

provinsje fryslân  
provincie fryslân 

# Útfieringsprogramma Ferkear en Ferfier 2022





**Uitvoeringsprogramma  
Verkeer en Vervoer 2022**

**Útfieringsprogramma  
Ferkear en Ferfier 2022**



# Inhoud

<b>Inleiding</b>	<b>6</b>
<b>Deel I</b>	
<b>1    Beleid</b>	<b>10</b>
1.1 Planvorming en programmering	12
1.2 Bestuurlijke samenwerking	13
1.3 Actuele brede beleidsthema's voor 2022	17
<b>2    Verkeersveiligheid (gedrag)</b>	<b>19</b>
2.1 Werkplan ROF 2022	20
2.2 Samenwerking in het Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân (ROF)	20
2.3 Uitvoering motie PS over intensivering verkeersveiligheidsaanpak	21
2.4 Voorlichting Veiligheid op het water	21
<b>3    Bereikbaarheid en verkeersveiligheid (infrastructuur)</b>	<b>23</b>
3.1 Beroepsvaart	24
3.2 Oeverbeheer	24
3.3 N354, Sneek – Leeuwarden	24
3.4 Inrichting van bestaande wegen	25
3.5 Landelijke subsidie (veilige bermen, SPV)	25
3.6 Beheer & onderhoud	26
3.7 Analyse van wegen	26
3.8 Fietsen	27
3.9 Wildongevallen	29
<b>4    Openbaar vervoer (OV)</b>	<b>30</b>
4.1 Implementatie nieuwe spoorconcessie regionale lijnen	31
4.2 Ontwikkelingen bij de huidige concessies	32
4.3 OV van de toekomst	32
4.4 Verduurzaming openbaar vervoer	33
4.5 Snelle treinverbinding met de Randstad	33
4.6 Vervanging spoorbrug HRMK	34
4.7 Decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden-Zwolle	34
4.8 Waddenveren	35
4.9 Nieuwe busconcessie m.i.v. december 2022	35





## Deel II

<b>1</b>	<b>Verkeersveiligheid (gedrag)</b>	<b>38</b>
<b>2</b>	<b>Verbetering infrastructuur incl. realisatie spoorprojecten</b>	<b>39</b>
	2.1 Programma bereikbaarheid Leeuwarden	39
	2.2 Kleine infraprojecten	39
	2.3 Grote infraprojecten	42
<b>3</b>	<b>Instandhouding provinciale infrastructuur</b>	<b>44</b>
	3.1 Meerjaren programma kunstwerken (MPK)	44
	3.3 Programma Afstandsbediening Bruggen (PAB)	46
	3.4 Programmering Groot Onderhoud	47
	3.4.1 Reserve wegen	47
	3.4.2 Reserve water	48
<b>4</b>	<b>Openbaar vervoer</b>	<b>50</b>
	4.1 Duurzaam Openbaar vervoer	50
	4.2 Exploitatie Openbaar vervoer	50
	4.3 OV Ketenknooppunten	51
<b>5</b>	<b>Reserve Doeluitkering</b>	<b>54</b>
	5.1 Achtergrond en bestemming reserve	54



# Inleiding

Met dit Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2022 (UP V&V 2022) 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 2022. En daarnaast geven wij uitvoering aan onze afspraken in het BO-MIRT (Bestuurlijke Overleggen Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) 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 infrastructurale 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 2022**

- De opzet van het UP V&V 2022 is grotendeels conform de opzet van de uitvoeringsprogramma's van de voorgaande jaren. 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 dit stuk staan ze uitgeschreven, zodat ze ook in een gedrukte vorm digitaal vindbaar zijn.
- In het kader van de uitwerking van de Omgevingsvisie zal een bezinning plaatsvinden op het huidige instrument van het uitvoeringsprogramma. PS heeft in oktober 2020 een startnotitie vastgesteld voor het opstellen van een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP), ter vervanging van het huidige Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP). Daarin kijken we ook naar de functie van het huidige uitvoeringsprogramma V&V. Aangezien dit RMP nog niet als nieuw beleidskader is vastgesteld, houden wij nu de gebruikelijke werkwijze aan.

### **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.

### **Deltaplan Noordelijk Nederland**

In dit uitvoeringsprogramma worden twee benamingen gebruikt:

- 'Bouwstenen voor het Deltaplan Noordelijk Nederland' (dit is deel A, dat al openbaar is);
- 'Deltaplan Noordelijk Nederland' (het complete deltaplan, deel A en straks ook de uitwerkingen van delen B en C ineen).

### **Klimaatakkoord / Omgevingsvisie / Regionaal Mobiliteitsprogramma**

Provincie Fryslân heeft in oktober 2019 het Klimaatakkoord ondertekend én in september van 2020 een Omgevingsvisie vastgesteld. Beide vragen om uitwerking in zogenoemde regionale mobiliteitsprogramma's (RMP's). Een startnotitie RMP is behandeld in de PS-vergadering van 21 oktober 2020. Verduurzaming van de mobiliteit moet bijdragen aan het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Vanuit de afspraken over slimme en duurzame mobiliteit werken wij landelijk al samen aan dit thema.







## Deel I Beleidsagenda

1	Beleid	10
2	Verkeersveiligheid (gedrag)	19
3	(Infrastructuur	23
4	Openbaar vervoer (OV)	30



## 1 Beleid

Dit hoofdstuk is een uitwerking van het onderdeel Beleid van beleidsveld 2.1 van de begroting 2022. 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 de ontwikkeling en uitvoering van beleid. We stimuleren hiermee bewuste mobiliteitskeuzes.

### Ontwikkelingen

In 2019 ontwikkelde de mobiliteit in Fryslân zich nog grotendeels in lijn met de langjarige stijgende trends vanaf 2010, maar vanaf 2020 is de invloed van de coronacrisis merkbaar. In 2000 was er duidelijk minder personenvervoer dan in 2019, vooral ten tijde van de lockdowns. Ook was het stuk minder druk op de provinciale wegen (ca 9,2% minder dan in 2019) en lag het gebruik van het OV in 2020 meer dan 40% lager dan in 2019. De effecten op het goederenvervoer lijken overigens beperkt te zijn gebleven.

Het is natuurlijk de vraag of dit Corona-jaar voor een structurele verandering in reisgedrag zal zorgen. Voorlopige cijfers van oktober 2021 lijken erop te wijzen dat drukte op de provinciale wegen alweer op het niveau van 2019 zit. De bezetting van bus en trein zit nog rond de 80% van 2019.

In 2020 kwamen in Fryslân 35 mensen om het leven door een verkeersongeval. Daarmee steeg het aantal doden in het verkeer voor het vierde jaar op rij. Op de provinciale wegen vonden zes dodelijke ongevallen plaats. Het aantal verkeersgewonden daalde wel verder. Over meerdere jaren bekeken is er nog geen sprake van een terugloop van het aantal dodelijke ongevallen en dodelijke slachtoffers op de provinciale wegen. Het

ideaalbeeld van nul verkeersdoden is nog ver weg. Wij gaan door met infrastructurele maatregelen (het RYP - Risikofreleegjend Ynfrastruktuer Programma) en met het stimuleren van veilig verkeersgedrag. Waar mogelijk intensiveren wij de aanpak op cruciale punten. In het bestuursakkoord is structureel één miljoen euro per jaar beschikbaar gesteld voor infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen als onderdeel van resultaat 40. (zie ook bijlage)

De uitvoering van Actieplan Geluid 2018-2022 ligt op koers. Alle voorgenomen maatregelen worden uitgevoerd. Vanaf 2022 zal weer een nieuwe geluidsbelastingkaart worden opgesteld met aansluitend een nieuw Actieplan Geluid.

In een analyse is bevestigd dat het fietsverkeer in Fryslân de afgelopen jaren is afgenomen. Dit in tegenstelling tot de beleidsdoelstelling in de nota Fryslân Fytslân uit 2005. Als antwoord hierop wordt momenteel gewerkt aan een nieuw fietsbeleidsplan dat tevens in 2022 door PS zal worden behandeld.

De prijzen van bouwmaterialen en brandstof stijgen fors. Ook kampt bouwend Nederland met langere levertijden. Of deze prijsstijgingen incidenteel of structureel zijn is moeilijk in te schatten. Zowel de prijsstijgingen als leveringsproblemen kunnen consequenties hebben voor de bouwkosten, aanbestedingen en de planning van werkzaamheden.

In 2021 vonden de landelijke Tweede Kamerverkiezingen plaats. De formatie van het uiteindelijke kabinet kan van invloed zijn op de afspraken die wij met het Rijk kunnen maken, bijvoorbeeld over de Lelylijn. Vooruitlopend hierop stelde het Rijk wel al een Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) op. Dit is de opvolger van de NMCA (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse). De IMA moet de basis gaan vormen voor gesprekken tussen Rijk en regio. Om zo tot een gezamenlijke programmering voor het oplossen van knelpunten te komen m.b.t. de rijks infrastructuur.

De IMA: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/06/29/integrale-mobiliteitsanalyse-2021>

Het Rijk gaat het huidige Infrastructuurfonds omvormen naar een Mobiliteitsfonds, waardoor er op termijn ook niet-infrastructurele opgaven uit betaald kunnen worden. Ook de ontwikkeling van het Groeifonds is belangrijk. Bijdragen vanuit het Groeifonds voor infrastructurele projecten worden toegevoegd aan het Infrastructuurfonds/ Mobiliteitsfonds. Het kabinet actualiseert de MIRT-spelregels. En dan met name de financiering-spelregels over de wijze van samenwerken van het Rijk en de regio en de uitvoeringsregelgeving (subsidiedrempels). Wanneer we verschillende opgaven verbinden, hebben we meer kans op financiering. Denk aan de omvangrijke woningbouwopgave en de noodzakelijke transitie op het gebied van duurzaamheid en energie. De ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Buitenlandse Zaken werken ambtelijk verder aan de argumentatie en het gezamenlijke verhaal, in samenwerking met regio's. Het Deltaplan Noordelijk Nederland is hiervan een goed voorbeeld.

Onderstaand gaan wij in op de thema's:

- Planvorming en programmering (1.1)
- Bestuurlijke samenwerking, met name het overleg met het Rijk (1.2)
- Actuele brede beleidsthema's (1.3)

## 1.1 ■ Planvorming en programmering

Het provinciale mobiliteitsbeleid, conform het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP), is verouderd. Provinciale Staten stemden 30 oktober 2019 in met de integrale set van afspraken uit het Klimaatakkoord. Dit betekent het opstellen van een regionaal mobiliteitsprogramma (RMP). September 2020 stelden PS ook de Provinciale Omgevingsvisie (POVI) vast en daarmee het strategisch beleidskader. De uitwerking hiervan moet in een aantal integrale programma's, waaronder dat voor mobiliteit, worden beschreven. Het RMP vervangt het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan dat in 2011 voor het laatst werd herzien. Het RMP verbindt de Omgevingsvisie en het Klimaatakkoord.

Omdat het een regionaal programma betreft, wordt het RMP samen met alle gemeenten en andere stakeholders vormgegeven en breed ter inzage gelegd. Het RMP is een omgevingsprogramma in de zin van artikel 3.4 en 3.5 van de nieuwe Omgevingswet die naar verwachting 1 juli 2022 in werking treedt. Het RMP valt onder het overkoepelende strategische kader van de POVI en wordt regelmatig herijkt en zo nodig (partieel) aangepast. Zo is het onderdeel van de beleidscyclus van het nieuwe stelsel van de Omgevingswet. Ook de relatie met de nieuwe Omgevingsverordening is hierbij relevant. Wij willen bovenstaande, gecombineerd in het RMP, in 2022 voorleggen aan PS.

### Mobiliteit als integraal onderdeel van maatschappelijke opgaven

We hebben het nu over een mobiliteitsprogramma en niet langer over een verkeer- en vervoerplan. De term 'mobiliteit gaat veel meer uit van de behoefte aan ontmoeting en contact. 'Verkeer en vervoer' ging meer uit van de wijze waarop verplaatsing plaatsvindt: systemen en modaliteiten. Een en ander vraagt 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 wijze van vervoer, investeringen in het infrastructuurnetwerk (spoor, water en weg) en het verkeersgedrag van verkeersdeelnemers. Sturing geven aan een steeds veranderend systeem is een uitdaging.

