

provinsje fryslân
provincie fryslân 

Útfieringsprogramma RMP 2024





Útfieringsprogramma RMP 2024

Uitvoeringsprogramma RMP 2024

Colofon

Uitgave

Provincie Fryslân

Postbus 20120

8900 HM Leeuwarden

Fotografie

Provincie Fryslân

Inleiding

Voor u ligt het Uitvoeringsprogramma Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân (UP RMP). U leest hierin over onze plannen en activiteiten op het gebied van mobiliteit en infrastructuur in Fryslân in 2024. Dit is een uitwerking van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân, aangevuld met een overzicht van het geprogrammeerde onderhoud en beheer van onze provinciale (vaar)wegen en kunstwerken.

Met het RMP, en daarmee dit uitvoeringsprogramma, streven wij naar veilige, slimme en duurzame mobiliteit, waarbij wij nauw samenwerken met onze mienskip, regionale partners en het Rijk.

Het UP RMP 2024 heeft meerdere functies. Een van deze functies is om duidelijk te maken hoe we in 2024 het RMP Fryslân uitvoeren. Op deze manier hopen we zowel Provinciale Staten (PS) als de mienskip goed te informeren. De indeling van het UP RMP volgt de indeling van het RMP Fryslân. Hierdoor sluit het nog niet naadloos aan op de indeling van de begroting.

Daarbij nemen we eventuele wijzigingen in de deelprogramma's hierin mee. Hierbij gaat het vooral om het Meerjarenprogramma Kunstwerken (MPK), de programmering vanuit de reserves voor groot onderhoud en eventuele grotere wijzigingen in de programma's voor kleine projecten en infrastructurele maatregelen.

In het UP RMP Fryslân 2024 staan vijf programmalijnen die de basis vormen voor onze werkzaamheden:

1. **We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig:** Een goed bereikbare provincie is essentieel voor haar economische ontwikkeling en leefbaarheid. We zullen ons blijven inzetten om de bereikbaarheid te verbeteren en onze netwerken te optimaliseren, zodat ze betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig zijn.
2. **We verplaatsen ons duurzaam:** Het verminderen van CO₂-uitstoot en bevorderen van duurzame mobiliteit zijn speerpunten in ons beleid. We blijven investeren in innovatieve en milieuvriendelijke oplossingen om onze ecologische voetafdruk te verkleinen.

3. **We zetten in op mobiliteit voor iedereen:** We willen ervoor zorgen dat alle inwoners van Fryslân gelijke kansen hebben om zich te verplaatsen, ongeacht hun achtergrond of beperkingen.
4. **We verplaatsen ons veilig:** Het inzetten van slimme technieken en gedragsverandering spelen een belangrijke rol in het optimaliseren van onze mobiliteit. We blijven investeren in technologische innovaties en in het stimuleren van verantwoord gedrag.
5. **We zetten in op slimme technieken:** Met behulp van technologische innovaties willen we ons mobiliteitsnetwerk slimmer maken. Daarnaast zetten we in op het positief beïnvloeden van gedrag van weggebruikers, bijvoorbeeld door te focussen op verkeersveiligheid en duurzame keuzes te stimuleren.

Het geplande onderhoud en beheer van onze provinciale (vaar)wegen en kunstwerken liggen in het verlengde van programmalijnen 1 & 4. Door onderhoud en beheer blijven we ervoor zorgen dat we goed bereikbaar blijven en dat onze netwerken betrouwbaar en veilig zijn.

Leeswijzer

Zoals eerder vermeld volgt het uitvoeringsprogramma de structuur van het RMP Fryslân. De vijf programmalijnen zijn de kapstok waaraan de verschillende maatregelen en projecten hangen. Daarnaast zijn er acties die niet onder een van de programmalijnen van het RMP vallen. Deze staan in een apart hoofdstuk. Verder staat in het uitvoeringsprogramma de planning van de onderhouds- en beheersmaatregelen voor 2024.

Inhoud

1 We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig	9
1.1 Inleiding	9
1.2 Wat speelt er?	9
1.3 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?	10
1.4 Wat gaan we doen in 2024?	11
Maatregel 1.1 Naar een integrale netwerkstrategie	11
Maatregel 1.2 Verbetering fietsnetwerk	12
Maatregel 1.3 We zetten in op de Lelylijn	12
Maatregel 1.4 We willen het bestaande spoornetwerk verbeteren en aantrekkelijk maken	12
Maatregel 1.5 Vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal door spooraquaduct	13
Maatregel 1.6 We creëren een aantrekkelijke regionale OV-structuur met maatwerk in het landelijk gebied	13
Maatregel 1.7 We gaan het mobiliteitsbureau doorontwikkelen en uitbreiden	13
Maatregel 1.8 We investeren in de (door)ontwikkeling van hubs	13
Maatregel 1.9 Oplossen barrières weg-/waterkruisingen	13
Maatregel 1.10 Toekomstbestendig maken wegen	14
Maatregel 1.11 Bereikbaarheid van steden en kernen blijft op hetzelfde niveau	14
Maatregel 1.12 We versterken vaarwegen en houden deze netwerken geschikt voor de beroeps- en recreatievaart	14
Maatregel 1.13 Opstellen Staande Mast Route-akkoord Noord-Nederland	15
2 We verplaatsen ons duurzaam	16
2.1 Inleiding	16
2.2 Wat speelt er?	17
2.3 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?	17

2.4	Wat gaan we doen in 2024?	18
	Maatregel 2.1 Voortzetten en door ontwikkelen werkgeversaanpak	18
	Maatregel 2.2 Stimuleren onderwijsaanpak.....	18
	Maatregel 2.3 Wij stimuleren fietsgebruik en lopen	18
	Maatregel 2.4 We stimuleren deelmobiliteit.....	18
	Maatregel 2.5 We stimuleren het OV-gebruik.....	19
	Maatregel 2.6 Wij zetten ons in voor een duurzamer vervoer over water.....	19
	Maatregel 2.7 Wij stimuleren elektrisch vervoer	19
	Maatregel 2.8 Wij verduurzamen ons eigen wagenpark.....	20
	Maatregel 2.9 We verduurzamen het openbaar vervoer	20
	Maatregel 2.10 We verduurzamen GWW.....	21
	Maatregel 2.11 We stimuleren verduurzamen goederenvervoer en logistiek	21
3	We zetten in op mobiliteit voor iedereen.....	22
	3.1 Inleiding	22
	3.2 Wat speelt er?	22
	3.3 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?	23
	3.4 Wat gaan we doen in 2024?	23
	Maatregel 3.1 Stimuleren senioren om gebruik te maken van OV i.p.v. auto	23
	Maatregel 3.2 We verminderen infrastructurele barrières.....	23
	Maatregel 3.3 We gaan vervoersarmoede tegen	24
	Maatregel 3.4 Hanteren van flexibele tarieven OV	24
	Maatregel 3.5 We verbeteren onze digitale toegankelijkheid	24
4	We verplaatsen ons veilig.....	25
	4.1 Inleiding	25
	4.2 Wat speelt er?	25
	4.3 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?	26
	4.4 Wat gaan we doen in 2024?	26
	Maatregel 4.1 Uitvoering Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV 2030 Fryslân	26
	Maatregel 4.2 Programmering reguliere wegenprojecten provincie 2023-2026	27
	Maatregel 4.2 Ontwikkelen Friese Strategie verkeersveiligheid Fryslân.....	28
	Maatregel 4.3 Bevorderen sociale veiligheid op onze netwerken.....	28
	Maatregel 4.4. Educatie verkeersveilig gedrag op onze vaarwegen	29
	Maatregel 4.5 Scheiden beroeps- en recreatievaart.....	29
5	We zetten in op slimme technieken	30
	5.1 Inleiding	30
	5.2 Wat speelt er?	31
	5.3 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?	31
	5.4 Wat gaan we doen in 2024?	31

Maatregel 5.1 Handhaven slimme en groene mobiliteit.....	31
Maatregel 5.2 Opvolging evaluatie programma Slim & Groen.....	32
6 Naast de vijf programmalijnen	33
6.1 Inleiding	33
6.2 Wat gaan we doen in 2024?	33
Op- en vaststellen Actieplan geluid 2023-2027	33
Vaststellen Geluidproductieplafonds (GPP's).....	33
Mobiliteitsprojecten en subsidieregeling Openbaar Vervoer	34
Oeverbeheer vaarwegen	34
Monitoring verkeersbewegingen en verkeersveiligheid	34
Beleidsmatige advisering diverse projecten m.b.t. wegen en wegen: gemiddeld 40% van de totale capaciteit.....	34
7 Beheer en onderhoud.....	36
7.1 Inleiding	36
7.2 Kleine infrastructurele projecten	36
7.2.1 Budget Meerjarenprogramma Infrastructuur voor de kleine en reguliere wegenprojecten (MPI)	36
7.2.2 Budget Kleine infrastructuurprojecten (KIP)	37
7.2.3 Budget Risikofreleegjend Ynfrastruktuer Programma (RYP).....	37
7.2.4 Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen RYP 2.0	38
7.2.5 Categorie Overige projecten.....	39
7.3 Fietspadenprogramma	39
7.3.2 Fietsverkeer Investeringsprogramma	39
7.4 Grote infraprojecten.....	39
7.4.1 Majeure provinciale projecten.....	39
7.4.2 Opwaardering Van Harinxmakanaal.....	40
7.4.3 RSP-projecten (spoorweg, bus en rijkswegen).....	40
7.5 Instandhouding provinciale infrastructuur	42
7.5.1 Meerjaren programma kunstwerken (MPK).....	42
7.5.2 Programma Afstandsbediening Bruggen (PAB)	44
7.5.3 Programmering groot onderhoud	45

1

We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig

1.1 Inleiding

Programmaliijn 1 gaat over de bereikbaarheid, betrouwbaarheid, efficiëntie en toekomstbestendigheid van onze netwerken. We kijken naar het begrip 'bereikbaarheid' als een geheel. Niet alleen de reistijd, maar juist ook de nabijheid en spreiding van voorzieningen zijn belangrijk. Reistijd is in onze provincie een relatief begrip. We verliezen weinig reistijd door files. Bereikbaarheid heeft in onze regio wel meer aandacht nodig omdat voorzieningen verder weg komen te liggen. Ook de bereikbaarheid van havens, bedrijventerreinen (inclusief distributiehubs) en de Waddeneilanden vragen specifieke aandacht. Bereikbaarheid is cruciaal met het oog op leefbaarheid, vooral van dorpen in het landelijk gebied.

In deze programmaliijn denken we na over de investeringen die de efficiëntie en betrouwbaarheid van onze mobiliteit kunnen verbeteren. Hoe we de netwerken zo kunnen inrichten, integreren en optimaliseren dat voorzieningen goed bereikbaar zijn en blijven. Het gaat daarbij niet alleen om investeringen in de afzonderlijke netwerken, maar vooral om het verbinden van de beschikbare netwerken (ketenmobiliteit). We kijken naar bestaande netwerken en naar de toekomst daarvan. Is het huidige netwerk op orde en/of moet er met het oog op de toekomst iets aan gebeuren? Dat is een opgave, binnen de al bestaande opgaven. Transitie, verkeersveiligheid, verduurzaming en klimaatbestendigheid spelen daarbij een rol.

