

# Utfieringsprogramma Ferkear en Ferfier 2020

Vertrek bussen		11:48	
Bus	Richting	Halte	Vertrek
54	Holwerd via Stiens	J	1 min
13	Drachten via Surhveen	C	1 min
15	Aldan West	F	1 min
615	Scholen Niulan	N	1 min
92	Bolsward via Winsum	K	2 min
612	NHL / Stenden	O	2 min
28	Heerenveen via Techum	M	3 min
71	Pietersbierum	I	3 min
355	Dokkum Sneldienst	D	3 min
7	Zuiderburen	H	6 min
114	Assen via Drachten	B	9 min
603	Friese Poort	N	9 min
612	NHL / Stenden	O	10 min
2	Aldan Oost via MCL	G	12 min
3	Camminghaburen	E	12 min
4	Niulan via Huizum	H	12 min
6	Bilgaard	G	12 min
51	Dokkum via Danwald	D	12 min
62	Buitenpost via Kollum	C	12 min
97	Franeker Froomacker	L	12 min
8	Vrijheidswijk	H	12 min
1	Westeinde	I	13 min
9	Binnenstad	F	13 min
155	Dokkum via Feanwalden	B	13 min
154	Dokkum via Holwerd	J	14 min
192	Bolsward Sneldienst	K	14 min
21	Heerenveen via Burgum	C	16 min
70	Minnerts9a via P+R WTC	I	17 min
320	Drachten	B	19 min
16	Bilgaard	G	22 min
72	Minnerts9a via Stiens	J	25 min
350	Alkmaar Station	L	27 min
18	Vrijheidswijk	H	29 min
54	Holwerd via Stiens	J	29 min
320	Heerenveen	B	29 min
95	Joune via Techum	M	30 min
5	Niulan via Aldan-MCL	F	31 min





# **Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2020** **Utfieringsprogramma Ferkear en Ferfier 2020**

**oktober 2019**



# Inhoud

Inleiding	4
Leeswijzer	5
<b>DEEL I: BELEIDSAGENDA</b>	<b>7</b>
1. Beleid	9
1.1 Planvorming	11
1.2 Monitoring	13
1.3 Actuele thema's mobiliteitsbeleid	14
1.4 Bestuurlijke samenwerking	17
2. Verkeersveiligheid (gedrag)	21
2.1 Educatie, voorlichting en verkeersgedrag	23
2.2 Handhaving	25
3. Infrastructuur	26
3.1 Onderhoudsbeleidskader	27
3.2 Beroepsvaart	27
3.3 Recreatievaart	30
3.4 Oeverbeheer	31
3.5 Wegen	32
3.6 Infrastructuur van de toekomst	36
4. Openbaar vervoer	38
4.1 Concessies OV	40
4.2 OV van de toekomst	44



<b>DEEL II</b>	<b>PROGRAMMERING</b>	<b>49</b>
1.	Verkeersveiligheid (gedrag)	51
2.	Verbetering infrastructuur	53
3.	Instandhouding provinciale infrastructuur	60
4.	Openbaar vervoer	67
	<b>BIJLAGEN</b>	<b>71</b>
1.	Resultaten Bestuursakkoord 2019-2023 'Geluk op 1', hoofdstuk 7 Bestemming Fryslân	73
2.	Globale planning voorstellen voor GS en PS	76
3.	Afspraken BO MIRT, november 2018.	78
4.	Samenwerkingsafspraken Noord-Nederland emissievrij BO MIRT, november 2018	83
5.	OV-ketenknooppunten Fryslân	94



# Inleiding

Het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2020 geeft de opgaven van de provincie Fryslân weer op het gebied van mobiliteit en infrastructuur. De belangrijkste beleidskaders voor dit uitvoeringsprogramma zijn het provinciaal verkeer- en vervoerplan (PVVP, PS 2006, herzien door PS in 2011), de ontwerp-(provincie) begroting 2020 en het bestuursakkoord 2019-2023 'Geluk op 1'.

Het uitvoeringsprogramma borduurt voort op de uitkomsten van diverse monitoringsrapportages, in het bijzonder de 'Monitoringsrapportage Ferkear en Ferfier 2018' en de 'Friese OV-Monitor 2018' (beide van begin 2019). De hoofdpunten uit deze rapportages komen in dit uitvoeringsprogramma terug.

Het uitvoeringsprogramma heeft de volgende functies:

- De vaststelling van de deelprogramma's voor infrastructuurprojecten door Gedeputeerde Staten.
- Een jaarlijks bezinningsmoment: zijn we nog op de goede weg?
- Het informeren van Provinciale Staten: het uitvoeringsprogramma wordt voorafgaand aan de behandeling van de provinciebegroting 2020 voor kennisgeving aan Provinciale Staten aangeboden.



## Leeswijzer

De opzet van het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2020 is conform de opzet van het uitvoeringsprogramma van 2019. Deel 1 Beleidsagenda bevat de hoofdstukken 1. Beleid, 2. Verkeersveiligheid (gedrag), 3. Infrastructuur en 4. Openbaar vervoer.

Deel I begint met een schets van ontwikkelingen die aanleiding zijn voor het herijken van het beleidskader voor mobiliteit, verkeer en vervoer: Omgevingswet, Klimaatakkoord, etc.

Qua opzet sluit het uitvoeringsprogramma aan op programma 2 van de ontwerp-begroting 2020. Hoofdstukken 1 Beleid en 2 Verkeersveiligheid zijn een uitwerking van het onderdeel Beleid van beleidsveld 2.1 van de begroting 2020. In 1.3 worden enkele actuele thema's op het gebied van mobiliteit behandeld: ketenmobiliteit, stimulering fietsgebruik, etc. Hoofdstuk 3 Infrastructuur is een uitwerking van de beleidsvelden 2.2 en 2.3 van de begroting 2020. Hoofdstuk 4 Openbaar vervoer is een nadere uitwerking van beleidsveld 2.4 van de begroting 2020.

Deel II bevat de programmering van infrastructurele werkzaamheden voor 2020, inclusief de hiermee gemoeide middelen.

De onderwerpen uit het bestuursakkoord worden zichtbaar weergegeven.

Bijlage 1 bevat een overzicht van resultaten uit Hoofdstuk 7 (Bestemming Fryslân) van het bestuursakkoord met betrekking tot mobiliteit en bijhorende infrastructuur. Deze resultaten worden afzonderlijk behandeld in de betreffende hoofdstukken van het uitvoeringsprogramma. Bijlage 2 bevat de planning van college- en Statenvoorstellen in de periode 2019-2020. Bijlagen 3 en 4 bevatten de afspraken zoals gemaakt in het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar van 2018. Bijlage 5 bevat een overzicht van ketenknooppunten in Fryslân.

In de digitale versie van dit uitvoeringsprogramma zijn 'links' opgenomen naar onderliggende documenten.





## Deel I

1	Beleid	9
2	Verkeersveiligheid (gedrag)	21
3	Infrastructuur	26
4	Openbaar vervoer	38

# BELEIDSAGENDA



## Beleidsagenda

Veruit de meeste dagelijkse verplaatsingen vinden plaats binnen de regio. Regionale bereikbaarheid is van belang voor een gezonde economie en de leefbaarheid en daarmee een belangrijke taak voor de provincie. Op grond van de Wet personenvervoer is de provincie opdrachtgever (concessieverlener) voor het openbaar vervoer. Daarnaast is de provincie wettelijk verantwoordelijk voor het onderhoud van de provinciale (vaar)wegen en de daarbij behorende 'kunstwerken', zoals bruggen, viaducten en tunnels.



## Beleid

### Ontwikkelingen

Er zijn diverse ontwikkelingen die van invloed zijn op mobiliteit, verkeer en vervoer: juridische, demografische, economische, technologische, etc. Mobiliteitsbeleid kan niet los worden gezien van ontwikkelingen op het terrein van wonen, werken en voorzieningen die van invloed zijn op de fysieke leefomgeving. Hieronder worden enkele actuele ontwikkelingen geschetst die aanleiding zijn het huidige beleidskader te herijken. In paragraaf 1.1 Planvorming wordt ingegaan op dat nieuwe beleidskader.

#### Omgevingswet

De Omgevingswet is het fundament van het nieuwe stelsel voor het omgevingsrecht. De Omgevingswet bundelt de wetgeving en regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water en regelt daarmee het beheer en de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. De wet geeft zes kerninstrumenten voor het benutten en beschermen van de leefomgeving: de omgevingsvisie, het programma, decentrale regelgeving, algemene rijksregels voor activiteiten, de omgevingsvergunning en het projectbesluit. De decentrale regels staan in het gemeentelijk omgevingsplan, de provinciale omgevingsverordening en de waterschapsverordening. Een belangrijk uitgangspunt van de Omgevingswet is het principe 'Decentraal, tenzij': taken en bevoegdheden liggen in principe bij gemeenten en waterschappen.

### Nationale omgevingsvisie (NOVI)

In juni 2019 heeft het Rijk het ontwerp van de Nationale omgevingsvisie (NOVI) gepubliceerd. De NOVI is een van de instrumenten op grond van de Omgevingswet. Met de NOVI geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in Nederland. In de NOVI wordt een toekomstperspectief voor Nederland geschetst en worden nationale belangen en opgaven beschreven. Centraal in de NOVI staat het principe van het breed, gebiedsgericht en programmatisch verkennen van opgaven.

### Provinciale omgevingsvisie (POVI) en Omgevingsagenda Noord-Nederland

De NOVI heeft een hoog abstractieniveau wat een vertaling vraagt op regionaal en lokaal niveau. Daarmee ligt er een relatie met de door de provincie en de gemeenten op te stellen omgevingsvisies. Provinciale Staten hebben de ontwerp-Omgevingsvisie op 25 september 2019 vastgesteld (met wijzigingen). Begin november 2019 wordt het ontwerp ter inzage gelegd voor de inspraak. De planning is erop gericht de definitieve POVI voor de zomer van 2020 vast te laten stellen door Provinciale Staten. NOVI en POVI worden uitgewerkt in programma's. Daarnaast worden er ook gebiedsgerichte omgevingsagenda's gemaakt. De omgevingsagenda is een actualisatie en een verbreding van de huidige MIRT-gebiedsagenda en moet een brug slaan tussen opgaven en concrete projecten. De omgevingsagenda Noord-Nederland moet het vertrekpunt en strategisch kompas worden voor het bestuurlijk overleg (BO) MIRT. Zie 1.4 Bestuurlijke samenwerking.

## Mobiliteitsfonds

Het mobiliteitsfonds wordt de opvolger van het infrastructuurfonds (onderdeel van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) en vloeit voort uit het regeerakkoord. Het mobiliteitsfonds beoogt een brede en integrale afweging van opgaven en oplossingsrichtingen. Dit sluit aan op de principes van de NOVI. Nieuw is o.a. dat in het mobiliteitsfonds budgetten worden opgenomen voor het beter benutten van bestaande infrastructuur. Het merendeel van de uitgaven zal beschikbaar blijven voor investeringsuitgaven. Het mobiliteitsfonds maakt ook subsidies aan decentrale overheden mogelijk voor aanleg, verbetering, beheer en onderhoud en bediening van infrastructuur. Tot 2030 blijven de middelen verdeeld tussen de traditionele 'modaliteiten': wegen, spoorwegen en water.

## Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)

Op het moment van dit schrijven is niet duidelijk wat de exacte gevolgen zullen zijn van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 met betrekking tot de uitstoot van stikstof. Als gevolg van deze uitspraak kan het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet langer worden gebruikt voor toestemmingverlening van activiteiten die stikstofemissie veroorzaken in (de buurt van) kwetsbare Natura 2000-gebieden. Als gevolg van de uitspraak liggen vergunningprocedures stil en zijn veel projecten in een impasse beland. Recent heeft het Adviescollege Remkes zijn eerste advies voor de korte termijn uitgebracht. Dit betreft maatregelen die gericht zijn op emissiereductie. Op het gebied van mobiliteit adviseert het Adviescollege een snelheidsverlaging door te voeren op rijks- en provinciale wegen, zo nodig

gedifferentieerd naar wegen of gebieden. Op het moment van dit schrijven beraadt het kabinet zich op de te treffen maatregelen voor de korte termijn. Voor de zomer van 2020 komt het Adviescollege met een rapport voor de lange termijn. Dan gaat het om emissiebeperkende maatregelen voor de andere vormen van mobiliteit: openbaar vervoer, vrachtvervoer, scheepvaart, luchtvaart.

## Klimaatakkoord

Volgens de nationale emissieregistratie bedroeg de CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van het verkeer en vervoer in Fryslân in 2016 zo'n 1,5 miljoen ton. Daarmee is 'mobiliteit' voor ongeveer een derde verantwoordelijk voor de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in Fryslân. Het wegverkeer is met circa driekwart de grootste veroorzaker van de uitstoot van 'mobiliteit'.

Het ontwerp-Klimaatakkoord is aan zogenoemde klimaattafels opgesteld, waaronder een mobiliteitstafel. Deze tafel onderscheidt vier grote inhoudelijke thema's:

1. Duurzame energiedragers (hernieuwbare energiedragers, stimuleren waterstof, duurzaam inkopen overheden);
2. Stimulering elektrisch (personen)vervoer (doel is 100% emissieloze nieuwverkoop van personenauto's in 2030);
3. Verduurzaming logistiek;
4. Verduurzaming personenmobiliteit (inclusief zakelijk reizen, OV en fiets).

In het kader van het ontwerp-Klimaatakkoord zijn er diverse afspraken en maatregelen met betrekking tot mobiliteit die de bevoegdheden van de provincie raken.

Zie hiervoor: [www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit](http://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit)

### 1.1 ■ Planvorming

Mobiliteit is onlosmakelijk verbonden met andere functies van de fysieke leefomgeving. Uitgangspunt is dat het mobiliteitsbeleid in samenhang wordt gezien met beleid voor bijvoorbeeld wonen, werken, voorzieningen en recreatie.

De ontwerp-POVI zegt hierover (citaat):

*'We willen in Fryslân een compleet palet bieden van steden en dorpen met gevarieerde en aantrekkelijke woningen, bedrijvigheid en voorzieningen. Steden en dorpen vullen elkaar aan en vormen een netwerk. Goede bereikbaarheid is essentieel voor dit netwerk...'*

We zorgen voor plannen en beleidskaders die zijn toegesneden op actuele ontwikkelingen. Daarbij houden we rekening met recente nationale beleidsdocumenten, bijvoorbeeld de Schets Mobiliteit naar 2040, Contouren toekomstbeeld OV 2030, Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, de Langetermijn Spooragenda, het Programma Aanpak Grote Wateren, Deltaprogramma en de Goederenvervoeragenda.

## Herijking beleidskader / mobiliteitsvisie / programma mobiliteit

Met het oog op de in de vorige paragraaf geschetste ontwikkelingen en de sterk veranderende opgaven bezinnen we ons op het huidige beleidskader, i.c. het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP). In 2020 zullen wij een nieuw integraal beleidskader voor mobiliteit, verkeer en vervoer en bijbehorende infrastructuur ontwikkelen waarbij wij aansluiting zoeken bij de ontwerp-POVI. De POVI zal conform de Omgevingswet uitgewerkt worden in omgevingsprogramma's. De nieuwe provinciale mobiliteitsvisie wordt dan het programma mobiliteit. Hierbij gaat het om mobiliteit in de volle breedte, waarbij niet de vervoersvorm ('modaliteit'), maar de reiziger centraal staat. Dit betekent dat ook onderwerpen als MaaS, data-uitwisseling, intelligente verkeersregelinstanties, deelauto's/-fietsen en autonoom vervoer in het programma mobiliteit worden opgenomen. Dat geldt ook voor actuele thema's als ketenmobiliteit / OV-ketenknooppunten en het stimuleren van het fietsgebruik.

### Rollen van de provincie en samenwerkingsprincipes

Bij de herijking van het mobiliteitsbeleid zal ook aandacht besteed moeten worden aan de rollen van de provincie. Zie in dit verband de ladder van overheidsparticipatie van de raad voor openbaar bestuur zoals opgenomen in bijlage 5 van het bestuursakkoord 2019-2023 waarin de volgende rollen worden onderscheiden: reguleren, regisseren, stimuleren, faciliteren, loslaten.

Volgens de ontwerp-POVI komt in algemene zin de nadruk te liggen op de netwerkende en participerende rollen van de provincie, maar omdat we op het gebied van mobiliteit, ook wettelijke taken uitvoeren (beheer/onderhoud (vaar)wegen en concessies OV), zal in het programma mobiliteit ook invulling gegeven moeten worden aan 'zwaardere' rollen als reguleren en regisseren. Voor de rolbepaling zijn onderstaande principes zoals benoemd in de ontwerp-NOVI van belang:

1. **Rollbewustheid:** hierbij gaat het om de vraag welke rol het best past bij de situatie en behoeften in de samenleving. Bijvoorbeeld de rol van de 'presterende overheid' als het gaat om de aanleg en het beheer van infrastructuur en de rol van 'rechtmatige overheid' als het gaat om het verlenen van concessies en het handhaven van regels.
2. **Decentraal wat kan:** de provincie pakt in principe alleen taken op als:
  - een provinciaal belang niet doelmatig en doeltreffend door gemeenten kan worden behartigd;
  - dit nodig is vanuit wettelijke taken en bevoegdheden of internationaal-rechtelijke verplichtingen.
3. **Ja, mits:** de Omgevingswet gaat uit van een 'ja, mits' benadering bij de beoordeling van ontwikkelingen en initiatieven. We gaan uit van wat mogelijk is en mogelijk gemaakt kan worden.
4. **We sluiten aan bij wat er al in de samenleving gebeurt** (participerende overheid) en tuigen niet iets nieuws op als er al initiatieven, plannen en projecten bestaan die aansluiten op de ambities voor Fryslân.
5. **Sturen op proces:** bovenstaande principes veronderstellen dat we vooraf minder inhoudelijk vastleggen in beleid en regels. We geven aan waar we samen met partijen naar toe willen en sturen vervolgens op het proces om daar te komen.

Bovengenoemde principes hangen vanzelfsprekend nauw samen met de te bepalen rollen.

### Regionale mobiliteitsprogramma's

Op grond van het ontwerp-Klimaatakkoord moeten de provincies in regionale mobiliteitsprogramma's aangeven welke maatregelen zij gaan treffen voor een lagere CO<sub>2</sub>-emissie. De afspraak in het Klimaatakkoord is dat de regio's in het BO MIRT van het najaar 2019 plannen van aanpak voor de ontwikkeling van de regionale mobiliteitsprogramma's presenteren. Het regionale mobiliteitsprogramma zal een coproductie zijn van provincie en gemeenten, waarbij de provincie het voortouw neemt. Het ligt voor de hand dat hierbij wordt aangesloten op reeds bestaande afspraken in het kader van de Samenwerking Slimme en Duurzame Mobiliteit in Noord-Nederland / Noord-Nederland emissievrij; zie bijlage 4 Samenwerkingsafspraken Noord-Nederland emissievrij (BO MIRT, november 2018). Het is goed denkbaar dat het programma mobiliteit (provinciale mobiliteitsvisie) in het kader van de POVI aan andere eisen moet voldoen dan een regionaal mobiliteitsplan in het kader van het Klimaatakkoord. Wij zijn in ieder geval van plan onze inzet voor beide plannen zo veel mogelijk te combineren. Indien mogelijk worden beide plannen geïntegreerd. Wij willen dit in 2020 geheel of grotendeels afronden.

## 1.2 ■ Monitoring

Dit uitvoeringsprogramma borduurt voort op de uitkomsten van diverse monitoringsrapportages, in het bijzonder de 'Monitoringsrapportage Ferkear en Ferfier 2018' – zie [www.fryslan.frl/beleidsthemas/vastgesteld-uitvoeringsprogramma-verkeer-en-vervoer\\_43568](http://www.fryslan.frl/beleidsthemas/vastgesteld-uitvoeringsprogramma-verkeer-en-vervoer_43568) – en de Friese OV-monitor 2018 – zie [www.fryslan.frl/beleidsthemas/openbaar-vervoer-ov\\_3655](http://www.fryslan.frl/beleidsthemas/openbaar-vervoer-ov_3655) – (beide van begin 2019). Zo wordt er bijvoorbeeld naar aanleiding van de monitoringsrapportages onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van het fietsverkeer en het gebruik van carpoolplaatsen en parkeerterreinen bij stations. Dit om de vraag naar en het aanbod van voorzieningen op elkaar af te stemmen.

### Standaardisatie monitoring

Ten aanzien van de monitoring zullen wij werkwijze en instrumentarium tegen het licht houden om sneller te beschikken over relevante monitoringsgegevens. Uitgangspunt zijn de relevantie van de monitoringsgegevens en de doelmatigheid van de registratie en monitoring. Daarbij gaat het om de volgende vragen: waarom meten we? wat meten we? meten we efficiënt? Om de continuïteit en de doelmatigheid te waarborgen ontwikkelen we een gestandaardiseerde werkwijze voor toekomstige rapportages waarbinnen ruimte is om in te spelen op veranderende informatiebehoeften.

De monitoringsrapportage verkeer en vervoer 2019 wordt rond de zomer van 2020 aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten voorgelegd.

### 1.3 ■ Actuele thema's mobiliteitsbeleid

Per jaar worden in Fryslân zo'n 8 miljard reizigerskilometers gemaakt. Grofweg wordt in Fryslân driekwart van de kilometers afgelegd in de auto, 8% in het openbaar vervoer, 7% op de fiets en 3% lopend. In Fryslân wordt duidelijk minder gebruik gemaakt van de trein dan in geheel Nederland en er worden iets meer kilometers als autobestuurder gemaakt.

*Bron: monitoringsrapportage verkeer en vervoer 2018*

In de nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA\*) wordt de verwachting uitgesproken dat de totale mobiliteit in Noord Nederland groeit op het gebied van het aantal kilometers, maar minder dan het landelijk gemiddelde.

\* De NMCA is één van de MIRT-instrumenten.

### Ketenmobiliteit / OV-ketenknooppunten

Reizigers maken soms voor één reis gebruik van meerdere vervoerwijzen. Daarbij is van belang dat deze vervoerwijzen goed op elkaar aansluiten. Het verbeteren van deze ketenmobiliteit stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer. Het gaat hier niet alleen om trein- en busstations, maar ook om haltes in kleine dorpen en aan doorgaande wegen. In hoofdstuk 4 Openbaar vervoer wordt hier verder op ingegaan.

Samen met de provincies Groningen en Drenthe werken we aan een noordelijk plan van aanpak voor OV-ketenknooppunten ('hubs'). Hierover willen we in het BO MIRT van 20 november 2019 nadere afspraken maken met het Rijk.

De komende periode investeren wij in deze OV-ketenknooppunten op basis van het 'Beleidskader OV ketenknooppunten en busstallingen'. Dit beleidskader is een bijlage bij de Nota van Uitgangspunten voor de busconcessie 2022. De betreffende investeringen zijn opgenomen in deel II van dit uitvoeringsprogramma.

#### Carpoolplaatsen

Bij of in de buurt van op-/afritten van provinciale wegen liggen 50 carpoollocaties die deels in bezit van de provincie zijn. Het gebruik van deze carpoollocaties wordt gemonitord. Bij sommige carpoolplaatsen en treinstations is sprake van overbezetting van auto en/of fiets. Momenteel wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor het oplossen van de capaciteitsproblemen. Eind 2019 zal dit gereed zijn en kunnen wij besluiten over onze verdere inzet.

#### Deelfietsen

Wij zien voor deelfietsen een belangrijke rol in de (keten)mobiliteit en het versterken van het gebruik van het OV. Wanneer op OV-ketenknooppunten deelfietsen beschikbaar zijn, kunnen bezoekers op een eenvoudige wijze een deel van hun reis per fiets afleggen. In 2020 willen wij zorgen voor een grotere beschikbaarheid van deelfietsen voor reizigers in Fryslân. Deelfietsen zijn huurfietsen die gemakkelijk te huren zijn voor een korte tijd, bijvoorbeeld de blauw-gele OV-fiets van NS. Er zijn in Fryslân drie locaties waar OV-fietsen gehuurd kunnen worden, namelijk de NS-stations in Leeuwarden, Heerenveen en Sneek.

In het BO MIRT van 2018 zijn afspraken gemaakt over een project deelfietsen in Fryslân: zie bijlage 4. Samen met de gemeente Leeuwarden en met Arriva werken wij dit project uit. De uitwerking met de gemeente Leeuwarden betreft stedelijke deelfietsen in Leeuwarden, in samenwerking met werkgevers. Hierbij ligt de focus op de vervanging van fietsen in het Leeuwarder Park&Bike-systeem door deelfietsen. De samenwerking met Arriva is gericht op de aansluiting van deelfietsen op het openbaar vervoer en op de invulling van de verplichtingen van Arriva op dit punt in het kader van de treinconcessie en de busconcessie ZOWAD (Zuidoost Fryslân en de Waddeneilanden Vlieland, Terschelling en Ameland).

Voor 2020 werken wij aan het volgende:

- beschikbaarheid van deelfietsen op alle regionale treinstations als onderdeel van de nieuwe treinconcessie of hierop anticiperend;
- zo mogelijk afspraken met OV-Fiets van NS over de treinstations Grou-Jirnsum, Akkrum en Wolvega;
- voor plaatsen zonder trein: deelfietsen op een aantal busstations, uit te breiden tot maximaal acht locaties;
- deelfietsen op enkele andere busknooppunten, uitgaande van een groeimodel;
- informatie en marketing rond de beschikbare deelfietsen.

Uit een in 2019 uitgevoerde marktconsultatie blijkt dat deelfietsen niet overal kostendekkend te exploiteren zijn. Met name voor de startfase dient een bijdrage aan de exploitant van de deelfietsen te worden overwogen. Deze bijdrage kan verder afhankelijk worden gesteld van de marktontwikkelingen en van de bijdrage van deelfietsen aan het functioneren van het OV-systeem.

#### Data op orde

Gelet op de gewenste versterking van de ketenmobiliteit is tijdige beschikbaarheid van juiste en volledige data van belang voor het aanbieden van informatie aan reizigers opdat zij keuzes kunnen maken over routes en vervoerwijzen. Landelijk wordt gevraagd om te werken aan het beschikbaar stellen van data voor reisinformatie, monitoring en incidentbeheersing. Wij werken in SNN-verband aan een project om data van de eigen organisatie en gemeenten over de actuele stand van zaken van het verkeer (realtime) te delen met aanbieders.

## Stimulering fietsgebruik

Het fietsverkeer, met name het door ons geregistreerde bovenlokale fietsverkeer, vertoont niet de verwachte stijging. Een relevante ontwikkeling is dat het aandeel elektrische fietsen toeneemt. In zijn algemeenheid wordt van de elektrische fiets verwacht dat de verplaatsingsafstanden toenemen en dat het aantal bovenlokale verplaatsingen toeneemt. Met name dat laatste zien we niet bij onze telpunten. De gemiddelde fietsintensiteiten op de provinciale telpunten zijn sinds 2014 niet gestegen. Het CBS-mobiliteitsonderzoek laat zien dat ook landelijk de totaal afgelegde fietsafstand in 2017 niet hoger is dan in 2011. Verder is het vermoeden dat er meer groei is bij lokale verplaatsingen en verplaatsingen van en naar het OV.

