

Útfieringsprogramma RMP 2025

Uitvoeringsprogramma RMP 2025



Inleiding

Uitvoering geven aan het RMP 1.0

Op 21 december 2022 is het Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân 1.0 (hierna RMP) vastgesteld door Provinciale Staten. Met het Uitvoeringsprogramma RMP (hierna UP RMP 2025) zoals nu voor u ligt, geven we inzicht in de provinciale activiteiten en maatregelen die voor het jaar 2025 gepland staan op het gebied van mobiliteit en infrastructuur. Daarmee vormt het UP RMP de jaarlijkse concretisering qua uitvoering van het RMP.

Vijf programmalijnen RMP als basis

De inhoudelijke basis van het UP RMP 2025 komt voort uit de volgende vijf programmalijnen van het RMP, overigens zonder dat onderstaande opsomming een prioriteitsstelling bevat:

1. *We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig.* Een goed bereikbare provincie is essentieel voor haar economische ontwikkeling en leefbaarheid. We zullen ons blijven inzetten om de bereikbaarheid te verbeteren en onze netwerken te optimaliseren, zodat ze betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig zijn.
2. *We verplaatsen ons duurzaam.* Het verminderen van CO₂-uitstoot en bevorderen van duurzame mobiliteit zijn speerpunten in ons beleid. We blijven investeren in innovatieve en milieuvriendelijke oplossingen om onze ecologische voetafdruk te verkleinen.
3. *We zetten in op mobiliteit voor iedereen.* We willen ervoor zorgen dat alle inwoners van Fryslân gelijke kansen hebben om zich te verplaatsen, ongeacht hun achtergrond of beperkingen.
4. *We verplaatsen ons veilig.* Het verbeteren van de verkeersveiligheid op weg en water, met als streven nul verkeersdoden in 2040 in Fryslân. Ook de sociale veiligheid in het OV is van belang. Menselijk gedrag speelt hier een grote rol in en daar zetten we in deze programmalijn dan ook op in.
5. *We zetten in op slimme technieken.* Met behulp van technologische innovaties willen we ons mobiliteitsnetwerk slimmer organiseren. Daarnaast zetten we in op het positief beïnvloeden van gedrag van weggebruikers, onder meer om duurzame keuzes te stimuleren.

Aandachtspunten

Doel van het UP RMP 2025

Naast het feit dat het UP RMP 2025 inzicht verstrekt in de provinciale activiteiten en maatregelen (ter kennisgeving), dient het tevens als onderlegger voor de besteding van een aantal budgetten zoals in de Begroting 2025 zijn opgenomen. Het betreft de volgende budgetten, die allen onder mandaat van Gedeputeerde Staten vallen:

- Kleinschalige infrastructurele projecten
- ROF Jaarplan Verkeersveiligheid 2025
- Onderhoudsbudgetten Provinciale Waterstaat, waaronder:
 - o Meerjarenprogramma Kunstwerken (MPK)
 - o Programmering reserves voor groot onderhoud

Beheer & onderhoud

Naast de vijf programmalijnen zijn er ook andere maatregelen en activiteiten die bijdragen aan onze doelstellingen uit het RMP. Zo zorgen we met het beheer en onderhoud van ons eigen areaal ervoor dat we goed bereikbaar blijven en dat onze netwerken betrouwbaar en veilig zijn. Daarmee draagt het beheer en onderhoud bij aan de programmalijnen 1 en 4.

Bestuursakkoord 2023 – 2027

Een aantal van de activiteiten en maatregelen uit dit UP RMP 2025 is gelinkt aan onderwerpen zoals die in hoofdstuk 3 (Investeren in de woonomgeving) van het Bestuursakkoord 2023 - 2027 zijn opgenomen onder het kopje 'Mobiliteit'. Het betreft in ieder geval de volgende onderwerpen:

- Werpsterhoeke + behoud vierde trein Leeuwarden – Zwolle
- Integrale Havensvisie
- Verkeersveiligheid
- Fietsprovincie
- Lelylijn
- Bruggen en vaargeulen
- Integraal plan voor mobiliteit
- Een toelichting van de activiteiten en maatregelen voor wat betreft deze onderwerpen vindt u verderop in dit UP RMP 2025.

Recente ontwikkelingen

Dit UP RMP 2025 is met de nodige zorg opgesteld, met 01 oktober 2024 als ijkmoment. Doordat het een momentopname betreft, bestaat de kans dat de inhoud is achterhaald op het moment dat u dit UP RMP 2025 leest. Zo kunnen de uitkomsten van het BO-MIRT in november 2024 bepalend zijn voor het vervolg van een aantal maatregelen. Ook zijn er andere ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de genoemde maatregelen, zowel op inhoud als voor het proces (planning).

RMP 2.0

Bij het vaststellen van het RMP 1.0 in december 2022 is aangekondigd dat eind 2024 een actualisatie volgt in de vorm van een RMP 2.0. We constateren nu dat het RMP 1.0 nog goed functioneert als beleidskader en een actualisatie (twee jaar na vaststelling) nog niet nodig is.

Wel treffen we in 2025 de voorbereidingen om te komen tot een actualisatie van het RMP tot de versie 2.0, welke we naar verwachting medio 2026 aan Provinciale Staten voor kunnen leggen. Tot die tijd vormt het RMP 1.0 de basis voor onze activiteiten en maatregelen zoals in dit UP RMP 2025 is weergegeven.

Overzicht in één tabel

Genoemde aandachtspunten zijn in onderstaande tabel nog eens overzichtelijk weergegeven, gekoppeld aan de programmalijnen en de bijbehorende maatregelen en resultaten. In de kolom 'Status' is aangegeven of dit ter kennisgeving is, of een budgetbesluit vraagt van Gedeputeerde Staten. In de kolom 'Bestuursakkoord' is opgenomen welke maatregelen expliciet in het Bestuursakkoord 2023 – 2027 zijn benoemd met als doel hier inzet op te plegen om een concreet resultaat te bereiken. In de kolom 'Resultaat 2025' is weergegeven welk resultaat men in 2025 van ons mag verwachten, vanuit de Begroting 2025 of vanuit het UP RMP 2025.

Nr	Maatregel	Status	Bestuursakkoord	Resultaat 2025 zie ook Begroting 2025
		t.k.=ter kennisgeving B = Budgetbesluit		Groen = resultaat uit Begroting 2025 Zwart = resultaat uit UP RMP
Programmalijn 1. We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig				
1.1	Naar een integrale netwerkstrategie	t.k.	Ja	Startnotie Havenvisie is vastgesteld
1.2	Verbetering fietsnetwerk	t.k.	Ja	We realiseren als provincie ten minste 1 (deel van een) trochfytsrûte
1.3	We zetten in op realisatie van de Lelylijn	t.k.	Ja	
1.4	We willen het bestaande spoornetwerk verbeteren en aantrekkelijker maken	t.k.	Ja	Onderzoek naar verbetering spoor Noord-Nederland is uitgevoerd + Ombouw spooreplacement Leeuwarden is gereed + Versnelde aanleg station Werpsterhoeke
1.5	Vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal door spooraquaduct	t.k.		Onderzoek spooraquaduct is uitgevoerd
1.6	We creëren een aantrekkelijke regionale OV-structuur met maatwerk in het landelijk gebied	t.k.	Ja	Integraal plan mobiliteit is vastgesteld en is in uitvoering

Nr	Maatregel	Status	Bestuursakkoord	Resultaat 2025 <small>zie ook Begroting 2025</small>
		t.k.=ter kennisgeving B = Budgetbesluit		Groen = resultaat uit Begroting 2025 Zwart = resultaat uit UP RMP
1.7	We gaan het mobiliteitsbureau doorontwikkelen en uitbreiden	t.k.		
1.8	We investeren in de (door)ontwikkeling van hubs	t.k.		Hubstrategie is vastgesteld
1.9	Oplossen barrières weg-/waterkruisingen	t.k.	Ja	Afspraken zijn gemaakt met Rijk over 5 bruggen
1.10	Toekomstbestendig maken wegen	t.k.		Stress-testen zijn afgerond
1.11	Bereikbaarheid van steden en kernen blijft op hetzelfde niveau	t.k.		Lange termijn visie N354
1.12	We versterken vaarwegen en houden deze netwerken geschikt voor de beroeps- en recreatievaart	t.k.	Ja	Wachtplaatsen VHK zijn gerealiseerd + drie bochtverruiming zijn opgestart
1.13	Opstellen Staande Mast Route-akkoord Noord-Nederland	t.k.		Akkoord is gereed en ondertekend
Programmalijn 2. We verplaatsen ons duurzaam				
2.1	Voortzetten en door ontwikkelen werkgeversaanpak	t.k.		
2.2	Stimuleren onderwijsaanpak	t.k.		
2.3	Wij stimuleren fietsgebruik en lopen	t.k.	Ja	
2.4	We stimuleren deelmobiliteit	t.k.		
2.5	We stimuleren het OV-gebruik	t.k.	Ja	
2.6	Wij zetten ons in voor een duurzamer vervoer over water	t.k.		
2.7	Wij stimuleren elektrisch vervoer (betere laadpaleninfrastructuur)	t.k.	Ja	Nieuwe concessie voor laadpalen + toename aantal openbare laadpalen (+300)
2.8	Wij verduurzamen ons eigen wagenpark	t.k.		
2.9	We verduurzamen het openbaar vervoer	t.k.		
2.10	We verduurzamen GWW	t.k.		
2.11	We stimuleren verduurzamen goederenvervoer en logistiek	t.k.		Er is duidelijkheid over status vervoer corridor Noordoost Nederland

Nr	Maatregel	Status	Bestuursakkoord	Resultaat 2025 zie ook Begroting 2025
		t.k.=ter kennisgeving B = Budgetbesluit		Groen = resultaat uit Begroting 2025 Zwart = resultaat uit UP RMP
Programmalijn 3. We zetten in op mobiliteit voor iedereen				
3.1	Stimuleren senioren om gebruik te maken van OV ipv auto	t.k.		
3.2	We verminderen infrastructurele barrières	t.k.		
3.3	We gaan vervoersarmoede tegen	t.k.		
3.4	Hanteren van flexibele tarieven OV	t.k.		
3.5	We verbeteren onze digitale toegankelijkheid	t.k.		
Programmalijn 4. We verplaatsen ons veilig				
4.1	Uitvoering Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV 2030 Fryslân	B		Realisatie van programma 'reguliere projecten'
4.2	Ontwikkelen Friese Strategie verkeersveiligheid Fryslân 2026 – 2040	B	Ja	Meerjarenprogramma 2026-2030 is vastgesteld + ROF Werkplan 2025 is uitgevoerd
4.3	Bevorderen sociale veiligheid op onze netwerken	t.k.		
4.4	Educatie verkeersveilig gedrag op onze vaarwegen	t.k.		
4.5	Scheiden beroeps en recreatievaart	t.k.		Maatregelpakket 'veiligheid op beroepsvaarwegen'

Nr	Maatregel	Status	Bestuursakkoord	Resultaat 2025 zie ook Begroting 2025
		t.k.=ter kennisgeving B = Budgetbesluit		Groen = resultaat uit Begroting 2025 Zwart = resultaat uit UP RMP
Programmalijn 5. We zetten in op slimme technieken				
5.1	Handhaven positie slimme en groene mobiliteit	t.k.		
5.2	Opvolging evaluatie programma Slim & Groen onderwerp	t.k.		
Naast de vijf programmalijnen				
6.2.1	Uitvoeren actieplan geluid 2024 – 2028	t.k.	Ja	Programmering Actieplan Geluid is uitgevoerd voor het jaar 2025
6.2.2	Vaststellen Geluidsproductieplafonds (GPP's)	t.k.		
6.2.3	Mobiliteitsprojecten en subsidieregeling OV	t.k.		
6.2.4	Oeverbeheer vaarwegen	t.k.		
6.2.5	Monitoring verkeersbewegingen en verkeersveiligheid	t.k.		
6.2.6	Fietsprogramma	t.k.		
6.2.7	RISM II (Road Infrastructure Safety Management)	t.k.		
Beheer-, onderhouds- en investeringsprojecten				
7	Programmering onderhoudsbudgetten	B		Onderhoud is uitgevoerd conform programmering 2025 + 2 nieuwe bruggen zijn aangesloten op bediening op afstand
7.2	Kleine infrastructurele projecten	B		
7.3	Fietspadenprogramma	t.k.		
7.4	Grote infraprojecten	t.k.		
7.5	Instandhouding provinciale infrastructuur	B		

Leeswijzer

In de hoofdstukken 1 tot en met 5 staan we per programmalijn kort stil bij de inhoud van de betreffende lijn en wat de recente ontwikkelingen hierin zijn ('Wat speelt er'). Vervolgens kijken we terug naar het RMP 1.0 ('Welke doelen en maatregelen staan er in het RMP'). En we sluiten elke programmalijn af met een toelichting per maatregel wat de in 2025 geplande activiteiten zijn.

Hoofdstuk 6 bevat de activiteiten die niet direct onder één van de programmalijnen van het RMP vallen, maar wel van belang zijn voor de mobiliteit en infrastructuur in onze provincie. Verder bevat hoofdstuk 7 de planning van de onderhouds- en beheersmaatregelen en de infrastructurele projecten voor 2025.