1.2 Wat speelt er?

We bekijken netwerken in hun geheel en ontwikkelen een overkoepelend beeld van hoe ze samenhangen. Ketenmobiliteit is daarbij belangrijk. Welke aanpassingen zijn nodig om netwerken optimaal te laten functioneren? Hoe kom je lopend, fietsend of met de auto bij een hub? Hoe maak je de overstap naar het OV? Hoe maak je de autoreis efficiënt en duurzaam en hoe is de reis verkeersveilig? In deze programmaliijn geven we per

modaliteit (per voet, fiets, rails, vaarweg en autoweg) inzicht in onze doelen en maatregelen. Bij de uitwerking van de maatregelen passen we het STOMP-principe toe. Dat betekent dat we voor de inrichting van de openbare ruimte in volgorde rekening houden met de Stappen (voetgangers), dan Trappen (fietsers), dan OV, MaaS (Mobility as a service, zoals deelmobiliteit) en tot slot de Personenauto. Naast mobiliteit gaat het ook om sport, gezondheid en bewegen.

We zien dat de bereikbaarheid op onze netwerken in het gedrang komen door achterstalig onderhoud aan weg-waterkruisingen. Dit heeft ook gevolgen voor de doorstroming van onder meer goederenvervoer over weg en water, personenvervoer via weg en spoor en het recreatieve vaarverkeer. In een waterrijke provincie als Fryslân, zijn de gevolgen groot bij een niet goed werkende infrastructuur.

Verder moeten we helaas vaststellen dat er de afgelopen jaren zien van het aantal ongevallen gebeuren op de wegen. Naast de gevolgen voor betrokkenen, verstoren ongelukken de verkeersafwikkeling en tasten daarmee de betrouwbaarheid van netwerken aan.

1.3 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?

In het RMP Fryslân staan de volgende doelstellingen:

- De betrouwbaarheid van onze netwerken en de reistijd wordt vanaf 2025 minimaal gewaardeerd met een 8, of tevredenheid >89%.
- Op peil houden van de bereikbaarheid van het landelijk gebied en in de stedelijke gebieden.

Dit is uitgewerkt in de volgende maatregelen:

Algemene maatregel	Maatregelen loop- en fietsnetwerk	Maatregelen OV-netwerk	Maatregelen wegennetwerk	Maatregelen vaarwegennetwerk
1.1 Naar een integrale netwerk-strategie	1.2 Verbetering fietsnetwerk	1.3 We zetten in op realisatie van de Lelylijn	1.9 Oplossen barrières weg-waterkruisingen	1.12 Versterken van vaarwegen en deze geschikt houden voor de beroeps- en recreatievaart
		1.4 Verbeteren en aantrekkelijk maken van het bestaande spoornetwerk	1.10 Toekomstbestendig maken van wegen	1.13 Opstellen Staande Mast Route-akkoord Noord-Nederland
		1.5 Vervanging spoorbrug Van Harinxma-	1.11 Bereikbaarheid van steden en kernen blijft op	

		kanaal door spooraquaduct	hetzelfde niveau	
		1.6 We creëren een aantrekkelijke regionale OV-structuur met maatwerk in het landelijk gebied		
		1.7 Door-ontwikkelen en uitbreiden van het mobiliteitsbureau		
		1.8 Investeren in de (door)ontwikkeling van hubs		

1.4 Wat gaan we doen in 2024?

Maatregel 1.1 Naar een integrale netwerkstrategie

Integrale netwerkstrategie

We leggen in 2024 de verschillende mobiliteitsnetwerken naast en over elkaar. We houden daarbij rekening met de toekomstige ontwikkelingen zoals die in de NOVEX (Nationale Omgevingsvisie Extra) opgenomen worden (waaronder de Lelylijn). Daar waar netwerken elkaar raken en waar een wisseling van modaliteit mogelijk is om te komen tot betere bereikbaarheid of verduurzaming door ketenmobiliteit, zien we een rol weggelegd voor hubs (zie ook maatregel 1.8) en havens (zie 'Havenvisie' hieronder). Uit deze analyse moet blijken waar de kansen en uitdagingen liggen binnen het huidige netwerk (o.a. voor hulpdiensten).

De resultaten van deze analyse verwerken we in het Regionaal Mobiliteitsprogramma, versie 2.0. Op deze manier geven we ook invulling aan het maken van 'een integraal plan voor mobiliteit' zoals in het Bestuursakkoord 2023 – 2027 is opgenomen

Havenvisie

In 2022 is een motie m.b.t. een integrale Friese Havenvisie aangenomen en is dit eveneens opgenomen als actiepoint in het nieuwe bestuursakkoord. Een van de doelen van deze motie is om het (goederen)vervoer over water te stimuleren én om dit vervoer duurzamer te maken.

Samen met betrokken gemeenten en andere stakeholders waaronder Haven Netwerk Fryslân zal hieraan invulling gegeven worden. In eerste instantie zal in Q2 van 2024 een startnotitie aan PS (en evt. betrokken gemeenteraden) worden voorgelegd waarin de scope van de op te stellen visie wordt vastgesteld.

Maatregel 1.2 Verbetering fietsnetwerk

In 2022 hebben Provinciale Staten het netwerk van 'trochfytsrûtes' vastgesteld, waarna een subsidieregeling (van in totaal 8,0 mln euro) voor gemeenten is opengesteld om in gezamenlijkheid dit netwerk te realiseren. Deze subsidie is nagenoeg volledig uitgenut, waarmee de nadruk in 2024 komt te liggen op verdere voorbereiding en zo mogelijk ook al uitvoering. Overigens betreft dit slechts nog maar de eerste stap om te komen tot een volledig netwerk.

Dat geldt ook voor de provinciale delen van dit netwerk. Vanuit het nieuwe bestuursakkoord is 3 miljoen extra budget toegevoegd (bovenop de beschikbare 3,4 mln) om in te zetten op de provinciale delen van het Trochfytsrûtenetwerk.

Eind 2023 verwachten we te komen tot een prioriteitsstelling welke provinciale routes het beste kunnen worden aangepakt met de beschikbare middelen. Dit voorstel gaat ook in op de vraag hoe de extra middelen het beste kunnen worden ingezet, waarna in 2024 de verdere voorbereiding opgepakt wordt.

1.3 We zetten in op de Lelylijn

De projectorganisatie Lelylijn coördineert het onderzoek naar de Lelylijn. Deze organisatie is samengesteld met medewerkers van verschillende overheden, waaronder ook de provincie Fryslân. Het onderzoek bestaat uit zowel een NOVEX-aanpak (Nationale Omgevingsvisie Extra), waarin vooral wordt gekeken naar brede welvaart, de ruimtelijk-economische kansen voor onder andere wonen en werken, samenhang met andere opgaven en ruimtelijke impact, als een MIRT bereikbaarheidsonderzoek. De aanleg van grote infrastructurele projecten verloopt in Nederland altijd via de MIRT-werkwijze. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. De eerste stap hierin is de voorbereidingsfase.

De voorbereidingsfase in 2023 en 2024 heeft als doel om in samenwerking tussen het Rijk en regio (en andere partijen) opgaven te identificeren, deze te onderzoeken en te concretiseren, en tot slot - waar nodig - op hoofdlijnen de eerste oplossingsrichtingen en kosten hiervoor in kaart te brengen. Bij de voorbereiding worden gemeentelijke overheden, waterschappen, maatschappelijke belangenorganisaties en inwoners betrokken. De planning is dat eind 2024 de MIRT-startbeslissing wordt genomen. Op basis van deze MIRT-startbeslissing wordt de verkenningsfase wel/niet gestart. Bij het nemen van de MIRT-startbeslissing moet onder andere zicht zijn op 75% van de financiering.

Maatregel 1.4 We willen het bestaande spoornetwerk verbeteren en aantrekkelijk maken

Deze maatregel omvat meerdere acties.

Onderzoek verbetering bestaand spoor

We voeren samen met betrokken partners onderzoek uit naar verbetering van het bestaande spoornet in Noord-Nederland.

Spoorwegemplacement Leeuwarden

We laten door ProRail het spooreplacement van Leeuwarden ombouwen voor de capaciteitsuitbreiding van 4 treinen op het traject Leeuwarden - Sneek.

Planvoorbereiding station Leeuwarden Werpsterhoeke

We laten door ProRail de planvoorbereiding uitvoeren voor de realisatie van het nieuwe station Leeuwarden Werpsterhoeke.

Maatregel 1.5 Vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal door spooraquaduct

We voeren samen met betrokken partners een (MIRT-)verkenning uit om de HRMK-spoorbrug in Leeuwarden te vervangen door een spooraquaduct.

Maatregel 1.6 We creëren een aantrekkelijke regionale OV-structuur met maatwerk in het landelijk gebied

Deze maatregel is het uitgangspunt van de concessie voor het busvervoer vanaf december 2024. Daarnaast onderzoeken we mogelijkheden om het regionale OV in het landelijk gebied te versterken en de bereikbaarheid van de provincie te verbeteren door ook in de huidige concessie (tot december 2024) samen met de vervoerder en de mienskip pilots uit te voeren. Een en ander in aansluiting op het Bestuursakkoord 2023-2027.

Maatregel 1.7 We gaan het mobiliteitsbureau doorontwikkelen en uitbreiden

Provinciale Staten hebben bij de behandeling van de Nota van Uitgangspunten voor de aanbesteding van de concessie voor het busvervoer vanaf 2024, aangegeven het OV op het platteland niet apart aan te besteden. Hierdoor is deze maatregel komen te vervallen. Het vervoer op het platteland blijft onderdeel van de concessie voor busvervoer vanaf 2024. De vervoerder kan ervoor kiezen om in samenwerking met het mobiliteitsbureau het vervoeraanbod op het platteland voor de reiziger te verbeteren.

Maatregel 1.8 We investeren in de (door)ontwikkeling van hubs

In 2024 willen we een Friese strategie rondom mobiliteitshubs voorleggen aan GS, ter aanvulling op de reeds vastgestelde OV-ketenknooppunten. In deze strategie staat beschreven wat Fryslân wil bereiken met mobiliteitshubs, waarbij een relatie ligt met maatregel 1.1 (integrale netwerkstrategie). Het document geeft inzicht in de potentiële Friese hubgebruiker, een kaart met locaties waar hubs gesitueerd worden, de potenties aan van hubs en richtlijnen over voorzieningen en ontwerp. Daarnaast nemen we de rol van de verschillende overheden en marktpartijen op bij de ontwikkeling en operationeel houden van hubs.

Vanuit dit perspectief blijven we ook in 2024 de deelfietsen faciliteit bij de treinstations in Fryslân en een aantal grotere busstations.

Maatregel 1.9 Oplossen barrières weg-/waterkruisingen

Het netwerk in onze provincie kent een aantal locaties waar weg, water en/of spoor elkaar kruisen. Deze kruisingen kunnen leiden tot een barrière en daarmee tot een beperking van het functioneren van het totale netwerk. Daarom houden wij deze kruisingen

nauwlettend in de gaten, ook wanneer het kruisingen betreft die bij andere overheden (veelal Rijk) in beheer en onderhoud zijn.

Een goed voorbeeld is maatregel 1.5: het sporaquaduct onder het Van Harinxmakanaal door. Zo zijn er nog meer kruisingen aan te wijzen: wij streven ook naar het vervangen van de brug in het Krús wetter onder de A7 bij Bolsward, zijn in nauw overleg met Rijkswaterstaat over de vervanging van de vijf bruggen in het Prinses Margrietkanaal (waaronder twee aquaducten met een financieringsvoorstel) en zijn nog steeds voorstander van een aquaduct in de A6 onder de Skarster Rien. En wanneer hier geen fysieke maatregelen mogelijk zijn, opteren wij voor een zodanige bediening dat het netwerk zo optimaal mogelijk benut wordt.

