

PVVP 2006 Herzien

Provinciaal verkeer en vervoerplan

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Redenen en uitgangspunten	5
1.2 Nog even dit.....	6
1.3 Leeswijzer.....	7
Hoofdstuk 2 Hoofddijn van beleid	9
2.1 Inleiding; hoofddoel	9
2.2 De ontwikkeling van verkeer en vervoer	10
2.3 Ontwikkeling van de bestuurlijke verantwoordelijkheid	12
2.4 Beleidsdoelen	14
2.5 Hoe gaan we de doelen realiseren.....	17
2.6 Rolverdeling, samenwerking en communicatie	22
2.7 Waar zetten we op in en hoe betalen we het	26
2.8 Uitvoering.....	33
2.9 Uitwerkingen van beleid	33
Hoofdstuk 3 Wegen	35
3.1 Inleiding	35
3.2 Duurzaam Veilig	35
3.3 Categorisering	37
3.4 Parallele Voorzieningen	44
3.5 Inrichting	46
3.6 Dynamisch verkeersmanagement.....	48
3.7 Communicatie.....	49
Hoofdstuk 4 Fietsers en voetgangers.....	53
4.1 Inleiding	53
4.2 Fietsers	53
4.3 Voetgangers	58
4.4 Recreatief fiets- en voetgangersverkeer	59
4.5 Medegebruikers van wandel en fietsroutes.....	60
Hoofdstuk 5 Openbaar vervoer	63
5.1 Algemeen.....	63
5.2 OV in relatie tot infrastructuur.....	71
5.3 Haltevoorzieningen, onderhoud en beheer	73
5.4 Spoorwegen.....	76
5.5 Uitvoeringsinstrumenten.....	78
Hoofdstuk 6 Vaarwegen	81

6.1	Inleiding	81
6.2	Beroepsvaarwegennet.....	81
6.3	Recreatief vaarwegennet.....	86
6.4	Veiligheid	95
6.5	Beheer	95
Hoofdstuk 7 Goederenvervoer		104
7.1	Inleiding	104
7.2	Kwaliteitsnetwerk.....	105
Hoofdstuk 8 Kruisingen		108
8.1	Inleiding	108
8.2	Kruisingen van wegen en vaarwegen	108
8.3	Kruising wegen en fietsers / voetgangers	108
8.4	Kruising wegen en spoorwegen	109
8.5	Kruising spoorwegen en fietsers / voetgangers	109
8.6	Kruising spoorwegen en vaarwegen.....	110
Hoofdstuk 9 Onderhoud en beheer		112
9.1	Inleiding	112
9.2	Relatie onderhoud en beleidsdoelstellingen.....	112
9.3	Kwaliteitsniveaus	114
9.4	Relatie beheer en beleidsdoelstellingen.....	116
Hoofdstuk 10 Verkeersveilig gedrag		118
10.1	Inleiding	118
10.2	Veiligheidsbewustzijn	118
10.3	Permanente verkeerseducatie.....	119
10.4	Handhaving.....	120
10.5	Campagnes verkeersveiligheid	120
Hoofdstuk 11 Mobiliteitsbeïnvloeding.....		121
11.1	Personenverkeer	121
11.2	Goederenvervoer.....	123
Hoofdstuk 12 Gebieden en projecten.....		125
12.1	Inleiding	125
12.2	Gebiedsgewijze aanpak	125
12.3	Bereikbaarheid Leeuwarden.....	126
12.4	Noordwest Fryslân en Midden Fryslân	127
12.5	Noordoost Fryslân	128
12.6	Zuidoost Fryslân	129

12.7	Zuidwest Fryslân.....	130
12.8	Wadden	132
12.9	IJsselmeer	133
12.10	Projecten wegen, fietspaden en vaarwegen	134

BIJLAGEN.....

BIJLAGE A.....

BIJLAGE B.....

BIJLAGE C

BIJLAGE D.....

BIJLAGE E

BIJLAGE F.....

BIJLAGE G.....

Inleiding

Hoofdstuk 1 Inleiding

Fryslân Feilich Foarút. Onder dit motto geven wij in dit Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2006¹ (vanaf nu: PVVP 2006) vorm aan de bereikbaarheid, mobiliteit en veiligheid van Fryslân. Wij doen dat met een ambitieus en realistisch investeringsprogramma voor wegen en vaarwegen, met een nieuwe toekomstvisie voor het openbaar vervoer en een krachtig maatregelenpakket voor het fietsverkeer.