Inhoudsopgave

1.	We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig	11
1.1	Wat speelt er?	11
1.2	Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?	12
1.3	Wat gaan we doen in 2025?	13
	Maatregel 1.1 Naar een integrale netwerkstrategie	13
	Maatregel 1.2 Verbetering fietsnetwerk	14
	Maatregel 1.3 We zetten in op realisatie van de Lelylijn	14
	Maatregel 1.4 We willen het bestaande spoornetwerk verbeteren/aantrekkelijk maken	15
	Maatregel 1.5 Vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal door spooraquaduct	16
	Maatregel 1.6 We creëren een aantrekkelijke regionale OV-structuur met maatwerk in het landelijk gebied	16
	Maatregel 1.7 We gaan het mobiliteitsbureau doorontwikkelen en uitbreiden	16
	Maatregel 1.8 We investeren in de (door)ontwikkeling van hubs	16
	Maatregel 1.9 Oplossen barrières weg-/waterkruisingen	17
	Maatregel 1.10 Toekomstbestendig maken wegen	17
	Maatregel 1.11 Bereikbaarheid van steden en kernen blijft op hetzelfde niveau	17
	Maatregel 1.12 We versterken vaarwegen en houden deze netwerken geschikt voor de beroeps- en recreatievaart	18
	Maatregel 1.13 Opstellen Staande Mast Route-akkoord Noord-Nederland	18
2.	We verplaatsen ons duurzaam	19
2.1	Wat speelt er?	19
2.2	Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?	20
2.3	Wat gaan we doen in 2025?	21
	Maatregel 2.1 Voortzetten en door ontwikkelen werkgeversaanpak	21
	Maatregel 2.2 Stimuleren onderwijsaanpak	21
	Maatregel 2.3 Wij stimuleren fietsgebruik en lopen	21
	Maatregel 2.4 We stimuleren deelmobiliteit	22
	Maatregel 2.5 We stimuleren het OV-gebruik	22
	Maatregel 2.6 Wij zetten ons in voor een duurzamer vervoer over water	22
	Maatregel 2.7 Wij stimuleren elektrisch vervoer (betere laadpaleninfrastructuur)	23
	Maatregel 2.8 Wij verduurzamen ons eigen wagenpark	24

Maatregel 2.9 We verduurzamen het openbaar vervoer	24
Maatregel 2.10 We verduurzamen GWW	25
Maatregel 2.11 We stimuleren verduurzamen goederenvervoer en logistiek	25
3. We zetten in op mobiliteit voor iedereen	26
3.1 Wat speelt er?	26
3.2 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?	27
3.3 Wat gaan we doen in 2025?	27
Maatregel 3.1 Stimuleren senioren om gebruik te maken van OV i.p.v. auto	27
Maatregel 3.2 We verminderen infrastructurele barrières	27
Maatregel 3.3 We gaan vervoersarmoede tegen	28
Maatregel 3.4 Hanteren van flexibele tarieven OV	28
Maatregel 3.5 We verbeteren onze digitale toegankelijkheid	28
4. We verplaatsen ons veilig	29
4.1 Wat speelt er?	29
4.2 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?	30
4.3 Wat gaan we doen in 2025?	30
Maatregel 4.1 Uitvoering Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV 2030 Fryslân	30
Maatregel 4.2 Ontwikkelen Friese Strategie verkeersveiligheid Fryslân 2026 - 2040	32
Maatregel 4.3 Bevorderen sociale veiligheid op onze netwerken	32
Maatregel 4.4 Educatie verkeersveilig gedrag op onze vaarwegen	33
Maatregel 4.5 Scheiden beroeps- en recreatievaart	33
5. We zetten in op slimme technieken	34
5.1 Wat speelt er?	34
5.2 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?	35
5.3 Wat gaan we doen in 2025?	35
Maatregel 5.1 Handhaven positie slimme en groene mobiliteit	35
Maatregel 5.2 Opvolging evaluatie programma Slim & Groen onderweg	36
6. Naast de vijf programmalijnen	37
6.1 Wat gaan we doen in 2025?	37
6.1.1 Uitvoeren Actieplan geluid 2024-2028	37
6.1.2 Vaststellen Geluidproductieplafonds (GPP's)	37
6.1.3 Mobiliteitsprojecten en subsidieregeling Openbaar Vervoer	37

6.1.4 Oeverbeheer vaarwegen	38
6.1.5 Monitoring verkeersbewegingen en verkeersveiligheid	38
6.1.6 Fietsprogramma	38
6.1.7 RISM II (Road Infrastructure Safety Management)	38
7. Beheer-, onderhouds- en investeringsprojecten	39
7.1 Kleine infrastructurele projecten	39
7.1.1 Budget Meerjarenprogramma Infrastructuur voor de kleine en reguliere wegenprojecten (MPI)	40
7.1.2 Budget Kleine infrastructuurprojecten (KIP)	40
7.1.3 Budget Risikoferleeggend Ynfrastruktuer Programma (RYP)	41
7.1.4 Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen	42
7.1.5 Categorie Overige projecten	43
7.2 Fietspadenprogramma	43
7.2.1 Fietsverkeer Investeringsprogramma (Trochfytsrûtes)	43
7.3 Grote infraprojecten	44
7.3.1 Grote infraprojecten	44
7.3.2 Opwaardering Van Harinxmakanaal	44
7.3.3 RSP-projecten (spoorweg, bus en rijkswegen)	45
7.3.4 Busstation Heerenveen (investeringsagenda Heerenveen-Drachten)	45
7.3.5 Programma niet actief beveiligde overwegen (NABO)	45
7.4 Instandhouding provinciale infrastructuur	46
7.4.1 Meerjaren programma kunstwerken (MPK)	46
7.4.2 Programma Afstandsbediening Bruggen (PAB)	48
7.4.3 Programmering groot onderhoud	49

[Bijlage 1: integraal overzicht op het thema fiets](#)

Hoofdstuk 1

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

Programmaliijn 1 gaat over de bereikbaarheid, betrouwbaarheid, efficiëntie en toekomst-bestendigheid van onze netwerken. In het RMP kijken we naar het begrip 'bereikbaarheid' als een geheel. Niet alleen de reistijd is daarbij belangrijk, maar zeker ook de nabijheid en spreiding van voorzieningen. Reistijd is in onze provincie een relatief begrip. We verliezen weinig reistijd door files. Dat neemt niet weg dat bereikbaarheid in en van onze regio nadrukkelijk aandacht verdient, aangezien voorzieningen steeds meer gecentraliseerd worden en daardoor verder weg komen te liggen. Bereikbaarheid is dan ook cruciaal voor de leefbaarheid, vooral van dorpen en het landelijk gebied. Ook de bereikbaarheid van havens, bedrijventerreinen (inclusief distributiehubs) en de Waddeneilanden vraagt specifieke aandacht.

In deze programmaliijn benoemt het RMP maatregelen die de betrouwbaarheid verbeteren. Hoe kunnen we onze infrastructuur en de netwerken zodanig inrichten, optimaliseren en integreren dat voorzieningen goed bereikbaar zijn en blijven. Het gaat daarbij niet alleen om maatregelen gericht op de afzonderlijke netwerken, maar vooral om het verbinden van de beschikbare netwerken (ketenmobiliteit). Is het huidige netwerk op orde of moet er met het oog op de toekomst iets aan gebeuren? Dat is een opgave binnen de al bestaande opgaven. Mobiliteits-transitie, verkeersveiligheid, verduurzaming en klimaatbestendigheid spelen daarbij een rol.

1.1 Wat speelt er?

De auto blijft een noodzakelijk vervoersmiddel voor onze provincie, al worden ook andere modaliteiten belangrijk, zeker in combinatie met elkaar (oftewel ketenmobiliteit). Welke aanpassingen zijn nodig om de netwerken als samenhangend geheel optimaal te laten functioneren? Hoe kom je lopend, fietsend of met de auto bij een hub? Hoe maak je de overstap naar het Openbaar Vervoer (hierna OV)? Hoe maak je de autoreis efficiënt en duurzaam en hoe is de reis verkeersveilig? In deze programmaliijn geven we in het UP RMP 2025 per modaliteit (per voet, fiets, rails, vaarweg en autoweg) aan met welke activiteiten we invulling geven aan de maatregelen en doelen als genoemd in het RMP.

Voor de bereikbaarheid van/naar en in onze provincie zijn we mede afhankelijk van de Rijksinfrastructuur (snelwegen, spoorwegen en Prinses Margrietkanaal). We zien echter dat de bereikbaarheid op de verschillende netwerken (spoor, weg en water) in het gedrang kan komen door achterstallig onderhoud aan weg-waterkruisingen, zoals (spoor)bruggen. Dit heeft ook gevolgen voor de doorstroming van onder meer goederenvervoer, personenvervoer en het recreatieve vaarverkeer. In een waterrijke provincie als Fryslân, zijn de gevolgen groot bij een niet goed werkende infrastructuur.

1.2 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?

In het RMP staan de volgende doelstellingen:

- De betrouwbaarheid van onze netwerken en de reistijd wordt vanaf 2025 minimaal gewaardeerd met een 8, of een tevredenheid van >89% (weg) of >74% (water).
- Op peil houden van de bereikbaarheid van het landelijk gebied (dorpen) en in verstedelijkte gebieden.

Dit is in het RMP uitgewerkt in de volgende maatregelen, die we in dit UP RMP 2025 hebben overgenomen en uitsplitsen naar de verschillende modaliteiten:

Algemene maatregel	Maatregelen loop- en fietsnetwerk	Maatregelen OV-netwerk	Maatregelen wegennetwerk	Maatregelen vaarwegennetwerk
1.1 Naar een integrale netwerkstrategie	1.2 Verbetering fietsnetwerk	1.3 We zetten in op realisatie van de Lelylijn	1.9 Oplossen barrières weg-/water-kruisingen	1.12 We versterken vaarwegen en houden deze netwerken geschikt voor de beroeps- en recreatievaart
		1.4 We willen het bestaande spoornetwerk verbeteren en aantrekkelijk maken	1.10 Toekomstbestendig maken wegen	1.13 Opstellen Staande Mast Route-akkoord Noord-Nederland
		1.5 Vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal door spooraquaduct	1.11 Bereikbaarheid van steden en kernen blijft op hetzelfde niveau	
		1.6 We creëren een aantrekkelijke regionale OV-structuur met maatwerk in het landelijk gebied		
		1.7 We gaan het mobiliteitsbureau door-ontwikkelen en uitbreiden		
		1.8 We investeren in de (door)ontwikkeling van hubs		

1.3 Wat gaan we doen in 2025?

Maatregel 1.1 Naar een integrale netwerkstrategie

Integrale netwerkstrategie

Om de verschillende netwerken beter met elkaar te kunnen verbinden, leggen we in 2025 de verschillende mobiliteitsnetwerken naast en over elkaar. We houden daarbij rekening met de toekomstige ontwikkelingen zoals die in de tweede POVI (Provinciale Omgevingsvisie) opgenomen worden (waaronder de Lelylijn). Daar waar netwerken elkaar raken en waar ketenmodaliteit mogelijk is om te komen tot betere bereikbaarheid of verduurzaming, zien we een rol weggelegd voor hubs (zie ook maatregel 1.8) en binnenhavens (zie 'Integrale Havenvisie' hieronder). Uit deze analyse moet blijken waar de kansen en uitdagingen liggen binnen het huidige netwerk. De resultaten van deze analyse verwerken we in het Regionaal Mobiliteitsprogramma, versie 2.0.

Integrale havenvisie

In het Bestuursakkoord 2023 – 2027 is het opstellen van een integrale Friese Havenvisie opgenomen, mede n.a.v. een motie uit 2022. Een van de doelen van deze motie is om het (goederen)vervoer over water te stimuleren én om dit vervoer duurzamer te maken.

In 2025 leggen we een Startnotitie voor aan Provinciale Staten. Insteek van deze notitie zal zijn om de integrale havenvisie uit te werken via twee sporen (intern en extern):

- Intern zorgen wij voor beleidsmatige verankering:
 - 1) Ruimtelijk in de POVI. Hier vindt de ruimtelijke afwegingen plaats voor o.m. circulaire economie en in relatie tot bijvoorbeeld de ruimtevraag voor woningbouw
 - 2) Economisch in de nieuwe beleidsbrief economie. Circulaire economie, beleid op bedrijventerreinen en de maritieme industrie
 - 3) Voor mobiliteit het RMP. Meer beleid en sturing op goederenvervoer om bv d.m.v. modal-shift klimaatdoelstellingen te realiseren en de kansen voor een noordoostelijke goederenvervoerscorridor
 - 4) Voor Energie in de uitwerking van de energievisie. Ondermeer elektrificatie van de scheepvaart, opwekking, opslag en transport van schone energie (clean energy hubs etc.)
- Extern zullen gemeenten, het Havennetwerk Fryslân, RWS, de binnenvaart en andere belanghebbenden uitgebreid geconsulteerd worden waarna kansen en thema's, zoals digitalisering, veiligheid, modal-shift, profilering en positionering worden uitgewerkt in de visie. De mate en mogelijke gradaties van samenwerking, in Fryslân maar ook boven-regionaal (met bv. Port of Zwolle, Groningen etc.) worden onderzocht en vormen de basis van de visie.

Maatregel 1.2 Verbetering fietsnetwerk

In 2022 hebben Provinciale Staten het netwerk van 'trochfytsrûtes' vastgesteld. Voor een eerste stap in de realisatie van dit netwerk heeft de provincie 14,4 miljoen euro beschikbaar gesteld:

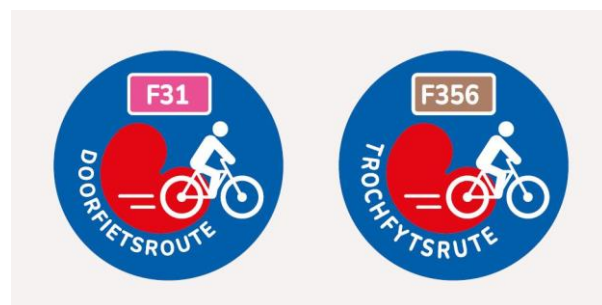
- Deze financiering komt deels vanuit het Bestuursakkoord 2019-2023 (11,4 miljoen).
- Vanuit ons Bestuursakkoord 2023-2027 is nog eens 3,0 mln beschikbaar gesteld.

Van dit bedrag is 8,0 mln euro als cofinanciering bedoeld, welke reeds volledig als subsidie is beschikt richting gemeenten. De overige 6,4 mln euro is eveneens reeds geheel geprogrammeerd voor trochfytsrûtes die bij de provincies in beheer zijn (zie ook 7.3.1).

Het jaar 2025 zal voor de provincie in het teken staan van voorbereiding van (onderdelen) van haar trochfytsrûtes, onder meer langs de N355 en N358. Daarnaast zetten we in op de ombouw van de parallelweg N357 Stiens-Leeuwarden tot fietsstraat. Ook wordt bij de herinrichting van de kernen Echten en Oosterzee / Gietersebrug de inpassing van de trochfytsrûte Lemmer-Heerenveen meegenomen in de plannen. Daarnaast realiseren we in 2025 in ieder geval 1 provinciale route.

Parallel hieraan onderzoeken we samen met de gemeenten wat de behoeftes en bijbehorende strategie kan zijn, om uiteindelijk voor de lange termijn (t/m 2040) tot een totaal ingericht en herkenbaar netwerk van trochfytsrûtes te komen. De resultaten nemen we mee in het RMP 2.0. Daarbij nemen we ook de derde aanbeveling in ogenschouw zoals die uit het NRK-rapport 'Ga toch fietsen' (juli 2024) naar voren is gekomen.