*Bron: monitoringsrapportage verkeer en vervoer 2018*



Wij hebben opdracht gegeven tot een onderzoek naar de achtergrond van bovengenoemde ontwikkelingen. Wij verwachten daaruit aanknopingspunten voor het effectief stimuleren van het fietsgebruik.

#### **Tour de Force**

Het kabinet zet de komende jaren fors in op het stimuleren van het fietsgebruik, c.q. een 'modal shift' waarbij forensen de kansen van de fiets voor hun woon-werkverkeer benutten. Hierbij wordt de verbinding gezocht met ketenmobiliteit. De combinatie OV en fiets vraagt om extra voorzieningen en stallingsruimte op de OV-ketenknooppunten. De afgelopen vier jaar is met het landelijke programma Tour de Force ([www.fietsberaad.nl/Tour-de-Force/Home](http://www.fietsberaad.nl/Tour-de-Force/Home)) ingezet op verschillende thema's om het fietsen te stimuleren. Op 20 juni 2019 hebben ruim 20 overheden en brancheverenigingen, verenigd in Tour de Force, het 'Ambitiedocument Schaalsprong Fiets 2e etappe Tour de Force' vastgesteld. Hierin staan de ambities om het fietsgebruik in Nederland te bevorderen. Het doel is 20% meer fietskilometers in 2027. Voor de komende jaren wordt ingezet op thema's als stedelijke en regionale fietsmobiliteit, gezondheid en klimaat. Via het IPO zijn wij aangesloten bij Tour de Force.

#### **Fyts!mpuls**

Met de Fyts!mpuls beoogt de provincie Fryslân gemeenten door middel van subsidies te stimuleren de fietsveiligheid en fietsinfrastructuur te verbeteren. Gemeenten kunnen subsidie (50%) aanvragen voor het veiliger maken van kruispunten, het verbreden van fietspaden en het treffen van algemene maatregelen, zoals het aanbrengen van markeringen, het verwijderen van paaltjes of het vervangen van tegels door asfalt. Bij de subsidieverlening wordt er naar gestreefd combinaties te maken met de hoofdfietsroutes (zie 3.5). In de periode 2019-2022 trekt de provincie jaarlijks een half miljoen euro uit voor fietsprojecten van gemeenten op het hoofdnet. Voor de jaren 2020, 2021 en 2022 kunnen gemeenten hiervoor aanvragen indienen.

#### **Slimme en Duurzame Mobiliteit: 'Samen (op)fietsen!'**

In SNN-verband, i.c. de bestuurscommissie (BC) MIRT waarin ook de gemeenten Leeuwarden, Groningen, Assen en Emmen participeren, wordt gewerkt aan de uitvoering van de maatregelen in het kader van 'Slimme en Duurzame Mobiliteit'. Onder de titel 'Samen (op)fietsen!' wordt gewerkt aan de ambitie Noord-Nederland op de (fiets)kaart te zetten. Zie bijlage 4.

#### **Internationaal wielerevenement**

We hebben de ambitie een internationaal wielerevenement naar Fryslân te halen. Het unieke van het landschap en wegen, de kracht van de 'mienskip' en de positieve resultaten van Culturele Hoofdstad 2018 zorgen voor een propositie aan diverse organisaties van internationale wielerevenementen om Fryslân kandidaat te stellen als start- en/of etappeplaats.

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

Samen met andere overheden in Noord-Nederland werken we aan duurzame mobiliteit. Hierover zijn in het BO MIRT van november 2018 afspraken gemaakt. Deze afspraken zijn vastgelegd in de 'Samenwerkingsafspraken Noord-Nederland Emissievrij'. Zie bijlage 4. De belangrijkste thema's zijn:

- Slimme Mobiliteit (data delen, intelligente verkeersregelininstallaties, MaaS, autonoom vervoer, etc.)
- Ketenmobiliteit (OV-knooppunten, hubs)
- Logistiek en goederenvervoer
- Samenwerking met bedrijven, instellingen, scholen
- Fiets
- Deelfietsen
- Deelauto
- Parkeerbeleid
- Basisinfrastructuur energie (laadpunten, vulpunten, netwerk)
- Vergroenen infrastructuur
- Versterken OV
- Vergroenen OV
- Vergroenen bereikbaarheid Wadden
- Vergroenen wagenparken

Aan de uitwerking van de meeste van deze thema's nemen wij deel. Fryslân is in 2019 binnen Noord-Nederland trekker voor de onderdelen ketenmobiliteit, basisinfrastructuur energie, 'vergroenen' OV en 'vergroenen' bereikbaarheid Wadden. Het thema deelfietsen is een specifiek Fries thema.

In het BO MIRT van 20 november 2019 komt de aanpak voor de volgende jaren aan de orde.

## Laad- en vulinfrastructuur

Het landelijke beleid is gericht op een sterke groei van het aantal elektrische auto's: 100% emissieloze nieuwverkoop van personenauto's in 2030. Ook het aantal voertuigen op waterstof zal groeien. Het aantal beschikbare laadpunten voor stroom en het aantal vulpunten voor waterstof mag hiervoor geen beperkende factor zijn. Zoals afgesproken in het BO MIRT van november 2018 stellen wij samen met de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Leeuwarden, Groningen, Assen en Emmen een plan van aanpak op voor het realiseren van laad- en vulpunten.

Inmiddels is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) als uitvloeisel van het Klimaatakkoord verschenen. Het Rijk vraagt om een regionale samenwerkingsstructuur en stelt hiervoor procesgeld beschikbaar. Hierbij gaat het om de uitwisseling van kennis, afspraken over het spreiden van snellaadpunten, waterstofvulpunten en publieke laadpunten dicht bij de provinciegrens. We maken prognoses van het aantal benodigde punten en we houden de ontwikkeling bij. Een groot deel van de laadpunten zal door gemeenten gerealiseerd moeten worden.

### 1.4 ■ Bestuurlijke samenwerking

Het mobiliteitsbeleid wordt samen met diverse partners ontwikkeld en uitgevoerd. Hieronder worden de samenwerkingsverbanden in het kader van MIRT, SNN, verkeersveiligheid en IPO behandeld. Aan het infrastructuurbeleid en de programmering wordt veelal samen met Rijk, gemeenten en waterschap invulling gegeven.

## Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Concrete beslissingen over infrastructuurinvesteringen vinden plaats conform de MIRT-systematiek. Deze systematiek beschrijft de rollen en taken van partijen en de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage aan een mobiliteitsopgave. Hierbij gaat het om het proces van verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslistmomenten. Wij agenderen de voor Fryslân belangrijke onderwerpen bij het Rijk met het doel deze op te laten nemen in het MIRT. In het MIRT staan naast rijks(infrastructuur)projecten ook projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit waarover Rijk en regio in het jaarlijkse BO MIRT afspraken hebben gemaakt. Zie voor het MIRT-overzicht 2020: [www.mirtoverzicht.nl](http://www.mirtoverzicht.nl)

### BO MIRT Noord-Nederland

Het BO MIRT wordt per landsdeel gevoerd. Vanuit het Rijk wordt het overleg gevoerd door de bewindslieden van het ministerie van I&W en de minister van BZK. Fryslân maakt deel uit van landsdeel Noord-Nederland dat in het BO vertegenwoordigd wordt door de voorzitter van SNN en de (SNN-) bestuurscommissie (BC) MIRT. Behalve de drie noordelijke provincies zijn ook de gemeenten Leeuwarden, Groningen, Assen en Emmen vertegenwoordigd in deze bestuurscommissie.

In het voorjaar vindt het zogenoemde strategisch BO MIRT plaats en in het najaar het BO MIRT waarin definitieve afspraken worden gemaakt over programma's en projecten. Op 15 mei 2019 heeft het strategisch BO MIRT in Leeuwarden plaatsgevonden. In dit overleg werd conform de NOVI-principes ingezoomd op brede opgaven op het gebied van de fysieke leefomgeving: de landbouw- en energietransitie, klimaatadaptatie, verstedelijking en slimme en duurzame mobiliteit. Daarbij stond het nieuwe (NOVI-)instrument omgevingsagenda centraal. Afsproken werd dat Rijk en landsdeel Noord-Nederland samen een plan van aanpak uitwerken om te komen tot een omgevingsagenda Noord-Nederland. Deze aanpak wordt vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg MIRT van 20 november 2019. Onderdeel van de aanpak is het gezamenlijk identificeren van omgevingsopgaven.

Voor de afspraken in het BO MIRT van november 2018 wordt verwezen naar bijlage 3: Afspraken BO MIRT Noord-Nederland, november 2018.

### Bestuurlijk overleg Spoor

Voorafgaand aan het BO MIRT in het najaar worden de onderwerpen op het gebied van het spoorvervoer besproken in het BO Spoor. De in dit overleg gemaakte afspraken worden geformaliseerd in het BO MIRT. Lopende MIRT-onderwerpen op het gebied van het spoor zijn: versnelling spoorverbinding van/naar Randstad, 4e trein Leeuwarden – Sneek, spooraquaduct Van Harinxmakanaal in de spoorlijn Leeuwarden-Heerenveen.

Hieronder worden enkele onderwerpen benoemd die voor onze provincie van belang zijn en waarover we in de bestuurlijke overleggen MIRT (nadere) afspraken willen maken. Voor een deel betreft het onderwerpen die eerder al onderwerp waren van het BO MIRT.

---

- Afspraken met het Rijk over de vervanging van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal in de spoorlijn naar Zwolle door een aquaduct, incl. spoorzone Werpsterhoeke (Bestuursakkoord, resultaatnr. 45, capaciteitsknelpunt treinverkeer en scheepvaart. Zie bijlage 3, nr. 10).
- Versnellen spoorverbinding Randstad-Noord-Nederland (Bestuursakkoord, resultaatnr. 44), inclusief afspraken met het Rijk over een maatschappelijke kosten- en batenganalyse (MKBA) Lelylijn (Bestuursakkoord, resultaatnr. 46). Zie bijlage 3, nr. 8.
- 4e Trein Leeuwarden – Sneek. Zie bijlage 3, nr. 9.
- Verruiming sluis Kornwerderzand, incl. draaibruggen (Bestuursakkoord, resultaatnr. 39). Zie bijlage 3, nr. 5.
- Vaarweg De Boontjes, overgang naar definitieve situatie v.w.b. het baggeren.
- Programma Slimme en duurzame mobiliteit / Samenwerkingsafspraken Noord-Nederland emissievrij (OV-ketenknooppunten / hubs Noord-Nederland, snelfietspaden, fietsparkeren, (snel)laadinfrastructuur, vergroenen regionaal OV, incl. spoor, vergroenen bereikbaarheid Wadden, etc.). Zie bijlage 3, nr. 16 en bijlage 4.
- Knelpunten beweegbare bruggen Skarster Rien (A6) en Bolsward (A7) (Bestuursakkoord, resultaatnr. 36).
- Van Harinxmakanaal: bochtverruiming en afspraken met het Rijk over de Tsjerk Hiddessluizen (Bestuursakkoord, resultaatnr. 37).
- Decentralisatie concessieverlening sprinterdiensten Leeuwarden/Groningen-Zwolle (Bestuursakkoord resultaatnr. 47).
- Afspraken met het Rijk over de overdracht van de concessieverlening voor de Waddenveren naar Fryslân (Bestuursakkoord, resultaatnr. 48).
- Veerverbinding Holwerd-Ameland / bereikbaarheid Ameland vanaf 2030.
- Programmatische Aanpak Grote Wateren, bijvoorbeeld in relatie tot Holwerd aan Zee.
- Opwaardering hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl / integrale aanpak Prinses Margrietkanaal in Fryslân. Zie bijlage 3, nr. 1.
- Voorkeursbeslissing Versterking Friese IJsselmeerkust. Zie bijlage 3, nr. 14.
- Maatregelen in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030.
- Verduurzaming regionale spoorlijnen. Zie bijlage 3, nr. 7 en bijlage 4.
- Spoorbrug HRM103 Van Harinxmakanaal in lijn naar Harlingen / Sneek.
- Bereikbaarheid havens Drachten en Heerenveen.

## Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân

Met alle Friese gemeenten en Rijkswaterstaat overleggen wij enkele malen per jaar in het Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân (OVVF). Terugkerende thema's zijn het programma van eisen en het bestek voor de OV- concessies, het jaarlijkse werkplan van het Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân (ROF) en plannen voor het fietsverkeer. Onderwerpen voor 2020 zijn onder meer het Regionale Uitvoeringsplan voor het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) en het Meerjarenuitvoeringsplan Verkeersveiligheid ROF 2021-2025.

## Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân

Op het terrein van het verkeersgedrag werken wij samen met gemeenten, Rijk en maatschappelijke organisaties in het Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân (ROF). Zie [www.fryslan.frl/beleidsthemas/regionaal-orgaan-verkeersveiligheid-fryslan-rof\\_41525](http://www.fryslan.frl/beleidsthemas/regionaal-orgaan-verkeersveiligheid-fryslan-rof_41525). Het jaarlijkse kader hiervoor is het werkplan ROF. Begin juli 2019 hebben het OVVF en het ROF ingestemd met het werkplan ROF 2020. Het ROF is een onafhankelijk overlegplatform van organisaties die zich in Fryslân inzetten voor het verhogen van de verkeersveiligheid. Met betrokken partijen in Fryslân geven we vorm en inhoud aan de regionale uitvoeringsagenda van het SPV 2030.

Om een fundament te leggen onder de gezamenlijke uitvoering van de Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 is het Manifest Verkeersveiligheid 2011-2025 ondertekend door o.a. de provincie, alle gemeenten en de verkeersveiligheidspartners.

Andere partijen waarmee wordt samengewerkt zijn Veilig Verkeer Nederland (VVN), de ANWB, de Fietzersbond, RYD (Responsible Young Drivers), het CBR, de SBV (Stichting Bevordering Verkeerseducatie), politie, het OM en de Vereniging Verkeersslachtoffers.

## IPO

Het IPO behartigt de gemeenschappelijke belangen van de provincies en onderhandelt namens de 12 provincies met het Rijk, de gemeenten, vervoerregio's en maatschappelijke partners. Op het terrein van de mobiliteit onderscheidt het IPO vijf thema's: toekomst OV, verkeersveiligheid, fietsbeleid, verduurzaming mobiliteit, 'smart mobility'.

## Mobiliteitsbureau Noordoost-Fryslân

De provincie en de gemeenten in Noordoost-Fryslân nemen deel in de gemeenschappelijke regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau Noordoost-Fryslân. Doel van de gemeenschappelijke regeling is een efficiëntere organisatie van het regionale doelgroepenvervoer (Wmo- en leerlingenvervoer) in combinatie met het kleinschalig openbaar vervoer, in casu de Opstapper. Voor de Opstapper is de provincie verantwoordelijk binnen de huidige concessies. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het Wmo- en leerlingenvervoer.

In opdracht van het mobiliteitsbureau voert de Mobiliteitscentrale de aanname van ritten, planning en verdeling van ritten over beschikbare voertuigen uit en geeft advies aan reizigers over beschikbare reismogelijkheden.



## Verkeersveiligheid (gedrag)

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid hanteren we een brede aanpak. Naast het aanleggen en inrichten van veilige wegen, dragen we met educatie en voorlichting bij aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

De laatste jaren neemt het aantal oudere slachtoffers sterk toe terwijl het aantal jongere slachtoffers afneemt. In 2018 waren 17 van de slachtoffers 60 jaar of ouder (74%), in 2010 waren dat er nog 8 (29%). Het aantal slachtoffers tot 60 jaar is gedaald van 18 in 2010 naar 7 in 2018. Ook landelijk is deze ontwikkeling zichtbaar: in 2010 was nog 38% van de dodelijke slachtoffers 60 jaar of ouder, in 2018 was dat al 52%.

In 2017 waren er 4 ongevallen met dodelijke afloop op provinciale wegen, daarbij vielen 4 doden. In 2018 waren er 5 ongevallen op provinciale wegen en vielen er 7 doden. Het driejarig gemiddelde over 2014-2016 (het referentiepunt) was 4,3 ongevallen.

*Bron: monitoringsrapportage verkeer en vervoer 2018*

In nationaal verband wordt gesproken met het CBS over de verschillen in aantallen verkeersdoden zoals enerzijds gerapporteerd door de politie en anderzijds door het CBS. Ook hier speelt informatie van de ziekenhuizen een belangrijke rol. Over 2018 rapporteerde de politie 18 verkeersdoden in Fryslân, terwijl het CBS drie maanden later een aantal van 27 rapporteerde.

Voor het veiliger maken van de provinciale infrastructuur (RYP) verwijzen we naar paragraaf 3.5 Wegen en deel II, paragraaf 2.1 Kleine infrastructuurprojecten.

## Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030)

In december 2018 is het nationale SPV 2030 aangeboden aan de Tweede Kamer [www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur](http://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur). Op 14 februari 2019 hebben Rijk, IPO, VNG en de vervoerregio's het startakkoord SPV 2030 ondertekend. Het SPV 2030 gaat uit van de volgende beleidsthema's:

- Veilige infrastructuur
- Heterogeniteit in het verkeer
- Technologische ontwikkelingen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers
- Onervaren verkeersdeelnemers
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

In het kader van het SPV 2030 heeft de regio de opgave in beeld te brengen wat een risico-gestuurde aanpak middels "de drie E's van Infrastructuur, Educatie en Handhaving" vraagt aan financiële middelen.

In 2019 maakten we conform het Startakkoord een verkenning van deze risico-gestuurde aanpak op basis van de negen beleidsthema's uit het SPV 2030. Op basis van de uitgevoerde risicoanalyses bespreken Rijk en regio in het BO verkeersveiligheid op 4 december 2019 welke prioriteiten worden gesteld en welke financiering nodig is om de belangrijkste risico's aan te pakken. Daarbij wordt onderzocht hoe de huidige beschikbare middelen voor verkeersveiligheid van Rijk, provincies en gemeenten optimaal kunnen worden ingezet en welke extra middelen nodig zijn voor een effectieve uitvoeringsagenda.

### Regionaal uitvoeringsplan verkeersveiligheid

In het kader van het SPV 2030 maken we een regionaal uitvoeringsplan verkeersveiligheid waarin bovengenoemde thema's geoperationaliseerd worden. Dit plan laten we in principe parallel lopen met ons eigen meerjarenuitvoeringsplan verkeersveiligheid 2021-2025 in het kader van de Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025.

## Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025

Op basis van de Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 worden jaarprogramma's uitgewerkt voor de zgn. niet-infrastructurele maatregelen. In de (meerjaren)begroting is een jaarlijks bedrag van € 1,6 miljoen opgenomen (d.w.z. 5 x € 1,6 miljoen).

Daarnaast kennen we, op grond van het door alle gemeenten ondertekende Manifest Verkeersveiligheid 2011-2025, voor de periode 2016-2020 een tweede zgn.

€ - € - regeling, waarbij een door een gemeente geïnvesteerde euro in gedragsmaatregelen verkeersveiligheid door de provincie verdubbeld wordt (tot een maximum van € 1 per inwoner voor de periode 2016-2020).

Op basis van het bestuursakkoord is een eenmalig bedrag van € 1 miljoen (4 x € 250.000 per jaar) extra beschikbaar om een impuls te geven aan de verkeerseducatie door de invoering van zogenoemde basispakketten verkeerseducatie in het basis- en het voortgezet onderwijs ('de basis op orde met een doorlopende leerlijn') en door vervoerseducatie voor ouderen (vooral ten aanzien van fietsgebruik). Zie bijlage 1, nr. 40.

#### **Werkplan ROF 2020**

Het jaar 2020 is het vijfde en laatste jaar van ons meerjarenuitvoeringsplan verkeersveiligheid 2016-2020. De maatregelen voor 2020 zijn opgenomen in het werkplan 2020 van het ROF. Op grond van de Friese Strategie Verkeersveiligheid zetten we vooral in op de leeftijdsgroepen 0-24 jaar en ouder dan 70 jaar. Daarnaast kennen we de speerpunten Alcohol, Snelheid, Fiets en Ouderen.

### **2.1 ■ Educatie, voorlichting en verkeersgedrag**

#### **Verkeersslachtoffers Friese wegen**

##### ***(Bestuursakkoord, resultaatnr. 40: het aantal doden en gewonden op de Friese wegen daalt)***

In mei 2017 namen Provinciale Staten de motie 'Nul verkeersdoden' aan. Zoals hierboven aangegeven is op basis van het bestuursakkoord een eenmalig bedrag van € 1 miljoen (4 x € 250.000 per jaar) extra beschikbaar om een impuls te geven aan de verkeerseducatie. Met verkeerseducatie en voorlichting dragen we bij aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Daarbij geven we prioriteit aan de doelgroepen jongeren en ouderen. Fietsers krijgen bijzondere aandacht. Met betrokken partijen in Fryslân geven we vorm en inhoud aan de regionale Uitvoeringsagenda in het kader van het nationaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030).

#### **Promotie basispakketten verkeerseducatie**

Het jaar 2020 is het eerste volledige jaar waarin de promotie van de basispakketten verkeerseducatie operationeel is bij Veilig Verkeer Nederland (basisonderwijs) en bij de Stichting Bevordering Verkeerseducatie (voortgezet onderwijs). Wegens het enthousiasme bij de scholen in de proefperiode 2019 maken we gebruik van (een deel van) het extra bedrag van € 1 miljoen uit het bestuursakkoord om de zgn. doorgaande leerlijn te vervolmaken.



## Doortrappen

In 2017 vielen landelijk voor het eerst meer verkeersdoden op de fiets dan in de auto. Onder deze slachtoffers is relatief een groot aantal ouderen.

In 2018 zijn voor het eerst meer fietsers (inclusief e-bike) gewond geraakt dan personen in auto's (232 tegen 171). De groep ouderen wordt groter, ouderen blijven langer fit, ze fietsen tot op hogere leeftijd en kiezen vaker voor een e-bike. Ouderen zijn kwetsbare verkeersdeelnemers en raken bij een ongeval sneller ernstig gewond. Met het programma Doortrappen, waarvoor het ROF kwartiermaker voor de Friese gemeenten is, worden ouderen geholpen om veilig te kunnen blijven fietsen.

## Mottoborden provinciale wegen

In 2020 zal de aanbesteding plaatsvinden van de eventuele vervanging en wisseling van de thema's op de bijna 70 mottoborden langs provinciale wegen. We streven hierbij naar een efficiëncyslag door nog eens kritisch te kijken naar alle opstellocaties en naar de technische mogelijkheden van moderne mottoborden.

## ROF 40 jaar

In mei 2020 bestaat het ROF 40 jaar. Daaraan zal op bescheiden en gepaste wijze aandacht besteed worden.

Mede door de resultaten van de verkeersongevallenregistratie van de vier Friese ziekenhuizen met een Spoedeisende hulp (SEH-) afdeling en de Regionale Ambulance Voorziening (RAV) weten we dat de opgave onveranderd groot is.

## Veiligheid op het water

Het veiligheidsbewustzijn op het water blijft een punt van aandacht. Over 2018 zijn zes significante en circa 70 niet-significante ongevallen geregistreerd. Een niet-significant ongeval is een licht ongeval, bijvoorbeeld vastlopen of omslaan. Sinds 2018 is de registratie in de SOS-database redelijk betrouwbaar. Toch blijft de registratie van niet-significante ongevallen een punt van aandacht.

### 'Varen doe je Samen!' 2020-2025

Om de veiligheid op het water te vergroten, nemen wij deel aan het landelijke project 'Varen doe je Samen!' 2020-2025 ([www.varendoejesamen.nl](http://www.varendoejesamen.nl)) als voortzetting van het huidige project 2015-2020. Partners in het project zijn o.a.: provincies, Rijkswaterstaat, havenbedrijven, Unie van Waterschappen, Waternet, ANWB, HISWA, Watersportverbond, BLN-Koninklijke Schuttevaer, KNRM, Reddingsbrigade, Sportvisserij. In het kader van het project geeft een landelijk projectteam voorlichting en voert campagnes uit. Deze activiteiten zijn aanvullend op de handhavende en informerende taken van het team Nautische Zaken van onze provincie. Door deelname aan het project wordt de provincie ontzorgd en is er een breder bereik. Bovendien is de deelname bevorderlijk voor de afstemming met de partners in Noord-Nederland en het maken van samenwerkingsafspraken, bijvoorbeeld in het kader van de SOS-database en vaarweginformatie.

### Beurs Boot Holland 2020

We nemen deel aan beurs Boot Holland 2020 in Leeuwarden onder de vlag van 'Varen doe je Samen!' met de provincies Fryslân, Groningen, Drenthe en Rijkswaterstaat. Op de beurs worden watersporters o.a. geïnformeerd over het vlot en veilig varen en de regels op het water. De stand wordt o.a. bemenst door nautisch zakelijke medewerkers van de provincies en RWS, opdat de vaarwegbeheerder in gesprek gaat met de vaarweggebruiker.

## 2.2 ■ Handhaving

Eind 2019 of begin 2020 worden twee provinciale wegen in opdracht van het Openbaar Ministerie uitgerust met een trajectcontrolesysteem om de verkeersveiligheid te verbeteren. De N351 tussen Oldeberkoop en Nijeholtpade en de N381 tussen Drachten en Donkerbroek zijn hiervoor op basis van metingen geselecteerd. Het Openbaar Ministerie is verantwoordelijk voor het beheer van de trajectcontrolesystemen.

Ten aanzien van de speerpunten Snelheid en Alcohol/Drugs streven we in de kerngroep Verkeershandhaving naar verdubbeling van het aantal controles.

# 3

## Infrastructuur

Wij werken aan een duurzaam veilig wegennet en een verbeterde bereikbaarheid over weg, spoor en water. Daarbij hoort ook een goed beheerd en onderhouden provinciaal wegen- en vaarwegennet, inclusief alle kunstwerken (bruggen, sluizen, tunnels etc.) en een veilige inrichting voor de bediening van bruggen en sluizen.

In de ontwerp-POVI wordt de nadruk gelegd op de bestaande infrastructuur en vervoersknooppunten:

*'De nadruk ligt op optimaal gebruik van bestaande infrastructuur en op concentratie van stedelijke functies rond vervoersknooppunten. Na afronding van de huidige wegenplannen, verwachten we geen nieuwe grote ingrepen in het wegennet. Wanneer zich nieuwe knelpunten voordoen, zullen we deze zoveel mogelijk oplossen.'*

Een bron van informatie over de infrastructuurprojecten is de projectenkaart. Zie [www.veiligewegen.frl](http://www.veiligewegen.frl).

### 3.1 ■ Onderhoudsbeleidskader

Onderstaande tabel (peildatum 1 juli 2019) geeft een indruk van de samenstelling en omvang van de te onderhouden infrastructuur.

