

Útfieringsprogramma Ferkear en Ferfier 2019



Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2019
Útfieringsprogramma Ferkear en Ferfier 2019

Oktober 2018



Inhoud

Inleiding	4		
DEEL I: BELEIDSAGENDA	8		
1. Beleid	10		
1.1 Planvorming en programmering	10		
1.2 Actuele brede beleidsthema voor 2019	11		
1.3 Bestuurlijke samenwerking, overleg met Rijk	12		
1.4 Terugblik realisatie Uitvoeringsprogramma 2018	14		
2. Verkeersveiligheid (gedrag)	15		
2.1 ROF Werkplan 2019	15		
2.2 Samenwerking ROF	16		
2.3 Uitvoering motie PS intensivering verkeersveiligheidsaanpak	16		
2.4 Veiligheidscampagnes op het water	16		
2.5 Terugblik realisatie Uitvoeringsprogramma 2018	17		
3. Infrastructuur	18		
3.1 Beroepsvaart	19		
3.2 Oeverbeheer	19		
3.3 N354, Sneek – Leeuwarden	19		
3.4 RYP, KIP, MPI, overige projecten	19		
3.5 Landelijke subsidie veilige bermen	20		
3.6 Analyse van wegen	20		
3.7 Actieplan Fiets/fietsoversteken	20		
3.8 Terugblik realisatie Uitvoeringsprogramma 2018	20		
4. Openbaar vervoer	22		
4.1 Nieuwe spoorconcessie regionale lijnen	22		
4.2 Ontwikkelingen bij huidige concessies	23		
4.3 OV van de toekomst	24		
4.4 Verduurzaming OV	26		
4.5 Snelle verbinding met de Randstad	26		
4.6 Terugblik realisatie Uitvoeringsprogramma 2018	27		
		DEEL II: PROGRAMMERING	30
		1. Verkeersveiligheid (gedrag)	33
		1.1 ROF Werkplan 2019	33
		2. Verbetering infrastructuur	35
		2.1 Programma bereikbaarheid Leeuwarden	35
		2.2 Kleine infraprojecten	36
		2.3 Grote infraprojecten	41
		3. Instandhouding provinciale infrastructuur	43
		3.1 Meerjarenprogramma kunstwerpen (MPK)	43
		3.2 Van Harinxmakanaal	45
		3.3 Programma Afstandsbediening bruggen	45
		3.4 Programma Groot Onderhoud	46
		4. Openbaar vervoer	49
		4.1 Duurzaam OV	49
		4.2 Exploitatie OV	50
		Bijlage 1. Van Harinxmakanaal i.r.t. vereenvoudiging financieel beleid.	52



Inleiding

Met dit Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2019 geven wij inzicht in onze opgaven op het gebied van infrastructuur en mobiliteit. De belangrijkste beleidskaders hiervoor zijn het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) en het Coalitieakkoord 2015-2019.

Functie van het Uitvoeringsprogramma

Het Uitvoeringsprogramma heeft verschillende functies.

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

Vereenvoudiging Financieel Beleid

De notitie Vereenvoudiging Financieel Beleid ligt voor bij PS ter besluitvorming. Afhankelijk hiervan vervalt de reserve Van Harinxmakanaal en wordt de opzet van de voorzieningen gewijzigd. Deze wijziging zal per 31 december 2018 ingaan. In bijlage 1. is weergegeven wat de betekenis is van het uitvoeringsprogramma.

Volgende Uitvoeringsprogramma's

De vorm van het Uitvoeringsprogramma is steeds in ontwikkeling; de afgelopen jaren is vooral sprake van een versobering. Het programma is steeds meer tot zijn essentie teruggebracht. Die lijn wordt nu voortgezet.

Als aanvulling op de Omgevingsvisie zal het verkeer en vervoerbeleid verder uitgewerkt worden in afzonderlijke documenten. In de Omgevingsvisie worden deze ook aangeduid als programma's. Dit zullen ongetwijfeld een ander soort programma's zijn dan het huidige Uitvoeringsprogramma. In het Uitvoeringsprogramma 2019 wordt daarom een bezinning aangekondigd op de nieuwe vorm van het Uitvoeringsprogramma.

Terugblik op de realisatie van het Uitvoeringsprogramma 2018 en van het Coalitieakkoord

In dit programma geven wij bij de beschrijving van de opgave voor 2019 op hoofdlijnen aan hoe het staat met de uitvoering van hetgeen opgenomen is in het Uitvoeringsprogramma 2018 en van de relevante resultaten uit het Coalitieakkoord. In deel II van dit programma is het veelal nodig gebleken om het geplande jaar van realisatie op te schuiven. Eén van de oorzaken van een opschuivende planning ligt in de beschikbare voorbereidingscapaciteit in de afgelopen periode. De krappe arbeidsmarkt maakt het moeilijk om geschikt personeel te werven. In zijn algemeenheid geldt daarom ook bij dit Uitvoeringsprogramma een voorbehoud met het oog op tijdelijke capaciteitsproblemen, grondaankoop en mogelijke tegenvallers. Met dit Uitvoeringsprogramma gaan wij er evenwel vanuit dat wij onze inzet kunnen waarmaken om het programma conform planning uit te voeren.

Ontwikkelingen, resultaten monitoring

De externe ontwikkelingen worden in een afzonderlijk monitoringrapport gezet, dat in de loop van 2018 beschikbaar komt. De hoofdpunten komen terug in het Uitvoeringsprogramma.

Het autoverkeer is in 2017 gegroeid; zowel op provinciale als op rijkswegen was sprake van een groei van 3%. Ook het OV-gebruik is gestegen; in de regionale treinen en bussen steeg het gebruik met 5%. Het aantal verkeersdoden was lager dan in het jaar daarvoor; er waren in 2017 in Fryslân 26 verkeersdoden, waarvan 4 op provinciale wegen. Op onze telpunten is opvallend genoeg het fietsgebruik in 2017 gemiddeld met 2,5% gedaald t.o.v. 2016. Dat is geen gewenste ontwikkeling. Hoe dat kan, zoeken we dus uit.

Op een aantal carpoolpunten en parkeerplaatsen bij stations staan structureel meer auto's dan dat er plek is. Dit probleem speelt bij 11 van de 74 bekeken parkeerterreinen. Voorgesteld wordt om dit probleem beter te analyseren en hiervoor met een plan van aanpak te komen. De beschikbare laadpunten voor elektrische auto's worden de komende jaren belangrijker. Dit wordt waar zinvol ook meegenomen in dit plan van aanpak.

Bij het goederenvervoer over water is sprake van een afname. De verklaring ligt voor een deel in een vermindering van zandtransporten na afronding van grote projecten.



Rijkssubsidies voor kleine infraprojecten

Bij het Rijk zijn subsidies aangevraagd voor fietsroutes en voor fietsparkeren bij stations. In beginsel zijn deze subsidies ook voor gemeentelijke projecten. De mogelijke bijdrage voor fietsparkeren bij stations is voor het oplossen van (voorspelde) tekorten aan fietsparkeerplaatsen. Voor dit laatste zal een toedeling gemaakt moeten worden aan de betreffende gemeenten. Ook wordt uitgegaan van een Rijksbijdrage uit de regeling voor provinciale N-wegen.

Aanvullende informatie over de infrastructuurprojecten vindt u op de Projectenkaart www.veiligewegen.frl.



Deel I

1	Beleid	11
2	Verkeersveiligheid (gedrag)	25
3	Infrastructuur	28
4	Openbaar vervoer	37

Beleidsagenda



Beleid

Dit hoofdstuk komt overeen met het onderdeel Beleid van beleidsveld 2.1 van de begroting 2019. We zorgen voor plannen en beleidskaders die zijn toegesneden op de actuele ontwikkelingen. Naast het aanleggen en inrichten van veilige wegen, dragen we met verkeerseducatie en voorlichting bij aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

Hieronder gaan wij in op de thema's voor 2019:

- Planvorming en programmering;
- Actuele brede beleidsthema's (fietsbeleid, zelfrijdend vervoer, en geluidhinder);
- Bestuurlijke samenwerking, met name het overleg met het Rijk.

1.1 ■ Planvorming en programmering

Het Provinciaal Verkeer en VervoerPlan (PVVP) zal niet meer worden herzien. Het strategisch beleid voor mobiliteit en infrastructuur wordt onderdeel van de Omgevingsvisie. De Ontwerp-Omgevingsvisie wordt eind 2018 aan Provinciale Staten aangeboden. In 2019 volgt naar verwachting de definitieve Omgevingsvisie, welke wordt uitgewerkt in programma's. De Nota Integraal Wegontwerp 2018 (of een opvolger daarvan) zal dan ook de status krijgen van uitwerking van de Omgevingsvisie.

2019 is een verkiezingsjaar. Naar verwachting zal er aansluitend een nieuw coalitie-akkoord komen. Deze zal mede bepalend zijn voor de inzet in de periode 2019-2022.

Voor 2020 stellen we een Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer op. Daarbij bezinnen we ons op de toekomstige vorm van het programma. Na het gereedkomen van de Omgevingsvisie zullen er ook programma's nodig zijn om de inzet per beleidsterrein te concretiseren. In dat verband komt de rol van het huidige Uitvoeringsprogramma ook in discussie.

1.2 ■ Actuele brede beleidsthema's voor 2019

Fietsbeleid

Het Actieplan Fiets en Wandelpaden geeft een overzicht van onze inzet voor het fietsverkeer. Aan dit Actieplan geven wij uitvoering. Als aanvulling hierop geven wij vanaf 2019 bijdragen aan gemeenten voor investeringen ten behoeve van de verkeersveiligheid van fietsers. Deze bijdragen worden verstrekt via het streekbudget. Dit is overeenkomstig de besluitvorming bij de Kadernota Begroting 2019.

Wij kijken hoe wij met Friese projecten kunnen deelnemen in het budget dat het Rijk beschikbaar heeft gesteld voor fietsverbindingen, zoals snelfietsroutes en andere hoogwaardige fietsroutes.

In de Omgevingsvisie wordt op hoofdlijnen het actuele fietsbeleid opgenomen. Aan de hand hiervan beoordelen wij of een verdere uitwerking nodig is van het fietsbeleid. Het huidige fietsbeleid, zoals geformuleerd in Fryslân Fytslân kent een brede benadering. Het lijkt wenselijk om daarnaast vast te stellen welke bovengemeentelijke hoofdfietsroutes prioriteit hebben, om daar waar mogelijk extra op in te zetten.

Wij analyseren de ontwikkeling van het fietsgebruik in de afgelopen jaren en we maken een prognose voor de komende jaren.

Zelfrijdend vervoer

De ontwikkeling van zelfrijdend vervoer kan van groot belang zijn voor het mobiliteitssysteem van de toekomst. Wij volgen de ontwikkelingen. Wij letten op de gevolgen voor verkeersveiligheid en weginrichting. Voor het openbaar vervoer zien wij autonoom vervoer als een grote kans, in eerste instantie vooral voor dunne stromen over korte afstand. Wij stimuleren deze ontwikkeling en werken op dit onderwerp samen met de provincies Groningen en Drenthe.

Smart Mobility

In zijn algemeenheid helpen digitale technieken in toenemende mate om verkeersdeelnemers op de hoogte te brengen van veranderende verkeerssituaties en de meest efficiënte route- en vervoerkeuze. De datavoorziening krijgt een belangrijkere rol. Daarnaast worden voertuigen steeds slimmer en zijn er technieken waarbij auto's taken van bestuurders overnemen. Dit geldt ook op het water (Smart Shipping). De provincie Fryslân werkt mee aan een landelijk initiatief waarbij gemeenten, provincies, vervoersregio's en het Rijk gezamenlijk optrekken om Smart Mobility ruimte te geven in Nederland.

Geluidhinder provinciale wegen

Wij geven uitvoering aan het Actieplan Geluidhinder provinciale wegen 2018-2022. Dit Actieplan is vastgesteld op 17 juli 2018. De uitvoering betreft:

- het aanbrengen van geluidsisolerende maatregelen bij 3 woningen (nog uit te voeren uit Actieplan Geluidshinder 2013-2017);
- het aanbrengen van geluidsisolerende maatregelen bij nog 8 woningen;
- de afronding van het woningonderzoek van 14 proefwoningen aan de N355 en N369 en de uitvoering van de geluidsaneringsmaatregelen.

