

Útfieringsprogramma RMP 2026

Uitvoeringsprogramma RMP 2026



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 2026) zoals nu voor u ligt, geven we inzicht in de provinciale activiteiten en maatregelen die voor het jaar 2026 gepland staan op het gebied van mobiliteit en infrastructuur. Daarmee vormt het UP RMP 2026 de jaarlijkse concretisering hoe we uitvoering geven aan het RMP.

Vijf programmalijnen RMP als basis

De inhoudelijke basis van het UP RMP 2026 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 2026

Naast het feit dat het UP RMP 2026 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 2026 zijn opgenomen. Het betreft de volgende budgetten, die allen onder mandaat van Gedeputeerde Staten vallen:

- Kleine infrastructurele projecten
- ROF Werkplan 2026
- Bestedingsplan Fryslân Underweis
- Onderhoudsbudgetten Provinciale Waterstaat, waaronder:
 - o Meerjarenprogramma Kunstwerken (MPK)
 - o Programmering reserves voor groot onderhoud

Uitgangspunt voor deze budgetten is de Begroting 2026, overigens nog zonder de eventuele toevoeging van structurele middelen. Mochten tijdens, of op een later moment extra financiële middelen beschikbaar gesteld worden voor een of meerdere budgetten, dan kan dit leiden tot een aangepaste programmering.

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

In het Bestuursakkoord 2023-2027 staat een aantal ambities die terugkomen in dit UP RMP 2026. Het betreft in ieder geval de volgende onderwerpen:

- Werpsterhoeke + behoud vierde trein Leeuwarden – Zwolle
- Integrale Havenvisie
- Verkeersveiligheid
- Fietsprovincie
- Lelylijn
- Bruggen en vaargeulen
- Integraal plan voor mobiliteit

Betreffende het laatste punt: in ons Bestuursakkoord 2023-2027 is vier miljoen euro gereserveerd voor een integraal plan mobiliteit in Fryslân. Hiervoor hebben we in 2024 in het kader van 'Fryslân ûnderweis' verschillende bijeenkomsten gehouden waarbij diverse initiatieven zijn opgehaald. Daarnaast wordt een deel van het budget benut om te investeren in de verdere innovatie en verduurzaming van de mobiliteit in Fryslân voor de toekomst.

Het bestedingsplan voor Fryslân ûnderweis is in 2024-2025 fasegewijs vastgesteld:

- In december 2024 is € 0,3 miljoen besteed aan goedkopere OV-tickets bij de start van de nieuwe busconcessie van Qbuzz.
- In het voorjaar 2025 is er € 1,5 miljoen bestemd voor initiatieven van onderop en 0,5 miljoen voor buurtbussen & wijkauto's. Eind 2025 is de openstelling van de hierbij behorende subsidieregeling. Besteding vindt naar verwachting vooral plaats in 2026 en 2027.

- Het overige deel van het budget van € 1,7 miljoen benutten we om te investeren in de verdere innovatie en verduurzaming van de mobiliteit in Fryslân voor de toekomst. Denk hierbij onder meer aan het (laten) realiseren van een aantal mobiliteitshubs en het stimuleren van deelmobiliteit. Ook gaan we de grotere werkgevers in onze provincie stimuleren om het woon-werkverkeer van hun werknemers te verduurzamen. Zie ook bijlage 2 voor een nadere toelichting v.w.b. de besteding van deze 1,7 miljoen euro.

Wij zoeken met deze inzet aansluiting op de toekomstige invulling van het (nog te actualiseren) Regionaal Mobiliteits Programma (RMP 2.0), die we in 2026 aan u hopen voor te leggen. Daarnaast kijken wij ook naar mogelijke financiële verdubbelaars binnen de Regiodeals en eventuele rijksbijdragen.

Een toelichting op de activiteiten en maatregelen voor wat betreft deze onderwerpen, vindt u verderop in dit UP RMP 2026

Stand van zaken van 1 september

Dit UP RMP 2026 is met de zorg opgesteld, met 01 september 2025 als ijkmoment. Doordat het een momentopname betreft, bestaat de kans dat de inhoud is achterhaald op het moment dat u dit UP RMP 2026 leest. Zo kunnen bijvoorbeeld de uitkomsten van het BO-MIRT in november 2025 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 zijn in 2025 begonnen met het opstellen van een startnotitie voor het RMP 2.0, waarin verschillende scenario's worden uitgewerkt. Deze startnotitie verwachten we begin 2026 aan Provinciale Staten voor te kunnen leggen, als verkenning van het beleidskader waarbinnen de actualisatie plaats dient te vinden. Zolang de actualisatie nog niet heeft plaatsgevonden, vormt het RMP 1.0 de basis voor onze activiteiten en maatregelen zoals in dit UP RMP 2026 is weergegeven.

Overzicht in één tabel

Bovenstaande 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 2026' is weergegeven welk resultaat men in 2026 van ons mag verwachten, vanuit de Begroting 2026 of vanuit het UP RMP 2026.

Nr	Maatregel	Status	Bestuursakkoord	Resultaat 2026 zie ook Begroting 2026
		t.k.=ter kennisgeving B = Budgetbesluit		Groen = resultaat uit Begroting 2026 Zwart = resultaat uit UP RMP
Programmalijn 1. We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig				
				We stellen een RMP 2.0 vast
1.1	Naar een integrale netwerkstrategie	t.k.	Ja	Havenvisie is vastgesteld
1.2	Verbetering fietsnetwerk	t.k.	Ja	We realiseren als provincie ten minste 2 (delen van een) Trochfytsrûte
1.3	We zetten in op realisatie van de Lelylijn	t.k.	Ja	We stellen samen met medeoverheden een Masterplan Lelylijn op
1.4	We willen het bestaande spoornetwerk verbeteren en aantrekkelijker maken	t.k.	Ja	Verkenningsstudie station Leeuwarden Werpsterhoeke is gereed Planvoorbereiding Meppel is gestart We gaan aan de slag met het voorbereiden van onze treinen op ERTMS
1.5	Vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal door spooraquaduct	t.k.		Mogelijkheden tot financiering van spooraquaduct zijn in beeld
1.6	We creëren een aantrekkelijke regionale OV-structuur met maatwerk in het landelijk gebied	t.k.	Ja	Integraal plan is in uitvoering
1.7	We gaan het mobiliteitsbureau doorontwikkelen en uitbreiden	t.k.		Afhankelijk van ontwikkelingen
1.8	We investeren in de (door)ontwikkeling van hubs	t.k.		We wijzen minimaal 8 locaties aan waar we een pilot met hubs stimuleren.
1.9	Oplossen barrières weg-/waterkruisingen	t.k.	Ja	We gaan verder in gesprek met het Rijk om afspraken te maken over de afkoopsom Tsjerk Hiddessluizen
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	Van Harinxmakanaal: we realiseren 9 wachtplaatsen en starten met het verruimen van de bochten
1.13	Opstellen Staande Mast Route-akkoord Noord-Nederland	t.k.		Akkoord is gereed en ondertekend

Nr	Maatregel	Status	Bestuursakkoord	Resultaat 2026 zie ook Begroting 2026
		t.k.=ter kennisgeving B = Budgetbesluit		Groen = resultaat uit Begroting 2026 Zwart = resultaat uit UP RMP
Programmalijn 2. We verplaatsen ons duurzaam				
2.1	Voortzetten en door ontwikkelen werkgeversaanpak	t.k.		Minimaal 10 grote bedrijven doen mee.
2.2	Stimuleren onderwijsaanpak	t.k.		Start Friese onderwijstafel
2.3	Wij stimuleren fietsgebruik en lopen	t.k.	Ja	Fietsstimuleringscampagne is in 2026 uitgevoerd en logo trochfytstrûtes is in 2026 toegepast.
2.4	We stimuleren deelmobiliteit	t.k.		Via het programma Deel'm worden er tussen de 6 en 12 buurtinitiatieven geselecteerd, opgestart en begeleid.
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 (+150)
2.8	Wij verduurzamen ons eigen wagenpark	t.k.		*
2.9	We verduurzamen het openbaar vervoer	t.k.		We nemen het eigendom van drie locaties van busstallingen over We laten een verkenningstudie uitvoeren naar partiële elektrificatie van twee Friese regionale spoorlijnen
2.10	We verduurzamen GWW	t.k.		*
2.11	We stimuleren verduurzamen goederenvervoer en logistiek	t.k.		Er is duidelijkheid over status vervoercorridor Noordoost Nederland

* Hoewel in 2026 op al deze maatregelen uit dit UP RMP wel inzet gepleegd wordt, leidt dit niet altijd tot concrete resultaten. Vandaar dat hier een * is opgenomen.

Nr	Maatregel	Status	Bestuursakkoord	Resultaat 2026 zie ook Begroting 2026
		t.k.=ter kennisgeving B = Budgetbesluit		Groen = resultaat uit Begroting 2026 Zwart = resultaat uit UP RMP
Programmalijn 3. We zetten in op mobiliteit voor iedereen				
3.1	Stimuleren senioren om gebruik te maken van OV i.p.v. auto	t.k.		*
3.2	We verminderen infrastructurele barrières	t.k.		Het aandeel toegankelijke bushaltes is met 10 stuks toegenomen
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.		Op 10 strategische locaties zijn DRIS-panelen gerealiseerd
Programmalijn 4. We verplaatsen ons veilig				
4.1	Uitvoering Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV 2030 Fryslân	B		Realisatie van de programmering conform uitvoeringsprogramma Regionaal Mobiliteitsprogramma 2026.
4.2	Ontwikkelen Friese Strategie verkeersveiligheid Fryslân 2026 – 2040	B	Ja	Het ROF Werkplan 2026 is uitgevoerd. Het ROF Werkplan 2027 is vastgesteld. Daling van het aantal geregistreerde doden en ziekenhuisgewonden in 2026 t.o.v. 2020.
4.3	Bevorderen sociale veiligheid op onze netwerken	t.k.		*
4.4	Educatie verkeersveilig gedrag op onze vaarwegen	t.k.		Educatie verkeersveilig gedrag op onze vaarwegen wordt uitgevoerd conform het ROF Werkplan 2026.
4.5	Scheiden beroeps en recreatievaart	t.k.		Maatregelpakket 'veiligheid op beroepsvaarwegen'

* Hoewel in 2026 op al deze maatregelen uit dit UP RMP wel inzet gepleegd wordt, leidt dit niet altijd tot concrete resultaten. Vandaar dat hier een * is opgenomen.

Nr	Maatregel	Status	Bestuursakkoord	Resultaat 2026 zie ook Begroting 2026
		t.k.=ter kennisgeving B = Budgetbesluit		Groen = resultaat uit Begroting 2026 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				
6.1.1	Uitvoeren actieplan geluid 2024 – 2028	t.k.	Ja	*
6.1.2	Vaststellen Geluidsproductieplafonds (GPP's)	t.k.		In 2026 zijn de GPP's vastgesteld
6.1.3	Mobiliteitsprojecten en subsidieregeling OV	t.k.		*
6.1.4	Oeverbeheer vaarwegen	t.k.		*
6.1.5	Monitoring verkeersbewegingen en verkeersveiligheid	t.k.		*
6.1.6	Fietsprogramma	t.k.		*
6.1.7	RISM II (Road Infrastructure Safety Management)	t.k.		*
Beheer-, onderhouds- en investeringsprojecten				
7	Programmering onderhoudsbudgetten	B		Onderhoud is uitgevoerd conform programmering 2026 + 2 nieuwe bruggen zijn aangesloten op bediening op afstand
7.1	Kleine infrastructurele projecten	B		*
7.2	Fietspadenprogramma	t.k.		We realiseren (2 delen van) trochfytsrûtes
7.3	Grote infraprojecten	t.k.		*
7.4	Instandhouding provinciale infrastructuur	B		*

* Hoewel in 2026 op al deze maatregelen uit dit UP RMP wel inzet gepleegd wordt, leidt dit niet altijd tot concrete resultaten. Vandaar dat hier een * is opgenomen.