Voor een deel bouwen we voort op het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 1999. Maar dit plan is wel ingrijpend herzien. Met deze herziening willen we een antwoord geven op de ontwikkelingen die zich sinds 1999 hebben voorgedaan: de verdergaande groei van het verkeer, het verschijnen van de Nota Mobiliteit, de grotere provinciale verantwoordelijkheid, de veranderde financiële perspectieven en de discussies over de rol van de het fietsbeleid en de toekomst van het openbaar vervoer.

Niet alle ambities in dit plan zijn financieel gedekt. De discussie hierover vindt plaats bij de jaarlijkse Kadernota voor de provinciale begroting.

1.1 Redenen en uitgangspunten

De Nota Mobiliteit van het Rijk vormt de belangrijkste reden om het PVVP van 1999 te herzien. Op grond van de Planwet verkeer en vervoer moet binnen anderhalf jaar na vaststelling van de Nota Mobiliteit het PVVP hieraan zijn aangepast. De provincies hebben de taak om aan enkele opdrachten uit de Nota Mobiliteit in hun PVVP invulling te geven.

De verantwoordelijkheden van provincies zijn veranderd door de decentralisatie van Rijkstaken. Een voorbeeld is de bundeling van doeluitkeringen in de Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Daarnaast zijn de financiële perspectieven nu beduidend minder gunstig dan bij de totstandkoming van het PVVP 1999. Dit vraagt dus om scherpere prioriteiten.

De verschillen met het PVVP 1999 komen ook door veranderde beleidsinzichten. Provinciale Staten hebben de afgelopen tijd discussies gevoerd over verschillende onderdelen van het verkeer en vervoerbeleid, zoals het fietsbeleid, het openbaar vervoer en diverse grote infrastructurele projecten. De uitkomsten van deze discussies werken door in het PVVP 2006. Ook zijn de resultaten van nieuwere studies voor dit PVVP gebruikt. Bij de totstandkoming hebben tevens vertegenwoordigers van Rijk,

¹ Het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2006 is op 15 maart 2006 door Provinciale Staten van Fryslân vastgesteld; de wijziging is op 26 oktober 2011 vastgesteld.

gemeenten en maatschappelijke organisaties hun inbreng geleverd. De wijze van totstandkoming is beschreven in bijlage A.

Dit PVVP beslaat overigens de periode tot 2020. Vier jaar na het van kracht worden, in 2010, zal een evaluatie plaatsvinden. Uiterlijk in 2015 zal dit plan worden herzien; anders verliest het zijn geldigheid.

De bedoelde herziening is op 26 oktober 2011 door Provinciale Staten vastgesteld. De evaluatie van het PVVP heeft plaatsgehad in 2010. Op 15 december 2011 hebben Provinciale Staten hierover besloten. Zij hebben geconcludeerd dat het PVVP 2006 nog steeds een goed beleidskader is, maar dat dit op onderdelen aangepast moet worden.

Provinciale Staten hebben daarvoor de richtingen aangegeven. Deze richtingen zijn uitgewerkt in een Nota van Wijzigingen, die op 26 oktober 2011 is vastgesteld.

Hierin zijn alleen de direct noodzakelijke wijzigingen opgenomen; het gaat nadrukkelijk niet om een volledige actualisatie van de plantekst. De wijzigingen zijn opgenomen in de oorspronkelijke tekst.

Uiterlijk in 2015 zullen wij beslissen of het PVVP onderdeel zal worden van een integraal provinciaal plan voor de fysieke omgeving

1.2 Nog even dit

Op grond van een Europese richtlijn hoort bij dit PVVP een Strategische Milieu Beoordeling (SMB). Deze is als bijlage C bij dit plan gevoegd. Daarnaast hoort bij dit plan een watertoets; deze is als bijlage D opgenomen. Verder is bij de voorbereiding van dit plan expliciet stilgestaan bij de effecten van het beleid voor inwoners, afhankelijk van hun hoedanigheid of situatie. In bijlage E is hiervan een verantwoording opgenomen.

De Planwet verkeer en vervoer verplicht gemeenten om hun beleid binnen een bepaalde termijn in overeenstemming te brengen met dit PVVP. Op grond van artikel 5 lid 3 onder e bepalen wij deze termijn op twee jaar na vaststelling van het PVVP 2006 op 15 maart 2006.

Bij een bestuursovereenkomst op grond van de Planwet verkeer en vervoer kan in bijzondere gevallen een afwijkende termijn worden vastgelegd. De provincie Fryslân stelt gelijktijdig met dit PVVP ook een nieuw Streekplan op (het Streekplan Fryslân 2006) en heeft ook een Milieubeleidsplan opgesteld (het Frysk Miljeuplan 2006-2009). Deze plannen zijn onderling uiteraard goed afgestemd.