Vaarwegennetwerk	Lengte (km)
Nautisch beheer (verkeersregeling en bestuurlijke handhaving)	971 km vaarwegen 10.109 hectare meren
Bodembeheer vaarwegen (baggeren)	820
Oeverbeheer	219

Wegareaal	Lengtes (km)
Parallelweg	120
Fietspad	188
Rijbaan	526
Sloot	820

Kunstwerkenareaal	Aantal
Aquaducten	6
Tunnels en onderdoorgangen	81
Vaste bruggen	131
Sluizen	21
Viaducten	18
Verkeersregelininstallaties	8
Beweegbare bruggen	55
Faunavoorzieningen	198

De huidige onderhoudsbeleidskaders zijn in 2014 door Provinciale Staten vastgesteld. In 2016 zijn deze aangepast op basis van het toenmalige coalitieakkoord waarin afgesproken is het onderhoudsniveau te verhogen van een 6 naar een 7 (voldoende).

In het najaar van 2019 behandelen Provinciale Staten een voorstel voor geactualiseerde onderhoudsbeleidskaders, inclusief financiële consequenties.

#### Van Harinxmakanaal

In het bestuursakkoord (resultaatnr. 38) is opgenomen dat ook het onderhoudspeil voor het Van Harinxmakanaal wordt opgehoogd naar een 7 waardoor nu het gehele provinciale areaal op niveau 7 wordt onderhouden.

### 3.2 ■ Beroepsvaart

De belangrijkste Friese binnenhavens (Leeuwarden, Heerenveen, Drachten en Sneek) worden voor de beroepsscheepvaart ontsloten door vaarwegen op het niveau van Cemt klasse IV te beheren en onderhouden. Zie ook [www.fryslan.frl/beleidsthemas/wegen\\_3640/item/vaarwegen-in-fryslan\\_9298.html](http://www.fryslan.frl/beleidsthemas/wegen_3640/item/vaarwegen-in-fryslan_9298.html)

De scheepvaartintensiteit wordt gemeten aan de hand van het aantal passerende beroepsvaartuigen bij de belangrijke toegangssluisen van onze provincie. Het aantal passerende beroepsvaartuigen is bij de Prinses Margrietsluis van Lemmer het grootst met 17.500 passages in 2017. Daarna volgen respectievelijk sluis Gaarkeuken met ruim 14.000 passages, de Tsjerk Hiddessluisen in Harlingen met bijna 6.500 en de Johan Friso sluis in Stavoren met bijna 500 passages. Tevens worden de ladingstromen naar- en van de Friese binnenhavens gemonitord.

*Bron: Staat van Fryslân 2019*

Over de beroepsvaarwegen wordt in de ontwerp-POVI het volgende gesteld:

*'De beroepsvaarwegen in Fryslân maken het netwerk aantrekkelijk voor bedrijven die afhankelijk zijn van vervoer over water. Bovendien is vervoer van goederen over water in verhouding milieuvriendelijk. Verder is van belang dat voldoende natte bedrijventerreinen aanwezig zijn en dat deze beschikbaar zijn voor vaarweggebonden bedrijven.*

*We stemmen vaardiepte, inrichting, onderhoud en beheer van beroepsvaarwegen af op de vervoersbehoefte. Het Van Harinxmakanaal komt in aanmerking voor opwaardering. Op programmaniveau onderzoeken we nader of ook de zijtakken van het PM kanaal naar Drachten en Heerenveen opgewaardeerd worden. Daarin regelen we verder de vaarwegklasse, afgestemd op de omvang van het vervoer.'*

## Uitwerking vaarwegenvisie

Voor de Friese beroepsvaarwegen, natte bedrijventerreinen en havens hebben de Staten ingestemd met een provinciale vaarwegenvisie (20 juni 2018). De vaarwegenvisie betreft o.a. de start van een lobby om de HRMK-spoorbrug bij Leeuwarden te vervangen door een spooraquaduct, en te onderzoeken of nieuwe (deel)tracés mogelijk zijn voor de vaarwegen naar Drachten en Heerenveen. De uitwerking van dit besluit leggen we eind 2019 / begin 2020 ter vaststelling voor aan Provinciale Staten.

## Vaarweg Lemmer-Delfzijl

In het BO-MIRT van 2018 zijn tussen Rijk en de provincies Fryslân en Groningen een aantal afspraken gemaakt, waaronder andere processen, rollen en inzet van betrokken partijen. Het Rijk heeft inmiddels aangegeven het covenant aangaande de overdracht te gaan herzien. Tevens heeft zij haar visie gegeven op welke wijze de regio betrokken zal worden bij de aanpak van de vijf Friese bruggen. Tussen Rijk en provincie worden daarover de komende tijd nadere afspraken gemaakt. Zie bijlage 3, nr. 1.

## Van Harinxmakanaal

Deze provinciale vaarweg is een belangrijke vaarverbinding. Enerzijds is deze vaarweg de aansluiting op de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl en anderzijds vormt deze vaarweg de verbinding met de (zee)haven van Harlingen. Ambitie is het Van Harinxmakanaal aan te passen, zodat klasse Va schepen van deze vaarweg gebruik kunnen maken, zonder het hele kanaal naar klasse Va te brengen.

## Onderhoudsniveau Van Harinxmakanaal

### *(Bestuursakkoord, resultaatnr. 38: onderhoud naar niveau 7)*

Vier jaar geleden is het onderhoudsniveau van de provinciale infrastructuur verhoogd van een 6 naar een 7, voor een betere kwaliteit en hogere veiligheid van (vaar)wegen.

Vanwege de bijzondere positie van het Van Harinxmakanaal werd dit kanaal destijds uitgezonderd van de verhoging. Nu brengen we ook het onderhoudsniveau van het Van Harinxmakanaal op niveau 7. Ingezet wordt op risicobenadering waardoor meer maatwerk mogelijk is en bijgedragen kan worden aan andere beleidsdoelen, zoals veiligheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en circulariteit.

We zijn begonnen met het geschikt maken van het kanaal voor grotere schepen (CEMT-klasse Va). De komende jaren gaan we daarmee door. Concreet realiseren we de bochtverruiming bij Franeker, maken afspraken met het Rijk over vervanging van de Tjerk Hiddessluizen en nemen maatregelen voor de oevers en onderhoudsdiepte.

## Vaarwegen naar Drachten en Heerenveen

De vaarweg Drachten maakt deel uit van het gebiedsproces Hegewarren. Een verbetering van die vaarweg kan aan de orde komen wanneer uit het gebiedsproces blijkt dat er sprake is van synergie met andere ontwikkelingen in dit gebied.

Voor de vaarweg Heerenveen wordt uiterlijk 1 juli 2021 geen ontheffing meer verleend aan schepen langer dan 86 meter en breder dan 10,5 meter. Vooralsnog is er geen sprake van een opwaardering van deze vaarweg.

## Bochtverruiming Van Harinxmakanaal Franeker

### *(Bestuursakkoord, resultaatnr. 37: de bochtverruiming bij Franeker is in uitvoering en er zijn afspraken met het Rijk over de Tjerk Hiddessluizen.)*

De bocht, gelegen in de binnenstad van Franeker, is het grootste knelpunt in de gehele vaarweg. De bocht wordt zodanig verbreed dat klasse V-schepen kunnen passeren. De bochtverruiming wordt gecombineerd met een gebiedsontwikkeling en het vernieuwen van een gemeentelijke kade aan de binnenstadzijde. Daarbij wordt samengewerkt met de gemeente Waadhoeke. De bewoners worden actief geïnformeerd. Zowel door de gemeente als de provincie worden ruimtelijke kwaliteitseisen gesteld. De beoogde startdatum voor de feitelijk bochtverruiming is 2023.

## Verruiming sluis Kornwerderzand

### *(Bestuursakkoord, resultaatnr. 39)*

De sluis en bruggen bij Kornwerderzand in de Afsluitdijk vormen door hun afmetingen een beperking voor de scheepvaart en ontwikkeling van de jachtbouw. De beweegbare bruggen zorgen voor oponthoud en verkeersonveiligheid. Met het Rijk is overeenstemming bereikt over verruiming van de sluis en de vervanging van de bruggen. Daarbij is afgesproken dat de provincie de uitvoering van het werk zelfstandig organiseert en laat uitvoeren. Hiervoor wordt een bestuursovereenkomst en/of een realisatieovereenkomst (met RWS) opgesteld met afspraken over de financiën, verantwoordelijkheden en governance. De fase van planstudie en planologische regeling is afgerond: het project is planologisch onherroepelijk.

Het is de bedoeling 'werk met werk' te maken (zandwinning) door een koppeling met de projecten Vismigratierivier en Versterken Friese IJsselmeerkust. De werkzaamheden voor het verdiepen van de geulen op het IJsselmeer worden afgestemd op de werkzaamheden voor het programma IJsselmeerkust, waaronder het project 'Versterken Friese IJsselmeerkust'.

Het project wordt uiterlijk in 2028 afgerond of zoveel eerder als mogelijk. De lange uitvoeringsperiode heeft te maken met de omstandigheid dat we voor de vaargeulen op het IJsselmeer een langere uitvoeringsperiode voorzien. De uitvoeringstermijnen zijn mede afhankelijk van de mogelijkheden om gelijktijdig met de uitvoering van het project 'Versterking Afsluitdijk' werkzaamheden uit te voeren. Met het Rijk is namelijk afgesproken dat de aanpak van sluis en bruggen geen negatieve gevolgen mag hebben voor het project 'Versterking Afsluitdijk'. De bruggen en de verbreding van de sluis willen we uiteraard eerder realiseren. Beoogd wordt in 2022/23 te starten en in 2025 klaar te zijn. Indien het project 'Versterking Afsluitdijk' fors vertraagd kan wellicht pas in 2024 gestart worden ('worst case scenario').

Het beheer en onderhoud van de objecten is een verantwoordelijkheid van het Rijk. Nadat de werken gerealiseerd zijn worden deze overgedragen aan het Rijk.

### 3.3 ■ Recreatievaart

55% van de Nederlanders die een watersportvakantie onderneemt, gaat naar Fryslân. Ook onderneemt 28% van de Friezen jaarlijks een watersportactiviteit en de helft hiervan doet dit drie keer of meer per jaar. In Fryslân is een aanbod beschikbaar van 250 jachthaven, 30.765 ligplaatsen en 3.500 vrije 'Marrekrite' ligplaatsen in het buitengebied.

*Bron: monitoringsrapportage verkeer en vervoer 2018*

Er is een aantal trends in de waterrecreatie. De waterrecreant blijft vaak langer in de haven, doet meer aan dagtochten, is onervarener, zoekt meer afwisseling, stelt hogere eisen en hecht belang aan duurzaamheid. De vloot bevat steeds meer (elektrische) sloepen en grotere en luxere schepen en houseboats, maar tegelijk ook meer kleinere en transporteerbare vaartuigen (suppen, bellyboats, kanoën en boten die op een trailer kunnen. Tevens is er meer belangstelling voor snelheid (foilen, kiten, tubing).

Het aantal gepasseerde recreatieschepen is bij de Johan Frisoluis het grootst met ruim 31.500 passages in 2017. Daarna volgen de Linthorst Homansluis met ruim 23.000 passages, de Prinses Margrietsluis met ruim 18.500 passages, de Willem Lorésluis met bijna 14.500 passages, de Tsjerk Hiddessluizen in Harlingen met ruim 11.500 en sluis Gaarkeuken met ruim 6.000 passages.

*Bron: Staat van Fryslân 2019*

Om het huidige vaarwegennetwerk zo optimaal mogelijk te benutten maken we met betrokken partijen vervolgspraken die in 2020 weer in het BRTN (Basis Recreatie Toervaart Net) vastgelegd worden. Daarnaast bevorderen we de veiligheid door recreatievaart en beroepsvaart waar mogelijk van elkaar te scheiden, bijvoorbeeld door het promoten van de staandemastroute. Eventuele knelpunten brengen we in kaart.

## Gastvrijheidseconomie

De ontwerp-POVI zegt hierover het volgende:

*'Op programmaniveau werken we maatregelen uit voor de gastvrijheidseconomie; en we maken een zonering voor (nieuwe) vormen van waterrecreatie, rekening houdend met veiligheid (scheiden beroeps- en recreatievaart), fijnmazigheid van vaarwegennetwerk, natuur, waterbeheer, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid. Het recreatieve vaarwegennetwerk houden we via onderhoud en beheer op orde.'*

In het bestuursakkoord 2019-2023 (resultaatnr. 50: de groei in het Friese recreatie en toerisme is bijgebogen naar 'slimme groei') wordt gesteld:

*'Toerisme over water is belangrijk voor Fryslân en wordt soms belemmerd door de ongeschiktheid van vaarroutes voor grotere boten. We bekijken of aanpassingen in recreatieve vaarroutes zinvol en haalbaar zijn, waaronder de bereikbaarheid van het Tjeukemeer vanuit Heerenveen en via de Lemster Rien. We gaan met onder meer de Stichting Elektrisch Varen Fryslân na hoe we de Friese watersporter kunnen helpen om te verduurzamen.'*

### 3.4 ■ Oeverbeheer

Nadat het beheer van vaarwegen in Fryslân in 2014 is herverdeeld, resteert nog het beheer van de aan deze vaarwegen gelegen oevers. In 2018 is hiervoor een startnotitie vastgesteld door Provinciale Staten, op basis waarvan nu inzicht wordt verkregen in het beheer van de oevers en hoe dit te optimaliseren. De toedeling van het beheer van de oevers aan partijen bespreken we met belanghebbenden, zoals Wetterskip Fryslân en gemeenten.

Eind 2020 komen we met een voorstel over beheer van alle oevers langs de vaarwegen in onze provincie. Zie [www.fryslan.fr/leideidsthemas/wegen\\_3640/item/onderhoud-en-beheer-van-oevers-langs-vaarwegen\\_17713.html](http://www.fryslan.fr/leideidsthemas/wegen_3640/item/onderhoud-en-beheer-van-oevers-langs-vaarwegen_17713.html).



### 3.5 ■ Wegen

Op onze provinciale wegen is het in 2017 en 2018 drukker geworden. Deze groei is niet onvoorzien. We verwachten echter niet direct extra knelpunten. Wel speelt deze ontwikkeling mee bij de bestaande knelpunten en de oplossingen daarvoor. Ten opzichte van 2016 is de intensiteit van het motorvoertuigenverkeer op wegvakken waar telpunten zijn op de provinciale wegen in 2017 gemiddeld met 2,5% gestegen. In 2018 was de gemiddelde intensiteit op die wegvakken weer circa 4% hoger dan in 2017. Deels zal deze toename het gevolg zijn van autonome groei. Ook op de telpunten langs de rijkswegen binnen Fryslân zagen we namelijk een toename van gemiddeld 3% in 2017 ten opzichte van 2016 (bron: Inweva). Daarnaast zien we in de toename ook de effecten van de grote infrastructuurprojecten N356 Sintrale As en N381 terug. Zo is het aantal voertuigbewegingen op het drukste punt van de Sintrale As (tussen Sumar en Nijega) sinds de opening medio 2017 gestegen van ca. 17.000 naar zo'n 21.000 aan het eind van 2018. Ook zijn de omliggende wegen rustiger geworden. Op de N381 is de intensiteit sinds 2016 jaarlijks al met circa 10% gestegen. Zowel de groei van de verkeersintensiteit op de Sintrale As als op de N381 is nog niet gestabiliseerd en zou de komende jaren nog wel verder kunnen doorzetten.

*Bron: monitoringsrapportage verkeer en vervoer 2018*

In de ontwerp-POVI wordt gesteld:

*'De indeling van wegen en bijbehorende inrichtingseisen, nemen we op in een programma. Daarin worden ook onderhoud en beheer van provinciale wegen geregeld.'*

### Hoofdwegennet

Het hoofdwegennet in Fryslân is grotendeels op orde. Aan gebiedsontwikkeling en Kansen in Kernen De Centrale As, de investeringsagenda Drachten Heerenveen en de verdubbeling van de N381 tot Oosterwolde wordt nog volop gewerkt. Aandachtspunten zijn nog de bruggen in de A6 (Skarsterien [www.fryslan.frl/beleidsthemas/wegen\\_3640/item/aquaduct-skarster-rien\\_13351.html](http://www.fryslan.frl/beleidsthemas/wegen_3640/item/aquaduct-skarster-rien_13351.html)) en A7 (Bolsward). Voor de actuele wegenprojecten wordt verwezen naar [www.fryslan.frl/beleidsthemas/overzicht-wegen\\_3682](http://www.fryslan.frl/beleidsthemas/overzicht-wegen_3682).

### Veiligheid Friese wegen

De ANWB heeft in 2013 de provinciale wegen geanalyseerd conform de methodiek EuroRAP. EuroRAP maakt inzichtelijk waar op de provinciale wegen de risico's op onveiligheid het grootst zijn en geeft dit weer in sterrenscores; 1 ster voor onveilig tot 5 sterren voor veilig. De minimale wens is een wegennet van drie sterren of meer. De provincie Fryslân telt circa 550 kilometer aan provinciale wegen en de ANWB heeft deze bijna allemaal geanalyseerd. De analyse gaf aan dat anno 2013 in Fryslân 66% van de wegen 1 of 2 sterren scoorde en dat 33% van de wegen drie sterren of meer scoorde. Naar aanleiding hiervan stelden Provinciale Staten in 2015 30 miljoen euro beschikbaar om te investeren in het Friese provinciale wegennet.

Dat heeft geleid tot het Risikofreemakend Infrastructuurprogramma (RYP). De meeste maatregelen uit dit programma zijn inmiddels gerealiseerd. Zie deel II 2.1.

We houden zelf bij in hoeverre wegvakken aan de normen van de EuroRAP-systematiek voldoen. Zowel door het RYP als door de afronding van de Centrale As (N356), de N381, de N913 en de Noordwesttangent is het aandeel van het wegennet dat een score van 3 sterren krijgt gestegen naar 58% in 2018.

In de afgelopen jaren hebben we de veiligheid van ons wegennet onder de noemer 'Analyse van Wegen' geanalyseerd vanuit een risicobenadering. Hieruit zijn twee speerpunten benoemd die de komende tijd aandacht behoeven:

- herijking functioneel wegennet
- vaststellen FryRAP.

Binnen de Analyse van Wegen hebben we getoetst of functie, inrichting en gebruik van wegen nog in balans zijn. Ten aanzien van het gebruik zijn er enige aandachtspunten die relevant zijn voor de kwaliteit van de bereikbaarheid op het hoofdwegennet. Sommige daarvan zijn het gevolg van verschuivingen in gebruik door realisering van de grote infrastructuurprojecten.

Functioneel zijn er enkele aandachtspunten voor het autonetwerk en het netwerk voor het goederenvervoer. Dit wordt opgepakt in het kader van de uitwerking van de POVI.

Uit de beoordeling van verkeerskundige- en landschappelijke waarden (FryRAP) komt onder meer naar voren dat wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie vaak onvoldoende scores op de aanwezigheid van inritten en de mate van obstakelvrijheid van bermen. Beide kenmerken laten zich vaak niet zonder grootschalige ingrepen oplossen.

## Verkeersslachtoffers Friese wegen

In het Bestuursakkoord 2019-2023 (resultaatnr. 40) is een structureel bedrag van € 1 miljoen per jaar opgenomen voor infrastructurele middelen om onze wegen nog veiliger te maken.

Dit betreft het aanleggen van (veilige) fiets(snel)wegen, het veilig maken van bermen en kruispunten van wegen en het 'seniorproof' maken van de inrichting van provinciale wegen.

### Veilige bermen

Bij het invullen van het structurele programma houden we rekening met de maatregelen in het kader van de landelijke subsidie veilige bermen. Ook ligt hier een 'koppelkans' met het SPV 2030, waarvan de verdere uitwerking in de loop van 2020 plaatsvindt in de vorm van het Regionaal Uitvoeringsplan (RUP).

Het Rijk heeft € 25 miljoen subsidie beschikbaar gesteld voor het veiliger maken van de provinciale wegen, specifiek de bermen langs onze wegen. Een en ander naar aanleiding van een analyse van ongevalgegevens die laat zien dat veel ongevallen plaatsvinden waar slechts één voertuig bij betrokken is. Veilige bermen verminderen

de kans op slachtoffers bij dit soort ongevallen. Voor onze provincie is in totaal circa € 1,7 miljoen beschikbaar vanuit de rijkssubsidie voor veilige inrichting van bermen langs provinciale wegen. Deze maatregelen nemen we mee in het structurele programma infrastructurele maatregelen.

## Hoofdfietsroutes

*(Bestuursakkoord, resultaatnr. 41: er zijn minimaal vier hoofdfietsroutes over langere afstand gerealiseerd)*

Op basis van het bestuursakkoord is een bedrag van € 5,3 miljoen beschikbaar voor de aanleg van (snel)fietsvoorzieningen.

Het samengaan van snelle en langzamere fietsers stelt hogere eisen aan fietsroutes. Daarom willen we samen met gemeenten aantrekkelijke, veilige en vlotte fietsroutes realiseren. We passen provinciale fietspaden en parallelwegen aan en dragen bij aan gemeentelijke fietspaden met een bovengemeentelijke betekenis. We gaan ervan uit dat gemeenten tenminste 50% van de kosten van hun eigen fietspaden dragen.

We beginnen met het bepalen van de mogelijke hoofdfietsroutes. Daarbij borduren wij voort op de eerste inventarisatie die samen met Friese gemeenten is gemaakt. We zoeken ook aansluiting bij het onderzoek naar kansrijke fietsroutes in Noord-Nederland dat wordt uitgevoerd door de drie provincies, de vier grote gemeenten en het Rijk in het kader van het programma Slimme en Duurzame Mobiliteit. Zie bijlage 4.

We onderzoeken ook bij welke gemeenten de bereidheid is om te investeren in hoofdfietsroutes. Voor de inrichting wordt aangehaakt bij de analyses en de uitwerking van resultaat 40: daling verkeersslachtoffers Friese wegen.

In het voorjaar van 2020 plannen we deelsessies met gemeenten om informatie op te halen over kansrijke snelfietsroutes. Daarbij richten we ons op drukke fietsroutes waar een nieuw tracé voor aangelegd kan worden of reeds bestaande routes die als snelfietsroute kunnen fungeren.

De concrete invulling van de structurele middelen en de middelen voor (snel)fietsvoorzieningen verwachten we begin 2020 aan GS voor te leggen. Uiterlijk in 2023 moeten minimaal vier snelfietsroutes zijn gerealiseerd.

## Geluid

Voor de aanpak van hoge geluidbelastingen veroorzaakt door het verkeer op provinciale wegen is de provincie wettelijk verplicht iedere vijf jaar een geluidsbelastingkaart te maken, en het daarop volgende jaar een actieplan vast te stellen. Zie Actieplan Geluid Provinciale Wegen: [www.fryslan.frl/beleidsthemas/actieplan-geluid-provinciale-wegen\\_44009](http://www.fryslan.frl/beleidsthemas/actieplan-geluid-provinciale-wegen_44009). De huidige geluidsbelastingkaart is in 2016 opgesteld.

De plandrempel voor geluidsgevoelige objecten is vastgesteld op 65 dB voor wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar (wettelijke verplichting). Voor wegvakken met een geluidsbelasting van 65 dB of meer op woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen, moeten maatregelen worden getroffen om de

geluidsbelasting te verminderen. Fryslân heeft er voor gekozen om dit voor alle provinciale wegen te doen. Aanvullend aan de geluidsbelastingkaart is de provincie verplicht een actieplan vast te stellen. Dit Actieplan Geluid 2018-2022 voor de provinciale wegen is op 17 juli 2018 door GS vastgesteld. In het Actieplan is aangegeven dat voor wegvakken waar een geluidsbelasting van meer dan 65 db op de woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen optreedt, er maatregelen worden getroffen om de geluidsbelasting te verminderen. Er worden twee wegvakken op de N358 van stil asfalt voorzien: op één wegvak is in 2019 stil asfalt aangebracht, het andere wegvak wordt hiervan in 2021 voorzien.

Daarnaast worden bij elf woningen langs provinciale wegen geluidsisolerende maatregelen uitgevoerd. Bij drie van de elf woningen wordt de uitvoering van de maatregelen gecombineerd met een geluidssaneringsprogramma dat samen met de gemeenten Achtkarspelen en Tytsjerksteradiel aan 89 woningen langs de N355/N369 wordt uitgevoerd. Een vierde woning maakt deel uit van het saneringsprogramma van 46 woningen langs de N358/N369/N355, dat samen met de gemeente Achtkarspelen is opgesteld. Van de overige zeven woningen is de uitvoering van de geluidsisolerende maatregelen inmiddels gestart zodat deze naar verwachting nog in 2019 worden afgerond.

De Omgevingswet zal nieuwe regelgeving met zich meebrengen op het gebied van geluidshinder ('SWUNG-2'). Vooral het werken met geluidsproductieplafonds brengt nieuwe eisen met zich mee. Deze brengen wij in beeld.

## Weg Sneek en Leeuwarden (N354)

### *(Bestuursakkoord, resultaatnr. 35)*

Doel is de weg tussen Leeuwarden en Sneek (N354) te voorzien van een toekomstbestendige inrichting om het autoverkeer op een veilige en vlotte wijze af te wikkelen. Hiervoor voeren we onderzoek uit waarbij de gemeenten Súdwest-Fryslân en Leeuwarden belangrijke partners zijn. In het onderzoek zal ook de positie van de fiets (lange-afstandsroutes/resultaat 41) en van het OV in beschouwing worden genomen. Aandachtspunt is de ruimtelijke inpassing van toekomstige maatregelen, evenals het draagvlak van de 'mienskip'. Voor de langere termijn gaan we onderzoeken welke alternatieven mogelijk zijn om ook de bereikbaarheid tussen deze twee kernen te garanderen. De focus ligt daarbij op verbetering van het huidige tracé. In 2020 pakken we de voorbereidingen hiervoor op.

### 3.6 ■ Infrastructuur van de toekomst

#### Treinverbinding naar Randstad

*(Bestuursakkoord, resultaatnr. 44: er zijn afspraken over tijdwinst op bestaand spoor, waarbij we streven naar minimaal 30 minuten tijdwinst snelle treinverbinding met de Randstad)*

Rijk en Noord-Nederland hebben in het BO MIRT 2018 (bijlage 3) afgesproken om de noodzakelijke maatregelen inzichtelijk te maken voor de reistijdverkorting van 30 minuten over bestaand spoor tussen de Randstad en Noord-Nederland. De coalitie van 16 partijen uit onze regio en Randstad, ondersteund door ProRail en NS, lobbyen actief voor deze versnelling. Het is de bedoeling om eerst 15 minuten sneller te kunnen reizen tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle. Uiteindelijk moet 30 minuten sneller gereisd kunnen worden van Amsterdam-Zuid naar Leeuwarden, Assen/Groningen en Zwolle. In de uitgevoerde quickscan door ProRail en NS zijn de maatregelen en kosten inzichtelijk gemaakt voor de totale reistijdverkorting.

Op langere termijn willen we dat de Lely(spoor)lijn wordt aangelegd. Zie ook paragraaf 4.2 Openbaar vervoer van de toekomst.

#### Vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal

*(Bestuursakkoord, resultaatnr. 45: er zijn afspraken met het Rijk over de vervanging van de spoorbrug in de lijn naar Zwolle over het Van Harinxmakanaal door een aquaduct)*

Provinciale Staten hebben op 20 juni 2018 besloten om op termijn de huidige spoorbrug te vervangen door een aquaduct. Dit biedt een oplossing voor de robuustheid van enerzijds de toekomstige (trein)dienstregeling op het traject Leeuwarden – Zwolle – Randstad en anderzijds de doorstroming van de scheepvaart op het Van Harinxmakanaal.