Tenslotte geven we in 2025 samen met gemeenten een impuls aan de herkenbaarheid van de Fryske trochfytsrûtes met een speciaal logo en aanvullende bewegwijzering. Dit beeldmerk is door ons ontwikkeld; de uitvoeringskosten liggen bij de betreffende wegbeheerders van deze trochfytsrûtes.



Maatregel 1.3 We zetten in op realisatie van de Lelylijn

De aanleg van grote infrastructurele ontwikkelingen verloopt in Nederland altijd via de MIRT-werkwijze. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In 2023 en 2024 heeft het MIRT-onderzoek plaatsgevonden. De verwachting is dat op 6 november 2024 door de minister van Infrastructuur en Waterstaat een besluit genomen wordt om (a) door te gaan naar de MIRT-verkenning, of (b) het project in MIRT-onderzoeksfase te houden, of (c) het project aan te houden. Op het moment van schrijven is nog geen besluit genomen.

Momenteel zitten we dus in de voorbereidingsfase om te komen tot de keuze wel of geen startbeslissing voor een MIRT-verkenning Lelylijn. Uitgaande van een positief besluit (scenario a) blijven we in 2025 actief deelnemen aan de projectorganisatie Lelylijn om de belangen voor Fryslân goed te vertegenwoordigen. De MIRT-verkenning geeft helderheid over de impact van de Lelylijn. De projectorganisatie coördineert het onderzoek naar de Lelylijn en is samengesteld uit medewerkers van verschillende betrokken overheden. Overigens maakt het project Lelylijn onderdeel uit van het Deltaplan Noord-Nederland.

Ook in scenario (b) blijven we actief betrokken bij de planvorming rondom de Lelylijn. En wel door een financiële bijdrage aan de proceskosten, inzet van medewerkers in de projectorganisatie en ambtelijke en bestuurlijke betrokkenheid bij de opzet en uitvoering van de onderzoeken ten behoeve van het MIRT-onderzoek.

Maatregel 1.4 We willen het bestaande spoornetwerk verbeteren/aantrekkelijk maken

Deze maatregel omvat meerdere activiteiten die hieronder kort toegelicht zijn.

Spoor- en perroncapaciteit station Meppel

Het spoor tussen Zwolle en Meppel is op dit moment de enige spoorverbinding tussen het Noorden en de rest van Nederland. Het risico op een verslechterde bereikbaarheid per spoor is daarmee groot, als gevolg van verstoringen op deze verbinding. Het Rijk heeft daarom mede dankzij de lobby vanuit de regio € 35 miljoen (2022) plus € 40 miljoen (2024) beschikbaar gesteld voor de aanpak van dit knelpunt.

ProRail werkt in 2025 de maatregelen rondom Meppel verder uit, waarbij wij de belangen vanuit Fryslân ook in 2025 blijven behartigen. Op korte termijn (2027) worden er een aantal robuustheidsmaatregelen gerealiseerd, waaronder rijtijdversnelling en energieversterking bij Zwolle en rijtijdversnelling bij Heerenveen. Tevens worden de plannen verder uitgewerkt om een extra perronspoor bij station Meppel te realiseren. Hiermee komt er meer ruimte en robuustheid in de dienstregeling. Eveneens kan deze ruimte worden gebruikt voor de inpassing van een extra stop op het nog te bouwen station Leeuwarden Werpsterhoeke. Hiermee geven we invulling aan het 'versterken van de huidige treinverbinding Leeuwarden-Zwolle', zoals in ons Bestuursakkoord 2023-2027 is opgenomen.

Onderzoek verbetering bestaand spoornet Noord-Nederland

Vanuit het Deltaplan Noord-Nederland (samen met de drie grote spoorse projecten) hebben we in 2024 samen met betrokken regionale overheden, vervoerders en ProRail onderzoek uitgevoerd naar verbetering van het bestaande spoornet in Noord-Nederland. Afhankelijk van de uitkomsten van de andere onderzoeken die vanuit het Deltaplan uitgevoerd worden (Lelylijn en Nedersaksenlijn), krijgt dit onderdeel (verbeteren bestaand spoornet) nadere invulling.

Spoorwegemplacement Leeuwarden/kwartierdienst Leeuwarden - Sneek

Na het gereedkomen van de ombouw van emplacement Leeuwarden in 2024, moet ProRail nog aanvullende maatregel(en) treffen om de 4 treinen per uur in de spitsrichting (en 2 treinen in de tegenspitsrichting) op het traject Leeuwarden - Sneek volledig binnen de robuustheidsnormen van ProRail te laten rijden. Tot die maatregelen zijn genomen, rijdt de spitskwartierdienst met een ontheffing van ProRail. In 2025 vergen we ProRail op een spoedige realisatie van de aanvullende maatregel(en).

Verkenning station Leeuwarden Werpsterhoeke

In opdracht van provincie Fryslân (penvoerder) en gemeente Leeuwarden laten we door ProRail een verkenningstudie uitvoeren naar de realisatie van het nieuwe treinstation Leeuwarden Werpsterhoeke. Daarmee zijn we geheel 2025 bezig; de resultaten van deze studie verwachten we begin 2026. Op grond hiervan kunnen provincie en gemeente een voorkeursbesluit nemen aangaande het voorlopig ontwerp van het station Werpsterhoeke, waarna de planuitwerking kan starten. ProRail verwacht op basis van de huidige planning dat opening van het station in 2028 tot de mogelijkheden behoort.

Het Rijk heeft NS opdracht gegeven (via de hoofd railnetconcessie) om per 2027 bij dit station te halteren. Dit is bereikt via een intensieve lobby vanuit Fryslân. Daarmee hebben we invulling gegeven aan de gewenste versnelling van opening van het station zoals in ons Bestuursakkoord 2023 – 2027 is opgenomen.

Verbetering treindienst Leeuwarden - Harlingen Haven

We willen ProRail opdracht geven om een verkenningsstudie uit te voeren naar verbetering van de treindienst Leeuwarden - Harlingen Haven (eventueel inclusief elektrificatie) en een goedkopere exploitatie door het spoor te verdubbelen tussen Dronryp en Franeker (circa 6 km). Een en ander is afhankelijk van (co)financiering van de studie. Daardoor is nog niet bekend of dit in 2025 of later uitgevoerd gaat worden.

Maatregel 1.5 Vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal door spooraquaduct

In opdracht van het Rijk, provincie en gemeente Leeuwarden is in 2024 een onderzoek uitgevoerd om de HRMK-spoorbrug in Leeuwarden te vervangen door een spooraquaduct. Hiermee kan dit knelpunt van trein- en vaarwegverkeer robuust en toekomstvast worden opgelost. Een spooraquaduct biedt kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het vervolgtraject is afhankelijk van besluitvorming in het BO MIRT van november 2024.

De aanpak van de HRMK-spoorbrug maakt onderdeel uit van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland. In het kader van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland wordt gekeken hoe spoorinfrastructuur kan bijdragen aan versterking van de economie van het noorden van Nederland en de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden.

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

Deze maatregel vormt het uitgangspunt van de concessie voor het busvervoer zoals deze vanaf december 2024 ingaat. Aanvullend op het openbaar busvervoer gaat de provincie in 2025 aan de slag met de in 2024 geïnventariseerde ideeën uit de Mienskip, voor het verbeteren van de bereikbaarheid van dorpen en steden (Fryslân ûnderweis). Hiervoor is 4 miljoen aan middelen beschikbaar gesteld vanuit ons Bestuursakkoord 2023-2027. Eind 2024/begin 2025 volgt nadere duidelijkheid over hoe we dit budget hiervoor in willen gaan zetten. Dit ook als invulling van het Bestuursakkoord 2023 – 2027 voor het onderdeel 'integraal plan voor mobiliteit'.

Maatregel 1.7 We gaan het mobiliteitsbureau doorontwikkelen en uitbreiden

Het idee achter een mobiliteitsbureau is om verschillende vormen van (semi) openbaar vervoer zo goed mogelijk te bundelen. Denk daarbij aan het combineren van openbaar busvervoer met WMO-vervoer en eventueel taxivervoer, zoals Jobinder dit uitvoert in Noordoost Fryslân.

Zoals eerder al is verwoord in het UP RMP 2024, is er momenteel geen sprake van concrete doorontwikkeling of uitbreiden. Qbuzz maakt in haar dienstregeling vanaf december 2024 (vooralsnog) namelijk geen gebruik van het mobiliteitsbureau als concept. Overigens wordt vanuit een tweetal regiodeals (Noordwest Fryslân en Zuidwest Fryslân) wel gekeken naar het concept van een mobiliteitsbureau. Vanuit de provincie blijven we deze ontwikkelingen volgen.

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

In 2025 ronden we de Friese strategie af voor wat betreft mobiliteitshubs. Dit ter aanvulling op de reeds vastgestelde OV-ketenknooppunten. In de vorm van een routekaart beschrijven we wat Fryslân wil bereiken met mobiliteitshubs en waar een relatie ligt met maatregel 1.1 (integrale netwerk-strategie). Het document geeft inzicht in de potentiële Friese hubgebruiker, een kaart met locaties waar hubs gewenst zijn, de potenties van hubs en richtlijnen over voorzieningen en ontwerp. Daarnaast gaan we in op de rol van de verschillende overheden en

marktpartijen bij de ontwikkeling en operationeel houden van hubs. Deze maatregel vormt input voor het RMP 2.0 en ook voor de herziening van de Provinciale Omgevings Visie (POVI).

Maatregel 1.9 Oplossen barrières weg-/waterkruisingen

Het netwerk in onze provincie kent meerdere locaties waar weg, water en/of spoor elkaar kruisen. Deze kruisingen kunnen leiden tot een barrière en daarmee tot een beperking van het functioneren van het totale netwerk. Daarom houden wij deze kruisingen nauwlettend in de gaten, ook wanneer het kruisingen betreft die bij andere overheden (veelal Rijk) in beheer en onderhoud zijn.

Een goed voorbeeld is maatregel 1.5: het spooraquaduct onder het Van Harinxmakanaal door. Zo zijn er nog meer kruisingen aan te wijzen. We zijn daarnaast in nauw overleg met Rijkswaterstaat over de vervanging van een vijftal bruggen in het Prinses Margrietkanaal en spreken het Rijk aan op zijn verantwoordelijkheden (zoals ook in het Bestuursakkoord 2023 – 2027 is aangegeven). Eind 2024 is wellicht duidelijk wat de voorkeursoplossingen vanuit het Rijk zijn voor de vijf bruggen in het Prinses Margriet-kanaal. Onze inzet in 2025 is daar mede van afhankelijk.

Ook zijn wij nog steeds voorstander van een aquaduct in de A6 onder de Skarster Rien en het vervangen van de brug in het Krús wetter onder de A7 bij Bolsward. Mocht vanuit het Rijk aangegeven worden dat hier geen fysieke maatregelen mogelijk zijn, dan opteren wij voor een zodanige bediening dat het netwerk zo optimaal mogelijk benut wordt.

Maatregel 1.10 Toekomstbestendig maken wegen

Zowel vanuit klimaat als vanuit demografische ontwikkelingen dient onze infrastructuur aan steeds meer eisen te voldoen. Om onze netwerk richting de toekomst bestendig te maken qua klimaat- en weersomstandigheden, zijn we voornemens om in 2025 klimaatstress-testen uit te laten. Met deze testen krijgen we meer duidelijkheid over de impact van bijvoorbeeld hevige regenval of lange droogtes op het functioneren van onze infrastructuur en netwerken.

Maatregel 1.11 Bereikbaarheid van steden en kernen blijft op hetzelfde niveau

We analyseren de huidige netwerken, ook in het licht van maatregel 1.1. (Integrale netwerkstrategie). Uit deze analyse komen eventuele verbeterpunten naar voren.

Daarbij blijft voor de wegen het Duurzaam Veilig principe van toepassing (een sobere uitvoering, conform eerdere besluitvorming), met dien verstande dat het steeds ouder worden van onze weggebruikers ook aandacht vraagt in het ontwerpen van die wegen (seniorproof ontwerpen). Hierin ligt een link met maatregel 4.1 educatie verkeersveilig gedrag op (vaar-)wegen.

Er is ook een link met programmaliijn 2: we verplaatsen ons duurzaam. Overheden gaan steeds meer over tot het aanwijzen van zero emissie zones. Dit kan tot gevolg hebben dat een bepaald (stedelijke) gebied niet meer toegankelijk is voor bepaalde typen voertuigen.

Verder hebben we aandacht voor het opstellen van een lange termijnvisie voor de N354 tussen Sneek en Leeuwarden. Deze visie komt terug in het RMP 2.0, zoals bij amendement ook is om gevraagd bij het vaststellen van het RMP 1.0.

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

Beroepsvaart

In 2025 gaan we verder met het opwaarderen van het Van Harinxmakanaal tot een klasse Va-vaarweg (faciliterend profiel), conform het Bestuursakkoord 2023 – 2027. De bijbehorende maatregelen vindt u in hoofdstuk 7 (programmering VHK). De recente besluitvorming over de andere beroepsvaarwegen blijft in stand, waarmee geen verdere opwaardering is voorzien. Wel kijken we nog naar een optimalisatie van de vaarwegen naar Drachten en Heerenveen vanuit verkeersveiligheid op het water; zie ook maatregel 4.5.

Recreatievaart

Vanuit de regio ontstaat er de vraag naar een extra recreatieve vaarwegklasse (G). In 2025 continueren wij de verkenning hiervan. Het Wetterskip Fryslân en Recreatieschap Marrekrite zijn de belangrijkste gesprekspartners bij deze verkenning, waarbij ook de problematiek van beheer en onderhoud, alsmede de hinder van waterplanten in beschouwd wordt.

Maatregel 1.13 Opstellen Staande Mast Route-akkoord Noord-Nederland

Provincie Fryslân is opdrachtgever voor het onderzoek naar de haalbaarheid en kosten/voorwaarden van een geformaliseerd routeakkoord in Noord- Nederland. Daarmee willen we de doorvaarbaarheid en veiligheid van boten met een staande mast borgen. Hiermee willen we het toekomstige belang van deze route voor Fryslân veilig stellen.