Het Infrastructuurfonds is omgezet in het Mobiliteitsfonds. Kern van dit fonds is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. Daarmee is de reikwijdte ten opzichte van het Infrastructuurfonds verbreed met maatregelen die de doelmatigheid en/of de veiligheid van infrastructuur vergroten. In de begroting van het Mobiliteitsfonds worden budgetten niet langer op voorhand, volgens een vaste verdeelsleutel, over de modaliteiten verdeeld. Doel is het verkrijgen van een meer integrale afweging van bereikbaarheidsopgaven en -oplossingen. Met het oog op de samenwerking met het Rijk, kan het zinvol zijn brede mobiliteitsdoelen en -opgaven te formuleren. En daarover vervolgens meerjarige afspraken te maken.

In het verlengde van het nieuwe Mobiliteitsfonds wordt het Besluit Infrastructuurfonds aangepast. De nieuwe regeling zal bepalingen bevatten voor het verstrekken van specifieke uitkeringen door het Rijk aan medeoverheden voor lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten die zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De regeling bepaalt aan welke criteria de projecten en projectpakketten moeten voldoen om voor een specifieke uitkering in aanmerking te komen. Maar ook onder welke voorwaarden een uitkering wordt verstrekt en hoe de hoogte daarvan wordt vastgesteld.

## Monitoring

Wij houden de mobiliteitsontwikkeling bij. Daarmee kunnen we vaststellen of genomen maatregelen de gewenste effecten sorteren. Of dat we de inzet en aanpak wellicht moeten aanpassen. Een en ander wordt opgenomen in een monitorings-rapportage.

De rapportage over 2020 komt gelijktijdig beschikbaar met dit uitvoeringsprogramma. De rapportages zijn waar mogelijk gestandaardiseerd om enerzijds de continuïteit te kunnen waarborgen en anderzijds voldoende flexibel te kunnen zijn. Zodra het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) er is, passen we daar de inhoud van het monitoringprogramma op aan. Om vergelijkingen te kunnen trekken hanteren we zoveel mogelijk landelijk gestandaardiseerde indicatoren.

De verkeersgegevens registreren we (deels) zelf. Hiervoor wordt ons systeem geüpdatet. Denk daarbij aan:

1. Intensiteit autoverkeer. Momenteel wordt er op 56 telpunten geregistreerd. De tellingen zijn uitbesteed via de Nationale Databank Wegverkeersgegevens. Vanwege Europese geluidshinderwetgeving (Schwung), breiden we het aantal telpunten uit tot zo'n 200.
2. Intensiteit fietsverkeer. Momenteel wordt er op 28 plaatsen geregistreerd. De telapparatuur is in 2021 vervangen. Daarbij wordt overgeschakeld naar gegevensinwinning als dienst.
3. Intensiteit scheepvaartverkeer. Een nieuwe aanpak wordt voorbereid. Daarbij wordt gebruik gemaakt van camerabeelden, een tel-app en AIS-data (Automatic Identification System).
4. Het gebruik van carpoolterreinen en parkeervoorzieningen bij stations. Ook hiervoor wordt een eenvoudige tel-app of een alternatief invoerbestand ontwikkeld.

## 1.2 ■ Bestuurlijke samenwerking

### Bestuurlijk Overleg MIRT

MIRT staat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In het MIRT zijn onder andere projecten en programma's opgenomen, waarmee wordt gewerkt aan de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland. De MIRT-werkwijze is gebaseerd op samenwerking tussen het Rijk en decentrale overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven.

De provincies Groningen, Fryslân en Drenthe vormen samen de MIRT-regio Noord-Nederland. Het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO-MIRT) vindt in principe elk najaar plaats en wordt in SNN-verband voorbereid, inclusief de gemeenten Leeuwarden, Groningen, Assen en Emmen. Ook de waterschappen zijn aangehaakt. Onderwerpen op railgebied worden voorafgaand aan het BO-MIRT besproken in het Bestuurlijk Overleg Spoor (BO-Spoor). De hierin gemaakte afspraken met het Rijk worden overgenomen, c.q. formeel bevestigd in het BO-MIRT. De agenda voor het BO-MIRT wordt in overleg met de regio opgesteld, maar de bewindslieden hebben hierin het laatste woord.

Waar opgaven elkaar raken, worden deze samen met het Rijk en andere partijen opgepakt. Met verschillende partijen wordt gewerkt aan de Omgevingsagenda Noord die de opgaven in de fysieke leefomgeving van Noord-Nederland beschrijft. Deze



omgevingsagenda kan richtinggevend of kaderstellend worden voor de agenda van het BO-MIRT.

De MIRT-investeringen worden grotendeels bekostigd uit het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. De begrotingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds zijn onderdeel van de rijksbegroting. Het zogenoemde MIRT-overzicht is een bijlage bij de rijksbegroting (<https://www.mirtoverzicht.nl/mirt-overzicht>). Hierin staan de projecten waarover in het BO-MIRT al afspraken zijn gemaakt en waarvoor het Rijk middelen beschikbaar heeft gesteld. Dat geldt bijvoorbeeld voor het sluizencomplex in Kornwerderzand, de Friese IJsselmeerkust en Koelhool-Lauwersmeer. In 2019 is de planvorming van alle projecten in de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl van de provincies overgegaan naar Rijkswaterstaat. Dit heeft ertoe geleid dat de planvorming niet voldeed aan de MIRT-systematiek. Als gevolg hiervan is het eerste project teruggezet van naar de MIRT-planning en studies. Dit wordt nu aangepakt, maar met vertraging tot gevolg. Er wordt nu eerst gestart met de bruggen in Groningen, voor de Friese bruggen is de start aanleg naar 2024 verschoven.

Het Mobiliteitsfonds is de opvolger van het Infrastructuurfonds. Ze bevordert het breed en integraal afwegen van opgaven en oplossingsrichtingen. Dit gebeurt onder meer door de fondsmiddelen niet op voorhand toe te delen aan vervoersvormen (auto, OV, fiets, etc.). Oplossingen voor bereikbaarheidsopgaven worden in toenemende mate in samenhang met andere opgaven, zoals woningbouw, gezocht en opgepakt.

Belangrijk aandachtspunt is het tekort aan middelen in het Mobiliteitsfonds voor onderhoud, beheer en renovatie van bestaande infrastructuur; als gevolg van o.a. veroudering en intensiever gebruik. Wat ten koste gaat van middelen voor nieuwe infrastructuur. Het Rijk is op dit terrein dan ook zeer terughoudend ten aanzien van de regionale wensen. Onbekend is of een nieuw kabinet/regeerakkoord aanvullende middelen beschikbaar stelt voor (nieuwe) infrastructuur.

Het nieuwe Mobiliteitsfonds leidt tot een actualisatie van de MIRT-spelregels. Deze spelregels beschrijven het beleidsmatig proces om tot besluitvorming te komen. En ook de vereisten om te komen tot een beslissing over een eventuele (gedeeltelijke) financiële rijksbijdrage aan een regionaal project. Deze besluitvorming wordt aan het nieuwe kabinet overgelaten.

In het BO-MIRT 2020 zijn voor Noord-Nederland o.a. afspraken gemaakt over:

1. OV-verbinding Randstad - Noord-Nederland.
2. Spoorlijn Zwolle-Leeuwarden, inclusief decentralisatie sprinters en vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal en station Werpsterhoek.
3. Decentralisatie van de concessieverlening voor de Friese Waddenveren.
4. Opwaardering van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.
5. Verduurzaming van regionaal personen- en goederenvervoer per spoor.
6. Regionale infrastructuurknooppunten hoofdwegennet - onderliggend wegennet.
7. 'Veilig, Slim en Duurzaam' (autonoom vervoer, ketenmobiliteit, deelmobiliteit werkgevers- en onderwijsaanpak, fietsstimulering/-parkeren, logistiek, smart mobility).

Deels betreft het procesafspraken, bijvoorbeeld over het uitvoeren van gezamenlijk onderzoek. Deels ook afspraken over MIRT-verkenning en -planuitwerking, afhankelijk van het stadium (MIRT-fase) waarin het initiatief verkeert.

Noord-Nederland ambieert deze onderwerpen via het BO-MIRT verder te brengen in de formele fasen van de MIRT-cyclus: onderzoek, verkenning, planuitwerking en realisatie.

Voor Fryslân is het Bestuursakkoord 2019-2023 leidend en de ontwikkelingen rondom het Deltaplan Noordelijk Nederland. Daarbij kan gedacht worden aan de spoorverbinding Randstad-Noord-Nederland/De Lelylijn, de HRMK-spoorbrug, brug/aquaduct Skarster Rien (A6), brug/aquaduct Bolsward (A7), Tsjerk Hiddessluizen Harlingen, decentralisatie concessies Waddenveren. Alle resultaten uit het Bestuursakkoord m.b.t. mobiliteit zijn samengevat in een bijlage bij dit uitvoeringsprogramma.

Rijk en regio onderzoeken momenteel - in het verlengde van het BO-MIRT 2020 en de Integrale Mobiliteitsanalyse van het Rijk - hoe regionale infrastructuurknoelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming op zowel het hoofdwegennet als op het snijvlak van het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet beter voor het voetlicht gebracht kunnen worden in de MIRT-cyclus én het MIRT-instrumentarium. Idee is deze regionale (infrastructuur)knoelpunten op een meer geclusterde en programmatische manier in de MIRT-cyclus en de overleggen met het Rijk in te brengen. Dit in de geest van het Mobiliteitsfonds en het Rli-advies 'Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid': [https://www.rli.nl/sites/default/files/advies\\_naar\\_een\\_integraal\\_bereikbaarheidsbeleid\\_def.pdf](https://www.rli.nl/sites/default/files/advies_naar_een_integraal_bereikbaarheidsbeleid_def.pdf)

Dit is een vervolg op het BO-MIRT 2020 waarin werd besloten dat het Rijk, naast de regionale bijdrage van € 17 miljoen, € 8,3 miljoen beschikbaar stelt voor het op korte termijn aanpakken van een zestal infrastructuurknoelpunten in Noord-Nederland waar de verkeersveiligheid en doorstroming in het geding zijn.

Door de demissionaire status van het kabinet worden in het BO-MIRT van november 2021 geen nieuwe afspraken gemaakt. Het Rijk koerst af op een BO-MIRT in het voorjaar van 2022, ervan uitgaande dat er dan een nieuw kabinet is.

#### **Samenwerking Slimme en Duurzame Mobiliteit in Noord-Nederland**

Ook in 2022 werken we samen met andere overheden verder aan duurzame mobiliteit. De basis hiervoor ligt in de november 2018, in het BO-MIRT, gemaakte afspraken met het Rijk, de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Leeuwarden, Groningen, Assen en Emmen. In het programma 'Slim en Groen Onderweg', werken we de komende jaren langs dertien actielijnen toe naar een emissievrij Noord-Nederland. Samen met het Rijk maken we afspraken over het efficiënt inzetten van VSD-middelen (Veilig, Slim, Duurzaam).

Samengevat gaat het om de thema's:

1. Slimme Mobiliteit (data delen, intelligente verkeersregelinstantaties, MaaS, autonoom vervoer etc.).
2. Stimuleren van duurzame vervoerwijzen en bewuste mobiliteitskeuzes (fiets, OV- knooppunten, hubs, deelfietsen, deelauto's, parkeerbeleid, logistiek en goederenvervoer, samenwerking met bedrijven, instellingen en scholen).
3. Het verduurzamen van voertuigen en infrastructuur (laadpunten, vulpunten, netwerk, vergroenen wagenparken, vergroenen OV, vergroenen bereikbaarheid Wadden).

