MKBA over de Lelylijn uitgevoerd	Op langere termijn willen we dat de Lelylijn wordt aangelegd. Wij vragen in samenwerking met de andere betrokken provincies het Rijk een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) naar de Lelylijn uit te voeren en vervolgens een besluit te nemen. Planstudie: 100.000 euro	§4.5
47	Decentralisatie concessie sprinterdiensten: de concessieverlening voor de sprinterdiensten tussen Leeuwarden – Zwolle is gedecentraliseerd naar Fryslân	Met het Rijk zijn wij ook in gesprek over decentralisatie van de bevoegdheden over de sprinterdiensten. Met die decentralisatie moet, door betere afstemming met de diensten waarvoor we al concessieverlener zijn, meerwaarde voor de reiziger bereikt worden, waaronder een snellere verbinding met de rest van Nederland.	§4.7
48	Overdracht concessieverlening Waddenveren: er zijn afspraken over overdracht van de concessieverlening voor de Waddenveren naar Fryslân	De Waddenveren zijn een vorm van openbaar vervoer in Fryslân waar nu het Rijk over gaat. Het combineren van de concessieverlening hiervan met andere vormen van openbaar vervoer heeft voordelen. Ook vinden we dat over Fries openbaar vervoer in Fryslân besloten moet worden. Daarom maken we deze periode afspraken met het Rijk over een budgetneutrale overdracht van concessieverlening van de Waddenveren naar Fryslân. De infrastructuur voor die veren, de vaargeulen, blijft een verantwoordelijkheid van het Rijk.	§4.8

Nr.	Resultaat	Toelichting	H / §
49	Innovatie in het OV: we houden regelmatig innovatieve tafels waarbij experts out of the box nadenken over sociale en technologische innovatie in het openbaar vervoer	Ook op dit gebied zoeken we creatieve denkers en experts op om ons en de vervoerders te helpen om tot nieuwe producten en diensten te komen, of bijvoorbeeld nieuwe verbindingen te leggen tussen bestaande vormen van, al dan niet openbaar, vervoer.	§4.9
50	Gastvrijheids-economie: de groei in het Friese recreatie en toerisme is bijgebogen naar 'slimme groei'	<p>Ook hoort hierbij voortbouwen op het Friese Meren project, het verder verbeteren van het Friese aanbod aan verblijfsmogelijkheden, betere benutting van fiets en OV in dagrecreatie en verschaffen van goede data aan de ondernemers.</p> <p>Toerisme over water is belangrijk voor Fryslân en wordt soms belemmerd door de ongeschiktheid van vaarroutes voor grotere boten. We bekijken of aanpassingen in recreatieve vaarroutes zinvol en haalbaar zijn, waaronder de bereikbaarheid van het Tjeukemeer vanuit Heerenveen en via de Lemster Rien. Ook hier onderzoeken we met hulp van experts mogelijkheden om de sector duurzamer te maken. De derde electric only route is net geopend. We gaan met onder meer de Stichting Elektrisch Varen Fryslân na hoe we de Friese watersporter kunnen helpen om te verduurzamen.</p>	§2.4 en 3.7