De werkzaamheden bestaan vooral uit het overleg voeren met Rijkswaterstaat en andere belanghebbende partijen (zoals gemeenten). Daarbij zijn we vaak niet de trekker, maar schromen niet om vanuit onze regierol pro-actief aan de slag te gaan. Omdat de uitkomsten uit de voorbereiding/onderzoeken in 2024 van groot belang zijn voor de regio, zetten we hier qua capaciteit stevig op in.

Maatregel 1.10 Toekomstbestendig maken wegen

Zowel vanuit klimaat als vanuit demografische ontwikkelingen dient onze onze infrastructuur aan steeds meer eisen te voldoen. Om de wegen bestendig richting de toekomst te maken qua klimaat- en weersomstandigheden, laten wij in 2024 klimaatstress-testen uitvoeren om te achterhalen of ons netwerk robuust en toekomstbestendig genoeg is.

Maatregel 1.11 Bereikbaarheid van steden en kernen blijft op hetzelfde niveau

We analyseren de huidige netwerken, ook in het licht van maatregel 1.1. (integrale netwerkstrategie). Daarbij blijft voor de wegen het Duurzaam Veilig principe van toepassing (in sobere uitvoering, conform eerdere besluitvorming). Met dien verstande dat het steeds ouder worden van onze weggebruikers ook aandacht vraagt in het ontwerpen van die wegen (seniorproof ontwerpen). Hierin ligt een link met maatregel 4.1 educatie verkeersveiliggedrag op vaarwegen. Uit deze analyse komen eventuele verbeterpunten naar voren.

Daarnaast komen we in 2024 met een lange termijnvisie voor de N354 tussen Sneek en Leeuwarden, als opvolging van het in 2022 uitgevoerde onderzoek. Dit krijgt zijn beslag in het RMP 2.0, zoals bij amendement ook is besloten in december 2022 bij het vaststellen van het RMP 1.0.

Maatregel 1.12 We versterken vaarwegen en houden deze netwerken geschikt voor de beroeps- en recreatievaart

Beroepsvaart

In 2024 gaan we verder met het opwaarderen van het Van Harinxmakanaal tot een klasse Va-vaarweg (faciliterend profiel). De bijbehorende maatregelen vindt u in hoofdstuk 7 (programming VHK). De recente besluitvorming over de andere beroepsvaarwegen blijft in stand, waarmee geen verdere opwaardering is voorzien.

Recreatievaart

Vanuit de regio ontstaat er de vraag naar een extra recreatieve vaarwegklasse (G). In 2024 laten we hier nader onderzoek naar verrichten, waar ook de problematiek van beheer en onderhoud, alsmede waterplanten in beschouwd wordt.

Maatregel 1.13 Opstellen Staande Mast Route-akkoord Noord-Nederland

Provincie Fryslân is opdrachtgever van het onderzoek naar de haalbaarheid en kosten/voorwaarden van een geformaliseerd routeakkoord in Noord- Nederland t.b.v. de doorvaarbaarheid met een staande mast. Ook om het belang van deze route voor Fryslân te borgen richting de toekomst.

Waterrecreatie Nederland voert dit onderzoek uit met als eindproduct een voorstel voor een convenant/c.q. routeakkoord welke in 2024 richting de besturen van alle langs de route aanwezige beheerders van kunstwerken gaat.

2

We verplaatsen ons duurzaam

2.1 Inleiding

De grootste milieu-uitdaging voor het mobiliteitssysteem ligt in het terugdringen van de CO₂-emissies om de doelen van het Klimaatakkoord te halen. De sector mobiliteit verwacht een belangrijke bijdrage te leveren aan het behalen van deze doelen. In deze programmalijn gaan we specifiek in op onze aanpak voor verduurzaming op de korte en lange termijn.

Het verduurzamen van de mobiliteit verbinden we bewust met ruimtelijke kwaliteit en gezondheid. Gezondheid krijgt de afgelopen jaren steeds meer aandacht bij mobiliteitsvraagstukken. Niet alleen vanwege luchtkwaliteit en geluidsoverlast, maar vooral ook omdat mobiliteit kan bijdragen aan ieders gezondheid. Wandelen en fietsen is gezond. Waarbij de fiets een gezond alternatief is voor de auto en de elektrische fiets de actieradius aanzienlijk vergroot en bijdraagt aan de 15 minuten afstand tot voorzieningen. Door te zorgen voor goede en comfortabele fietsverbindingen kunnen we als provincie bijdragen aan de gezondheid van onze inwoners. De beleving van de omgeving is daarbij ook een belangrijke succesfactor.

Binnen deze programmalijn hanteren we de systematiek van de Trias Mobilica die verduurzaming trapsgewijs oppakt:

1. Voorkomen van verplaatsingen;
2. Wijze van verplaatsingen veranderen naar schone(re) en actieve(re) vervoerswijzen;
3. Verschonen gemotoriseerde verkeer.

We kunnen deze doelen als provincie niet zelfstandig behalen. We zien ons handelen dan ook als onderdeel van een veel bredere inzet van alle verantwoordelijke partijen: de EU, het Rijk, gemeenten, bedrijven, maatschappelijke organisaties en burgers.

2.2 Wat speelt er?

We stellen ons ten doel om de manieren waarop we ons vervoeren te verduurzamen. Hierbij richten we ons op het voorkomen van verplaatsingen, de verduurzaming van de manier we ons verplaatsen en het verschonen van het gemotoriseerde verkeer.

Uit de meest recente monitor over bereikbaarheid van Planbureau Fryslân blijkt dat er in Fryslân er relatief meer auto's zijn dan landelijk. Wanneer bedrijfswagens niet worden meegerekend is dat verschil nog groter. Ook is het aantal auto's sinds 2000 in Fryslân (+40%) procentueel harder gestegen dan landelijk (+26%). De auto wordt in Fryslân het meest gebruikt en is daarmee het belangrijkste vervoersmiddel. In Fryslân gebruikt 63,2 procent van de inwoners de auto (als bestuurder) drie keer per week of vaker. Onder inwoners van het platteland (<5000 inwoners) is dat percentage (72,1%) nog iets hoger.

Dit staat in contrast met het aantal elektrische auto's. Waar gemiddeld 18,7 per 1000 inwoners in Nederland een elektrische auto hebben, geldt dit voor 13,4 per 1000 inwoners in Fryslân. De verwachting is dat het gebruik van elektrische auto's de komende jaren toe gaat nemen, gezien er steeds meer aandacht is voor duurzaamheid. Na de auto is de fiets het meest gebruikte vervoersmiddel (41%), gevolgd door de elektrische fiets (20%). Het openbaar vervoer wordt relatief weinig gebruikt.

2.3 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?

In het RMP staan de volgende doelstellingen:

- Totale CO₂-uitstoot naar nul in 2050.
- Afname van reizigerskilometers met fossiel aangedreven gemotoriseerde voertuigen (over land).
- Aandeel gemotoriseerde voertuigen die gebruik maken van fossiele brandstof omhoog.

Dit is uitgewerkt in de volgende maatregelen:

Maatregelen voorkomen en verminderen van verplaatsingen	Maatregelen veranderen wijze van verplaatsen	Maatregelen verschonen van verplaatsingen
2.1 Voortzetten en doorontwikkelen werkgeversaanpak	2.3 Wij stimuleren fietsgebruik en lopen	2.7 Wij stimuleren elektrisch vervoer (betere laadpalen-infrastructuur)
2.2 Stimuleren onderwijsaanpak	2.4 We stimuleren deelmobiliteit	2.8 Wij verduurzamen ons eigen wagenpark
	2.5 We stimuleren het OV-gebruik	2.9 We verduurzamen het Openbaar Vervoer
	2.6	2.10 We verduurzamen GWW

	Wij zetten ons in voor een duurzamer vervoer over water	2.11 We stimuleren verduurzamen goederenvervoer en logistiek
--	---	---

2.4 Wat gaan we doen in 2024?

Maatregel 2.1 Voortzetten en door ontwikkelen werkgeversaanpak

In 2024 rollen we de werkgeversaanpak verder uit over Fryslân. Bedrijven en organisaties met een groot aantal werknemers (50+) worden geadviseerd en gestimuleerd in de gedragsverandering van medewerkers op het gebied van anders werken en reizen. De verdere uitrol vindt plaats via het provinciedekkende programma Werk Slim Reis Slim.

Maatregel 2.2 Stimuleren onderwijsaanpak

Met de grootste onderwijsinstellingen in Fryslân en de vervoerder gaan we in 2024 samenwerken aan het verduurzamen van het leerlingenverkeer en het woon-/werkverkeer van de werknemers. Dit door in te zetten op minder autogebruik, meer fietskilometers en een betere spreiding van reizigers over de dag of dagen van de week. We gaan met onderwijsinstellingen in Fryslân kijken naar de mogelijkheden en kansen die er liggen om leerlingen maar ook de leerkrachten anders en duurzamere reiskeuzes te laten maken. We gaan hierover in gesprek met de onderwijsinstellingen en maken gebruik van de mobiliteitsscan. Met de inzet hiervan kijken we welke kansen en mogelijkheden liggen.

Maatregel 2.3 Wij stimuleren fietsgebruik en lopen

Wandelen en fietsen maken veelal deel uit van de first en last mile van een verplaatsing, vooral bij het openbaar vervoer. Dat is ook waarom wij hierop investeren.

Zo rollen we in 2024 het fietsstimuleringsprogramma breed uit onder de vlag van het programma Werk Slim, Reis Slim Fryslân, met de gemeente Leeuwarden als trekker. Deze maatregelen zijn onder meer gericht op werkgevers (vandaar een link met maatregel 2.1); zij kunnen hiermee aan de slag om werknemers te stimuleren vaker op de fiets te stappen. Bijvoorbeeld door het organiseren van verschillende evenementen, campagnes, probeer- en beloningsacties.

Het wandelen over langere afstanden past meer bij Recreatie. Denk onder andere aan het Wandelnetwerk. Hier zijn in 2024 vooreerst geen concrete acties in voorzien.

Maatregel 2.4 We stimuleren deelmobiliteit

In Noord-Nederlands verband worden stappen gezet om het onderwerp deelmobiliteit meer in samenhang op te pakken (o.a. community deelmobiliteit Noord-Nederland) en om kennis en ervaring in noordelijk verband met elkaar te delen. De noordelijke provincies en gemeenten hebben namelijk dezelfde opgaven in de toekomst. In 2024 zal gezamenlijk (3 noordelijke provincies en Regio Groningen Assen) de Agenda Deelmobiliteit voor het Noorden verder ontwikkeld worden. Als provincie Fryslân liften we mee op kennis, kunde

en ervaring van koplopers op het gebied van deelmobiliteit. Kennis en kunde die we weer kunnen delen met onze gemeenten.

Gelijktijdig gaan we in 2024 vanuit ANNO-verband in de regio Noordoost Fryslân een communicatietraject starten om de inwoners van dit deel van de provincie te wijzen op de mogelijkheden die deelmobiliteit biedt. Ook werken we met private partijen samen om te kijken hoe we gezamenlijk deelmobiliteit in onze gehele provincie naar een hoger niveau kunnen brengen.

Daarnaast werken we in 2024 aan de Friese hubstrategie (zie maatregel 1.6). Deelmobiliteit is in ontwikkeling en is een van de vormen van vervoer waar een reiziger gebruik van kan maken in de ketenreis.