Vergelijking tussen uitvoeringsprogramma 2025 en 2026

In deze paragraaf komt kort de vergelijking op hoofdlijnen tussen de uitvoeringsprogramma's 2025 en 2026 aan de orde. Een groot deel van de werkzaamheden betreft lopende zaken, een aantal onderwerpen pakken we in 2026 nieuw op of hebben grote vorderingen geboekt. Het betreft hierbij zowel onderwerpen uit de begroting, als onderwerpen uit het UvP RMP.

Hieronder een kort overzicht van de nieuwe aspecten per programmalijn.

Programmalijn 1. We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig

- In 2025 is de Startnotitie vastgesteld en in 2026 werken we deze uit tot een (door PS) vastgestelde Havenvisie
- In 2025 is de verkenningstudie station Werpsterhoeke gestart. Deze hopen we in 2026 af te ronden. Op grond van de resultaten van de studie kan de provincie een voorkeursbesluit nemen aangaande het voorlopig ontwerp van het station Werpsterhoeke.
- In 2026 geven we uitvoering aan het budget Fryslân Underweis, toegekend vanuit het Bestuursakkoord voor een integraal plan voor mobiliteit, waarvoor de voorbereidingen in 2024 en 2025 zijn gedaan.
- In 2025 is de routekaart mobiliteitshubs vastgesteld. We wijzen in 2026, 8 pilotlocaties aan om mee te starten.
- Waar we ons in 2025 vooral hebben gericht op de onderhandelingen met Rijkswaterstaat over de 5 bruggen PM kanaal (waar we bij betrokken blijven), gaan we in 2026 verder met de onderhandelingen met het Rijk over de afkoopsom van de Tsjerk Hiddessluizen en de financiën omtrent de HRMK spoorbrug.

Programmalijn 2. We verplaatsen ons duurzaam

- in 2026 starten we met de Friese onderwijstafel. Samen met de Friese onderwijsinstellingen verkennen we de mogelijkheden om mobiliteit binnen en rondom het onderwijs te verduurzamen en te verbeteren.
- We starten in Noord-Nederlands verband met het programma Deel'm waarbij er tussen de 6 en 12 buurtinitiatieven geselecteerd, opgestart en begeleid worden.
- We realiseren op 10 strategische locaties DRIS panelen.
- We bereiden onze treinen voor op ERTMS en hebben ProRail opdracht gegeven voor een verkenningstudie naar partiele elektrificatie.

Programmalijn 3. We zetten in op mobiliteit voor iedereen

- We zetten in 2026 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 2026 te starten.

Programmalijn 4. We verplaatsen ons veilig

In 2026 geven we uitvoering aan de in 2025 vastgestelde nieuwe Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid.

Naast de vijf programmalijnen

We stellen uiterlijk 31 december 2026 voor alle provinciale wegen geluidproductieplafonds (GPP) op referentiepunten vast te stellen, inclusief een geluidaandachtsgebied en een (geluid)saneringslijst (dit vanuit de omgevingswet).

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 over wat de in 2026 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 2026.

Inhoudsopgave

1. We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig 14

1.1	Wat speelt er?	14
1.2	Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?	15
1.3	Wat gaan we doen in 2026?	16
	Maatregel 1.1 Naar een integrale netwerkstrategie	16
	Maatregel 1.2 Verbetering fietsnetwerk	16
	Maatregel 1.3 We zetten in op realisatie van de Lelylijn	17
	Maatregel 1.4 We willen het bestaande spoornetwerk verbeteren/aantrekkelijk maken	17
	Maatregel 1.5 Vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal door spooraquaduct	19
	Maatregel 1.6 We creëren een aantrekkelijke regionale OV-structuur met maatwerk in het landelijk gebied	20
	Maatregel 1.7 We gaan het mobiliteitsbureau doorontwikkelen en uitbreiden	20
	Maatregel 1.8 We investeren in de (door)ontwikkeling van hubs	20
	Maatregel 1.9 Oplossen barrières weg-/waterkruisingen	20
	Maatregel 1.10 Toekomstbestendig maken wegen	21
	Maatregel 1.11 Bereikbaarheid van steden en kernen blijft op hetzelfde niveau	21
	Maatregel 1.12 We versterken vaarwegen en houden deze netwerken geschikt voor de beroeps- en recreatievaart	21
	Maatregel 1.13 Opstellen Staande Mast Route-akkoord Noord-Nederland	22

2. We verplaatsen ons duurzaam 23

2.1	Wat speelt er?	23
2.2	Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?	24
2.3	Wat gaan we doen in 2026?	25
	Maatregel 2.1 Voortzetten en door ontwikkelen werkgeversaanpak	25
	Maatregel 2.2 Stimuleren onderwijsaanpak	25
	Maatregel 2.3 Wij stimuleren fietsgebruik en lopen	25
	Maatregel 2.4 We stimuleren deelmobiliteit	26
	Maatregel 2.5 We stimuleren het OV-gebruik	26
	Maatregel 2.6 Wij zetten ons in voor een duurzamer vervoer over water	26
	Maatregel 2.7 Wij stimuleren elektrisch vervoer (betere laadpaleninfrastructuur)	27
	Maatregel 2.8 Wij verduurzamen ons eigen wagenpark	27
	Maatregel 2.9 We verduurzamen het openbaar vervoer	27

Maatregel 2.10 We verduurzamen GWW	29
Maatregel 2.11 We stimuleren verduurzamen goederenvervoer en logistiek	29
3. We zetten in op mobiliteit voor iedereen	30
3.1 Wat speelt er?	30
3.2 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?	31
3.3 Wat gaan we doen in 2026?	31
Maatregel 3.1 Stimuleren senioren om gebruik te maken van OV i.p.v. auto	31
Maatregel 3.2 We verminderen infrastructurele barrières	31
Maatregel 3.3 We gaan vervoersarmoede tegen	32
Maatregel 3.4 Hanteren van flexibele tarieven OV	32
Maatregel 3.5 We verbeteren onze digitale toegankelijkheid	32
4. We verplaatsen ons veilig	33
4.1 Wat speelt er?	33
4.2 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?	34
4.3 Wat gaan we doen in 2026?	34
Maatregel 4.1 Uitvoering Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV 2030 Fryslân	34
Maatregel 4.2 Ontwikkelen Friese Strategie verkeersveiligheid Fryslân 2026 - 2040	37
Maatregel 4.3 Bevorderen sociale veiligheid op onze netwerken	37
Maatregel 4.4 Educatie verkeersveilig gedrag op onze vaarwegen	37
Maatregel 4.5 Scheiden beroeps- en recreatievaart	37
5. We zetten in op slimme technieken	38
5.1 Wat speelt er?	38
5.2 Welke doelen en maatregelen staan in het RMP?	39
5.3 Wat gaan we doen in 2026?	39
Maatregel 5.1 Handhaven positie slimme en groene mobiliteit	39
Maatregel 5.2 Opvolging evaluatie programma Slim & Groen onderweg	39
6. Naast de vijf programmalijnen	40
6.1 Wat gaan we doen in 2026?	40
6.1.1 Uitvoeren Actieplan geluid 2024-2028	40
6.1.2 Vaststellen Geluidproductieplafonds (GPP's)	40
6.1.3 Mobiliteitsprojecten en subsidieregeling Openbaar Vervoer	40
6.1.4 Oeverbeheer vaarwegen	41
6.1.5 Monitoring verkeersbewegingen en verkeersveiligheid	41
6.1.6 Fietsprogramma	41

6.1.7 RISM II (Road Infrastructure Safety Management)	41
---	----

7. Beheer-, onderhouds- en investeringsprojecten 43

7.1 Kleine infrastructurele projecten	43
7.1.1 Budget Meerjarenprogramma Infrastructuur voor de kleine en reguliere wegenprojecten (MPI)	44
7.1.2 Budget Kleine infrastructuurprojecten (KIP)	44
7.1.3 Budget Risikoferleeggend Ynfrastruktuer Programma (RYP)	45
7.1.4 Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen	46
7.2 Fietspadenprogramma	47
7.2.1 Fietsverkeer Investeringsprogramma (Trochfytsrûtes)	47
7.3 Grote infraprojecten	48
7.3.1 Grote infraprojecten	48
7.3.2 Opwaardering Van Harinxmakanaal	48
7.3.3 RSP-projecten (infrastructuur en bereikbaarheid)	49
7.3.4 Busstation Heerenveen (investeringsagenda Heerenveen-Drachten)	49
7.4 Instandhouding provinciale infrastructuur	50
7.4.1 Meerjaren programma kunstwerken (MPK)	50
7.4.2 Programma Afstandsbediening Bruggen (PAB)	51
7.4.3 Programmering groot onderhoud	52

Bijlage 1: integraal overzicht op het thema fiets

Bijlage 2: bestedingsplan restant budget Fryslân Underweis

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 programmalijn 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 programmalijn geven we in het UP RMP 2026 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 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 2026 hebben overgenomen en uitgesplitst naar de verschillende modaliteiten:

Algemene maatregel	Maatregelen loop- en fietsnetwerk	Maatregelen OV-netwerk	Maatregelen wegennetwerk	Maatregelen vaarwegennetwerk
1.1 Naar een integrale netwerk-strategie	1.2 Verbetering fietsnetwerk	1.3 We zetten in op realisatie van de Lelylijn	1.9 Oplossen barrières weg- /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 Toekomst- bestendig 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 2026?

Maatregel 1.1 Naar een integrale netwerkstrategie

Integrale netwerkstrategie

Om de verschillende netwerken beter met elkaar te kunnen verbinden, leggen we in 2026 de verschillende mobiliteitsnetwerken naast en over elkaar. We houden daarbij rekening met de toekomstige ontwikkelingen zoals die in de Contourenschets (en later in de geactualiseerde POVI / Provinciale Omgevingsvisie) opgenomen worden. 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 mei 2025 is de Startnotitie door Provinciale Staten vastgesteld. Het streven is om de concept integrale Friese Havenvisie in het tweede kwartaal van 2026 ter vaststelling aan PS voor te leggen.

Insteek van de visie zal zijn om een betere samenwerking en afstemming tussen de havens te realiseren en bij te dragen aan beleidsdoelstellingen uit m.n. mobiliteit, economie, ruimte en energie. We willen daarmee de positie van de havens verstevigen en kansen beter benutten. In de visie zal een aanzet worden gegeven hoe met de betrokken partijen, waaronder met name gemeenten, ondernemers (Haven Netwerk Fryslân), maar ook het onderwijs en RWS, de komende tijd naar een meer samenhangend systeem kan worden toegewerkt.

Daarmee kan de Havenvisie gezien worden als een deeluitwerking van de POVI met verankering in m.n. het RMP 2.0, en de Beleidsbrief Economie met een duidelijke verbinding met Energie.