We nemen aan de meeste van deze landelijke thema's deel. Fryslân is binnen Noord-Nederland trekker voor de Regionale Agenda Laadinfrastructuur. Ook het thema deelfietsen pakken wij zodanig op dat Groningen en Drenthe het vervolgens kunnen inzetten. Noord-Nederland wil een vliegwiel in gang zetten en onder andere bereiken dat:

1. Er duurzaam mobiliteitsgedrag ontstaat.
2. Er meer oplaadpunten langs de weg komen.
3. Verkoop en gebruik van emissievrije voertuigen toeneemt.
4. Het e-bike gebruik als alternatief voor de auto toeneemt.
5. Het gebruik van trein en bus voor de lange ritten toeneemt (i.c.m. met de fiets).
6. Emissievrij vervoer vanzelfsprekend is.

Aanpak volgens de drie V's van de 'Trias Mobilica':

1. Verminderen. Minder autorijden, varen en vliegen leidt direct tot verminderde uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen. Een vervoersbeweging die niet wordt gemaakt, hoeft je ook niet te vergroenen.
2. Veranderen. Mobiliteit kan veranderen door ander gedrag en het verbeteren en ontwikkelen van faciliteiten voor duurzame alternatieven.
3. Vergroenen. Ondanks de inspanningen die voortkomen uit de aanpak 'verminderen' en 'veranderen' blijven er voertuigen nodig om mensen en goederen te verplaatsen. Die willen we zoveel mogelijk vergroenen.

Voor Noord-Nederland zal, samen met het Rijk, een verstedelijkingsstrategie opgesteld moeten worden om het Deltaplan Noordelijk Nederland op de agenda van het BO-MIRT te (kunnen) zetten. Dit naar aanleiding van de motie in de Tweede Kamer van het lid Grinwis C.S. voorgesteld op 24 juni 2021:

*"Constateernde dat de woningbouwopgave groot is en er inmiddels plancapaciteit is voor de bouw van 961.300 woningen tot en met 2030; overwegende dat nieuwe woningen tijdige investeringen in ov-infrastructuur en andere infrastructuur vergen; verzoekt de kamer de regering, om bij de beoordeling van potentiële MIRT-projecten waarbij de combinatie wordt gemaakt met (grootschalige) woningbouw, dit nadrukkelijk mee te wegen bij het maken van bestuurlijke afspraken en het nemen van startbeslissingen."*

Het verschuiven van het BO-MIRT naar begin 2022 geeft kansen om het Deltaplan Noordelijk Nederland mee te nemen in de nieuwe afspraken.

#### **Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân**

Met alle Friese gemeenten en het Rijk voeren we enkele malen per jaar gezamenlijk overleg via het Ferkearsoerlis OVVF (Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân). Belangrijke, terugkerende thema's zijn:

1. Het programma van eisen en het bestek voor de OV-concessies.
2. Het jaarlijks werkplan van het ROF (Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân).
3. Financieringsthema's en Fietsverkeer.

Onderwerpen voor 2022 zijn onder meer het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP), de Beleidsbrief Fiets en het Regionaal Uitvoeringsplan voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030).

### 1.3 ■ Actuele brede beleidsthema's voor 2022

#### **Verkeersveiligheid**

De verkeersveiligheid vraagt extra aandacht, gezien de ontwikkeling van de laatste jaren waarin de daling van het aantal verkeersslachtoffers stagneert. 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 wordt steeds belangrijker. Vooral door de ontwikkelingen in het openbaar vervoer. Sterke hoofdlijnen spelen een steeds belangrijker rol. Reizigers vinden adequate knooppunten belangrijk, met voorzieningen voor andere, aansluitende vormen van mobiliteit.

De komende periode investeren we in OV-ketenknooppunten, overeenkomstig het 'Beleidskader OV-ketenknooppunten en busstallingen'. Provinciale Staten stelden dit beleidskader 27 november 2019 vast, in samenhang met de 'Nota van Uitgangspunten voor de busconcessie 2022'. Het belang van OV-knooppunten wordt zeker niet geringer 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 rijksbeheer. Dit vindt plaats binnen de reguliere overleggen van het BO-MIRT en ambtelijke afstemmingen.

Met een rijksbijdrage werken wij aan het realiseren van deelfietsen bij OV-knooppunten (zie ook 3.7).

#### **Carpoolplaatsen**

Volgens het Uitvoeringsprogramma 2019 is er bij sommige carpoolplaatsen en treinstations sprake van overbezetting van auto's en/of fietsen. Geïnterviewd is welke investeringen nodig zijn. De mobiliteitsontwikkeling na het coronavirus kan echter gevolgen hebben voor het gebruik en - daarmee ook - de urgentie van de knelpunten. Wij nemen daarover nog geen besluit, maar volgen de ontwikkelingen. Ook in relatie tot de totale ketenmobiliteit (knooppunten, hubs, deelmobiliteit).

#### **Laad- en vulinfrastructuur**

Zoals aangegeven, is Fryslân binnen Noord-Nederland trekker voor de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL). In het Klimaatakkoord staat dat de omschakeling naar elektrische personenauto's vraagt om het tijdig uitrollen van voldoende laadinfrastructuur.

De opgave is echter breder dan elektrische personenauto's. Ook de laadbehoefte van elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelauto's, trucks, binnenvaartschepen, mobiele werktuigen en light electric vehicles (LEV's) zal toenemen.

De juli 2020 ondertekende Samenwerkingsovereenkomst Noord Regionale Aanpak Laadinfrastructuur, een overeenkomst tussen de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe en het ministerie van IenW, moet de uitrol van laadinfrastructuur faciliteren. De Samenwerkingsregio Noord stelt jaarlijks, voor 1 april, een Plan van Aanpak (PvA) vast. Hierin staat beschreven welke acties het komende jaar worden voorzien, uitgevoerd en afgerond. Ook wordt inzage gegeven in de acties die nodig zijn tot het einde

van de overeenkomst (eind 2023). Onderdeel van deze overeenkomst is de inspanningsverplichting van de ondertekenaars om met de gemeenten en andere belanghebbenden afspraken te maken over de uitvoering van het Plan van Aanpak.

Via de BO-MIRT structuur krijgen de bestuurders een terugkoppeling en worden ze geïnformeerd over de stand van zaken. Naar verwachting wordt begin november 2021 de aanbesteding voor het plaatsen van zevenhonderd laadpalen in de Friese gemeenten<sup>1</sup> afgerond. Dan kan er worden gestart met het plaatsen van de laadpalen. De focus wordt vervolgens verlegd naar o.a. het onderzoeken naar en stimuleren van het plaatsen van snellaadinfrastructuur, logistieke laadinfrastructuur en laadinfrastructuur voor de plezier- en binnenvaart.

### **Geluidhinder langs provinciale wegen**

Wij ronden acties op basis van het Actieplan Geluid 2018-2022 af. Daarnaast starten wij met het opstellen van een nieuw actieplan dat in 2024 gereed moet zijn. Swung 2, waarbij de geluidswetgeving opgenomen wordt in het stelsel van de Omgevingswet, leidt tot een nieuwe taak voor de provincie. Namelijk het vaststellen van geluidproductieplafonds van provinciale wegen. Dit stelt hoge eisen aan de beschikbare verkeersgegevens en daarmee aan de verkeerstellingen. Eerder, onder 'monitoring' (1.1), gingen we daar al op in.

### **Data op orde**

Het belang van data in de mobiliteitswereld is sterk gegroeid en groeit steeds verder. Ze zijn essentieel voor (heel) veel toepassingen. Overheden, die veel data bezitten, spelen daarin een cruciale rol. Ze moeten op regionaal en landelijke niveau wel bij elkaar komen.

Data, cyber security, privacy, ADAS, Smart Mobility; thema's waarvan de urgentie steeds meer wordt gevoeld. In Noord-Nederlands verband is afgelopen jaar gewerkt aan de BO-MIRT-afspraken 'Data op orde'. Hiermee willen betrokken gemeenten en provincies zestien items met verkeersdata openbaar beschikbaar stellen. Partijen kunnen hiermee bijvoorbeeld routekeuzes met reismogelijkheden aanbieden.

Via een regio-aanpak wordt kennis gedeeld. In Noord-Nederlands verband wordt met een Regionaal Data Team (RDT) in 2022 verder gewerkt aan dit thema. Met als gezamenlijk doel om 90% van de mobiliteitsdata in 2023 op orde te hebben.

---

<sup>1</sup> Met uitzondering van de gemeente Súdwest-Fryslân die zelf een aanbesteding heeft gedaan.





## Verkeersveiligheid (gedrag)

Dit hoofdstuk is een uitwerking van het onderdeel Verkeersveiligheid (beleidsveld 2.1 van de begroting 2022). Met verkeerseducatie en voorlichting dragen we bij aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers (Bestuursakkoord, resultaat 40). We plegen daarbij extra inzet op jongeren (basis- en voortgezet onderwijs) en ouderen. Als vervoermiddel krijgt de fiets bijzondere aandacht.

Met betrokken partijen in Fryslân geven we vorm en inhoud aan het Regionaal Uitvoeringsplan 2022 voor het nationaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Mogelijk kunnen we opnieuw beschikken over cofinanciering voor infrastructurale maatregelen uit de Impulsregeling Verkeersveiligheid. Voor de speerpunten 'snelheid' en 'alcohol en drugs' streven we in de Kerngroep Verkeershandhaving in 2022 naar een verdubbeling van het aantal controles (t.o.v. peiljaar 2017).

Gezocht wordt naar een maximale inzet op de veiligheid van oudere verkeersdeelnemers (70+) op een (elektrische) fiets. We komen daarbij in 2022 met een campagne voor het dragen van een fietshelm.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vereist een brede aanpak. Wezenlijk onderdeel is het veiliger maken van de provinciale, en gemeentelijke, infrastructuur (zie H3). In dit kader richten we ons vooral op een brede aanpak m.b.t. verkeersgedrag. We werken daarbij structureel samen met de Friese gemeenten, het Rijk en andere (maatschappelijke) partijen in het Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân (ROF). Met als jaarlijks kader het ROF Werkplan.

Actuele ontwikkelingen / kaders

- Landelijk actieplan verkeersveiligheid 2019-2022
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
- Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025
- Klimaatakkoord / duurzaamheid
- Bestuursakkoord 2019-2023 resultaat 40 (het aantal doden en gewonden op de Friese wegen daalt)

In de volgende paragrafen gaan we m.b.t. 2022 in op de volgende thema's:

- Werkplan ROF 2022
- Samenwerking in het ROF
- Uitvoering motie PS over intensivering verkeersveiligheidsaanpak
- Veiligheidscampagnes op water

## 2.1 ■ Werkplan ROF 2022

2022 is het tweede jaar van het derde Meerjaren Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid 2021-2025. De uitvoering is beschreven in het ROF Werkplan 2022 ([www.rof.frl](http://www.rof.frl)). 2022 is het derde volledige jaar waarin de promotie van de Basispakketten Verkeerseducatie via Veilig Verkeer Nederland (basisonderwijs) en de Stichting Bevordering Verkeerseducatie (voortgezet onderwijs) verloopt.

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 van kracht is, is opnieuw een afspraak gemaakt over de Euro-Euro regeling. Jaarlijks stellen gemeenten een Plan Permanente Verkeerseducatie (PVE) op. Voor iedere euro die zij aan verkeerseducatie besteden, legt de provincie Fryslân een euro bij. Tot een maximum voor €1 per inwoner over de hele periode van vijf jaar. 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 (Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân) lieten weten dat ze de huidige situatie wensen te continueren.

Via de Politie Eenheid Noord-Nederland is het overleg binnen de Kerngroep Verkeershandhaving nieuw leven ingeblazen. Politie Fryslân stelt het thema 'handhaving' in 2022 centraal binnen de plannen van de basisteams. Hiertoe worden zowel een 'radarplan' als een 'alcoholplan' opgesteld.

## 2.3 ■ Uitvoering motie PS over intensivering verkeersveiligheidsaanpak

Mei 2017 namen Provinciale Staten de motie 'nul verkeersdoden' aan. In het bestuursakkoord 2019-2023 is voor deze periode incidenteel € 1 miljoen extra beschikbaar gesteld om de verkeerseducatie te intensiveren.

Samen met onze verkeersveiligheidspartners, met name ANWB, Stichting Bevordering Verkeerseducatie en Veilig Verkeer Nederland, geven we hier invulling aan. Jaarlijks bedienen we 150 tot 200 basisscholen met een Basispakket Verkeerseducatie. Met 90% van de scholen in het voortgezet onderwijs bestaat er in dit kader een, voor Nederland, unieke samenwerking.