Maatregel 2.5 We stimuleren het OV-gebruik

In het kader van de concessies voor het OV wordt gestuurd op een maximaal aanbod van kwalitatief goed, duurzaam en veilig OV. Het uitgangspunt is dat alle steden en dorpen worden bediend met een vorm van OV. We streven daarbij naar het op peil houden en verder verbeteren van de bereikbaarheid. Initiatieven vanuit de vervoerder en de mienskip worden aangemoedigd en waar nodig en mogelijk wordt de infrastructuur verbeterd. Verdere stimulering van het OV wordt gerealiseerd door een aantrekkelijk productenaanbod met gebruikmaking van de mogelijkheden van OVpay door de vervoerder. De vervoerder ontplooit daarnaast diverse marketingactiviteiten voor verschillende doelgroepen.

Maatregel 2.6 Wij zetten ons in voor een duurzamer vervoer over water

Als uitwerking van de motie 'laad ze varen' laten we door het SEFFF (Stichting Elektrysk en Fossylfrij Farre Fryslân) nader onderzoek doen naar de huidige laadinfrastructuur en wensen van de recreanten en jachtbouwers. Het resultaat is een opname van waar we nu staan en welke richting we voor de toekomst opportuun is.

Maatregel 2.7 Wij stimuleren elektrisch vervoer

In 2020 is gestart met de voorbereidingen voor de Europese openbare aanbesteding voor het sluiten van een concessie voor publieke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. De concessie is op 1 december 2021 gegund. In deze concessie krijgt de concessiehouder voor de periode van 3 jaar het 'alleenrecht' om in de openbare ruimte laadinfrastructuur te plaatsen.

De provincie heeft de concessie aanbesteed en is daarmee ook verantwoordelijk voor het contractbeheer. Het dagelijkse contractbeheer is uitbesteed aan het OVEF. Wel blijft inzet vanuit de provincie nodig om aanpassingen/verbeteringen die voortvloeien uit de bevindingen het dagelijks contractbeheer. Dit sluit ook aan op het nieuwe Bestuursakkoord waarin is opgenomen dat "we in kaart brengen wat er voor nodig is om een dekkend netwerk met voldoende laadpalen te krijgen. We bekijken wat de rol van de provincie hierbij is". Op 1 december 2024 dient een nieuwe concessie gegund te worden. De voorbereiding om hier toe te komen, pakken we in 2024 op.

Naast de laadpalen zetten we ook in op andere energiebronnen, zoals bijvoorbeeld waterstof. Daarom doen wij ook in 2024 mee met Clean Energy Hubs die zich onder meer richten op de transportsector.

Maatregel 2.8 Wij verduurzamen ons eigen wagenpark

In 2023 is een deel van het wagenpark van Provinciale Waterstaat voorzien van elektrische auto's. Voor 2024 zijn er voor deze maatregel geen concrete acties voorzien.

Maatregel 2.9 We verduurzamen het openbaar vervoer

Busconcessie

In de busconcessie 2024-2034 is voorgeschreven dat voor 2030 de concessie geheel zero-emissie (ZE) is conform het bestuursakkoord zero-emissie bus (BAZEB). Gezien de benodigde investeringen voor de laadinfrastructuur, de hoge kosten en lange doorlooptijden van zware aansluitingen op het elektriciteitsnet én om een gelijkwaardig speelveld te krijgen voor toekomstige aanbestedingen heeft GS in maart 2023 gekozen om de busstallingen in eigendom te nemen.

In Leeuwarden wordt op het bedrijventerrein Swette VI een tijdelijke en een permanente (nieuwe) busstalling gerealiseerd. De geraamde kosten voor de realisatie van de nieuwe permanente stalling bedragen circa € 6 miljoen inclusief de aansluiting op het elektriciteitsnet ten behoeve van de laadapparatuur. Voor de tijdelijke remise betreffen de geraamde kosten circa € 0,5 miljoen. De planning is dat eind 2024 de nieuwe busstalling op Schiermonnikoog en de tijdelijke remise in Leeuwarden in gebruik wordt genomen door de concessiehouder.

Naast genoemde stallingen worden ook op andere plaatsen in de provincie eigen stallingen gerealiseerd of verworven met de benodigde laadinfrastructuur voor het opladen van de batterij-elektrische bussen. Doel is dat deze voor 2032 gerealiseerd en/of verworven zijn. De exacte locatie en het Programma van Eisen voor deze stallingen worden in overleg met de nieuwe vervoerder bepaald. Binnen het concessiebudget is structureel circa € 2 miljoen gelabeld voor de realisatie of verwerving van de remises.

Treinconcessie

De huidige concessie voor het regionale treinvervoer loopt van 2020 tot 2035. In deze concessie rijden 51 gemoderniseerde GTW treinen op normale diesel en 18 nieuwe Wink treinen op Hydrotreated vegetable Oil (HVO). HVO reduceert 90% CO₂ uitstoot en afhankelijk van het type motor, tot 40% stikstof reductie.

Als proef hebben twee GTW-treinstellen 3 jaar lang op HVO gedraaid. Deze proef was een succes met als gevolg dat de huidige vervoerder besloten heeft alle GTW treinstellen te voorzien van HVO. Echter door de oplopende kosten van HVO is het prijsverschil ten opzichte van fossiele diesel zo groot geworden dat de vervoerder besloten heeft het gebruik van HVO in de GTW treinstellen tijdelijk stop te zetten tot naar verwachting 1-1-2024. Volgens het contract zal de vervoerder elk jaar 2% CO₂ uitstoot in zijn gehele treinoperatie moeten reduceren. Door het toepassen van HVO is dit eenvoudig te bereiken. De vervoerder kan besluiten het gebruik van HVO tot het minimale te reduceren zodat voldaan wordt aan de contracteis 2% CO₂ reductie per jaar.

Daarnaast hebben de provincies Fryslân en Groningen de ambitie om bij start van de volgende concessie (vanaf 2036) volledig met zero-emissietreinen te gaan rijden. Uit onderzoek in 2018 is gebleken dat batterij-elektrische treinen de meest kostenefficiënte

methode is voor de noordelijke regionale spoorlijnen. Voor de spoorlijnen Leeuwarden-Harlingen Haven en Leeuwarden-Stavoren worden de kosten geschat op € 35 tot 50 miljoen. Dit betreft aanpassingen aan de infrastructuur en ombouw van treinmaterieel (Wink's). De doorlooptijden van deze aanpassingen zijn lang. Dit betekent dat ruim voor 2030 bekend moet zijn hoe dit te financieren. Met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt overlegd of en hoe het Rijk aan deze transitie kan bijdragen.

Om een beter beeld te krijgen van de kosten van aanpassingen in de infrastructuur voor batterij-elektrische treinen laten we onderzoek uitvoeren door ProRail. Voor de spoorlijn Leeuwarden-Groningen, met vanaf 2025 doorkoppelingen naar stations elders in de provincie Groningen, zijn we mede afhankelijk of Groningen haar waterstof-agenda voortzet. Ook hier moet ruim voor 2030 duidelijk over zijn gezien de noodzakelijk aanpassingen aan de infrastructuur, ongeacht welke ZE-techniek toegepast gaat worden.

Maatregel 2.10 We verduurzamen GWW

Bij het verduurzamen van de Grond-, Weg- en Waterbouwsector zal elektrificatie van het materieel een van de opties zijn voor het bereiken van dit doel. De markt (aannemers) zijn zich er inmiddels van bewust dat investering met als doel om duurzamer te bouwen belangrijk is. Maar de markt vraagt tevens aan de opdrachtgevers om in hun aanbestedingen hier meer op in te zetten.

Duidelijk is wel dat dit segment de komende tijd flink gaat groeien. En daarmee ook de noodzaak om op locaties waar nieuwe infrastructuur moet komen dan wel bestaande infrastructuur moet worden aangepast of onderhoud nodig heeft nagedacht moet worden waar, op welke wijze en met welk vermogen er geladen moet worden. Op landelijk niveau zijn er al een aantal voorbeelden.

In de stuurgroep van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is specifiek aandacht voor dit onderwerp. De kennis dient beschikbaar te komen voor de provincie (en de gemeenten).

Maatregel 2.11 We stimuleren verduurzamen goederenvervoer en logistiek

We onderzoeken in 2024 in gezamenlijkheid met vijf andere provincies de mogelijkheden van een Noord-Oostelijke corridor, zowel voor transport over weg als over water. Dit sluit aan bij de landelijke en Europese visie op corridors en zal, indien status verkregen, ook toegang bieden tot Rijks en Europese (verduurzamings / Modal Shift) subsidies. Hiermee willen we Noord-Nederland beter op de kaart zetten v.w.b. duurzaam vrachtvervoer

In aanvulling daarop sluiten we aan bij het landelijke initiatief Clean Energy Hubs, om ook andere vormen van energie mogelijk te maken voor goederenvervoer. Dit doen we samen met het provinciale team dat werkt aan de Energietransitie.

3

We zetten in op mobiliteit voor iedereen

3.1 Inleiding

De kern van programmalijn 3 is dat mobiliteit voor iedereen toegankelijk moet zijn. Wij streven naar inclusieve mobiliteit. Iedereen moet in staat zijn zelfstandig er op uit trekken om mee te doen in de maatschappij. Deze programmalijn richt zich op mobiliteit dat voor iedereen fysiek én digitaal toegankelijk en betaalbaar moet zijn. Er wordt gestreefd naar een mobiliteitssysteem waarbij iedereen zich welkom en comfortabel voelt om op pad te gaan en de fysieke en financiële afstand tussen het landelijk gebied en de centrumgebieden verkleind wordt.

3.2 Wat speelt er?

In Nederland zijn er zo'n twee miljoen mensen met een beperking. Hieronder vallen slechtziendheid, blindheid en doofheid, psychische problemen of lichamelijke beperkingen. Mensen met een handicap hebben recht om mee te doen in de samenleving.

Sinds 2016 geldt het VN-verdrag handicap in Nederland. Het doel van dit verdrag is dat de positie van mensen met een beperking verbetert. De overheid moet effectieve maatregelen treffen om de persoonlijke mobiliteit van mensen met een handicap met de grootste mogelijke zelfstandigheid te waarborgen. Mensen met een handicap moeten zich kunnen verplaatsen op de wijze en het tijdstip van hun keuze en tegen een betaalbare prijs.

Om uitvoering te geven aan het toegankelijker maken van het OV is eind 2022 het Bestuursakkoord toegankelijkheid OV 2022-2032 gesloten tussen Rijk, provincies en andere regionale OV-autoriteiten en vervoerspartijen. Het akkoord bevat afspraken over zowel digitale als fysieke toegankelijkheid van het OV. Het Programma van Eisen voor de nieuwe busconcessie Fryslân is conform de eisen uit het bestuursakkoord.

3.3 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?

In het RMP staan de volgende doelen:

- Volledig toegankelijkheid van OV voor mensen met een lichamelijke of fysieke beperking.
- Mobiliteit is voor eenieder betaalbaar, waardoor geen sprake is van vervoersarmoede.
- Iedereen moet digitale toegang hebben tot mobiliteit.