Nieuwe wetgeving voor geluidhinder

Er komt nieuwe wetgeving voor de geluidhinder langs provinciale wegen: 'SWUNG' (Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid). De nieuwe wetgeving beoogt een betere bescherming tegen geluidshinder te realiseren, het vereenvoudigen van het bestaande stelsel van geluidswetgeving en waar mogelijk de uitvoering verder te decentraliseren. Met SWUNG worden zogenaamde geluidsproductieplafonds (GPP's) geïntroduceerd: maximale geluidsniveaus langs wegdelen. Wanneer zo'n plafond overschreden wordt, moet de provincie maatregelen treffen om weer onder het geluidsniveau te geraken. De resultaten van het nieuwe geluidsbeleid zullen worden verankerd in de Omgevingswet die in 2021 wordt ingevoerd. De vaststelling van de GPP's is onderdeel van het Aanvullingsbesluit geluid dat een uitwerking is voor het onderdeel geluid in de Omgevingswet.

Wij bereiden ons in IPO-verband voor op de invoering van SWUNG en brengen in beeld wat hiervan de gevolgen zijn voor de provinciale wegen.

1.3 ■ Bestuurlijke samenwerking

Wij agenderen de voor Fryslân belangrijke onderwerpen bij het Rijk. Een belangrijk moment om afspraken te maken is het jaarlijkse Bestuurlijk Overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte, Transport (BO MIRT) dat doorgaans in of rond november plaatsvindt. In het voorjaar kan een strategisch BO MIRT plaatsvinden. De onderwerpen zijn hieronder weergegeven.

- Sluis Kornwerderzand; verbreding en bedrijfszekerheid
- Van Harinxmakanaal geschikt voor schepen van CEMT-klasse Va
- Spoorbrug HRMK, Van Harinxmakanaal in lijn naar Zwolle, oplossen capaciteitsknelpunt treinverkeer en scheepvaart
- Spoorbrug HRM103, Van Harinxmakanaal in lijn naar Harlingen/Sneek, in samenhang met HRMK.
- Investering in verduurzaming regionale spoorlijnen
- A6, vervanging brug Skarsterrien door een aquaduct
- Vervanging en capaciteitsvergroting zeesluizen Harlingen (invulling afspraken)
- Vaarweg Lemmer – Delfzijl, vervangen bruggen, aanpassen remmingswerken en capaciteitsvergroting sluis Lemmer
- Bereikbaarheid havens Drachten en Heerenveen
- Vaarweg De Boontjes, overgang naar definitieve situatie v.w.b. het baggeren.
- Waddenveren (voorwaarden voor eventuele decentralisatie van bevoegdheden)
- Programma Slimme en Duurzame Mobiliteit Leeuwarden / Fryslân
- Bereikbaarheid landelijk gebied; vernieuwing van het openbaar vervoer
- Verbeteren frequentie treinen richting Zwolle

- Versnellen treinverbinding Noorden - Randstad
- Vervangen beveiliging ten behoeve van reistijdversnelling (ERTMS)
- Uitbreiden capaciteit IJsselbrug Zwolle
- Uitbreiding spoorcapaciteit Weesp (ter uitvoering reeds gemaakte afspraken)
- A7 Joure – Groningen: verbeteren verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling
- N31, overdracht en functieverandering Koningsbrug Harlingen
- A7, vervanging brug Bolsward door een aquaduct
- Project Holwerd aan Zee
- Verkeersveiligheid, provinciale regie, verkeerseducatie, provinciale wegen
- Verbeteren spoorverbinding Leeuwarden - Duitsland
- Werpsterhoek hub voor OV / stadsdistributie
- Vaarroute door het IJsselmeer; borgen van onderhoud
- Rijkswegen, borgen van onderhoud

Nieuwe vormgeving voorbereiding BO MIRT

De voorbereiding van het BO MIRT in Noordelijk verband wordt opnieuw vormgegeven. Voorheen gebeurde dit via de structuur van SNN (de Bestuurscommissie Stedelijke ontwikkeling en mobiliteit). Voorjaar 2018 is het bestuurlijk trekkerschap in Noordelijk verband bij wethouder Friso Douwstra, Leeuwarden, gelegd. Wij ondersteunen de gemeente waar nodig. Aansluitende wordt een nieuwe samenwerkingsvorm uitgewerkt. Onderwerpen op het gebied van het spoor worden besproken in het BO Spoor. Normaal gesproken worden de afspraken in het BO Spoor bevestigd in het BO MIRT.

Duurzame Mobiliteit

Eind 2019 maken wij, samen met de partners in Noord-Nederland, met het Rijk een afspraak over duurzame mobiliteit. De afspraken worden neergelegd in een document "Samenwerking slimme en duurzame mobiliteit in Noord-Nederland". Dit document vormt onder andere de basis voor afspraken met het Rijk over het vergroenen van het openbaar vervoer en over het programma Slimme en Duurzame Mobiliteit.

Samen met de gemeente Leeuwarden en het Rijk participeren wij in dit programma Slimme en Duurzame Mobiliteit. Dit programma is gericht op maatregelen voor de mobiliteit in Leeuwarden en Fryslân. Een belangrijk thema voor de samenwerking betreft de verdere invoering van deelfietsen. Het programma wordt verbreed naar heel Noord-Nederland.

Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân

Met alle Friese gemeenten overleggen wij enkele malen per jaar gezamenlijk via het OVVF, het Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân. Voorbereiding van dit overleg vindt ambtelijk plaats in het AVVF. Belangrijke, terugkerende thema's zijn het Programma van Eisen en het bestek voor de Openbaar Vervoerconcessies, het jaarlijks Werkplan van het ROF (Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân), Financieringsthema's en Fietsverkeer.

1.4 ■ Terugblik realisatie Uitvoeringsprogramma 2018

Omgevingsvisie: Op 19 juni 2018 hebben Gedeputeerde Staten het Koersdocument Omgevingsvisie vastgesteld. Het is een voorstel aan PS over de opzet van het ontwerp van de Omgevingsvisie. Voor het mobiliteitsbeleid zijn hierin de hoofdlijnen benoemd.

BO MIRT: In december 2017 is een BO MIRT geweest met het Rijk. Een belangrijke inzet voor Fryslân is de sluis Kornwerderzand. Hierover is nog geen definitieve afspraak gemaakt. Verder is onder andere afgesproken dat Noord-Nederland in 2018 met het Rijk een Deal Duurzame Mobiliteit zal sluiten. Dit zal naar verwachting eind 2018 afgerond worden.

Geluidhinder: Het isolatieprogramma voor woningen langs de N355/N369 is in uitvoering. Op 17 juli 2018 hebben GS het Actieplan geluidhinder provinciale wegen 2018 – 2022 vastgesteld.

Ketenmobiliteit: Het gebruik van de fietskluizen bij Holwerd en Drachten is geëvalueerd. In Holwerd worden de kluizen niet meer gebruikt; in Drachten is sprake van bescheiden gebruik. De conclusie is dat fietskluizen niet overal zinvol zijn. Fietskluizen lijken vooral bij drukke knooppunten wenselijk, waar fietsers uit een groter gebied naar toe komen.

Duurzame mobiliteit: Voorjaar 2018 zijn afspraken gemaakt met het Rijk en de gemeente Leeuwarden over een nieuw programma Slimme en Duurzame Mobiliteit. De uitrol van deelfietsen is hier onderdeel van.

Uitvoering Coalitieakkoord 2015 – 2019

Een van de ambities in het coalitieakkoord is dat Fryslân in de top drie van fietsprovincies staat. Met het vaststellen en het uitvoeren van het Actieplan Fiets- en Wandelpaden hebben we hier een belangrijke stap in gezet.

HOOFDSTUK



Verkeersveiligheid (gedrag)

Dit hoofdstuk komt overeen met het onderdeel Verkeersveiligheid van beleidsveld 2.1 van de begroting 2019. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is een brede aanpak vereist. Voor het veiliger maken van de provinciale infrastructuur verwijzen we naar het hoofdstuk Infrastructuur.

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

Voor 2019 gaan we in op de volgende thema's

- Werkplan 2019;
- Samenwerking ROF;
- Uitvoering motie PS over intensivering verkeersveiligheidsaanpak;
- Veiligheidscampagnes op het water.

2.1 ■ ROF Werkplan 2019

Het jaar 2019 is het vierde jaar van het tweede Meerjaren Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid 2016-2020. De uitvoering is beschreven in het ROF Werkplan 2019. In dit werkplan is de keuze opgenomen om het basis en voortgezet onderwijs dichter te betrekken op de uitvoering van verkeersveiligheidsinterventies. Voor beide is een basispakket Verkeerseducatie geformuleerd: met welke basisvaardigheden 'verkeer' verlaat de leerling de school.

Met Veilig Verkeer Nederland district Fryslân (voor het basisonderwijs) en met de Stichting Bevordering Verkeerseducatie (voor het voortgezet onderwijs) zijn afspraken gemaakt over acquisitie van scholen en uitvoering van interventies.

Nu het thema Aandacht in het verkeer eind 2018 met de lancering van de campagne MONO prominent geagendeerd is, is de weg vrij om tegemoet te komen aan een lang gekoesterde wens van veel Friese gemeenten: over een lange periode één thema centraal stellen. Dit zal Aandacht (Afleiding) in het verkeer worden. De wens is om een nieuwe sociale norm in het verkeer te ontwikkelen.

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

In de samenstelling van het ROF is recent wijziging op getreden. Via Wandelnet worden nu ook de verkeersveiligheidsbelangen van de voetganger gediend. Verder heeft de VFG-vertegenwoordiging opgeleverd dat er via burgemeester Oosterman van Ooststellingwerf ook een relatie gelegd is met de bestuurlijke kolom die onder andere spreekt over de inzet van politiecapaciteit in de regio.

Zo zou verkeersveiligheid een prominenter thema moeten worden in de Integrale Veiligheidsaanpak, we hebben hierover gesproken met vertegenwoordigers van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (het CCV).

De pilot 'versterking verkeershandhaving' die hierover vanuit CVOM loopt in Noord-Nederland wordt daarmee verstrekt.

2.3 ■ Uitvoering motie PS over intensivering verkeersveiligheidsaanpak

Voor de noordelijke proeftuin verkeersveiligheid wordt 2019 een beslissend jaar. Provinciale Staten hebben in 2017 middels een breed gedragen motie de wens uitgesproken dat het aantal verkeersdoden (en ernstig verkeersgewonden) naar Nul gaat. Gestoeld op een rapport van SWOV is een extra impuls op de huidige aanpak mogelijk. Dit vraagt extra middelen. De aanpak is hier dus van afhankelijk.

De reguliere aanpak via het jaarlijkse ROF Werkplan en de intensivering via de noordelijke proeftuin verkeersveiligheid moet gezamenlijk de input leveren voor de Regionale Uitvoeringsagenda zoals die gevraagd wordt in het kader van (bestuurlijke) afspraken rond de implementatie van het nationaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Na een relatief korte voorbereidingsperiode heeft besluitvorming over het SPV2030 plaatsgevonden. Nu aan de slag met de uitvoering.

2.4 ■ Veiligheidscampagnes op het water

We onderkennen de noodzaak om blijvend aandacht te besteden aan het veiligheidsbewustzijn op het water (gedrag), zowel voor de recreatie- als de beroepsvaart. Hiervoor hebben we in 2015 het convenant "Varen doe je Samen 2015-2020" ondertekend.

In 2019 moet duidelijk worden of er een vervolg komt op het convenant.

In 2019 nemen we deel aan verschillende veiligheidscampagnes en is Boot Holland te Leeuwarden een podium om voorlichting te geven en met de mienskip in gesprek te gaan. Dit alles onder de noemer "Varen doe je Samen".

2.5 ■ Terugblik realisatie Uitvoeringsprogramma 2018

Het jaar 2018 was het spiljaar van het tweede Meerjaren Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid 2016-2020 en zelfs van de totale Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025. Het ROF Werkplan 2017 is uitgevoerd en het ROF Werkplan 2018 is eind 2018 nog volop in uitvoering.