Maatregel 1.2 Verbetering fietsnetwerk

In februari 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.

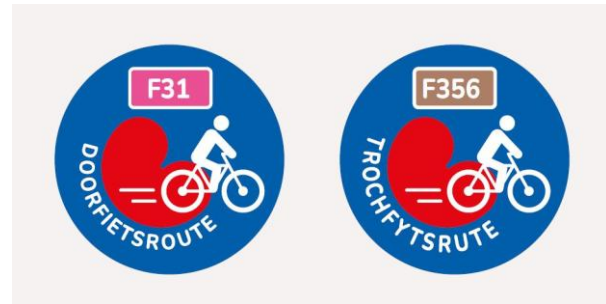
Van dit bedrag is 8,0 mln euro als cofinanciering bedoeld, welke reeds volledig als subsidie is beschikt richting gemeenten. De overige 6,4 mln euro is eveneens reeds geheel geprogrammeerd voor trochfytsrûtes die bij de provincies in beheer zijn (zie ook 7.3.1).

Het jaar 2026 zal voor de provincie in het teken staan van voorbereiding en realiseren van (onderdelen) van haar trochfytsrûtes, onder meer langs de N355 tussen Quatrebras en Twijzel en N358 tussen Augustinusga en Surhuisterveen. Daarnaast zetten we in op de ombouw van de parallelweg N357 Stiens-Leeuwarden tot fietsstraat.

Ook wordt bij de herinrichting van de doorgaande weg door de bebouwde kommen van Echten en Oosterzee / Gietersebrug de inpassing van de trochfytsrûte Lemmer-Heerenveen meegenomen in de plannen. Daarnaast realiseren we in 2026 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 in de vorm van een 'Fryske fytsproposysje' 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 hebben we in 2025 samen met gemeenten een impuls aan de herkenbaarheid van de Fryske trochfytsrûtes gegeven, met een speciaal logo en aanvullende bewegwijzering. Dit beeldmerk is door ons ontwikkeld en wij stimuleren het gebruik hiermee. De uiteindelijke uitvoering en bijbehorende kosten liggen bij de beheerders 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. In het BO-Mirt van november 2024 is door Rijk en Regio besloten tot het opstellen van een Masterplan Lelylijn, volgens planning deel 1 op te leveren in 2025 en een eventueel deel 2 in 2026. Vanuit de Regio is het doel dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op basis van dit Masterplan een besluit neemt om door te gaan naar de MIRT-verkenning.

Momenteel zitten we dus nog in de voorbereidingsfase om te komen tot de keuze wel of geen startbeslissing voor een MIRT-verkenning Lelylijn. Samen met het Rijk en als Regio met de provincies Flevoland en Groningen blijven we in 2026 actief deelnemen aan dit proces om de belangen voor Fryslân goed te vertegenwoordigen. De MIRT-verkenning moet uiteindelijk helderheid geven over de impact van de Lelylijn. De projectorganisatie Lelylijn coördineert de onderzoeken naar de Lelylijn in het kader van het Masterplan en is samengesteld uit medewerkers van verschillende betrokken overheden. Overigens maakt het project Lelylijn onderdeel uit van het Deltaplan Noord-Nederland.

Onze inzet bestaat uit 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 Masterplan Lelylijn.

Maatregel 1.4 We willen het bestaande spoornetwerk verbeteren/aantrekkelijk maken

Deze maatregel omvat meerdere activiteiten die hierna kort worden toegelicht aan de hand van het spoornetwerk in Fryslân:

- 1.4.1 Noordelijke regionale spoorlijnen
- 1.4.2 Spoorlijn Leeuwarden - Zwolle
- 1.4.3 Lelylijn

1.4.1 Noordelijke regionale spoorlijnen

Op de noordelijke regionale spoorlijnen spelen drie hoofdpunten:

- ERTMS Noordelijke Lijnen
- Volledig emissievrij treinvervoer
- Treinconcessie na 2035

ERTMS Noordelijke Lijnen

Met het nieuwe treinbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS) wordt een systeemsporg gemaakt van een analoog naar een digitaal spoor. Daarmee rijden treinen straks veilig, sneller en betrouwbaarder. Van het bestaande Nederlandse spoornet worden als eerste van ERTMS voorzien: de noordelijke regionale lijnen, de Zeeuwse lijn en het traject Kijfhoek - Belgische grens. Het baanvak Leeuwarden - Harlingen Haven is onder meer als landelijk proefbaanvak aangewezen om de systemen te beproeven.

Arriva past de systemen in de treinen aan om straks op ERTMS te rijden. In 2026 starten de werkzaamheden aan de spoorinfrastructuur tussen Leeuwarden - Harlingen Haven en Leeuwarden - Stavoren. Deze twee baanvakken zijn onderdeel van het project ERTMS Noordelijke Lijnen (ENL), dat bestaat uit in totaal zes baanvakken en de stations Leeuwarden en Groningen. Het project ENL is een samenwerking tussen Programmadirectie ERTMS, de provincies Fryslân en Groningen, ProRail en Arriva.

Volledig emissievrij treinvervoer

De opgave om te komen tot volledig emissievrij regionaal treinvervoer vloeit voort uit het Klimaatakkoord, de landelijke agenda zero emissie regionaal treinvervoer en de ambitie van de provincies Fryslân en Groningen om uiterlijk in 2035 (nieuwe concessiewisseling) volledig over te gaan naar emissievrij treinvervoer. Zie maatregel 2.9 voor een nadere toelichting.

Treinconcessie na 2035

De huidige regionale treinconcessie loopt in december 2035 af. Vanwege de lange doorlooptijden van de aanschaf van nieuw materieel en toelating van nieuw materieel doen de provincies Groningen en Fryslân voorbereidende onderzoeken en marktconsultaties voor de nieuwe treinconcessie. Hierbij moet onder meer rekening worden gehouden met de opgave om te komen tot volledig emissievrij treinmaterieel.

1.4.2 Spoorlijn Leeuwarden - Zwolle

Op de spoorlijn Leeuwarden - Zwolle waar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat concessieverlener is voor het treinvervoer en NS de concessiehouder, spelen verschillende opgaven:

- Station Leeuwarden Werpsterhoeke
- Vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal door spoorviaduct
- Flessenhals Zwolle - Meppel

Station Leeuwarden Werpsterhoeke

In opdracht van provincie Fryslân voert ProRail een verkenningsstudie uit naar de realisatie van het nieuwe treinstation Leeuwarden Werpsterhoeke. Deze studie wordt naar verwachting in de eerste helft van 2026 opgeleverd. Op grond van de resultaten van de studie kan de provincie een voorkeursbesluit nemen aangaande het voorlopig ontwerp van het station Werpsterhoeke, waarna de planuitwerking kan starten. De planning van ProRail is dat de bouw van dit station start in 2028 en in 2029 wordt opgeleverd.

De inpassing van station Leeuwarden Werpsterhoeke in de dienstregeling is een complexe opgave. ProRail geeft op basis van de huidige inzichten en plannormen aan dat dit station bediend kan worden met de aanleg van een extra perronspoor te Meppel. Daarnaast sluit ProRail een aanvullende logistieke maatregel (éénmansbediening op de trein) niet uit om station Leeuwarden Werpsterhoeke goed inpasbaar te krijgen in de dienstregeling. In overleg met NS wordt dit nader onderzocht.

In de hoofdrailnetconcessie 2025-2033 staat station Leeuwarden Werpsterhoeke benoemd als nieuw te bedienen station. Dit is mede bereikt via de 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.

Vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal door spooraquaduct

Deze spoorbrug vormt een cruciale en daarmee ook kwetsbare schakel in het spoor- en hoofdvaarwegennetwerk van Noord-Nederland. De 75 jaar oude spoordraaibrug bereikt het einde van haar technische levensduur en dient vervangen te worden. Een spooraquaduct is een toekomstbestendige oplossing voor een vlotte en veilige afwikkeling van het trein- en scheepvaartverkeer. Zie maatregel 1.5 voor een nadere toelichting.

Flessenhals Zwolle - 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 75 miljoen euro (2022 en 2024/fase 1) plus 100 miljoen euro (2025/fase 2) beschikbaar gesteld voor de aanpak van dit knelpunt.

ProRail werkt de maatregelen voor Meppel fase 1 verder uit, waarbij wij de belangen vanuit Fryslân blijven behartigen. Op korte termijn (2027) wordt een aantal robuustheidsmaatregelen gerealiseerd, waaronder rijtijdversnelling en energieversterking bij Zwolle en rijtijdversnelling bij Heerenveen. Tevens worden maatregelen uitgewerkt voor een extra perronspoor bij station Meppel. Hiermee komt er meer ruimte en robuustheid in de dienstregeling. Eveneens is de ruimte noodzakelijk voor de inpassing station Leeuwarden Werpsterhoeke. Hiermee geven we invulling aan het 'versterken van de huidige treinverbinding Leeuwarden-Zwolle', zoals in ons Bestuursakkoord 2023-2027 is opgenomen.

Hoe de extra middelen van 100 miljoen euro (Meppel fase 2) tot besteding komen is onderwerp van onderzoek en gesprek tussen Rijk, regio en spoorsector.

1.4.3 Lelylijn

De Lelylijn is de nieuwe beoogde treinverbinding tussen Lelystad en Groningen/Leeuwarden om de reistijd tussen Noord-Nederland en de Randstad te verkorten en landsdelen beter en duurzaam met elkaar te ontsluiten. Zie maatregel 1.3 voor een nadere toelichting.

Maatregel 1.5 Vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal door spooraquaduct

In het BO MIRT 2016 hebben Rijk en regio de problematiek met de HRMK-spoorbrug over het Van Harinxmakanaal in Leeuwarden erkend, die betrekking heeft op het kunnen accommoderen van verschillende modaliteiten. Naderhand zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd over een één op één vervanging, vervanging door een hogere brug of een spooraquaduct. Dit onderwerp is meerdere keren in het BO MIRT gekomen, maar heeft tot op heden niet geleid tot afspraken over een passende oplossing.

De regio heeft de uitdrukkelijke voorkeur uitgesproken voor de realisatie van een spooraquaduct. Met een spooraquaduct kan een vlotte en veilige afwikkeling van de verschillende modaliteiten plaatsvinden, wordt de kruising van trein- en vaarwegverkeer toekomst vast opgelost en voldoet deze aan de classificatie om Klasse Va-scheepvaart mogelijk te maken op het Van Harinxmakanaal. Door een kruising van spoor- en waterweg op te heffen, geeft dit meer ruimte in de dienstregeling op het spoor. Een spooraquaduct biedt daarnaast kansen en/of meerwaarde voor ruimtelijke ontwikkelingen en woningbouw.

ProRail heeft in 2024 de kosten van een spooraquaduct berekend op 321 miljoen euro. Vanuit het Rijk is 82 miljoen euro beschikbaar. De regio cofinanciert met 25 miljoen euro. In het BO MIRT van november 2024 hebben Rijk en regio afgesproken om de mogelijkheden in beeld te brengen voor aanvullende financiering. Het Rijk stelt dat er zicht moet zijn op 75% van de

financiering om een vervolgstap te kunnen nemen in het planproces; het uitvoeren van een zogeheten MIRT-verkenning.