Dit is uitgewerkt in de volgende maatregelen:

Maatregelen fysieke toegankelijkheid	Maatregelen betaalbaarheid	Maatregelen digitale toegankelijkheid
3.1 Stimuleren senioren om gebruik te maken van OV i.p.v. auto	3.3 We gaan vervoersarmoede tegen	3.5 We verbeteren onze digitale toegankelijkheid
3.2 We verminderen infrastructurele barrières	3.4 Hanteren van flexibele tarieven OV	

3.4 Wat gaan we doen in 2024?

Maatregel 3.1 Stimuleren senioren om gebruik te maken van OV i.p.v. auto

Samen met de werkgroep toegankelijkheid Leeuwarden, gemeente Leeuwarden en Arriva start in 2024 een pilot om met een toegankelijk voertuig de binnenstad in Leeuwarden te ontsluiten. Reizigers kunnen op vrijdag tweemaal per uur vanaf het busstation naar verschillende locaties in de binnenstad van Leeuwarden worden gebracht (bijv. De Waag, Voorstreek, Nieuwstad en Harmonie). De pilot is een aanvulling op de Arriva Vlinder die sinds zomer 2023 in de avond, zaterdag en zondag door de binnenstad van Leeuwarden rijdt.

Daarnaast zal vanuit de provincie blijvend aandacht worden gevraagd bij de Friese gemeenten voor de subsidieregeling van het Rijk voor de inzet van OV-ambassadeurs.

Maatregel 3.2 We verminderen infrastructurele barrières

Eind 2022 is het landelijke Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 ondertekend. Als uitvloeisel van dit Bestuursakkoord wordt een provinciaal uitvoeringsprogramma opgesteld. Het Rijk stelt voor de uitvoering financiële middelen beschikbaar. In het Uitvoeringsprogramma zal onder meer worden aangegeven welke aanpassingen wenselijk en mogelijk zijn aan bushaltes, OV-knooppunten en de openbare ruimte rondom het OV om infrastructurele barrières voor met name rolstoelgebruikers, blinden en slechtzienden te verminderen. De provincie trekt samen op met de Friese gemeenten en is voornemens in 2024 te starten, afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen.

Maatregel 3.3 We gaan vervoersarmoede tegen

Bij de vaststelling van het RMP op 21 december 2022 een motie (3.037) aangenomen om vervolgonderzoek te doen naar de beleving van inwoners naar verkeersarmoede en hoe ze dit daadwerkelijk ervaren. Het beleefonderzoek wordt in het vierde kwartaal van 2023 afgerond. Op basis van de resultaten van het belevingsonderzoek vervoerarmoede stellen we naderhand concrete maatregelen op. Deze maatregelen krijgen een plaats in RMP 2.0. Dit staat gepland voor 2024.

Maatregel 3.4 Hanteren van flexibele tarieven OV

In 2024 zullen wij over het hanteren van flexibele tarieven en overige ontwikkelingen binnen het OV (onder andere nieuwe betaalwijzen, OVpay en de extra financiële bijdrage vanuit het Rijk) intensief in gesprek gaan met de vervoerder. Daarnaast vindt er afstemming plaats met de provincies Groningen en Drenthe en wordt het Rocov – als adviserend orgaan op het gebied van tarieven – hierbij betrokken. Wij zullen hierbij inspelen op de belangen van de reizigers en de nieuwe trends / veranderend reisgedrag. Mogelijk gaan we een extern bureau inschakelen die ons op basis van onderzoek en expertise kan adviseren. Beoogd resultaat is een doorontwikkeling van het Friese producten & tarievenhuis voor het OV waardoor de betaalbaarheid van het OV voor specifieke doelgroepen verbeterd.

Budget en capaciteit wordt ingevuld binnen de bestaande (financiële) kaders voor exploitatie en beheer van de OV concessies.

Maatregel 3.5 We verbeteren onze digitale toegankelijkheid

In 2024 zullen we in de gesprekken met de vervoerder nadrukkelijk aandacht schenken aan de digitale toegankelijkheid binnen het OV en de toepassing van eenvoudig taalgebruik. Naast de website en reisapplicatie van de vervoerder zelf is ook de landelijke applicatie rondom het OVPay een belangrijk middel op het gebied van digitale toegankelijkheid. Dit geldt ook voor andere reisapplicaties en 9292. Wij zullen in afstemming met het Rocov bij de reizigers onderzoeken of en hoe de digitale toegankelijkheid verbeterd kan worden.

Budget en capaciteit wordt ingevuld binnen de bestaande (financiële) kaders voor exploitatie en beheer van de OV concessies.

4

We verplaatsen ons veilig

4.1 Inleiding

Programmaliijn 4 heeft betrekking op de verkeersveiligheid op de weg, op het water en de sociale veiligheid in het OV. De Friese aanpak voor verkeersveiligheid op de weg is vastgelegd in de Strategie Verkeersveiligheid 2010 – 2025. Hierin staat dat we, samen met onze partners op het gebied van verkeersveiligheid, met een krachtige en innovatieve aanpak streven naar maximaal 14 verkeersdoden en 154 ziekenhuisgewonden in 2025. Daarnaast zetten we in op een integrale aanpak en samenwerking via onder meer het Manifest Verkeersveiligheid 2011 – 2025. Via dit manifest dragen de diverse overheden, als ook de uitvoeringspartners van het ROF en andere relevante partijen, het Openbaar Ministerie en politie Fryslân vanuit eigen rol en verantwoordelijkheid bij aan onze ambitie op het gebied van verkeersveiligheid.

We gaan dan ook door met het aanpassen van de (bestaande) provinciale wegen volgens de Duurzaam Veilig-principes, zodat deze wegen 'failproof' worden.

Naast de aandacht voor de veiligheid op het autowegennet, gaan we ook aandacht besteden aan de veiligheid op onze vaarwegen voor de beroeps- en recreatievaart. Dit gebeurt al op het Van Harinxmakanaal en de vaarwegen naar Heerenveen en Drachten. We kunnen en willen echter meer doen op dit terrein. Ook werken we, daar waar mogelijk, aan het verbeteren van de veiligheid op en langs het spoorwegennetwerk.

4.2 Wat speelt er?

Op verzoek van PS hebben we ons eind 2022, begin 2023 specifiek gericht op het stimuleren van fietshelm gebruik door Friese 55-plussers. Er zijn twee acties (2022 en 2023) uitgevoerd op stimulering van de aanschaf van een fietshelm door een kortingsbedrag te subsidiëren.

Er is in 2023 een Fietshelmcampagne gelanceerd en er is begonnen met het monitoren van het fietshelmgebruik onder 55-plussers.

In 2023 is een start gemaakt met het opstellen van de Friese Strategie Verkeersveiligheid 2025 - 2040. Na een probleemverkenning zijn er een zestal bijeenkomsten met experts en stakeholders gehouden. Deze input moet mede leiden tot de nieuwe strategie.

In het bestuursakkoord 2023-2027 is de opdracht geformuleerd om eind 2024 een integraal plan Verkeersveiligheid te presenteren. Deze opdracht valt samen met de opdracht voor het opstellen van een nieuwe Strategie Verkeersveiligheid uit het RMP 2.0.

4.3 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?

De doelen in programmalijn 4 zijn als volgt geformuleerd:

- Nul dodelijke ongevallen en afname van ziekenhuisgewonden in 2040.
- Score van veiligheidsbeleving minimaal een 8.5 in 2040.
- Sterke afname geweldsincidenten in het OV.

Dit is uitgewerkt in de volgende maatregelen:

Maatregelen verkeersveiligheid op de weg	Maatregelen verkeersveiligheid op de vaarwegen
4.1 Uitvoeren Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV2030 Fryslân	4.4 Educatie verkeersveilig gedrag op onze vaarwegen
4.2 Ontwikkelen Friese strategie verkeersveiligheid 2025-2040	4.5 Scheiden beroeps- en recreatievaart
4.3 Bevorderen sociale veiligheid op onze verkeersnetwerken	

4.4 Wat gaan we doen in 2024?

Maatregel 4.1 Uitvoering Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV 2030 Fryslân

In het Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV2030 Fryslân volgen we de negen risicothema's uit het nationaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer

9. Verkeersovertreders

SPV2030-thema 1: In 2024 verzamelen we de doelstellingen, maatregelen en uitvoeringsplanning van alle Infrastructuurplannen van Fryske wegbeheerders. Daarnaast evalueren we het proces rond het verbeteren van de verkeersveiligheid op het gebied van fiets- en overige infrastructuur.

SPV2030-thema 2: Heterogeniteit in het verkeer is een kwaliteitskenmerk voor het inrichten van ons wegennetwerk en wordt meegenomen in de infraplannen.

SPV2030-thema 3: Technologische ontwikkelingen worden veelal geïnitieerd door de markt. Wij sluiten daar op aan met slim datagebruik, met het doen ontwikkelen van een "kantel"-fiets (een driewiel fiets met kantelbare dubbele voorwielen) en met het subsidiëren van een geavanceerde fietssimulator, te ontwikkelen en bouwen door de combinatie TUD en RUG. Met NHL Stenden ontwikkelen we een AI-toepassing op het monitoren van het dragen van de fietshelm. Daarnaast loopt er nog een aantal kleinschalige initiatieven veelal gericht op gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers.

De SPV2030-thema's 4 t/m 9 zijn ondergebracht in het jaarlijkse werkplan van het Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân (ROF). Samen met partners als ANWB, Fietzersbond, SBV en VVN wordt hieraan uitvoering gegeven. Daarnaast staat een aantal projecten onder rechtstreekse aansturing van provincie Fryslân.

Het Ferkearsoerlis OVVF (Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân) en het ROF hebben op 6 juli 2023 ingestemd met de volgende verdeling van de beschikbare financiële middelen:

SPV2030-thema		
2024		
Peuters	16.485	4,5
Basisonderwijs	643.745	4,5
Voortgezet Onderwijs	345.064	4,5
Beginnende Bestuurders/jongeren	48.456	4
Plussers	255.827	5
Niet leeftijdsgebonden	19.757	4
Communicatie/Publieksacties	129.351	6,7,8,9
Innovatie, Samenwerking, Onderzoek	293.694	
	1.752.379	

Maatregel 4.2 Programmering reguliere wegenprojecten provincie 2023-2026

Het jaar 2024 staat in het teken van de start van de planfase van volgende tranche RYP projecten, zoals de inrichtingen van de kommen Oosterzee/Gietersebrug en Echten, de afwaardering van Aldtsjerk-Dokkum en de kom van Noardburgum. De uitvoering is dan zoals gebruikelijk twee à drie jaar daarna. Deze projecten worden ter hand genomen naast het afronden van de laatste projecten uit het KIP, de ovondes in de Snitserdyk. Een tweetal jaar later zullen dan de verkeerslichten bij Bolsward-West worden vervangen door een ovale rotonde met fietstunnels. Pas in 2025 en 2026 worden de ovondes bij Harkema en Burum mede dankzij SPV-subsidies van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gerealiseerd.

Doordat er in het RYP elk jaar 1 miljoen beschikbaar komt voor nieuwe projecten, zit de programmering daarmee de komende vier jaren vol. Komend jaar wordt de programmering geactualiseerd en uitgebreid met een nieuw planjaar (2026 en verder):

wegenproject

Kleinschalig Infrastructuur Programma (KIP)

N354 Snitserdyk ovondes Raerd en Easterwierrum
N359 Bolsward-West rotonde en fietstunnels

Risicofereleechjend Ynfrastruktuer Program (RYP)

N357 rotonde Doniawei (Hallum)
N361afwaardering Dokkum-Aldtsjerk
N392 reconstructie Akkrum-Aldeboarn
N359 sanering oversteek Vogelzangwei (Wyckel)
N924 kommen Oosterzee/Gietsersebrug, Echten
N369 ovonde Reitsmastrjitte (Harkema)
N355 ovonde Kloosterweg (Borum)

	2023	2024	2025	2026
N354 Snitserdyk ovondes Raerd en Easterwierrum	■	■		
N359 Bolsward-West rotonde en fietstunnels	■	■	■	
N357 rotonde Doniawei (Hallum)	■	■		
N361afwaardering Dokkum-Aldtsjerk		■	■	
N392 reconstructie Akkrum-Aldeboarn			■	
N359 sanering oversteek Vogelzangwei (Wyckel)		■	■	
N924 kommen Oosterzee/Gietsersebrug, Echten		■	■	■
N369 ovonde Reitsmastrjitte (Harkema)				■
N355 ovonde Kloosterweg (Borum)				■

Maatregel 4.2 Ontwikkelen Friese Strategie verkeersveiligheid Fryslân

In 2024 wordt de nieuwe Friese Strategie Verkeersveiligheid Fryslân 2026-2040 voorgesteld aan Provinciale Staten. Later in het jaar volgt het eerst Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2026-2030, inclusief een financiële paragraaf.