Als we kijken naar het aantal verkeersdoden in Fryslân, dan is 2018 gaan behoren tot de jaren met een relatief laag aantal dodelijke ongevallen. De hoop en verwachting is dat deze trend door kan zetten.

Voor wat betreft het aantal ernstig verkeersgewonden kan dit (nog) niet geconstateerd worden. Nationaal stijgt het aantal en regionale uitsplitsing behoort nog steeds niet tot de mogelijkheden.

In 2018 zijn twee belangrijke initiatieven gestart: we zijn aangehaakt bij het nationale programma Doortrappen, waarbij de ouder wordende mens gestimuleerd wordt te blijven bewegen (op de fiets). Daarbij wordt geprobeerd de schade door vallen en ongevallen zoveel als mogelijk te beperken. De gemeenten Súdwest-Fryslân, Heerenveen en Smallingerland hebben zich belangstellend getoond.

Verder is aangesloten bij het project Wegwijs VR waarbij de verkeersvaardigheid van basisschoolleerlingen vergroot wordt door de inzet van VR-technologie.

Hier zijn de gemeenten Leeuwarden, Heerenveen en Smallingerland betrokken.

3

Infrastructuur

Dit hoofdstuk komt overeen met de beleidsvelden 2.2 en 2.3 in de begroting 2019. Wij bevorderen een duurzaam veilig wegennet en een verbeterde bereikbaarheid over weg, spoor en water. En wij streven naar een goed beheerd en onderhouden provinciaal wegen- en vaarwegennet.

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

Op het infrastructurele vlak kunnen we onderscheid maken naar natte infrastructuur (waaronder de vaarwegen en meren), alsmede de droge infrastructuur (zoals wegen en fietspaden). Tevens zijn er overstijgende onderwerpen die betrekking hebben op beide. Een goed voorbeeld van een overstijgend onderwerp is de actualisatie van de vigerende onderhoudsbeleidskaders. Begin 2014 zijn deze kaders compleet herzien, met het advies om eens in de 4 à 5 jaar een actualisatie uit te voeren. Tussendoor is als wens vanuit het huidige coalitieakkoord het onderhoudsniveau verhoogd van een 6 naar een 7. Dit nemen we ook mee in de actualisatie; deze wordt in 2018 opgestart, waarbij de uitkomsten in de eerste helft van 2019 worden verwacht.

De uitvoeringsprojecten waartoe reeds besloten is, zijn opgenomen in deel 2 van dit Uitvoeringsprogramma.

Hieronder gaan wij voor 2019 in op de thema's die mogelijk leiden tot nieuwe projecten, maar ook op de lopende onderzoeken en besluitvormingstrajecten.

3.1 ■ Beroepsvaart

Op grond van de brede economische analyse van de Friese vaarwegen en havens hebben Provinciale Staten eind juni 2018 een besluit genomen over de beroepsvaart over de Friese vaarwegen. Dit besluit betrof onder meer het Van Harinxmakanaal (waaronder een spooraquaduct bij Leeuwarden), de vaarweg naar Drachten en de vaarweg naar Heerenveen. De uitkomsten van dit besluit werken we nader uit tot een aantal startnotities. Deze leggen we in het tweede kwartaal van 2019 ter vaststelling voor aan Provinciale Staten, waarna per vaarweg een nadere uitwerking volgt. Uiteindelijk moet dit leiden tot duidelijkheid voor en toekomstbestendigheid van de Friese beroepsvaarwegen.

3.2 ■ Oeverbeheer

Naast de vaarwegen kijken we ook naar het beheer van de oevers. Op basis van de in 2018 vastgestelde startnotitie voor het oeverbeheer werken we vier verschillende varianten uit, samen met het Wetterskip Fryslân en de Friese gemeenten. We streven er naar dat Provinciale Staten hier rond de zomer van 2019 een besluit over kunnen nemen.

3.3 ■ N354, Sneek - Leeuwarden

Het provinciale wegennet is na de afronding van de laatste grote projecten (knooppunt Joure, N31/ Harlingen, verdubbeling laatste deel N381) nagenoeg compleet. Uitbreiding van het wegennet in de vorm van aanleg van nieuwe wegen is vooralsnog dan ook niet aan de orde. Wel kijken we in 2019 nog naar de N354 tussen Sneek en Leeuwarden. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de korte termijn worden reeds maatregelen getroffen, maar voor de langere termijn (> 15 jaar) kijken we nog naar andere alternatieven die mogelijk zijn.

3.4 ■ RYP, KIP, MPI, overige projecten

Hoewel het wegennet misschien compleet is, is het zeker nog niet af. In het kader van het verhogen van de verkeersveiligheid is continue investering in de inrichting van onze wegen noodzakelijk. In 2019 staat de afronding van het RYP centraal; alle projecten worden dan (voor zover mogelijk) afgerond. Ook uit andere programma's komen nog enkele projecten naar voren, denk aan de N358/Skieding. Verder wordt gewerkt aan de nadere invulling van de drie tunnels in de N359, zodat realisatie in 2021 mogelijk is.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, waar op landelijk niveau de laatste hand aan gelegd wordt, is een impuls opgenomen voor het veiliger maken van wegen. Dit kan noodzaken tot een vervolg op het RYP.

3.5 ■ Landelijke subsidie veilige berm

Het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat heeft aangegeven in ieder geval wel een stimulans te willen geven aan het blijven investeren in verkeersveiligheid op provinciale wegen. Het Rijk stelt namelijk subsidie beschikbaar voor elke provincie om de berm langs provinciale wegen veiliger te maken. Hoe wij als Fryslân hier invulling aan kunnen geven, inclusief de provinciale cofinanciering, werken we begin 2019 nader uit.

3.6 ■ Analyse van wegen

We analyseren ons huidige provinciale wegennet. Daarbij kijken we of de inrichting past bij de functie en het gebruik van de weg. De uitkomsten hiervan worden begin 2019 verwacht en vormen input voor bijvoorbeeld de Omgevingsvisie. Aandachtspunt bij de inrichting van de provinciale infrastructuur vormt het seniorproof ontwerpen, alsmede de positie van het landbouwverkeer en de fietser.

3.7 ■ Actieplan Fiets / fietsoversteken

In 2019 leggen we de laatste hand aan het provinciale deel van het Actieplan Fiets. Hiervoor verbreden wij een aantal fietsroutes tot de gewenste breedte van 3,50 meter. Tevens subsidiëren wij vanuit het Actieplan een nieuw fietspad bij Tzummarum. Daarnaast willen we kijken hoe we invulling kunnen geven aan het veiliger maken van de fietsoversteken over provinciale wegen. Een en ander conform het overzicht zoals eind 2018 aan de Staten ter informatie toegezonden wordt.

3.8 ■ Terugblik realisatie Uitvoeringsprogramma 2018

Wanneer we terugkijken naar het uitvoeringsprogramma van 2018, blijkt dat nagenoeg alle resultaten behaald zijn. In de eerste helft van 2018 hebben Provinciale Staten zich over verschillende infrastructurele onderwerpen uitgesproken. In april is positief besloten over zowel de N358, Skieding (adaptieve maatregelen), het oeverbeheer (uitwerken vier verschillende varianten), als de onderhoudsdiepte van de Friese Meren (passief beheer). In juni volgde daarna de brede economische analyse van de Friese vaarwegen en binnenhaven (onderdelen uitwerken in startnotities).

De onderwerpen die wat langer op zich hebben laten wachten, is de Analyse van Wegen/FryRAP, het overzicht van (on)veilige fietsoversteken, alsmede de actualisatie van de onderhoudsbeleidskaders. Dit heeft mede te maken met de gestelde prioriteiten binnen de provinciale dienst (qua capaciteit); naar verwachting zijn de uitkomsten hiervan eind 2018/begin 2019 bekend.

Uitvoering Coalitieakkoord 2015 – 2019

Een terugblik op het huidige Coalitieakkoord leert ons dat voor de opgaven rondom infrastructuur nagenoeg alle resultaten zijn behaald, zij het soms met enige vertraging.

- Aanpak onveilige kruispunten (N359): het inhoudelijke besluit om drie tunnels te realiseren is reeds genomen;
- Vervolg aanpak N358 (Skieding): ook hier geldt dat het inhoudelijke besluit in fasen is genomen, waarbij het laatste besluit dateert van april 2018 (voor de adaptieve maatregelen);
- Verdubbeling N381 tot Oosterwolde-Zuid: dit is ondertussen aanbesteed; in 2019 gaat hier daadwerkelijk aan gewerkt worden;
- Betere oversteekplaatsen + duidelijke markering: het Risikofreemakend Infrastructuur Programma (RYP) is in volle uitvoering, net als het provinciale deel van het Actieplan Fiets. Naar aanleiding van een motie van mei 2018 wordt alles op alles gezet om zoveel mogelijk projecten uit het RYP in 2019 af te ronden. Tevens is gesteld dat alle projecten uit het RYP gerealiseerd dienen te worden, dus ook de projecten uit de lijst die onder de streep stonden;
- Verbeteren rondweg Lemmer: de herinrichting van de N359 als traverse door Lemmer is ietwat vertraagd door omstandigheden, maar eind 2018 is deze afgerond;
- Verhogen onderhoudsniveau: vanuit Provinciale Waterstaat is hard gewerkt om het onderhoudsniveau van een 6 naar een 7 te brengen. Een en ander in samenwerking met de invoering van Asset Management als instrument om het beheer en onderhoud te optimaliseren. Of de gewenste resultaten uiteindelijk ook behaald zijn, wordt in 2019 bekeken samen met de actualisatie van de onderhoudsbeleidskaders.

4

Openbaar vervoer (OV)

Dit hoofdstuk komt overeen met het beleidsveld 2.4 in de begroting 2019. Wij streven naar het op peil houden en verbeteren van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Onze inzet voor de komende jaren is beschreven in een informerende brief aan PS d.d. 16 oktober 2018 nr. 01535527. Onderstaande onderwerpen komen ook in de brief aan de orde.

Met het openbaar vervoer staan wij de komende periode voor belangrijke ontwikkelingen. Wij noemen onze inzet voor de snelle verbinding naar de Randstad, de verduurzaming van het regionale openbaar vervoer en de keuzes rond de toekomst van het regionale busvervoer. De keuzes rond het regionale busvervoer komen aan bij de besluitvorming over de uitgangspunten van de nieuwe busconcessie. De nieuwe busconcessie zal in moeten gaan in 2022; de besluitvorming is aan de orde in de tweede helft van 2019.

Hieronder gaan we in op de belangrijkste thema's voor 2019. We beginnen daarbij met de thema's die spelen bij de implementatie van de nieuwe treinconcessie en bij het beheer van de huidige busconcessies.

4.1 ■ Nieuwe spoorconcessie regionale lijnen

De spoorconcessie is in 2017 aanbesteed en gegund aan Arriva. Een belangrijk onderdeel van deze concessie is het verbeteren van de reisbeleving door naast het verruimen van de dienstregeling in te zetten op de klantinterface. Met name reizigersinformatie, goede wifi, reisproducten, betere betaalmethodieken, nieuwe

modern ingerichte treinen en gereviseerd bestaand materieel zullen hier een belangrijke rol in spelen. Ook de mobiliteitsketen wordt door Arriva beschouwd en verbeterd, denk bij voorbeeld aan deelfietsen en stationsscans inclusief bijbehorende verbeteringen.

Daarnaast speelt duurzaamheid een grote rol. De nieuwe treinen zullen rijden op HVO (Blauwe diesel) wat een CO2-reductie geeft van 90%. Verder heeft Arriva aangeboden jaarlijks minimaal 2% CO2 reductie per jaar te halen.

De inrichting van de treinen en het uiterlijk (kleurstelling) zijn door GS vastgesteld. De kaartautomaten (welke geschikt zijn voor toekomstige ontwikkelingen) en cico-palen zijn vervangen door nieuwe exemplaren. Arriva loopt zo goed als op planning volgens hun eigen implementatieplan (nieuwe treinen besteld, refurbishment -en onderhoudscontracten afgesloten).

In 2019 gaan we de implementatie van de spoorconcessie monitoren en zal tevens de verdere (uitvoering van de) besluitvorming over de verduurzaming van het spoorvervoer centraal staan.