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

Deze maatregel vormde het uitgangspunt van de concessies voor het openbaar vervoer per bus en trein. Busvervoer zoals deze vanaf december 2024 in is gegaan. Aanvullend op het openbaar busvervoer biedt de provincie de mogelijkheid aan de Mienskip om in 2026 aan de slag te gaan met de eerder geïnventariseerde ideeën, voor het verbeteren van de bereikbaarheid van dorpen en steden (Fryslân ûnderweis).

Hiervoor heeft het college in totaal 2 miljoen euro aan middelen beschikbaar gesteld, waarvan 1,5 miljoen voor initiatieven van onderop en 0,5 miljoen voor extra buurtbussen en wijkauto's. Een en ander vanuit ons Bestuursakkoord 2023-2027. In november 2025 wordt de subsidieregeling Fryslân Underweis opengesteld. Uitvoering vindt plaats in 2026 en 2027.

Maatregel 1.7 We gaan het mobiliteitsbureau doorontwikkelen en uitbreiden

De gedachte achter het mobiliteitsbureau in Noordoost Fryslân is het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid door samen te werken op het gebied van het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer. Momenteel is vanuit de provincie geen urgentie om te komen tot concrete doorontwikkeling of uitbreiding. Qbuzz maakt in haar dienstregeling vanaf december 2024 namelijk geen gebruik van het mobiliteitsbureau, waardoor het directe belang van provincie bij deelname is komen te vervallen. Vanuit een tweetal regiodeals (Noordwest Fryslân en Zuidwest Fryslân) kijkt men wel naar het concept van mobiliteitsbureau. Hierbij wordt aangehaakt bij de landelijke ontwikkeling vanuit Publieke Mobiliteit waarbij integratie van het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer een belangrijke rol speelt.

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

In 2026 geven we nadere invulling aan de (in oktober 2025) vastgestelde routekaart mobiliteitshubs, door evenredig verdeeld over de regio acht locaties aan te wijzen waar we starten met een pilot met mobiliteitshubs, (grotendeels) vanuit de regiodeals. Dit kunnen nieuwe hublocaties zijn, maar ook een verbetering van bestaande locaties. Op deze manier realiseren we ketenverbindingen op snelle OV lijnen die concurrerend zijn met de auto. Daarnaast ontwikkelen we een eenduidige vormgeving.

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. De onderhandelingen met Rijkswaterstaat over de vervanging van een vijftal bruggen in het Prinses Margrietkanaal zijn afgerond. Inmiddels is duidelijk dat het Rijk de bruggen zal vervangen door nieuwe volwaardige bruggen (en geen aquaducten). Als provincie blijven we daar bij betrokken, zeker gelet op de huidige onderhoudsstaat van deze Rijksbruggen.

Ook zijn wij nog steeds voorstander van een aquaduct in de A6 onder de Skarster Rien en het vervangen van de brug in het Krúswetter 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. We gaan verder in gesprek met het Rijk om afspraken te maken over de afkoopsom Tsjerk Hiddessluizen

Maatregel 1.10 Toekomstbestendig maken wegen

Zowel vanuit klimaat als vanuit demografische ontwikkelingen dient onze infrastructuur aan steeds meer eisen te voldoen. Om onze netwerken richting de toekomst bestendig te maken qua klimaat- en weersomstandigheden, zijn we voornemens om in 2026 klimaatstress-testen uit te laten voeren. 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 (met een sobere, doch doelmatige 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 programmalijn 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 (stedelijk) 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 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 2026 gaan we verder met het opwaarderen van het Van Harinxmakanaal tot een klasse 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.

Recreatievaart

Vanuit de regio ontstaat er de vraag naar een extra recreatieve vaarwegklasse (G). In 2026 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 beschouwing wordt genomen.

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 en het toekomstige belang van deze route voor Fryslân veilig stellen. Waterrecreatie Nederland voert dit onderzoek uit. Er is een concept convenant c.q. routeakkoord opgeleverd, welke in 2026 ter vaststelling wordt voorgelegd aan de besturen van alle langs de Staande Mast Route aanwezige beheerders van kunstwerken.

Hoofdstuk 2

We verplaatsen ons duurzaam

Het Klimaatakkoord omvat de grote uitdaging om de CO₂-emissies terug te dringen. Vanuit de sector mobiliteit dienen we hier ook een bijdrage aan te leveren, om dit doel te behalen.

Binnen deze programmalijn hanteert het RMP de systematiek van de Trias Mobilica, gericht op een trapsgewijze aanpak van de verduurzaming binnen mobiliteit:

1. Voorkomen/verminderen van verplaatsingen
2. Veranderen van de wijze van verplaatsingen, naar schone(re) en actieve(re) vervoerswijzen
3. Verschonen gemotoriseerde verkeer

In dit UP RMP 2026 gaan we specifiek in op onze aanpak voor verduurzaming op de kortere termijn, vanuit het perspectief van de doelstellingen voor de langere termijn uit het RMP.

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.

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. Zo is de fiets een gezond alternatief voor de auto; de elektrische fiets vergroot de actieradius aanzienlijk en draagt bij 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.

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 heeft onder meer 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 (+42%) procentueel harder gestegen dan landelijk (+26%). In onze provincie wordt de auto het meest gebruikt en is daarmee het belangrijkste vervoersmiddel. In Fryslân gebruikt inmiddels 70 procent (een toename van 6.8% t.o.v. vorig jaar) van de inwoners de auto (als bestuurder) drie keer per week of vaker. Onder inwoners van het platteland (<5000 inwoners) is dat percentage (80%) nog iets hoger.

Het gebruik van elektrische auto's ligt in Fryslân daarentegen lager dan in Nederland. Waar gemiddeld 27,5 per 1000 inwoners in Nederland een elektrische auto hebben, geldt dit voor 19 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 (36%), gevolgd door de elektrische fiets (28%). Het openbaar vervoer wordt relatief weinig gebruikt. Het percentage ligt rond de 2,6 procent van inwoners die drie keer per week of vaker met het openbaar vervoer reizen.

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 dat gebruik maken van fossiele brandstof omlaag

Dit is in het RMP omgezet tot de volgende maatregelen, die we in dit UP RMP 2026 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 2026?

Maatregel 2.1 Voortzetten en door ontwikkelen werkgeversaankpak

In 2026 zetten we de uitrol van de werkgeversaankpak voort in Fryslân. Samen met werkgevers werken we aan het verminderen, veranderen en verduurzamen van verplaatsingen. Bedrijven en organisaties met meer dan 50 werknemers kunnen kosteloos advies ontvangen om gedragsverandering bij medewerkers te stimuleren op het gebied van anders werken en reizen. Dit doen we mede vanuit Fryslân ûnderweis.

Deze uitrol vindt plaats via het programma *Werk Slim Reis Slim*. Dit is een samenwerking tussen provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden. Deze aanpak draagt bij aan het realiseren van een duurzamer mobiliteitssysteem in Fryslân, vermindert de druk op de infrastructuur en ondersteunt organisaties bij het vormgeven van toekomstbestendig mobiliteitsbeleid. We gaan in 2026 verkennen of deze samenwerking ook uit is te breiden naar meerdere / alle Friese gemeenten.

Maatregel 2.2 Stimuleren onderwijsaankpak

In 2026 intensiveren we de samenwerking met de Friese onderwijsinstellingen om mobiliteit binnen en rondom het onderwijs te verduurzamen en te verbeteren. Samen verkennen we hoe studentenmobiliteit duurzamer kan worden georganiseerd. We pakken dit mede op vanuit Fryslân ûnderweis.

Momenteel vindt er een bereikbaarheidsanalyse plaats bij (en met) Firda. Deze aanpak wordt in 2026 verbreed naar andere onderwijsinstellingen in de regio. Hiervoor verzamelen we mobiliteitsdata en zetten we de mobiliteitsmakelaar in via het programma *Werk Slim, Reis Slim*. Daarnaast starten we in 2026 met een onderwijstafel met de grootste onderwijsinstellingen in Fryslân. Deze tafel biedt een structureel platform om gezamenlijk te werken aan het verduurzamen van zowel studenten- als werknemersverkeer, met specifieke aandacht voor het verminderen van autogebruik en het stimuleren van fietsgebruik en OV. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de mobiliteitsscan om kansen en mogelijkheden in kaart te brengen en gerichte maatregelen te ontwikkelen.

Maatregel 2.3 Wij stimuleren fietsgebruik en lopen

Wandelen en fietsen vormen vaak een essentieel onderdeel van de first en last mile van een verplaatsing, met name in combinatie met het openbaar vervoer. Daarom investeren we in 2026 in gedragsverandering gericht op deze modaliteiten. Binnen de werkgeversaankpak wordt opnieuw een fietsstimuleringsactie georganiseerd om werknemers te motiveren en stimuleren vaker de fiets te pakken. Deze fiets-stimuleringsactie wordt in 2026 weer uitgerold onder de vlag van *Werk Slim Reis Slim*. De maatregelen richten zich met name op werkgevers en heeft daarmee een link met maatregel 2.1.

Daarnaast is er een link met maatregel 1.2, waarin wordt ingezet op de herkenbaarheid van de Fryske trochfytsrûtes door middel van een speciaal logo en aanvullende bewegwijzering en bebording.

Wandelen over langere afstanden valt meer onder het beleidsveld Recreatie. Denk onder andere aan het Wandelnetwerk. Hier zijn in 2026 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) werken we samen aan het programma Deel'm. Dit programma werkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de drie noordelijke provincies door het stimuleren van deelmobiliteit. Deel'm ondersteunt gemeenten, bewoners en bedrijven in Noord-Nederland bij het opzetten en uitvoeren van deelmobiliteitsprojecten. Het programma richt zich op het vergroten van het aantal deelmobiliteitsvoertuigen in woon- en werkomgevingen, in toeristische gebieden en op mobiliteitshubs. Binnen dit programma is een netwerk opgezet voor gemeenten, aanbieders van deelmobiliteit en andere belanghebbenden/betrokken om kennis en ervaringen te delen.

Het programma bestaat uit vijf werkgroepen te weten:

- Beleid (gemeenten) - om gemeenten te helpen met het opstellen van beleidskaders
- Bewoners – om bewonersinitiatieven te vinden, te ondersteunen en te begeleiden
- Bedrijven – bedrijven en bedrijfsverenigingen/parken te ondersteunen en te begeleiden
- Bezoekers (toerisme)- toeristische branche te ondersteunen
- Bouw – gemeenten en projectontwikkelaars te faciliteren en te ondersteunen

Daarnaast geven we in 2026 uitvoering 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 2.11 (hierna), waarin het goederenvervoer ook aan de orde komt.

Maatregel 2.7 Wij stimuleren elektrisch vervoer (betere laadpaleninfrastructuur)

We gaan door met ontwikkelen van een dekkend laadnetwerk, voor alle elektrische manieren van vervoer. De concessie voor plaatsen van laadpalen loopt af op 1 december 2025. In de tweede helft van 2025 beslist de provincie samen met gemeenten en het Wetterskip over de aanbesteding van de nieuwe concessie. We verwachten begin 2026 de aanbesteding te publiceren via het OVEF. In 2026 verwachten we 150 laadpalen te plaatsen.

We blijven werken aan snellaadlocaties en semipublieke laadinfrastructuur. Dit doen we samen met de provincies Groningen en Drenthe. Onze regionale opdracht is vastgelegd in de Regionale Agenda Laadinfrastructuur Samenwerkingsovereenkomst 2 (RAL SOK 2).