Met het vaststellen van het PVVP 2006, vervalt het PVVP 1999. De volgende stukken blijven van kracht, waarbij de PVVP-tekst maatgevend is:

- de nota Fryslân Fytslân!
- de nota Fryske Diken Yn it Grien
- het Plan Kleine Waterrecreatie 2002 - 2010
- het meerjarenplan gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid 2004 – 2010
- de provinciale Richtlijn Wegontwerp

Aanvullend op dit PVVP komt een Onderhoudsbeleidsplan tot stand.

De nota 'Strategisch onderhoudsbeleid provinciale infrastructuur' is op 1 februari 2006 door PS vastgesteld. Het daarbij gekozen onderhoudsniveau is gewijzigd bij het vaststellen van de begroting 2008.

De wijzigingen van het PVVP op basis van de in 2010 uitgevoerde evaluatie leiden ertoe dat het Plan Kleine Waterrecreatie vervalt. Het meerjarenplan gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid 2004-2010 is inmiddels vervangen door de Friese Strategie Verkeersveiligheid 2011-2025. De provinciale Richtlijn Wegontwerp zal worden vervangen; na vaststelling door GS zal deze als bijlage bij dit plan worden gevoegd.

Bij de wijzigingen van het PVVP op basis van de evaluatie is geen aanvullende plan-mer uitgevoerd. Dat is niet vereist, omdat de wijziging niet het kader vormt voor nieuwe mer-plichtige activiteiten.

Voor zover de inhoud van de doorgevoerde wijzigingen in het PVVP noodzaken tot bijstelling in het gemeentelijk beleid, bepalen wij de wettelijke termijn hiervoor op 31 december 2012.

1.3 Leeswijzer

Dit plan bestaat uit vier hoofdonderdelen. In deel I wordt het beleid in hoofdlijnen geschetst. Het beleid ten aanzien van de concrete verkeer- en vervoervoorzieningen staat in deel II. Deel III beschrijft het beleid ten aanzien van gedrag en in deel IV is een beschrijving naar gebieden en een opsomming van projecten opgenomen.

DEEL I HOOFDLIJN VAN BELEID

Hoofdstuk 2 Hoofdlijn van beleid

Hoofdstuk 2 Hoofdlijn van beleid

2.1 Inleiding; hoofddoel

De samenleving stelt steeds hogere eisen aan de kwaliteit en de betrouwbaarheid van het verkeer- en vervoersysteem. Het functioneren van de Friese samenleving en de ontwikkeling van Fryslân is afhankelijk van de beschikbaarheid en de ontwikkeling van infrastructuur en vervoersvoorzieningen. Dit geldt zowel voor de interne als de externe relaties. Fryslân vormt een belangrijke schakel in de verbinding tussen de Randstad en Noord-Duitsland, Scandinavië en Oost-Europa. Deze verbinding vormt de basis voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de vorm van de Noordelijke ontwikkelingsas. Deze ontwikkelingsas wordt ondersteund door de hoofdinfrastructuur. De regionale infrastructuur sluit hierop aan. Binnen Fryslân hangt de ontwikkeling van de verschillende delen van de provincie sterk samen met de beschikbaarheid van een adequate ontsluiting. Belangrijke kwaliteitsaspecten hierbij zijn enerzijds de beschikbaarheid van verkeer- en vervoersvoorzieningen, snelheid en betrouwbaarheid, en anderzijds veiligheid, beperken van schade aan de leefomgeving en inpassen van infrastructuur in het landschap. Het doel van dit PVVP is daarom als volgt geformuleerd:

Hoofddoel PVVP 2006

Het hoofddoel van het PVVP 2006 is het realiseren van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem in Fryslân:

- *dat voldoet aan de verplaatsingsbehoefte van inwoners en bezoekers van Fryslân;*
- *dat voldoet aan de behoefte om goederen te transporteren;*
- *dat bijdraagt aan de versterking van de economie;*
- *dat veilig is;*
- *en dat de schade aan natuur, landschap en milieu weet te beperken.*

Het waar mogelijk terugdringen van het aantal autokilometers en het bevorderen van het gebruik van alternatieven zoals fiets en openbaar vervoer is hier een onderdeel van.

Ook op langere termijn moet het verkeer- en vervoersysteem tegemoet komen aan de behoeften van de dan levende generaties. Wij streven daarom met dit PVVP duurzaamheid na, zowel in sociaal en economisch opzicht als voor wat betreft ecologische stabiliteit en ruimtelijke kwaliteit. Het geformuleerde hoofddoel van het PVVP sluit aan op de visie op de ruimtelijke ontwikkeling en structuur van Fryslân zoals neergelegd in het Streekplan.