4.2 ■ Ontwikkelingen bij de huidige concessies

Tariefproducten voor grensoverschrijdend vervoer / Noordelijke trajectkaart

In 2019 wordt een onderzoek uitgevoerd door Hypercube naar de wijze waarop reizigers binnen Groningen en Drenthe reizen. Door de gegevens uit dit onderzoek en de gegevens van Fryslân naast elkaar te leggen wordt gekeken of een verdere verbetering van de reisproducten voor grensoverschrijdend vervoer tussen Fryslân en Groningen en Drenthe mogelijk is.

Dit is een vervolg op de inzet voor een Noordelijke trajectkaart, resultaat 31 van het coalitieakkoord. In overleg met de medeoverheden en de vervoerders is het dalkortingsproduct Noord-Nederland tot stand gekomen. Hiermee is het sinds 1 januari 2018 mogelijk om buiten de spits met 40% korting te reizen. De spits is op werkdagen tussen 6.30 uur (trein) / 7.00 uur (bus) en 9.00 uur (trein en bus). Dit nieuwe product is geldig op de noordelijke treinlijnen van Arriva en de bussen in Fryslân, Groningen en Drenthe. Met dit product is een eerste stap gezet om probleemloos te reizen tussen concessies in Noord-Nederland.

In het tarievenvoorstel 2018 is meer eenheid in de tarieven en producten voor de bus concessies Noord- en Zuidwest-Fryslân en Zuidoost-Fryslân aangebracht. Bepaalde producten zijn afgeschaft en het dalkortingsproduct Noord-Nederland is ingevoerd. Tevens hebben wij in 2018 het reizen met de bus voor scholieren van 12 tot 18 jaar goedkoper gemaakt door het product "altijd vrij scholier" in prijs te verlagen. In 2019 worden geen verdere wijzigingen in het producten- en tarievenhuis verwacht.

Aanbieden OV-loket

Het OV-loket van NS en Arriva in Leeuwarden voor trein en bus is eind 2017 geopend en wordt goed bezocht o.a. door internationale reizigers.

In 2019 wordt gekeken hoe een OV-loketfunctie voor bus en /of trein verder kan worden uitgewerkt in Sneek, Heerenveen, Drachten, Lemmer, Balk, Oosterwolde en Dokkum. Dit kan in de vorm van een wachtruimte, mobiele store, verkoopfuncties, informatie en/ of digitale informatie.

Sociale veiligheid

In Fryslân kan vanaf 1 januari 2018 niet meer met contant geld betaald worden in de bus. In alle bussen in Fryslân zijn driver consols ingebouwd, zodat reizigers kunnen pinnen in de bus. Er zijn weinig klachten over binnengekomen.

De poortjes die eind 2016 op treinstation Leeuwarden zijn geïnstalleerd, hebben een bijdrage geleverd aan de vermindering van het aantal zwartrijders op de trein.

In 2019 willen we ervoor zorgen dat het aantal incidenten in Fryslân laag blijft. Het aantal incidenten in de trein is hoger dan in de bus. 70% van de incidenten wordt veroorzaakt door zwartrijders in de trein. In het plan sociale veiligheid 2019 is aandacht voor extra inzet stewards bij evenementen, een OV-beveiligder, bike security. Deze maatregelen dragen ertoe bij dat de pakkans van zwartrijders gorter wordt en dat het personeel in de trein zich veilig(er) gaat voelen.

Elektrische bussen Schiermonnikoog

De elektrische bussen op Schiermonnikoog vragen extra aandacht voor beheer omdat de bussen in eigendom zijn van de provincie. Schiermonnikoog is een andere omgeving dan bijvoorbeeld een stad in het land waar de bussen eigenlijk voor ontworpen zijn. Dit heeft tot gevolg gehad dat de bussen aangepast zijn zodat deze beter aansluiten bij het gebruik op Schiermonnikoog. In 2018 wordt bekeken of het noodzakelijk is groot onderhoud te plegen op de bussen. Met name de zoute omgeving heeft zijn negatieve invloed op de technische levensduur.

Naar aanleiding van klachten van burgers over trillingen door busverkeer is er in 2018 door de FUMO een trillingsonderzoek uitgevoerd en is de snelheid aangepast in twee straten op Schiermonnikoog. Deze aanpassing geldt een jaar.

In overleg met de leverancier van de bussen wordt bekeken wat de meest slimme manier is hoe met de huidige bussen om te gaan. In 2019 zal dat geïmplementeerd worden.

4.3 ■ OV van de toekomst

Versnellen van buslijnen

In 2018 is een start gemaakt met het strekken van buslijnen 51 en 54 in Noordoost Fryslân. De effecten worden gemeten aan de hand van een monitoringsplan. Daarbij wordt gekeken naar kwalitatieve, kwantitatieve en financiële effecten. In 2017 / 2018 is er een nulmeting gedaan.

In 2019 worden ook de laatste onderdelen van het strekken van de buslijnen 51 en 54 gerealiseerd. Ten aanzien van de monitoring worden de effecten in kaart gebracht.

Experiment maatwerk vervoer platteland

Moasje 1696 en toezegging 1692 | in gezamenlijkheid winst voor iedereen. In deze moasje hebben de Staten gevraagd om, vooraf in een open gesprek met de mienskip, na te denken over creatieve en alternatieve (maatwerk)oplossingen voor het vervoer op het platteland. Om samen een breed gedragen plan voor het openbaar vervoer na 2022 te bedenken voor de nieuwe bus concessie. De moasje noemen we ook wel de moasje 'blanco gebieden' omdat de Staten gevraagd hebben hierbij uit te gaan van een blanco situatie buiten de hoofdstructuur van het openbaar vervoer.

We geven uitvoering aan deze motie in drie van elkaar verschillende gebieden: in Midden Fryslân, Noordwest Fryslân en Zuidoost Fryslân (Drachten en omgeving). De gesprekken met de mienskip in deze gebieden kunnen leiden tot experimenten met andere vormen van vervoer, als dit een verbetering is in kwaliteit. We pakken het in alle drie de gebieden iets anders aan. Om zo ook ervaringen op te doen met verschillende manieren om met de mienskip na te denken over een vraagstuk. Hierbij betrekken we ook de werkgroep bestuurlijke vernieuwing. De basisfilosofie is dat we samen, naast elkaar, aan dezelfde kant van de tafel, kijken naar de opgave die er in het gebied ligt. Kortom, dat we de mienskip maximaal faciliteren om te komen tot een goed concept en een gedragen oplossing. Inmiddels zijn wij gestart met de gesprekken met de mienskip. Wij praten de Staten tussentijds bij over de voortgang.

OV-plushaltes

In 2015 is een plan ontwikkeld voor het opplussen van bestaande haltes of het aanleggen van nieuwe haltes op bepaalde knooppunten: de OV-plushalte (voorheen ketenknoppunt genoemd). Een OV-plushalte is een bushalte met één of meer extra voorzieningen, zoals fietskluizen, tût-en-derût-plekken, carpoolplaatsen, veilige oversteekmogelijkheden en verlichting. Belangrijk criterium is dat er minimaal twee keer per uur per richting een bus halteert op de betreffende halte.

Inmiddels zijn er provinciale OV-plushaltes gerealiseerd in Holwerd, Winsum, Wommels, Swarteweisein (Tytsjerk), Mooie Paal en Hommerts.

Over OV-plushaltes aan gemeentelijke wegen zijn er gesprekken gevoerd in de regio's. Gemeenten dienen deze haltes zelf aan te leggen en te onderhouden. De provincie kan éénmalig bijdragen in de investeringskosten. De animo bij gemeenten is niet groot. Vaak zijn er weinig financiële middelen beschikbaar of vindt men de huidige voorzieningen voldoende.

In 2019 worden er provinciale OV-plushaltes aangelegd bij Stienendaam en Donkerbroek. Die laatste in combinatie met de verdubbeling van de N381. Daarnaast gaan we als provincie een bijdrage leveren aan een gemeentelijke OV-plushalte, die deel zal uitmaken van het project "Driesprong Huis ter Heide" bij Sint Nicolaasga. Om de uniformiteit in het Noorden te bevorderen, zonder af te doen aan de eigen specifieke kenmerken van elke provincie, stellen wij voor voortaan de OV-plushaltes HUB te noemen. Een HUB omvat meer dan een OV-plushalte, namelijk een knooppunt/aansluitpunt in het mobiliteitsnetwerk, waarbij wij als provincie (alleen) verantwoordelijk zijn voor het onderdeel OV.

4.4 ■ Verduurzaming van het openbaar vervoer

Zero Emissie busvervoer

Overeenkomstig het PS- besluit van 27 september 2017 werken wij toe naar Zero Emissie busvervoer in 2025. Uitgangspunt is dat dit moet worden geregeld bij de nieuwe busconcessie, die eind 2022 ingaat. Wij laten een onderzoek uitvoeren, waarbij wij in beeld laten brengen welke financiële en inhoudelijke consequenties dit heeft voor de nieuwe busconcessie en welke strategie moet worden gevolgd om dit tijdig te realiseren. Daarbij zal duidelijk worden in hoeverre er spanning optreedt met de voorwaarden die in het PS besluit van 27 september 2017 zijn opgenomen. De uitkomsten worden eind van 2018 aan PS toegezonden.

Onderzoek Zero Emissie treinvervoer

In het Bestuurlijk Overleg met het Rijk (BO MIRT) van december 2017 is over het regionale spoor de volgende afspraak gemaakt: 'Fryslân, Groningen, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail spreken af gezamenlijk een onderzoeksopzet tot verduurzaming (zero emissie) te maken die gedragen wordt door alle partijen. In 2018 is dit onderzoek uitgevoerd met de volgende oplossingsrichtingen: partiele elektrificatie, waterstoffreinen en batterij-treinen. Wij stellen voor in het BO MIRT van najaar 2018 af te spreken dat de betrokken partijen in gezamenlijkheid de conceptbusinesscase uitwerken voor de meest kosten efficiënte oplossing. Deze businesscase omvat de concrete uitwerking van de oplossing met verdeling van de kosten en realisatietermijn. Medio 2019 wordt deze conceptbusinesscase aan de Staten voorgelegd.

Stand van zaken pilot waterstoffrein

Om ervaringen op te doen met de waterstoffrein is er een verkenning gedaan naar de mogelijkheid om de waterstoffrein van Alstom te testen op het noordelijke spoor op het traject Leeuwarden-Groningen. Hiervoor is een projectgroep samengesteld met de provincie Groningen, ProRail, treinfabrikant Alstom, vervoerder Arriva, leverancier Holthausen en het certificeringsbureau DEKRA. Na de goedkeuring in Duitsland van de waterstoffrein, volgt nu het goedkeuringsproces voor het rijden op Nederlands spoor.

Naar verwachting (maar onder voorbehoud) kan de pilot wordt uitgevoerd in de eerste helft van 2019. De uitkomsten en ervaringen van de pilot kunnen bijdragen aan de verwezenlijking van de ambitie om te komen tot zero emissie treinvervoer.

4.5 ■ Snelle verbinding met de Randstad

Naast de provincies Groningen, Drenthe als Fryslân streven ook de provincies Overijssel, Gelderland, Noord-Holland en de vervoerregio Amsterdam naar de versnelling van de verbinding met de Randstad. De versnelling over bestaand spoor levert voor al deze partijen voordeel op. Uit een eerste studie blijkt dat een (eerste) kwartier tijdswinst tussen Schiphol en Zwolle realistisch en (gezien de voordelen voor velen) relatief goedkoop is. ProRail heeft aangegeven dat de basis-infrastructuur hiervoor klaar is en dat de baanvaksnelheid voor de trein kan worden opgeschroefd van 130/140 km/uur naar 160/200 km per uur, waar de Flevolijn resp. de Hanzelijn al

geschikt voor zijn. Met het snellere materieel dat voorhanden is en komt, namelijk superintercity's die 200 km per uur rijden, kan om te beginnen in de dagranden, zonder tussenstops een of enkele keren per dag met 200 km per uur het traject tussen het Noorden en de Randstad worden gereden.