Maatregel 4.3 Bevorderen sociale veiligheid op onze netwerken

In de concessies voor openbaar vervoer is de vervoerder verantwoordelijk voor de sociale veiligheid van reizigers en personeel en de bevordering daarvan. In de samenleving is sprake van een toenemende verharding die ook zichtbaar is in het OV. Voor zowel reizigers als personeel van de vervoerder heeft dat invloed op hun gevoel van sociale veiligheid en de daadwerkelijke veiligheid.

De vervoerder zet in op het werven van voldoende gekwalificeerd personeel, dat getraind is op het voorkomen van incidenten en, in voorkomende gevallen, om repressie toe te passen. Met het oog daarop wordt een ontwikkeling in gang gezet die onderscheid maakt tussen personeel dat in eerste instantie gastheer op de treinen is en personeel dat selectief wordt ingezet op bepaalde baanvakken en tijdstippen waar zich geweldsincidenten voordoen of waar problematiek meer dan normaal aanwezig is. Goede data en goede (technische) hulpmiddelen zijn daarbij een belangrijke randvoorwaarde.

Daarnaast zet de vervoerder in op versterking van de samenwerking met veiligheidspartners, zoals politie, OM, NS en gemeenten, omdat de problematiek vaak verder reikt dan alleen het OV. Ook de opvang en nazorg van het personeel van de vervoerder vraagt blijvende aandacht, niet alleen voor hun welzijn maar ook voor het behouden van dit personeel voor hun belangrijke publieke taak. De vervoerder is daarnaast voortdurend op zoek naar nieuwe maatregelen om de veiligheid te vergroten en om op het gebied van Sociale Veiligheid te blijven innoveren. Daarbij ligt de prioriteit altijd bij het vinden van maatregelen die een juiste preventieve werking hebben.

Maatregel 4.4. Educatie verkeersveilig gedrag op onze vaarwegen

In 2024 is het programma “Varen doe je samen” opgenomen in het Werkplan van ROF. Provincie Fryslân is één van de partners van ‘Varen doe je Samen!’. In het project bundelen vaarwegbeheerders hun kennis, netwerken en communicatiekracht om vaarweggebruikers te motiveren om de vaarwegen en de wateren veilig met elkaar te delen. Wij dragen financieel bij aan de (uitvoerings)kosten van het projectbureau en waar nodig en zinvol plegen we extra regionale inzet.

Maatregel 4.5 Scheiden beroeps- en recreatievaart

Zie onder 4.4 “Varen doe je Samen”

We geven uitvoering aan Motie 393 Maatregelenpakket vergroten veiligheid van de vaarwegen. Hierin wordt met data en schouwing de belangrijkste punten bepaald en maatregelen voorgesteld om de veiligheid verder te optimaliseren. Dit zal worden voorgelegd aan PS.

5.2 Wat speelt er?

Slimme technologieën ontstaan vrijwel altijd vanuit de markt. De sturing van de overheid hierin is minimaal. Als provincie ondersteunen we deze technologieën door het faciliteren van de infrastructuur en door het reguleren en stimuleren van deze ontwikkelingen. Bij beheer en onderhoud van het provinciale wegen-, spoorwegen-, en vaarwegennet anticiperen we daar waar mogelijk op nieuwe verkeers- en vervoerstechnieken, zoals zelfrijdend/varend vervoer. In Noord-Nederlands verband willen we proefregio voor autonoom vervoer zijn. Autonoom vervoer kan volgens ons op termijn bijdragen aan de ontsluiting van het landelijk gebied met zelfrijdende voertuigen. Voor de kortere termijn kunnen we via pilots of kleine of overzichtelijke lokale projecten ervaring opdoen. Deze samenwerking staat beter bekend als @North.

Daarnaast kent de luchtvaart onbemande vliegende systemen, drones. Ze kunnen ingezet worden bij bezorging van goederen, bij inspecties, landbouw, natuurbeheer en bij beveiliging. Ze kunnen een sneller, goedkoper en milieuvriendelijker alternatief zijn voor andere vervoermiddelen. De markt heeft behoefte aan (regel)ruimte voor de ontwikkeling van drone technologie en -toepassingen. Eerst moet er getest worden hoe drones geïntegreerd kunnen worden in het luchtverkeer, zodat ze veilig én autonoom kunnen vliegen. De provincie is hiervoor het bevoegd gezag. De wet- en regelgeving én de maatschappelijke meerwaarde is belangrijk voor de beoordeling van aanvragen. De Europese- en Nederlandse wet- en regelgeving is in beweging. Wij leveren via de Dronehub Noord-Nederland praktijkkennis om tot goede besluitvorming te kunnen komen.

5.3 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?

In het RMP staan de volgende doelstellingen:

- De data-infrastructuur voor slimme mobiliteit is op orde.
- Slimme mobiliteit draagt bij aan CO2-reductie
- Slimme mobiliteit draagt bij aan een efficiënter vervoerssysteem
- Slimme mobiliteit zorgt voor een betere toegankelijkheid van het OV
- Slimme mobiliteit draagt bij aan veiligheid

Dit is uitgewerkt in de volgende maatregelen.

Maatregelen	
5.1 Handhaven slimme en groene mobiliteit	5.2 Opvolging evaluatie programma Slim & Groen

5.4 Wat gaan we doen in 2024?

Maatregel 5.1 Handhaven slimme en groene mobiliteit

De samenwerking van de drie noordelijke provincies onder de noemer @north wordt in 2024 doorgezet. Tevens houden we aansluiting bij DroneHub Noord-Nederland, ook een initiatief van de 3 noordelijke provincies. Deze ondersteunt en verbindt ondernemers,

onderwijs en overheden uit de regio bij het realiseren van hun ambities.

Ten behoeve van autonoom vervoer over water, faciliteren we de ontwikkeling, o.a. door het aanpassen van wet- en regelgeving, meewerken aan de ontwikkeling van slimme bruggen, real-time reisinfo ter optimalisering van de brugbediening en autonoom vervoer en drones.

Maatregel 5.2 Opmvolging evaluatie programma Slim & Groen

In 2024 gaan we verder met de lopende projecten binnen de diverse actielijnen van het programma Slim & Groen onderweg. Deze projecten komen terug in andere maatregelen beschreven in het RMP. Zoals maatregel 1.8 We investeren in de doorontwikkeling van hubs, 2.1 Voortzetten en door ontwikkelen werkgeversaanpak, 2.2 Stimuleren onderwijsaanpak, 2.4 We stimuleren Deelmobiliteit en 5.1 Handhaven positie slimme en groene mobiliteit.

6

Naast de vijf programmalijnen

6.1 Inleiding

Naast de maatregelen die genoemd zijn in het RMP zijn er ook acties die we naast de vijf programmalijnen oppakken in 2024. Dit gaat over de algemene zaken zoals het adviseren over lopende zaken, arealen, vastgesteld beleid etc. Daarnaast zijn we in 2024 bezig met het opstellen van het RMP 2.0. De extra maatregelen worden in de volgende paragraaf verder toegelicht.

6.2 Wat gaan we doen in 2024?

Op- en vaststellen Actieplan geluid 2023-2027

Op 21 juni 2021 heeft GS de geluidbelastingkaart 2021 vastgesteld. In navolging hierop dient ook een actieplan te worden op- en vastgesteld (wettelijke verplichting). Het Actieplan Geluid 2023-2027 bevat het beleid en de aanpak van geluidsoverlast van verkeer op provinciale wegen voor de jaren 2023 tot en met 2027. Het actieplan dient dit vóór 18 juli 2024 te zijn vastgesteld. Aangezien het plan nog wordt opgesteld en politieke keuzes nog gemaakt moeten worden kunnen nog geen uitspraken gedaan worden over tempo en kosten van de uitvoering. In het bestuursakkoord 300.000 beschikbaar gesteld voor geluidsanering gebouwen langs provinciale wegen.

De FUMO heeft reeds in 2023 de opdracht gekregen tot het opstellen van een actieplan geluid (briefnr 20273173). De data die daarvoor nodig zijn worden intern vanuit de provincie aangeleverd.

Vaststellen Geluidproductieplafonds (GPP's)

Bij de invoering van de Omgevingswet (Ow) moet de provincie uiterlijk op 31 december 2026 voor alle provinciale wegen, met een jaarlijkse weekdagintensiteit van meer dan 1.000 mvt/etmaal in een door de provincie gekozen basisjaar, een geluidproductieplafond

op referentiepunten en een geluidaanachtsgebied vaststellen. Tevens dient een saneringslijst te worden opgesteld.

Verder bestaat onder de Ow de verplichting om elk kalenderjaar het geluid op de referentiepunten te bepalen en de resultaten daarvan digitaal aan de minister van I&W te verstrekken (monitoring). Daarnaast dient elke vijf jaar een nalevingsverslag te worden opgesteld (naleving). In dat nalevingsverslag dient te worden aangegeven of er overschrijdingen zijn van het GPP en welke maatregelen de provincie gaat nemen om die overschrijdingen teniet te doen.

In het 4e kwartaal van 2023 heeft de FUMO de opdracht gekregen tot het opstellen van de GPP's en de saneringslijst. Gezien de doorlooptijd verwachten we de eerste helft van 2025 de GPP's te kunnen vaststellen. Saneringslijst volgt daarna. Ook hier zal de provincie de noodzakelijke data over wegen, verharding, hoogteligging etc. aanleveren.

Mobiliteitsprojecten en subsidieregeling Openbaar Vervoer

Op basis van de subsidieregeling Openbaar Vervoer kunnen bepaalde mobiliteitsprojecten, die ten dienste staan of gerelateerd zijn aan het Openbaar Vervoer, in aanmerking komen voor subsidie. Als voorwaarde geldt – naast het voldoen aan alle overige criteria van de subsidieregeling – dat het project is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer of diens opvolger, met inbegrip van de beoogde duur van het project en de maximaal te verstrekken subsidie voor het project.

Projecten die in 2024 voor subsidie in aanmerking kunnen komen zijn:

- Wijkauto Westeinde – (kalender)jaren 2024 en 2025
- Pilot elektrische deelauto(bus) / vrijwilligersbus gemeente Dantumadiel, duur van het project – opstartfase – 2024/2025,

Oeverbeheer vaarwegen

Eind 2023 / begin 2024 is finale besluitvorming voorzien voor het dossier 'oeverbeheer vaarwegen'. Daarmee ontstaat duidelijkheid over wie verantwoordelijk is voor het oeverbeheer langs de vaarwegen in onze provincie. Omdat het eerst een proefperiode van minimaal 3 en maximaal 5 jaar betreft, vraagt dit nog wel aandacht vanuit (onder meer) de provincie. Enerzijds omdat de provincie de subsidie Oeverfonds verstrekt richting private partijen (mede namens de gemeenten) en anderzijds omdat de provincie de regievoerder is richting de overheidspartijen om te komen tot een goede afstemming (technisch en financieel).