Waterrecreatie Nederland voert dit onderzoek uit. Eind 2024 is een concept convenant c.q. routeakkoord opgeleverd welke in 2025 ter vaststelling richting de besturen van alle langs de route aanwezige beheerders van kunstwerken voorgelegd wordt.

Hoofdstuk 2

We verplaatsen ons duurzaam

Vanuit het Klimaatakkoord ligt er een grote uitdaging om de CO₂-emissies terug te dringen. De sector mobiliteit kan een belangrijke bijdrage te leveren aan het behalen van dit doel.

Binnen deze programmalijn hanteert het RMP de systematiek van de Trias Mobilica die verduurzaming tragsgewijs oppakt:

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

In dit UP RMP 2025 gaan we specifiek in op onze aanpak voor verduurzaming op de korte en lange termijn. Het verduurzamen van de mobiliteit verbinden we bewust met ruimtelijke kwaliteit en gezondheid. Gezondheid krijgt de afgelopen jaren steeds meer aandacht bij mobiliteitsvraagstukken. Niet alleen vanwege luchtkwaliteit en geluidsoverlast, maar vooral ook omdat mobiliteit kan bijdragen aan ieders gezondheid. Wandelen en fietsen is gezond. Waarbij de fiets een gezond alternatief is voor de auto en de elektrische fiets de actieradius aanzienlijk vergroot en bijdraagt aan de 15 minuten afstand tot voorzieningen. Door te zorgen voor goede en comfortabele fietsverbindingen kunnen we als provincie bijdragen aan de gezondheid van onze inwoners. De beleving van de omgeving is daarbij ook een belangrijke succesfactor.

Vanuit duurzaamheid omarmt het RMP het STOMP-principe. Dit principe betekent dat we als eerste het Stappen (voetgangers) stimuleren, dan Trappen (fietsers), dan OV, vervolgens MaaS (Mobility as a service, zoals deelmobiliteit) en tot slot de Personenauto. Voor de toepassing van dit principe kijken we naar de beschikbare netwerken en ontwikkelen een overkoepelend beeld van hoe ze samenhangen. Waar mogelijk zoeken we een koppeling met de beleidsbrief Sport.

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

2.1 Wat speelt er?

Het RMP stelt als doel om het vervoer te verduurzamen. Uit de meest recente monitor over bereikbaarheid van Planbureau Fryslân blijkt dat er in Fryslân relatief meer auto's zijn dan landelijk. Ook is het aantal auto's sinds 2000 in Fryslân (+40%) percentueel harder gestegen dan landelijk (+26%). In onze provincie wordt de auto het meest gebruikt en is daarmee het belangrijkste vervoersmiddel. In Fryslân gebruikt 63,2 procent van de inwoners de auto (als bestuurder) drie keer per week of vaker. Onder inwoners van het platteland (<5000 inwoners) is dat percentage (72,1%) nog iets hoger.

Het gebruik van elektrische auto's ligt in Fryslân daarentegen lager dan in Nederland. Waar gemiddeld 18,7 per 1000 inwoners in Nederland een elektrische auto hebben, geldt dit voor 13,4 per 1000 inwoners in Fryslân. Wel is het de verwachting dat het gebruik van elektrische auto's de komende jaren blijft toenemen. Na de auto is de fiets het meest gebruikte vervoersmiddel (41%), gevolgd door de elektrische fiets (20%). Het openbaar vervoer wordt relatief weinig gebruikt. Het percentage ligt rond de 10%.

2.2 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?

In het RMP staan de volgende doelstellingen:

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

Dit is in het RMP omgezet tot de volgende maatregelen, die we in dit UP RMP 2025 verder hebben uitgewerkt:

Maatregelen voorkomen en verminderen van verplaatsingen	Maatregelen veranderen wijze van verplaatsen	Maatregelen verschonen van verplaatsingen
2.1 Voortzetten en doorontwikkelen werkgeversaanpak	2.3 Wij stimuleren fietsgebruik en lopen	2.7 Wij stimuleren elektrisch vervoer (betere laadpaleninfrastructuur)
2.2 Stimuleren onderwijsaanpak	2.4 We stimuleren deelmobiliteit	2.8 Wij verduurzamen ons eigen wagenpark
	2.5 We stimuleren het OV-gebruik	2.9 We verduurzamen het Openbaar Vervoer
	2.6 Wij zetten ons in voor een duurzamer vervoer over water	2.10 We verduurzamen GWW
		2.11 We stimuleren verduurzamen goederenvervoer en logistiek

2.3 Wat gaan we doen in 2025?

Maatregel 2.1 Voortzetten en door ontwikkelen werkgeversaankpak

In 2025 gaan we verder met het uitrollen van de werkgeversaankpak over Fryslân. Samen met werkgevers in Fryslân werken we aan het verminderen, veranderen en/of verduurzamen van verplaatsingen. Bedrijven en organisaties met een groot aantal werknemers (> 50) kunnen gratis een advies krijgen om te komen tot een gedragsverandering van medewerkers op het gebied van anders werken en reizen.

Deze uitrol vindt plaats via het programma Werk Slim Reis Slim. Dit is een samenwerking tussen provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden, waarbij we ook de Vereniging Circulair Fryslân willen betrekken. De intensiteit waarmee we de werkgeversaankpak kunnen uitvoeren, hangt mede af van de beschikbare cofinanciering vanuit het Rijk.

Maatregel 2.2 Stimuleren onderwijsaankpak

Met de grootste onderwijsinstellingen in Fryslân blijven we samenwerken aan het verduurzamen van het leerlingen- en werknemersverkeer. In 2025 richten we ons op het woon-/werkverkeer van de werknemers. Inzet is het verminderen van autogebruik ten gunste van meer fietskilometers. Hiervoor kijken we naar de mogelijkheden en kansen die er liggen om de leerkrachten anders en duurzamere reiskeuzes te laten maken. We maken hierbij gebruik van de mobiliteitsscan.

Maatregel 2.3 Wij stimuleren fietsgebruik en lopen

Wandelen en fietsen maken veelal deel uit van de first en last mile van een verplaatsing, vooral bij het openbaar vervoer. Dat is ook waarom wij investeren in gedragsverandering voor deze modaliteiten. Zo rollen we in 2025 het fietsstimuleringsprogramma verder uit onder de vlag van het programma Werk Slim, Reis Slim Fryslân, met de gemeente Leeuwarden als trekker. Deze maatregelen zijn onder meer gericht op werkgevers. Er ligt hier dan ook een link met maatregel 2.1. Werkgevers kunnen hiermee aan de slag om werknemers te stimuleren vaker op de fiets te stappen. Bijvoorbeeld door het organiseren van verschillende evenementen, campagnes, probeer- en beloningsacties.

Er is verder een link met maatregel 1.2, waarin een impuls wordt gegeven aan de herkenbaarheid van de Fryske trochfytsrûtes met een speciaal logo en aanvullende bewegwijzering en bebording.

Het wandelen over langere afstanden past meer bij Recreatie. Denk onder andere aan het Wandelnetwerk. Hier zijn in 2025 vooreerst geen concrete acties in voorzien.

Maatregel 2.4 We stimuleren deelmobiliteit

In Noord-Nederlands verband (3 noordelijke provincies, 4 grote gemeenten en Regio Groningen Assen) worden stappen gezet om het onderwerp deelmobiliteit meer in samenhang op te pakken (o.a. community deelmobiliteit Noord-Nederland en agenda deelmobiliteit) en om kennis en ervaring in noordelijk verband met elkaar te delen. Deze agenda deelmobiliteit heeft de naam Deel'N gekregen en heeft als doel om gemeenten optimaal te ondersteunen in het stimuleren en uitbreiden van deelmobiliteitsinitiatieven en om kennis op het gebied van deelmobiliteit uit te breiden en te onderhouden.

Ook willen we bewoners, bezoekers en bedrijven stimuleren en informeren op het gebied van deelmobiliteit. Als provincie Fryslân liften we mee op kennis, kunde en ervaring van koplopers t.a.v. dit onderwerp. Kennis en kunde die we weer kunnen delen met onze gemeenten.

Gelijktijdig gaan we in 2024 vanuit ANNO-verband in de regio Noordoost-Fryslân een communicatietraject starten om de inwoners van dit deel van de provincie te wijzen op de mogelijkheden die (deel)mobiliteit biedt. Dit traject loopt door in 2025. Ook werken we met private partijen samen om te kijken hoe we gezamenlijk deelmobiliteit in onze gehele provincie naar een hoger niveau kunnen brengen.

Daarnaast werken we in 2025 verder aan de routekaart Mobiliteitshubs (zie maatregel 1.8). Deelmobiliteit is in ontwikkeling en is een van de vormen van vervoer waar een reiziger gebruik van kan maken in de ketenreis.

Maatregel 2.5 We stimuleren het OV-gebruik

We sturen in het kader van de concessies voor het OV op een maximaal aanbod van kwalitatief goed, duurzaam en veilig OV. Het uitgangspunt is dat alle steden en dorpen worden bediend met een vorm van OV. We streven daarbij naar het op peil houden en verder verbeteren van de bereikbaarheid, waarbij ook een directe link ligt met maatregel 1.6, vanuit Fryslân ûnderweis. Initiatieven vanuit de vervoerder en de mienskip worden aangemoedigd en waar nodig en mogelijk wordt de infrastructuur verbeterd. Verdere stimulering van het OV wordt gerealiseerd door een aantrekkelijk productenaanbod met gebruikmaking van de mogelijkheden van OVpay door de vervoerder. De vervoerder ontplooit daarnaast diverse marketingactiviteiten voor verschillende doelgroepen.

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

Modal-shift, elektrificatie en andere thema's om het goederenvervoer te verduurzamen zijn belangrijke thema's en doelstellingen van de op te stellen havenvisie. Zie ook maatregel 1.4 en de maatregel 2.7 (hierna), waarin het goederenvervoer ook aan de orde komt.

Maatregel 2.7 Wij stimuleren elektrisch vervoer (betere laadpaleninfrastructuur)

De provincie heeft in oktober 2023 de Samenwerkingsovereenkomst Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL) 2.0 getekend (met een looptijd van 2024 t/m 2030), net als o.a. alle provincies en de Staatssecretaris van I&W. De provincie heeft zich gecommitteerd om te "...zorgen voor een landelijk dekkend laadnetwerk voor alle typen elektrische modaliteiten, door de uitbreiding of optimalisatie van het publieke toegankelijke en private laadnetwerk...".

Voor het jaar 2025 wordt inzet gepleegd op o.a. het op de markt zetten van een nieuw contract voor plaatsen, exploiteren en beheren van laadpalen in de openbare ruimte (vervolg op het lopende contract dat is verlengd tot 1 december 2025). In 2024/2025 besluiten we op welke wijze het vervolg op de lopende concessie wordt uitgevoerd en hiervoor onderzoeken we:

- welke contractvorm wenselijk is (concessie of opdrachtenmodel);
- wie het contract aanbesteedt (OVEF of provincie);
- of de energielevering wel of niet onderdeel moet zijn van het contract.

Na dit besluit zullen we in 2025 de aanbestedingstukken opmaken en publiceren. Dit alles met als resultaat om in 2025 in totaal 300 nieuwe openbare laadpalen te kunnen realiseren.

Het OVEF (Coöperatie Openbare Verlichting & Energie) is sinds 1 januari 2024 energieleverancier en levert energie aan haar leden (bijna alle gemeenten). Dit biedt de kans om de energie die bij de laadpalen wordt verkocht te laten leveren door OVEF. Contracten zonder energieleverantie worden momenteel zelden gebruikt omdat de energieleverantie het verdienmodel is voor de marktpartij.

Verdere activiteiten zijn:

- het gezamenlijk met de provincies Groningen en Drenthe onderzoeken en opzetten van een contract voor het plaatsen, exploiteren en beheren van snellaadlocaties;
- het gezamenlijk met de provincies Groningen en Drenthe onderzoek doen naar en stimuleren van het plaatsen, dan wel openstellen van laadpunten op semi-publieke locaties;
- in samenwerking met de gemeenten het actief benaderen van bedrijven(-terreinen) om onderzoek te doen naar en het stimuleren van de elektrificatie van het logistieke vervoer. Hierbij nemen we ook de problematiek van de netcongestie mee en verkennen we welke mitigerende maatregelen per locatie mogelijk zijn. Hier ligt een link met maatregel 2.11;
- actief inzet plegen om voor het goederenvervoer over water walstroompunten te realiseren. Hier ligt een link met maatregel 2.6;
- onderzoeken of laadpunten voor openbaar vervoer ook (een deel van de tijd) publiek gebruikt kunnen worden. Hier ligt een link met maatregel 2.9;
- onderzoeken op welke wijze de aanbestedingen in de GWW-sector een duurzamere werkwijze (elektrificatie materieel) kunnen bewerkstelligen. Hier ligt een link met maatregel 2.10.

Maatregel 2.8 Wij verduurzamen ons eigen wagenpark

De afdeling Provinciale Waterstaat heeft momenteel de beschikking over 45 dienstauto's met een grijs kenteken, zogenaamde werkvoertuigen. Hiervan is 66% elektrisch aangedreven en 33% rijdt op 100% HVO. Naast deze 45 dienstauto's heeft Provinciale Waterstaat nog 14 dienstauto's met een geel kenteken, bedoeld voor personenvervoer. 70% van deze auto's wordt elektrisch aangedreven, de overige 30% rijdt op Bio CNG. Aan het einde van de contractduur vervangen we deze laatste 4 auto's ook door een elektrisch aangedreven variant. In 2024 en 2025 zal verder het aantal laadpalen op zowel de provinciale steunpunten als bij de medewerkers thuis worden uitgebreid.

Maatregel 2.9 We verduurzamen het openbaar vervoer

Busconcessie

In de busconcessie 2024-2034 is voorgeschreven dat voor 2030 de concessie geheel zero-emissie (ZE) is conform het Bestuursakkoord zero-emissie bus (BAZEB). Op weg naar dit resultaat, start Qbuzz in 2024 eerst met dieselbussen om vervolgens richting 2030 over naar volledig Zero Emissie busvervoer.