In dit hoofdstuk en in de volgende hoofdstukken concretiseren wij dit hoofddoel in het licht van de ontwikkeling van het verkeer- en vervoer, de bestuurlijke verantwoordelijkheden en de reeds in gang gezette beleidsmaatregelen. Na de beschrijving in 2.2 en 2.3 van de ontwikkelingen, concretiseren wij in

2.4 concretiseren het hoofddoel naar zijn onderdelen. In 2.5 en 2.6 beschrijven wij hoe wij de geconcretiseerde doelen willen realiseren, inhoudelijk en qua proces. In 2.7 geven wij de prioriteiten aan en de kosten. De paragrafen 2.8 en 2.9 betreffen de uitvoering en uitwerking.

2.2 De ontwikkeling van verkeer en vervoer

Groeiend aantal verplaatsingen

De mobiliteit neemt steeds meer toe. Mensen verplaatsen zich vaker en over steeds grotere afstanden. Dat komt voor een deel doordat mensen hun woonplaatskeuze niet meer alleen laten bepalen door de nabijheid van werk of voorzieningen. De aantrekkelijkheid van de woonomgeving speelt vaak een grote rol. Daarbij komt dat in veel huishoudens meerdere gezinsleden een baan hebben, en lang niet altijd in dezelfde plaats.

Ook het goederenvervoer neemt sterk toe. Dat hangt onder andere samen met de wijze van voorraadbeheer bij bedrijven, maar ook met het gegeven dat goederen over vrij grote afstanden worden vervoerd om productiekosten te besparen. In het algemeen geldt dat het aantal personen- en goederenverplaatsingen afhangt van de ontwikkeling van de economie. Als het goed gaat met de economie, leidt dat tot meer verplaatsingen en meer voertuigkilometers.

Grotere rol voor de auto

De groei van de mobiliteit bestaat vooral in een toename van het autoverkeer. Het grootste deel (56%) van de personenverplaatsingen binnen Fryslân vindt per auto plaats en dit aandeel neemt verder toe. Ook worden de meeste goederen per vrachtauto vervoerd, ongeveer 75%. Het aandeel van het goederenvervoer over water neemt minder toe dan in het PVVP 1999 als wenselijk werd beschouwd. Modelberekeningen voorspellen voor Fryslân een groei van het aantal auto-, motor- en vrachtwagenkilometers van 48% in de periode 2000 – 2020. Hierbij speelt de afname van de bezettingsgraad van auto's een grote rol. Steeds meer mensen zitten alleen in de auto.

Ook staat het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer onder druk. Voorspellingen gaan bij ongewijzigd beleid uit van een afnemend aandeel van de fiets: van 38% van de verplaatsingen in 2000 naar 34% in 2020. Dit komt onder andere doordat verplaatsingsafstanden steeds groter worden.

Het aandeel van het openbaar vervoer loopt in de voorspellingen terug van 5% naar 4%. De trend is zelfs zo dat het gebruik ook in absolute zin afneemt. Dat komt deels doordat er meer kriskrasrelaties ontstaan, die zich moeilijk laten bundelen in een collectief systeem. Verder spelen demografische ontwikkelingen een rol. Het aantal jongeren neemt af, waardoor een traditioneel belangrijke gebruikersgroep van het openbaar vervoer kleiner wordt. Daarnaast wordt verwacht dat onder de groep senioren het autogebruik hoger zal zijn dan in het verleden.

In het verlengde van deze ontwikkelingen staat de exploitatie van busroutes door dorpskernen onder druk. Uit deze kleine dorpen komen weinig passagiers. Daarbij komt dat de exploitatiekosten van routes door de dorpen relatief hoog zijn vanwege de veelal lage snelheden.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in Fryslân is de afgelopen jaren sterk verbeterd. Desondanks vallen er jaarlijks nog vele doden en gewonden. In het PVVP 1999 is het streven geformuleerd om het aantal verkeersdoden over de periode 1986 – 2010 met 50% terug te brengen en het aantal gewonden met 40%. Sinds 1986 is het aantal geregistreerde gewonden in het verkeer al met meer dan het streefpercentage afgenomen; het aantal dodelijke slachtoffers echter niet. Overigens worden niet alle verkeersslachtoffers geregistreerd; het werkelijke aantal verkeersslachtoffers ligt dus hoger dan het geregistreerde aantal.

Milieu; luchtkwaliteit

De negatieve gevolgen van het verkeer op het milieu zijn verminderd, vooral waar het de luchtverontreiniging betreft. Er blijven echter enkele hardnekkige problemen over, zoals geluidhinder en de uitstoot van CO₂. Recent is gebleken dat de emissies van fijn stof een probleem vormen voor de luchtkwaliteit. Dit kan nadelig zijn voor de gezondheid. Toepassing van de regelgeving inzake luchtkwaliteit kan een belemmering vormen voor bouwactiviteiten.