Monitoring verkeersbewegingen en verkeersveiligheid

Monitoren verkeersintensiteiten en mate van verstoring op wegen. Bepalen maatregelen voor het oplossen van verbeteren in de bereikbaarheid.

Beleidsmatige advisering diverse projecten m.b.t. wegen en wegen: gemiddeld 40% van de totale capaciteit.

Hieronder volgt een opsomming van diverse projecten waar we in 2024 mee bezig zijn:

- Vaststellen nieuwe vaarwegverordening – in lijn met nieuwe omgevingswet
- Vervangen HRMK-spoorbrug

- Bruggen A6 en A7
- Bruggen PM kanaal

7

Beheer- en onderhoudsprojecten

7.1 Inleiding

Het geplande onderhoud en beheer van onze provinciale (vaar)wegen en kunstwerken liggen in het verlengde van de volgende programmalijnen 1. 'We zijn goed bereikbaar' & 4. 'Door onderhoud en beheer blijven we ervoor zorgen dat we goed bereikbaar blijven en dat onze netwerken betrouwbaar en veilig zijn.'

In dit hoofdstuk staat vermeld welke beheer- en onderhoudsprojecten we in 2024 voor onze provinciale infrastructuur gaan doen.

Hoewel dit uitvoeringsprogramma gaat over de (vaar)wegen en bruggen die we als provincie in eigen beheer hebben zijn er meerdere Rijkskunstwerken en -vaarwegen die van belang zijn voor Fryslân. Denk hierbij aan de vaargeulen Boontjes en bij Ameland. Vanuit de provincie blijven we in 2024 in gesprek met het Rijk, steunen wij de lobby en waar nodig (lokaal) onderzoek om zo een bijdrage te kunnen leveren aan oplossingen voor deze knelpunten.

7.2 Kleine infrastructurale projecten

Hieronder komen de volgende items aan de orde:

- Meerjarenprogramma Infrastructuur (MPI).
- Kleine Infrastructuur Projecten (KIP).
- Risikofreemd Ynfrastruktuer Programma (RYP).
- Infrastructurale verkeersveiligheidsmaatregelen (RYP 2.0)
- Overige projecten: Duurzame Openbare Verlichting.
- Actieplan Fiets- en Wandelpaden, onderdeel provinciale fietspaden.

7.2.1 Budget Meerjarenprogramma Infrastructuur voor de kleine en reguliere wegenprojecten (MPI)

Het MPI-budget is bestemd voor de uitvoering van kleine en reguliere projecten uit de eerste periode van het PVVP 2006; de 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 worden verrekend binnen het totale programma.

Weg	Project	Oplevering	Bedragen		
			Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N358	Uterwei	2024	15.213.755	2.101.608	13.112.147
Totaal			15.213.755	2.101.608	13.112.147

Overzicht nog niet afgerekend MPI - project					
Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N359	Reconstructie Lemmer*	2021	12.564.600	1.333.000	11.231.600

*) definitieve afrekening volgt na de evaluatieonderzoeken in 2023

7.2.2 Budget Kleine infrastructuurprojecten (KIP)

Voor het programma voor de kleine infrastructuurprojecten resteren nog de volgende onderdelen:

Weg	Project	Oplevering	Bedragen		
			Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N359	Bolsward – A7	2026	4.379.641	1.000.000	3.379.641
N354	Reard- Easterwierum-Tsienzerbuorren	2024	5.402.472	1.102.000	4.300.472
Totaal			9.782.113	2.102.000	7.680.113

7.2.3 Budget Risikofrelegend Ynfrastruktuer Programma (RYP)

Mee- en tegenvallers worden binnen het programma verrekend.

Weg	Project	Oplevering	Bedragen		
			Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N359	Bolsward - Workum	2025	6.747.905	1.768.045	4.979.500
N917	Selmien – Haulerwijk	2023	3.960.700	2.202.900	1.757.800
N355	Twijzel – Quatrebras	2023	7.119.402	3.415.602	3.703.800
N351	Slijkenburg – Wolvega	2023	5.981.260	4.140.460	1.840.800
N369	Drachten Kootstertille: bajonet en fietsoversteken	2023	2.331.600	942.800	1.388.800
N361	Tytsjerk – Gytsjerk	2023	567.900	24.200	543.700

	Opzichzelfstaande locaties	2023	429.600	2.000	427.600
	Obstakelbeveiliging (bewegwijze- ring botsveilig maken)	2023	505.000	-	505.000
N351	Wolvega – Oosterwolde: uitritten	2023	789.500	-	789.500
	Bermverharding	2023	1.428.325	58.425	1.369.900
Totaal			29.861.192	12.554.792	17.306.400

Overzicht nog niet afgerekende RYP - projecten					
Weg	Project	Oplevering	Totale investe- ring	Bijdragen	Provinciale investe- ring
N384	Dongjum - Tzummarum	2022	963.200	183.100	780.100
N393	Stiens - Harlingen	2022	2.071.800	0	2.071.800
			3.035.000	183.100	2.851.900

7.2.4 Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen RYP 2.0

Dit programma is gestart in 2020. De investering is 1 miljoen structureel per jaar en wordt jaarlijks opgehoogd met een bedrijfsvoeringscomponent van € 250.000. De volgende projecten zijn opgevoerd.

			Bedragen		
Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N355	Kom Noardburgum	2023	744.000	372.000	372.000
N357	Hallum (Doniawei)	2023	1.280.000	-	1.280.000
N392	Akkrum - Aldeboarn	2026	1.640.000	-	1.640.000
N359	Wyckel (Vogelenzang)	2023	122.000	-	122.000
N361	Dokkum - Aldtsjerk	2023	322.000	-	322.000
N924	Rohel – Echtenerbrug -Oosterzee	2027	2.305.650	431.200	1.874.450
N369	Kruispunt Reitsmastrjitte nabij Harkema	2025	954.000	204.000	750.000
N355	Kruispunt nabij Burum	2025	954.000	204.000	750.000
N353	Kruispunt Westvierdeparten	2023	65.000	-	65.000
N919	Rijweg	2023	30.000	-	30.000
N380	Bebouwde kommen Mildam, Nieuwe- en Oudehorne	2023	90.000	-	90.000
Nieuw	Fietstunnels Bolsward*	2026	2.028.000	-	2.028.000
Totaal			10.534.650	1.211.200	9.323.450

Overzicht nog niet afgerekend RYP 2.0 - project						
Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering	

N355	Vijversbrug	2022	466.200	109.200	357.000
------	-------------	------	---------	---------	---------

7.2.5 Categorie Overige projecten

In tegenstelling tot bovenstaande programma's mogen van de 2 onderstaande projecten de mee- en tegenvallers niet tegen elkaar worden weggestreept.

Duurzame Openbare Verlichting

Project	Oplevering	Bedragen		
		Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Duurzame Openbare Verlichting	2023	2.492.588	32.053	2.460.535

7.3 Fietspadenprogramma

Overzicht nog niet afgerekend Fietspad - project					
	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
	Verbetering Fietsnetwerk Fietspaden	2022	600.000	-	600.000

7.3.2 Fietsverkeer Investeringsprogramma

Project	Oplevering	Bedragen		
		Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Hoofd fietsroutes (activa 1354)	2024	3.444.700	-	3.444.700
Hoofd fietsroutes (activa 1480)	2025	3.000.000	-	3.000.000

7.4 Grote infraprojecten

7.4.1 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 vervolgens afzonderlijk in de

provinciale begroting opgenomen. Deze projecten vallen in de begroting onder beleidsveld 2.2. 'Verbetering Infrastructuur'. Ze worden ook uitgebreid besproken in de begrotingsparagraaf negen 'Grote Projecten'.

Nieuwe majeure projecten waarover de besluitvorming recent plaatsvond, en die zich in de voorbereidingsfase bevinden, zoals bijvoorbeeld de sluis van Kornwerderzand, worden hier om die reden niet extra uitgelicht. Hetzelfde geldt voor provinciale projecten die fysiek zijn afgerond, zoals de Centrale As.

		Bedragen			
Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen(*)	Provinciale investering
N358	Skieding	2025	16.518.200	8.259.100	8.259.100

7.4.2 Opwaardering Van Harinxmakanaal

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

		Bedragen in € x 1000,-			
	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
VHK	Bocht Franeker *	2026	14.200	-	14.200
VHK	Bocht Froskepolle	2024	1.500	-	1.500
VHK	Bocht Langdeel	2024	980	-	980
VHK	Oevers	2024	1.500	-	1.500
VHK	Wachtplaatsen	2025	4.000	-	4.000

**) Bochtverruiming Franeker: uitvoeringsplanning is sterk afhankelijk van de voortgang in het minnelijke traject (grondaankoop en schadeloosstelling reconstructie).*

7.4.3 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 medefinancierd uit deze RSP-middelen. De opgenomen bedragen zijn excl. BTW.

		Bedragen in € x 1000,-			
Spoor	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen (incl RSP)	Provinciale investering
LWD - ZW	Station Werpsterhoeke 2 ^e fase	2027-2030	12.100	12.100	0
LWD – ST	4 ^e trein Leeuwarden-Sneek: 1 ^e fase Mantgum 2 ^e fase ombouw emplacement L'warden	1 ^e fase: 2020-2022 2 ^e fase: 2024	13.200 1,3 mlj 12,9 mlj	4.850	8.350
	Nog toe te voegen 1mlj BDU voor bovenleidingen				
Overweg veiligheid	Programma niet actief beveiligde overwegen (NABO-programma)	2023	4.100	3.063	1.037

Busstation Heerenveen

*) Investeringsagenda Heerenveen-Drachten

Bus	Project	Oplevering	Bedragen in € x 1000,-		
			Totale investering	Bijdragen (incl. RSP)	Provinciale investering
	Busstation Heerenveen*	2025	1200	1200	0
	Fietsenstalling station Heerenveen oostkant	2022-2024	655	262	393
	Busstation Sneek	2023	1.200	0	1.200
Beschikking uit ketenknooppunten	Bolsward	Januari 2022	360	0	472,5
			112,5		

7.5 Instandhouding provinciale infrastructuur

7.5.1 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 de tabel op de volgende pagina zijn de kunstwerken opgenomen die in de periode (2023 t/m 2030) van het programma nog vervangen of gerenoveerd worden.

De besluitvorming over het MPK is gemandateerd aan het college van Gedeputeerde Staten. Het programma wordt jaarlijks geactualiseerd en door het college vastgesteld. Meeten tegenvallers worden binnen het programma verrekend.