Inzet is afspraken te maken met het Rijk over de vervanging van de spoorbrug door een aquaduct. Daarbij kijken wij samen met Leeuwarden ook naar de bredere (ruimtelijke) ontwikkeling van zuidelijk Leeuwarden, waaronder station Werpsterhoeke. In 2019 is een maatschappelijke kosten-batenanalyse op basis van kentallen (KKBA) uitgevoerd. De KKBA laat zien dat een aquaduct meer potentieel maatschappelijke waarde heeft dan een hoge brug. Partijen zien voldoende aanleiding om deze meerwaarde verder in beeld te brengen.

Het volgende wordt beoogd voor het BO MIRT van 20 november 2019:

- De regio werkt in samenwerking met het Rijk de meerwaarde vanuit de vaarweg en stedelijke ontwikkeling verder uit.
- Partijen zeggen toe vanuit het spoor de volgende (lopende) onderzoeken in gezamenlijkheid uit te voeren voor Noord-Nederland, waarbij alle kansen en knelpunten voor het spoornetwerk moeten worden bezien:
  - o Toekomstbeeld OV 2040 (incl. ambitie versnelling Leeuwarden-Randstad 30 minuten)
  - o Decentralisatie sprinterdiensten
  - o Opening en inpassing Station Werpsterhoeke

- o Invloed mogelijke Lelylijn
- Dit onderzoek richt zich op de analyse van het netwerk en gaat nader in op de knelpunten die hierbij naar voren komen. De regio biedt aan op basis van het vervolgonderzoek een voorstel voor een bekostigingsstrategie uit te werken met daarin een concreet en onderbouwd voorstel voor de hoogte van de financiële bijdragen van mogelijke baathebbers.

De resultaten van deze onderzoeken worden in samenhang beoordeeld en besproken in het BO MIRT van 2020.

## Bruggen Skarster Rien en Bolsward

*(Bestuursakkoord, resultaatnr. 36: er zijn afspraken met het Rijk over Skarster Rien en Bolsward)*

Op het rijkswegennet zorgen de beweegbare bruggen Skarster Rien (A6) en Bolsward (A7) voor oponthoud en verkeersonveiligheid. Voor Skarster Rien is de beste oplossing bekend, bij Bolsward is daar nog onderzoek voor nodig. We laten een onderzoek naar aquaduct Bolsward uitvoeren. Mede op basis daarvan willen we het Rijk overreden beide knelpunten op te lossen. Daarbij zijn we, onder voorwaarden, bereid voorfinanciering aan te bieden.

In 2020 gaan we door met de lobby richting het Rijk om afspraken te maken over deze projecten.

# 4

## Openbaar vervoer

In 2018 is er in Fryslân iets minder gereisd met het openbaar vervoer dan in 2017. Het aantal instappers dat heeft gereisd met een ov-chipkaart ligt met 15,6 miljoen 1,3% lager dan in het voorgaande jaar (exclusief instappers met papieren vervoerbewijzen).

Bij de busconcessies op de vaste wal ligt het aantal instappers lager dan in 2017 (-2,8%). In 2018 is er in de eerste helft van het jaar meerdere dagen gestaakt door het personeel van de vervoerder, waardoor er minder ritten zijn gereden.

Er is wat meer gebruik gemaakt van de regionale treinen (+0,9%; Leeuwarden-Groningen geheel traject). Bij het treinvervoer waren minder stakingsdagen dan bij het busvervoer. Ook is de invloed van Leeuwarden Fryslân Culturele Hoofstad 2018 zichtbaar.

Naast de ontwikkeling van het aantal instappers kan worden gekeken naar de trend in de reizigerskilometers (totaal afgelegde kilometers door alle instappers met een ov-chipkaart). In 2018 zijn er in Fryslân minder kilometers afgelegd door reizigers met een ov-chipkaart dan in 2017, in totaal 326,9 miljoen reizigerskilometers (-1,2%).

Vanaf 9 december 2018 rijden er 's avonds twee extra stoptreinen van Leeuwarden naar Groningen op maandag tot en met zaterdag. In de richting Groningen-Leeuwarden reden deze twee stoptreinen al.

In 2018 wordt het Fries bus en -treinvervoer goed gewaardeerd. Het busvervoer op de Waddeneilanden krijgt een 8,4 van de reizigers (8,6 in 2017), een tweede plek in Nederland. Het stadsvervoer Leeuwarden staat met een 8,2 op de derde plek (was een 7,3, grootste stijger met 0,9%). Het streekvervoer Noord- en Zuidwest-Fryslân krijgt een 7,8 (was 7,7) en Zuidoost-Fryslân een 7,8 (was 7,6). De regionale treindiensten Fryslân houden een 7,7. Gemiddeld in Nederland wordt het openbaar vervoer met een 7,7 gewaardeerd.

Een belangrijk onderwerp voor de reiziger is de sociale (on)veiligheid. Het aantal incidenten betreft meldingen door de chauffeurs en machinisten aan de centrale verkeersleiding van de vervoerder. In 2018 ligt het totale aantal incidenten in het Friese openbaar vervoer met 752 lager dan in 2017 (784 incidenten). Bij het regionale treinvervoer zijn 265 incidenten gemeld bij de vervoerder (296 in 2017). Bij het busvervoer is het aantal incidenten in 2018 ongeveer gelijk aan dat van 2017 (487 resp. 488 incidenten).

*Bron: Friese OV-monitor 2018*

## Treinvervoer

In Fryslân ligt 149 km spoorweg. Daarvan is 66 km dubbelspoor. Het traject Leeuwarden-Zwolle is onderdeel van het hoofdrailnet, waarvoor het Rijk concessieverlener en NS de vervoerder is. De concessie loopt tot december 2025. Op het regionale spoor zijn wij (samen met Groningen en Niedersachsen) concessieverlener en Arriva de vervoerder. De huidige concessie loopt tot 2020. Ook voor de periode daarna tot 2035 is de concessie aan Arriva verleend. Het aanbod dienstregelingenuren voor het regionale treinvervoer is vanaf 2013 gelijk gebleven en bedraagt 37.600 uren.

## Busvervoer

Sinds (december) 2016 wordt het busvervoer op basis van door ons verleende concessies uitgevoerd door één vervoerder, namelijk Arriva. Het betreft de concessie Noord- en Zuidwest-Fryslân inclusief Schiermonnikoog en de concessie Zuidoost-Fryslân die per januari 2017 samengevoegd is met de concessies Ameland, Terschelling en Vlieland. Beide concessies hebben een looptijd tot december 2020 en zijn inmiddels verlengd tot december 2022.

## Ketenknooppunten

Landelijk wordt er meer aandacht besteed aan ketenknooppunten en reizen in de hele keten. In de (landelijke) nota Contouren Toekomstbeeld OV 2040 ([www.rijks-overheid.nl/documenten/rapporten/2019/02/06/contouren-toekomstbeeld-ov-2040](http://www.rijks-overheid.nl/documenten/rapporten/2019/02/06/contouren-toekomstbeeld-ov-2040)) is een pijler 'drempelloos van deur tot deur' opgenomen met acties om de volgende doelen te bereiken: hoogwaardige knooppunten; een drempelloze reis voor alle reizigers, vraaggestuurde mobiliteit met goede kwaliteit.



In de ontwerp-Omgevingsvisie wordt over knooppunten gesteld:

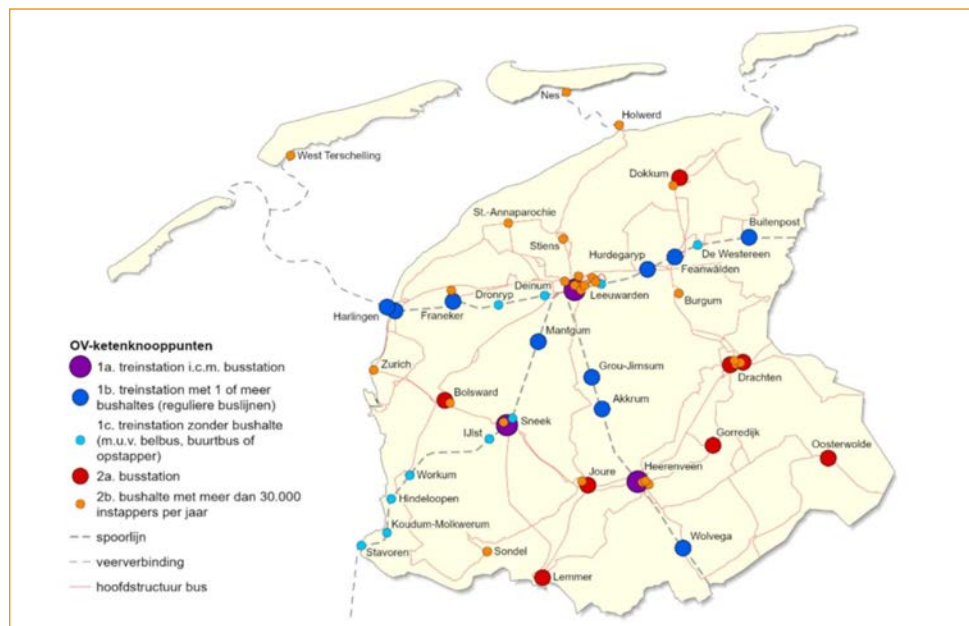
*“fiets- en OV-gebruik nemen toe, waarbij aansluitingen (knooppunten) zijn verbeterd”. Bijbehorende actie is: “herstructureren van regionaal OV door versterken hoofdstructuur en verbeteren van aansluitingen (knooppunten)...”*

Fryslân heeft een fijn vertakt net van openbaar vervoer. De kern daarvan bestaat uit 'vlotte en sterke lijnen' met overdag op werkdagen een minimale frequentie van twee maal per uur. Op deze lijnen is sprake van reizigersgroei. In de toekomst zullen de sterke bus- en spoorlijnen steeds meer de basis vormen van het openbaar vervoer in de provincie. Zij vormen het toekomstige hoofdlijnnennet. Vanuit de omliggende kleinere plaatsen krijgen reizigers via OV-ketenknooppunten aansluiting op dit hoofdlijnnennet.

Voor ketenknooppunten is mobility as a service (MaaS) van belang. MaaS heeft als doel om het plannen, boeken en betalen van verschillende vervoersmodaliteiten binnen één ketenreis te vergemakkelijken, bijvoorbeeld via een gezamenlijk platform of app van aanbieders. Zie 4.2.

Samen met Groningen en Drenthe werken we aan een plan van aanpak OV-ketenknooppunten / hubs Noord-Nederland. Zie bijlage 4.

#### Overzicht OV ketenknooppunten in Fryslân\*



\* Dit is exclusief de categorieën 2c Overige bushaltes met abri en/of fietsstalling (ruim 1.100) en 2d Haltepalen met en zonder perronophoging (ruim 2.000). Zie bijlage 5 OV-ketenknooppunten voor de categorieën en aantallen.

Ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer zijn:

- In het kader van de ketenmobiliteit onderzoeken wij de mogelijkheden van de inzet van deelfietsen. We zijn in overleg met mogelijke aanbieders. Zie 1.3.
- De laatste jaren is er een proces gaande om te komen tot een nieuwe betaalsystematiek binnen het OV, ter vervanging van de OV-chipkaart. Hierbij worden meerdere betaalwijzen mogelijk, zoals betalen met een

bankkaart, smartphone, QR-code op papier en OV-pas. Vervoerders en overheden werken samen om te komen tot een implementatie van nieuwe betaalwijzen eind 2021 en het afschaffen van de OV-chipkaart eind 2023. Gezien de vele obstakels die er nog zijn, is de kans groot dat de planning wordt opgeschoven.

- Lobbyen bij het Rijk voor financiering van de verdere verdubbeling van de spoorverbinding Leeuwarden-Groningen. Om de reistijd van de sneltreinen tussen Leeuwarden en Groningen te verkorten, dienen de spoortrajecten Hurdegaryp-Feanwâlden en Hoogkerk-Noord Willemskanaal te worden verdubbeld.

#### 4.1 ■ Concessies OV

In het kader van de verlenging van de busconcessies hebben we de volgende ontwikkelingen in gang gezet:

- Versnellen van de buslijnen 51 en 54. Op basis van meting blijkt dat er geen sprake is van afname van reizigers en dat de aanvankelijke negatieve houding van reizigers en dorpsbewoners niet is toegenomen.
- Naar aanleiding van de motie van Provinciale Staten met betrekking tot openbaar vervoer in buitengebieden hebben we het programma Bûtengewoan Berikber gestart. Wij geven vervolg aan een aantal projecten met de Mienskip.
- In 2020 vindt de uitvoering plaats van de door ons ingezette kwaliteitsimpuls van het OV: Verduurzaming Fries busvervoer, Kwaliteitsverbetering Qliner 315 en Spitsspreiding door 'anders roosteren'.

In het kader van de huidige treinconcessie hebben we de volgende ontwikkelingen in gang gezet voor 2020:

- extra sneltrein tussen Leeuwarden en Groningen.
- voorbereiding op de evaluatie van het alternerend stoppen van de sneltreinen op de lijn Leeuwarden-Groningen.
- onderzoek naar de toekomstbestendigheid van de Friese lijnen Leeuwarden-Sneek-Stavoren.
- 'halfuursknoop' in Leeuwarden.
- vierde trein Sneek-Leeuwarden.

#### Nieuwe busconcessie

Provincie Fryslân is verantwoordelijk voor het regionale bus- en treinvervoer. Het regionale treinvervoer is gegund aan Arriva tot en met 2035. De huidige concessie van het regionale spoorvervoer loopt tot december 2020. Arriva mag ook na 2020 (tot 2035) het spoorvervoer op de regionale trajecten in Groningen en Fryslân verzorgen.

De busconcessie Zuidoost-Fryslân en Ameland, Terschelling, Vlieland is in december 2016 van start gegaan. De concessie Noord- en Zuidwest-Fryslân inclusief Schiermonnikoog loopt vanaf december 2012. Beide worden uitgevoerd door Arriva en eindigen in december 2022. Dit betekent dat het Friese busvervoer opnieuw moet worden aanbesteed. Het uitgangspunt is om deze concessies samen te voegen tot één nieuwe concessie voor geheel Fryslân. Eind 2018 is begonnen met de

voorbereidingen van de aanbesteding. Deze voorbereidingen zijn vastgelegd in een door Gedeputeerde Staten vastgestelde Nota van Uitgangspunten waarin op hoofdlijnen is geformuleerd waaraan het openbaar busvervoer in de nieuwe concessie moet voldoen. Enkele speerpunten zijn:

- Er is een toename van het aantal zero-emissie bussen (bestuursakkoord, resultaat 42).
- Het openbaar vervoer op het Friese platteland is in de nieuwe concessie minimaal gelijkwaardig aan het huidige (bestuursakkoord, resultaat 43).

De Nota van Uitgangspunten wordt uitgewerkt in een programma van eisen. Hierbij nemen we de adviezen en inzichten uit het project Bûtengewoan berikber mee, evenals de uitkomsten van de evaluatie van de Mobiliteitscentrale Noardeast-Fryslân. Ook kijken we naar de ervaringen die zijn opgedaan bij het versnellen van twee buslijnen in 2019 (pilots). Het programma van eisen zal in het eerste kwartaal van 2020 als eerste lezing worden aangeboden aan Gedeputeerde Staten. Volgens planning wordt het programma van eisen medio 2020 vastgesteld door GS. Daarna wordt het programma van eisen gepubliceerd, waarmee de aanbestedingsprocedure van start gaat. De gunning van de aanbesteding zal in 2021 plaatsvinden. De nieuwe busconcessie zal op 11 december 2022 van start gaan.

## Verduurzaming openbaar vervoer

We geven op dit moment integraal uitvoering aan het Klimaatakkoord, het bestuursakkoord 'Emissieloos regionaal openbaar vervoer per bus' en het amendement d.d. 27 september 2017, zoals uitgewerkt in ons Bestuursakkoord 2019-2023. Hieronder vallen de volgende zaken:

- Het rijden met 28 elektrische bussen.
- Het rijden met HVO (biodiesel) in een deel van de busconcessie.
- De uitwerking van de Nota van Uitgangspunten (NvU) inzake duurzaamheid en circulariteit in het Programma van eisen voor de aanbesteding van busvervoer vanaf december 2022.

In 2020 geven we uitvoering aan de ontwikkelagenda's binnen het Noord-Nederlandse programma Slimme en Duurzame mobiliteit. Een aantal van deze ontwikkelagenda's wordt geagendeerd voor het BO-MIRT van 20 november 2019.

## Zero-emissiebussen

### *(Bestuursakkoord, resultaatnr. 42: er is een toename van het aantal zero-emissiebussen)*

Doel is een toename van het aantal zero-emissiebussen. Ten opzichte van de huidige situatie in 2019 zal er een toename van zero-emissiebussen plaatsvinden in de nieuwe busconcessie vanaf december 2022. Daarbij is van belang dat we het nationale Zero Emissieconvenant hebben getekend op grond waarvan bussen in 2030 geen CO<sub>2</sub> meer mogen uitstoten. Bij de verlening van de nieuwe concessie in 2022 streven we zoveel mogelijk naar busvervoer zonder CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dat mag niet leiden tot afbreuk aan de geboden dienstverlening, vooral op het platteland.

## Bereikbaarheid van voorzieningen

In de ontwerp-POVI staat hierover:

*'Bereikbaarheid van voorzieningen met OV is belangrijk voor de leefbaarheid. Herstructurering van het regionale OV (bus) is nodig om dit betaalbaar te houden. Nieuwe vervoersconcepten en -technieken, zoals zelfrijdende voertuigen, kunnen in de toekomst nieuwe oplossingen bieden. In de overgang daar naar toe streven we naar sterke hoofdlijnen met een goede bezetting. Dit betekent dat een buslijn soms niet meer door, maar langs een kern gaat; wel zullen alle dorpen beschikken over een bushalte op afstand, in combinatie met voorzieningen voor het overbruggen van deze afstand.'*

*'We werken aan transitie van bereikbaarheid door:*

*Herstructurering van het regionaal OV in de periode t/m 2032, en zetten daarbij in op:*

- verhoging van de kostendekkingsgraad;*
- verdere versterking van de hoofdstructuur van het busnet;*
- versnellen van buslijnen door een meer gestrekte lijnvoering; we sturen in dit verband actief op introductie van alternatieve oplossingen om bij een bushalte te komen, zoals zelfrijdende voertuigen.'*

In Fryslân hebben alle kernen met een dorpsstatus in 2017 de beschikking over een vorm van openbaar vervoer. In totaal zijn er 106 kernen met alleen een Opstapper (Arriva). De Opstapper brengt de reiziger vanaf een vaste halte in de kern naar een knooppunt, waar kan worden overgestapt op een gewone bus- of treinverbinding. Er zijn 20 kernen met alleen een buurtbus.

## OV op het platteland

***(Bestuursakkoord, nr. 43: het openbaar vervoer op het Friese platteland is in de nieuwe concessie minimaal gelijkwaardig aan het huidige)***

We verwachten met de nieuwe busconcessie een kwaliteitsimpuls van het openbaar vervoer te realiseren door middel van innovatief maatwerk op het platteland, versterking van de hoofdstructuur, gebruik van schone bussen en innovatieve oplossingen zoals autonoom vervoer. We maken de OV-knooppunten aantrekkelijker en creëren snellere hoofdverbindingen. Aan de nieuwe vervoerder worden eisen gesteld om samen met de provincie te werken aan innovatie en maatwerk. Om bij te dragen aan de (internationale) dynamiek in het Friese hoger onderwijs zoeken we bij de nieuwe concessie naar mogelijkheden om de toegankelijkheid voor studenten te verbeteren. Dat geldt ook voor de toegankelijkheid voor personen in een rolstoel.

## Dynamische reisinformatie busstations

Naast het busstation Leeuwarden krijgen nog negen Friese busstations een dynamisch reizigersinformatiesysteem (DRIS). Dit zijn displays op het station met actuele reisinformatie. De displays worden in 2019 en 2020 geplaatst. Het gaat om de busstations Heerenveen, Van Knobelsdorffplein Drachten, transferium Drachten Oost, Sneek, Bolsward, Dokkum, Oosterwolde, Lemmer en het transferium Feanwâlden dat nog in aanbouw is.

## Implementatie nieuwe spoorconcessie regionale lijnen

De nieuwe treinconcessie Noordelijke Lijnen gaat in december 2020 van start. Deze concessie zal opnieuw door Arriva worden verzorgd. In de loop van 2020 wordt gefaseerd nieuw en 'gere refurbished' materieel ingezet. Het 'refurbishen' van het huidige materieel heeft impact op de huidige concessie. Voor het 'refurbishen' moet namelijk materieel onttrokken worden aan de huidige dienstregeling. Daardoor en door twee treinongelukken (Winsum en Friesland Foods) is er een materieeltekort ontstaan. Daarom worden op het traject Harlingen-Leeuwarden voor ongeveer 50% van de ritten treinen uit de Achterhoek ingezet.

### 4.2 ■ OV van de toekomst

In de ontwerp-POVI worden de volgende doelstellingen aangegeven:

*'Gebruik van fiets en regionaal OV zijn toegenomen, waarbij de aansluiting tussen verschillende vormen van vervoer is verbeterd (ketenmobiliteit) en kosten beheersbaar zijn.'*

En:

*'Nieuwe vervoersconcepten en -technieken, zoals zelfrijdende voertuigen, kunnen in de toekomst nieuwe oplossingen bieden. In de overgang daar naar toe streven we naar sterke hoofdlijnen met een goede bezetting. Dit betekent dat een buslijn soms niet meer door, maar langs een kern gaat; wel zullen alle dorpen beschikken over een bushalte op afstand, in combinatie met voorzieningen voor het overbruggen van deze afstand. Aanvullend is bereikbaarheidswinst te boeken door de verschillende vormen van vervoer beter op elkaar aan te sluiten. Ook in het voor- en natransport (first and last mile) is nog veel verbetering mogelijk. En met snelle en comfortabele fietspaden kan het fietsgebruik toenemen, met name in het woon-werkverkeer. Qua externe bereikbaarheid kan de treinverbinding met (inter)nationale economische centra beter, ter versterking van het Friese vestigingsklimaat. Versnellen van treindiensten is mogelijk door het overslaan van stations, verkorten van wachttijden, aanpassen van beveiliging en verhogen van baanvaksnelheden.'*

Hier hebben Provinciale Staten bij de vaststelling van de ontwerp-POVI op 25 september 2019 aan toegevoegd: *'Ook de aanleg van nieuw spoor kan een optie zijn.'* Als actie is hier aan toegevoegd: *'Wij vragen in samenwerking met de andere betrokken provincies het Rijk een Maatschappelijke Kosten en Batenanalyse (MKBA) naar de Lelylijn uit te voeren.'*

We werken in verschillende kaders, zoals het nationale programma Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 en de Schets Mobiliteit naar 2040 ([www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/06/07/schets-mobiliteit-naar-2040](http://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/06/07/schets-mobiliteit-naar-2040)) aan onderstaande toekomstbeelden van Fryslân, waarin stippen op de horizon zijn gezet voor de middellange termijn (2025) en de lange termijn (2040) :

### **Het OV in 2025**

Met de aanbesteding van de nieuwe busconcessie 2022 en verder is het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-netwerk voor Fryslân vastgesteld door Provinciale Staten. Dit betekent dat er een duidelijke hoofdstructuur van het bus- en treinnetwerk is dat de regionale economische centra met elkaar verbindt. Op deze hoofdstructuur vinden de grote vervoerstromen plaats en is het OV een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Hiermee wordt 80 procent van Fryslân ontsloten.

In de buitengebieden geven we door middel van maatwerk het OV verder vorm. Dit houdt in dat de bestaande flex-systemen geoptimaliseerd zijn. Hierbij kan worden gedacht aan ombouw/uitbouw van de Opstapper of scholierenlijn/ spitslijn in combinatie met 'flex'. Dit realiseren wij door de toepassing van realtime data van vervoersbehoefte, zodat het OV-systeem en andere vervoersdiensten (deelauto's, deelfietsen, autonoom vervoer, Uber-achtige systemen, taxi's) hier optimaal op in kunnen spelen.

### **Mobility as a Service**

Er wordt gewerkt aan een universeel systeem waarbij de afnemer van mobiliteit gemakkelijk toegang krijgt tot verschillende mobiliteitsdiensten. Dit wordt aangeduid met Mobility as a Service (MaaS). De samenleving krijgt toegang tot dit systeem met behulp van verschillende 'devices' (computers, smartphones, smart speakers of andere toekomstige slimigheden). Het resultaat is dat men in één keer verschillende onderdelen van een reis kan bekijken, boeken en betalen. Bijvoorbeeld één ticket voor een bus-treinreis met aansluitend een deelfiets of deelauto. Het gevolg is dat er meer met het OV gereisd wordt en er meer gebruik wordt gemaakt van deelfietsen en deelauto's. Hierdoor kan het autobezit afnemen. Een overgang van bezit naar gebruik vindt daarmee binnen de mobiliteit plaats.

### **Snellere verbinding met de Randstad**

De gewenste reistijdverkorting van 15 minuten tussen Zwolle-Randstad is werkelijkheid geworden. Hierdoor is het Noorden een goed woonalternatief voor de inwoners van de Randstad en kunnen werknemers sneller naar bedrijven in de Randstad reizen. Daarnaast worden er aanpassingen gedaan aan het spoor ten behoeve van frequentieverhoging tussen Zwolle-Groningen/Assen/Leeuwarden en om een verdere reistijdverkorting van 15 minuten te realiseren. De robuustheid wordt vergroot door het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen tussen spoor en vaarwegen (lees: aquaducten).

Daarnaast rijden er comfortabele snelle zero emissie HOV-bussen tussen de grote kernen en deze komen aan op aantrekkelijke knooppunten.

Nieuw landelijk beleid met betrekking tot internationale verbindingen is een feit. Door de mondiale en Europese klimaatafspraken heeft er verhoging van de accijns op het vliegverkeer plaatsgevonden. Vanuit de EU is de wens om een goed Hogesnelheidslijnen (HSL-) spoornetwerk in Europa te realiseren. Hierdoor is er in 2025 voldoende draagvlak voor de HSL-verbinding Amsterdam-Heerenveen-Groningen-Bremen. Deze verbinding kan tevens gebruikt worden voor landelijke

superintercity's die ook stoppen op stations in Lelystad, Emmeloord, Heerenveen en Drachten (Lelylijn).

### **Het OV in 2040**

Het speelveld is veranderd door nieuwe marktpartijen. Dit komt doordat er geen belemmeringen meer zijn voor zelfrijdende voertuigen (autonoom vervoer) en er een 'slimme koppeling' is met de vervoersbehoefte door de toepassing van kunstmatige intelligentie. Door middel van je device krijg je toegang tot je gewenste vervoermiddel.

Een nieuwkomer is de personendrone. Op de langere afstand is de HSL-verbinding Randstad-Groningen-Bremen gerealiseerd. Het vervoermiddel trein is met name nog interessant voor de verbindingen tussen de grotere economische kernen.