Fryslân is gelukkig een relatief schone provincie. Overschrijdingen van normen doen zich praktisch niet voor. In 2004 zijn alleen op een tweetal locaties binnen Leeuwarden, de Prins Hendrikstraat en Achter de Hoven, geringe overschrijdingen geconstateerd van de normen voor fijn stof. De verwachting is dat in 2010 op deze punten wordt voldaan aan de grenswaarden. Deze verwachting is onder andere gebaseerd op reeds voorgenomen verkeersmaatregelen en op de aanpassing van de meetvoorschriften in 2005, waardoor het effect van zeezout in de achtergrondconcentratie kan worden afgetrokken. Berekeningen voor 2020 laten op het hoofdwegennet geen overschrijdingen zien van de normen voor fijn stof en voor stikstofoxiden.

Problemen door groei van het verkeer

Een groeiend aantal autokilometers leidt tot een toename van problemen op de weg. Zonder aanvullende maatregelen stijgt het aantal verkeersslachtoffers in ongeveer dezelfde mate als het aantal autokilometers. Ook geluidhinder en luchtverontreiniging nemen toe. Daarnaast zal de weggebruiker plaatselijk met meer congestieproblemen te maken krijgen. Zonder verdere maatregelen zal de huidige filevorming in en rond Leeuwarden verder toenemen, waardoor de bereikbaarheid van deze stad meer onder druk komt te staan. Knelpunten in het hoofdwegennet, zoals de rotonde Joure, krijgen een ernstiger karakter. En in gebieden als Noordoost en Zuidoost Fryslân doen zich meer problemen voor als gevolg van de soms gebrekkige verkeersstructuur.

Hogere eisen van de gebruiker

De eisen die gebruikers aan het verkeer- en vervoersysteem stellen, worden steeds hoger. Geleidelijk aan combineren meer mensen werk met zorgtaken en hebben hierdoor een strakke dagindeling. Bedrijven beperken hun voorraden en maken zich afhankelijk van tijdige levering. Van het verkeer- en vervoersysteem wordt een hoge betrouwbaarheid verwacht. En voor dagelijks terugkerende verplaatsingen wordt het in toenemende mate belangrijk dat deze kunnen worden afgewikkeld binnen een redelijk tijdsbestek.

Conclusie

Het autoverkeer zal verder groeien, terwijl bij ongewijzigd beleid de aandelen van fiets en openbaar vervoer afnemen. Het zal daardoor moeite kosten om de positieve ontwikkeling van de verkeersveiligheid voort te zetten en om de groeiende congestie te bestrijden. Gebruikers dreigen te worden geconfronteerd met langere en soms minder betrouwbare reistijden. Het verkeer blijft een belangrijke belasting vormen voor het milieu.

Een belangrijke opgave voor de planperiode is om in te spelen op de groei van het autoverkeer, om een toekomstgericht beleid voor fiets en openbaar vervoer vorm te geven en om problemen door groeiend autoverkeer te voorkomen en op te lossen.

Conclusies rapport Evaluasie PVVP 2006

Bij de in 2010 uitgevoerde evaluatie van het PVVP 2006 zijn de volgende conclusies geformuleerd:

- De uitvoering van het PVVP is sinds 2006 een flink stuk opgeschoten.
- De trends die zijn gesignaleerd in het PVVP 2006 zijn nog steeds actueel. Dit geldt ook voor de verwachte groei van de automobiliteit. Deze groei is volgens recentere modellen wel lager dan in 2006 was verwacht.
- De demografische ontwikkeling en de verandering van leefstijl zijn vooral van belang voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer, fiets en ketenmobiliteit
- Duurzame vormen van mobiliteit winnen aan betekenis
- Het huidige voorzieningenniveau van het openbaar vervoer is in de toekomst naar verwachting niet meer te financieren op basis van de middelen die er voor beschikbaar zijn

2.3 Ontwikkeling van de bestuurlijke verantwoordelijkheid

Decentralisatie van taken en middelen

Veruit het grootste deel van de verplaatsingen (meer dan 80%) is regionaal en lokaal van aard. De oplossingen voor de opgesomde problemen moeten dan ook voor een groot deel op regionale en lokale schaal gevonden worden. Gemeenten en provincie zijn hiervoor aan zet. De afgelopen jaren zijn taken en middelen voor het regionale verkeer en vervoer naar provincies gedecentraliseerd. Van de provincie wordt een coördinerende en waar nodig regisserende rol verwacht. De provincie Fryslân neemt deze rol ook op zich.