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

4.6 ■ Terugblik realisatie Uitvoeringsprogramma 2018

In 2018 hebben wij de huidige concessies busvervoer Fryslân verlengd met 2 jaar tot eind 2022. In het kader van deze verlenging zijn een aantal experimenten gestart, onder andere het versnellen van de buslijnen 51 en 54 welke ervaring wij kunnen gebruiken bij de voorbereiding van de nieuwe busconcessie vanaf 2022. Daarnaast zijn wij gestart met de uitvoering van de motie: in gezamenlijkheid winst voor iedereen (blanco gebieden). In drie gebieden gaan wij in gesprek met de Mienskip over de wijze waarop mobiliteit en OV zou moeten worden vormgegeven. Verder hebben wij het tarievenstelsel, dat wil zeggen de tarieven en producten van de bus concessies Noord- en Zuidwest-Fryslân en Zuidoost-Fryslân, inzichtelijker en eenvoudiger gemaakt zodat reizigers makkelijker door de keten kunnen reizen. Op uw verzoek hebben wij een korting voor het scholierenproduct doorgevoerd. Voor de overige punten ter realisatie van het Uitvoeringsprogramma 2018 verwijzen wij u graag naar de hierboven en hierna genoemde onderdelen.

Uitvoering Coalitieakkoord 2015 – 2019

In het coalitieakkoord zijn onderstaande ambities voor het openbaar vervoer geformuleerd.

Onderzoek bevoegdheden waddenveren

In opdracht van de provincie Fryslân en het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat wordt er door MuConsult een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de overdracht van de concessieverlening Friese Waddenveren. Onderzoeksvraag is wat de consequenties zijn van overdracht van de huidige (tot aan 2029) én toekomstige concessieverlening (2029) voor alle betrokken stakeholders. Aanleiding voor het onderzoek is een passage in het coalitieakkoord van de provincie Fryslân (2015-2019) en een aangenomen motie van de Tweede Kamerleden Van Helvert en De Vries (april 2016). Het eindrapport wordt eind 2018 opgeleverd.

Naar aanleiding van de uitkomsten van voornoemd onderzoek zal er in 2019 besluitvorming plaatsvinden over de overdracht van de concessieverlening van de Friese Waddenveren en zonodig zal er ook een start gemaakt worden met de vervolprocedure.

[Gratis OV-dagkaart voor toeristen die in Fryslân overnachten](#)

Resultaat 9 van het coalitieakkoord luidt: er is een gratis OV-dagkaart voor toeristen. Samen met de opgave Sichtberens is in 2017 en 2018 een gratis OV kaart voor verblijfstoeristen in Fryslân uitgegeven: de FryslânCard.

In 2019 gaan we samen met de opgave Sichtberens bijdragen aan de doorontwikkeling van de FryslânCard en het geheel of gedeeltelijk hiervan in de markt zetten.

[Eén OV kaart voor Noord-Nederland](#)

Zie hierboven onder het kopje “tariefproducten voor grensoverschrijdend vervoer / noordelijke trajectkaart”

[Elektrificatie van het spoor](#)

Zie hierboven onder het kopje: Verduurzaming van het Openbaar Vervoer.



Deel II

2.1	Verkeersveiligheid (gedrag)	33
2.2	Verbetering infrastructuur	35
2.3	Instandhouding infrastructuur	43
2.4	Openbaar Vervoer	47

Programmering



Verkeersveiligheid (gedrag)

Naar verwachting is eind 2018 het nationaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 ondertekend door het IPO, de VNG en de Vervoerregio's op initiatief van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid. Dat betekent dat wij in 2019, het overgangsjaar voor dit plan, een Regionale Uitvoeringsagenda geacht worden op te gaan stellen. Naast de lopende infrastructuur en niet-infrastructuurprogramma's gaan wij hierin ook de uitwerking van de motie "Nul" van Provinciale Staten verwerken.

Daarbij introduceren wij de Friese proeftuin Verkeersveiligheid, als onderdeel van de noordelijke proeftuin verkeersveiligheid. Inhoudelijke basis hiervoor is het advies van SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid R-2018-3).

1.1 ■ ROF-Werkplan 2019

We gaan door met permanente verkeerseducatie (PVE) en houden hier de hoofdlijn van de afgelopen jaren vast. Wel gaan we een intensivering doorvoeren in het benaderen van scholen voor basis en voortgezet onderwijs om ze aan te laten haken bij het Basispakket Verkeerseducatie. Twee projectmedewerkers van VVN leggen hiertoe individueel contact met alle scholen voor basisonderwijs om tot een verkeerseducatiepakket op maat te komen.

De permanente verkeerseducatie richt zich met diverse projecten op specifieke leeftijdsgroepen zoals hieronder weergegeven:

Leeftijdsgroep	Organisatie	Projectnaam
0 - 4	VVN	JONGLeren met Joep in het verkeer
04 - 12 jr	VVN	Verkeersactieve school, Verkeerskar, Verkeers-examens, Verkeersouders, Op de fiets even niets, Friese Fiets APK
04 - 12 jr	CVF	Dode Hoekproblematiek
04 - 12 jr	ANWB	Streetwise
04 - 12 jr	Cumela	Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer
12 - 16 jr	SBV	Verkeersmarkten
12 - 16 / 16 - 18	SBV	Gastlessen VEVO
12 - 16 / 16 - 18	SBV	Verkeersveiligheidslabel Fryslân
12 - 16 / 16 - 18	St. NAH Zorg	Traffic Informers
18 - 24	TRIALS	Trials
18 - 24	RYD	3D Tripping Bike en Car
18 - 24	RYD	Vrijwillige alcohol- en drugscontroles
24 - 60	KNMV	Voortgezette rijopleiding - Risico
04 - 75+	Fietsersbond	Friese Fietsschool
16 - 65	SBV	Veiligheidsstraining landbouwvoertuigen
60 - 75+	SBV	Rijvaardigheidskursus, Scootmobielkursus

Provinciale investering (bedragen in € x 1000,-)	
Permanente Verkeerseducatie	856
Publieksvoorlichting	179
Aanpak Probleemgebieden (waaronder Fiets, Jongeren en Ouderen)	150
Stimulering innovaties (waaronder Alcohol en Snelheden)	150
Beleidsontwikkeling Onderzoek en ondersteuning	29
Facilitering Onderzoek en ondersteuning	236
Totaal	1.600



Verbetering infrastructuur

2.1 ■ Programma bereikbaarheid leeuwarden

Het gaat hier om een aflopend programma. Dit programma heeft betrekking op bijdragen aan de gemeente Leeuwarden voor bereikbaarheidsprojecten. Op 1 maart 2010 is tussen de provincie en de gemeente Leeuwarden een overeenkomst afgesloten over de uitvoering van het Programma Bereikbaarheid Leeuwarden. In december 2013 is de overeenkomst herijkt. Daarna zijn vervolgspraken gemaakt over bijdragen van de provincie Fryslân voor de herinrichting van het stationsgebied in Leeuwarden. Deze bijdragen zijn op 18 februari 2015 door PS bepaald en zijn uitgewerkt in een aanpassing op de overeenkomst van 2010.

De laatste onderdelen van dit programma hebben betrekking op de Stadsringprojecten, het Stationsgebied en het Mobiliteitsmanagement. Het streven is om deze onderdelen zo veel mogelijk in 2018 af te ronden. De verantwoording en de definitieve vaststelling van de subsidiebedragen zal op zijn vroegst in 2019 plaatsvinden.

Stadsringprojecten

De totale provinciale bijdrage bedroeg aanvankelijk maximaal € 16 miljoen en kon later worden verlaagd naar maximaal € 10,38 miljoen. Het gaat om de volgende projecten/ onderdelen: Europaplein, Valeriusstraat, Valeriusplein en Juliananalaan.

Stationsgebied

De bijdrage van de provincie in dit project is € 6,5 miljoen, bestaande uit een opdracht voor het busstation ten bedrage van € 4 miljoen en een subsidie van € 2,5 miljoen. Dit bedrag is verhoogd met € 1 miljoen als onderdeel van de garantstelling vanwege het niet beschikbaar komen van een EU-bijdrage. Deze garantstelling was in de overeenkomst opgenomen. De totale bijdrage komt zo op € 7,5 miljoen.

Mobiliteitsmanagement

Binnen de overeenkomst is een post opgenomen voor mobiliteitsmanagement. Deze is met name besteed aan bijdragen voor de projecten Werk Slim Reis Slim en Beter Benutten. Onderdeel hiervan was onder andere de werkgeversaanpak in Leeuwarden.

2.2 ■ Kleine infraprojecten

Hieronder komen de volgende projecten aan de orde:

- A. Meerjaren Programma Infrastructuur (MPI);
- B. Kleine Infrastructuur Projecten (KIP);
- C. Risikofreemakend Ynfrastruktuer Programma (RYP);
- D. Venekoterweg N919;
- E. Actieplan Fiets- en Wandelpaden, onderdeel provinciale fietspaden.

A. Budget Meerjaren Programma Infrastructuur voor de kleine en reguliere wegenprojecten (MPI). De begrotingswijzigingen van de 2e Berap zijn in onderstaande tabel verwerkt

Het MPI-budget is bedoeld voor de uitvoering van de kleine en reguliere projecten uit de eerste periode van het PVVP 2006; de zogenaamde PVVP fase A projecten. De gesignaleerde knelpunten zijn hierin als cluster per wegverbinding geprioriteerd waarbij het verbeteren van de verkeersveiligheid het grootste gewicht is toegekend. Het programma verkeert in de afrondende fase en na afronding houdt het MPI-budget op te bestaan.

De besluitvorming over deze projecten is gemandateerd aan het college van Gedeputeerde Staten. Het programma wordt jaarlijks geactualiseerd en door het college vastgesteld. Mee- en tegenvallers mogen, passend binnen het totaal financieel kader en volgens vastgesteld mandaat, tegen elkaar worden weggestreept.

Hier worden de projecten die in uitvoering zijn of zullen komen weergegeven.

Bedragen in € x 1000,-					
Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Divers	Kwaliteitsverbetering Haltevoorzieningen	2018	2.377	-	2.377
N358	Lutkepost Augustinusga fase 2	2018	3.356	2.624	732
N369	Kootstermolen Kootstertille	2018	2.191	611	1.580
N359	Stroomweg Leeuwarden - Bolsward	2018	13.529	2.672	10.857
N358	Uterwei (noordelijke deel)	2019	10.697	1.852	8.845
N357	Stiens Holwerd	2018	12.919	5.108	7.811
N358	Skieding (zuidelijke deel) (wordt uitgevoerd i.c.m. majeure project De Skieding)	2020	3.678	746	2.932
			48.747	13.613	35.134

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

B. Budget Kleine infrastructuurprojecten (KIP) € 18 miljoen

In de Statenvergadering van 3 juli 2013 is bij de behandeling van de Kadernota een bedrag van € 18 miljoen uitgetrokken voor kleine infrastructuurprojecten. Dit bedrag is opgebouwd uit de € 8 miljoen van het betreffende Kadernotavoorstel en de € 10 miljoen voor de 'Quick Wins' uit de overgenomen motie van PS. Het totale volume bedraagt derhalve € 18 miljoen. Het is de bedoeling dat de projecten die hiermee annex zijn, worden opgeleverd in de periode 2014 – 2019.

Mee- en tegenvallers worden binnen het programma vereffend. Binnen het beschikbare totaalbudget is een post opgenomen voor kleine, onvoorziene knelpunten. Deze knelpunten betreffen provinciale weginfrastructuur en zijn éénvoudig op te lossen. Dat wil zeggen dat er geen planologische- of andere procedures nodig zijn en dat er draagvlak is bij de belanghebbenden. De investeringskosten moeten passen binnen het beschikbaar financieel kader. Indien van toepassing wordt jaarlijks in het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer verantwoording gegeven van de aangepakte onvoorziene knelpunten.