In het Noorden is door de bevolkingsdichtheid geen sprake van congestie en kan autonoom vervoer door middel van de auto op de korte en middellange afstanden voorzien in de vervoersbehoefte. Deze voertuigen zijn in bezit van coöperaties, bedrijven in de regio en beleggers.

Overheidsbeleid is er met name op gericht om vervoer te reguleren. Dit betekent dat er meer gestuurd wordt op ruimtelijke ordening. In woonwijken is de auto te gast en zal deze niet geparkeerd kunnen worden. Er wordt door middel van 'geofencing' (virtueel afbaken van ruimte) aangegeven waar de voertuigen mogen parkeren/landen. Dit zorgt voor prettige gezonde leefgebieden. Logistiek wordt afgestemd op afgiftepunten in de woonwijken. Al het vervoer is zero emissie.

### *Zijn er nog uitdagingen in 2040?*

In 2040 is zero-emissie openbaar vervoer een feit. De focus ligt op circulaire economie, oftewel hoe gaan we om met schaarse grondstoffen? Een andere uitdaging is dat mobiliteit in dunbevolkte gebieden wel gefaciliteerd wordt door de markt, maar tegen hogere kosten dan in dichtbevolkte gebieden. De overheid kan persoonsgebonden mobiliteitsbudgetten aanbieden, zodat dunbevolkte gebieden leefbaar blijven.

## **Lelylijn**

### ***(Bestuursakkoord, resultaatnr. 46: er is een MKBA over de Lelylijn uitgevoerd)***

Wij vragen in samenwerking met de andere betrokken provincies het Rijk een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) naar de Lelylijn uit te voeren en vervolgens een besluit te nemen. Het vervolg van de quickscan naar versnelling van de spoorverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland zal breder worden ingestoken, dat wil zeggen naast vervolgonderzoek over versnelling op bestaand spoor ook onderzoek naar de nieuwe Lelylijn. Hierover willen we afspraken maken in het BO-MIRT 2019. Het streven is om een gezamenlijke lobby te voeren voor een snelle verbinding naar de Randstad met alle betrokken partijen (zowel voor bestaand spoor als nieuw spoor), opdat de snelle treinverbinding een feit wordt in het nieuwe regeerakkoord vanaf 2021.

## Decentralisatie concessie sprinterdiensten

### *(Bestuursakkoord, resultaatnr. 47: de concessieverlening voor de sprinterdiensten tussen Leeuwarden– Zwolle is gedecentraliseerd naar Fryslân)*

Eerder heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) in een brief aan de Tweede Kamer aangegeven dat o.a. de Sprinters Leeuwarden-Zwolle en Leeuwarden-Groningen kansrijk zijn om te decentraliseren. Deze conclusie is getrokken uit een quick scan die in opdracht van het ministerie is uitgevoerd en waaraan de provincies hebben meegewerkt. Daarna heeft het ministerie van IenW een verdiepingsslag gemaakt voor de sprinterdiensten Leeuwarden-Zwolle en Groningen Zwolle. De Noordelijke provincies zijn hierbij betrokken. Met het ministerie is met de Noordelijke provincies overeengekomen om begin 2020 een principe-afspraken te maken over het al dan niet decentraliseren van de sprinterdiensten. Met de decentralisatie moet, door betere afstemming met de diensten waarvoor we al concessieverlener zijn, meerwaarde voor de reiziger bereikt worden, waaronder een snellere verbinding met de rest van Nederland. Daarnaast zijn de financiële gevolgen van de decentralisatie voor de provincie van belang. Als met het ministerie van IenW wordt overeengekomen om de sprinterdiensten te decentraliseren, dan wordt dit in 2020 verder uitgewerkt in een overeenkomst.

## Overdracht concessieverlening Waddenveren

### *(Bestuursakkoord, resultaatnr. 48: er zijn afspraken over overdracht van de concessieverlening voor de Waddenveren naar Fryslân)*

In 2020 gaan we samen met het Rijk verder met een traject dat moet leiden tot overname van de concessiebevoegdheden ten aanzien van de Waddenveren. Het betreft de concessies Waddenveren-Oost en Waddenveren-West, die eindigen in 2029. In 2019/2020 is een inventarisatie gemaakt van zaken die nader geregeld moeten worden en is er een tijdspad opgesteld voor het vervolgtraject. Daar wordt in 2020 verder uitvoering aan gegeven. Speciale aandacht verdient de veerverbinding met Ameland.

Doel is Fryslân, onder voorwaarde van budgetneutraliteit, verantwoordelijk te laten worden voor beheer en aanbesteding van de Waddenveren waardoor nieuwe combinaties van (openbaar) vervoer mogelijk worden. De kwaliteit van de vaargeulen en de infrastructuur moeten geborgd zijn. Dat is de verantwoordelijkheid van het Rijk.

Momenteel ligt de concessiebevoegdheid bij het Rijk en heeft de provincie een adviserende rol. Daar wordt onder meer invulling aan gegeven, door het geven van een zienswijze op de jaarlijkse vervoerplannen van de concessiehouders (rederijen).







## Deel II

1	Verkeersveiligheid (gedrag)	51
2	Verbetering infrastructuur	53
3	Instandhouding provinciale infrastructuur	60
4	Openbaar Vervoer	67

# PROGRAMMERING

## Algemeen

Dit deel bevat de programmering van nieuwe infrastructuurprojecten en de programmering van het onderhoud van bestaande infrastructuur, d.w.z. de planning van de betreffende werkzaamheden en de hiermee gemoeide middelen.

Voor infrastructuurprojecten hebben Provinciale Staten middelen beschikbaar gesteld. In de bestuursrapportages wordt gerapporteerd over de voortgang van deze projecten en de hiervoor aangewende middelen.

Vanaf het eerste jaar na oplevering van een nieuw project worden de gerealiseerde, c.q. geactiveerde middelen (gerealiseerde kosten minus bijdragen van derden) afgeschreven. Vanaf dat jaar drukken de afschrijvingskosten van de gerealiseerde investeringen gedurende de economische levensduur op de exploitatie van de provinciebegroting.

Na oplevering van een project wordt het betreffende investeringskrediet administratief afgewikkeld: resterende uitgaven worden gedaan, c.q. verplichtingen worden nagekomen en eventuele bijdragen van derden worden geïnd. Na deze afwikkeling kan in het jaar na oplevering van het project begonnen worden met afschrijven zoals hierboven aangegeven. In de praktijk blijken sommige projecten al enige tijd opgeleverd en in gebruik, maar nog niet administratief afgewikkeld. Dat houdt verband met het gegeven dat er nog resterende werkzaamheden zijn die het gebruik van de betreffende infrastructuur niet in de weg staan: gebiedsontwikkeling nabij opgeleverde infrastructuur, etc.

Voor het groot onderhoud van (vaar)wegen zijn op basis van onderhoudsplannen (egalisatie)voorzieningen getroffen. Deze voorzieningen zijn vanuit de jaarrekening gevormd: voor deze voorzieningen is als het ware gespaard vanuit de jaarlijkse exploitatie.



Foto: CUMELA Nederland/Hero Dijkema

## Verkeersveiligheid (gedrag)

Op 14 februari 2019 is het Startakkoord in het kader van het nationaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 symbolisch ondertekend door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Ook het IPO, de VNG en de vervoerregio's hebben dit akkoord ondertekend.

In het kader van het SPV 2030 maken we een regionaal uitvoeringsplan verkeersveiligheid. Infrastructuur is een belangrijke beïnvloeder van verkeersgedrag. Vanuit die gedachte hebben we in 2019 conform het SPV 2030 op basis van een risicogestuurde aanpak een inventarisatie, c.q. mogelijke invulling gegeven aan de negen beleidsthema's uit het SPV 2030. Zie deel I, hoofdstuk 2.

Plan is het regionaal uitvoeringsplan verkeersveiligheid parallel te laten lopen aan het Friese meerjarenuitvoeringsplan verkeersveiligheid 2021-2025 in het kader van de Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025. De integrale aanpak vanuit de drie E-gedachte (Engineering, Education en Enforcement) blijft daarbij het uitgangspunt.

In het bestuursakkoord 2019-2023 (resultaatnr. 40) is incidenteel een bedrag van € 1 miljoen - 4 x € 250.000 per jaar - extra beschikbaar gesteld voor 'educatie'. Aan het bedrag van € 1 miljoen (incidenteel) geven we o.a. invulling door de invoering van basispakketten verkeerseducatie in het basis- en voortgezet onderwijs (doorlopende leerlijn) en door verkeerseducatie aan ouderen; vooral op het gebied van het fietsverkeer.

## 1.1 ■ Werkplan Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid Fryslân

Zoals in deel I aangegeven werken wij op het terrein van het verkeersgedrag samen met de gemeenten, het Rijk en (maatschappelijke) partijen in het Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân (ROF). Het jaarlijkse kader hiervoor is het werkplan van het ROF. Begin 2020 presenteren we het meerjarenuitvoeringsplan 2021-2025 en worden voorbereidingen getroffen voor het werkplan 2021 van het ROF. Zie [www.fryslan.frl/beleidstemas/verkeersveiligheid-rof\\_43616/item/werkplan-2020-interactief\\_19456.html](http://www.fryslan.frl/beleidstemas/verkeersveiligheid-rof_43616/item/werkplan-2020-interactief_19456.html)

Voor de verschillende leeftijdsgroepen zijn bijna 50 verschillende projecten beschikbaar om vorm en inhoud te geven aan 'een leven lang leren'. Onderstaande tabel geeft daar een bloemlezing van:

Leeftijdsgroep	Organisatie	Projectnaam
0 – 4 jr	VVN	JONGleren met JOEP in het verkeer
4 – 12 jaar	VVN ea	Basispakket Verkeerseducatie
4 – 12 jr	ANWB	Streetwise
12 – 18 jr	SBV	Basispakket Verkeerseducatie
12 – 16 jr	Cahuzak	Theatervoorstelling 'Zeven Sloten'
18 – 24 jr	RYD	Vrijwilliger alcohol- en drugscontrole
4 – 99 jr	Fietsersbond	Friese Fietsschool
18-75 jr	KNMV	Risico Herkennen (motorrijders)
55+	SBV	Rijvaardigheidscursus

De hiermee gemoeide financiële middelen zijn als volgt verdeeld (bedragen in euro's):

Werkplan Algemeen	184.330
Permanente Verkeerseducatie (subsidie partners)	1.115.670
Probleemgebieden	150.000
Innovaties	150.000
OVVF/Mobiliteitsmanagement	60.000
Verkeerseducatieimpuls (motie nul)	250.000
<b>Totaal</b>	<b>1.910.000</b>

### Verkeershandhaving

In 2020 willen we nadere afspraken maken met het OM en de politie over de verhoging van de drastisch teruggelopen handhavingsdruk. We doen dit samen met de provincies Groningen en Drenthe in de noordelijke kerngroep verkeershandhaving.



## Verbetering infrastructuur

### 2.1 ■ Kleine infrastructuurprojecten

Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt op basis van diverse programma's gewerkt aan de inrichting van onze bestaande wegen. Het betreft de volgende programma's:

- meerjarenprogramma infrastructuur (MPI)
- kleine infrastructuurprojecten (KIP)
- risikoferleeggend ynfrastruktuerprogramma (RYP)
- overige projecten: Venekoterweg N919, duurzame openbare verlichting
- actieplan fiets- en wandelpaden, onderdeel provinciale fietspaden

De verscheidenheid aan programma's is ontstaan doordat sommige projecten aanzienlijk meer tijd vergen dan andere projecten, bijvoorbeeld als gevolg van het verwerven van de benodigde grond. Bovengenoemde programma's lopen teneinde. Het merendeel van de hierin opgenomen projecten wordt volgens planning nog in 2019 opgeleverd.

## Bestuursakkoord, resultaatnummer 40: verkeersslachtoffers Friese wegen

Conform het bestuursakkoord investeren we vanaf 2020 jaarlijks structureel één miljoen euro extra om onze wegen nog veiliger te maken. Hiervoor wordt - ter aanvulling op bovengenoemde programma's - in het najaar van 2019 een programma opgesteld dat begin 2020 aan Gedeputeerde Staten wordt voorgelegd. Dit betreft bijvoorbeeld het veilig maken van bermen en kruispunten en het 'senior-proof' maken van de inrichting van provinciale wegen. Zie deel I, 3.5.

## Meerjarenprogramma infrastructuur kleine en reguliere wegenprojecten (MPI)

Het MPI-budget is bestemd voor de uitvoering van kleine en reguliere wegenprojecten uit de eerste periode van het provinciaal verkeer en vervoerplan (PVVP) 2006, de zogenoemde PVVP fase A-projecten. Het programma wordt jaarlijks geactualiseerd. Het college mag binnen het totale MPI-budget voor- en nadelen compenseren, dat wil zeggen een voordeel (onderschrijding van het budget) met betrekking tot een MPI-project mag aangewend worden om een nadeel (overschrijding van het budget) met betrekking tot een ander MPI-project te compenseren, mits de projecten conform plan worden gerealiseerd.

*Bedragen x € 1.000,-*

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N358	Uterwei	2019	10.807	1.975	8.832
N369	Kootstermolen - Kootstertille	2019	2.190	605	1.585
N359	Stroomweg Leeuwarden - Bolsward	2019	13.477	2.675	10.802
N357	Opwaardering Stiens - Holwerd	2019	13.038	5.246	7.792
	Kwaliteitsverbetering Haltevoorzieningen	2019	1.983	-	1.983
N358	Bijdrage Skieding	2020	3.678	746	2.932
<b>Totaal</b>			<b>45.172</b>	<b>11.247</b>	<b>33.925</b>

*Nog niet afgerekende MPI-projecten (bedragen x € 1.000,-)*

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Stroobossertrekweg 2e fase	2012	5.117	1.408	3.709

## Kleine infrastructuurprojecten (KIP)

Dit programma wordt jaarlijks geactualiseerd. Het college mag binnen het totale KIP-budget voor- en nadelen compenseren, d.w.z. een voordeel (onderschrijding van het budget) met betrekking tot een KIP-project mag aangewend worden om een nadeel (overschrijding van het budget) met betrekking tot een ander KIP-project te compenseren, mits de projecten conform plan worden gerealiseerd.

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

*Bedragen x € 1.000,-*

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N358	Bebouwde kom Ee	2019	1.821	583	1.238
N359	Afslag Oudemirdum	2019	555	-	555
N919	Afslag Rijweg	2019	534	8	526
N359	Bolsward – A7	2019	4.110	-	4.110
N355	Fietsoversteek Hesseweg	2019	600	150	450
N384	Franeker – A31	2019	624	-	624
N393/384	Kom Tzummarum	2019	287	12	275
N351	Afslag Lindedijk	2019	534	-	534
N354	Raerd- Easterwierum- Tsienzerbuorren	2019	3.199	721	2.478
N357	Stiens Zuid	2019	1.660	1.261	399
N351	Wolvega Hoofdweg West	2019	423	-	423
	Opkomende Verkeersknelpunten	2019	100	-	100
<b>Totaal</b>			<b>14.446</b>	<b>2.733</b>	<b>11.713</b>

Onderstaande projecten uit dit programma zijn (peildatum 09-09-2019) opgeleverd dan wel afgerekend.

Weg	Project	Status
N361	Afslag Rhaladyk	Opgeleverd
N361	Afslag Anjum	Afgerekend
N380	Afslag Annabuorren	Afgerekend
N919	Afslag Klazingawei	Afgerekend
N361	Afslag Morra	Afgerekend
N359	Hemelum	Afgerekend
N392	Jubbega (+ Kansschool)	Afgerekend
N393	Kom Easterbierum	Afgerekend
N393	Minnertsga	Afgerekend
N351	Nijeholtpade	Afgerekend
N919	Oosterwolde de Knolle	Afgerekend
N369	Rottevalle Zuid	Afgerekend
N393	Vrouwenparochie	Afgerekend
N353	Westvierdeparten	Afgerekend
N359	Wommels Zuid	Afgerekend



## Risikofreleegjend Ynfrastruktuerprogramma (RYP)

Het RYP-budget is bestemd voor risicoverlagende infrastructurele maatregelen. Het programma wordt jaarlijks geactualiseerd. Het college mag binnen het totale RYP-budget voor- en nadelen compenseren, d.w.z. een voordeel (onderschrijding van het budget) met betrekking tot een RYP-project mag aangewend worden om een nadeel (overschrijding van het budget) met betrekking tot een ander RYP-project te compenseren, mits de projecten conform plan worden gerealiseerd.

De maatregelen uit het programma zijn geprioriteerd op basis van geregistreerde ongevallen, door derden gemelde knelpunten of eigen waarnemingen.

Bedragen x € 1.000,-

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
	Provinciebreed	2019	1.197	576	621
N359	Bolsward - Workum	2020	6.178	1.500	4.678
N359	Sondel - Lemmer	2019	4.129	1.199	2.930
N384	Dongjum – Tzummarum	2021	915	45	870
N380	Oudeschoot – Donkerbroek	2019	827	-	827
N917	Selmien – Haulerwijk	2019	3.455	2.205	1.250
N393	Stiens – Harlingen	2019	2.327	-	2.327
N353	Oldeberkoop – Stellingenweg	2020	44	-	44
N919	Oosterwolde – Drentse Grens	2019	632	150	482
N924	Oosterzee – Echten – Echtenerbrug	2019	348	-	348
N355	Twijzel – Quatrebras	2021	2.190	1.430	760
N351	Slijkenburg – Wolvega	2019	2.122	1.284	838
N358	Bijdrage De Skieding (Surhuisterveen – A7)	2020	1.337	-	1.337
N369	Drachten Kootstertille: bajonet en fietsoversteken	2019	2.725	1.023	1.702
N383	Marssum	2019	284	90	194
N361	Tytstjerk – Gytsjerk	2019	544	-	544
	Opzichzelfstaande locaties	2019	1.658	2	1.656
	Knelpunten RYP	2019	149	-	149
N392	Kruispunten Akkrum, Aldeboarn, Tijnje en Gorredijk	2019	1.445	624	821
	Obstakelbeveiliging (beweg- wijzering botsveilig maken)	2019	805	-	805
N351	Wolvega - Oosterwolde: uitritten	2019	740	-	740
	Diverse oversteeklocaties en traject Engwierum	2019	3.608	1.449	2.159
	Bermverharding	2019	1.370	-	1.370
N913	Kruispunt Wâldwei (op – afrit Earnewald)	2019	387	37	350
<b>Totaal</b>			<b>39.417</b>	<b>11.613</b>	<b>27.804</b>

## Overige projecten

### Verbetering Venekoterweg N919

Bedragen x € 1.000,-

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Venekoterweg	2019	925	-	925

### Duurzame Openbare Verlichting

Bedragen x € 1.000,-

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Duurzame Openbare Verlichting	2019	2.493	32	2.461

### Fietspadenprogramma

Bedragen x € 1.000,-

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Vergevingsgezinde markering				
Fietspaden	2019	430	-	430
Verbreding Fietspaden	2019	2.205	-	2.205
Betere relatie fiets- en landbouwverkeer	2019	131	-	131
Verbetering Fietsnetwerk fietspaden	2019	590	-	590
Opkomende provinciale fietsknelpunten	2019	305	-	305
<b>Totaal</b>		<b>3.661</b>	<b>-</b>	<b>3.661</b>

## Bestuursakkoord, resultaatnummer 41: minimaal vier hoofdfietsroutes over langere afstand

Hiervoor wordt een programma opgesteld dat begin 2020 aan Gedeputeerde Staten wordt voorgelegd.

Plan is de subsidieregeling FytsImpuls in 2020 open te stellen zodat gemeenten subsidie kunnen aanvragen om de fietsveiligheid op drukke fietsroutes te verbeteren. Deze aanpak vindt niet meer plaats via het gebiedsbudget. Kansrijke snelfietsroutes worden samen met de gemeenten in kaart gebracht. Vervolgens gaan we na welke routes de grootste kans van slagen hebben. Zie ook deel I, 3.5.

## 2.2 ■ Grote infrastructuurprojecten

### A. Majeure provinciale projecten

De kredieten voor majeure projecten worden per project door Provinciale Staten beschikbaar gesteld en afzonderlijk in de begroting opgenomen. In de (begrotings) paragraaf Grote projecten worden deze projecten van een toelichting voorzien.

De majeure grote projecten De Centrale As, de N31 Traverse Harlingen en de bereikbaarheidsprojecten Leeuwarden zijn opgeleverd.

Bedragen x € 1.000,-

Weg	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
N359	Reconstructie Lemmer	2019	15.575	1.333	14.242
N358	Skieding	2020	13.766	4.966	8.800
N381	Drachten – Drentse grens	2020	185.000	94.000	91.000

Het project verdubbeling N381 Drachten – Drentse grens wordt deels gefinancierd uit de RSP-middelen. De werkzaamheden aan de N381 lopen volgens planning. Het laatste deelproject is de verdubbeling tussen Donkerbroek en Oosterwolde. Hiermee is een investering van € 25 miljoen euro gemoeid. Halverwege 2020 moet deze verdubbeling klaar zijn.

### 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 de RSP-middelen.

#### Spoor

Bedragen x € 1.000,-

Spoor	Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
LWD - ZW	Station Werpsterhoeke 2e fase	2025	9.000	9.000	0
LWD - GR	Extra sneltrein Leeuwarden-Groningen	2020	164.700	154.550	10.150
LWD – ST	4e trein Leeuwarden -Sneek	1e fase 2020 2e fase 2021	13.200	4.850	8.350
Overweg- veiligheid	Pakket onbeveiligde overwegen veiliger maken (NABO-programma)	2022	4.100	3.063	1.037

#### Capaciteitsvergroting spoorverbinding Leeuwarden-Zwolle

De capaciteitsvergroting Leeuwarden-Zwolle wordt voor het grootste deel gefinancierd uit de 'Motie Koopmansgelden'. Een klein deel wordt gefinancierd door gemeenten.

In 2020 wordt verder gegaan met de uitvoering van de spooruitbreiding Zwolle-Herfte. De werkzaamheden lopen door tot in 2021. In 2020 maakt ProRail een start met de uitbreiding van de tractie (stroomvoorziening treinen) en de verbetering van de overwegveiligheid tussen Meppel-Zwolle. Deze werkzaamheden zijn nodig voor het 'doortrekken' van de sprinters Leeuwarden-Meppel naar Zwolle in 2021.

#### Capaciteitsvergroting spoorverbinding Leeuwarden-Groningen

Voor de capaciteitsvergroting spoorverbinding Leeuwarden-Groningen is een budget beschikbaar van € 164,7 miljoen. Het totale project bestaat uit drie onderdelen: het zgn. spoorse werk (spoorinfrastructuur), onderdoorgang Hurdegaryp, onderdoorgang Paterswoldseweg. In 2020 worden de werkzaamheden afgerond. De spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk wordt afgerond en aangesloten op de bestaande infrastructuur.

### Station Werpsterhoeke

Provinciale Staten besloten op 18 september 2013 tot de realisatie van fase één, d.w.z. de aanleg van twee onderdoorgangen bij het toekomstige station Leeuwarden Werpsterhoeke. Deze fase is binnen budget afgerond. De tweede fase van dit project betreft de aanleg van het station Werpsterhoeke. De start van deze fase is afhankelijk van de ontwikkeling van de Zuidlanden.

De provincie is inhoudelijk opdrachtgever en risicodragers van het project. Het Rijk financiert het project vanuit de RSP-middelen.

Bij het toekomstige station liggen de overwegen Nije Werpsterdyk en Barrahûs. Plan is beide overwegen af te sluiten voor verkeer. Het weghalen van de overwegvloeren en de verwijdering van de overwegen uit de beveiligingssysteem gebeurt tijdens een geplande buitendienststelling in 2021.

### Capaciteitsvergroting spoorverbinding Leeuwarden-Sneek

De baanstabieleit van het spoor tussen Mantgum en Sneek Noord is onvoldoende voor de snelheidsverhoging die nodig is voor het rijden van een vierde trein tussen Leeuwarden en Sneek. In 2018 is gekozen voor een alternatieve oplossing. Dit vergt een investering van € 2 - 3 miljoen. Uit de zogenoemde Motie Sienot-middelen heeft het Rijk hiervoor een bijdrage beschikbaar gesteld van 50%.

De andere 50% wordt gefinancierd uit de middelen voor de capaciteitsvergroting van de spoorverbinding Leeuwarden-Sneek voor de vierde trein Sneek.

### Busstations

Bedragen x € 1.000,-

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Busstation Heerenveen*	2023	1.200	1.200	0
Fietsenstalling station Heerenveen oostkant	2021	655	262	393
Busstation Sneek	2021	1.200	0	1.200
Bolsward	p.m.	360	0	360

\* Investeringsagenda Heerenveen-Drachten



# Instandhouding provinciale infrastructuur

## 3.1 ■ Meerjarenprogramma kunstwerken (MPK)

In het kader van het meerjarenprogramma kunstwerken worden de kunstwerken (bruggen, tunnels, etc.) die niet aan de sterkte-eisen voldoen of aan het einde van de levensduur zijn, vervangen of gerenoveerd.

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 gaat het om een bedrag van € 160 miljoen. De investeringsuitgaven worden geactiveerd.

Binnen het financiële kader van het meerjarenprogramma worden mee- en tegenvallers vereffend. Jaarlijks wordt een geactualiseerd vijfjarig programma aan Gedeputeerde Staten voorgelegd.

In de volgende tabel zijn de kunstwerken opgenomen die in de resterende periode van het meerjarenprogramma vervangen of gerenoveerd worden.

Bedragen x € 1.000,-

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Warrebrug nabij Tijnje	2019	2.657	204	2.453
Brug Baard te Baard	2020	2.571	-	2.571
Brug Hallumervaart te Hallum	2022	3.510	-	3.510
Brug Welsrijp te Welsrijp	2019	4.100	-	4.100
Bruggen over de Stroobossertrekvaart	2019	3.810	107	3.703
Brug Dokkummer Grootdiep te Engwierum	2021	2.400	-	2.400
Armcoduiker Wieuwerd	2021	460	-	460
Brug over Willem Loesluis	2019	109	-	109
Brug Follega	2022	3.560	-	3.560
Vervangen Remmingwerken	2019	3.560	-	3.560
Brug Zijlsterrijd, Kollum	2025	2.765	-	2.765
Sudergobrege, Workum	2019	3.770	570	3.200
Gerke Numanbrug, Gorredijk	2027	1.605	-	1.605
Brug en sluis Stokersverlaat, Appelscha	2020	3.450	-	3.450
Jousterbrug, Heerenveen	2022	515	-	515
Brug Rottum	2023	2.620	-	2.620
Brug Nieuweschoot	2023	2.310	-	2.310
Brug Mildam	2027	900	-	900
Oldetrijnsterbrug	2024	3.365	-	3.365
Brug Oldelamer, Munnekeburen	2026	2.360	-	2.360
Brug Zijlroede, Lemmer	2023	2.510	-	2.510
Brug Donkerbroek	2027	1.365	-	1.365
Skarsterbrug	2028	1.010	-	1.010
Sansleatbrege, Terherne	2024	2.710	-	2.710
Brug Ravenswoud, Appelscha	2027	1.615	-	1.615
Brug Linthorst Homansluis	2024	2.315	-	2.315
Brug Noorder Oudeweg, Broek	2028	2.060	-	2.060
Vaste brug Hijum	2025	2.100	-	2.100
Brug Klaarkamp	2019	600	21	579
Prikkedam te Makkinga	2026	1.585	-	1.585
Venekoterbrug	2021	4.200	-	4.200
Koebrug bij Metslawier	2023	1.560	-	1.560
Schreiersbrug	2020	1.757	1.757	-
Brug Dronrijp	2019	16.071	570	15.501
Brug Kiesterzijl	2022	1.200	-	1.200
Bijdrage aan brug Ritsumazijl	2019	6.003	-	6.003
Kunstwerken N359/ N359 3 tunnels	2022	19.000	7.000	12.000

Nog niet afgerekende MPK-projecten (bedragen x € 1.000,-)

Stationsbrug Franeker	2017	10.601	2.066	8.535
-----------------------	------	--------	-------	-------

Hoewel de brug is opgeleverd staat het investeringskrediet nog open. Dit krediet kan nog niet administratief afgewikkeld worden in verband met een klein aantal resterende werkzaamheden.