Deze intensivering kan samenvallen met zowel het derde Meerjaren Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid (ROF) als met het Regionaal Uitvoeringsplan (SPV 2030).

## 2.4 ■ Voorlichting Veiligheid op het water

- Het veiligheidsbewustzijn (gedrag) op het water blijft een aandachtspunt. We kunnen spreken van permanente educatie. Over 2020 zijn er zestien significante ongevallen en circa negentig niet-significante ongevallen geregistreerd. Daarbij zijn er geen ongevallen geregistreerd tussen recreatie- en beroepsvaart.
- Het aantal ongevallen ten opzichte van 2019 (dertig significante en zestig niet-significante) is toegenomen. Deze stijging is deels toe te schrijven aan de verbetering van de registratie in onder andere de SOS-database. Bovendien zal de toegenomen drukte op de Friese wateren, door de coronapandemie, een rol hebben gespeeld.

### **Varen doe je Samen!**

Om de veiligheid op het water te vergroten, doen we mee aan het landelijk project 'Varen doe je Samen!' ([www.varendoejesamen.nl](http://www.varendoejesamen.nl)). Daarvoor is in 2020 een nieuw convenant afgesloten voor de periode 2020-2025. Projectpartners zijn onder andere de provincies, Rijkswaterstaat, havenbedrijven, de Unie van Waterschappen, Waternet, de ANWB, de HISWA, het Watersportverbond, BLN-Koninklijke Schuttevaer, de KNRM, de Reddingsbrigade en Sportvisserij Nederland.

In het kader van het project voert een landelijk projectteam campagnes en geeft ze voorlichting. Deelname zorgt voor een breder bereik en ontzorgt de provincie. Ook bevordert het 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 provinciale handhavende en informerende taken van het team Nautische Zaken. Zo delen bijvoorbeeld de nautische handhavers de provinciale Watersportkaart (vervanger van de Watersportbrochure) uit op het water. Deze kaart wordt ook verspreid onder VVV's, jachthavens en watersportondernemers in het Fries, Nederlands, Duits en Engels.

Beurs Boot Holland 2022

Onder de vlag 'Varen doe je Samen!' nemen we samen met de provincies Groningen en Drenthe en Rijkswaterstaat deel aan de beurs Boot Holland 2022 te Leeuwarden<sup>2</sup>. We informeren watersporters daar over de vaarregels en het vaargedrag. Ook gaan we in gesprek over de wensen en de knelpunten. De stand wordt onder andere bemenst door nautische medewerkers van de provincies en Rijkswaterstaat. Er ontstaat zodoende interactie tussen de vaarwegbeheerder en de vaarweggebruiker.

---

<sup>2</sup> In verband met de Covid-19-crisis is onduidelijk of deze beurs plaatsvindt in 2022.



## Bereikbaarheid en 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 aan een betere bereikbaarheid over weg, spoor en water. Daar hoort ook een goed beheerd en onderhouden provinciaal wegen- en vaarwegennet bij, inclusief alle kunstwerken (bruggen, sluisen, 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 voor het bereikbaar en veiliger maken van rijks- en gemeentelijke wegen. Hoe we deze regierol invullen, is te vinden in hoofdstuk 1.1 Planvorming en programmering, 1.2 Bestuurlijke samenwerking en 4 Openbaar vervoer.

We maken onderscheid in natte infrastructuur (waaronder de vaarwegen en meren) en droge infrastructuur (zoals wegen en fietspaden). Er zijn ook overstijgende onderwerpen die betrekking hebben op beide, bijvoorbeeld het up-to-date houden van de onderhoudsbeleidskaders. De laatste (vierjaarlijkse) actualisatie vond april 2020 plaats, waarbij de vertaling van dit beleid naar de praktijk is ingezet.

De uitvoeringsprojecten waarover een besluit is genomen, zijn opgenomen in deel 2 van dit Uitvoeringsprogramma. Hieronder gaan wij in op de thema's die mogelijk leiden tot nieuwe projecten, de nodige 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 bij Kornwerderzand.



### 3.1 ■ Beroepsvaart

Op grond van de brede economische analyse van de Friese vaarwegen en havens namen Provinciale Staten op 20 juni 2018 een besluit 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 spooraqueduct en te onderzoeken of nieuwe tracés mogelijk zijn voor de vaarweg naar Drachten en de vaarweg naar Heerenveen. Dit alles ter verbetering van de toekomstbestendigheid van de Friese beroepsvaarwegen.

In november 2019 vond verdere besluitvorming rondom de vaarwegenanalyse plaats. Dit leidde tot een nadere duiding van de uitwerking voor elke beroepsvaarweg. De ambitie is uitgesproken het Van Harinxmakanaal zodanig aan te passen dat klasse Va-schepen er beter gebruik kunnen maken, zonder het hele kanaal naar klasse Va te brengen. Daartoe behoort ook het vervangen van de HRMK-spoorbrug. November 2019 stelden PS het Uitvoeringprogramma Van Harinxmakanaal vast.

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

#### **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 aqueduct.

### 3.2 ■ Oeverbeheer

Nadat het beheer van vaarwegen in Fryslân in 2014 is herverdeeld, resteert nog het beheer van de aanliggende oevers. In 2018 stelden Provinciale Staten hiervoor een startnotitie vast die inzicht geeft in het areaal aan oevers langs de vaarwegen. In januari 2021 stelden Provinciale Staten een voorkeursvariant vast die momenteel wordt uitgewerkt. Dit doen we samen met andere belanghebbenden zoals Wetterskip Fryslân, gemeenten en ook derden, in een intensief proces en conform resultaat 60 uit het Bestuursakkoord. Naar verwachting zijn de uitkomsten in 2022 bekend en kan definitieve besluitvorming hierover richting Provinciale Staten worden opgestart.

### 3.3 ■ N354, Sneek – Leeuwarden

Momenteel werken we voor de korte termijn aan een betere inrichting van de wegverbinding tussen Sneek en Leeuwarden (N354), vooral vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

Daarmee is deze weg als knelpunt in ons wegennetwerk nog niet weggenomen. Samen met de gemeenten Súdwest-Fryslân en Leeuwarden hebben we in 2021 onderzocht welke alternatieven mogelijk zijn om ook voor de langere termijn de doorstroming en verkeersveiligheid tussen de twee steden te kunnen garanderen. De focus ligt daarbij op aanvullende verbetering van het huidige tracé, zoals ook in het Bestuursakkoord is

aangegeven (resultaat 35). Uiterlijk begin 2022 wordt Provinciale Staten over de uitkomst geïnformeerd.

#### **Bestuursakkoord 2019-2023**

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

### **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.

Omdat 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 van knelpunten door derden (subjectief, draagvlak) of ze zijn risicomijdend (proactief). Voor de periode 2020–2023 hebben we het structurele programma voor de provinciale wegen geconcretiseerd tot het RYP 2.0. Daarbij houden we rekening met bovengenoemde prioritering, maar ook met het gewijzigde ongeval-beeld, zoals onder meer beschreven in paragraaf 3.8 (Fietsen). De betrokkenheid van ouderen bij fietsongevallen vergt extra aandacht voor een senior-proof wegbeeld.

Bij het invullen van de diverse programma's 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.

#### **Bestuursakkoord 2019-2023**

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

### **3.5 ■ Landelijke subsidie (veilige berm, SPV)**

Het Rijk heeft € 25 miljoen subsidie beschikbaar gesteld voor het veiliger maken van de provinciale wegen, specifiek de berm langs onze wegen. Aanleiding was een analyse van ongevalgegevens die laat zien dat bij veel ongevallen slechts één voertuig betrokken is. Veilige berm verminderen de kans op slachtoffers bij dit soort ongevallen (risicomijdend). Voor de provincie Fryslân is er tot en met 2022 in totaal zo'n € 1,7 miljoen beschikbaar. De invulling voor deze maatregelen nemen we op het structurele programma (zie 3.4).

Medio 2020 heeft de provincie een subsidieaanvraag ingediend en beschikt gekregen in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Deze aanvraag betreft in totaal € 5 mln. voor de periode tot en met 2025. Ook hiervoor geldt dat dit vooral bedoeld is voor projecten uit bestaande programma's, zoals genoemd onder punt 3.4.

### 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 en actualisatie van de beleidskaders onderhoud vastgesteld door Provinciale Staten. De verdere implementatie van dit besluit vindt in 2022 plaats, waaronder het gedifferentieerd onderhoud van oevers. Dit is dan inclusief het Van Harinxmakanaal, zoals ook het Bestuursakkoord onder resultaat 38 aangeeft. 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 'recreatieve gebruiksvisie van het Friese water' door de opgave Gastvrijheidseconomie (Nota Gastvrij Fryslân 2028), zoals besloten in de PS-vergadering van maart 2019.

### 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. Dit was naar analogie van de EuroRAP, zoals de ANWB in 2014 introduceerde. 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 toetsten we of functie, inrichting en gebruik nog in balans zijn. Ten aanzien van het gebruik zijn enige aandachtspunten relevant voor de kwaliteit van de bereikbaarheid op het hoofdwegennet. Sommige daarvan zijn het gevolg van verschuivingen in gebruik door de realisatie van de grote infraprojecten. Wij betrekken capaciteitsknelpunten bij de programmering onder 3.4. Functioneel zijn enkele aandachtspunten voor het autonetwerk en het netwerk voor het goederenvervoer te duiden. Dit wordt verder uitgewerkt in het RMP.

In navolging van de EuroRAP, is de FryRAP ontwikkeld om de inrichting van provinciale wegen te beoordelen. Het gaat daarbij om verkeerskundige en landschappelijke waarden die we in 2022 willen vervolmaken. Uit de huidig beschikbare 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.

#### **Implementatie EU-Richtlijn RISM II**

Provincies krijgen in 2022 te maken met de EU-richtlijn RISM II (Road Infrastructure Safety Management), voor autowegen met 100 km/u. Zo zal eens in de vijf jaar een verkeersveiligheidsbeoordeling (VVB) moeten worden uitgevoerd. Mogelijk kan hiervoor op nationaal niveau een systeem worden ontwikkeld. Als de VVB ook goed toepasbaar is op onze andere wegen, kan de VVB de FryRAP vervangen.

De RISM II kent verder de verkeersveiligheidsinspectie (VVI) die eveneens vijfjaarlijks wordt uitgevoerd. Bij de VVI wordt gelet op potentieel gevaarlijke situaties zoals scheuren in het wegdek, kapotte verkeerslichten of versleten markeringen. Maar bijvoorbeeld ook op een zichtbelemmerende reclamezuil die er eerder niet stond.

Beide instrumenten vereisen een adequaat databeheer. Er is een relatie met het assetmanagement.

Daarnaast zal bij infrastructurele projecten voor aanleg of reconstructie, voorafgaand aan het projectproces een verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVB) plaatsvinden en tijdens het projectproces verkeersveiligheidsaudits (VVA).

Een verkeersveiligheidsaudit is een geformaliseerde, gestandaardiseerde procedure waarbij een onafhankelijke auditor potentiële verkeersveiligheidsproblemen in kaart brengt. Op basis daarvan kunnen maatregelen worden opgesteld om die problemen aan te pakken. Dit sluit aan bij risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid, zoals dat in steeds meer gemeenten en provincies vorm krijgt. In Nederland is voor rijkswegen een verkeersveiligheidsaudit verplicht voor alle infrastructuurprojecten bij nieuwbouw en reconstructies.

Voor de implementatie van de EU-richtlijn in Nederland is aanpassing in nationale wetgeving nodig. Daarnaast wordt de richtlijn vertaald naar de toepassing in operationele werkprocessen en procedures in de Nederlandse praktijk voor de wegbeheerders (raamwerk). De deadline voor implementatie is door Brussel gezet op 17 december 2021. Het nationale wetgevingsproces liep echter vertraging op. Waarschijnlijk treedt de implementatiewetgeving voor de zomer van 2022 in werking. Wegbeheerders moeten vanaf dat moment voldoen aan de eisen van de RISM II richtlijn, zoals geïmplementeerd in het (ontwerp)besluit verkeersveiligheid en weginfrastructuur en uitgewerkt in het raamwerk. Dit laat echter onverlet dat de benodigde werkprocessen en instrumenten al kunnen worden voorbereid op RISM II.