Gezien de benodigde investeringen voor de laadinfrastructuur, de hoge kosten en lange doorlooptijden van zware aansluitingen op het elektriciteitsnet én om een gelijkwaardig speelveld te krijgen voor toekomstige aanbestedingen hebben we in maart 2023 gekozen om de busstallingen gedurende de looptijd van de nieuwe busconcessie 2024-2034 in eigendom te nemen. Vanuit dat perspectief realiseren we in Leeuwarden op het bedrijventerrein Swette VI een tijdelijke en een permanente (nieuwe) busstalling. De geraamde kosten van de nieuwe permanente stalling bedragen circa € 6,5 mln, inclusief de aansluiting op het elektriciteitsnet ten behoeve van de laadapparatuur. Voor de tijdelijke remise zijn de geraamde kosten circa € 2,5 mln. De planning is dat eind 2024 de nieuwe busstalling op Schiermonnikoog, de busstalling op Ameland en de tijdelijke remise in Leeuwarden, in gebruik worden genomen door de concessiehouder.

Ter informatie is in onderstaand schema aangegeven welke investeringen aan de orde zijn:

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Stalling Schiermonnikoog	2024	1.670.000	-	1.670.000
Refurbishment Schiermonnikoog (elektrische bussen)	2025	564.000	-	564.000
OV Plushaltes	2025	450.000	-	450.000
Totaal		2.684.000	-	2.684.000

Naast genoemde stallingen realiseren of verwerven we ook op andere plaatsen in de provincie eigen stallingen, met de benodigde laadinfrastructuur voor het opladen van de batterij-elektrische bussen. Hier ligt een link met maatregel 2.7, waarin het 'gedeeld gebruik' is genoemd van de laadinfrastructuur. Als derden hiervan op bepaalde momenten gebruik maken, heeft dit onder meer als voordeel dat stroom kan worden verkocht aan die derden. Het leidt mogelijk ook tot minder aanvragen om toegang tot het stroomnet.

We bepalen de exacte locatie en het Programma van Eisen voor deze stallingen in overleg met de concessiehouder. Binnen het concessiebudget is structureel circa € 2 mln euro per jaar gelabeld voor de realisatie of verwerving van de remises. Over de totale looptijd van de concessie (10 jaar) is het totale budget 25,6 mln euro.

Treinconcessie

De huidige concessie voor het regionale treinvervoer loopt van 2020 tot 2035. Bij de start van de concessie reden 51 gemoderniseerde GTW treinen op normale diesel en 18 nieuwe Wink treinen op Hydrotreated Vegetable Oil (hierna HVO). HVO reduceert 90% CO2 uitstoot en afhankelijk van het type motor, tot 40% stikstof reductie. Door de geslaagde proef met HVO heeft de vervoerder besloten ook de GTW's te voorzien van HVO. Volgens het contract zal de vervoerder elk jaar 2% CO2 uitstoot in zijn gehele treinoperatie moeten reduceren. De vervoerder kan besluiten het gebruik van HVO tot het minimale te reduceren zodat voldaan wordt aan de contracteis 2% CO2 reductie per jaar.

Daarnaast hebben de provincies Fryslân en Groningen de ambitie om bij de start van de volgende concessie (vanaf 2036) volledig met zero-emissietreinen te gaan rijden. Uit onderzoek in 2018 is gebleken dat batterij-elektrische treinen de meest kostenefficiënte methode is voor de noordelijke regionale spoorlijnen. De doorlooptijden van partiële elektrificatie zijn lang. Dit betekent dat ruim voor 2030 bekend moet zijn hoe dit te financieren. We overleggen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat of en hoe het Rijk aan deze transitie kan bijdragen.

Afhankelijk van besluitvorming en financiering starten wij in 2025 met een verkenningsstudie batterijtreinen voor de trajecten Leeuwarden - Harlingen Haven en Leeuwarden - Stavoren. Voor de spoorlijn Leeuwarden-Groningen, met vanaf 2025 doorkoppelingen over station Groningen naar stations elders in de provincie Groningen, zijn we mede afhankelijk van Groningen of zij haar waterstofagenda voortzet. Ook hier moet ruim voor 2030 duidelijkheid over zijn, gezien de noodzakelijk aanpassingen aan de infrastructuur, ongeacht welke ZE-techniek toegepast gaat worden.

Maatregel 2.10 We verduurzamen GWW

De provincie heeft zich verbonden aan meerdere initiatieven op het gebied van Duurzaamheid en Circulariteit. Het Manifest Duurzaam GWW, PKCI (Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur), SEB (Schoon Emissieloos Bouwen), Verduurzaming Asfaltketen Noord Nederland, zijn enkele van deze initiatieven.

Vanaf 2025 zal duurzaamheid een prominente plaats innemen in alle onderhoudsbestekken van Provinciale Waterstaat. Ook zullen wij vanaf 2025 de monitoring oppakken, om zodoende te kunnen bepalen of we op koers liggen voor de vastgestelde doelen in o.a. de Klimaatwet. Ook is er vanaf 2025 één provinciaal aanspreekpunt voor alle aan duurzaamheid gerelateerde onderwerpen in de Grond-, Weg- en Waterbouw.

Maatregel 2.11 We stimuleren verduurzamen goederenvervoer en logistiek

We verkennen in 2025 samen met vijf andere provincies de mogelijkheden van een Noordoostelijke goederenvervoer-corridor, zowel voor transport over weg als over water. Dit sluit aan bij de landelijke en Europese visie op corridors. Doel van deze status van corridor is om ook toegang te krijgen tot Rijks- en Europese (verduurzamings / Modal Shift) subsidies, die vaak een ligging aan een vervoerscorridor vereisen. En met de status van corridor en bijbehorende subsidies willen we Noord-Nederland beter op de kaart zetten v.w.b. duurzaam vrachtvervoer. Hier ligt ook een link met de Integrale Havenvisie (zie maatregel 1.1).

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

Hoofdstuk 3

We zetten in op mobiliteit voor iedereen

De kern van programmalijn 3 is dat mobiliteit voor iedereen toegankelijk moet zijn. In het RMP wordt gestreefd naar inclusieve mobiliteit, oftewel mobiliteit moet voor iedereen fysiek én digitaal toegankelijk en betaalbaar zijn. Zodat men in staat is om zelfstandig er op uit trekken en zo deel te nemen aan de maatschappij.

Er wordt gestreefd naar een mobiliteitssysteem waarbij iedereen zich welkom en comfortabel voelt om op pad te gaan en de fysieke en financiële afstand tussen het landelijk gebied en de centrumgebieden verkleind wordt.

3.1 Wat speelt er?

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

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

Om uitvoering te geven aan het toegankelijker maken van het OV is eind 2022 het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022-2032 gesloten tussen Rijk, provincies en andere regionale OV-autoriteiten en vervoerspartijen. Het akkoord bevat afspraken over zowel digitale als fysieke toegankelijkheid van het OV. Het Programma van Eisen voor de nieuwe busconcessie Fryslân is conform de eisen uit ons Bestuursakkoord 2023-2027.

Verder is onderzoek gedaan naar vervoersarmoede (ook wel vervoersongelijkheid genoemd), oftewel zijn vervoermiddelen voor iedereen beschikbaar en betaalbaar.

3.2 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?

In het RMP staan de volgende doelen:

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

Dit is in het RMP uitgewerkt in de volgende maatregelen, die we in dit UP RMP 2025 hebben overgenomen:

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

3.3 Wat gaan we doen in 2025?

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

Voor senioren is kennis van het OV niet altijd vanzelfsprekend. Door de inzet van OV-ambassadeurs maken mensen, bijvoorbeeld senioren, kennis met OV. De provincie vraagt in 2025 aan gemeenten en vervoerder opnieuw aandacht voor de inzet van OV ambassadeurs. Helaas is de subsidieregeling van het Rijk hiervoor niet meer beschikbaar.

Maatregel 3.2 We verminderen infrastructurale barrières

Eind 2022 is het landelijke Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 ondertekend. Als uitvloeisel van dit Bestuursakkoord is in 2024 een provinciaal uitvoeringsprogramma vastgesteld. Het Rijk stelt financiële middelen beschikbaar voor de uitvoering. Op basis van het provinciaal uitvoeringsprogramma zetten we in op het verbeteren van de toegankelijkheid van bushaltes en de reisassistentie bij treinvervoer. We trekken samen op met de Friese gemeenten en zijn voornemens in 2025 te starten, afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen.

Maatregel 3.3 We gaan vervoersarmoede tegen

Bij de vaststelling van het RMP op 21 december 2022 is een motie (3037) aangenomen om vervolgonderzoek te doen naar de beleving van inwoners naar vervoersarmoede en hoe ze dit daadwerkelijk ervaren. Dit vervolg in de vorm van een beleefonderzoek is afgerond, met als uitkomst dat vervoersarmoede vooral te relateren is aan sociaaleconomische aspecten en minder op de beschikbaarheid van vervoersmogelijkheden.

Dat is mede de reden dat vanuit mobiliteit vooralsnog in 2025 nog geen concrete vervolgacties voorzien zijn. Wel zijn we betrokken bij de landelijke ontwikkelingen om meer inzicht te verkrijgen in de (concrete) bereikbaarheidsdoelstelling. Deze doelstellingen richten zich meer op bereikbaarheid per voorziening (o.a. onderwijs, winkel, huisarts) en minder op specifieke regio's. Deze ontwikkelingen zijn geïnitieerd vanuit het Rijk, waarbij de provincie de verdere invulling nauwgezet volgt om het Friese belang te borgen.

Deze maatregel staat in de tabel op de vorige pagina onder 'betaalbaarheid vervoer'. De overige onder 3 genoemde maatregelen dragen echter ook bij aan het verminderen van vervoersarmoede: vervoersarmoede is namelijk meer dan dat vervoer betaalbaar is. Het gaat bijvoorbeeld ook om toegankelijkheid en de mate van kennis hebben over vervoersmogelijkheden.

Maatregel 3.4 Hanteren van flexibele tarieven OV

In 2025 staat de verdere migratie naar OVpay centraal. Nu al kan in het OV gebruik worden gemaakt van inchecken en betalen met betaalpas, creditkaart en mobiele telefoon. Echter, nog zonder de (kortings)producten die OV-vervoerders bieden. Vervoerders willen dit in 2025 mogelijk maken. We zetten het gesprek hierover met vervoerders voort. We stemmen hierin af met de provincies Groningen en Drenthe. Het Rocov is als adviserend orgaan op het gebied van tarieven hier eveneens bij betrokken. Wij zullen hierbij inspelen op de belangen van de reizigers en de nieuwe trends en veranderend reisgedrag. Mogelijk gaan we een extern bureau inschakelen die ons op basis van onderzoek en expertise kan adviseren. Beoogd resultaat is een doorontwikkeling van het Friese producten & tarievenhuis voor het OV waardoor de betaalbaarheid van het OV voor specifieke doelgroepen verbetert. Bekeken wordt of dit ook nog te koppelen is aan maatregel 1.6 (Fryslân ûnderweis).

Maatregel 3.5 We verbeteren onze digitale toegankelijkheid

In 2025 zullen we in de gesprekken met de vervoerder nadrukkelijk aandacht schenken aan de digitale toegankelijkheid binnen het OV en de toepassing van eenvoudig taalgebruik. Naast de website en reisapplicatie van de vervoerder zelf is ook de landelijke applicatie rondom het OVPay een belangrijk middel op het gebied van digitale toegankelijkheid. Dit geldt ook voor andere reisapplicaties en 9292.

Hoofdstuk 4

We verplaatsen ons veilig

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

In het RMP gaat het bij veiligheid om gedrag van vaarweg- en weggebruikers. Daarnaast ziet het RMP op het veilige inrichten van de (bestaande) provinciale wegen volgens de Duurzaam Veilig-principes, zodat deze wegen vanuit de inrichting steeds meer 'failproof' worden. Het RMP vraagt ook aandacht voor de veiligheid op onze vaarwegen voor de beroeps- en recreatievaart en het verbeteren van de veiligheid op en langs het spoorwegennetwerk.

4.1 Wat speelt er?

Helaas zien we in de maatschappij de ongewenste ontwikkeling van een toename van het aantal ongevallen in het verkeer. Daarbij zijn fietsers en oudere verkeersdeelnemers relatief vaak betrokken bij deze ongevallen.

Mede op verzoek van Provinciale Staten hebben we ons eind 2022, begin 2023 specifiek gericht op het stimuleren van het gebruik van de fietshelm door Friese 55-plussers. Er zijn twee acties (2022 en 2023) uitgevoerd op stimulering van de aanschaf van een fietshelm door een kortingsbedrag te subsidiëren. In 2023 zijn we ook begonnen met het monitoren van fietshelmgebruik onder 55-plussers en werken we samen met NHL Stenden om te kijken hoe we met behulp van AI fietshelm-tellingen kunnen automatiseren. In 2024 is het fietshelmgebruik gestimuleerd met een publiekscampagne en acties rondom de Profronde van Surhuisterveen.

In 2023 is een start gemaakt met het opstellen van Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid 2026-2040. Na een probleemverkenning is een zestal bijeenkomsten met experts en stakeholders gehouden. Deze input moet mede leiden tot een nieuwe integrale visie, welke naar verwachting eind 2024 door Gedeputeerde Staten vastgesteld kan worden.

Eind 2024 is samen met onze samenwerkingspartners en andere stakeholders gestart met de uitwerking van de Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid 2026-2040 naar het Eerste Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2026-2030.

4.2 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?

De doelen in programmalijn 4 zijn als volgt geformuleerd:

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

Dit is in het RMP uitgewerkt in de volgende maatregelen die we in dit UP RMP 2025 hebben overgenomen, waarbij we onderscheid maken naar maatregelen gericht op verkeersveiligheid op de weg op de vaarweg:

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

4.3 Wat gaan we doen in 2025?

Maatregel 4.1 Uitvoering Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV 2030 Fryslân

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

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

SPV2030-thema 1: In 2025 verzamelen we de doelstellingen, maatregelen en uitvoeringsplanning van alle Infrastructuurplannen van Fryske wegbeheerders. Daarnaast evalueren we het proces rond het verbeteren van de verkeersveiligheid op het gebied van fiets- en overige infrastructuur.

Onderdeel van dit thema is het structurele programma 'Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen'. Voor dit programma komt elk jaar 1,25 miljoen euro beschikbaar voor nieuwe infrastructurele projecten gericht op het verbeteren van verkeersveiligheid. We actualiseren jaarlijks deze programmering en breiden deze uit met een nieuw planjaar (2028). Voor dat jaar zijn de volgende projecten in beeld:

- N361 Fietsoversteek Haadwei bij Dokkum;
- N919 afwaardering van het wegvak tussen Weperpolder (N918) en de Drentse grens naar 60 km/u;
- N380 aanpassen Jubbega / Schurenga 60 km/u
- N357 fietsoversteken Hijum – Finkum

Zodra voor deze projecten de maatregelen in beeld zijn, met de daarbij horende ramingen, voegen we ze toe aan het programma.