### 3.2 ■ Van Harinxmakanaal

Bedragen x € 1.000,-

Achterstallig onderhoud projecten	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Oevers	2030	8.705		8.705
Tsjerk Hiddessluizen-baggeren	p.m.	236		236
Tsjerk Hiddessluizen-bruggen	p.m.	4.793		4.793
Tsjerk Hiddessluizen-sluis	p.m.	1.533		1.533
<b>Totaal</b>		<b>15.266</b>		<b>15.266</b>

### 3.3 ■ Programma afstandsbediening bruggen (PAB)

In het kader van dit programma worden provinciale en 'aanhakende' 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 is de realisatie van een nieuwe centrale, in combinatie met een nieuw steunpunt voor Provinciale Waterstaat. Voor de start van het vaarseizoen 2021 moet de nieuwe centrale klaar zijn.

In 2019 worden zeven bruggen op de tijdelijke bediencentrale (Swettehûs) aangesloten. Daarmee zijn dan in totaal 11 bruggen aangesloten. Voor de daarna aan te sluiten bruggen wordt de voorbereidingsfase doorlopen en werken we overeenkomsten met gemeenten uit. Afhankelijk van het verloop van de contractvorming met de gemeente Leeuwarden worden in 2020 de eerste gemeentelijke bruggen aangesloten. In 2020 wordt met 18 bruggen de maximale capaciteit van de tijdelijke centrale bereikt. In dat jaar wordt ook het glasvezelnetwerk voor het aansluiten van nieuwe bruggen verder uitgebreid.

Hieronder zijn de investeringen aangegeven binnen het programma Afstandsbediening Bruggen. De investeringen die nodig zijn voor het aansluiten van de gemeentelijke bruggen worden vanuit de middelen voor het voormalige Friese Merenproject gefinancierd.

Bedragen x € 1.000,-

Projecten	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Bruggen cluster Leeuwarden	2021	3.280	-	3.280
Bruggen cluster Dongeradeel/ Ferwerderadeel	2023	1.754	-	1.754
Cluster van Harinxmakanaal	2019	1.788	95	1.693
Cluster Zuid - Westhoek	2022	2.324	570	1.754
Brug Klaarkamp en Warrebrug nabij Tijnje	2020	887	-	887
Rogslootbrug	2020	77	-	77
Swettehus tijdelijk	2019	1.574	646	928
Swettehus nieuwbouw	2021	4.350	1.296	3.054
Aansluiting bruggen op Swettehus	2023	2.400	1.181	1.219
Aanmeldvoorziening	2021	28	-	28
Provinciale bruggen Heerenveen	2023	746	-	746
Sudergoabrege en Panhuysbrug	2019	786	12	774
Swettehus duurzaam	2021	224	112	112
Swettehus terrein overig	2021	226	113	113
Glasvezel- en programmakosten	2023	7.340	4.678	2.662

### 3.4 ■ Programmering groot onderhoud

Voor het groot onderhoud van wegen en vaarwegen (oevers, baggeren) zijn voorzieningen ingesteld. Het groot onderhoud is voor meerdere jaren ingepland. In onderstaande tabellen is de planning met de geraamde bedragen per jaar en per (vaar)weg weergegeven. Het groot onderhoud van wegen is exclusief zogenoemde rehabilitatie.

De herijkte onderhoudsbeleidskaders worden in december 2019 door Provinciale Staten behandeld. Afhankelijk van de besluitvorming door Provinciale Staten kan dit leiden tot een aanpassing van de programmering voor 2021 en verdere jaren. Ook kan dit tot een gewijzigde aanwending van de betreffende voorzieningen leiden. Voor wat betreft het onderhoudsprogramma van de oevers is in de programmering al rekening gehouden met het voorstel voor de herijking van de onderhoudsbeleidskaders.

#### 3.4.1 ■ Voorziening wegen

##### Groot onderhoud deklagen

Bedragen in €

Weg	2020	2021	2022	2023	2024
N351 Oosterwolde (N381) – Wolvega – Slijkenburg	1.715.000		490.000	1.805.000	290.000
N354 Idaerd (A32) – Sneek – Oosterzee-Buren (A6)			100.000		2.000.000
N355 Leeuwarden – Buitenpost – Visvliet		2.740.000	280.000		
N356 Holwerd – Dokkum – Burgum – Nijega (N31)					905.000
N358 Holwerd – Metslawier – Buitenpost – Frieschepalen (A7)	740.000		285.000		190.000
N359 Lemmer (A 6) – Balk – Bolsward – Boksum (N31)	750.000			905.000	175.000
N361 Lauwersoog – Dokkum – Swarteweisein (N355)			800.000		
N369 Drachten (N31) – Harkema – Twijzel (N355)				275.000	
N380 Heerenveen-Zuid (A32) – Jubbega – Donkerbroek (N381)					395.000
N383 Leeuwarden – Marssum – Sint Annaparochie					165.000
N384 Dearsom (N354) – Franeker – Tzummarum (N393)		140.000			
N390 A31 – Harlingen		350.000			
N392 Akkrum (A32) – Gorredijk – Jubbega (N380)		555.000	470.000	430.000	
N393 Stiens (N357) – Harlingen (N390)	310.000	105.000			
N398 Stiens (N357) – Bitgummole (N383)				690.000	
N913 Sumar (N 356) – Garyp (N31)					460.000
N917 Drachten Azeven (N381) – Bakkeveen – Haulerwijk	340.000				



Weg	2020	2021	2022	2023	2024
N919 Veenhuizen – Weperpolder – Oosterwolde (N381)			520.000		
N924 Heerenveen-West – Echtenerbrug – Oosterzee - Buren (A6)		410.000			
N928 Woudsend (N 354) – Balk (N359)			340.000		
Diversen tbv groot onderhoud	180.000	750.000	95.000	40.000	0
<b>Totaal</b>	<b>4.035.000</b>	<b>5.050.000</b>	<b>3.380.000</b>	<b>4.145.000</b>	<b>4.580.000</b>

In bovenstaande programmering is geen rekening gehouden met zgn. rehabilitatie. Mocht dit nodig zijn dan zullen hiervoor middelen beschikbaar gesteld moeten worden.

### Groot onderhoud kunstwerken wegen

Bedragen in €

Kunstwerken Wegen	2020	2021	2022	2023	2024
Aquaduct	0	0	101.000	119.000	10.000
Brug	262.000	530.000	556.000	1.481.000	1.358.000
Duikerbrug	16.000	43.000	1.000	63.000	8.000
Onderdoorgang	80.000	411.000	52.000	47.000	43.000
Vaste brug	187.000	435.000	63.000	91.000	467.000
Viaduct	16.000	7.000	0	27.000	1.000
Remmingwerk HRMK	1.500.000				
<b>Totaal</b>	<b>2.061.000</b>	<b>1.426.000</b>	<b>773.000</b>	<b>1.828.000</b>	<b>1.887.000</b>

In afwachting van de hiervoor benodigde planvorming zijn in bovenstaande programmering de onderhoudskosten voor de brug Kiesterzijl nog niet meegenomen.

## 3.4.2 ■ Voorziening water

### Groot baggeronderhoud

Bedragen in €

Omschrijving	2020	2021	2022	2023	2024
A008 Vaarweg naar Heerenveen	655.000				
A102-1 Kuunder of Tsjonger	200.000				
A102-1 Kuunder of Tsjonger		100.000			
A002A, Westelijke toegang tot Leeuwarden		400.000			
A039 Menamer Feart		65.000			

A025,	Diverse vaarwegen tussen				
A025A,	Joure, A7, Broek,				
A063	Broek-Noord		215.000		
A052	Betonde geul De Leien		125.000		
A037	Boalserter Feart			105.000	
A019	De Boarn, Nije Djip, Nijdjip en Nije Feart, vanaf NSR tot sluis Gorredijk			177.500	
A030	Grutte Sylroede en Van Panhuyskanaal			90.000	
A002	Dronryp-Oost	500.000			
A002	Deinum - West-Deinum				200.000
A002	Kie-Franeker-West		500.000		
A002	Harlingen - Kie			700.000	
<b>Totaal</b>		<b>1.355.000</b>	<b>1.065.000</b>	<b>1.040.000</b>	<b>372.500</b>
					<b>200.000</b>

### Groot onderhoud oevers

Bedragen in €

Omschrijving	2020	2021	2022	2023	2024
A103 Preenzewiek			476.000		
A003 Vaarweg Drachten		160.000			
A004 Johan Frisokanaal				586.000	
A004 Johan Frisokanaal					114.000
A005 Dokkumer Grootdiep		280.000			
A009 Dokkumer Grootdiep		684.000			
N917 Haulerwijkstervaart				1.600.000	
A009 Van Helomavaart	485.000				
A010 Sylroede/Stroomkanaal		63.000			
A016 Stroobossertrekvaart	1.452.000				
A016 Stroobossertrekvaart		1.265.000			
A016 Stroobossertrekvaart			945.000		
A016 Stroobossertrekvaart				633.000	
A021 Kompanjons- of Appelschastervaart			188.000		
A021 De Kuunder of Tsjonger	177.000				
A022 De Kuunder of Tsjonger		131.000			
A022 De Kuunder of Tsjonger			853.000		
A022 De Kuunder of Tsjonger	WSF-KRW				
A022 De Kuunder of Tsjonger	WSF-KRW				
A022 De Kuunder of Tsjonger					1.459.000
A023 Engelenvaart				221.000	
A025 Oude weg/De Slachte			150.000		
A092 De Luts		106.000			
A033 Vierhuistervaart					290.000
A113 Hanzertrekvaart		225.000			
<b>Totaal</b>	<b>2.314.000</b>	<b>3.114.000</b>	<b>2.612.000</b>	<b>3.040.000</b>	<b>1.863.000</b>

### Groot onderhoud sluisen

Bedragen in €

Sluisen	2020	2021	2022	2023	2024
Bovenstverlaat	10.000	-	50.000	-	-
Damsluis	10.000	-	-	-	-
Driewegsluis	44.000	27.000	-	-	12.000
Fochteloo	10.000	-	-	-	50.000
Friese Sluis - Zoutkamp	265.000	-	-	84.000	-

Sluizen	2020	2021	2022	2023	2024
Goingarijp	-	-	17.000	-	-
Gorredijk	10.000	-	66.000	-	-
Hemrikerverlaat	19.000	-	-	-	-
Jongebuorren	-	-	22.000	-	-
Joustersluis	120.000	-	-	53.000	-
Linthorst Homan	-	31.000	-	-	260.000
Lippenhuisterverlaat	-	-	-	27.000	-
Munnekezijl	12.000	-	-	-	-
Nanningaverlaat	11.000	-	50.000	-	-
Sluis - it Soal (Zeesluis)	1.000	-	185.000	10.000	-
Sluis I Nieuwehorne	10.000	-	-	8.000	-
Sluis II Jubbega	10.000	-	-	8.000	-
Sluis III Oosterwolde	10.000	-	-	8.000	-
Stokersverlaat	69.000	-	-	-	-
Tsjerk Hiddes - (grote kolk)	198.000	-	248.000	25.000	90.000
Tsjerk Hiddes - (kleine kolk)	11.000	-	74.000	45.000	148.000
Wijnjeterpverlaat	-	-	50.000	-	-
Willem Loré	-	473.000	154.000	23.000	-
<b>Totaal</b>	<b>820.000</b>	<b>531.000</b>	<b>916.000</b>	<b>291.000</b>	<b>560.000</b>



## Openbaar vervoer

### Spoorvervoer

De huidige concessie van het regionale spoorvervoer in Groningen en Fryslân loopt tot december 2020 en wordt uitgevoerd door Arriva. Arriva mag ook tot 2035 het spoorvervoer op de regionale trajecten verzorgen. In 2020 gaat de extra sneltrein tussen Leeuwarden en Groningen rijden, evenals de vierde trein tussen Sneek en Leeuwarden.

### Busconcessie

Eind 2022 lopen de busconcessies van Arriva af. Deze concessies worden samengevoegd tot een nieuwe concessie voor de gehele provincie. Recent hebben Gedeputeerde Staten de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessie vastgesteld. Deze wordt in het najaar van 2019 door Provinciale Staten behandeld. In de Nota van Uitgangspunten zijn de hoofdlijnen geformuleerd waaraan het openbaar busvervoer in de nieuwe concessie moet voldoen. Het programma van eisen wordt in het eerste kwartaal van volgend jaar als eerste lezing aangeboden aan Gedeputeerde Staten. Plan is het programma van eisen medio 2020 te publiceren. De gunning van de aanbesteding zal in 2021 plaatsvinden.

## 4.1 ■ Duurzaam openbaar vervoer

### Busvoorzieningen

Bedragen in € x 1.000,-

Project	Oplevering	Totale investering	Bijdragen	Provinciale investering
Refurbishment	2019	564	-	564
OV Plushaltes	2019	450	-	450
Stalling Schiermonnikoog	2021	700	-	700

### Ketenknooppunten

Voor het overzicht van OV-ketenknooppunten inclusief benodigde aanpassingen wordt verwezen naar deel I hoofdstuk 4 en bijlage 5. Voor het bekostigen van de benodigde investeringen gaan we na in hoeverre de resterende middelen uit de voormalige BDU-reserve aangewend kunnen worden. Een deel van dit geld is bestemd voor een aantal grote projecten, zoals de busstations Sneek en Oosterwolde. Een ander deel is gereserveerd voor overige OV-infrastructuur. Bovendien is er speciaal voor deelfietsen een rijksbijdrage van € 400.000 beschikbaar, waarvoor in gelijke mate cofinanciering van provincie of derden is vereist. Voor uitbreiding van fietsenstallingen bij een aantal treinstations willen we eveneens gebruikmaken van rijkssubsidie.

Bedragen in €

Onderwerp	Onderdeel	Bedrag
Busstations	Sneek	1.200.000
	Bolsward	416.628
	Bolsward actualisatie begroting	p.m.
	Oosterwolde	720.000
	Franeker maximaal	200.000
	Overig	500.000
Gemeentelijke ketenknooppunten	Bijdrage knooppunt Huis-ter-Heide maximaal	50.000
	Deelfietsen	Cofinanciering rijksbijdrage maximaal 2 x € 200.000
Nieuwe OV-ketenknooppunten	o.a. n.a.v. versnellen buslijnen	1.500.000
Aanpassen OV-ketenknooppunten	o.a. verbeteren toegankelijkheid	1.500.000
OV-ketenknooppunten Rijk	w.o. herinrichting of verplaatsing Zurich, kop Afsluitdijk	1.000.000
	Cofinanciering aanvullende voorzieningen n.a.v. afspraken met Rijk en noordelijke afstemming	p.m.

## 4.2 ■ Exploitatie Openbaar Vervoer concessies

### Exploitatie OV

Exploitatie openbaar vervoer concessies (bedragen in €)

Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Bus- en treinexploitatie</b>					
Busconcessies	35.915.400	35.915.400	35.915.400	32.215.400	32.215.400
Grensoverschrijdende buslijnen (inkomsten)*	-1.614.900	-1.614.900	-1.614.900	-1.614.900	-1.614.900
Regionale treinconcessie	7.592.700	9.150.000	9.150.000	9.150.000	9.150.000
<b>Contract NS trein</b>					
Leeuwarden-Zwolle	1.625.000	1.625.000	1.625.000	1.625.000	1.625.000
Concessies onvoorzien	1.545.600	1.553.600	1.553.100	1.427.300	1.427.300
Concessies meerwerk	1.469.400	2.054.300	2.039.300	1.546.600	1.546.600
Prognose concessie index 2018	756.800	752.900	752.900	752.900	752.900
Prognose concessie index 2019	1.322.500	1.422.300	1.422.300	1.422.300	1.422.300
<b>Bijkomende voorzieningen</b>					
Reisinformatie (GOVI, NDOV)	130.000	130.000	130.000	130.000	130.000
Sociale veiligheid treindiensten	111.100				
<b>Onderhoud elektrische bussen</b>					
Schiermonnikoog	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000
Netwerkkosten Schiermonnikoog	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
<b>Onderhoud gasvulpunt</b>					
Leeuwarden*	178.000	178.000	178.000	178.000	178.000
Onderhoud busstations	200.000	233.300	233.300	233.300	233.300
Buurtbusprojecten	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
<b>Kaartintegratie Leeuwarden-Harlingen-Haven en Stavoren</b>					
136.000	136.000	136.000	136.000	136.000	136.000
<b>Additioneel landelijk gebied</b>					
600.000	600.000	600.000	600.000	600.000	600.000
<b>Concessiebeheer</b>					
Concessiebeheer	451.600	470.800	470.800	470.800	470.800
<b>Onderzoek, aanbesteding, rechtszaken</b>					
300.000	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
Bijdrage aan verbonden partijen	319.000	285.000	281.300	281.300	281.300
Monitoring	72.000	72.000	72.000	72.000	72.000
Onderzoek	123.000	123.000	123.000	123.000	123.000
Overig	85.800	85.800	85.800	85.800	85.800
<b>Totaal</b>	<b>51.524.000</b>	<b>53.677.500</b>	<b>53.658.300</b>	<b>49.339.800</b>	<b>49.339.800</b>

\* onzeker na 2022 vanwege de nieuwe concessie





1	Resultaten Bestuursakkoord 2019-2023 'Geluk op 1', hoofdstuk 7 Bestemming Fryslân	73
2	Globale planning voorstellen voor GS en PS	76
3	Afspraken BO MIRT, november 2018	78
4	Samenwerkingsafspraken Noord-Nederland emissievrij BO MIRT, november 2018	83
5	OV-ketenknooppunten Fryslân	94

## BIJLAGEN







# 1

## Resultaten Bestuursakkoord 2019-2023 'Geluk op 1', hoofdstuk 7, Bestemming Fryslân

Nr.	Resultaat	Toelichting	H / §
35	Weg Sneek-Leeuwarden (N354): er is helderheid over de beste oplossing voor de weg Sneek-Leeuwarden	Het belangrijkste overblijvende knelpunt op de provinciale wegen is de wegverbinding Sneek – Leeuwarden. Er komt geen nieuw tracé. We onderzoeken hoe we die weg door verbeteringen aan het bestaande tracé veiliger kunnen maken en ook de doorstroom aanzienlijk versnellen.	§ 3.5
36	Bruggen Skarster Rien en Bolsward: er zijn afspraken met het Rijk over Skarster Rien en Bolsward.	Op het Rijkswegennet zorgen de beweegbare bruggen Skarster Rien en Bolsward voor oponthoud en verkeers-onveiligheid. Voor Skarster Rien is de beste oplossing bekend, bij Bolsward is daar nog onderzoek voor nodig.	§3.6
37	Bochtverruiming VHK Franeker: de bochtverruiming bij Franeker is in uitvoering en er zijn afspraken met het Rijk over de Tjerk Hiddessluizen	Een belangrijke verkeersader over water in Fryslân is het Van Harinxmakanaal. We zijn begonnen met het geschikt maken van het kanaal voor grotere schepen (CEMT-klasse Va). De komende jaren gaan we daarmee door. Concreet realiseren we de bochtverruiming bij Franeker, maken afspraken met het Rijk over vervanging van de Tjerk Hiddessluizen en nemen maatregelen voor de oevers en onderhoudsdiepte.	§3.2
38	Onderhoudsniveau Van Harinxmakanaal	Vier jaar geleden is het onderhoudsniveau van de provinciale infrastructuur verhoogd van een 6 naar een 7, voor een betere kwaliteit en hogere veiligheid van (vaar)wegen. Vanwege de bijzondere positie van het Van Harinxmakanaal werd dat destijds nog niet meegenomen in die verhoging. Nu brengen we ook het onderhoudsniveau van het Van Harinxmakanaal op niveau 7. Voor de overige keuzes ten aanzien van onderhoud bieden we Provinciale Staten voor eind dit jaar een nieuw beleidskader aan.	§3.2

39	Verruiming sluis Kornwerderzand	De sluis en bruggen bij Kornwerderzand in de Afsluitdijk vormen door hun afmetingen een beperking voor de scheepvaart en ontwikkeling van de jachtbouw. De beweegbare bruggen zorgen voor oponthoud en verkeersonveiligheid. We hebben met het Rijk overeenstemming bereikt over verruiming van de sluis en vervanging van de bruggen.	§3.2
40	Verkeersslachtoffers Friese wegen: het aantal doden en gewonden op de Friese wegen daalt	Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers daalt de afgelopen jaren helaas niet meer. Ons ideaal dat niemand meer overlijdt in het verkeer is nog ver weg. We maken daarom onze wegen nog veiliger, om het aantal verkeersdoden en gewonden te blijven terugdringen. Dat vinden we zo belangrijk, dat we daar vanaf nu structureel, in plaats van tijdelijk, geld voor reserveren. Veiligheid hangt af van de (vaar)wegen en fietspaden waarover Friezen zich bewegen, maar ook van de manier waarop ze dat doen (al dan niet append, bijvoorbeeld). Het aanpassen van fysieke infrastructuur alleen is niet genoeg. Daarom investeren we de komende periode ook extra in verkeerseducatie.	§2.1 §3.5
41	Hoofd fietsroutes: er zijn minimaal vier hoofd fietsroutes over langere afstand gerealiseerd	Fietsers zijn relatief vaak slachtoffer van een verkeersongeval. Vanwege de voordelen van fietsen (gezond, beter voor het milieu) willen we bijdragen aan groei van het fietsverkeer. Dat willen we gepaard laten gaan met een daling van het aantal ongevallen. Naar verwachting leidt de concentratie van scholen al tot meer fietsgebruik door scholieren. Die moeten de fietspaden delen met steeds meer snelle fietsers (elektrische fietsen, speed pedelecs). Het samengaan van snelle en langzamere fietsers stelt hogere eisen aan fietsroutes. Daarom willen we samen met gemeenten aantrekkelijke, veilige en vlotte fietsroutes realiseren. We passen provinciale fietspaden en parallelwegen aan en dragen bij aan gemeentelijke fietspaden met een bovengemeentelijke betekenis. We gaan ervan uit dat gemeenten tenminste 50% van de kosten van hun eigen fietspaden dragen.	§2.1 §3.5
42	Zero-emissie bussen: Er is een toename van het aantal zero-emissie bussen	We besteden het busvervoer deze periode opnieuw aan. Daarbij is belangrijk dat we het nationale Zero Emissie convenant hebben getekend waardoor in 2030 bussen geen CO2 meer mogen uitstoten. We willen echter niet zo lang wachten. Bij de verlening van de nieuwe concessie in 2022 streven we zoveel mogelijk naar busvervoer zonder CO2-uitstoot. Dat mag niet leiden tot afbreuk aan de geboden dienstverlening, met name op het platteland.	§4.1
43	OV platteland: het openbaar vervoer op het Friese platteland is in de nieuwe concessie minimaal gelijkwaardig aan het huidige	Een deel van de bussen rijdt grotendeels leeg rond. Daar gaan we wat aan doen, om zo het openbaar vervoer ook op termijn te kunnen garanderen. We maken de OV-knooppunten aantrekkelijker en creëren snellere hoofdverbindingen. Innovatie en maatwerk kunnen hier een belangrijke rol in spelen. Daarom zullen we aan de nieuwe vervoerder eisen stellen om samen met de provincie te werken aan innovatie. Wij vragen het Rijk hiervoor om bijdragen. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer kan beter. Studenten kunnen nu niet overal gebruik maken van hun OV-kaart zonder bijbetaling. Internationale studenten kunnen helemaal geen gebruik maken van de OV-studentenkaart. Om bij te dragen aan de (internationale) dynamiek in het Friese hoger onderwijs zoeken we bij de nieuwe concessie hiervoor mogelijkheden. Ook een andere vorm van toegankelijkheid, voor personen in een rolstoel, kan beter. We nemen de verantwoordelijkheid voor volledige rolstoeltoegankelijkheid van het OV.	§4.1
44	Treinverbinding naar Randstad: er zijn afspraken over tijdswinst op bestaand spoor, waarbij we streven naar minimaal 30 minuten tijdswinst	Ten aanzien van het vervoer per trein willen we de komende jaren veel bereiken. Ten eerste willen we een snellere treinverbinding tussen het Noorden en de Randstad. Op korte termijn moet dat substantiële tijdswinst opleveren door een optelsom van maatregelen. Wij lobbyen hiervoor samen met de andere betrokken provincies.	§3.6
45	Vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal: er zijn afspraken met het Rijk over de vervanging van de spoorbrug in het Van Harinxmakanaal door een aquaduct	Bij die snellere verbindingen vormt de verouderde spoorbrug over het Van Harinxmakanaal in de lijn naar Zwolle een bottleneck. Wij maken afspraken met het Rijk over de vervanging van de spoorbrug door een aquaduct. Daarbij kijken wij samen met Leeuwarden ook naar de bredere (ruimtelijke) ontwikkeling van zuidelijk Leeuwarden, waaronder station Werpsterhoeke.	§3.6
46	Lelylijn: er is een MKBA over de Lelylijn uitgevoerd	Op langere termijn willen we dat de Lelylijn wordt aangelegd. Wij vragen in samenwerking met de andere betrokken provincies het Rijk een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) naar de Lelylijn uit te voeren en vervolgens een besluit te nemen.	§4.2