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

Bedragen in € x 1000,-

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N351	Fietsoversteek Lindedijk	2018	534	-	534
N351	Fietsoversteek Nijeholtpade	2018	260	40	220
N351	Fietsoversteek Hoofdweg west Wolvega	2018	477	-	477
N354	Tsienzerbuorren - Dearsum	2018/2020 (fase 2)	2.965	721	2.244
N355	Fietsoversteek Hesseweg	2018	600	150	450
N357	Stiens Zuid	2018	1.840	1.261	579
N358	Bebouwde kom Ee	2018	1.621	583	1.038
N359	Afslag Oudemirdum	2018	725	-	725
N359	Bolsward A7 aansluiting noordzijde	2021	3.510	-	3.510
N359	Brekkenpolder	2018	600	-	600
N361	Afslag Morra	2018	646	-	646
N384	Franeker - A31	2018	624	-	624
N393	Kom Tzummarum	2018	366	90	276
N393	Kom Minnertsga	2018	817	679	138
N919	Afslag Klazingawei	2018	288	23	265
N919	Afslag Rijweg	2018	534	8	526
NXXX	Opkomende Verkeersveiligheidsknelpunten	2018	100	-	100
Totaal			16.507	3.555	12.952

Onderstaande projecten uit dit programma zijn (peildatum 1 september 2018) opgeleverd dan wel financieel afgerekend.

Weg	Project	Status
N353	Westvierdeparten	Opgeleverd
N361	Afslag Rhaladyk	Opgeleverd
N369	Rottevalle Zuid	Opgeleverd
N359	Hemelum	Afgerekend
N359	Afslag Wommels Zuid	Afgerekend
N380	Afslag Annabourren	Afgerekend
N393	Vrouwenparochie kom	Afgerekend
N919	De Knolle Oosterwolde	Afgerekend
N361	Afslag Anjum	Afgerekend
N392/N380	Meester Kantschool Schurega	Afgerekend
N393	Kom Easterbierum	Afgerekend

C. Budget Risikofreemakend Ynfrastruktuer Programma (RYP) (€ 31,75 miljoen)

Motie 1828 is hierin verwerkt

Naar aanleiding van het onderzoek dat de ANWB in 2012/2013 heeft laten uitvoeren naar de verkeersveiligheid van provinciale wegen (EuroRAP), hebben Provinciale Staten op 25 juni 2016 besloten tot het Risikofreemakend Ynfrastruktuer Programma (RYP). Hiervoor was reeds in totaal 30 miljoen euro beschikbaar gesteld vanuit het Coalitieakkoord 2015 – 2019. Later is dit zelfs aangevuld met nog eens 1,75 miljoen euro (vanuit de taakstelling op Programma 2) om de gehele lijst met gewenste maatregelen te kunnen realiseren.

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

Bedragen in € x 1000,-

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
	Provinciebreed	2018	1378	576	802
N351	Slijkenburg - Wolvega	2018	1.522	684	838
N353	Oldeberkoop – Stellingenweg	2019	44	-	44
N355	Twijzel – Quatrebras	2019	2.010	1.430	580
N358	De Skieding (Surhuisterveen-A7) (bijdrage aan majeure project De Skieding)	2020	1.337	-	1.337
N359	Bolsward – Workum	2019	6.779	1.500	5.279
N359	Sondel – Lemmer	2018	4.129	1.199	2.930
N361	Tytsjerk – Gytsjerk	2019	544	-	544
N369	Drachten – Kootstertille: Bajonet en fietsoversteken	2018	2.726	1.023	1.703
N380	Oudeschoot – Donkerbroek	2018	827	-	827
N383	Marssum	2018	284	90	194
N384	Dongjum – Tzummarum	2019	870	-	870
N393	Stiens – Harlingen	2018	2.327	-	2.327
N917	Selmien – Haulerwijk	2019	2.755	1.505	1.250
N919	Oosterwolde – Drentse grens	2018	633	150	483
N924	Oosterzee – Echten-Echternarbrug	2019	348	-	348
	Opzichzelfstaande locaties	2019	1.658	2	1.656
	Knelpuntenpot RYP	2018	149	-	149
	Bermverharding RYP	2019	1.370	-	1.370
	Diverse oversteeklocaties en traject Engwierum	2019	3.008	1.528	1.480
N351	Wolvega – Oosterwolde: uitritten	2019	740	-	740
N392	Kruispunten Akkrum, Aldeboarn, Tijnje en Gorredijk	2018	980	209	771
N356	Kruispunt N358 richting veerhaven Holwerd	2019	468	160	308

N910	Afslag Augsbuurt (Lijkweg)	2018	132	-	132
	Obstakelbeveiliging RYP	2018	555	-	555
N913	Kruispunt Wâldwei op- afrit Earnewâld	2019	350	306	44
Totaal			37.923	10.362	27.561

D. Venekoterweg N919:

Het beschikbare budget is € 924.643,-. In de komende periode wordt nog gewerkt aan het kruispunt Houtwal bij de brug.

E. Actieplan Fiets- en wandelpaden, onderdeel provinciale fietspaden

In het Coalitieakkoord 2015 – 2019 is in totaal 9 miljoen euro beschikbaar gesteld om het gebruik van de fiets in Fryslân te stimuleren. Het uiteindelijke doel hiervan was om de top-3 positie van Fryslân als fietsprovincie van Nederland in stand te houden. Van het beschikbare budget is 1 miljoen euro beschikbaar voor het verbeteren van bewegwijzering van fiets- en wandelroutes. Het andere deel is bestemd om de fietspaden in Fryslân te verbeteren. De helft (4 miljoen euro) is als subsidie weggezet via Streekwerk voor fietspaden die in beheer zijn bij de gemeenten. De andere helft is bestemd voor investeringen in provinciale fietspaden.

Fietspadenprogramma provincie: € 4 miljoen

Bedragen in € x 1.000,-					
Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering	
Vergevingsgezinde markering Fietspaden	2019	430	-	430	
Verbreding Fietspaden	2019	1.705	-	1.705	
Opwaardering Fietspaden	2018	-	-	-	
Betere relatie fiets- en landbouw-verkeer	2018	131	-	131	
Verbetering Fietsnetwerk fietspaden*	2019	1.090	-	1.090	
Opkomende provinciale fietsknooppunten	2018	305	-	305	
Totaal		3.661		3.661	

* Verbetering Fietsnetwerk fietspaden: Dit betreft momenteel een viertal projecten waarbij gemeenten en provincie samen werken aan de ontbrekende schakels in het provinciale fietsnetwerk, waaronder (niet limitatief) de weg langs de vaart bij Tzummarum en de ontbrekende schakel in het fietsnetwerk tussen Lemmer en Sondel.

2.3 Grote infrastructuurprojecten

A. Majeure Provinciale Projecten

De majeure projecten die een groot bestuurlijk belang kunnen hebben, worden steeds afzonderlijk ter besluitvorming aan PS voorgelegd. De benodigde kredieten worden eveneens per project via PS geregeld en worden vervolgens ook afzonderlijk in de provinciale begroting opgenomen. Deze projecten vallen in de begroting onder beleidsveld 2.2. Verbetering Infrastructuur en worden ook uitgebreid besproken in de begrotingsparagraaf negen 'Grote Projecten'.

De majeure provinciale projecten N381 en de Centrale As worden ook deels gefinancierd uit de RSP-middelen.

Bedragen in € x 1000,-					
Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen *	Provinciale investering
N356	Centrale As	2016	428.250	289.050	139.200
N381	Drachten Drentse grens	2019	199.323	94.123	105.200
N358	Skieding*)	2020	14.243	4.933	9.310
N359	Drie Tunnels	2022	16.163	10.163	6.000
N359	Traverse Lemmer	2018	15.794	1.552	14.242

*Bijdragen bestaan o.a. uit RSP- en (voormalige) BDU-gelden.

B. RSP-projecten (spoorweg, bus en rijkswegen)

In de met het Rijk afgesloten overeenkomst 'Regio Specifiek Pakket' zijn afspraken gemaakt over de inzet van rijksmiddelen en middelen uit de regio voor structuurversterkende maatregelen in de provincie. De meeste van de hieronder vermelde projecten worden medegefinancierd uit deze RSP middelen. De opgenomen bedragen zijn excl. BTW.

Bedragen in € x 1000,-

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen (incl RSP)	Provinciale investering	
SPOOR					
LWD ZW	Tunnels en Station Leeuwarden Werpsterhoeke	Tunnels (2018) Station (pm)	24.800	24.800	0
LWD GR	Extra trein Leeuwarden-Groningen	2020	145.000	133.100	11.900
LWD ST	Extra Trein Leeuwarden-Sneek	2020	11.700	3.350	8.350
	Pakket onbeveiligde overwegen veiliger maken	2022	4.148	3.111	1.037
BUS					
	Busstation Heerenveen*	PM	1.200	1.200	0
	Verbeteren busstations Sneek, Bolsward en Oosterwolde**	2021	1.500 + PM	PM	1.500
WEG					
A6/A7	Knooppunt Joure	2017	79.000	75.000	4.000
N31/A32	Haak om Leeuwarden***	2015	144.000	122.000	22.000
N31	Traverse Harlingen	2017	149.000	132.500	17.000
	Ministations Joure		1.055	-	1.055

* Investeringsagenda Heerenveen-Drachten

** Investeringsmiddelen OV (overige busstations)

*** Binnen het project de Haak om Leeuwarden worden gebiedsontwikkelingsmaatregelen in samenwerking met gemeente De Waadhoeke gerealiseerd. Tevens wordt er geïnvesteerd in een bio-based brug Ritsumasyt. In oorsprong gaat het om een investering van 144 mln. Met een provinciale bijdrage van 20 mln.

HOOFDSTUK

3

Instandhouding provinciale infrastructuur

3.1 ■ Meerjaren programma kunstwerken (MPK) voor vervanging en renovatie van provinciale kunstwerken

Voor de provinciale kunstwerken is in de begroting tot en met 2030 jaarlijks, voor een periode van 20 jaar een investeringsbedrag van € 8 miljoen beschikbaar. In totaal derhalve € 160 miljoen. De betreffende investeringen worden geactiveerd.

In het Meerjaren Programma Kunstwerken worden mee- en tegenvallers, passend binnen het totaal beschikbaar financiële kader, vereffend. De besluitvorming over de werken is gemandateerd aan het college van Gedeputeerde Staten. Jaarlijks wordt een geactualiseerd vijfjarig programma aan het college voorgelegd. Het programma is altijd passend binnen de beschikbare financiële ruimte.

Hieronder worden de bestaande, geactiveerde projecten weergegeven. De Begrotingswijziging van de 2e Berap (Sudergoabrêge) is in onderstaand schema meegenomen.

Bedragen in € x 1000,-				
Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Brug Zijlsterrijd Kollum	2025	2.275	-	2.275
Sudergoabrêge Workum	2019	3.006	306	2.700
Brug Dokkumer Grootdiep te Engwierum	2021	1.820	-	1.820
Brug Follega (Follegaasterbrug)	2022	2.750	-	2.750
Vervangen Remmingwerken	2019	3.250	-	3.250
Bruggen Stroobosser Trekfeart	2018	3.215	134	3.081
Brug over W. Loréslûs (DN Zijlen)	2018	430	-	430
Brug Tsjummearumer Feart	2018	2.756	930	1.826
Vaste brug Hijum	2025	1.700	-	1.700
Brug Hallumer Feart	2022	2.985	-	2.985
Brug Wjelsryp te Wjelsryp	2019	3.586	-	3.586
Warrebrêge nabij Tijnje	2018	2.522	240	2.282
Rottumerbrug	2023	1.900	-	1.900
Gerke Numansbrug te Gorredijk	2027	1.275	-	1.275
Jousterbrug te Heerenveen	2022	400	-	400
Armcoduiker Wiuwert	2021	340	-	340
Oldetrijnsterbrug	2024	2.850	-	2.850
Munnekeburen, brug Oldelamer	2026	1.950	-	1.950
Brug Mildam	2027	680	-	680
Brug Zijlroede Lemmer	2023	2.100	-	2.100
Brug Donkerbroek	2025	1.150	-	1.150
Skarsterbrug	2028	800	-	800
Sansleatbrêge Terherne	2024	2.200	-	2.200
Brug Linthorst Homansluis	2029	2.000	-	2.000
Brug Noorder Oudeweg Broek	2028	1.750	-	1.750
Brug Ravenswoud Appelscha	2027	1.300	-	1.300
Brug en Sluis Stokersverlaat Appelscha	2019	3.250	-	3.250
Brug Klaarkamp	2018	618	-	618
Prikkedam te Makkinga	2026	1.275	-	1.275
Kunstwerken N359 (bijdrage aan)	2022	10.315	-	10.315
Brug Dronrijp	2019	14.101	-	14.101
Brug Kiesterzijl	2022	1.000	-	1.000
Venekoterweg	2021	3.600	-	3.600
Koebrug bij Metslawier	2023	1.300	-	1.300
Brug Ritsumazijl (bijdrage aan)	2019	5.955	-	5.955
Brug Baard te Baard	2020	1.921	-	1.921
Brug Nieuweschoot	2023	1.900	-	1.900
Onderzoek en voorbereiding Kunstwerken	n.v.t	100	-	100

Overzicht nog niet afgerekende MPK projecten (in € x 1.000)				
Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Brêge Streamkanaal te Lemmer	2016	6.607	-	6.607
Stationsbrug Franeker	2017	10.634	2.066	8.568

3.2 ■ Van Harinxmakanaal (VHK) financiering beheer (€ 95 mln. + aanvullend achterstallig onderhoud € 21,75 mln.)