In 2026 verwachten we meer elektrisch materieel in de bouw uit te vragen. We kijken op projectniveau hoe publieke laadinfrastructuur en bestaande stroomaansluitingen ingezet kunnen worden voor elektrificatie van bouwprojecten. Hier is een verband met maatregel 2.10.

We blijven werken aan elektrificatie van logistiek vervoer. Dit doen we samen met gemeenten. Hier is een verband met maatregel 2.11. We werken mee aan het programma Clean Energy Hubs en het programma Logistiek Laden.

Het realiseren van walstroompunten voor goederenvervoer is eveneens aan aandachtspunt. Mogelijk dat dit in de integrale Havenvisie wordt opgenomen, of dat dit als een separate verkenning opgepakt wordt in 2026.

We blijven in gesprek over de mogelijkheid om laadpunten voor openbaar vervoer open te stellen voor andere gebruikers. Hier is een verband met maatregel 2.9.

Maatregel 2.8 Wij verduurzamen ons eigen wagenpark

De afdeling Provinciale Waterstaat beschikt momenteel over 62 dienstauto's. Hiervan hebben 45 voertuigen een grijs kenteken en worden ingezet als werkvoertuig. De overige 17 dienstauto's hebben een geel kenteken en zijn bedoeld voor personenvervoer. In totaal is 67% van het wagenpark volledig elektrisch aangedreven. Daarnaast rijdt 24% op HVO-diesel en 8% op Bio-CNG.

Bij vervanging worden voertuigen die rijden op fossielvrije brandstoffen zoveel mogelijk vervangen door een volledig elektrisch exemplaar. In 2026 wordt het aantal laadpunten op zowel provinciale steunpunten als bij medewerkers thuis verder uitgebreid.

Maatregel 2.9 We verduurzamen het openbaar vervoer

Busvervoer

In de busconcessie is voorgeschreven dat voor 2030 de concessie geheel zero-emissie (ZE) is conform het Bestuursakkoord zero-emissie bus (BAZEB). Op weg naar dit resultaat, is Qbuzz in 2024 eerst met dieselbussen gestart, om vervolgens richting 2030 over te gaan 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 in eigendom te nemen en vanaf eind 2028 ter beschikking te stellen. Vanuit dat perspectief hebben we in Leeuwarden op het bedrijventerrein Swette VI in 2024 een tijdelijke busstalling gerealiseerd. Naar verwachting starten in 2027 de werkzaamheden voor het realiseren van een permanente stalling.

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 zouden kunnen 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 miljoen 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 miljoen euro.

Treinvervoer

De opgave om te komen tot volledig emissievrij regionaal treinvervoer vloeit voort uit het Klimaatakkoord, de landelijke agenda zero emissie regionaal treinvervoer en de ambitie van de provincies Fryslân en Groningen om uiterlijk in 2035 (nieuwe concessiewisseling) volledig over te gaan naar emissievrij treinvervoer.

Uit onderzoek van 2018 en 2023 volgt dat partiële elektrificatie (voor het laten rijden van batterijtreinen) de meest kostenefficiënte techniek is van verduurzaming van de regionale treindiensten. Om die reden heeft ProRail begin 2025 een preverkenning (netanalyse) mede in opdracht van de provincie Fryslân opgeleverd naar partiële elektrificatie van de trajecten Leeuwarden - Harlingen Haven en Leeuwarden - Stavoren. Dit heeft een grove indicatie gegeven van mogelijke benodigde maatregelen. Een verkenningstudie is echter nodig om meer inzicht hierin te krijgen.

Medio 2025 heeft de provincie daarom aan ProRail de opdracht gegeven voor het uitvoeren van een verkenningstudie naar partiële elektrificatie van genoemde trajecten. Deze studie moet meer inzicht geven in benodigde maatregelen, kosten, risico's en planning voor de realisatie van de benodigde infrastructuur op genoemde trajecten. De doorlooptijd van deze studie is circa twee jaar.

Wij blijven samen met de provincie Groningen en betrokken partners in gesprek over de invulling van de verduurzamingsopgave van de spoorlijn Leeuwarden - Groningen. Vanwege de doorkoppeling van regionale treinen over hoofdstation Groningen heen vanaf de zomer van 2025, is de systeemkeuze voor het traject Leeuwarden - Groningen mede afhankelijk van de systeemkeuze van de Groningse regionale treindiensten.

Om de Friese regionale spoorlijnen partieel te elektrificeren is uiteindelijk een investering nodig van vele tientallen miljoenen. Het Rijk is eigenaar van het spoor. De provincie Fryslân is opdrachtgever voor het regionale treinvervoer. In juni 2025 is een motie in de Tweede Kamer aangenomen (Pierik en De Hoop) over de uitfasering van de laatste diesellijnen. Het doel van deze motie is dat het Rijk in het eerstvolgende BO MIRT afspraken maakt met de regio's over de aanpak en financiering van dit vraagstuk.

Maatregel 2.10 We verduurzamen GWW

In 2026 voeren we het Convenant Schoon Emissieloos Bouwen uit. Uit voorlopige resultaten van Onderzoeksbureau Enneüs blijkt dat een deel van onze ondernemers klaar zijn voor elektrificatie in de bouw. Zij vragen de overheid om gezamenlijk duurzaam in te kopen. Op dit moment hebben 5 Friese gemeenten en het Wetterskip het convenant SEB ondertekend naast de provincie. We verwachten dat in 2026 meer dan de helft van de Friese gemeenten het convenant heeft ondertekend:

- We nemen de eisen uit de Routekaart Schoon Emissieloos Bouwen op in het moederbestek
- We onderzoeken de kosten voor schoon bouwen voor het provinciaal projectportfolio in 2026.
- We brengen stroomaansluitingen voor de bouw in kaart. We onderzoeken op welke provinciale aansluitingen ruimte is voor opladen van bouwmaterieel. Op projectbasis onderzoeken we of opladen bij derden mogelijk is.
- We voeren twee pilotprojecten uitstootvrij uit.

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 werken in 2026, samen met vijf andere provincies, verder aan de verkenning naar en erkenning van de Noordoostelijke goederenvervoer-corridor, zowel voor transport over weg als over water en spoor. 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 (CEF) subsidies, die voor Nederland zijn gekoppeld aan het Topcorridor programma van I&W. 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.

We streven 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. De uitkomsten van deze onderzoeken zijn eerder al met u gedeeld (in 2022 en in 2023).

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 2026 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 infrastructurele barrières	3.4 Hanteren van flexibele tarieven OV	

3.3 Wat gaan we doen in 2026?

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 2026 aan gemeenten en vervoerder opnieuw aandacht voor de inzet van OV ambassadeurs. Helaas is de subsidieregeling van het Rijk hiervoor niet meer beschikbaar, waardoor het niet zeker is of deze maatregel in 2026 ook daadwerkelijk tot uitvoering komt.

Maatregel 3.2 We verminderen infrastructurele 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 heeft hiervoor 1,8 mln euro beschikbaar gesteld. 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 2026 te starten.

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 2026 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 2026 staat de verdere migratie naar OVpay centraal. Nu al kan in het OV gebruik worden gemaakt van in- en uitchecken en betalen met betaalpas, creditkaart en mobiele telefoon. Echter, nog zonder de (kortings)producten die OV-vervoerders bieden. Vervoerders willen dit in 2026 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 2026 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. Verder plaatsen we Dynamisch Reizigers Informatie Systeem (DRIS) panelen op belangrijke bushaltes om reizigers van actuele vertrektijden en informatie te voorzien.

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. In december 2024 is de Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid 2026-2030 vastgesteld. Hierin staat dat we streven naar een positieve doorbreking van de stagnatie van de dalende trend van zowel het aantal verkeersdoden als de ernstige verkeersgewonden. Dit doen we samen met onze partners op het gebied van verkeersveiligheid. We zetten in op een integrale aanpak en samenwerking via onder meer het Manifest Verkeersveiligheid 2026-2040. Via dit manifest dragen de diverse overheden, alsmede de uitvoeringspartners van het ROF en andere relevante partijen, het Openbaar Ministerie en politie Fryslân, bij aan onze ambitie op het gebied van verkeersveiligheid. Allen vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid.

In het RMP gaat het bij veiligheid om het gedrag van vaarweg- en weggebruikers. Daarnaast ziet het RMP op het veilig inrichten van de (bestaande) provinciale wegen volgens de Duurzaam Veilig-principes, zodat deze wegen vanuit de inrichting steeds meer 'failproof' en vergevingsgezind, 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. Fietzers en oudere verkeersdeelnemers zijn 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 2025 zijn er tijdens de provinciale aftrap van het Doortrappenseizoen, de Profronde van Surhuisterveen en tijdens de Waadhoeke Fietstocht, try-before-you-buy-acties voor de fietshelm georganiseerd. Bijzonder in 2025 was dat de ANWB-winkels in Fryslân als eerste in Nederland zich committeerden aan het programma Doortrappen als officiële ambassadeurs.

Medio 2025 is het eerste Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2026-2030 vastgesteld. Hierin staat beschreven hoe we de komende vijf jaar gaan werken aan onze doelstelling van nul verkeersdoden in 2040. Hiervoor is een lijst van doelgedragingen opgesteld. Deze doelgedragingen beschrijven het gewenste verkeersgedrag bij verschillende risicodoelgroepen waarvan experts en stakeholders hebben aangegeven dat deze gedragingen, in positieve zin, de komende vijf jaar het meeste effect zullen hebben op de verkeersveiligheid.

De doelgedragingen zijn vervolgens gekoppeld aan zogenaamde Life Changing Events: momenten in mensen hun leven waarin ze nieuwe mobiliteitskeuzes (moeten) maken. Door met de gedragsinterventies en -campagnes aan te sluiten op deze momenten, ontwikkelen mensen direct het gewenste gewoontegedrag zonder dat eerst ongewenst gewoontegedrag afgeleerd hoeft te worden.

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 2026?

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 2026 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 infrastructurale projecten, gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Vorig jaar zijn vier projecten benoemd die prioritair zijn voor de jaarlijkse uitbreiding van dit programma. Door kostenstijgingen van lopende projecten schuift de planning echter door. Twee van deze projecten nemen we mee met groot onderhoud in 2026. Hier passen we kleinschalige maatregelen toe, zoals bebording en markering. Het betreft:

- N380 Jubbega / Schurenga, afwaarderen naar volledig 60 km/u;
- N919 afwaardering van het wegvak tussen Weperpolder (N918) en de Drentse grens naar 60 km/u.

Voor de afwaardering N919 waren plateaus bij twee zijwegen ingepland. Nu volstaan we eerst met markeringen. Resteren de volgende twee projecten:

- N361 Fietsoversteek Haadwei bij Dokkum;
- N357 fietsoversteken Hijum – Finkum.

Het project op de N361 bij Dokkum Haadwei staat in de wachtstand. Naast de financiële tekorten, is hier ook nog niet concreet welke maatregel gewenst is.