Veranderd perspectief op Rijksfinanciering

In het PVVP 1999 is uitgegaan van de beschikbaarheid van middelen van het Rijk ten behoeve van de uitvoering van beleid. Dit perspectief is bij het opstellen van het PVVP 2006 een stuk minder. De relevante Rijksmiddelen zijn per 1 januari 2005 voor het grootste deel opgegaan in de Brede doeluitkering voor verkeer en vervoer (BDU). In het PVVP 1999 is voor grote regionale infrastructuurprojecten nog gerekend op een Rijksbijdrage van 50%, deze mogelijkheid is nu echter vervallen voor projecten waarvan de projectkosten minder zijn dan € 112,5 miljoen. Deze komen nu ten laste van de BDU. De omvang van de gedecentraliseerde middelen is echter onvoldoende om de wegvallende mogelijke Rijksbijdrage in enige mate te compenseren.

De Rijksbijdrage voor exploitatie van het openbaar vervoer is nu eveneens opgenomen in de BDU. Het Rijk heeft daarnaast aanzienlijke bezuinigingen doorgevoerd op het openbaar vervoer. Voor de komende

jaren is de hierdoor ontstane situatie een gegeven. Dit betekent dat wij scherpere keuzes moeten maken en andere vormen van dekking in overweging zullen nemen voor onze prioriteiten.

Daarnaast streven wij de komende jaren naar een vergroting van het aandeel voor Fryslân in de BDU.

Het Rijk bezuinigt op de BDU. In het regeerakkoord 'Vrijheid en verantwoordelijkheid' (2010) is een korting opgenomen op de landelijk beschikbare middelen. De korting bedraagt 5%; daarnaast wordt elk jaar 1,1% gekort door de reële groei 'af te romen'. Hierdoor loopt de korting in 5 jaar op tot meer dan 10%.

Op basis van de huidige verdeelsleutel mag een terugloop van het aandeel van Fryslân in de BDU worden verwacht

Hiertegenover staat naar verwachting een sterke stijging van de kosten van het openbaar vervoer bij nieuwe aanbestedingen; deze zullen waarschijnlijk de indexering van de BDU in belangrijke mate overtreffen.

Het Rijk wil de BDU overhevelen naar het Provinciefonds. Het is nog niet zeker welke perspectieven dit biedt.

De Nota Mobiliteit

Op 14 februari 2006 is de planologische kernbeslissing (PKB) deel IV van de Nota Mobiliteit vastgesteld en is op 21 februari 2006 in werking getreden. De Nota Mobiliteit komt in de plaats van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Het is een nationaal verkeer en vervoerplan in de zin van de Planwet verkeer en vervoer. De nota bevat essentiële onderdelen, die hun doorwerking moeten hebben in het beleid van andere overheden. Het overzicht in bijlage B laat zien welke opdrachten de Nota Mobiliteit geeft voor het PVVP en waar daar op wordt ingegaan.

Het Rijk heeft als vervanging van de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de Mobiliteitsaanpak op 14 juni 2011 de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in ontwerp gepresenteerd. De besluitvorming hierover zal waarschijnlijk later plaatsvinden dan de vaststelling van de wijzigingen van het PVVP 2006. Op basis van de essentiële onderdelen die bij het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn opgenomen, kan worden geconcludeerd dat deze wijziging geen andere gevolgen heeft voor het PVVP dan reeds voorzien bij de evaluatie van het PVVP.

Conclusie

De oplossing van de verkeer- en vervoerproblemen binnen Fryslân ligt vooral op het bord van gemeenten en provincie. De Nota Mobiliteit legt ook nadrukkelijk de verantwoordelijkheden bij regionale overheden. Daarbij is het een gegeven dat de door het Rijk beschikbaar gestelde middelen in de vorm van de BDU onvoldoende zijn om de opgaven voor de regio volledig te financieren. Dit noodzaakt enerzijds tot scherpere keuzes en anderzijds tot het in overweging nemen van andere vormen van dekking voor onze prioriteiten.

2.4 Beleidsdoelen

Bereikbaarheid

Het Friese verkeer- en vervoersysteem moet voldoen aan de verplaatsingsbehoefte van inwoners en bezoekers van Fryslân en aan de behoefte om goederen te verplaatsen. Ons uitgangspunt hierbij is dat de bereikbaarheidskwaliteit zo goed mogelijk tegemoet moet komen aan de wensen die inwoners en bezoekers in redelijkheid kunnen stellen. Dit betekent dat niet alle plaatsen dezelfde kwaliteit van bereikbaarheid hebben.