47	Decentralisatie concessie sprinterdiensten: de concessieverlening voor de sprinterdiensten tussen Leeuwarden – Zwolle is gedecentraliseerd naar Fryslân	Met het Rijk zijn wij in gesprek over decentralisatie van de bevoegdheden over de sprinterdiensten. Met die decentralisatie moet, door betere afstemming met de diensten waarvoor we al concessieverlener zijn, meerwaarde voor de reiziger bereikt worden, waaronder een snellere verbinding met de rest van Nederland.	§4.2
48	Overdracht concessieverlening Waddenveren: er zijn afspraken over overdracht van de concessieverlening voor de Waddenveren naar Fryslân	De Waddenveren zijn een vorm van openbaar vervoer in Fryslân waar nu het Rijk over gaat. Het combineren van de concessieverlening hiervan met andere vormen van openbaar vervoer heeft voordelen. Ook vinden we dat over Fries openbaar vervoer in Fryslân besloten moet worden. Daarom maken we deze periode afspraken met het Rijk over een budgetneutrale overdracht van concessieverlening van de Waddenveren naar Fryslân. De infrastructuur voor die veren en de vaargeulen blijven een verantwoordelijkheid van het Rijk.	§4.2
49	Innovatie in het OV: we houden regelmatig innovatieve tafels waarbij experts out of the box nadenken over sociale en technologische innovatie in het openbaar vervoer	Ook op dit gebied zoeken we creatieve denkers en experts op om ons en de vervoerders te helpen om tot nieuwe producten en diensten te komen, of bijvoorbeeld nieuwe verbindingen te leggen tussen bestaande vormen van, al dan niet openbaar, vervoer.	§4.2
50	Gastvrijheidseconomie: de groei in het Friese recreatie en toerisme is bijgebogen naar 'slimme groei'	Ook hoort hierbij voortbouwen op het Friese Meren project, het verder verbeteren van het Friese aanbod aan verblijfs-mogelijkheden, betere benutting van fiets en OV in dagrecreatie en verschaffen van goede data aan de ondernemers.  Toerisme over water is belangrijk voor Fryslân en wordt soms belemmerd door de ongeschiktheid van vaarroutes voor grotere boten. We bekijken of aanpassingen in recreatieve vaarroutes zinvol en haalbaar zijn, waaronder de bereikbaarheid van het Tjeukemeer vanuit Heerenveen en via de Lemster Rien. Ook hier onderzoeken we met hulp van experts mogelijkheden om de sector duurzamer te maken. De derde electric only route is net geopend. We gaan met onder meer de Stichting Elektrisch Varen Fryslân na hoe we de Friese watersporter kunnen helpen om te verduurzamen.	§3.3

2



Globale planning voorstellen voor GS en PS

Onderwerp	Hoofdstuk/ paragraaf	Indicatie tijdvak van behandeling door GS / PS
Financiering verruiming sluis Kornwerderzand (bestuursakkoord, resultaatnr. 39)	§ 3.2	PS, 18 december /begin 2020
Visie op waterrecreatie	§ 3.3	PS 2021
Overdracht concessieverlening Waddenveren (bestuursakkoord, resultaatnr. 48)	§ 4.2	Voorlopig besluit GS 2020/2021; zienswijze PS 2021/2022; definitief besluit GS 2022/2023
Infrastructurele maatregelen verkeersveiligheid (Bestuursakkoord, resultaatnr. 40)	§ 3.5 II 2.1	GS, begin 2020
Hoofd fietsroutes (Bestuursakkoord, resultaatnr. 41)	§ 3.5	GS, 2020
Monitoringsrapportage verkeer en vervoer 2020	§ 1.2	GS, medio 2020
Uitwerking Vaarwegen(visie) voor beroepsvaart en binnenhavens	§ 3.2	Najaar 2019/begin 2020
Vervanging HRMK-spoorbrug (spoorlijn Leeuwarden-Zwolle) door een spoor-aqueduct (Bestuursakkoord, resultaatnr. 45)	§ 3.6	PS, najaar 2019/begin 2020
Plan van aanpak capaciteitsproblemen carpoolplaatsen	§ 1.3	GS, eerste kwartaal 2020

- Derde vijfjarenplan verkeersveiligheid 2021-2025 (5x € 1,6 miljoen in meerjaren begroting) - Tweede verlenging van de '€ - € regeling Manifest Verkeersveiligheid' met gemeenten (€ 700.000 voor de gehele 5 jaar) - Zo mogelijk het Regionaal Uitvoerings Plan Verkeersveiligheid SPV 2030	H2	GS, 1e kwartaal 2020
Actualisatie onderhoudsbeleidskaders	§ 3.1, II 3.4	PS, najaar 2019
Oeverbeheer Fryslân	§ 3.4	PS, eind 2020
Nota van Uitgangspunten voor de busconcessie 2022	§ 4.1	PS, 27 november 2019
Het Programma van Eisen busconcessie (eerste lezing)	§ 4.1	GS, eerste kwartaal 2020
Beoordelingssystematiek FryRAP	§ 3.5	GS, najaar 2019
Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2021		GS, sept/okt 2020
Mobiliteitsprogramma (Nieuw integraal beleidskader)	§ 1.1	GS/PS 2020/2021

# 3



## Afspraken BO MIRT Noord-Nederland, november 2018

<p>1.</p>	<p>Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, integrale aanpak en startbeslissing</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rijk en regio stemmen in met de bestuurlijke afspraken voor de integrale aanpak van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Deze worden nader vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Hiermee wordt de functionaliteit verduidelijkt, wordt bepaald op welke manier de Friese en Groningse bruggen in samenhang het beste kunnen worden opgevaardeerd en welke vervangingsinvesteringen in het kanaal en bediening op afstand nodig zijn om aan de gewenste functionaliteit te voldoen. Het beschikbare MIRT-budget van € 162 miljoen inclusief BTW blijft voor het Rijk taakstellend.</li> <li>• Rijk en regio stellen de Startbeslissing "Opwaardering hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl-bruggen Oude Schouw, Spannenburg, Uitwellingerga" vast.</li> </ul>
<p>2.</p>	<p>Samenwerkingsafspraken Noord-Nederland emissievrij</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rijk en regio stellen de afsprakenlijst 'Samenwerkingwerkingsafspraken Noord-Nederland emissievrij' en het document 'Samenwerking slimme en duurzame mobiliteit in Noord-Nederland: Gezamenlijke ambitie voor emissieloze mobiliteit in 2035' vast.</li> <li>• Rijk en regio werken in dit kader samen aan de ambitie om in 2035 of zoveel eerder als mogelijk de voorwaarden binnen de invloedssfeer van partijen aanwezig zijn om de mobiliteit binnen de regio Noord-Nederland volledig emissievrij te maken.</li> <li>• De afspraak en bijbehorende concrete acties wordt in een driejaarlijkse cyclus geëvalueerd en waar nodig bijgesteld.</li> <li>• Voor de Korte Termijn Acties (KTA-pakket) 2019-2021 die bijdragen aan de realisatie van de ambitie stelt het Rijk € 2.997.750,- inclusief BTW beschikbaar, waarvan € 870.000,- voor Leeuwarden/Fryslân, € 1.682.750,- voor Groningen-Drenthe en € 445.000,- voor gezamenlijke acties.</li> </ul>

3.	<p>Meerjarig adaptiefprogramma Eems-Dollard 2050</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De ambitie is dat de Eems-Dollard in 2050 voldoet aan het ecologisch streefbeeld, door stapsgewijs te werken en in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en inzichten.</li> <li>• Rijk en regio bekrachtigen het besluit van voorjaar 2018 om € 10 miljoen (incl. BTW) uit het budget van het Programma Ecologie Grote Wateren beschikbaar te stellen voor het oplossen van het financieringsprobleem voor het spoor hydro-morfologische verbetering en de afspraak van medio 2018 om eenmalig € 600.000,- daarvan aan te wenden voor het oplossen van het tekort op het deelspoor nuttig toepassen van slib ten behoeve van de pilot ophogen landbouwgrond in 2018.</li> <li>• Rijk en regio verkennen gezamenlijk de mogelijkheden voor het oplossen van het resterende financieringstekort op het programmamanagement Eems-Dollard 2050. Daarbij wordt gekeken naar creatieve oplossingen maar ook naar onder andere versoberen, faseren en herprioriteren.</li> </ul>
4.	Woningbouwafspraken Groningen
5.	<p>Vergroten sluis Kornwerderzand, inclusief draaibruggen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rijk en regio (her)bevestigen conclusies en gemaakte afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen Rijk en regio op 26 september 2018: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tijdens dat BO is geconstateerd dat er nog een gat is tussen de kosten voor een bredere sluis en de beschikbare financiële middelen;</li> </ul> </li> <li>• Regio en Rijk gaan gezamenlijk de volgende stappen uitvoeren: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mogelijkheden om het financiële gat (verder) te dichten: aanvraag uit de 3e tranche van de Regio Deal, onderzoek naar het faseren van de projectonderdelen of versoberen en optimaliseren, en het zoeken van Werk-met -werkmogelijkheden</li> <li>- Onderzoeken waar nog overige mogelijkheden zijn voor financiering</li> <li>- Onderzoek naar mogelijke verdringingseffecten van grotere sluis bij KWZ op werkgelegenheid elders in Nederland.</li> </ul> </li> </ul>
6.	A28 Amersfoort-Hoogeveen
7.	<p>Vergroening regionaal OV</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rijk en regio hebben onderzoek gedaan naar het vergroenen van het spoor in Noord-Nederland. Er liggen kansen op het gebied van waterstof, partiële elektrificatie en batterijtreinen (studie Arcadis/RicardoRail 2018).</li> <li>• Rijk en regio werken hier samen aan verder. In 2019 wordt een concrete ontwikkelagenda voor het vergroenen van het spoor opgesteld.</li> <li>• Daarvoor ligt de focus op uitwerking van een business case voor batterijtreinen met gedeeltelijke bovenleiding op de trajecten Leeuwarden-Harlingen en Leeuwarden-Stavoren. Voor de overige trajecten [Leeuwarden - Groningen Europapark, Eemshaven - Leer en Delfzijl - Veendam] wordt naast een uitwerking met batterijtreinen met opportunity charging ook de mogelijkheid van waterstofftreinen uitgewerkt</li> <li>• Inzet van Rijk en regio is om in 2019 een pilot met een waterstofftrein uit te voeren.</li> </ul>
8.	<p>Versnellen spoor van/naar randstad</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De regio heeft ambitie om de reistijd van en naar Noord-Nederland te verkorten. De regio's Noordwest en Oost ondersteunen deze ambitie.</li> <li>• Rijk en regio vragen ProRail samen met NS de mogelijkheden hiervoor op korte termijn in beeld te brengen (verkortings reistijd van ca. 15 minuten).</li> <li>• De verkorting van de reistijden op langere termijn worden bekeken in het Toekomstbeeld OV.</li> </ul>
9.	<p>4e Trein Leeuwarden – Sneek</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De regio werkt aan de planuitwerking voor een kwartierdienst in de spits op het traject Sneek-Leeuwarden.</li> <li>• Vanwege de bodemgesteldheid is een oplossing voor een kwartierdienst in beide richtingen niet mogelijk voor het beschikbare budget. De investeringskosten van de maatregelen om het probleem van de bodemgesteldheid op te lossen bedragen namelijk € 20 tot € 36 miljoen. Deze maatregelen overstijgen ruimschoots het beschikbare budget van € 10,2 miljoen. Voor dit budget kunnen alleen de maatregelen worden uitgevoerd die nodig zijn voor de 4e trein, als de bodemgesteldheid geen probleem is.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De afgelopen periode heeft de provincie samen met ProRail en Arriva een tijdelijke oplossing bedacht waarbij in de ochtendspits alleen vier treinen per uur rijden van Sneek naar Leeuwarden. Bij deze oplossing kunnen er maar twee treinen stoppen in Mantgum. Van Leeuwarden naar Sneek rijden er dan twee (lange) treinen per uur. In de middagspits is dit omgekeerd. Voor deze tijdelijke oplossing moeten er extra maatregelen worden getroffen bij Mantgum. Het streven is nog steeds om tijdens de spits in beide richtingen vier treinen te laten rijden die alle in Mantgum stoppen.</li> <li>• De Tweede Kamer heeft per motie Dijkstra c.s. (2018) de regering verzocht met de betrokken regionale overheden voorbereidingen te treffen, zodat in de MIRT najaarsronde 2018 op basis van cofinanciering tot besluitvorming kan worden gekomen over de trajecten Sneek-Leeuwarden en Zwolle-Enschede.</li> <li>• Rijk en regio vragen ProRail de tijdelijke oplossing voor de 4e trein Sneek verder uit te werken.</li> <li>• ProRail heeft de extra maatregelen recent geraamd op € 3 miljoen (+/- 40%). Voor deze extra maatregelen stellen Rijk en regio ieder een bijdrage beschikbaar van 50%.</li> </ul>
10.	<p>Uitkomsten onderzoek spoorbrug Van Harinxmakanaal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een spoorquaduct vergt een substantiële investering die niet enkel vanuit het spoor of de regionale vaarweg verdedigbaar is.</li> <li>• Het komende jaar wordt gebruikt om breder en met inbegrip van mogelijke toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen te kijken naar de meerwaarde dat een spoorquaduct kan bieden.</li> <li>• De verdere uitwerking zal in ieder geval bestaan uit een gebiedsvisie, een MKBA en een verdiepingsslag in de kosten en levensduur van de huidige brug.</li> <li>• De resultaten van deze verdere uitwerking worden besproken in het BO MIRT van 2019.</li> </ul>
11.	Reactivering Veendam-Stadskanaal; juridische verkenning
12.	Serious games spoorzone Groningen
13.	<p>Uitkomsten verdiepende NMCA HOV</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ten behoeve van de doorontwikkeling van de NMCA-systematiek werkt het Rijk aan de hand van monitoringsgegevens en de door de regio meegegeven overwegingen aan een continue verbetering van de prognosesystematiek van het HOV/Bus, Tram, Metro voor stedelijke/stadsgewestelijke situaties. De overheden in Noord-Nederland bieden zich aan als mogelijke case/proefgebied en stellen voor dat niet alleen gekeken wordt naar de doorstromingscapaciteit en knelpunten daarin, maar ook naar de impact van bijvoorbeeld P+R voorzieningen in en rond de stad.</li> <li>• In de landelijke NMCA daarbij voor Bus, Tram, Metro voortaan uit gaan van het onderscheid HOV en niet-HOV, in plaats van stad- en streekvervoer. Dit sluit beter aan bij de gegroeide praktijk in stedelijke regio's.</li> <li>• Rijk en regio gaan in gesprek over de knelpunten die blijkens de verdiepende analyse op het HOV-net Groningen te verwachten zijn, met als doel te komen tot afspraken over de wijze en termijn waarop knelpunten opgelost worden;</li> <li>• Rijk en regio doen nader onderzoek ten aanzien van de bandbreedtes in de te verwachten groei van het HOV in en rondom de stad Groningen. Hierbij is het belangrijk niet alleen uit te gaan van de prognoses van de NMCA, maar de komende jaren ook de werkelijk waargenomen ontwikkelingen van het (H)OV te betrekken. Dit kan input leveren voor de genoemde continue verbetering van de prognosesystematiek.</li> </ul>
14.	<p>Voorkeursbeslissing Versterking Friese IJsselmeerkust</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rijk en regio nemen onder voorwaarden van regionaal draagvlak en juridische en financiële aspecten een voorkeursbeslissing voor de aanpak erosie Friese kust in combinatie met een regionaal pakket maatregelen ter bevordering van regionale economie, natuur, recreatie en cultuur-historisch erfgoed. Dit integrale pakket maatregelen is mede een uitwerking van Agenda IJsselmeergebied 2050 (Kamerstuk 31 710, nr. 69).</li> <li>• De maatregelen gefinancierd vanuit Deltafonds zijn nodig voor de aanpak van nadelige effecten langs de Friese kust veroorzaakt door het peilbeheer in het IJsselmeer, conform bestuurlijke afspraken bij deltabeslissing IJsselmeergebied.</li> <li>• Het Rijk draagt € 12 miljoen inclusief BTW bij uit het Deltafonds-zoetwater. Voor het regionale pakket wordt door regionale partijen en Vogelbescherming € 4,9 miljoen bijgedragen.</li> </ul>
15.	<p>10e Voortgangsrapportage Regio Specifiekpakket</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De 10e voortgangsrapportage RSP is vastgesteld en als bijlage toegevoegd aan de afsprakenlijst.</li> </ul>

### Samenwerkingsafspraken slimme en duurzame mobiliteit

- Om samen nog slagvaardiger te werken aan een betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid en het verduurzamen van de mobiliteit spreken Rijk en regio af te komen tot een verdere bundeling van een aantal effectieve en efficiënte maatregelen en initiatieven, zoals fietsstimulering, smart mobility, duurzame mobiliteit, parkeren, werkgeversaanpak en logistiek; zonder hierbij in elkaars verantwoordelijkheden te treden.
- Als eerste stap op weg naar een structurele en gebundelde aanpak spreken Rijk en regio voor 2019 het volgende af:
  - o File-aanpak: om de files op korte termijn aan te pakken investeert het Rijk in de regio door op strategische locaties meer bergers en weginspecteurs in te zetten.
  - o Fietsparkeren:
    - Om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en de fiets-treinreis aantrekkelijker te maken willen Rijk en regio de tekorten aan fietsparkeercapaciteit bij stations verminderen.
    - Groningen: Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingcapaciteit bij station Groningen Noord
    - Fryslân: Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingcapaciteit bij de stations van Sneek en Franeker. Voor Heerenveen zal de regionale bekostiging voor 1 maart 2019 worden geregeld.
    - Drenthe: Rijk en regio investeren samen, op basis van een kostenverdeling van 40 respectievelijk 60 procent in de realisatie van extra maaiveldstallingen bij de stations van Emmen, Coevorden en Meppel. De regionale bijdrage voor deze projecten zal voor 1 juni 2019 worden gereserveerd.
  - o Fietsnelroutes: De provincie Groningen ontvangt een bijdrage van € 1.621.811,- inclusief BTW voor het Groningse deel van snelfietsroute Groningen-Assen onder voorbehoud van akkoord door provinciale staten. De provincie zet in op fietsstimulering in samenwerking met werkgevers en past waar mogelijk de principes van circulair bouwen toe in de aanleg. Daarnaast een reservering van € 235.331,- inclusief BTW voor de snelfietsroute Groningen-Leek. Op basis van een uitgewerkt projectvoorstel kan hiervoor komend voorjaar een concrete financiële afspraak gemaakt worden. Voor de provincie Fryslân wordt € 1.857.000,- inclusief BTW gereserveerd voor de realisering van snelfietsroutes Leeuwarden-Heerenveen en Ureterp-Drachten. Als de regionale cofinanciering voor deze routes rond is kunnen volgend jaar concrete afspraken gemaakt worden voor een rijksbijdrage aan deze routes.  
De provincie Drenthe ontvangt een bijdrage van € 1.857.000,- inclusief BTW voor het Drentse deel van snelfietsroute Groningen-Assen. De provincie zet in op fietsstimulering in samenwerking met werkgevers en werkgevers en past waar mogelijk de principes van circulair bouwen toe in de aanleg.
  - o Veiligheid N-wegen: Regio en Rijk spreken af de verkeersveiligheid van provinciale N-wegen te verbeteren. Het Rijk stelt hiervoor maximaal € 2.133.557,- ter beschikking aan Fryslân, maximaal € 1.833.828,- aan Groningen en maximaal € 1.653.345,- aan Drenthe. Provincies kunnen hiervoor plannen indienen die worden beoordeeld op basis van het afsprakenkader.
  - o Knooppunt Gieten (N33/N34): Rijk en regio spreken af dat provincie Drenthe en Rijkswaterstaat de situatie van het knooppunt Gieten vooronderzoeken (niet zijnde een MIRT-onderzoek) met het oog op mogelijke verbeteringen.
  - o Mobility as a Service: pilot Publiek Vervoer. De MaaS-pilot in Groningen en Drenthe is een gezamenlijk leertraject en wordt gefinancierd door Rijk en regio. Deze pilot sluit aan op initiatieven die inmiddels in Groningen en Drenthe zijn genomen om het doelgroepenvervoer en openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen en richt zich op de integratie van de gehele mobiliteitsketen. Hierbij gelden de uitgangspunten die voor de landelijke pilot-projecten zijn opgesteld. De komende tijd zal de MaaS-pilot nader worden uitgewerkt en de cofinanciering door de regio worden vastgesteld

o Smart mobility:

- Rijk en regio komen uiterlijk in juni 2019 tot concretisering van versnelde digitalisering en organisatieontwikkeling in het wegbeheer, als onderdeel van 'digitaal de weg op orde'. De inzet hierbij is dat in 2023 90% actualiteit, betrouwbaarheid en correctheid van publieke data moet zijn bereikt. Voor ondersteuning in de planvorming heeft het Rijk € 1 miljoen beschikbaar voor alle regio's gezamenlijk. De uitwerking hiervan landt in de verdere uitwerking van de Krachtenbundeling smart mobility. Regio en Rijk spreken tevens af een versnelling te geven aan de vervanging van conventionele Verkeersregelinstallaties door nieuwe intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's) die kunnen communiceren met voertuigen, fietsers, OV etc. Uiterlijk in juni 2019 nemen Rijk en regio besluiten over aantallen, locaties, impact, uitroltempo als ook financieringsverdeling;
- Voorwaarde voor alle inspanningen en besluiten is dat uiterlijk Q1 2019 alle eerder gemaakte afspraken in Beter Benutten Vervolg ITS en Talking Traffic zijn nagekomen en (op straat) opgeleverd, voor zover binnen controle van wegbeheerders mogelijk. Alle bij deze besluiten genoemde bedragen zijn inclusief BTW.
- Rijk en regio komen in het BO MIRT van het najaar 2019 met een gezamenlijk voorstel hoe deze eerste stap richting bundeling kan worden doorontwikkeld tot een gezamenlijke en gestructureerde aanpak in de vorm van een werkagenda Slimme en Duurzame mobiliteit. Daarbij zal nadrukkelijk de verbinding worden gelegd met de Samenwerking Slimme en duurzame mobiliteit Noord-Nederland: Noord-Nederland emissievrij.



## Samenwerkingsafspraken Noord-Nederland emissievrij - BO MIRT 2018

### Context

In het BO MIRT 2017 is op initiatief van Noord-Nederland besloten om te komen tot afspraken over Duurzame mobiliteit. De afspraak heeft als doel om de impuls die uitgaat van de 'Fossiel vrije weken' om te zetten in een regionaal pakket aan acties en maatregelen op de korte termijn om de klimaatdoelen op de lange termijn dichterbij te brengen.

Aanvankelijk werd toegewerkt naar ondertekening van de afspraken als onderdeel van de Elfwegentocht tijdens de Fossiel vrije weken in juli 2018. In het Strategisch BO MIRT (SBO) van juni is overeengekomen om meer tijd te nemen voor de uitwerking en te verbreden naar Slimme en Duurzame mobiliteit Noord-Nederland.

### Ambitie

**In 2035 of zoveel eerder als mogelijk zijn de voorwaarden binnen de invloedssfeer van partijen aanwezig om de mobiliteit binnen de regio Noord-Nederland volledig emissievrij te maken.**

De opgave vraagt om een samenhangende aanpak om het streefbeeld te realiseren. De programmatische aanpak van de opgaven geeft goede mogelijkheden om maatregelen die meerdere actielijnen ondersteunen en in elkaars verlengde liggen in samenhang op te pakken.

Rijk en regio komen met het programma Samenwerking slimme en duurzame mobiliteit Noord-Nederland een set aan afspraken overeen waarvan de uitwerking en financiering in verschillende trajecten, programma's worden opgepakt. Het programma bestaat uit reeds lopende en nieuwe acties en maatregelen, onderzoek en monitoring, waarbij aanvullend maatregelen en initiatieven aan de aanpak kunnen worden toegevoegd. Met de vaststelling van de Samenwerking slimme en duurzame mobiliteit in het BO-MIRT 2018 start de eerste driejarige cyclus met een tussentijdse evaluatie als input voor eventuele bijstellingen

Binnen het programma Samenwerking slimme en duurzame mobiliteit Noord-Nederland zijn lange en korte termijnlijnen. De kortetermijnmaatregelen en activiteiten zijn 'no regret' op de lange termijn doelen. Het gaat bijvoorbeeld om innovaties in het kader van smart mobility, mobiliteitsmanagement, stakeholdersaanpak, (logistieke) hubs en het stimuleren van het vergroenen van het OV. De uitwerking en financiering van onderdelen van het programma kan lopen via diverse trajecten en programma's zoals Korte termijn aanpak (KTA), MaaS, programma Fiets, Regiodeals, de Regionale uitwerking van het klimaatakkoord, Klimaatvelop etc. Hierbij gelden de randvoorwaarden voor cofinanciering en criteria van deze trajecten en programma's. Investerings van private partijen en zelfstandige businesscases worden gestimuleerd.

### 13 Actielijnen/ thema's

De uitvoering van de aanpak vindt plaats langs dertien actielijnen of thema's. Deze thema's zijn niet definitief maar bieden op dit moment het meeste houvast om de centrale ambitie in 2035 te bereiken.

#### Afspraken

- ❖ Rijk en regio onderschrijven de ambitie van Noord-Nederland dat in 2035 of zoveel eerder als mogelijk, de voorwaarden binnen de invloedssfeer van de partijen aanwezig is om de mobiliteit binnen Noord-Nederland volledig emissievrij te maken.

## Actielijn 1: Slimme mobiliteit

1. Rijk en regio komen in het kader van de landelijke aanpak smart mobility uiterlijk in juni 2019 tot concretisering van versnelde digitalisering en organisatieontwikkeling in het wegbeheer, als onderdeel van 'digitaal de weg op orde', gericht op digitalisering in m.n. Verkeers-, Incident- en Assetmanagement. De inzet hierbij is dat in 2023 90% actualiteit, betrouwbaarheid en correctheid van publieke data moet zijn bereikt (incl. cyber en AVG). We maken dat meetbaar en bestuurbaar via de Data Score Card die halfjaarlijks besproken wordt. Het Rijk is bereid te ondersteunen in de fase van planvorming en uitvoering. Voor ondersteuning in de planvorming heeft het Rijk € 1 miljoen (incl. BTW) beschikbaar voor alle regio's gezamenlijk.
2. Regio en Rijk spreken in het kader van de landelijke aanpak smart mobility tevens af een versnelling te geven aan de vervanging van conventionele Verkeersregelinstallaties door nieuwe intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's) die kunnen communiceren met voertuigen, fietsers, OV etc. Uiterlijk in juni 2019 nemen Rijk en regio besluiten over aantallen, locaties, impact, uitroltempo als ook financieringsverdeling.
  - Als onderdeel van deze agenda tevens een concreet plan met samenhangende korte termijn inspanningen/maatregelen op lokaal, regionaal en nationaal niveau op korte termijn (<2023).
  - Voorwaarde voor alle inspanningen en besluiten is dat uiterlijk Q1 2019 alle eerder gemaakte afspraken in BBV ITS en Talking Traffic zijn nagekomen en (op straat) opgeleverd, voor zover binnen controle van wegbeheerders mogelijk.
3. Als vervolgstap op het MIRT-onderzoek Anders Benutten is het Dataplatform Publiek Vervoer aangewezen als één van de zeven MaaS-pilots waar vervoerders, MaaS-aanbieders en overheden samenwerken aan proefprojecten waarbij de reiziger en de mogelijkheden van digitale technologie centraal staan.
  - Rijk en de provincies Groningen en Drenthe hebben afgesproken een financiële bijdrage leveren aan de MaaS pilot Publiek Vervoer in Groningen/Drenthe. Op het moment dat vanuit de regio de cofinanciering rond is en aan de voorwaarden van de Samenwerkingsovereenkomst is voldaan, kan de pilot starten.
  - Door Rijk en regio is de intentie uitgesproken dat de pilot zich richt op alle vormen van vervoer en doelgroepen, dat de pilot wordt meegenomen in de bredere aanpak van ketenmobiliteit in de regio Noord-Nederland en dat de pilot als voorbeeldfunctie voor de rest van Nederland fungeert en dat bij gebleken succes opschaling wordt gefaciliteerd naar nationaal en wellicht internationaal niveau.
4. Rijk en regio spreken af om in 2019 onder regie van de regio een plan van aanpak voor de introductie van autonoom vervoer in Noord-Nederland op te stellen. Daarnaast spreken Rijk en regio, mede als vervolg op het MIRT-onderzoek Anders Benutten, de ambitie uit om op basis van de leerervaringen met de lopende (initiatieven voor) pilots in autonoom vervoer in de regio te bezien welke maatregelen nodig zijn om 1 à 2 pilots in samenwerking met marktpartijen op te kunnen schalen.
5. In het kader van het startdocument Nationaal Programma Groningen spreken Rijk en regio de ambitie uit om besluitvorming voor te bereiden voor een experiment met ERTMS (spoorbeveiligingssysteem) in Groningen. In 2019 wordt een plan van aanpak, inclusief kosten, uitgewerkt onder regie van het programma ERTMS, zodat samenhang met de landelijke opgave voor ERTMS wordt gewaarborgd. Dit plan van aanpak wordt uitgewerkt in aanvulling op de opgave van het programma ERTMS, waarvan scope, planning en budget zijn vastgesteld.
6. Rijk en regio spreken af kennis te ontwikkelen en te delen over innovatieve mobiliteitsconcepten (slim en duurzaam) tussen kennisinstellingen, onderwijsinstellingen, wegbeheerders en andere relevante stakeholders en waar nuttig het Mobility Innovation Centre te betrekken.