### 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 de invulling van de ambitie om tenminste vier snelfietsroutes te realiseren in Fryslân. Ook het fietsbeleid van de provincie wordt vervangen door nieuw beleid. Aanleiding zijn diverse ontwikkelingen die vragen om actuele uitspraken over hoe de provincie hier de komende jaren op gaat inspelen. De fiets wordt daarbij niet alleen beschouwd vanuit infrastructuur. Er wordt breder gekeken naar de effecten van het fietsen.

#### **Fietsbeleid**

Provinciale Staten stelden op 21 oktober 2020 de 'startnotysje Fyts' vast. 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 toe aan herziening. De insteek is dat het fietsbeleid in de toekomst behalve over infrastructuur, ook gaat over de 'zachte' kant in de vorm van positieve effecten gaat zoals gezondheid. Daarom wordt samengewerkt met de beleidsvelden van sport, recreatie en 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 de beleidsbrief Fiets voorjaar 2022 aan Provinciale Staten wordt aangeboden.

#### **Snelfietsroutes over lange afstand**

Met de Friese gemeenten is in 2020 en 2021 een proces doorlopen om te komen tot een concrete invulling van de ambitie voor snelfietsroutes. Van vijf van de 22 ingediende snelfietsroutes is uiteindelijk de potentie vastgesteld inclusief inzicht in de beno-

digde investeringen om te kunnen spreken van een snelfietsroute. Daarbij is onderscheid gemaakt in ambitieniveaus, waarbij de totale begrote kosten uiteenlopen van € 32 miljoen voor een hoog ambitieniveau tot € 14 miljoen voor een laag ambitieniveau voor onderstaande vijf routes:

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

Het proces rondom het realiseren van de minimaal vier snelfietsroutes stukt echter. Provincie en gemeenten delen de ambitie, maar het lukt gemeenten nog niet om geld voor de gewenste snelfietsroutes vrij te maken. Door het ontbreken van voldoende financiële middelen is het nodig om naar de haalbaarheid van resultaat 41 uit het bestuursakkoord te kijken. Begin 2022 volgt een voorstel hoe om te gaan met dit resultaat, waarbij de Statenleden kunnen kiezen uit scenario's.

Vooruitlopend op deze ambitie waren enkele gemeenten reeds gestart met de realisatie van een tweetal snelfietsroutes. De provincie heeft voor hen een aanvraag ingediend bij het Rijk, waardoor deze routes met een rijksbijdrage van € 1,8 miljoen kunnen worden gerealiseerd. De gemeenten ontvingen hun bijdrage via de provincie, waardoor realisatie in 2022 zal starten.

Het gaat om de routes:

- Leeuwarden – Heerenveen (tot Aldeskou)
- Drachten – Ureterp

#### **Bestuursakkoord 2019-2023:**

41. Er zijn minimaal vier hoofdfietsroutes over langere afstand gerealiseerd (subsidie).

#### **Rijksbijdragen**

In de aanloop naar de Tweede Kamerverkiezingen van maart 2021 werkten de regionale overheden aan het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. In Fryslân zijn daarvoor samen met de gemeenten de behoeften en opgaven geïnventariseerd. Dit is gedaan om het Rijk te bewegen tot een structurele rol en inzet op het gebied van fietsen. Ook omdat het Rijk stevige ambities stelt. Door de lange formatie is echter onduidelijk of er daadwerkelijk aandacht komt voor het fietsonderwerp. En wat dat de rol van het Rijk dan zal zijn.

Samenhangend met de lange formatie heeft Nederland ook nog geen 'claim' ingediend bij het Europese Herstelfonds (RRF). De Europese Unie heeft namelijk enkele miljarden euro's beschikbaar om na de coronacrisis te investeren in diverse groene en duurzame projecten, waaronder het fietsen. Omdat Nederland nog niets heeft ingediend, is ook hier nog niet duidelijk of er financiële middelen komen.

#### **Deelfietsen bij OV-knooppunten**

In het najaar van 2020 is begonnen met een aanbesteding om op zes busstations en dertien regionale treinstations in Fryslân deelfietsen te realiseren. Deelfiets Nederland won deze aanbesteding. In de zomer van 2021 zijn op die locaties deelfietsen geplaatst en daarnaast ook op de NS-stations van Grou, Akkrum en Wolvega. Vanwege de coronacrisis en het 'niet reizen'-advies, is het project wat vertraagd. Nu Nederland steeds meer open lijkt te gaan, wordt ingezet op het bekendmaken van de deelfietsen onder de Friezen.



### **Fietsparkeren bij stations**

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 investeringen 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!'**

Samen met de partners uit het BO-MIRT Noord-Nederland werken we aan de regionale uitvoering van de maatregelen van 'Slimme en Duurzame Mobiliteit'. De provincies Fryslân, Groningen en Drenthe en Leeuwarden, Groningen, Assen en Emmen werken daarbij aan een fietsambitie die het Noorden op de kaart zet en waarbij onderling kennis wordt uitgewisseld. De ambitie wordt de komende jaren waargemaakt onder de titel 'Samen (op)fietsen!'.

Daarbij wordt ook gekeken naar het stimuleren van fietsprobeerweken via werkgevers. Werknemers van geselecteerde bedrijven kunnen dan gedurende een week een elektrische fiets kosteloos lenen voor woon-werkverkeer.

### **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. De komende jaren wordt met de tweede etappe ingezet op de 'schaalsprong fiets'. Daarbij werken overheden en de markt samen om de waarde van de fiets te vergroten. Dat gebeurt aan de hand van 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.

<https://www.fietsberaad.nl/getmedia/9b332a39-4d3b-4005-bf52-70c885aac9aa/Samenvatting-Tour-de-Force-2e-etappe-Schaalsprong-Fiets.pdf.aspx>

## **3.9 ■ Wildongevallen**

We gaan bekijken waar, en op welke wijze, het aantal verkeersongevallen met wilde dieren (wildongevallen) tegengegaan kan worden. In beginsel vanuit verkeersveiligheid (reeën en damherten), maar ook vanuit de wettelijke taak van de provincie als wegbeheerder om sommige populaties te beschermen (zoals de otter). Als pilot is een budget beschikbaar waarvoor uiterlijk begin 2022 een programma wordt vastgesteld dat doorloopt naar 2023.

# 4

## Openbaar vervoer (OV)

Dit hoofdstuk is een nadere uitwerking van beleidsveld 2.4 in de begroting 2022. 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
- Transitieplan OV
- Decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden-Zwolle
- Knooppunten / hubs
- Deelfietsen i.h.k.v. ketenmobiliteit
- Ontwikkelagenda zero-emissie treinvervoer
- Het voorgenomen besluit van mei 2021 van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat om de noordelijke lijnen om te bouwen naar ERTMS

### Ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer:

- Als gevolg van de coronapandemie is in 2021 een transitieplan voor het OV opgesteld. Het transitieplan moet richting geven aan de benodigde (verdere) optimalisatie, kostenbesparingen, aanpassingen dienstregeling en/of concessie. Het transitieplan dient het vervoer op termijn ook weer kostendekkend te maken zonder aanvullende bijdragen van het Rijk.
- Als gevolg van de coronapandemie is de aanbesteding van de nieuwe busconcessie stopgezet. Op 23 juni 2021 hebben de Staten daarom ingestemd met de gewijzigde uitgangspunten voor de overbruggingsconcessie (dienstregelingsjaren 2023 en 2024).

- In het kader van de ketenmobiliteit startte eind 2020 een aanbesteding voor deelfietsen op OV-knooppunten. Hierbij werken wij samen met Arriva.
- Landelijk zijn de voorbereidingen gestart om te komen tot een nieuw betaalsysteem in het OV. Het streven is dat het nieuwe systeem in 2022 draait. Het Rijk en de vervoerders trekken dit project. De onderhandelingen over de financiering vinden momenteel plaats.
- De verduurzaming van de regionale treinlijnen krijgt verder vorm. Door onder meer pilots met batterijtreinen wordt meer inzicht verkregen in deze nieuwe techniek. Wij werken hierin samen met andere spoorpartijen, het Rijk en concessieverleners om de gewenste transitie naar zero-emissie mogelijk te maken. Het doel is om de treinenvloot bij de volgende treinconcessie (2035) verduurzaamd te hebben.

Met de invoering van ERTMS (European Rail Traffic Management System) wordt gekozen voor één standaard Europees treinbeveiligingssysteem en is het internationale spoor klaar voor de toekomst. Tevens wordt het spoor sneller, veiliger en de capaciteit neemt toe. Seinen langs het spoor zijn dan overbodig en verdwijnen. In mei 2021 nam de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat het voorgenomen besluit om de noordelijke lijnen om te bouwen naar ERTMS. Het bestaande systeem ATBNG is in de noordelijke provincies namelijk aan vervanging toe. Door voor de noordelijke lijnen al over te stappen naar ERTMS, en niet meer te investeren in het oude systeem, bespaart het Rijk € 60 miljoen. In 2022 maakt Arriva een business-case voor de invoer van ERTMS in de huidige treinen die we samen met de provincie Groningen gaan beoordelen. Na goedkeuring start het proces van invoer. De totale vervanging, terwijl de treinen blijven rijden, moet in 2050 zijn afgerond. De verwachte kosten van € 90 miljoen worden betaald door het Rijk (€ 60 mln. lumpsum) en door de provincies Groningen en Fryslân in verhouding van 2/3 Groningen en 1/3 Fryslân.

#### **Bestuursakkoord 2019-2023**

42. Er is een toename van het aantal zero-emissiebussen.
43. Het openbaar vervoer op het Friese platteland is in de nieuwe concessie minimaal gelijkwaardig aan het huidige.
44. Er zijn afspraken over tijdwinst op bestaand spoor, waarbij we streven naar minimaal 30 minuten tijdwinst.
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 start december 2020 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 gerenoveerde materieel. In de loop van 2022 zijn alle bestaande treinen up to date.

## 4.2 ■ Ontwikkelingen bij de huidige concessies

Als gevolg van de coronapandemie worden sommige ontwikkelingen versneld en moeten andere nogmaals beoordeeld worden op de nieuwe werkelijkheid. In het kader van de verlenging van de busconcessies hebben we de volgende ontwikkelingen in gang gezet:

- In 2022 gaan we aan de slag met de implementatie van het transitieplan OV. Tegelijkertijd bereiden we de implementatie voor van de overbruggingsconcessie.
- Naar aanleiding van de motie van de Staten met betrekking tot openbaar vervoer in buitengebieden, zijn wij het programma Bûtengewoan Berikber gestart. Wij geven vervolg aan een aantal projecten met de Mienskip. Door de coronapandemie is de uitwerking van de projecten tijdelijk stilgelegd. De effecten van pandemie laten echter zien dat er verder gewerkt moet worden aan maatwerkoplossingen voor het platteland.

In 2020 en 2022 vindt de uitvoering plaats van de door ons ingezette kwaliteitsimpuls van het OV: Verduurzaming Fries busvervoer, Kwaliteitsverbetering Qliner 315 en spitsspreading door 'anders roosteren'. Ook hier moeten we de ingezette koers doorlichten op de effecten van de coronapandemie. In het kader van de treinconcessie zetten we de volgende ontwikkelingen in gang:

- We bereiden ons voor op de evaluatie van het altemnerend stoppen van de twee sneltreinen per uur tussen Leeuwarden en Groningen.
- Samen met de provincie Groningen gaan we onderzoek doen naar extra rechtstreekse sneltreinen tussen Leeuwarden en Groningen.
- Vanaf eind augustus 2020 wordt weer de volledige treindienstregeling gereden.

## 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 voor de middellange- (2025) en de lange termijn (2040). Ook werken we aan een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) die vormgeeft aan de doorwerking van het Klimaatakkoord op het mobiliteitsvraagstuk, in samenhang met de Omgevingsvisie. Het RMP geeft richting aan de regionale koers rondom mobiliteit (inclusief OV).