Verbindingen

De basis voor ons beleid ten aanzien van verbindingen is de ruimtelijke structuur van Fryslân zoals die is neergelegd in het Streekplan. De stedelijke centra in Fryslân zijn zowel onderling, als met stedelijke centra buiten de provincie, op hoogwaardige wijze over de weg verbonden. De regionale centra zijn op goede wijze onderling en met de nabijgelegen stedelijke centra verbonden. In 3.3.1 en 3.3.2 is dit uitgewerkt. Bij het aanwijzen van bedrijfsconcentratiekernen in het Streekplan is rekening gehouden met de bereikbaarheid over de weg. Ook voor recreatiekernen geldt dat deze op een goede wijze ontsloten horen te zijn over de weg.

De stedelijke en regionale centra zijn vanuit het omliggende gebied bereikbaar met goede en hoogwaardige fietsverbindingen. Dit geldt vooral vanuit de bundelingsgebieden rond stedelijke centra die in het Streekplan zijn aangewezen, maar daarnaast ook voor een groter gebied. Daarnaast is er een fijnmazig net van fietsverbindingen voor woon-werk- en woon-schoolverkeer en voor recreatieve verplaatsingen. Dit is uitgewerkt in hoofdstuk 4.

De ontsluiting per openbaar vervoer is afhankelijk van de omvang van de vraag. Voor alle kernen in Fryslân is een vorm van openbaar vervoer beschikbaar. Openbaar vervoer van goede en hoogwaardige kwaliteit is in beginsel alleen beschikbaar waar en wanneer sprake is van voldoende vraag naar vervoer. In hoofdstuk 5 is dit uitgewerkt.

De vaarweggebonden bedrijvigheid in de stedelijke centra is ontsloten met beroepsvaarwegen. De vaarwegklasse is afgestemd op de omvang van het vervoer. In de vaargebieden en daartussen zijn er aantrekkelijke recreatieve vaarverbindingen. In hoofdstuk 6 is dit uitgewerkt.

Kwaliteitseisen

Voor personenverplaatsingen willen wij de voorwaarden scheppen voor een betrouwbare reistijd en een redelijke verplaatsingstijd van deur tot deur. Bronnen van oponthoud willen wij zo veel mogelijk opheffen. Daarbij gaat het vooral om de grote knelpunten, die er toe kunnen leiden dat de reistijd meer dan anderhalf keer zo lang is als zonder dit oponthoud.

Voor verplaatsingen met een recreatief karakter, zoals toertochtjes met fiets, auto of boot, is snelheid geen zelfstandige kwaliteitseis. Hierbij gaat het om de aantrekkelijkheid van de verplaatsing.

De meest belangrijke verbindingen voor het goederenvervoer moeten van voldoende kwaliteit zijn, waar het gaat om de doorstroming en het voorkomen van oponthoud voor vrachtwagen, schip of goederentrein. Hiervoor is een kwaliteitsnet goederenvervoer ontwikkeld; dit is beschreven in hoofdstuk 7. De onderdelen van dit kwaliteitsnet zijn meebepalend voor de prioriteit van op te lossen knelpunten.

Veiligheid

Wie van huis weggaat, moet ook weer veilig thuis kunnen komen. Ons streven om de veiligheid van het verkeer te vergroten hebben wij vertaald in ons doel om het aantal doden en gewonden in het Friese wegverkeer te verminderen.

Doelstelling verkeersveiligheid

In de Nota Mobiliteit is als landelijk doel geformuleerd een afname van het aantal verkeersdoden in 2010 met 15% ten opzichte van 2002, en het aantal ziekenhuisgewonden met 7,5%. In 2020 moet het aantal doden met 40% en het aantal ziekenhuisgewonden met 30% zijn gedaald. Omgerekend voor Fryslân betekent dit dat het aantal verkeersdoden niet meer mag bedragen dan 29 en het aantal ziekenhuisgewonden niet meer dan 291.

Wij onderschrijven de doelstelling van de Nota Mobiliteit, maar onze ambitie is om het aantal verkeersslachtoffers waar mogelijk verder terug te dringen. Wij streven naar een halvering van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in 2025. Deze halvering is gerekend ten opzichte van het gemiddelde van de jaren 2007, 2008 en 2009. Het aantal verkeersdoden in 2025 zou dan maximaal 14 bedragen en het aantal ziekenhuisgewonden maximaal 148. Dit doel is neergelegd in de Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010 – 2025. In de planperiode van het PVVP willen wij hier een evenredige bijdrage aan leveren.

Ongevallen te water willen wij natuurlijk zoveel mogelijk voorkomen. De verkeersveiligheid te water zullen wij waarborgen door voldoende toezicht en door het scheiden van de beroepsvaart en de recreatievaart.