Project	Oplevering	Bedragen		
		Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Brug Hallumervaart te Hallum	2026	2.500.000	-	2.500.000
Brug Dokkummer Grootdiep te Engwierum	2024	3.075.000	-	3.075.000
Brug Zijlsterrijd, Kollum	2024	2.615.000	-	2.615.000
Gerke Numansbrug, Gorredijk	2028	1.890.000	-	1.890.000
Jousterbrug, Heerenveen	2027	1.100.000	-	1.100.000
Brug Rottum	2027	3.400.000	-	3.400.000
Brug Nieuweschoot	2027	3.200.000	-	3.200.000
Brug Mildam	2028	2.080.000	-	2.080.000
Oldetrijnsterbrug	2027	5.450.000	-	5.450.000
Brug Oldelamer, Munnekebu- ren	2026	1.940.000	-	1.940.000
Brug Zijlroede, Lemmer	2025	3.450.000	-	3.450.000
Brug Donkerbroek	2027	1.365.000	-	1.365.000
Skarsterbrug	2028	1.100.000	-	1.100.000
Sansleatbrege, Terherne	2023	3.610.000	100.000	3.510.000
Brug Ravenswoud, Appelscha	2027	1.700.000	-	1.700.000
Brug Linthorst Homansluis	2029	2.715.000	-	2.715.000
Brug Noorder Oudeweg, Broek	2026	2.410.000	-	2.410.000
Vaste brug Hijum	2025	2.100.000	-	2.100.000
Prikkedam te Makkinga	2026	1.585.000	-	1.585.000
Venekoterbrug	2022	4.680.500	274.400	4.406.100
Koebrug bij Metslawier	2025	2.155.000	75.000	2.080.000
Brug Kiesterzijl	2025	5.700.000	-	5.700.000
Brug Janesloot	2023	317.700	92.700	225.000
Brug Visvliet (Lauwers)	2024	373.900		373.900
Brug Willem Loresluis	2026	1.000.000		1.000.000
Frisiabrug	2024	760.000		760.000
Brug Ravenswoud, Appelscha	2022	120.000		120.000
Aquaduct Ie	2023	70.000		70.000
Aquaduct Galamadammen en Aquaduct Jelteloot	2024	700.000		700.000
Kunstwerken N359/ N359 3 tunnels	2024	19.696.400	14.796.400	4.900.000
Tsjerk Hiddesluizen	2024	4.400.000		4.400.000
Johan Frisosluis	2025	400.000		400.000
Friese Sluis Zoutkamp	2024	600.000		600.000
Stationsbrug Franeker	2024	240.000		240.000
Convenant Tsjerk Hiddesluis- zen	2026	546.000		546.000

Opmerking: voor de projecten: Zijlsterrijd, Engwierum, Follega, Jousterbrug, Rottum, Nieuweschoot, Zandslootbrug, Schreiersbrug, Dronrijp is of wordt ook de afstandsbediening meegenomen in overleg met PAB (Provinciale Afstandsbediening Bruggen).

Overzicht nog niet afgerekende MPK projecten				
Brug Dronrijp	2024	15.381.000	20.000	15.361.100
Brug Follega	2022	3.437.100	275.000	3.162.100
Brug Baard te Baard	2021	2.984.971		2.984.971
Schreiersbrug	2022	2.037.000	1.737.000	300.000

7.5.2 Programma Afstandsbediening Bruggen (PAB)

Binnen Programma Afstandsbediening Bruggen worden provinciale, en ook aanhakende 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 PAB. De investeringen aan gemeentelijke bruggen zijn vanuit het voormalig Fries Merenproject gefinancierd. De investering aan het nieuwe Swettehûs wordt voor het aandeel steunpunt vanuit Provinciale Waterstaat gefinancierd.

Projecten	oplevering	Bedragen in € x 1.000		
		Totale investering	Bijdragen	Provincie
Bruggen cluster Leeuwarden	2024	4.289	3.964	325
Bruggen cluster Dongeradeel/ Ferwerderadeel	2023	778	537	241
Brug Klaarkamp en Warrebrug nabij Tijnje	2022	1.077	144	933
Swettehus nieuwbouw	2022	4.813	2.550	2.263
Aansluiting bruggen op Swettehus	2024	3.618	1.218	2.400
Provinciale bruggen Heerenveen	2024	824	-	824
Brug Baard	2024	321	-	321
Glasvezel- en programmakosten	2024	11.856	1.412	10.443
Afstandsbediening overig	2024	1.254	-	1.254

Overzicht nog niet afgerekende PAB projecten (in € x 1.000)				
Cluster Zuid - Westhoek	2021	2.360	570	1.790
Sudergoabrêge + Panhuysbrug	2021	722	37	685
Cluster van Harinxmakanaal	2021	1.808	95	1.713

7.5.3 Programmering groot onderhoud

Programmering Groot onderhoud						
Reserve Wegen						
Groot onderhoud deklagen (€)						
Wegbenaming		2024	2025	2026	2027	2028
N351	Oosterwolde (N381) – Wolvega – Slikkenburg	0	4.579.100	0	0	0
N353	Noordwolde-Zuid – Oldeberkoop (N351) – Oudehome (N380)	0	0	0	167.000	927.300
N354	Idaerd (A32) – Sneek – Oosterzee-Buren (A6)	0	2.145.400	9.600	272.900	240.900
N355	Leeuwarden – Buitenpost – Visvliet	1.335.200	355.000	549.800	0	656.700
N356	Holwerd – Dokkum – Burgum – Nijega (N31)	1.467.800	388.600	0	1.807.400	2.600.000
N357	Leeuwarden – Sliens – Holwerd	0	0	0	0	269.700
N358	Holwerd – Metslawier – Buitenpost – Frieschepalen (A7)	10.600	420.500	0	139.300	0
N359	Lemmer (A6) – Balk – Bolsward – Boksum (N31)	549.800	2.063.300	857.500	210.600	1.267.100
N361	Lauwersoog – Dokkum – <u>Swarneweisen</u> (N355)	1.341.200	0	0	241.300	2.008.000
N369	Drachten (N31) – Harkema – Twijzel (N355)	134.100	307.600	51.500	9.300	0
N380	Heerenveen-Zuid (A32) – Jubbega – Donkerbroek (N381)	0	1.600	1.307.100	1.143.800	956.600
N381	Drachten (A7) – Oosterwolde – Hoogersmilde	0	577.700	0	2.442.800	1.260.600
N383	Leeuwarden – Marssum – Sint Annaparochie	0	116.300	0	0	311.900
N384	<u>Deersum</u> (N354) – Franeker – Tzummarum (N393)	0	0	0	214.000	0
N390	A31 – Harlingen	0	0	0	0	0
N392	Akkrum (A32) – Gorredijk – Jubbega (N380)	452.800	557.700	988.400	0	0
N393	Stiens (N357) – Harlingen (N390)	1.235.000	0	60.300	1.436.700	299.100
N398	Stiens (N357) – <u>Bitgummole</u> (N383)	0	236.100	0	43.500	0
N910	Dokkum – Kollum – Augsbuurt (N355)	0	0	0	0	341.800
N913	Sumar (N356) – Garyp (N31)	48.300	0	538.700	0	86.200
N917	Drachten Azeven (N381) – Bakkeveen – Haulerwijk	0	0	0	92.200	29.400
N918	<u>Weperpolder</u> (N919) – Haulerwijk	0	0	286.600	0	293.800
N919	Veenhuizen – <u>Weperpolder</u> – Oosterwolde (N381)	441.200	0	481.300	0	364.800
N924	Heerenveen-West – Echtenerbrug – Oosterzee-Buren (A6)	0	363.700	0	165.500	978.700
N927	Sint Nicolaasga (A6) – Spannenburg (N354)	521.700	0	0	0	0
N928	Woudsend (N354) – Balk (N359)	0	0	0	0	33.200
	Totaal	7.537.700	12.112.600	5.130.800	8.386.300	12.925.800

Groot onderhoud kunstwerken wegen (€)	2024	2025	2026	2027	2028
Aquaducten	0	5.500	10.500	41.500	13.500
Beweegbare bruggen	218.500	455.000	123.500	954.500	297.000
Onderdoorgangen	138.000	104.500	42.000	43.500	160.000
Vaste bruggen	799.000	577.500	347.500	252.000	388.000
Viaducten	107.000	68.500	1.000	73.000	32.000
Totaal	1.262.500	1.211.000	524.500	1.364.500	890.500

Reserve Water						
Groot onderhoud kunstwerken water (€)		2024	2025	2026	2027	2028
Sluizen		662.000	828.500	204.500	880.500	902.500
Groot onderhoud betonning en bekalking water (€)		2024	2025	2026	2027	2028
Betonning & bekalking		0	75.200	0	0	0

Groot onderhoud baggeren water (€)						
		2024	2025	2026	2027	2028
A001b,A073,A024b	Houkesleat/Broeresleat/Waldfeart	0	0	0	0	130.700
A002	Franeker-Kingmatille	0	0	0	238.200	238.200
A002	Kiesterzyl- Franeker west	498.200	0	0	0	0
A002	Franeker Oost	0	0	403.900	0	0
A002	Kingmatille Dronrijp	0	0	0	0	254.600
A002	Deinum-Deinum West	0	238.800	0	0	0
A019 A037 A030	3 tal vaarwegen baggeren knelpunten	411.700	0	0	0	0
A092	De Luts	0	0	0	70.500	0
A109	Mantgumerfeart	0	0	0	134.000	0
A115	Noordelijke elfstedenroute	0	0	0	0	208.700
	Totaal	909.900	238.800	403.900	442.700	832.200

Groot onderhoud oevers water (€)						
		2024	2025	2026	2027	2028
A004, A010	Johan Frisokanaal en Streamkanaal		84.000	0	0	0
A005, A014, A034	Dokkumer Grutdijp, Nije Swemmer en Streamkanaal	712.400	0	0	0	0
A022, A023, A103	De Tsjonger, Preenzewiek, Engelenfeart		450.000	0	0	0
A004	Johan Frisokanaal	0	65.600	0	0	0
A005	Dokkumer Ie	0	45.900	0	0	0
A009	Helomavaort	0	134.900	0	0	0
A016	Strobosser Trekfeart	0	575.000	0	0	0
A022	De Tsjonger	0	58.300	0	0	0
A023	Engelenfeart	0	88.500	0	0	0
A048	Sylster Ryd	0	83.800	0	0	0
N910	Langs de Strobosser Trekwei	0	635.600	0	0	0
A009	Helomavaort	0	0	982.400	0	0
A022	De Tsjonger	0	0	1.144.000	0	0
	Totaal	712.400	2.221.600	2.126.400	0	0

	Programmering investeringen in oevers (€)					
		2024	2025	2026	2027	2028
A033	Oever Vierhuistervaart		1.020.000	0	0	0
A022	Oever Tjonger		2.740.000	0	0	0
A002	Oever Leeuwarden-Zuid	1.430.000	0	0	0	0
A004	Oever Jeltsloot Heeg		1.200.000	0	0	0
A009	Oever Helomavaart	350.000	0	0	0	0
A002	Oever Franeker-West	798.800	0	0	0	0
A002	Oever Franeker-Oost	957.300	0	0	0	0
A002	Oever Dronryp-depot	191.500	0	0	0	0
A002	Oever Deinum	436.500	0	0	0	0
A002b	Oever Wilde Greons en optimalisatie bocht Oost	770.000	0	0	0	0
A003	Oever vaarweg Drachten Earnewald	800.000	0	0	0	0
A003	Oever vaarweg Drachten Smelle Ie	1.465.000	0	0	0	0
A003	Oever vaarweg Drachten-Ossekop	250.000	0	0	0	0
A002	Oever Kingmatille noord	0	0	1.445.000	0	0
A002	Oever Kingmatille Zuid	1.515.000	0	0	0	0
A002	Oever Harlingen	0	670.000	0	0	0
A002	Oever Deinum-RitsumasyI	0	911.000	0	0	0
A002	Oever Franeker	0	635.000	0	0	0
A002	Oever Franeker Noordoost	0	0	0	1.570.000	0
A002	Oever VHK verspreid	0	0	0	0	3.700.000
	Totaal	8.964.100	7.176.000	1.445.000	1.570.000	3.700.000