Op basis van de door de Staten vastgestelde Nota van Uitgangspunten wordt het busvervoer de komende jaren verder vormgeven. Er ontstaat dan een duidelijke hoofdstructuur van het bus- en treinnetwerk tussen de regionale economische centra, waarop 80% van de OV-reizigerskilometers plaatsvindt.

De effecten van de coronapandemie laten zien dat de aanbesteding van het busvervoer meer ingericht moet worden op een flexibel systeem, zodat er adequaat kan worden gereageerd op veranderende omstandigheden. Dit geldt zowel voor de hoofdstructuur, de dunne lijnen en het maatwerk op het platteland. Een adequate en snelle afstemming van het aanbod op een steeds veranderende vervoersvraag is noodzakelijk. Samen met de vervoerders, gemeenten en inwoners gaat de provincie hier invulling aan geven. Het gebruik van mobiliteitsdata krijgt hierbij een steeds belangrijker rol.

#### 4.4 ■ Verduurzaming openbaar vervoer

We geven momenteel integraal uitvoering aan het Klimaatakkoord, het Bestuursakkoord 'Emissieloos regionaal openbaar vervoer per bus' en het amendement van 27 september 2017, zoals uitgewerkt in het Bestuursakkoord. Hieronder vallen de volgende zaken:

- Het rijden met 28 elektrische bussen.
- Het rijden met HVO (biodiesel) in een deel van de busconcessie vanuit stalling Oosterwolde.
- In 2021-2022 vindt er een proef met HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, biodiesel) in bestaande treinen plaats. Dit doen we samen met provincie Groningen en Arriva.
- De uitwerking van de Nota van Uitgangspunten inzake duurzaamheid en circulariteit in het Programma van Eisen voor de aanbesteding van busvervoer vanaf de start van de nieuwe busconcessie.
- In 2021 wordt een proef gedaan met de nieuwe WINK om in Leeuwarden onder de draad (elektrisch) weg te rijden en de bestaande Wink te gebruiken als batterijtrein op het traject Almelo-Hardenberg. Deze proef valt onder een brede werkgroep verduurzaming railvervoer waarvan ProRail de trekker is in opdracht van het Rijk. In 2022 wordt een plan van aanpak opgesteld voor een pilot met het rijden van een batterijtrein op het traject Leeuwarden - Harlingen Haven. Het doel van deze pilot is om ervaringen op te doen met het gebruik van batterijtreinen zodat deze ervaringen gebruikt kunnen worden bij het opstellen van een nieuw Pakket van Eisen voor de zero emissie (ZE) treinconcessie 2035-2050.

#### 4.5 ■ Snelle treinverbinding met de Randstad

In 2020 is een potentieonderzoek uitgevoerd naar reistijdverkorting tussen Noord-Nederland en de Randstad via bestaand én nieuw spoor. De provincie Fryslân concludeert hieruit dat de meeste reistijdwinst te halen is met de aanleg van nieuw spoor (Lelylijn).

Rijk en regio werken in 2021 een adaptief ontwikkelpad uit voor verbeteringen van de spoorverbinding naar de Randstad. Gekeken wordt naar de korte (2025), de middellange (2030) en de lange termijn. In 2021 wordt een verdiepend vervolgonderzoek uitgevoerd. Daarin brengen de regio en het Rijk, vanuit de brede opgave, de potentie van reistijdversnelling in kaart. Dat gebeurt in samenhang met de haalbaarheid van een bijpassende ruimtelijke ontwikkeling ten aanzien van wonen, werken, recreëren en bereikbaarheid.

Op verzoek van de Tweede Kamer (motie Amhaouch, december 2020), ontwikkelden de provincies Fryslân, Groningen, Drenthe en Flevoland 'Bouwstenen voor het Delta-plan Noordelijk Nederland' die voorjaar 2021 aan het kabinet is aangeboden. Deze bouwstenen zijn het aanbod van Noord-Nederland in reactie op de nationale opgaven op het gebied van woningbouw en economische structuurversterking. Verder is de Lelylijn opgenomen in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 van het ministerie van IenW en voert de regio gesprekken met het Rijk over de mogelijkheid van de Lelylijn in het Nationaal Groeifonds. De snelle spoorverbinding Randstad - Noord-Nederland/de Lelylijn is in elf landelijke politieke partijprogramma's opgenomen. Op al deze sporen is de provincie Fryslân, vanuit de brede coalitie in Noord-Nederland, in gesprek met het Rijk en andere partners. Met als doel dat de Lelylijn wordt opgenomen in het nieuwe regeerakkoord.

#### **Bestuursakkoord 2019-2023**

44. Er zijn afspraken over tijdswinst op bestaand spoor, waarbij we streven naar minimaal 30 minuten tijdswinst.
46. Er is een MKBA over de Lelylijn uitgevoerd.

### **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 een kostenbatenanalyse op basis van kengetallen uitgevoerd. Die laat zien dat bij een bredere integrale blik op het gebied, een aquaduct potentieel meer maatschappelijke waarde creëert dan een hoge spoorbrug.

De provincie voert gesprekken met het Rijk over een totaalpakket aan (financiële) afspraken over de mogelijke decentralisatie van de sprinterdienst Leeuwarden-Zwolle. Het betreft de benodigde middelen voor exploitatie van deze sprinterdienst en benodigde middelen voor infrastructuurmaatregelen, waaronder vervanging van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal. Het streven is om in het komende BO-MIRT tot afspraken te komen.

#### **Bestuursakkoord 2019-2023**

45. Er zijn afspraken met het Rijk over de vervanging van de spoorbrug in het Van Harinxmakanaal door een aquaduct

### **4.7 ■ Decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden-Zwolle**

De decentralisatie van de sprinterdienst Leeuwarden-Zwolle is opgenomen in het Bestuursakkoord van de provincie alsook in het regeerakkoord 2017-2021 van het Rijk. De provincie stelt als belangrijke voorwaarde dat de reizigers erop vooruit moeten gaan en de provincie er (financieel) niet op achteruit.

Op basis van de gemaakte BO-MIRT afspraken 2020 zijn in opdracht van de provincie en het Rijk in de eerste helft van 2021 de mogelijke productstappen verkend voor een verbeterd reizigersproduct op het traject Leeuwarden - Zwolle. Tevens zijn de exploitatiekosten en de benodigde infrastructuurmaatregelen en investeringskosten daarvan in beeld gebracht, waaronder vervanging van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal (zie ook 4.6).

Het Rijk en de provincie zijn met elkaar in gesprek onder welke (financiële) voorwaarden en condities decentralisatie van de sprinterdienst kan plaatsvinden. Het streven van het Rijk en de provincie is om in het eerstvolgende BO-MIRT hierover vervolgspraken te maken.

#### **Bestuursakkoord 2019-2023**

47. De concessieverlening voor de sprinterdiensten tussen Leeuwarden-Zwolle is gedecentraliseerd naar Fryslân.



## 4.8 ■ Waddenveren

In 2022 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. Beide eindigen ze in 2029. In 2019/2020 zijn de aanwezige vraagpunten geïnventariseerd en is er een tijdspad opgesteld voor het vervoltraject. In 2022 wordt daaraan verder uitvoering gegeven. Speciale aandacht verdient de veerverbinding met Ameland vanwege de vaarwegproblematiek.

Momenteel ligt de concessiebevoegdheid bij het Rijk. De provincie heeft een adviserende rol. Daar wordt invulling aan gegeven met onder meer 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 tot en met 2035 gegund aan Arriva. De huidige twee Friese busconcessies (ook gegund aan Arriva) lopen eind 2022 af. Vanwege corona is voor de dienstregelingjaren 2023 en 2024 met Arriva een overbruggingconcessie overeengekomen.

Het Friese busvervoer wordt dus opnieuw aanbesteed voor de periode na 2024. De beide busconcessies worden dan samengevoegd tot één nieuwe concessie voor geheel Fryslân. Enkele speerpunten daarbij zijn:

- Het aantal zero-emissiebussen neemt toe.
- Het openbaar vervoer op het Friese platteland is in de nieuwe concessie minimaal gelijkwaardig aan het huidige.

Het in de Nota van Uitgangspunten geformuleerde beleid voor de nieuwe busconcessie is in 2020 vertaald in een ontwerp Programma van Eisen (PvE). Het ontwerp-PvE lag van 4 februari tot en met 17 maart 2020 ter inzage. Dit was echter de periode waarin we zijn geconfronteerd met het coronavirus. De voorbereidingen van de aanbesteding van de nieuwe busconcessie dienen daarom in 2022 opnieuw opgestart te worden.

De verwachting is dat het openbaar vervoer pas weer in 2025 op niveau is. In de tussenliggende periode wordt de invloed van corona op reispatronen duidelijker. Denk aan de spreiding van OV-reizigers over de dag. Deze ervaringen worden meegenomen in het nieuwe PvE voor de aanbesteding van de nieuwe busconcessie voor de periode 2024 t/m 2035, dat in 2022 gereed moet zijn. Deze nieuwe concessie dient in december 2024 geïmplementeerd te zijn.

In 2022 moet ook de overbruggingsconcessie lopende van december 2022 t/m december 2024 met Arriva geïmplementeerd worden. Vanzelfsprekend loopt ook het reguliere beheer van de lopende concessies, dat een wettelijke continue taak van de provincie is, door.





## Deel II Programmering

2.1	Verkeersveiligheid (gedrag)	38
2.2	Verbetering infrastructuur	39
2.3	Instandhouding provinciale infrastructuur	44
2.4	Openbaar Vervoer	54
2.5	Reserve Doeluitkering	56



## Verkeersveiligheid (gedrag)

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

Nu het derde Meerjaren Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid van kracht is, is opnieuw een afspraak gemaakt over de Euro-Euro regeling. Jaarlijks stellen gemeenten een Plan Permanente Verkeerseducatie (PVE) op. Voor iedere euro die zij aan verkeerseducatie besteden, legt de provincie Fryslân een euro bij. Tot een maximum voor €1 per inwoner over de hele periode van vijf jaar. Zo is er voor PVE maximaal 2 x € 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	184.300,-
Permanente Verkeerseducatie	1.115.700,-
Verkeerseducatie (incidenteel)	250.000,-
Probleemgebieden	150.000,-
Innovaties	150.000,-
OVVF/Mobiliteitsmanagement	60.000,-

Het provinciale aandeel in de Euro-Euro regeling is in 2020 in compleet bij voorschot verstrekt aan de deelnemende zeventien gemeenten (Schiermonnikoog kan nog aansluiten).





## Verbetering infrastructuur incl. realisatie spoorprojecten

### 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 items aan de orde:

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

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 mogen, passend binnen het totaal financieel kader en volgens vastgesteld mandaat, tegen elkaar worden weggestreept.