Aanvullend realiseren we uit dit programma in 2025 en 2026 ovondes bij Harkema en Burum, mede dankzij SPV-subsidies van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. We hebben aan dit programma enige kleinschalige maatregelen toegevoegd, te weten het aanpassen van de kruispunten bij Hindeloopen en Koudum, maatregelen in de Trynwâlden (Oentsjerk/Gytsjerk), Oosterbierum en Sexbierum en bermmaatregelen ter hoogte van Rottevalle en Zwartkruis (N355). De meeste van deze maatregelen nemen we mee met groot of dagelijks onderhoud in 2024 of 2025. Voor de Trynwâlden is dit niet mogelijk en zal een apart project moeten worden gestart. Realisering in 2025 / 2026.

Daarnaast staat het jaar 2025 in het teken van de planfase van een aantal toekomstige infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals de inrichtingen van de kommen Oosterzee/Gietersebrug en Echten, de reconstructie Akkrum-Aldeboarn en de kom van Noardburgum. De uitvoering is dan zoals gebruikelijk twee à drie jaar daarna. Zo worden over een tweetal jaar de verkeerslichten bij Bolsward-West vervangen door een ovale rotonde met fietstunnels. De gehele programmering tot en met 2028 is weergegeven in paragraaf 7.2.4 van dit Uitvoeringsprogramma 2025. De invloed van een eventuele Rijkssubsidie (SPV, 3^e tranche) zoals die begin 2025 wordt opengesteld is hier nog niet in verwerkt.

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

SPV2030-thema 3: Technologische ontwikkelingen worden veelal geïnitieerd door de markt. Wij sluiten daar op aan met slim datagebruik, en met het subsidiëren van een geavanceerde fietssimulator, te ontwikkelen en bouwen door de combinatie TUD en RUG. Met NHL Stenden ontwikkelen we een AI-toepassing voor het monitoren van het dragen van de fietshelm en het automatisch meten van risicogedrag van fietsers in het verkeer.

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

Het Ferkearsoerlis OVVF (Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân) en het ROF hebben op 10 juli 2024 ingestemd met de volgende verdeling van de beschikbare financiële middelen:

Verdeling over doelgroepen	SPV2030-thema	Begroting 2025
Peuters	4 en 5	€ 16.485
Basisonderwijs	4 en 5	€ 630.492
Voorgezet onderwijs	4 en 5	€ 318.919
Beginnende bestuurders/jongeren	4	€ 49.301
Plussers	5	€ 291.779
Niet-leeftijdsgebonden	4	€ 19.757
Communicatie/Publieksacties	6, 7, 8 en 9	€ 132.350
Innovatie, Samenwerking, Onderzoek		€ 301.182
TOTAAL		€ 1.760.265

Maatregel 4.2 Ontwikkelen Friese Strategie verkeersveiligheid Fryslân 2026 - 2040

Eind 2024 willen we de nieuwe Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid 2026-2040 ter besluitvorming voorleggen aan Gedeputeerde Staten. Daarmee geven we ook invulling aan een onderdeel uit het Bestuursakkoord 2023-2027 om een integraal plan Verkeersveiligheid te presenteren. Daarna sturen we deze visie naar Provinciale Staten.

In 2025 starten we met het opstellen van het eerste Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeersveilig Gedrag voor de eerstkomende vijf jaar (2026-2030). Ook stellen we een ROF-werkplan op voor het jaar 2026.

Maatregel 4.3 Bevorderen sociale veiligheid op onze netwerken

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

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

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

De provincie is voornemens om in 2025 een financiële bijdrage te leveren aan de vervoerder voor het verder verbeteren van de sociale veiligheid in het treinvervoer. De financiële bijdrage is mogelijk als de door het Rijk toegezegde extra middelen voor het OV in 2025 beschikbaar komen.

Maatregel 4.4 Educatie verkeersveilig gedrag op onze vaarwegen

Vanaf 2024 is het programma “Varen doe je samen” opgenomen in het Werkplan van ROF. Provincie Fryslân is één van de partners van ‘Varen doe je Samen!’. In het project bundelen vaarwegbeheerders hun kennis, netwerken en communicatiekracht om vaarweggebruikers te motiveren om de vaarwegen en de wateren veilig met elkaar te delen. Ook in 2025 dragen wij financieel bij aan de (uitvoerings)kosten van het projectbureau en waar nodig en zinvol plegen we extra regionale inzet.

Maatregel 4.5 Scheiden beroeps- en recreatievaart

We geven uitvoering aan Motie 393 Maatregelenpakket vergroten veiligheid van de vaarwegen. Hierin bepalen we met data en schouwing de belangrijkste punten en stellen we maatregelen voor om de veiligheid verder te optimaliseren. De uitkomsten leggen we in 2025 voor aan Provinciale Staten.

Als vaarwegbeheerder blijven wij bij andere overheden vanuit veiligheidsoogpunt dit uitgangspunt agenderen, bij bijvoorbeeld aanleg of aanpassing van kunstwerken etc. Zie verder onder 4.4 “Varen doe je Samen”, over het bevorderen van veilig gedrag op de vaarwegen.

Hoofdstuk 5

We zetten in op slimme technieken

In programmalijn 5 onderschrijft het RMP het belang van slimme mobiliteit voor nu en in de toekomst. Ook mobiliteit kan gebaat zijn bij het gebruik van nieuwe technologieën in vervoerswijzen, bij het informeren van mensen of het beter benutten van onze infrastructuur. Daarbij kan ook de 'big-data' een rol spelen, aangezien deze steeds meer beschikbaar is. In hoofdstuk 5 uit het RMP 'Effecten van maatregelen' is aangegeven welke maatregelen bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid, het verminderen van de CO₂-uitstoot en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

5.1 Wat speelt er?

Slimme technologieën ontstaan vrijwel altijd vanuit de markt. De sturing van de overheid hierin is minimaal. In het RMP is genoemd dat de provincie deze technologieën ondersteunt door het faciliteren van de infrastructuur en door het reguleren en stimuleren van deze ontwikkelingen en dergelijke initiatieven.

Het RMP noemt daarbij het anticiperen op nieuwe verkeers- en vervoerstechnieken, zoals zelfrijdend/varend vervoer en het in Noord-Nederlands verband proefregio willen zijn voor innovatieve projecten, waar onder autonoom vervoer. Autonoom vervoer kan op termijn bijdragen aan de ontsluiting van het landelijk gebied met zelfrijdende voertuigen. Voor de kortere termijn noemt het RMP pilots of kleine of overzichtelijke lokale projecten waarmee ervaring kan worden opgedaan. Deze samenwerking staat beter bekend als @North.

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

5.2 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?

In het RMP staan de volgende doelstellingen:

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

Dit is in het RMP uitgewerkt in de volgende maatregelen die we in het UP hebben overgenomen:

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

5.3 Wat gaan we doen in 2025?

Maatregel 5.1 Handhaven positie slimme en groene mobiliteit

De samenwerking van de drie noordelijke provincies onder de noemer @north willen we waar mogelijk continueren. Dat geldt ook voor de aansluiting bij DroneHub Noord-Nederland, eveneens een initiatief van de drie noordelijke provincies. Deze ondersteunt en verbindt ondernemers, onderwijs en overheden uit de regio bij het realiseren van hun ambities op het vlak van de inzet van drones als vervoerswijze.

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

Bovenstaande activiteiten vinden in afgeslankte vorm plaats. Voor het jaar 2025 is namelijk maar beperkt budget beschikbaar. Enerzijds omdat de provinciale budgetten van tijdelijke aard waren en in 2024 in principe eindigden. Daarnaast valt (waarschijnlijk) de cofinanciering vanuit het Rijk weg, waardoor we keuzes dienen te maken waar we op in willen zetten. De exacte inzet vanuit de provincie is daarmee afhankelijk van Rijksfinanciering, waar pas later meer duidelijkheid over ontstaat.

Er ligt hierin een link met de programmaliijn 2: We verplaatsen ons duurzaam, met name t.a.v. het realiseren van elektrische laadvoorzieningen.

Maatregel 5.2 Opvolging evaluatie programma Slim & Groen onderweg

Waar mogelijk komt de opvolging van het noordelijke samenwerkingsprogramma 'Slim & Groen onderweg' in 2025 terug in andere maatregelen beschreven in het RMP, zoals in de volgende maatregelen:

- 1.8. We investeren in doorontwikkeling van hubs,
- 2.1 Voortzetten en door ontwikkelen werkgeversaanpak,
- 2.2 Stimuleren onderwijsaanpak,
- 2.4 Verder stimuleren we Deelmobiliteit;
- 5.1 Handhaven positie slimme en groene mobiliteit.

In 2025 brengen we duidelijkheid over het vervolg van de diverse actielijnen van het programma Slim & Groen onderweg. De opbrengst hiervan vormt input voor het RMP 2.0.

Hoofdstuk 6

Naast de vijf programmaliijnen

In de voorgaande hoofdstukken zijn de maatregelen toegelicht zoals die onder de vijf programmaliijnen vallen. Er zijn echter ook andere onderwerpen die we vanuit mobiliteit en infrastructuur in 2025 op gaan pakken. Dat betreft veelal advisering over lopende zaken, arealen, vastgesteld beleid etc. De extra maatregelen worden in de paragrafen binnen dit hoofdstuk nader toegelicht.

6.1 Wat gaan we doen in 2025?

6.1.1 Uitvoeren Actieplan geluid 2024-2028

Op 21 juni 2021 heeft GS de geluidbelastingkaart 2021 vastgesteld. Vanuit Europese wetgeving zijn we wettelijk verplicht om in navolging hierop een Actieplan Geluid vast te stellen voor de periode 2024-2028. Hier is de provinciale inzet voor de jaren 2024 tot en met 2028 vastgelegd, waarvoor in ons Bestuursakkoord 2023-2027 300.000 euro beschikbaar voor is gesteld. Eind 2024 wordt duidelijk hoe we dit budget willen besteden, vanuit het Actieplan Geluid 2024 - 2028.

6.1.2 Vaststellen Geluidproductieplafonds (GPP's)

Op het vlak van geluidhinder heeft de provincie nog een andere wettelijke verplichting, naast het vaststellen van de geluidsbelastingkaart en het bijbehorende Actieplan Geluid. Vanuit de Omgevingswet (Ow) dient de provincie uiterlijk op 31 december 2026 voor alle provinciale wegen ook nog een geluidproductieplafond (GPP) op referentiepunten vast te stellen, inclusief een geluidaandachtsgebied en een (geluid)saneringslijst.

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

Om tijdig gereed te zijn hebben we de FUMO reeds in het 4e kwartaal van 2023 de opdracht gegeven tot het opstellen van de GPP's en de saneringslijst. Werkzaamheden hangen samen met die voor het actieplan en zullen vanaf de tweede helft van 2024 worden uitgevoerd.

6.1.3 Mobiliteitsprojecten en subsidieregeling Openbaar Vervoer

Op basis van de subsidieregeling Openbaar Vervoer hoofdstuk 3 was budget beschikbaar voor het subsidiëren van mobiliteitsprojecten. Aanvragen hiervoor kunnen tot eind 2024 worden ingediend. Met ingang van 2025 kunnen geen nieuwe aanvragen meer worden ingediend.

6.1.4 Oeverbeheer vaarwegen

Op 20 maart 2024 heeft finale besluitvorming plaatsgevonden voor het dossier 'oeverbeheer vaarwegen'. Daarmee is duidelijkheid ontstaan over wie verantwoordelijk is voor het oeverbeheer langs de vaarwegen in onze provincie.

Omdat het eerst een proefperiode van minimaal 3 en maximaal 5 jaar betreft, vraagt dit nog wel aandacht vanuit (onder meer) de provincie. Enerzijds omdat de provincie de subsidie Oeverfonds verstrekt richting private partijen (mede namens de gemeenten) en anderzijds omdat de provincie de regievoerder is richting de overheidspartijen om te komen tot een goede onderlinge afstemming.

6.1.5 Monitoring verkeersbewegingen en verkeersveiligheid

We monitoren continue de verkeersintensiteiten en de mate van verstoring op wegen. Verstoring kan onder meer het gevolg zijn van filevorming of ongevallen. Aan de hand van de monitoring bepalen we of maatregelen noodzakelijk zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid of de verkeersveiligheid.

6.1.6 Fietsprogramma

In 2023/2024 heeft de Noordelijke Reken Kamer onderzoek gedaan naar het fietsbeleid van de drie noordelijke provincies, over de jaren 2016 - 2022. Voor onze provincie zijn daar drie aanbevelingen uit naar voren gekomen. Het college heeft reeds een eerste reactie op dit rapport gegeven, zoals ook is verwoord in de 'Derde fietsbrief' die op 16 juli 2024 aan Provinciale Staten is gestuurd. In deze brief is het volgende aangegeven:

In het aanstaande uitvoeringsprogramma van het Regionaal Mobiliteits Programma komen we tot een integraal overzicht op het thema fiets. Daarmee geven we ook indirect invulling aan de motie om te komen tot een uitvoeringsprogramma Fiets, waar uw Staten bij de vaststelling van de beleidsnota Fyts (Fryslân Feilich Fytslân) om hebben gevraagd.

In [bijlage 1](#) staat het integraal overzicht op het thema fiets.

6.1.7 RISM II (Road Infrastructure Safety Management)

In 2024 is de EU-richtlijn 2019/1936 RISM-II geïmplementeerd in Nederland. Deze richtlijn is overgenomen in de Nederlandse wetgeving. Het verplicht ons tot de inzet van een aantal verkeersveiligheidsinstrumenten op onze provinciale N-wegen met 100 km/u, waarmee het thema verkeersveiligheid structureel verankerd kan worden in onze projecten en beheertaken.

Uitgangspunt van deze wet is dat het toepassen van de verschillende verkeersveiligheidsinstrumenten zoals audits, inspecties en analyses, inzicht geeft in de verkeersveiligheid van onze weginfrastructuur. Hier komen aanbevelingen uit naar voren over aanpassingen in het voorontwerp en bestaande situaties. We zijn bovendien verplicht om op basis van deze aanbevelingen maatregelen te nemen.