Met het Rijk is voor het Van Harinxmakanaal een afkoopsom overeengekomen van in totaal € 116.750.000,-. De afkoopsom (inclusief achterstallig onderhoud) is opgenomen in een bestemmingsreserve. Het jaarlijkse gemiddelde rendement wordt aan de bestemmingsreserve toegerekend. In de begroting valt dit budget onder beleidsveld 2.3. 'Instandhouding provinciale infrastructuur'.

Afhankelijke van de besluitvorming over de notitie Vereenvoudiging Financieel Beleid wordt deze reserve opgeheven.

Ieder jaar wordt een geactualiseerd vijfjarenplan aan Gedeputeerde Staten voorgelegd. De over- en onderschrijdingen worden per jaar verrekend met de reserve. Met Provinciale Staten is afgesproken dat de werken gerealiseerd zullen worden binnen het totaal van de door het Rijk ontvangen afkoopsom.

Achterstallig onderhoud: projecten	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Oevers	2030	€ 9.000.000		9.000.000
Bochtverruiming Franeker	2022	€ 9.300.000		9.300.000
Tsjerk Hiddessluis: bruggen	2021	€ 4.800.000		4.800.000
Tsjerk Hiddessluis:	2020	€ 5.000.000		5.000.000
Renovatie: Projecten	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Spoorbruggen (remmingwerken)	2035	€ 27.410.000		€ 27.410.000
Programma	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Groot onderhoud	2041	€ 9.425.108		€ 9.425.108

Het bedrag voor spoorbruggen is inclusief een reservering van € 20,5 miljoen als bijdrage in de vervangingskosten.

Voor de verdere details wordt verwezen naar bijlage 1.

3.3 ■ Uitvoeringsbudgetten Programma Afstandsbediening

Binnen Programma Afstandsbediening Bruggen worden provinciale en ook aanhankende gemeentelijke bruggen verbonden door een glasvezelnetwerk om de bediening op afstand vanuit de centrale post nabij Leeuwarden (Swettehûs) mogelijk te maken. Eerst vanuit een tijdelijk onderkomen. Onderdeel van het programma PAB is de realisatie van een nieuwbouw centrale, in combinatie met een nieuw steunpunt

voor de Provinciale Waterstaat (PW). Onderstaand zijn de investeringen aangegeven binnen het programma PAB. De investeringen aan gemeentelijke bruggen worden vanuit het voormalige Fries Merenproject (programma 6) gefinancierd. De investering aan het nieuwe Swettehûs worden voor het aandeel steunpunt vanuit PW gefinancierd.

Bedragen in € x 1.000				
Projecten	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Bruggen cluster Leeuwarden	2020	2.964	-	2.964
Bruggen cluster Dongeradeel/ Ferwerderadeel	2021	1.699	-	1.699
Cluster Van Harinxmakanaal	2018	1.371	-	1.371
Cluster Zuid - Westhoek	2022	2.560	570	1.990
Brug Klaarkamp en Warrebrug nabij Tijnje	2019	622	-	622
Rogslootbrug	2018	73	-	73
Swettehûs tijdelijk	2019	1.242	621	621
Swettehûs nieuwbouw	2021	4.370	1.695	2.675
Aansluiting bruggen op Swettehûs	2021	2.062	1.289	773
Aanmeldvoorziening	2021	40	-	40
Provinciale bruggen Heerenveen	2023	755	-	755
Sudergoabrêge en Panhuysbrug	2019	398	-	398
Glasvezel- en programmakosten	2021	6.618	3.734	2.884

3.4 ■ Programmering Groot Onderhoud

Voor het groot onderhoud van de wegen en de vaarwegen zijn voorzieningen ingesteld. Het gaat om het grote onderhoud op wegen (voorziening wegen) en het grote onderhoud op de oevers (voorziening vaarweg) en het baggeren (voorziening Waterwet). Het groot onderhoud is voor meerdere jaren ingepland. In onderstaande tabellen is de planning met de geraamde bedragen weergegeven per jaar en per wegnummer of vaarwegnummer. Afhankelijk van de besluitvorming over de notitie Vereenvoudiging Financieel Beleid wordt deze voorziening gewijzigd.

Bedragen in € x 1.000							
Wegbenaming	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
N351 Oosterwolde (N 381) – Wolvega – Slikkenburg	0	0	1.395	135	690	0	0
N353 Noordwolde-Zuid – Oldeberkoop (N 351) – Oudehorne (N 380)	280	0	0	0	0	0	0
N354 Idaerd (A 32) – Sneek – Oosterzee- Buren (A 6)	708	0	0	320	0	310	
N355 Leeuwarden – Buitenpost – Visvliet	0	0	2.210	0	1.100	160	

Wegbenaming	2018	2019	2020	2021	2022	2023
N356 Holwerd – Dokkum – Burgum – Nijega (N 31)	160	0	0	1.115	0	360
N357 Leeuwarden – Stiens – Holwerd	0	0	0	0	0	0
N358 Holwerd – Metslawier – Buitenpost – Frieschepalen (A 7)	835	1.053	0	190	300	0
N359 Lemmer (A 6) – Balk – Bolsward – Boksum (N 31)	0	1.500	0	0	0	2.600
N361 Lauwersoog – Dokkum – Swartewe- sein (N 355)	0	500	0	690	0	0
N369 Drachten (N 31) – Harkema – Twijzel (N355)	440	0	0	340	0	0
N380 Heerenveen-Zuid (A 32) – Jubbega – Donkerbroek (N 381)	0	0	0	190	0	1.190
N381 Drachten (A7) – Oosterwolde – Hoogersmilde	460	0	0	0	0	0
N383 Leeuwarden – Marssum – Sint Annaparochie	0	880	0	0	0	0
N384 Dearsum (N 354) – Franeker – Tzummarum (N393)	0	45	390	45	0	0
N390 A 31 – Harlingen	0	0	0	290	0	0
N392 Akkrum (A 32) – Gorredijk – Jubbega (N380)	0	170	0	480	980	490
N393 Stiens (N357) – Harlingen (N390)	0	270	425	0	170	0
N398 Stiens (N357) – Bitgummole (N 383)	0	0	0	0	0	640
N910 Dokkum – Kollum – Augsbuurt (N355)	300	0	0	0	0	0
N913 Sumar (N 356) – Garyp (N31)	0	0	0	0	0	0
N917 Drachten Azeven (N 381) – Bakkeveen – Haulerwijk	730	525	0	0	0	0
N918 Weperpolder (N 919) – Haulerwijk	0	0	0	0	0	210
N919 Veenhuizen – Weperpolder – Oosterwolde (N381)	0	0	0	0	760	0
N924 Heerenveen-West – Echtenerbrug – Oosterzee-Buren (A6)	0	125	0	460	0	0
N927 Sint Nicolaasga (A6) – Spannenburg (N354)	0	0	0	0	330	0
N928 Woudsend (N 354) – Balk (N 359)	0	0	0	280	0	0
Diversen tbv groot onderhoud	196	253	221	227	217	298
Totaal	4.109	5.321	4.641	4.762	4.547	6.258
Vaarwegen (oevers)						
A003 Vaarweg naar Drachten	0	0	0	160	0	0
A004 Johan Frisokanaal	0	914	0	1.953	2.182	447
A005 Dokkumer Grutdijp/ Watersteunpunt DNZ	0	63	0	280	0	0
A007 De Boarn Jirnsum	0	0	0	0	0	0
A008 vaarweg naar Heerenveen	663	459	0	0	0	0
A010 Sylroede en Streamkanaal links	0	0	0	63	0	0
A009 Helomavaort	90	0	387	0	0	0
A015 Strobosser Trekfeart 3.8; 7.2; 10.5; 11.4; 11.7	0	0	0	0	0	0

Wegbenaming	2018	2019	2020	2021	2022	2023
A016 Strobosser Trekfeart	2.300	0	542	0	0	0
A021 Kompanjons- of Appelschastervaart	6	0	188	0	33	0
A022 De Kuunder of De Tsjonger	0	1.161	1.412	0	299	1.075
A023 Engelenvaart	587	0	0	0	0	72
A025 De Slachte, Soal en Snitsermar/ Waterkering Nije Slachte/ Noorder oude weg	159	125	90	63	0	0
A26a/ N359 De Luts	0	0	106	0	0	0
A033 Vierhuistervaart	0	0	0	0	0	917
A113 Harnzer Trekfeart	0	0	255	0	0	0
A116 Bonkefeart	0	47	0	0	0	0
A201 Watersteunpunt Sumar	0,0	0,0	225,0	0,0	0,0	0,0
Diversen tbv groot onderhoud	40	0	0	0	0	0
Totaal	3.846	2.707	3.205	2.519	2.514	2.512
Waterwet (baggeren)						
A002 A, A005 Westelijke toegang tot Leeuwarden	0	0	0	400	0	0
A008 Vaarweg naar Heerenveen	0	0	655	0	0	0
A011 + A027 Wide Wimerts+Warkumer Trekfeart	450	0	0	0	0	0
A011 + A027 Wide Wimerts+Warkumer Trekfeart	0	100	0	0	0	0
A018_A Kromme Knillis	0	85	0	0	0	0
A019 De Boarn, Nije Djip, Nijdjip en Nije Feart, vanaf NSR tot sluis Gorredijk	0	0	0	0	0	178
A024 Skarster Rien	300	275	0	0	0	0
A025, A025A, A063 diverse vaarwegen tussen Joure, A7, Broek, Broek-noord	0	0	0	0	215	0
A027 Djippe Dolte	0	0	0	0	0	0
A030 Grutte Sylroede en Van Panhuyskanaal	0	0	0	0	0	90
A037 Boalserter Feart	0	0	0	0	0	105
A039 Menamer Feart	0	0	0	65	0	0
A052 Betonde Geul De Leien	0	0	0	0	125	0
A086 Mûntsjerak, Hearresleat en Feanskieding	0	0	0	0	0	0
A086 + 100 Hearrenfeanster kanaal en Engelenvaart	0	0	0	0	0	0
A100 De Lende	0	0	0	0	0	0
A100 De Lende	225	0	0	0	0	0
A117 en A118 Ryptsjerkster Feart en geul Grutte Wielen	0	0	0	0	0	0
A 118 Geul Grutte Wielen	0	150	0	0	0	0
A102-1 Kuunder of Tsjonger	0	0	200	100	0	0
A120 Kurkemeer	0	0	0	0	0	0
Diversen tbv groot onderhoud	25	0	0	0	0	0
Totaal	1.000	610	855	565	340	373



Openbaar vervoer

In 2018 zijn wij gestart met de experimenten die wij uitvoeren in het kader van de verlenging van de huidige busconcessies. Het betreft o.a. het versnellen van de lijnen 51 en 154 en de start van de uitvoering van het project: Bûtengewoan Berikber. Ook zijn we gestart met de voorbereiding van de nieuwe busconcessie Fryslân die vanaf december 2022 moet gaan starten. Medio 2019 sturen wij uw staten een Nota van Uitgangspunten waarin wij de toekomstige denkrichtingen voor de organisatie van het OV ter keuze aan u zullen voorleggen. In de paragrafen hieronder informeren wij u over de stand van zaken en actuele ontwikkelingen en financiën.