**Bedragen in € x 1000,-**

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N358	Uterwei	2022	11.003	1.901	9.102
N357	Opwaardering Stiens - Holwerd	2021	13.411	5.246	8.165
N357	Kwaliteitsverbetering Haltevoorzieningen	2021	1.693	-	1.693
<b>Totaal</b>			<b>26.107</b>	<b>7.147</b>	<b>18.960</b>

**Overzicht nog niet afgerekende MPI-projecten (bedragen in € x 1.000,-)**

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N910	Stroobossertrekweg 2efase (onderdeel Centrale As)	2012	5.127	1.418	3.709

**Budget Kleine infrastructuurprojecten (KIP)**

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

**Bedragen in € x 1000,-**

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N919	Afslag Rijweg	2021	534	8	526
N359	Bolsward – A7	2022	4.180	-	4.180
N354	Raerd - Easterwierrum-Tsienzerbuorren	2022	3.545	721	2.824
<b>Totaal</b>			<b>8.259</b>	<b>729</b>	<b>7.530</b>

**Budget Risikofreleegjend 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
	Provincie breed	2021	1.200	578	622
N359	Bolsward - Workum	2022	6.146	2.225	3.921
N359	Sondel - Lemmer	2022	3.693	725	2.968
N384	Dongjum – Tzummarum	2022	1.065	316	749
N380	Oudeschoot – Donkerbroek	2022	827	10	817
N917	Selmien – Haulerwijk	2022	3.416	2.166	1.250
N393	Stiens – Harlingen	2021	2.327	85	2.242
N924	Oosterzee – Echten – Echterbrug	2021	224	125	99
N355	Twijzel – Quatrebras	2022	4.746	2.033	2.713
N351	Slijkenburg – Wolvega	2022	3.238	1.866	1.372



Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N369	Drachten Kootstertille: bajonet en fietsoversteken	2021	2.859	688	2.171
N383	Marssum	2022	284	90	194
N361	Tytsjerk – Gytsjerk	2021	568	24	544
	Op zichzelf staande locaties	2021	430	2	428
	Knelpunten RYP	2021	61	-	61
N392	Kruispunten Akkrum, Aldeboarn, Tijnje en Gorredijk	2021	1.365	622	743
	Obstakel-beveiliging (bewegwijzering botsveilig maken)	2021	505	-	505
N351	Wolvega – Oosterwolde: uitritten	2021	790	17	773
	Bermverharding	2022	2.767	388	2.379
Totaal			35.977	11.960	24.017

#### Infrastructurale verkeersveiligheidsmaatregelen

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

#### Bedragen in € x 1000,-

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 – Echternenburg -Oosterzee	2023	2.071	271	1.800
Totaal			4.521	271	4.250

#### Categorie Overige projecten

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

#### Verbetering Venekoterweg N919

#### Bedragen in € x 1.000,-

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Venekoterweg	2021	1.157	232	925

### Duurzame Openbare Verlichting

Bedragen in € x 1.000,-

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Duurzame Openbare Verlichting	2022	2.493	32	2.461

### Fietspadenprogramma

Bedragen in € x 1.000,-

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Verbreding Fietspaden	2021	2.668	71	2.597
Verbetering Fietsnetwerk fietspaden	2021	160	-	160
Totaal		2.828	71	2.757

### Fietsverkeer Investeringsprogramma

Bedragen in € x 1.000,-

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Hoofd fietsroutes	2022	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 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 in € x 1000,-

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N358	Skieding	2022	15.632	11.695	3.937
N359	Drie Tunnels	2024	6.000		6.000

Overzicht nog niet afgerekende Majeure Provinciale projecten (bedragen in € x 1.000,-)

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N359	Reconstructie Lemmer	2020	15.575	1.333	14.242

### 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*	2025	14.200	-	14.200
VHK	Bocht Froskepolle	2024	1.500	-	1.500
VHK	Bocht Langdeel	2023	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).

### 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.

Bedragen in € x 1000,-

Spoor	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen (incl RSP)	Provinciale investering
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 2022	13.200	4.850	8.350
Overweg	Pakket onbeveiligde overwegen veiliger maken (NABO-programma)	2022	4.100	3.063	1.037

Bedragen in € x 1000,-

Bus	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen (incl RSP)	Provinciale investering
	Busstation Heerenveen*	2023	1200	1200	0
	Fietsenstalling station Heerenveen oostkant	2022	655	262	393
Reserve BSU	Busstation Sneek	2022	1.200	0	1.200
Beschikking uit ketenknooppunten	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 zijn 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.

**Bedragen in € x 1000,-**

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	2021	4.100	-	4.100
Brug Dokkumer Grootdiep te Engwierum	2023	2.400	-	2.400
Brug Follega	2022	3.835	275	3.560
Brug Zijlsterrijd, Kollum	2023	2.765	-	2.765
Sudergobrege, Workum	2021	4.430	570	3.860
Gerke Numanbrug, Gorredijk	2025	1.605	-	1.605
Brug en sluis Stokersverlaat, Appelscha	2021	3.450	-	3.450
Jousterbrug, Heerenveen	2022	515	-	515
Brug Rottum	2023	2.620	-	2.620
Brug Nieuweschoot	2023	2.310	-	2.310
Brug Mildam (1)	2025	900	-	900
Oldetrijnsterbrug	2024	3.365	-	3.365
Brug Oldelamer, Munnekeburen	2024	2.360	-	2.360
Brug Zijlroede, Lemmer	2023	2.510	-	2.510
Brug Donkerbroek	2025	1.365	-	1.365
Skarsterbrug	2025	1.010	-	1.010
Sansleatbrege, Terherne	2024	3.715	100	3.615
Brug Ravenswoud, Appelscha	2025	1.615	-	1.615
Brug Linthorst Homansluis	2029	2.315	-	2.315
Brug Noorder Oudeweg, Broek	2025	2.060	-	2.060
Vaste brug Hijum	2025	2.100	-	2.100
Prikkedam te Makkinga	2026	1.585	-	1.585
Venekoterbrug	2021	4.975	225	4.750
Koebrug bij Metslawier	2023	2.080	-	2.080
Schreiersbrug	2022	2.037	1.737	300
Brug Dronrijp	2021	15.521	20	15.501
Brug Kiestertzijl	2024	1.200	-	1.200
Brug Kollumerverlaat	2029	4.500	-	4.500
Brug Janesloot	2021	115	-	115
Reservering arbitrage Spoorbrug HRMK	2021	1.500	-	1.500
Easterlittens	2021	180	-	180
Brug Willem Loesluis	2022	175	-	175
Brug Visvliet (Lauwers)	2024	250	-	250
Brug Mildam (2)	2021	180	-	180
Frisiabrug	2027	760	-	760
Onderdoorgang N31 Zuidwalweg	2021	350	-	350
Brug Ravenswoud	2022	70	-	70
Brug Gerkes Numan	2022	70	-	70
Aquaduct Ie	2022	70	-	70
Aquaduct Galamadammen en Aquaduct Jelteloot	2021	195	-	195
Kunstwerken N359	2024	18.020	6.020	12.000

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 (in € x 1.000)**

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Stationsbrug Franeker	2017	10.601	2.066	8.535

**3.3 ■ Programma Afstandsbediening Bruggen (PAB)**

Binnen Programma Afstandsbediening Bruggen worden provinciale, en ook aanhaken- de 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.

**Bedragen in € x 1.000**

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Bruggen cluster Leeuwarden	2023	4.289	684	3.605
Bruggen cluster Dongeradeel/ Ferwerderadeel	2022	478	359	119
Cluster van Harinxmakanaal	2021	1.808	95	1.713
Cluster Zuid - Westhoek	2021	2.360	570	1.790
Brug Klaarkamp en Warrebrug nabij Tijnje	2022	1.077	144	933
Rogslootbrug	2021	409	38	371
Swettehus tijdelijk	2021	1.594	666	928
Swettehus nieuwbouw	2021	4.333	2.427	1.906
Aansluiting bruggen op Swettehus	2024	2.294	913	1.381
Aanmeldvoorziening	2021	134	54	80
Provinciale bruggen Heerenveen	2024	824	-	824
Sudergoabrege en Panhuysbrug	2021	722	12	710
Glasvezel- en programmakosten	2024	11.169	6.235	4.934
Afstandsbediening overig	2024	1.950	-	1.950



### 3.4 ■ 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 (€)

		2022	2023	2024	2025	2026
N351	Oosterwolde (N381) – Wolvega – Slijkenburg	2.289.500	1.310.200	959.100	1.476.900	
N353	Noordwolde-Zuid – Oldeberkoop (N351) – Oudehorne (N80)	48.200				
N354	Idaerd (A32) – Sneek – Oosterzee-Buren (A6)	5.300	266.800	1.372.500		14.400
N355	Leeuwarden – Buitenpost – Visvliet	545.700	2.371.600			1.293.900
N356	Holwerd – Dokkum – Burgum – Nijega (N31)			889.700	1.483.000	2.161.300
N358	Holwerd – Metslawier – Buitenpost – Frieschepalen (A7)	123.800	235.000	117.700	96.900	
N359	Lemmer (A6) – Balk – Bolsward – Boksum (N31)	1.299.000		163.200	1.431.900	890.400
N361	Lauwersoog – Dokkum – Swarteweisein (N355)	738.800	1.072.900	296.200		
N369	Drachten (N31) – Harkema – Twijzel (N355)	38.300	259.300			
N380	Heerenveen-Zuid (A32) – Jubbega – Donkerbroek (N 381)	129.700		461.900	1.500	594.700
N381	Drachten (A7) – Oosterwolde – Hoogersmilde		28.700	0	2.055.100	978.100
N383	Leeuwarden – Marssum – Sint Annaparochie			142.600		
N384	Dearsium (N354) – Franeker – Tzummarum (N393)	128.800				
N392	Akkrum (A32) – Gorredijk – Jubbega (N380)	60.900	330.000	121.600		218.900
N393	Stiens (N357) – Harlingen (N390)		103.100		688.100	50.200
N398	Stiens (N357) – Bitgummole (N 383)	398.100	193.700			
N910	Dokkum – Kollum – Augsbuurt (N355)	94.500				
N913	Sumar (N356) – Garyp (N31)			442.000		
N917	Drachten Azeven (N381) – Bakkeveen – Haulerwijk	345.800				25.600
N918	Weperpolder (N919) – Haulerwijk					229.300
N919	Veenhuizen – Weperpolder – Oosterwolde (N381)	299.400				627.400
N924	Heerenveen-West – Echtenerbrug – Oosterzee-Buren (A6)		280.500			
N927	Sint Nicolaasga (A6) – Spannenburg (N354)				301.900	
N928	Woudsend (N354) – Balk (N359)		303.400			11.400
	Totaal	6.545.800	6.755.200	4.966.500	7.535.300	7.095.600

**Groot onderhoud kunstwerken wegen (€)**

	2022	2023	2024	2025	2026
Aquaducten	0	0	0	5.700	10.300
Beweegbare bruggen	266.100	4.647.600	66.500	448.600	158.800
Onderdoorgangen	56.200	78.300	92.100	104.700	41.800
Vaste bruggen	258.300	397.400	295.800	432.800	223.100
Viaducten	124.500	26.100	600	69.900	800
Totaal	705.100	5.149.400	455.000	1.061.700	434.800

## 3.4.2 ■ Reserve water

**Groot onderhoud sluizen (€)**

	2022	2023	2024	2025	2026
Sluizen	253.700	1.507.500	901.000	423.900	269.900

**Groot onderhoud betonning en bebakening (€)**

	2022	2023	2024	2025	2026
Betonning en bebakening	130.500	39.700			

**Groot onderhoud baggeren (€)**

		2022	2023	2024	2025	2026
A025, A025A, A063	Diverse vaarwegen tussen Joure, A7, Broek, Broek-noord	191.300				
A037	Boalserter Feart		95.600			
A019	De Boarn, Nije Djip, Nijdjip en Nije Feart, vanaf NSR tot sluis Gorredijk		159.800			
A030	Grutte Sylroede en Van Panhuyskanaal		81.000			
A030	Dronryp -Oost	450.000				
A030	Kie-Franeker-West		450.000			
A030	Harlingen - Kie	628.900				
A030	Deinum depot	135.000				
A030	Deinum - West-Deinum				216.000	
A030	Franeker Oost dl1					364.500
	Totaal	1.405.200	786.400	0	216.000	364.500

**Groot onderhoud oevers (€)**

		2022	2023	2024	2025	2026
A004, A010	Johan Frisokanaal en Streamkanaal		54.000		53.600	
A005, A014, A034	Dokkumer Grutdjip, Nije Swemmer en Streamkanaal	457.500				
A002b Wide Greons	Leeuwarden Froskepôle	127.700				
A005	Dokkumer Ee				37.500	

		2022	2023	2024	2025	2026
N910	Langs de Strobosser Trekwei				520.000	
A009	Helomavaart				110.300	803.800
A016	Strobossertrekvaart				470.500	
A022	De Kuunder of Tsjonger	79.400			47.700	936.000
A022, A025	De Tsjonger, Preenzewiek, Engelenfeart			369.000		
A048	Sylster Ryd				68.600	
A023	Engelenfeart				72.500	
	Totaal	664.600	54.000	369.000	1.380.700	1.739.800