Het Rijk stelt voor de eerste 5 jaren tot 2029 jaarlijks €175.525 beschikbaar voor de implementatie van de RISM-instrumenten, waaronder projectmatige verkeersveiligheidsaudits en voor de bestaande autowegen een vijfjaarlijkse verkeersveiligheidsbeoordeling (VVB) en verkeersveiligheidsinspectie (VVI). In 2024 is hiermee een start gemaakt. Resultaat is een RISM-werkplan voor de periode tot en met 2028. Voor 2025 is het resultaat gericht op het uitvoeren van de VVB en de VVI. Van bovengenoemd bedrag is €136.000 beschikbaar voor goederen en diensten.

Hoofdstuk 7

Beheer-, onderhouds- en investeringsprojecten

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

In dit hoofdstuk staat vermeld welke investeringsprojecten we doen, met een doorkijk naar de komende jaren en welke beheer- en onderhoudsprojecten we in 2025 voor onze provinciale infrastructuur gaan doen.

Hoewel dit uitvoeringsprogramma gaat over de (vaar)wegen en bruggen die we als provincie in eigen beheer hebben, zijn er meerdere Rijkskunstwerken en -vaarwegen die van belang zijn voor Fryslân. Denk hierbij aan de vaargeul Boontjes (Harlingen – Kornwerderzand) en de vaargeul van Holwerd naar Ameland. Vanuit de provincie blijven we in 2025 in gesprek met het Rijk, steunen wij de lobby en waar nodig doen we (lokaal) onderzoek om zo een bijdrage te kunnen leveren aan oplossingen voor deze knelpunten.

7.1 Kleine infrastructurele projecten

Hieronder komen de volgende items aan de orde:

- Meerjarenprogramma Infrastructuur (MPI).
- Kleine Infrastructuur Projecten (KIP).
- Risikofreleegjend Ynfrastruktuer Programma (RYP).
- Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen
- Overige projecten: Duurzame Openbare Verlichting.
- Provinciaal fietspadenprogramma (Trochfytsrûtes).

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

Het MPI-budget is bestemd voor de uitvoering van kleine en reguliere projecten uit de eerste periode van het PVVP (provinciale verkeers- en vervoersplan) 2006; de PVVP fase A projecten. De besluitvorming over deze projecten is gemandateerd aan het college van Gedeputeerde Staten. Het programma wordt jaarlijks geactualiseerd en door het college vastgesteld. Mee- en tegenvallers worden verrekend binnen het totale programma.

In 2024 wordt het project N358 Uterwei aanbesteed en oplevering hiervan is voorzien in 2026. De N358 is het enige nog niet opgeleverde project. Na oplevering vinden nog wel afrondende werkzaamheden plaats.

Weg	Project	Oplevering	Totale Investering	Bijdragen	Provinciale investering
N358	Uterwei	2026	15.013.747	1.901.600	13.112.147

7.1.2 Budget Kleine infrastructuurprojecten (KIP)

Van dit budget resteren nog twee projecten. De reconstructie van het kruispunt N359 Bolsward is voorbereid en zit in de aanbestedingsfase. Van het project N354 zijn de ovondes bij Raerd en Easterwierum in 2024 zijn gerealiseerd.

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N354	Reard- Easterwierum- Tsienzerbuorren	2024	5.402.472	1.102.000	4.300.472
N359	Bolsward – A7	2026	4.398.600	1.000.000	3.398.600
	Totaal		9.801.072	2.102.000	7.699.072

7.1.3 Budget Risikofreleegjend Ynfastruktuer Programma (RYP)

Van het RYP-budget resteren ook nog enkele projecten. In 2024 is de ovonde N359 Tjerkwerd gerealiseerd, waarbij ook een deel van het groot onderhoud asfalt is uitgevoerd. In 2025 wordt het werk afgerond. Het project N355 ovonde Wyldpaed is in voorbereiding.

In combinatie met groot onderhoud asfalt zijn diverse veiligheidsmaatregelen gerealiseerd op het traject N351 Wolvega-Slijkenburg. De rotonde bij Spanga is vanwege stikstofproblematiek nog niet uitgevoerd.

Mee- en tegenvallers worden binnen het programma verrekend.

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N359	Bolsward - Workum	2024	8.133.200	3.153.700	4.979.500
	Bermverharding	2024	1.326.700	58.500	1.268.200
N355	Twijzel – Quatrebras	2025	6.416.600	2.491.900	3.924.700
Totaal			15.876.500	5.704.100	10.172.400

Hierna volgt een overzicht van RYP-projecten die inmiddels wel gerealiseerd zijn, maar nog wachten op financiële afronding (bijvoorbeeld i.v.m. de onderhoudstermijn na realisatie):

Overzicht nog niet afgerekend RYP - projecten					
Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N351	Wolvega - Oosterwolde	2022	789.500	-	789.500
N361	Tytsjerk - Gytsjerk	2022	465.700	24.200	441.500
N369	Drachten - Kootstertille	2023	2.600.400	942.800	1.657.600
N351	Slijkenburg - Wolvega	2023	4.880.900	3.040.100	1.840.800
N917	Selmien - Haulerwijk	2023	3.960.700	2.202.900	1.757.800

7.1.4 Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen

Dit programma is gestart in 2020. De investering is 1,25 miljoen euro structureel per jaar.

In 2024 wordt de afwaardering van de N361 Dokkum-Aldtsjerk in combinatie met groot onderhoud asfalt van autoweg tot 80 km/u-weg, gerealiseerd. Ook de uitvoering van diverse andere in onderstaand schema genoemde projecten, is gestart in 2024. De bermmaatregelen langs de N355 Quatrebras en N369 Rottevalle worden in 2024 gerealiseerd. De afronding van deze projecten wordt verwacht in 2025. De overige geplande projecten zijn in voorbereiding.

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N353	Kruispunt Westvierdeparten	2024	65.000	-	65.000
N361	Dokkum - Aldtsjerk	2024	2.522.000	1.800.000	722.000
N380	Bebouwde kommen Mildam, Nieuwe- en Oudehorne	2024	90.000	-	90.000
N919	Rijweg	2024	42.300	-	42.300
	Bermmaatregelen	2024	60.000	-	60.000
N355	Kom Noardburgum	2025	755.000	383.000	372.000
N359	Afslag Koudum	2025	60.000	-	60.000
N359	Afslag Hindeloopen	2025	60.000	-	60.000
N359	Wyckel (Vogelenzang)	2025	122.000	-	122000,00
N361	Trynwalden	2025	80.000	-	80.000
N393	Oosterbierum/ Sexbierum	2025	40.000	-	40.000
N359	Fietstunnels Bolsward	2026	3.713.000	1.685.000	2.028.000
N355	Kruispunt nabij Burum	2027	954.000	204.000	750.000
N369	Kruispunt Reitsmastrjitte nabij Harkema	2027	954.000	204.000	750.000
N392	Akkrum - Aldeboarn	2027	1.006.900	156.400	850.500
N924	Rohel – Echterbrug - Oosterzee	2027	2.282.200	410.200	1.872.000
	Totaal		12.806.400	4.842.600	7.963.800

Hieronder een overzicht van de nog niet afgerekende infrastructurale veiligheidsprojecten die inmiddels wel gerealiseerd zijn:

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N357	Hallum (Doniawei)	2023	1.280.000	-	1.280.000

7.1.5 Categorie Overige projecten

In tegenstelling tot bovenstaande programma's mogen bij het onderstaande project de mee- en tegenvallers niet tegen elkaar worden weggestreept.

Duurzame Openbare Verlichting

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Duurzame Openbare Verlichting	2024	2.492.588	32.053	2.460.535

7.2 Fietspadenprogramma

7.2.1 Fietsverkeer Investeringsprogramma (Trochfytsrûtes)

Dit programma geeft aan waar langs provinciale wegen investeringen worden gedaan aan de Trochfytsrûtes.

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Hoofdfietsroutes Belijning	2025	120.000	-	120.000
Hoofdfietsroutes ombouw F357	2025	680.000	-	680.000
Hoofdfietsroutes N355 Quatrebras - Twijzel	2025	2.023.000	822.000	1.201.000
Hoofdfietsroutes N358 Blauforleat - Surhuisterveen	2025	2.200.000	-	2.200.000
Hoofdfietsroutes Bebording	2026	250.000	-	250.000
Hoofdfietsroutes F924 Oosterzee en Echten	2027	550.000	-	550.000

7.3 Grote infraprojecten

7.3.1 Grote infraprojecten

De majeure projecten die een groot bestuurlijk belang kunnen hebben, leggen we afzonderlijk ter besluitvorming voor aan Provinciale Staten. 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.

Als groot infraproject valt het project N358 Skieding binnen dit UP RMP 2025. De in gebruik name van de weg is gepland in 2026. Daarna vinden nog afrondende werkzaamheden plaats.

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N358	Skieding	2026	17.373.600	9.114.500	8.259.100

7.3.2 Opwaardering Van Harinxmakanaal

In het kader van de opwaardering van het Van Harinxmakanaal zijn in 2024 de wachtplaatsen bij de TH-sluizen en de van Harinxmabrug inclusief achterliggende damwandconstructie gerealiseerd. De wachtplaatsen bij de Swettespoorbrug, spoorbrug HRMK en Brug Dronrijp worden in 2024 integraal voorbereid en komen in 2025 tot uitvoering. Zie verder ondergaand schema, waarin voor de opwaardering alle projecten zijn opgenomen. In aanvulling daarop noemen we het baggerwerk Kiesterzijl tot bocht Franeker, dat is voorbereid voor de verdieping van het kanaal. De uitvoering daarvan start eind 2024.

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

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Bocht Froskepôlle *1	2025	1.500.000	-	1.500.000
Bocht Langdeel *1	2025	980.000	-	980.000
Wachtplaatsen *2	2026	4.000.000	-	4.000.000
Bocht Franeker *3	2028	14.200.000	-	14.200.000
Oevers *4	2028	1.500.000	-	1.500.000

*1) De projecten Bocht Froskepôlle en Bocht Langdeel zijn in voorbereiding en worden in één integraal project gecombineerd met het groot onderhoud oevers project Leeuwarden Zuid (zie ook paragraaf 7.5.3).

*2) Het project Wachtplaatsen bestaat uit een vijftal locaties. De locaties Tsjerk Hiddessluizen en Van Harinxmabrug zijn gereed. In 2025/2026 komen de locaties Zwettespoorbrug, Spoorbrug HRMK en Brug Dronrijp tot uitvoering.

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

*4) Het project Oevers volgt de programmering groot onderhoud oevers (zie paragraaf 7.5.3) en betreft een bijdrage per oeverproject in het kader van meerkosten t.g.v. de opwaardering.

7.3.3 RSP-projecten (spoorweg, bus en rijkswegen)

In de met het Rijk afgesloten overeenkomst 'Regio Specifiek Pakket' zijn afspraken gemaakt over de inzet van rijksmiddelen en middelen uit de regio voor structuurversterkende maatregelen in de provincie. Het project Leeuwarden – Stavoren (4^e trein Leeuwarden – Sneek), is inmiddels opgeleverd. Het betreft nu alleen nog het realiseren van station Werpsterhoeke. Dit project worden medegefinancierd uit deze RSP-middelen. De opgenomen bedragen zijn excl. BTW.

Spoor	Oplevering	Totale investering	Bijdragen (inclusief RSP)	Provinciale investering
LWD – ZW: project Station Werpsterhoek 2 ^e fase	2027-2030	12.100.000	12.100.000	-

7.3.4 Busstation Heerenveen (investeringsagenda Heerenveen-Drachten)

De werkzaamheden zijn in juli 2024 gestart om het hernieuwde busstation bij de start van de busconcessie (december 2024) gebruiksklaar te hebben. Met het realiseren van een nieuwe overkapping voor wachtende busreizigers en ruimte voor fietsparkeren wordt het project in 2025 afgerond en opgeleverd.

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Busstation Heerenveen	2025	2.914.000	600.000	2.314.000

7.3.5 Programma niet actief beveiligde overwegen (NABO)

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale Investering
NABO	2025	4.100.000	3.063.000	1.037.000

7.4 Instandhouding provinciale infrastructuur

7.4.1 Meerjaren programma kunstwerken (MPK)

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

In de tabel zijn de kunstwerken opgenomen die in de periode (2023 t/m 2030) van het programma nog vervangen of gerenoveerd worden. Inmiddels zijn de bruggen over de Tsjerk Hiddesluizen recent gerenoveerd. Hierbij zijn de brugdekken, de aandrijvingssystemen en de besturingsinstallaties volledig vervangen om de veiligheid en betrouwbaarheid te waarborgen. Ook de bruggen bij Engwierum en Zijlsterrijd zijn grondig gerenoveerd en aangesloten op de bediencentrale in It Swettehûs, waarmee de centrale bediening verder is geoptimaliseerd

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 worden binnen het programma verrekend.