Voor de fietsoversteken in de N357 het volgende. Het Rijk heeft de RSV (Regeling Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030) opengesteld. Gelijktijdig met het opstellen van dit UP RMP 2026 loopt een procedure voor een subsidie aanvraag voor infrastructurale maatregelen ten verbetering van de verkeersveiligheid. Hierin worden de volgende maatregelen voorgesteld voor veilige fietsoversteken:

- N361 Zwartewegsend-Gytsjerk (realisering van twee drempels c.q. plateaus ter hoogte van twee gevaarlijke fietsoversteken ter hoogte van Ryptsjerk, te weten bij kruispunt Breedyk en kruispunt Ypeijnsingel), passend bij de al plaatselijk geldende 60km/u limiet. De kosten zijn begroot op € 144.800 (excl btw), aangevraagde subsidie € 72.392 (50%).
- N357 Stiens-Hallum (realisering van vier drempels c.q. plateaus en plaatselijk instellen van een 60km/u limiet ter hoogte van de meest gevaarlijke fietsoversteken op de hoofdrijbaan ter hoogte van Stiens (Hege Hearewei), Feinsum (Holdingawei), Hijum (Lege Hearewei) en tussen Hijum en Hallum (Hijumerweg). De kosten zijn begroot op € 289.600 (excl btw), aangevraagde subsidie € 144.800 (50%).

De fietsoversteken Hijum – Finkum vallen hier binnen. Uitgaande van de financiële mogelijkheden van het taakstellende budget voor het programma infrastructurale verkeersveiligheidsmaatregelen, zullen deze fietsoversteken opgenomen worden ter uitvoering niet eerder dan in 2028 of 2029.

De vorig jaar toegevoegde projecten Burum en Harkema, kennen beide een forse stijging van kosten. Qua prioritering gaan we de financiële middelen eerst inzetten voor het project bij Harkema en volgt Burum daarna. Voor beide projecten zijn SPV-subsidies van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat beschikbaar gesteld. De verwachting is dat project Burum niet tijdig uitgevoerd kan worden, in welk geval deze subsidie zal komen te vervallen.

De vorig jaar aan dit programma toegevoegde kleinschalige maatregelen zijn uitgevoerd, te weten het aanpassen van de kruispunten bij Hindeloopen en Koudum, Oosterbierum en Sexbierum en bermmaatregelen ter hoogte van Rottevalle en Zwartkruis (N355). Deze maatregelen zijn meegenomen met groot of dagelijks onderhoud in 2024 of 2025. Voor de Trynwâlden is dit niet mogelijk en zal een apart project moeten worden gestart. We verwachten de realisering hiervan in 2026.

In 2026 wordt de planfase voor de inrichtingen van de kommen Oosterzee/Gietersebrug en Echten N924 en de kom van Noardburgum vervolgd. De planfase bij het project Akkrum-Aldeboarn heeft ondertussen tot een voorkeursoplossing geleid voor afslag De Stringen (rotonde). De uitvoering is dan zoals gebruikelijk twee à drie jaar daarna. In 2026 beginnen we met de uitvoering van de Bolsward-West, waarbij de verkeerslichten worden vervangen door een ovale rotonde met fietstunnels. De gehele programmering tot en met 2029 is weergegeven in paragraaf 7.2.4 van dit Uitvoeringsprogramma 2026.

De invloed van een eventuele Rijkssubsidie (SPV, 3^e tranche) zoals die begin 2025 werd opengesteld is hier nog niet in verwerkt. Er zal eind 2025 nog een aanvraag worden gedaan waarmee naar verwachting nog 1 miljoen euro subsidie zal kunnen worden verkregen voor lopende projecten. Hiermee kunnen binnen enkele projecten ook de toenemende kosten waar de GWW sector mee te maken heeft, af worden gedekt. Samenvattend is de conclusie dat we op dit moment geen nieuwe projecten toe kunnen voegen aan de programmering binnen dit UP RMP 2026.

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, Fietzersbond, 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 via een schriftelijke ronde op 26 september 2025 ingestemd met de volgende verdeling van de beschikbare financiële middelen voor het ROF Werkplan 2026:

Verdeling over de doelgroepen	SPV 2030-thema	Begroting 2026
Peuters	4 en 5	14.750
Basisonderwijs	4, 5 en 8	338.114
Voortgezet onderwijs	4, 5, 7 en 8	339.240
MBO en HBO	5, 6, 7, en 8	114.277
Plussers (incl. Doortrappen)	4, 6, en 7	236.885
Campagnes & Publieksacties	6, 7, 8 en 9	216.840
Monitoring, samenwerking en innovatie	1 t/m 9	608.194
Totaal		1.868.300

Maatregel 4.2 Ontwikkelen Friese Strategie verkeersveiligheid Fryslân 2026 - 2040

Eind 2024 is de nieuwe Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid 2026-2040 vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Daarmee is deze maatregel afgerond en hebben we tevens invulling gegeven aan een onderdeel uit het Bestuursakkoord 2023-2027, namelijk om een integrale visie voor Verkeersveiligheid te presenteren. De visie is ter informatie verstuurd naar Provinciale Staten, waarin in 2025 het eerste Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2026-2030 is vastgesteld die eind 2025 moet leiden tot een ROF Werkplan 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 2026 een financiële bijdrage te leveren aan de vervoerder voor het verder verbeteren van de sociale veiligheid in het treinvervoer.

Maatregel 4.4 Educatie verkeersveilig gedrag op onze vaarwegen

Vanaf 2024 is het programma "Varen doe je samen!" opgenomen in het jaarlijkse ROF Werkplan. 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 2026 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

In 2025 is het maatregelenpakket 'vergroten veiligheid van de beroepsvaarwegen' vastgesteld. Daarnaast werken we aan het convenant 'Staande Mast Route' (zie maatregel 1.13)

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 2026?

Maatregel 5.1 Handhaven positie slimme en groene mobiliteit

In 2026 zetten we de inzet op slimme en groene mobiliteit voort, zij het in afgeslankte vorm. Dit jaar fungeert als overgangsjaar, waarin we de basis leggen voor een nieuw programma rond autonoom vervoer voor de periode 2027-2030.

De samenwerking tussen de drie noordelijke provincies onder de vlag van @North wordt waar mogelijk gecontinueerd. Dit geldt ook voor de aansluiting bij DroneHub Noord-Nederland, een gezamenlijk initiatief dat ondernemers, onderwijsinstellingen en overheden ondersteunt bij het ontwikkelen en toepassen van drones als innovatieve vervoerswijze. De intentieverklaring die in 2021 werd ondertekend door de drie noordelijke provincies liep in 2025 af. In 2026 zetten we de samenwerking voort in afgeslankte vorm en werken we samen met Groningen en Drenthe aan de totstandkoming van een nieuw programma voor autonoom vervoer vanaf 2027.

Er ligt hierin een link met de programmalijn 2: We verplaatsen ons duurzaam.

Maatregel 5.2 Opvolging evaluatie programma Slim & Groen onderweg

Waar mogelijk komt de opvolging van het noordelijke samenwerkingsprogramma 'Slim & Groen onderweg' in 2026 terug in andere maatregelen beschreven in het RMP, zoals in de 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 2026 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 2026 oppakken. 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 2026?

6.1.1 Uitvoeren Actieplan geluid 2024-2028

Op 13 mei 2025 heeft GS het Actieplan geluid 2024-2028 vastgesteld. Hierin is vastgelegd dat de provinciale inzet om geluidhinder tegen te gaan, voor de jaren 2024 tot en met 2028 nihil is. Dit aangezien mogelijke maatregelen (zoals het aanleggen van stil asfalt) niet passen binnen de beleidsmatige financiële uitgangspunten. Dat houdt in dat de provincie in 2026 geen maatregelen zal treffen om geluidhinder als gevolg van wegverkeer tegen te gaan.

6.1.2 Vaststellen Geluidproductieplafonds (GPP's)

Vanuit de Omgevingswet (Ow) dient de provincie uiterlijk op 31 december 2026 voor alle provinciale wegen geluidproductieplafonds (GPP) op referentiepunten vast te stellen, inclusief een geluidaandachtsgebied en een (geluid)saneringslijst. Het streven is om de GPP's en het geluidaandachtsgebied in de loop van 2026 vast te stellen. De saneringslijst volgt later in 2026.

Deze saneringslijst moet voorzien worden van een programma waarin tot 2038 de geluidbelasting tot onder de wettelijke norm wordt teruggebracht. 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 starten met de voorbereidingen zodat de GPP's en de saneringslijst tijdig kunnen worden vastgesteld.

6.1.3 Mobiliteitsprojecten en subsidieregeling Openbaar Vervoer

De subsidieregeling Openbaar Vervoer wordt na het succesvol uitnuttigen van budget voor mobiliteitsprojecten, aangepast om in 2026 ook te kunnen gebruiken voor het uitvoering geven aan het verbeteren van de toegankelijkheid van bushaltes en reisassistentie op het spoor (zie onderdeel 3.2).

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 de nodige 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. Medio 2026 volgt een eerste beoordeling die zich vooral richt op de vraag of de financiële omvang van het Oeverfonds toereikend is.

6.1.5 Monitoring verkeersbewegingen en verkeersveiligheid

We monitoren continu de verkeersintensiteiten en de mate van verstoring op onze 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 en/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 en 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 verkeersveiligheids-instrumenten 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 over bestaande situaties. We zijn bovendien verplicht om op basis van deze aanbevelingen maatregelen te nemen, dan wel aan te geven waarom de aanbeveling geen vervolg krijgt.

Het Rijk stelt voor de eerste 5 jaren tot 2029 jaarlijks €175.525 beschikbaar voor de implementatie van de RISM-instrumenten, waaronder projectmatige verkeersveiligheidsaudits. Van bovengenoemd bedrag is €136.000 beschikbaar voor goederen en diensten. In 2025 hebben we hieruit diverse RISM-instrumenten laten uitvoeren, waaronder drie analyses van ongevallen met dodelijke slachtoffers en een gerichte verkeersveiligheidsinspectie (G-VVI). Ook zijn de twee periodieke vijfjaarlijkse instrumenten voor de bestaande autowegen uitgevoerd, namelijk: de verkeersveiligheidsbeoordeling (VVB) en de periodieke verkeersveiligheidsinspectie (P-VVI).

De resultaten uit al deze producten hebben we geanalyseerd. Dit heeft geresulteerd in een overzicht van maatregelen. Maatregelen zijn vaak fysiek, maar kunnen ook gericht zijn op gedragsbeïnvloeding en handhaving. We gaan de fysieke maatregelen prioriteren en programmeren, waarbij ze geïntegreerd worden in het Programma infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen. Hierbij plaatsen we de kanttekening dat op dit moment dit budget tot 2029 geen ruimte biedt voor nieuwe maatregelen.

Het resterende bedrag dat dit jaar over is van de rijksbijdrage voor uitvoering van de RISM-instrumenten, zetten we in op het realiseren van een fysieke veiligheidsmaatregel: aanbrengen geleiderail in een bocht in de N359 nabij Koudum.

Voor 2026 zullen we waar nodig, de RISM-instrumenten toepassen en zo mogelijk weer fysieke maatregelen treffen als hiervoor financiële ruimte beschikbaar is.

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. Overigens zijn bijdragen in de vorm subsidies niet opgenomen in de tabellen in dit hoofdstuk.

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 2026 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.

Uit dit budget resteert nog een project: N358 Uterwei. Dit project is in 2025 tot uitvoering gekomen. Na oplevering vinden nog afrondende werkzaamheden plaats tot in 2026.

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N358	Uterwei	2026	13.831.547	2.588.600	11.242.947

7.1.2 Budget Kleine infrastructuurprojecten (KIP)

Uit dit budget resteert eveneens nog een project: de reconstructie van het kruispunt N359 Bolsward (Marnezijl). Dit project komt in 2026 tot uitvoering.