4.1 ■ Duurzaam OV

Tot en met 2018 zijn er 6 provinciale OV plushaltes gerealiseerd. Er volgen in 2019 nog 2 knooppunten. In het kader van de aanbesteding van het busvervoer vanaf 2022 worden keuzes gemaakt voor het vervoer op de hoofdlijnen en het platteland. Op basis hiervan volgt er mogelijk een verdere uitrol van OV plushaltes. Er is gekozen om de Dynamische ReisInformatie (DRIS) als dienst aan te besteden. Hiervoor wordt in de Berap voorgesteld om het investeringsbudget om te zetten in exploitatiebudget. In het najaar 2018 is onderzoek gedaan naar de technische toestand van de provinciale bussen op Schiermonnikoog. Op basis hiervan volgt een besluit tot refurbishment of vervanging van de bussen. De investering zal dan in 2019 plaatsvinden.

Bedragen in € x 1.000,-				
Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
OV-plushaltes	2018	450	-	450
Stalling Schiermonnikoog	2019	700	-	700
Dris panelen	2020	1.140	500	640
Refurbishment elektrische bussen Schiermonnikoog	2018	564	-	564

4.2 ■ Exploitatie Openbaar Vervoer concessies

Tabel exploitatie OV (prijspeil 2017)

* Regionale treinconcessie: 2019/2020 op te hogen met 1,5 mln. per jaar (uit reserve voormalige BDU) bij rijden extra sneltrein Leeuwarden-Groningen

UITGAVEN	2018	2019	2020	2021	2022
Bus en trein exploitatie					
Bus concessie Zuidoost	12.744.500	12.744.500	12.744.500	12.744.500	12.744.500
Bus concessie Noord en Zuidwest	24.225.000	24.225.000	24.225.000	24.800.000	24.800.000
Grensoverschrijdende buslijnen (inkomst)	-1.567.900	-1.567.900	-1.567.900	-1.567.900	-1.567.900
Regionale treinconcessie	7.510.200	7.510.200*	7.610.200*	9.150.000	9.150.000
Contract NS Leeuwarden – Zwolle	1.625.000	1.625.000	1.625.000	2.625.000	2.625.000
Bijkomende voorzieningen					
Scholierenkorting bus "Altijd Frij Fryslân"	110.000	220.000	230.000	240.000	250.000
Scholierenkorting trein in de gemeente Súdwest-Fryslân	25.000	75.000	75.000	75.000	50.000
Reisinformatie (GOVI, NDOV)	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Sociale veiligheid treindiensten	111.100	111.100	111.100	111.100	111.100
Onderhoud elektrische bussen Schiermonnikoog	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000
Netwerkkosten Schiermonnikoog	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Onderhoud gasvulpunt Leeuwarden	178.000	178.000	178.000	178.000	178.000
Onderhoud busstations	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
Buurtbusprojecten	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000

UITGAVEN	2018	2019	2020	2021	2022
Additioneel landelijk gebied	904.800	600.000	600.000	600.000	600.000
Omleidingen wegwerkzaamheden	60.800				
Onvoorziene kosten	860.000	2.162.500	2.162.500	2.258.400	2.258.400
Concessiebeheer					
Concessiebeheer	342.400	342.400	342.400	342.400	342.400
Onderzoek, aanbesteding, rechtszaken	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
OV datawarehouse	70.000	70.000	70.000	70.000	70.000
Beheer stadsdienst Leeuwarden	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
ROCOV	38.900	39.500	39.500	39.500	39.500



De groene arcering van de kolomkop geeft de gevolgen weer op basis van de vereenvoudiging financieel beleid. Verder is er in de huidige situatie sprake van een voorziening oevers, voorziening Waterwet en een voorziening voor verhardingen. Na vaststelling wordt dit omgezet in een voorziening wegen en een voorziening water. Voor achterstallig onderhoud worden afzonderlijke voorzieningen ingericht. Deze wijziging zal per 31 december 2018 ingaan.

Scenario; financiering beheer Van Harinxmakanaal (€ 95 mln. + aanvullend achterstalling onderhoud € 21,75 mln)

	Personeelskosten	dagelijks beheer en onderhoud	groot onderhoud / renovatie	Totaal	programma grootonderhoud/renovatie ten laste van voorziening VH-kanaal									afkoopsom 1-1	afname/toename	rente	afkoopsom 31-12	
					oevers* (achterstallig onderhoud)	baggeren Leeuwarden-Fonejacht	Bocht Leeuwarden-Fonejacht	tbv brug Ritsumazijl (geleidewerk + baggerwerk)	programma groot onderhoud	Bochtverruiming Franeker (nr. stationsbrug gebruiken)	TH-sluis(bruggen) (achterstallig onderhoud)	TH-sluis (achterstallig onderhoud)	Spoorbruggen (remmingwerken) (renovatie)					Dronrijp (renovatie) project over naar MPK
	Bedrijfsvoering	Jaarlijks beheer en klein onderhoud	zie oranje kolommen		Voorziening achterstallig onderhoud water	Voorziening achterstallig onderhoud water	Investering	Investering	Voorziening groot onderhoud	Investering	Voorziening achterstallig onderhoud wegen	Voorziening achterstallig onderhoud water	Bijdrage in investeringen in eigendom van derden	nvt				
2012	€ 1.400.000	€ 700.000	€ 500.000	€ 2.600.000					€ 500.000						€ 95.000.000	-€ 2.600.000	€ 2.623.600	€ 95.023.600
2013	€ 1.400.000	€ 700.000	€ 378.301	€ 2.478.301					€ 378.301						€ 95.023.600	€ 19.271.699	€ 2.625.965	€ 116.921.264
2014	€ 1.400.000	€ 698.335	€ 201.089	€ 2.299.423	€ 0				€ 0	€ 0	€ 0	€ 9.639	€ 60.775	€ 130.675	€ 116.921.264	-€ 2.299.423	€ 3.241.603	€ 117.863.444
2015	€ 1.400.000	€ 693.693	€ 446.814	€ 2.540.507	€ 218.757				€ 46.364			€ 50.556	€ 280.262	-€ 149.125	€ 117.863.444	-€ 2.540.507	€ 3.264.609	€ 118.587.546
2016	€ 1.400.000	€ 638.332	€ 2.799.575	€ 4.837.907	€ 21.918				€ 95.875	€ 25.531	€ 0	€ 167.187	€ 2.469.865	€ 19.200	€ 118.587.546	-€ 14.837.807	€ 3.112.722	€ 106.862.461
2017	€ 1.400.000	€ 842.707	€ 5.477.713	€ 7.720.420	€ 36.253	€ 32.507			€ 204.050	€ 18.016	€ 7.500	€ 1.638.078	€ 3.542.059	-€ 750	€ 106.862.461	-€ 6.368.420	€ 2.902.991	€ 103.397.032
2018	€ 1.400.000	€ 610.200	€ 6.967.372	€ 8.977.572	€ 1.100.000	€ 1.317.493	€ 98.000	€ 1.376.000	€ 291.800	€ 150.000	€ 92.500	€ 1.984.540	€ 557.039		€ 103.397.032	-€ 8.879.572	€ 2.770.803	€ 97.288.262
2019	€ 1.404.000	€ 620.700	€ 9.174.253	€ 11.198.953	€ 1.950.000		€ 882.000	€ 344.000	€ 291.800	€ 4.556.453	€ 1.000.000	€ 150.000			€ 97.288.262	-€ 10.316.953	€ 2.579.634	€ 89.550.943
2020	€ 1.408.000	€ 631.400	€ 4.744.800	€ 6.784.200	€ 1.500.000				€ 294.800	€ 250.000	€ 1.700.000	€ 1.000.000			€ 89.550.943	-€ 6.784.200	€ 2.412.448	€ 85.179.191
2021	€ 1.412.080	€ 640.871	€ 5.999.222	€ 8.052.173	€ 1.700.000				€ 299.222	€ 2.000.000	€ 2.000.000				€ 85.179.191	-€ 8.052.173	€ 2.272.287	€ 79.399.305
2022	€ 1.416.201	€ 650.484	€ 4.103.710	€ 6.170.395	€ 1.500.000				€ 303.710	€ 2.300.000					€ 79.399.305	-€ 6.170.395	€ 2.136.795	€ 75.365.704
2023	€ 1.420.363	€ 660.241	€ 308.266	€ 2.388.870					€ 308.266						€ 75.365.704	-€ 2.388.870	€ 2.076.796	€ 75.053.630
2024	€ 1.424.566	€ 670.145	€ 312.890	€ 2.407.601					€ 312.890						€ 75.053.630	-€ 2.407.601	€ 2.067.795	€ 74.713.824
2025	€ 1.428.812	€ 680.197	€ 317.583	€ 2.426.593					€ 317.583						€ 74.713.824	-€ 2.426.593	€ 2.058.015	€ 74.345.246
2026	€ 1.433.100	€ 690.400	€ 322.347	€ 2.445.847					€ 322.347						€ 74.345.246	-€ 2.445.847	€ 2.047.425	€ 73.946.824
2027	€ 1.437.431	€ 700.756	€ 327.182	€ 2.465.370					€ 327.182						€ 73.946.824	-€ 2.465.370	€ 2.035.996	€ 73.517.450
2028	€ 1.441.806	€ 711.267	€ 332.090	€ 2.485.163					€ 332.090						€ 73.517.450	-€ 2.485.163	€ 2.023.696	€ 73.055.983
2029	€ 1.446.224	€ 721.936	€ 810.143	€ 2.978.303	€ 473.072				€ 337.071						€ 73.055.983	-€ 2.978.303	€ 2.003.871	€ 72.081.551
2030	€ 1.450.686	€ 732.765	€ 12.342.127	€ 14.525.579	€ 500.000				€ 342.127				€ 11.500.000		€ 72.081.551	-€ 14.525.579	€ 1.814.925	€ 59.370.898
2031	€ 1.455.193	€ 743.757	€ 347.259	€ 2.546.209					€ 347.259						€ 59.370.898	-€ 2.546.209	€ 1.626.738	€ 58.451.427
2032	€ 1.459.745	€ 754.913	€ 352.468	€ 2.567.126					€ 352.468						€ 58.451.427	-€ 2.567.126	€ 1.600.700	€ 57.485.001
2033	€ 1.464.342	€ 766.237	€ 357.755	€ 2.588.334					€ 357.755						€ 57.485.001	-€ 2.588.334	€ 1.573.343	€ 56.470.010
2034	€ 1.468.985	€ 777.731	€ 363.122	€ 2.609.838					€ 363.122						€ 56.470.010	-€ 2.609.838	€ 1.544.623	€ 55.404.795
2035	€ 1.473.675	€ 789.397	€ 9.368.568	€ 11.631.640					€ 368.568				€ 9.000.000		€ 55.404.795	-€ 11.631.640	€ 1.388.491	€ 45.161.646
2036	€ 1.478.412	€ 801.237	€ 374.097	€ 2.653.747					€ 374.097						€ 45.161.646	-€ 2.653.747	€ 1.227.374	€ 43.735.273
2037	€ 1.483.196	€ 813.256	€ 379.708	€ 2.676.161					€ 379.708						€ 43.735.273	-€ 2.676.161	€ 1.187.121	€ 42.246.234
2038	€ 1.488.028	€ 825.455	€ 385.404	€ 2.698.887					€ 385.404						€ 42.246.234	-€ 2.698.887	€ 1.145.110	€ 40.692.457
2039	€ 1.492.908	€ 837.837	€ 391.185	€ 2.721.930					€ 391.185						€ 40.692.457	-€ 2.721.930	€ 1.101.282	€ 39.071.808
2040	€ 1.497.838	€ 850.404	€ 397.053	€ 2.745.295					€ 397.053						€ 39.071.808	-€ 2.745.295	€ 1.055.577	€ 37.382.090
2041	€ 1.502.816	€ 863.160	€ 403.009	€ 2.768.985					€ 403.009						€ 37.382.090	-€ 2.768.985	€ 1.007.933	€ 35.621.038
TOTAAL	€ 43.188.407	€ 21.817.815	€ 68.985.107	€ 133.991.330	€ 9.000.000	€ 1.350.000	€ 980.000	€ 1.720.000	€ 9.425.108	€ 9.300.000	€ 4.800.000	€ 5.000.000	€ 27.410.000	€ 0				

Doel van deze rapportage

Dit Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2019 geeft een overzicht van de inzet van de provincie Fryslân op het gebied van verkeer en vervoer.