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Brug Zijlsterrijd, Kollum	2024	2.615.000	-	2.615.000
Aquaduct Ie	2025	70.000	-	70.000
Aquaduct Galamadammen en Aquaduct Jelteloot	2025	700.000	-	700.000
Kunstwerken N359/ N359, 3 tunnels	2025	19.723.400	14.823.400	4.900.000
Tsjerk Hiddesluizen	2025	4.900.000	-	4.900.000
Brug Dokkummer Grootdiep te Engwierum	2025	3.054.000	-	3.054.000
Koebrug bij Metslawier	2026	2.080.000	-	2.080.000
Brug Visvliet (Lauwers)	2025	600.000	-	600.000
Brug Willem Loesluis	2025	1.000.000	-	1.000.000
Johan Frisosluis	2027	400.000	-	400.000
Friese Sluis Zoutkamp	2026	600.000	-	600.000
Brug Hallumervaart te Hallum	2026	2.500.000	-	2.500.000
Oldetrijnsterbrug	2026	5.450.000	-	5.450.000
Brug Oldelamer, Munnekeburen	2026	1.940.000	-	1.940.000
Brug Zijlroede, Lemmer	2027	3.450.000	-	3.450.000
Vaste brug Hijum	2026	2.100.000	-	2.100.000
Prikkedam te Makkinga	2026	1.585.000	-	1.585.000
Brug Kiesterzijl	2028	5.700.000	-	5.700.000
Frisiabrug	2026	760.000	-	760.000
Stationsbrug Franeker	2026	240.000	-	240.000

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Convenant Tsjerk Hiddessluizen	2026	546.000	-	546.000
Gerke Numansbrug, Gorredijk	2027	1.890.000	-	1.890.000
Jousterbrug, Heerenveen	2027	1.100.000	-	1.100.000
Brug Rottum	2027	3.400.000	-	3.400.000
Brug Nieuweschoot	2027	3.200.000	-	3.200.000
Brug Mildam	2027	2.080.000	-	2.080.000
Brug Donkerbroek	2027	1.365.000	-	1.365.000
Brug Ravenswoud, Appelscha	2027	1.700.000	-	1.700.000
Skarsterbrug	2028	1.100.000	-	1.100.000
Brug Linthorst Homansluis	2028	2.715.000	-	2.715.000
Brug Noorder Oudeweg, Broek	2028	2.410.000	-	2.410.000

Overzicht nog niet afgerekende MPK projecten

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Brug Baard te Baard	2021	2.984.971	-	2.984.971
Brug Dronrijp	2021	15.381.000	20.000	15.361.100
Schreiersbrug	2022	2.037.000	1.737.000	300.000
Sansleatbrege, Terherne	2023	3.610.000	100.000	3.510.000
Venekoterbrug	2023	4.680.500	274.400	4.406.100
Brug Janesloot	2023	316.300	91.300	225.000

7.4.2 Programma Afstandsbediening Bruggen (PAB)

Binnen Programma Afstandsbediening Bruggen worden provinciale, en ook aanhakende gemeentelijke, bruggen verbonden door een glasvezelnetwerk om de bediening op afstand vanuit de centrale post nabij Leeuwarden (Swettehûs) mogelijk te maken.

Hieronder zijn de investeringen aangegeven binnen PAB. De investeringen aan gemeentelijke bruggen zijn vanuit het voormalig Fries Merenproject gefinancierd. De investering aan het nieuwe Swettehûs wordt voor het aandeel steunpunt vanuit Provinciale Waterstaat gefinancierd.

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Brug Baard	2024	321.000	321.000	-
Brug Klaarkamp en Warrebrug nabij Tijnje	2024	1.177.200	1.077.200	100.000
Glasvezel- en programmakosten	2028	11.989.600	1.546.200	10.443.400
Afstandsbediening overig	2026	370.900	-	370.900
Aansluiting bruggen op Swettehus	2030	3.580.700	1.218.400	2.362.300
Provinciale bruggen Heerenveen	2027	823.500	-	823.500

Overzicht nog niet afgerekende PAB projecten

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Cluster Zuid - Westhoek	2021	2.359.700	2.359.700	-
Sudergoabrêge + Panhuysbrug	2021	722.300	722.300	-
Bruggen cluster Dongeradeel/ Ferwerderadeel	2023	843.900	603.400	240.500

7.4.3 Programmering groot onderhoud

De besluitvorming over deze projecten is gemandateerd aan het college van Gedeputeerde Staten. Het programma wordt jaarlijks geactualiseerd en door het college vastgesteld. Mee- en tegenvallers worden verrekend binnen het totale programma.

Programmering Groot onderhoud

Reserve Wegen

Groot onderhoud deklagen (€)

Wegbenaming	2025	2026	2027	2028	2029
N351 Oosterwolde (N381) – Wolvega – Slikenburg	5.420.700				
N353 Noordwolde-Zuid – Oldeberkoop (N351) – Oudehorne (N380)			187.100	1.059.500	
N354 Idaerd (A32) – Sneek – Oosterzee-Buren (A6)	1.547.500	230.200	934.700	277.500	249.300
N355 Leeuwarden – Buitenpost – Visvliet	1.347.700	975.000		734.600	1.561.800
N356 Holwerd – Dokkum – Burgum – Nijega (N31)		2.859.500		4.277.600	3.527.600
N357 Leeuwarden – Stiens – Holwerd				287.000	
N358 Holwerd – Metslawier – Buitenpost – Frieschepalen (A7)	328.100	85.300	159.000		1.188.400
N359 Lemmer (A6) – Balk – Bolsward – Boksum (N31)	2.831.400	1.002.300	241.200	1.420.600	1.338.700
N361 Lauwersoog – Dokkum – Swarteweisein (N355)		136.400	174.000	2.244.700	555.100
N369 Drachten (N31) – Harkema – Twijzel (N355)	483.500	62.700	11.300		1.065.600
N380 Heerenveen-Zuid (A32) – Jubbega – Donkerbroek (N381)	1.800	1.420.400	1.234.000	1.093.000	1.137.800
N381 Drachten (A7) – Oosterwolde – Hoogersmilde	262.400		2.823.700	1.458.300	202.900
N383 Leeuwarden – Marssum – Sint Annaparochie		199.000		348.400	
N384 Dearsum (N354) – Franeker – Tzummarum (N393)			239.000		846.700
N390 A31 – Harlingen					
N392 Akkrum (A32) – Gorredijk – Jubbega (N380)	661.400	1.569.300			
N393 Stiens (N357) – Harlingen (N390)		69.500	1.636.700	328.900	
N398 Stiens (N357) – Bitgummole (N383)		399.200	52.900		
N910 Dokkum – Kollum – Augsbuurt (N355)		187.200		197.200	
N913 Sumar (N356) – Garyp (N31)				716.500	
N917 Drachten Azeven (N381) – Bakkeveen – Haulerwijk			102.400	32.700	
N918 Weperpolder (N919) – Haulerwijk		320.200		312.500	
N919 Veenhuizen – Weperpolder – Oosterwolde (N381)		536.900		407.400	
N924 Heerenveen-West – Echtenerbrug – Oosterzee-Buren (A6)	184.100	410.200		1.122.200	
N927 Sint Nicolaasga (A6) – Spannenburg (N354)					
N928 Woudsend (N354) – Balk (N359)				40.200	
Totaal	13.068.600	10.463.300	7.796.000	16.358.800	11.673.900

Groot onderhoud kunstwerken wegen

Om de bereikbaarheid en kwaliteit van de infrastructuur in Fryslân te behouden, is en wordt er onderhoud uitgevoerd aan een groot aantal kunstwerken. Met deze werkzaamheden dragen we er voor zorg dat Fryslân goed bereikbaar en veilig blijft voor bewoners en bezoekers. Recent zijn hiervoor drie nieuwe onderdoorgangen in de N359 aangelegd, wat bijdraagt aan een betere doorstroming en verkeersveiligheid.

Groot onderhoud kunstwerken wegen (€)

	2025	2026	2027	2028	2029
Aquaducten	20.500	12.500	22.500	15.500	13.500
Beweegbare bruggen	519.500	314.500	575.000	389.000	347.000
Onderdoorgangen	139.500	84.500	154.500	104.500	93.000
Vaste bruggen	683.500	413.500	757.000	512.500	456.500
Viaducten	66.500	40.500	74.000	50.000	44.500
Totaal	1.429.500	865.500	1.583.000	1.071.500	954.500

Reserve Water

Groot onderhoud kunstwerken water (€)

	2025	2026	2027	2028	2029
Sluizen	850.000	363.500	968.000	1.013.000	938.000

Groot onderhoud betonning en bebakening water (€)

	2025	2026	2027	2028	2029
Betonning & bebakening	80.000	0	0	0	0

Groot onderhoud baggeren water en onderhoud oevers

Voor wat betreft baggeren zijn naast het aanpakken van diverse lokale verondiepingen de baggerwerkzaamheden nabij Joure begin 2024 afgerond. Daarnaast is het baggerproject Boalsserter Feart, Grutte Sylroede en van Panhuyskanaal voorbereid. Dit project komt in 2025 tot uitvoering.

Op 20 maart 2024 is het nieuwe oeverbeheer vaarwegen vastgesteld. In 2024 zijn diverse oeverprojecten voorbereid en uitgevoerd. In het Van Harinxmakanaal is een oever vervangen bij Harlingen. De oeververvanging bij Deinum en depot Dronrijp is in uitvoering, waarbij oplevering eind 2024 is voorzien. Daarnaast is het oeverproject Franeker West aanbesteed, met als opleverdatum 1 april 2025. De oeverprojecten Franeker-Oost en Leeuwarden Zuid zijn in voorbereiding. In de vaarweg Drachten is tevens een oeverproject in voorbereiding en is in combinatie met WSF een KRW oever gerealiseerd.

Groot onderhoud baggeren water (€)

vaarweg		2025	2026	2027	2028	2029
A001b,A073, A024b	Houkesleat/Broeresleat/Waldfeart		300.000			
A002	Stationsbrug-Franekervaart km 9.2-km 12				523.000	
A002	Kiesterzijl- Franeker west km 6.0- km 8.7	500.000				
A002	Franekervaart-Dronrijp lm 12 - km 15.6			373.700		
A002	Deinum-Deinum West km 20 -km 22,3		238.800			
A037 A030	Boalserter Feart,Grutte Sylroede en van Panhyuskanaal	720.000				
A092	de Luts			70.500		
A109	Mantgumerfeart			134.000		
A115	Noordelijke elfstedenroute				208.700	
	Totaal	1.220.000	538.800	578.200	731.700	0

Groot onderhoud oevers water (€)

		2025	2026	2027	2028	2029
A002	Wachtplaats VHK HRM	20.000				
A002	Wachtplaats VHK HRMK	43.000				
A002	Wachtplaats VHK Dronrijp	39.000				
A003	Vaarweg naar Drachten oevers Earnewâld	220.000				
A005, A014, A034	Dokk. Grutdijp, Nije Swemmer en Streamkanaal	780.800				
A204	Aanlegoever en trailerhelling Nije Slachte Heerenzijl	143.000				
	Totaal	1.245.800	0	0	0	0

programmering investeringen in oevers (€)

		2025	2026	2027	2028	2029
A002	Oever Leeuwarden-Zuid	1.459.400				
A002	Oever Helomavaart	372.800				
A002	Oever Franeker-West	1.150.000				
A002	Oever Franeker-Oost	962.300				
A002	Oever Wiide Greons en optimalisatie bocht Oost	770.800				
A002	Oever vaarweg Drachten Earnewald		800.000			
A002	Oever vaarweg Drachten Smelle Ie	800.000	600.000			
A002	Oever Kingmatille			3.713.400		
A002	Oever Harlingen		862.100			
A002	Oever Deinum-Ritsumasyl		1.103.200			
A002	Oever Franeker		1.080.000			
A002	Oever Franeker Noord-Oost				1.821.400	
A002	Oever VHK verspreid					3.960.000
	Totaal	5.515.300	4.445.300	3.713.400	1.821.400	3.960.000

Bijlage 1: integraal overzicht op het thema fiets

Ambitie RMP:		Iedereen kan zich veilig verplaatsen in, van en naar Fryslân. belangrijke bestemmingen beschikken over een betrouwbare en toekomstbestendige bereikbaarheid over land of het water, of door de lucht. dit alles vindt plaats op een schone, duurzame en betaalbare wijze, rekening houdend met de leefbaarheid en de omgeving van onze provincie.				
Doelen RMP:		Betrouwbaar en toekomstbestendig	Schoon, duurzaam	Iedereen, betaalbaar	Veilig	Slim
Programmalijn:		1	2	3	4	5
		We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig	We verplaatsen ons duurzaam	We zetten in op mobiliteit voor iedereen	We verplaatsen ons veilig	We zetten in op slimme technieken
Maatregel / activiteit m.b.t. de fiets / het fietsen						
1.1	Integrale netwerkstrategie	x	x			x
1.2	Trochfytsrûtes > subsidie gemeenten: drachten – heerenveen bolsward – tjerkerd sneek – joure joure – heerenveen damwâld – feanwâlden harlingen – bolsward leeuwarden – franeker – harlingen	x	x		x	
1.2	Trochfytsrûtes > realiseren provinciale deel: f358, augustinusga – surhuisterveen f355, twijzel - quatrebras f357 leeuwarden - stiens f924 in beb. kommen oosterzee en echten	x	x		x	
1.2	Aanbrengen markering op provinciale trochfytsrûtes	x	x		x	
1.2	Aanbrengen bebording langs provinciale trochfytsrûtes	x	x			
1.2	Opstellen strategie realisatie netwerk van alle trochfytsrûtes	x	x			
1.4	Verkenning station werpsterhoeke / leeuwarden	x	x			
1.8	Mobiliteitshubs	x	x			x
1.9	Oplossing barrières weg/water	x				
2.1	Werkgeversaangepak		x			
2.2	Onderwijsaangepak		x			
2.3	Stimuleren fietsgebruik en lopen fietsstimulering op straat e-bike probeeracties fietsen voor global goals		x			
2.4	Deelfietsen in Fryslân		x			x
3.3	Fiets voor iedereen			x		

Doelen RMP:		Betrouwbaar en toekomstbestendig	Schoon, duurzaam	Iedereen, betaalbaar	Veilig	Slim
Programmalijn:		1	2	3	4	5
		We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig	We verplaatsen ons duurzaam	We zetten in op mobiliteit voor iedereen	We verplaatsen ons veilig	We zetten in op slimme technieken
4.1	O.a. verbeteren veiligheid op provinciale infrastructuur			x		
4.1	Veilige oversteekplaatsen provinciale wegen (onderzoek)				x	
4.1	Verkeerseducatie (pve) basisonderwijs: fietskeuring, fietsexamen, et cetera voorgezet onderwijs: verkeersmarkt, dode hoek vrachtwagen				x	
4.1	Campagne fietsverlichting				x	
4.1	Stimuleren gebruik fietshelm (basisonderwijs en senioren)				x	
4.1	Telling fietshelmgebruik (VVN; NHL Stenden ontwikkelt AI toepassing)				x	
4.1	Onderzoek detectie fietsonveilig gedrag m.b.v. AI (i.s.m. o.a. NHL Stenden)				x	
4.1	Ontwikkeling kantelbare fytssimulator (i.s.m. o.a. RuG)				x	
4.1	Kantelfiets			x	x	x
4.2	Doortrappen			x	x	
n.v.t.	Analyse ongevalsdata spoedeisende hulpafdelingen en ambulance				x	x
n.v.t.	Fietskluizen		x			
n.v.t.	Fietstelpunten / monitoring					x
n.v.t.	Risicobepaling fietspaden				x	
n.v.t.	Netwerk v. fietsknooppunten	x				

Colofon

Uitgave

Provinsje Fryslân

Postbus 20120

8900 HM Leeuwarden

Fotografie

Provinsje Fryslân