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N359	Bolsward – A7	2026	3.838.226	458.585	3.379.641

Hieronder een overzicht van de uit dit budget nog niet afgerekende infrastructurele veiligheidsprojecten die inmiddels wel gerealiseerd zijn:

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N354	Reard – Easterwierum-Tsienzerbuorren	2024	5.402.472	1.102.000	4.300.472

7.1.3 Budget Risikofreemakend Infrastructuur Programma (RYP)

Van het RYP-programma resteren nog enkele projecten. In 2025 is het werk op de N359 Tjerkwerd-Bolsward gerealiseerd. Het project N355 ovonde Wyldpaed is in voorbereiding en komt in 2026 tot uitvoering. Op het traject N351 Wolvega-Slijkenburg zijn diverse veiligheidsmaatregelen gerealiseerd. Aanpassing van het kruispunt bij Spanga is echter vertraagd in verband met stikstof.

Mee- en tegenvallers worden binnen het programma verrekend.

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N359	Bolsward - Workum	2026	7.933.200	3.153.700	4.779.500
	Bermverharding	2024	1.326.700	58.500	1.268.200
N355	Twijzel – Quatrebras	2026	6.333.000	3.218.000	3.115.000

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
N369	Drachten - Kootstertille	2023	2.600.400	942.800	1.657.600
N351	Slijkenburg - Wolvega	2023	4.609.500	2.768.700	1.840.800

7.1.4 Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen

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

In 2025 zijn in combinatie met groot onderhoud de afslagen N359 Koudum en Hindeloopen veiliger gemaakt. De reconstructie van het kruispunt N359 Bolsward (Marnezijl) komt in 2026 tot uitvoering. De overige geplande projecten zijn in voorbereiding. Bijdragen in de vorm van subsidies zijn niet opgenomen in onderstaande tabel. Net als vorig jaar worden er nog geen nieuwe investeringsprojecten toegevoegd, doordat het budget voor de komende jaren geen ruimte biedt. Dit kan veranderen door bijvoorbeeld het verkrijgen van extra subsidies.

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
	Bermmaatregelen	2025	60.000	-	60.000
N355	Kom Noardburgum (herinrichting van de bebouwde kom, toevoeging fietsoversteek)	2027	728.000	422.000	306.000
N361	Trynwalden (toevoeging 30 km/u maatregelen)	2026	80.000	-	80.000
N359	Fietstunnels Bolsward	2026	6.213.000	1.685.000	4.528.000
N355	Kruispunt nabij Burum (aanleg rotonde)	2027	1.446.081	696.081	750.000
N369	Kruispunt Reitsmastrjitte nabij Harkema (aanleg ovonde)	2027	750.000	-	750.000
N392	Akkrum - Aldeboarn (aanleg rotonde)	2027	1.084.100	156.400	927.700
N924	Rohel – Echtenerbrug - Oosterzee (herinrichting bebouwde kom tot fietsstraat 30 km/u)	2027	2.282.200	410.200	1.872.000

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

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N357	Hallum (Doniawei) (aanleg rotonde)	2023	1.280.000	-	1.280.000
N353	Kruispunt Westvierdeparten (aanleg kruispunt met asverspringing)	2025	115.000	-	115.000
N359	Afslag Koudum (aanleg middengeleider)	2025	60.000	-	60.000
N359	Afslag Hindeloopen (aanleg middengeleider)	2025	131.700	-	131.700
N361	Dokkum - Aldtsjerk (afwaardering naar 80 km/u plus een 60 km/u stuk voor overstekend wild)	2024	2.564.000	1.842.000	722.000

7.2 Fietspadenprogramma

7.2.1 Fietsverkeer Investeringsprogramma (Trochfytsrûtes)

Dit programma geeft aan waar langs provinciale wegen investeringen worden gedaan aan de Trochfytsrûtes. Voor een toelichting zie Hoofdstuk 1.4, 'Maatregel 1.2 Verbetering fietsnetwerk'.

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Hoofdfietsroutes Belijning	2026	120.000	-	120.000
Hoofdfietsroutes ombouw F357	2026	680.000	-	680.000
Hoofdfietsroutes F355 Quatrebras - Twijzel	2026	2.845.000	-	2.845.000
Hoofdfietsroutes F358 Blauforleat - Surhuisterveen	2027	2.200.000	-	2.200.000
Hoofdfietsroutes Bebording	2027	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 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'. Een aantal 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.

Een aantal voormalige majeure projecten zijn functioneel al in gebruik maar moeten de komende jaren nog (financieel) worden afgerond. We hebben het dan o.a. over knooppunt Joure, Haak om Leeuwarden, De Centrale As en de N381. Voor knooppunt Joure resteert nog een opgave om bos te compenseren en loopt er nog een planschadeprocedure. De verwachting is dat dit in 2026 kan worden afgerond. Voor De Centrale As geldt dat de gebiedsontwikkeling nog niet volledig gereed is. In 2025 zijn de recreatieve maatregelen, zoals wandelpaden, opgeleverd en in 2026 moet het landschapsherstel gereed zijn. Daarnaast zijn we nog bezig met de afwikkeling van de problematiek rondom staalslakken, o.a. bij de Haak om Leeuwarden.

Als groot infraproject valt het project N358 Skieding binnen dit UP RMP 2026. Het zuidelijke deel is inmiddels in gebruik genomen. Het noordelijk deel wordt naar verwachting opgeleverd in 2026. Daarna volgen in 2027 nog afrondende werkzaamheden in samenhang met project Uterwei.

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N358	Skieding	2026	19.373.600	9.114.000	10.259.100

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 integraal voorbereid en komen in 2026 tot uitvoering. Zie verder ondergaand schema, waarin voor de opwaardering alle projecten zijn opgenomen. In aanvulling op dit schema noemen we het baggerwerk Kiestertzijl tot bocht Franeke, dat in 2025 is opgeleverd. In 2026 wordt een traject van ongeveer 2,5 km ter hoogte van Deinum gebaggerd.

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

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Bocht Froskepôlle * ¹	2027	1.500.000	-	1.500.000
Bocht Langdeel * ¹	2027	980.000	-	980.000
Wachtplaatsen * ²	2026	4.000.000	-	4.000.000
Bocht Franeker * ³	2032	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 de groot onderhoud oevers projecten Leeuwarden Zuid en Oever Wiide Greons met optimalisatie bocht Oost. (zie ook paragraaf 7.4.3).

*²) Het project Wachtplaatsen bestaat uit een vijftal locaties. De locaties Tsjerk Hiddessluizen en Van Harinxmabrug zijn gereed. In 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 (infrastructuur en bereikbaarheid)

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 laatste project is het realiseren van station Leeuwarden Werpsterhoeke. Dit project wordt gefinancierd uit deze RSP-middelen.

Spoor	Oplevering	Totale investering	Bijdragen (inclusief RSP)	Provinciale investering
LWD – ZW: project Station Werpsterhoek 2 ^e fase	2027-2030	12.7100.000	12.7100.000	-

7.3.4 Busstation Heerenveen (investeringsagenda Heerenveen-Drachten)

De realisatie van de busremise is, met uitzondering van de fietsenstalling met overkapping, gereed. Het huidige ontwerp van fietsenstalling en overkapping is budgettair niet haalbaar. In overleg met alle betrokkenen wordt er daarom toegewerkt naar een aangepast ontwerp. Uitvoering vindt plaats in 2026.

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Busstation Heerenveen	2026	2.314.000	-	2.314.000

7.4 Instandhouding provinciale infrastructuur

7.4.1 Meerjaren programma kunstwerken (MPK)

Binnen het Meerjarenprogramma Kunstwerken worden objecten die niet meer voldoen aan de geldende sterkte-eisen of die het einde van hun levensduur hebben bereikt, vervangen of gerenoveerd. Het programma loopt tot 2030 en omvat zowel renovaties als vervangingen om de veiligheid, betrouwbaarheid en functionaliteit van de infrastructuur te waarborgen.

De afgelopen jaren zijn onder meer de bruggen over de Tsjerk Hiddessluizen, de brug bij Engwierum en de brug bij Zijlsterrijd gerenoveerd. Daarbij zijn constructieve onderdelen en besturingsinstallaties vernieuwd en is de centrale bediening verder geoptimaliseerd.

In de komende periode ligt de focus op nieuwe projecten, waaronder de vervanging of renovatie van de brug bij Visvliet, de brug Noorder Oudeweg en de Frisiabrêge. Hiermee zetten we een volgende stap in het toekomstbestendig maken van de provinciale kunstwerken en in het versterken van de bereikbaarheid en veiligheid in Fryslân.

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
Tsjerk Hiddessluizen	2026	4.900.000	-	4.900.000
Brug Visvliet (Lauwers)	2026	2.030.000	-	2.100.000
Friese Sluis Zoutkamp	2026	600.000	-	600.000
Convenant Tsjerk Hiddessluizen	2027	546.000	-	546.000
Johan Frisosluis	2027	400.000	-	400.000
Frasiabrug	2028	2.562.500	-	2.562.500
Lange brug trekweg Driesum	2028	1.000.000	-	1.000.000
Stationsbrug Franeker	2028	850.000	-	850.000
Koebrug bij Metslawier	2028	2.137.500	-	2.137.500
Brug Willem Loresluis	2028	1.264.000	-	1.264.000
Brug Hallumervaart te Hallum	2028	2.500.000	-	2.587.000
Vaste brug Hijum	2028	2.100.000	-	168.500
Prikkedam te Makkinga	2028	1.585.000	-	1.585.000
Skarsterbrug	2028	1.100.000	-	1.100.000
Brug Noorder Oudeweg, Broek	2028	3.152.500	-	3.152.500
Brug Kiesterzijl	2029	5.700.000	-	5.500.000
Oldetrijnsterbrug	2029	5.450.000	-	5.450.000
Brug Oldelamer, Munnekeburen	2029	1.940.000	-	1.940.000
Brug Zijlroede, Lemmer	2029	3.450.000	-	3.450.000
Jousterbrug, Heerenveen	2029	1.435.000	-	1.435.000
Brug Rottum	2029	3.400.000	-	4.725.500
Brug Nieuweschoot	2029	3.200.000	-	3.070.000
Brug Linthorst Homansluis	2029	2.715.000	-	2.715.000
Brug Mildam	2030	2.080.000	-	2.080.000
Brug Donkerbroek	2030	1.365.000	-	1.365.000
Gerke Numansbrug, Gorredijk	2030	1.890.000	-	1.890.000
Brug Ravenswoud, Appelscha	2030	1.700.000	-	1.700.000

7.4.2 Programma Afstandsbediening Bruggen (PAB)

Binnen het Programma Afstandsbediening Bruggen (PAB) worden provinciale bruggen, en waar relevant ook gemeentelijke bruggen, gekoppeld via een glasvezelnetwerk om de bediening op afstand vanuit de centrale bedienpost It Swettehûs bij Leeuwarden mogelijk te maken. Hiermee versterken we de betrouwbaarheid, veiligheid en efficiëntie van de brugbediening in Fryslân.