Maatregel	Trekker	Kosten	Deel Rijk (incl. BTW)	Effect CO2	Planning	Overige opmerking
ITS	Provincies	Landelijke afspraak Smart mobily			2018-2021	zie agendapunt 3.3.1
MaaS Dataplatform	Publiek Vervoer Gr-Dr	Afspraak MaaS			2018-2021	zie agendapunt 3.3.1

### Actielijn 2: Ketenmobiliteit

7. Rijk en regio spreken af dat de OV-autoriteiten in Noord-Nederland in 2019 komen tot een gezamenlijk concept voor de ontwikkeling van hubs met als doel in Noord-Nederland te komen tot een samenhangend en integraal vervoersnetwerk, inclusief de link met de reiziger (MaaS), ruimtelijke inpassing Hubs en integratie van deelconcepten. Hierbij wordt uitgegaan van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek Anders Benutten en de bestaande plannen voor hubontwikkeling van de provincies Groningen/Drenthe en Fryslân en wordt aangesloten bij de Rijkvisie op de hubs nabij/langs Rijkinfrastructuur in Noord-Nederland.

Maatregel	Trekker	Kosten	Deel Rijk (incl. BTW)	Effect CO2	Planning	Overige opmerking
Onderzoek		Zie algemeen			2019-2021	
Fiets in de keten	Fryslân	830.000	365.000		2018-2021	KTA-Reservering van max 365.000,- incl. BTW. Definitieve afspraak over financiering obv vaststelling (fiets in de) ketenplan in 2019
Vergroenen Hub	Gemeente Groningen	1.200.000	400.000		2019	KTA-Reservering van max 400.000,- incl. BTW. Definitieve afspraak over financiering obv vaststelling (fiets in de) ketenplan in 2019

### Actielijn 3: Logistiek en goederenvervoer

8. Rijk en regio spreken af dat in 2019 onder regie van de regio samen met de sector een plan van aanpak duurzame goederenmobiliteit Noord-Nederland wordt opgesteld met als doel zero-emissie o.a. stadslogistiek in de binnensteden in 2025.

Maatregel	Trekker	Kosten	Deel Rijk (incl. BTW)	Effect CO2	Planning	Overige opmerking
Onderzoek		Zie algemeen				
Duurzame stadsdistributie	Gemeente Leeuwarden	150.000	75.000		2018-2021	KTA
Doorontwikkeling goederenhub	Gemeente Groningen	50.000	25.000		2019	KTA
Stadsdistributie duurzaam	Gemeente Groningen	80.000	40.000		2019	KTA-Uitvoering convenant duurzame stadslogistiek Groningen

#### Actielijn 4: Stakeholders/ werkgevers/ scholen

9. Om te komen tot afspraken met bedrijven en instellingen over hun opgave en maatregelen in CO<sub>2</sub>-reductie spreken Rijk en regio af om in 2019 onder regie van de regio een gezamenlijk plan van aanpak op te stellen voor de benadering Noord-Nederland breed rekening houdende met regionale verschillen. Daarbij worden de bestaande plannen als bouwstenen gebruikt.

Maatregel	Trekker	Kosten	Deel Rijk (incl. BTW)	Effect CO2	Planning	Overige opmerking
Onderzoek		Zie algemeen				
Bedrijven gaan duurzaam	Gemeente Leeuwarden	320.000	190.000		2018-2021	KTA
Voortzetten + intensiveren werkgeversaanpak GB + fietsstimulering	GB	1.300.000	500.000	1,2-2 kton/jr	2019	KTA-Reservering van max 500.000,- incl. BTW. Definitieve afspraak over financiering obv uitwerking perspectief Groningen Bereikbaar irt ontwikkelingen
Onderwijsaanpak GB	GB	1.035.500	517.750		2019-2020	KTA
Intensiveren+verbreden werkgeversaanpak ASB	Provincie Drenthe/Op Fietse	500.000	200.000		2019	KTA

#### Actielijn 5: Fiets

10. Rijk en regio komen overeen fietsgebruik in Noord-Nederland te stimuleren door het fietsnetwerk en de faciliteiten te verbeteren. Hiertoe wordt onder regie van de regio in 2019 het plan van aanpak voor 'Noord-Nederland fietsregio op nummer 1' opgesteld. Er wordt aansluiting gezocht bij het First Bike Region Label,



zoals toegekend door de internationale UCI aan de provincie Drenthe. Daarbij wordt uitgegaan van de bestaande plannen van de provincies en gemeenten, met als doel het afstemmen van het beleid van de overheden in Noord-Nederland en het vergroten van de mogelijkheden om voorzieningen voor de fiets te realiseren.

11. Ter voorbereiding op het plan van aanpak monitoren en analyseren partijen de ontwikkeling van het fietsgebruik. Op basis hiervan wordt een passend pakket van maatregelen ontwikkeld om het fietsgebruik verder te stimuleren.
12. Landelijke afspraak snelfietspaden/ fietsparkeren. In het kader van het Programma Fiets zijn door de regio voorstellen ingediend. Besluitvorming over fietspaden en fietsparkeren vindt plaats in het BO MIRT 2018.

6;Maatregel	Trekker	Kosten	Deel Rijk (incl. BTW)	Effect CO2	Planning	Overige opmerking
Onderzoek		Zie algemeen			2018-2021	KTA
fietsstad #1	Fryslân	165.000	80.000		2018-2021	zie agendapunt 3.3.1
Snelfietspaden Fr	Fryslân	4.490.000	Landelijke afspraak programma fiets		2018-2021	zie agendapunt 3.3.1
Snelfietspaden Gr	Groningen	24.000.000			2018-2021	
Snelfietspad Dr	Drenthe	24.000.000			2018-2021	
Fietsparkeren	PM	PM			2018-2021	

#### Actielijn 6: Deelauto

13. Rijk en regio spreken af om in 2019 één of meerdere sessie(s) te organiseren met marktpartijen, regio en rijk met als doel kennis en ervaringen uit te wisselen over (elektrische) deelauto's en deelautostandplaatsen. Op basis van de uitkomsten van deze sessie(s) wordt onder regie van de regio in 2019 een plan van aanpak voor de uitrol van deelautostandplaatsen opgesteld (o.a. op of bij de hubs opgesteld) waarbij wordt aangesloten bij de Nieuwe Green Deal Autodelen.

Maatregel	Trekker	Kosten	Deel Rijk (incl. BTW)	Effect CO2	Planning	Overige opmerking
Onderzoek		Zie algemeen			2018-2021	KTA

#### Actielijn 7: Parkeerbeleid

14. Rijk en regio spreken af om in 2019 één of meerdere sessie(s) te organiseren met marktpartijen, regio en Rijk met als doel kennisuitwisseling over bestaande vormen van parkeerbeleid en de rol die parkeerbeleid kan spelen om autogebruik terug te dringen.

Maatregel	Trekker	Kosten	Deel Rijk (incl. BTW)	Effect CO2	Planning	Overige opmerking
Onderzoek		Zie algemeen			2018-2021	KTA

#### Actielijn 8: Voorzien in basisinfra duurzame energie (basis op orde)

15. Rijk en regio spreken af om in 2019 onder regie van de regio een transitiepad en een plan van aanpak voor de uitrol van waterstofvulpunten en (snel)laadinfrastructuur in Noord-Nederland op te stellen. Daarbij levert het Rijk de input voor wat betreft de realisatie van laadinfrastructuur aan de hoofdwegeninfrastructuur.
16. Rijk en regio constateren dat de stroomcapaciteit een beperkende factor kan zijn bij de gewenste omschakeling naar elektrificatie van mobiliteit. Partijen gaan daarover in 2019 in gesprek met stakeholders waaronder de netwerkbeheerders teneinde oplossingen te vinden voor de vraagstukken rond regelgeving, netwerkopbouw, verantwoordelijkheden en kostentoedeling.

Maatregel	Trekker	Kosten	Deel Rijk (incl. BTW)	Effect CO2	Planning	Overige opmerking
Onderzoek		Zie algemeen			2019-2021	KTA

#### Actielijn 9: Vergroenen infra

17. Rijk en regio spreken af om in 2019 één of meerdere sessie(s) te organiseren met marktpartijen, Regio en Rijk met als doel de (nu) toepasbare maatregelen voor het verduurzamen van infrastructuur inzichtelijk te maken.
18. Rijk en regio spreken de ambitie uit om samen met stakeholders invulling te geven aan het concept Drentse Zonneroute A37. In opdracht van EZK voert RWS i.s.m. RVO/RVB / provincie Drenthe/ gemeente Hoogeveen, Coevorden, Emmen en Enexis/Rendo een verkenning uit naar de mogelijkheden en verantwoorde inpassing van grootschalige zon-pv op Rijksgronden langs de A37. De provincie Drenthe heeft de ambitie om de N34 tussen Holsloot en Coevorden energieneutraal te verdubbelen. In de verdere uitwerking van de Drentse Zonneroute A37 spannen Rijk en regio zich in voor een zo optimaal mogelijke afstemming tussen beide initiatieven."
19. Rijk en Regio ondertekenen op 19 november 2018 een intentieovereenkomst over het vergroenen van de N33. Zij spreken daarin af om de verduurzaming het komende jaar uit te werken.

Maatregel	Trekker	Kosten	Deel Rijk (incl. BTW)	Effect CO2	Planning	Overige opmerking
Onderzoek		Zie algemeen			2019-2021	KTA

#### Actielijn 10: Versterken OV

20. Versnellen spoor van/naar randstad.
  - De regio heeft ambitie om de reistijd van en naar Noord-Nederland te verkorten. De regio's Noordwest en Oost ondersteunen deze ambitie.
  - Rijk en regio vragen ProRail samen met NS de mogelijkheden hiervoor op korte termijn in beeld te brengen (verkorting reistijd van ca. 15 minuten).

- De verdere verkorting van de reistijden op langere termijn worden bekeken in het Toekomstbeeld OV.

### **Actielijn 11: Vergroenen OV**

#### Vergroenen spoor

21. Rijk en regio hebben onderzoek gedaan naar het vergroenen van het spoor in Noord-Nederland. Er liggen kansen op het gebied van waterstof, partiele elektrificatie en batterij-treinen (studie Arcadis/RicardoRail 2018).  
Rijk en regio werken hier samen aan verder. In 2019 wordt een concrete ontwikkelagenda voor het vergroenen van het spoor opgesteld. Daarvoor ligt de focus op uitwerking van een business case voor batterijtreinen met gedeeltelijke bovenleiding op de trajecten Leeuwarden-Harlingen en Leeuwarden-Stavoren. Voor de overige trajecten: Leeuwarden - Groningen Europapark, Eemshaven - Leer en Delfzijl - Veendam wordt naast een uitwerking met batterijtreinen met opportunity charging ook de mogelijkheid van waterstofftreinen uitgewerkt. Inzet van regio en Rijk is om in 2019 een pilot met een waterstofftrein uit te voeren.
22. Rijk en regio stellen in 2019 in samenspraak met het Platform Duurzaam Openbaar Vervoer en Spoor (PDOVS) een onderzoek uitraag op voor het verduurzamen van goederentreinen voor die delen van het netwerk die (nog) niet beschikken over bovenleiding.

#### Vergroenen openbaar vervoer per bus

23. In het kader van het Bestuursakkoord zero-emissie openbaar vervoer per bus hebben partijen afgesproken dat al het openbaar vervoer uiterlijk in 2030 zero emissie is, waarbij alle vanaf 2025 nieuw in te zetten voertuigen vanaf dat moment zero emissie zijn. Rijk en regio hebben de ambitie zero emissie eerder te realiseren. Partijen zetten zich maximaal in om daar waar (financieel) mogelijk dit te realiseren. Daarbij wordt ingezet op grotere stappen bij het aanbesteden van de busconcessies en kleinere tussentijdse stappen (middels businesscases) gedurende de looptijd van concessies.
24. Rijk en regio (Groningen/Drenthe via OV-bureau) zijn in gezamenlijkheid gestart met de pilot waterstofbus en hebben hiervoor een convenant afgesloten. In navolging hiervan hebben partijen aangegeven de ambitie te hebben deze pilot van 2 waterstofbussen op te gaan schalen naar 22 bussen, mits de financiering voor de meerkosten hiervan rond te krijgen is. Partijen ondersteunen elkaar hierbij en zetten zich maximaal in om deze ambitie te realiseren. Zowel het Rijk als de provincie Groningen hebben hiervoor reeds (eerste) financiële middelen voor beschikbaar gesteld; zowel voor de pilot als de opschaling met 20 bussen.
25. Ter aanvulling van de vloot waterstofbussen van 22 naar 32 bussen dient het OV-bureau Groningen-Drenthe eind 2018/begin 2019 een voorstel hiertoe in. Op basis van dit voorstel worden nadere (financiële) afspraken gemaakt.

### **Actielijn 12: Vergroenen bereikbaarheid Wadden**

26. PM: In het kader van de Gebiedsagenda Waddengebied 2050 worden door Rijk en regio de ambities van de verduurzaming van de bereikbaarheid van de havens en eilanden in het Waddengebied samen met de stakeholders nader uitgewerkt.
27. Het Rijk faciliteert zo veel mogelijk efficiënte routes voor de veerdiensten, waaronder de veerverbinding Holwerd - Ameland. Daartoe zijn in het kader van het Open Plan Proces (OPP) de volgende kortetermijnmaatregelen afgesproken: 2 bochtafsnijdingen, optimalisatie van het baggerregime, het aanbrengen van een “knip” in de dienstregeling, het realiseren van een sneldienst en het optimaliseren van het proces van in- en uitladen. Aanvullend aan het OPP wordt/is in 2018 aanvullend onderzoek gestart om te bezien hoe de huidige baggercontracten geoptimaliseerd en eventueel aangepast kunnen worden voor de

vaargeul Holwerd-Ameland. Om tot een permanent duurzame oplossing te komen, is afgesproken om een lange termijnvisie op te stellen gezamenlijk met de eilanders, gemeente Ameland, provincie Fryslân en betrokken maatschappelijke organisaties. Hierbij wordt ook de duurzaamheid van de verbinding meegenomen

### Actielijn 13: Vergroenen wagenparken

28. Alle overheden geven met hun eigen wagenparken het voorbeeld in de transitie en stimuleren derden dit voorbeeld over te nemen.

#### Algemeen: samenwerking, proces en communicatie

Maatregel	Trekker	Kosten *	Deel Rijk (incl. BTW)	Effect CO2	Planning	Overige opmerking
Diverse onderzoeken/organiseren sessies	per onderwerp afspreken	580.000	290.000		2019	KTA
Organisatie, proces en overhead Slim en duurzaam N-NL	Gemeente Leeuwarden	256.250 60.000	80.000 60.000		2019-2021	KTA
Metten van duurzame mobiliteit	Gemeente Leeuwarden	75.000	75.000		2019-2021	KTA
Communicatie Elfwegentocht (LF2018) vervolg 2019 e.v.	Gemeente Leeuwarden	1.500.000	100.000		2019	KTA- Reservering max 100.000 Definitieve financiering obv besluitvorming over 11WT in 2019

\* De verdeling van de kosten voor samenwerking, proces en communicatie over de provincies en gemeenten vindt plaats op basis van een door de regio nader te bepalen verdeelsleutel.

#### Begroting 2018 – reeds besloten

Maatregel	Trekker	Kosten *	Deel Rijk (incl. BTW)	Effect CO2	Planning	Overige opmerking
Organisatie, proces en overhead Slim en duurzaam N-NL	Gemeente Leeuwarden	90.000	90.000		2018	Begroting 2018
Communicatie Elfwegentocht (LF2018)	Gemeente Leeuwarden	1.500.000	150.000		2018	Begroting 2018

Afspraken BO MIRT 2018

Actie-lijn	Maatregel	Kosten	excl. BTW	Rijk incl. BTW onder voorbehoud minister en stas			Financierings- bron Rijk	Effect CO2	Planning	Overige opmerking
				Gevraagd deel Rijk	Lwn-Fr	Gr-Dr				
1	Intelligente Transportsystemen (ITS)	221.400	110.700				Landelijke afspraak Smart Mobility		2018-2021	Financiering via landelijke afspraak Smart mobility
1	MaaS						Landelijke afspraak MaaS		2018-2021	Financiering via landelijke afspraak MaaS
2	Fiets in de keten	830.000	415.000	365.000			KTA		2018-2021	Reservering van max. € 365.000,- incl. btw. Definitieve afspraak over financiering obv vaststelling (fiets in de) ketenplan in 2019
2	Vergroenen hubs (zon-pv tbv laadinfra)	1.200.000	400.000		400.000		KTA	PM	2019-2021	Reservering van € 400.000,- incl. btw. Definitieve afspraak over financiering obv vaststelling ketenplan in 2019
3	Doorontwikkeling goederenhub	50.000	25.000		25.000		KTA	PM	2019	
3	Stadsdistributie Groningen	80.000	40.000		40.000		KTA	PM	2019	Betreft uitvoering langs 10 sporen van convenant duurzame stadslogistiek Groningen
3	Duurzame stadsdistributie Leeuwarden	150.000	75.000	75.000			KTA		2018-2021	
4	Voortzetting en intensivering werkgeversaanpak Groningen Bereikbaar + fietsstimulering	1.320.000	650.000		500.000		KTA	1,2 kton tot 2 kton (jaarlijks)	2019	Ca. €1,0 miljoen/ jaar. In 2017 2 kton CO2 reductie behaald. Reservering van max. € 500.000,- incl. btw. Definitieve afspraak over financiering obv gesprek met Jan-Bert over perspectief Groningen Bereikbaar mede i.r.t. ontwikkelingen, vertraging A7 ZRG

4	Onderwijsaanpak Groningen Bereikbaar	1.035.500	517.750		517.750		BB decentraal spoor		2019-2020	Onderwijsaanpak komt uit de lijn van BO Spoor
4	Intensiveren en verbreden aanpak Assen Slim bereikbaar	500.000	250.000		200.000		KTA	PM	2019-2021	
4	Bedrijven gaan Duurzaam	320.000	190.000	190.000			KTA		2018-2021	
5	Snelfietspaden Fryslân	4.490.000	1.840.000	1.857.000			Programma Fiets		2018-2021	Reservering van € 1,857 mln.incl. btw voor de provincie Friesland voor de realisering van snelfietsroutes Leeuwarden-Heerenveen en Ureterp-Drachten. Als de regionale cofinanciering voor deze routes rond is kunnen volgend jaar concrete afspraken gemaakt worden voor een rijksbijdrage aan deze routes.
5	Snelfietspaden Groningen	24.000.000	1.857.143		1.621.811		Programma Fiets		2018-2021	De provincie Groningen ontvangt een bijdrage van € 1.621.811,- incl. btw voor het Groningse deel van snelfietsroute Groningen-Assen onder voorbehoud van akkoord door provinciale staten.
					235.331		Programma Fiets		2018-2022	Reservering van € 235.331,- incl. btw voor de snelfietsroute Groningen-Leek. Op basis van een uitgewerkt projectvoorstel kan hiervoor komend voorjaar een concrete financiële afspraak gemaakt worden.
5	Snelfietspaden Drenthe	24.000.000	1.857.143		1.857.000		Programma Fiets		2018-2021	De provincie Drenthe ontvangt een bijdrage van € 1,857 mln. incl. btw voor het Drentse deel van snelfietsroute Groningen-Assen.
5	Fietsparkeren	PM	PM	PM	PM		Programma Fiets		2018-2021	
5	Fietsstad #1 van Nederland – Niet infra.	165.000	82.500	80.000			KTA		2018-2021	

8	Vergroenen hubs (zon-pv tbv laadinfra)	1.200.000	400.000		400.000		KTA	PM	2019-2021	Reservering van € 400.000,- incl. btw. Definitieve afspraak over financiering obv vaststelling ketenplan in 2019
14	Diverse onderzoeken/ planuitwerkingen slim en duurzaam zoals genoemd in Samenwerking Slimme en duurzame mobiliteit Noord-Nederland	580.000	290.000			290.000	KTA		2019	
14	Proceskosten 2019 voor Leeuwarden-Fryslân voor uitwerking samenwerking N-NL + overhead	256.250	101.625	60.000		80.000	KTA		2019	Medio 2019 wordt een raming gemaakt voor 2020.
14	Meten van duurzame mobiliteit	75.000	75.000			75.000	KTA		2018-2021	
14	Elfwegentocht (LF2018)- vervolg in 2019 e.v.	1.500.000	150.000	100.000			KTA		2018-2021	Reservering van max. € 100.000,- incl. btw. Definitieve afspraak financiering obv besluitvorming over 11WT in 2019
<b>Totaal</b>			<b>2.727.000</b>	<b>5.796.892</b>	<b>445.000</b>					

### Begroting 2018 (reeds toegekend)

Tabel	Maatregel	Kosten	excl. BTW	Rijk incl. BTW			Financieringsbron Rijk	Effect CO2	Planning	Overige opmerking
			Gevraagd deel Rijk	Lwn-Fr	Gr-Dr	Lwn tbv N-NL				
14	Proceskosten 2018 voor Leeuwarden-Fryslân voor opzetten samenwerking N-NL	90.000	90.000			90.000				
14	Elfwegentocht (LF2018)- vervolg in 2019 e.v.	1.500.000	150.000	150.000						
			240.000	150.000		90.000				

### Geen afpraken in BO MIRT 2018

Tabel	Maatregel	Kosten	excl. BTW	Rijk incl. BTW			Financieringsbron Rijk	Effect CO2	Planning	Overige opmerking
			Gevraagd deel Rijk	Lwn-Fr	Gr-Dr	Lwn tbv N-NL				
3	ICBF en SUMPC 2019 (cargo bike en sustainable congres)	150.000	150.000			0				
3	Duurzame bevoorrading binnenstad Assen	PM	PM			0			2019-2021	<i>Uitvoeringsprogramma visie mobiliteit gemeente Assen</i>
5	Een toekomstgerichte en duurzame fietsinfrastructuur met een netwerk van regionale doorfietsroutes in N-NL	PM	PM			0		PM	2019-2021	<i>Samenhang met programma Fiets</i>
8	Stimuleren duurzaam mobiliteitsgedrag via Hubs via smart mobility en integrale & duurzame mobiliteitsaanpak	4.000.000	2.000.000			0				Financiering dmv Vergroenen hubs, Smart mobility via landelijke afspraak, MaaS
			2.000.000	0	0	0				



## OV-ketenknooppunten Fryslân

Niveau	Omschrijving	Locaties	Bijzonderheden	Aanpassingen voor rolstoeltoegankelijkheid bus
1a	Treinstation in combinatie met een busstation	Leeuwarden, Heerenveen en Sneek	Busstation Heerenveen wordt vernieuwd en busstation Sneek wordt opgeknapt. Voor alle 3 busstations geldt: grond is eigendom van NS-vastgoed, opstallen zijn van de provincie.	Heerenveen, Sneek
1b	Treinstation met één of meer bushaltes (reguliere buslijnen)	Grou-Jirnsom, Akkrum, Wolvega, Hurdegaryp, Feanwâlden, Buitenpost, Mantgum, Franeker, Harlingen en Harlingen - haven	Busstation Franeker wordt opgeknapt (door gemeente)	Grou-Jirnsom, Akkrum, Hurdegaryp, Feanwâlden, Buitenpost, Franeker, Harlingen-haven (deels)
1c	Treinstation zonder bushalte (m.u.v. belbus, buurtbus of opstapper)	Leeuwarden-Camminghaburen, De Westereen, Sneek-Noord, IJlst, Workum, Hindeloopen, Koudum-Molkwerum, Stavoren, Deinum en Dronryp		Workum, Hindeloopen en Stavoren en bij alle overige locaties voor zover van toepassing
2a	Busstation	Bolsward, Dokkum, Drachten van Knobelsdorffplein, Drachten Transferium Oost, Gorredijk, Joure, Lemmer en Oosterwolde	Busstation Bolsward wordt vernieuwd (op andere locatie) en busstation Oosterwolde wordt opgeknapt. Voor de busstations Oosterwolde en Dokkum geldt: ondergrond en opstallen zijn grotendeels eigendom van de provincie	Bolsward, Gorredijk (deels) en Oosterwolde
2b	Bushaltes met meer dan 30.000 instappers per jaar	Bolsward Kloosterlaan, Burgum Kwekersstrjitte, Dokkum Sionsberg, Drachten Splitting / Sportcentrum / Zuidkade, Franeker Hertog Saxenlaan, Heerenveen AL Boulevard / gemeentehuis / Oost A32, Holwerd haven, Joure Scheen, Leeuwarden Beursplein / Blokhuisplein / Egelantierstraat / Friese Poort / Harmonie / Huizumerlaan / Koepelkerk / NHL Hogeschool / Westeinde, Nes Ameland veerhaven, Sint Annaparochie van Harenstraat, Sneek Antonius ziekenhuis, Sondel Vinkeburen, Stiens Wythusterwei, West Terschelling haven en Zurich Kop Afsluitdijk		Bolsward Kloosterlaan (deels), Holwerd haven, Joure Scheen (deels), Leeuwarden Blokhuisplein (deels) / Egelantierstraat / Huizumerlaan / Koepelkerk (deels) / Westeinde, Stiens Wythusterwei, West Terschelling haven, Zurich Kop Afsluitdijk
2c	Overige bushaltes metabri en/of fietsenstalling	1.117 locaties	975 metabri en deels fietsvoorziening 142 met alleen fietsvoorziening	455 locaties
2d	Haltepalen met en zonder perronophoging	2.018 locaties	994 met perronophoging 1.024 zonder perronophoging	1.024 locaties