#### Programma investeringen in oevers (€)

		2022	2023	2024	2025	2026
VH-kanaal	Oever inv. Dronryp-Oost; 19-11-VB	497.400				
VH-kanaal	Oever inv. Depot Deinum- Skalkewiid; 19-42-VB	498.300				
VH-kanaal	Oever inv. Polder de Waard; 19-14-VB	446.900				
VH-kanaal	Oever inv. Franeker-West	438.200				
VH-kanaal	Oever inv. Leeuwarden-West	45.000				
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					
Jeltesloot	Oever inv. Jeltesloot Heeg		979.400			
Heloma- vaart	Oever inv. Helomavaart	388.800				
Tsjonger	Oever inv. Tsjonger			2.251.700		
Vierhuister- vaart	Oever inv. Vierhuistervaart			864.000		
Vaarweg Drachten	Oever inv. Wide Greons en optimalisa- tie bocht oost			630.000		
Vaarweg Drachten	Oever inv. Vaarweg Drachten Smelle Ie		1.108.800			
Vaarweg Drachten	Oevers inv. Vaarweg Drachten Earnewâld		493.200			
	Totaal	3.214.600	3.751.400	5.095.700	0	0



## Openbaar vervoer

### 4.1 ■ Duurzaam Openbaar vervoer

Bedragen in € x 1.000,-)

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Refurbishment	2022	564	-	564
OV Plushaltes	2021	450	-	450
Stalling Schiermonnikoog	2021	700	-	700

### 4.2 ■ Exploitatie Openbaar vervoer

Exploitatie openbaar vervoer concessies (€)

Uitgaven	2022	2023	2024	2025
<b>Bus- en treinexploitatie</b>				
Busconcessies	38.643.000	36.579.900	36.579.900	36.579.900
Grensoverschrijdende buslijnen (inkomsten)	-1.685.200	-1.685.200	-1.685.200	-1.685.200
Regionale treinconcessie	9.787.700	9.787.700	9.787.700	9.787.700
Contract NS trein Leeuwarden-Zwolle	2.637.300	2.637.300	2.637.300	2.637.300
Prognose concessie index	2.381.200	2.281.600	2.281.600	2.281.600
Concessies meerwerk	954.500	462.300	462.300	462.300
Concessies onvoorzien	206.600	247.100	247.100	247.100

Uitgaven	2022	2023	2024	2025
<b>Bijkomende voorzieningen</b>				
Bijdrage DOVA	160.000	160.000	160.000	160.000
Onderhoud elektrische bussen en netwerk- kosten Schiermonnikoog	65.000	65.000	65.000	65.000
Onderhoud gasvulpunt Leeuwarden	178.000	178.000	178.000	178.000
Onderhoud busstations	219.800	219.800	219.800	219.800
Buurtbusprojecten	30.000	30.000	30.000	30.000
Onvoorzien bijkomende voorzieningen en concessiebeheer	136.000	136.000	136.000	136.000
Additioneel landelijk gebied	250.000	600.000	600.000	600.000
Onderzoek (inkomsten)	-37.300	-37.300	-37.300	-37.300
<b>Concessiebeheer</b>				
Concessiebeheer plus beheer stadsdienst Leeuwarden	498.300	461.900	461.700	461.500
Onderzoek en rechtzaken	462.400	462.400	462.400	462.400
OV Datawarehouse	70.000	70.000	70.000	70.000
Bijdrage aan verbonden partijen (ROCOV, KPVV/CROW)	113.800	113.800	113.800	113.800
Monitoring	74.200	74.200	74.200	74.200
Overig: beheer/algemeen/verkeerstellingen NDW	85.800	85.800	85.800	85.800
	55.231.100	52.930.300	52.930.100	52.929.900

### 4.3 ■ OV Ketenknooppunten

Onderwerp	Onderdeel	Bedrag t.l.v. 10,5 miljoen	Bedrag t.l.v. ander budget	Opmerkingen
<b>Busstations provinciaal</b>				
	Sneek	200.000	1.000.000	1 miljoen vastgesteld bij de 2e berap 2019
	Oosterwolde	400.000	320.000	320.000 is afkoop 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		
<b>Busstations gemeentelijk</b>				
	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

Onderwerp	Onderdeel	Bedrag t.l.v. 10,5 miljoen	Bedrag t.l.v. ander budget	Opmerkingen
	Franeker maximaal	200.000	Mogelijk nog extra bijdrage van het Rijk	
<b>Busstations algemeen</b>				
	Aanpassingen busstations (provinciaal en gemeentelijk) n.a.v. nieuwe busconcessie, waaronder ook het toegankelijk maken	500.000		
<b>Bestaande OV-ketenknooppunten provinciaal</b>				
	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 'transitieplan OV'
	Aanpassen n.a.v. nieuwe busconcessie	500.000		
<b>Bestaande OV ketenknooppunten gemeentelijk</b>				
	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
<b>Bestaande OV ketenknooppunten Rijk</b>				
	Herinrichting of verplaatsing Zurich, kop afsluitdijk	50.000		Grotendeels tlv Rijk.
	Onderhoud overige ketenknooppunten Rijk*	50.000		In principe grotendeels tlv Rijk.
<b>Nieuwe OV ketenknooppunten (provincie, gemeente, Rijk)</b>				
	OV voorzieningen DCA, waaronder 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);

\* 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 veerдам Holwerd.



Onderwerp	Onderdeel	Bedrag t.l.v. 10,5 miljoen	Bedrag t.l.v. ander budget	Opmerkingen
<b>Deelfietsen</b>				
	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	
<b>Overig</b>				
	Cofinanciering aanvullende voorzieningen n.a.v. afspraken met Rijk en Noordelijke afstemming	PM		
Totaal belegd		7.356.628		
Beschikbaar budget		10.500.000		
Programmeren 2022		3.143.372		

## 5

## Reserve Doeluitkering

Een deel van de uitgaven in dit uitvoeringsprogramma wordt gedekt uit de reserve voormalige Brede Doeluitkering (BDU). Bijlage 4 van de begroting 2022 geeft de ontwikkeling van deze reserve weer. Hieronder geven we een toelichting op de reserve en op de posten die hieruit worden gedekt.

**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

### 5.1 ■ Achtergrond en bestemming reserve

De reserve is in 2016 gevormd. 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. We hoeven de middelen in deze reserve niet meer als doeluitkering bij het Rijk te verantwoorden.<sup>3</sup> Het zijn dus algemene provinciale middelen.

Het doel van de reserve was om aan de geplande uitgaven in de komende jaren te kunnen voldoen. Op dat moment werd gedacht aan de periode tot en met 2020. De reserve is echter nog niet uitgeput én nog niet alle geplande uitgaven zijn gerealiseerd.

<sup>3</sup> Er is reeds aan de verantwoordingsplicht voldaan door na 1 januari 2016 de uitgaven voor OV-concessies op de BDU te verantwoorden.

De reserve wordt ook opnieuw gevoed door vrijval op projecten of door stortingen in het innovatiefonds OV in het kader van het concessiebeheer. Bij het instellen 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.'<sup>4</sup>

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.<sup>5</sup>

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 1-1-2021 25.423.973

Onttrokken uit de reserve	
Ketenknooppunten	10.000.000
Oosterwolde	317.000
4e trein sneek	9.112.000
Euro voor Euro 2020	700.000
BOMIRT Mobiliteitsgedrag	400.000
Fietsveiligheid	500.000
Fietspad Tzumarrum	270.000
Waddenveren	250.000
Voorstellen 2e berap	
Opdracht proef batterijtrein	50.000
Interreg programma: Inland Waterways Transport Solutions	30.000
Reserveringen nog in de reserve	
Reservering Rondweg wanswerd	600.000
Euro voor Euro 2015	379.117
Fietssimulator	498.000
Totaal Reserveringen	1.477.117
Totaal reserveringen eind september 2021	23.106.117
Saldo na onttrekkingen en reserveringen	2.317.856

4 GS 26 april 2016, nr 1303456

5 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.

## Toelichting op de posten

### **OV-ketenknooppunten:**

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

### **Oosterwolde:**

Dit project maakt onderdeel uit van OV-ketenknooppunten. Zie OV-ketenknooppunten (deel II, tabel 4.3).

### **Spoorinfrastructuur Leeuwarden – Sneek:**

Het baanvak naar Sneek wordt aangepast om een vierde trein per uur mogelijk te maken tussen Leeuwarden en Sneek. Hiervoor is € 9,1 miljoen gereserveerd.

### **Verkeersgedrag (Euro voor Euro):**

Voor de stimuleringsbijdrage 'Euro voor 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 deel I, 1.2.1).

### **BO-MIRT Mobiliteitsgedrag:**

Voor uitgaven voor mobiliteitsgedrag houden we in 2021 en 2022 rekening 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.

### **Fietsveiligheid:**

Dit onderdeel is in 'Verkeersveiligheid (gedrag)' (deel I, hoofdstuk 2) uitgewerkt waarbij de campagne voor het dragen van een fietshelm aan de orde komt (€ 300.000) alsook fietspaden (€ 200.000).

### **Fietspad Tzummarum:**

Dit project maakt onderdeel uit van de inframaatregelen en wordt gefinancierd uit de reserve BDU.

### **Waddenveren:**

In 2022 zetten we met het Rijk het traject voort om te komen tot een overname van de concessiebevoegdheden van de Waddenveren (deel I, 4.8). Het gaat om twee concessies, Waddenveren Oost en Waddenveren West. Beide eindigen in 2029.

### **Proef batterijtrein:**

ProRail wil samen met de provincies Gelderland, Overijssel en Fryslân en ministerie IenW een proef doen met een batterijtrein op het traject Almelo-Mariënberg. Om zo te onderzoeken of een batterijtrein een goed alternatief is voor volledige elektrificatie met een bovenleiding.

De provincie Fryslân verwacht hiermee de kansen van deze techniek voor de dieselbaanvakken in het Noorden inzichtelijk te maken. De totale kosten van de pilot bedragen € 300.000. De deelnemers geven Arriva afzonderlijk opdracht voor € 50.000. De provincie Fryslân dekt dit bedrag uit het innovatiebudget Mobiliteit Openbaar Vervoer.

Interreg programma Inland Waterways Transport Solutions:  
De kosten voor dit project worden gedekt uit de reserve BDU.

### **Reserveringen**

#### **Rondweg Wanswerd:**

Aan de toenmalige gemeente Ferwerderadiel is in 2017 een bijdrage toegezegd voor de rondweg Wanswerd. De rondweg is nog niet gerealiseerd. De gemeente Noardeast-Fryslân verwacht het project uiterlijk in 2022 af te ronden. De gemeente heeft hiervoor dan ook tot 31 december 2022 de tijd gekregen.

#### **Overige reserveringen:**

In bovenstaande tabel is een reservering opgenomen voor nog niet afgerekende subsidies voor de 'Euro voor Euro' regeling 2015 en de fietssimulator.

#### **Saldo reserve BDU**

Het saldo van de reserve BDU wordt ingezet voor Innovatie. Deze post is bestemd voor innovatieve ontwikkelingen, met name in het openbaar vervoer. Hij wordt in principe gevoed uit terugbetalingen door de vervoerder als onderdeel van het concessiebeheer.



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 2022.

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.  Investing: 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.</p> <p>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. Structurele kosten ad 250.000 euro.</p> <p>- Structurele kosten opwaardering naar klasse Va: 490.000 euro (na de bochtverruiming Franeker)</p>	§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.</p> <p>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.</p> <p>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: - 1 mln. euro incidenteel (4 x €250.000) voor educatie - 1 mln. euro structureel voor infrastructurele maatregelen</p>	H2 en H3
41	Hoofd fietsroutes: er zijn minimaal vier hoofd- fietsroutes over langere afstand gerealiseerd	<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. 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>	§3.8
42	Zero-emissie bussen: er is een toename van het aantal zero-emissie bussen	<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

Nr.	Resultaat	Toelichting	H / §
43	OV platteland: het openbaar vervoer op het Friese platteland is in de nieuwe concessie minimaal gelijkwaardig aan het huidige	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. 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, volgens het VN-verdrag handicap.	§4.9
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 budget neutrale overdracht van concessieverlening van de Waddenveren naar Fryslân. De infrastructuur voor die veren, de vaargeulen, blijft een verantwoordelijkheid van het Rijk.	§4.8
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

Nr.	Resultaat	Toelichting	H / §
50	Gastvrijheidseconomie: 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 verblijfs-mogelijkheden, 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 3.8