De investeringen binnen dit programma omvatten zowel de aansluiting van bruggen op het netwerk als de verdere doorontwikkeling van de centrale bedienvoorzieningen. De investeringen in gemeentelijke bruggen zijn voortgekomen uit het voormalig Fries Merenproject, terwijl de bijdrage aan het Swettehûs – voor zover het gaat om de functie als steunpunt – wordt gefinancierd vanuit Provinciale Waterstaat.

In de komende periode ligt de nadruk op het verder uitbreiden en optimaliseren van de centrale bediening, zodat steeds meer bruggen in Fryslân op afstand en in samenhang bediend kunnen worden.

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Glasvezel- en programmakosten	2029	11.989.600	1.546.200	10.443.400
Afstandsbediening overig	2027	370.900	-	370.900
Aansluiting bruggen op Swettehus	2039	3.580.700	1.218.400	2.362.300
Provinciale bruggen Heerenveen	2029	823.500	-	823.500

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.

Groot onderhoud verhardingen

Het uitvoeren van groot onderhoud aan verhardingen is essentieel voor het waarborgen van de veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid van het provinciale wegennet. Door intensief gebruik, toenemende verkeersbelasting en weersinvloeden treedt na verloop van tijd slijtage op aan het wegdek. Om te voorkomen dat deze slijtage leidt tot verminderde verkeersveiligheid, hogere onderhoudskosten of verminderde beschikbaarheid van de infrastructuur, wordt periodiek groot onderhoud uitgevoerd.

In 2025 is op diverse provinciale wegen groot onderhoud aan de verhardingen uitgevoerd, waaronder op de N351, N354, N358, N359, N369 en N381. Hierbij is met name de asfaltverharding vervangen. In totaal is circa 40 kilometer aan rijbaan en 27 kilometer aan fietsroutes (parallelwegen en fietspaden) vernieuwd. Daarnaast is op ongeveer 20 kilometer rijbaan levensduurverlengend onderhoud uitgevoerd. Met deze onderhoudsmaatregel wordt de bestaande verharding in stand gehouden en gaat deze langer mee.

Bij het groot onderhoud worden waar mogelijk combinaties gemaakt met andere werkzaamheden. Zo is bij het onderhoud aan de verharding op de N351 tussen Oosterwolde en Makkinga de weg afgewaardeerd naar een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Daarnaast zijn op de N359, ter hoogte van de kruisingen bij Koudum en Hindeloopen, middengeleiders aangebracht om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Het programma voor 2026 en de jaren erna is in volgende overzicht aangegeven:

Programmering Groot onderhoud Verhardingen €

Reserve Groot onderhoud Wegen

Wegbenaming		2026	2027	2028	2029	2030
N351	Oosterwolde (N381) – Wolvega – Slikkenburg					14.817
N353	Noordwolde-Zuid – Oldeberkoop (N351) – Oudehorne (N380)			1.112.498	196.405	37.435
N354	Idaerd (A32) – Sneek – Oosterzee-Buren (A6)	733.099	661.308	291.418	261.810	656.296
N355	Leeuwarden – Buitenpost – Visvliet	1.168.097	1.173.985	851.864	1.934.307	1.042.628
N356	Holwerd – Dokkum – Burgum – Nijega (N31)	3.459.536		4.491.503	3.703.930	19.118
N357	Leeuwarden – Stiens – Holwerd	173.040		301.314		
N358	Holwerd – Metslawier – Buitenpost – Frieschepalen (A7)	299.450	166.920			1.666.631
N359	Lemmer (A6) – Balk – Bolsward – Boksum (N31)	1.158.585	288.779	1.491.580	1.405.636	
N361	Lauwersoog – Dokkum – Swarteweisein (N355)	282.422		2.356.893	765.608	16.025
N369	Drachten (N31) – Harkema – Twijzel (N355)		11.819		1.118.865	597.504
N380	Heerenveen-Zuid (A32) – Jubbega – Donkerbroek (N381)	220.633	1.751.338	1.705.544	1.504.845	8.902
N381	Drachten (A7) – Oosterwolde – Hoogersmilde		1.528.187	2.967.916	213.083	889.806
N383	Leeuwarden – Marssum – Sint Annaparochie		209.021	365.771		
N384	Dearsum (N354) – Franeker – Tzummarum (N393)				1.139.971	147.231
N390	A31 – Harlingen					
N392	Akkrum (A32) – Gorredijk – Jubbega (N380)	453.694	1.933.211	482.712	437.273	405.323
N393	Stiens (N357) – Harlingen (N390)		1.641.212	345.394		202.171
N398	Stiens (N357) – Bitgummole (N383)	217.545	272.802			
N910	Dokkum – Kollum – Augsbuurt (N355)	506.217				
N913	Sumar (N356) – Garyp (N31)	133.704			648.001	
N917	Drachten Azeven (N381) – Bakkeveen – Haulerwijk			141.788		
N918	Weperpolder (N919) – Haulerwijk	508.497		328.131		
N919	Veenhuizen – Weperpolder – Oosterwolde (N381)	504.504	522.002			17.940
N924	Heerenveen West - Echterbrug - Oosterzee-Buren (A6)		430.695	1.178.313		682.241
N927	Sint Nicolaasga (A6) – Spannenburg (N354)					11.094
N928	Woudsend (N354) – Balk (N359)			42.159		15.890
	Totaal	9.819.023	10.591.279	18.454.799	13.329.733	6.431.052

Groot onderhoud kunstwerken

De provincie Fryslân zet zich in voor het duurzaam in stand houden van haar infrastructuur. Daartoe voeren we planmatig onderhoud en instandhoudingsmaatregelen uit aan bruggen, sluizen en overige kunstwerken. Hiermee borgen we de bereikbaarheid en verkeersveiligheid, en dragen we bij aan de betrouwbaarheid en toekomstbestendigheid van het provinciale netwerk voor weg- en vaarweggebruikers.

	2026	2027	2028	2029	2030
Reserve Wegen – Groot onderhoud kunstwerken wegen (€)	1.500.000	1.682.500	1.138.000	1.014.500	1.933.500
Reserve Water – Groot onderhoud kunstwerken Water (€)	1.000.000	750.000	968.000	1.013.000	938.000

Groot onderhoud baggeren water en onderhoud oevers

Voor wat betreft het baggeren zijn naast het aanpakken van diverse lokale verondiepingen, de baggerwerkzaamheden in het Van Harinxmakanaal tussen Kiesterzijl en Franeker west in 2025 afgerond. Het baggerproject Boalserter Feart, Grutte Sylroede en van Panhuyskanaal is in 2025 voorbereid en wordt in 2026 opgeleverd. In 2026 gaan we verder met het baggeren van het VHK op het traject Deinum – Deinum West en wordt de Houkesloot gebaggerd.

In 2025 zijn diverse oeverprojecten voorbereid en uitgevoerd. In het Van Harinxmakanaal zijn meerdere oevers vervangen bij Franeker. De oeverprojecten VHK Franeker-Oost, vaarweg Drachten Smelle Ie, Dokkumer Grutdijp, Nije Swemmer en Streamkanaal worden in 2026 uitgevoerd. De projecten oevers Leeuwarden Zuid, Wiide Greons en optimalisatie bocht Oost worden integraal met de bochtverruiming Langdeel en Froskepôlle in 2026 verder voorbereid, waarbij uitvoering in 2027 is voorzien.

Voor het volledige overzicht wordt verwezen naar onderstaande overzichten.

Reserve Water

Groot onderhoud baggeren water (€)

Vaarweg		2026	2027	2028	2029	2030
A001b	Houkesleat	300.000				
A002	Stationsbrug-Franekervaart km 9.2-km 12			523.000		
A002	Franekervaart-Dronrijp km 12 - km 15.6		373.700			
A002	Deinum-Deinum West km 20 -km 22,3	450.000				
A037, A030	Boalserter Feart, Grutte Sylroede en van Panhuyskanaal	670.000				
A092	de Luts		70.500			
A109	Mantgumerfeart		134.000			
A115	Noordelijke elfstedenroute			208.700		
A003	Vaarweg Drachten				360.000	
	Totaal	1.420.000	578.200	731.700	360.000	0

Reserve Water

Groot onderhoud oevers water (€)

Vaarweg		2026	2027	2028	2029	2030
A002	Wachtplaats VHK HRM	20.000				
A002	Wachtplaats VHK HRMK	43.000				
A002	Wachtplaats VHK Dronrijp	39.000				
A021	Fauna Uittredeplaatsen turfroute	185.000				
A005, A014, A034	Dokk. Grutdijp, Nije Swemmer en Streamkanaal	755.800				
A204	Aanlegoever en trailerhelling Nije Slachte Heerenzijl	143000				
A002	Oeveronderhoud wachtplaatsen VHK	1.000.000				
A002	Oever Leeuwarden-Zuid	75.000	1.352.400			
A002	Oever Franeker-Oost	870.000				
A002	Oever Wiide Greons en optimalisatie bocht Oost	75.000	875.000			
A003	Oever vaarweg Drachten Earnewald		1.020.000			
A003	Oever vaarweg Drachten Smelle Ie	1.360.000				
A002	Oever Kingmatille	185.670	3.527.730			
A002	Oever Harlingen	63.700	1.210.300			
A002	Oever Deinum-Ritsumasyl	55.160	1.048.040			
A002	Oever Franeker	67.150	1.275.850			
A002	Oever Franeker Noord-Oost			1.821.400		
A021	Oever Opsterlânske Kompanjonsfeart			4.700.000		
A002	Oever VHK verspreid				3.960.000	880.000
A004	Oever Strobosser Trekfeart verspreid					2.050.000
	Totaal	4.937.480	10.309.320	6.521.400	3.960.000	2.930.000

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 – tjerkerwerd 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	Werkgeversaanpak		x			
2.2	Onderwijsaanpak		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				

Bijlage 2: bestedingsplan restant budget Fryslân Underweis

Bij het bestuursakkoord is € 4 miljoen beschikbaar gesteld. In december 2024 is € 0,3 miljoen besteed aan goedkopere OV-tickets bij de start van de nieuwe busconcessie van Qbuzz. In het voorjaar 2025 heeft het college € 1,5 miljoen bestemd voor initiatieven van onderop (via de nog vast te stellen subsidieregeling 'Fryslân ûnderweis') en € 0,5 miljoen voor de buurtbus/wijkauto.

Van het totale budget resteert nu € 1,7 miljoen. In dit bestedingsplan houden we rekening met een eventuele over- of ondervraging vanuit de subsidieregeling Fryslân ûnderweis, door een bedrag van € 0,2 miljoen te bestemmen als reservering. Daarmee omvat het bestedingsplan een investeringsvolume van in ieder geval € 1,5 miljoen. Hieronder de tabel met de verdeling tussen de projecten en het kasritme over de jaren 2025 t/m 2027. Dit kasritme van de bestedingen is met de berap 2025 meegegaan op basis van de inzichten op dat moment.

Projecten	<i>Indicatie bedragen x 1000</i>	2025	2026	2027
Deelfietsen	200		100	100
Hubs	400		100	300
Programma Deel'm (deelmobiliteit)	150	50	50	50
Onderwijsaanpak	50		25	25
Werkgeversaanpak	250		125	125
Communicatie & campagnes	50		25	25
OV voor minima	400		100	300
DRIS	0		0	
Reservering voor meer initiatieven	200		100	100
Totaal	1.700			

Colofon

Uitgave

Provinsje Fryslân

Postbus 20120

8900 HM Leeuwarden

Fotografie

Provinsje Fryslân