Naast de verkeersveiligheid is ook sociale veiligheid van belang. Mensen moeten zich veilig kunnen voelen op straat en in het openbaar vervoer. Dit betekent dat sociale veiligheid een aandachtspunt is bij het ontwerpen van tunnels, bushaltes, fiets- en looproutes. Verder moeten openbaar vervoerbedrijven de sociale veiligheid waarborgen op de stations en in de voertuigen.

Milieu, natuur en landschap

Fryslân kent relatief weinig grote bronnen van milieuvervuiling. Het verkeer vormt wel een verhoudingsgewijs grote bron van luchtverontreiniging en geluidhinder. Een groot deel van deze problematiek zal opgelost moeten worden met maatregelen op het gebied van de voertuigtechniek; de eerste verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij het Rijk en bij de EU. Wij kunnen met ons provinciaal verkeer

en vervoerbeleid echter ook een bijdrage leveren. Om deze reden ondersteunen wij wijzen van verplaatsen die zo weinig mogelijk milieubelasting met zich meebrengen, zoals fietsen, carpoolen en openbaar vervoer met schone voertuigen en een hoge bezettingsgraad. Bij de aanbesteding van het openbaar vervoer laten wij milieueisen een rol spelen. Waar mogelijk zullen wij in de provinciale bedrijfsvoering invulling geven aan onze voorbeeldfunctie op dit gebied.

Wij zullen uitvoering geven aan de EU-richtlijn voor omgevingslawaai. Deze richtlijn leidt tot de verplichting om geluidbelastingskaarten te maken en een actieplan op te stellen voor wegen die in 2007 jaarlijks meer dan 6 miljoen motorvoertuigen verwerken. In 2012 komt deze grens op 3 miljoen motorvoertuigen.

Overschrijdingen van de normen voor geluidhinder zien wij als knelpunten. Verandering van verkeersstromen of aanpassing van de wegverharding kunnen bijdragen aan een oplossing. Hieraan dient gedacht te worden bij reconstructiewerkzaamheden. In hoofdstuk 12 is dit uitgewerkt voor enkele concrete knelpunten. Dit geldt in beginsel ook voor mogelijke overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit.

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur en bij de aanpassing van bestaande infrastructuur houden wij rekening met de belangen en randvoorwaarden van natuur en landschap. Wij zetten in overeenstemming met het Streekplan 2006 in op een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van nieuwe of aan te passen infrastructuur.

Versnippering van leefgebieden voor dieren zullen wij zo veel mogelijk tegengaan.

Doelstelling CO2-emissie

Het is nodig dat de CO2-emissie wordt beperkt. CO2 is een broeikasgas en er zijn internationale afspraken gemaakt om de CO2-uitstoot te beperken. Het verkeer levert ruwweg 30% van de CO2-emissie in Fryslân. De jaarlijkse CO2-emissie van het verkeer is in de afgelopen jaren gestegen. Voor een deel ligt de verantwoordelijkheid voor het terugdringen van de CO2-emissies op provinciaal niveau, namelijk waar het de inzet van provinciale instrumenten binnen de provinciale taken betreft. Wij leveren daarmee een bijdrage aan het realiseren van de nationale doelen

Wij richten ons op:

- Het stimuleren van de inzet van voertuigen op duurzame brandstoffen
- Het voortzetten en versterken van de inzet op mobiliteitsreductie, fiets, openbaar vervoer, ketenmobiliteit en de bewuste vervoermiddelkeuzes van reizigers

Wij monitoren de ontwikkelingen om beter inzicht te verkrijgen in de ontwikkeling van de CO2-emissie en de effecten van getroffen beleidsmaatregelen

In 2000 bedroeg de uitstoot op nationaal niveau circa 35 Mton, in 2008 was dit opgelopen tot 38Mton. De nationale CO2- doelstelling voor de verkeer en vervoer sector is 30 tot 34 Mton in 2020 (programma Schoon en Zuinig).

Op Europees niveau worden verdergaande doelen verkend, die een transitie naar een 'low carbon economy' in 2050 in gang gaan zetten (Roadmap for moving to a low carbon economy in 2050 en Witboek transport). De genoemde reductiepercentages voor de transportsector voor 2050 in Europa zijn meer dan 50% (ten opzichte van 1990).

In 2008 bedroeg de CO2 uitstoot in Fryslân door verkeer en vervoer circa 1,66 Mton. Zonder provinciaal beleid zal de CO2 emissie in 2020 uitkomen op 1,65 tot 1,97 Mton, afhankelijk van de mate van mobiliteitsgroei en verbetering van voertuigefficiëncy.

Op basis van de nationale doelstellingen is een reductie vereist van minimaal 25% minder CO2-emissie door verkeer en vervoer in Fryslân in 2020 ten opzichte van 2008. De doelstelling voor 2020 bedraagt daarmee maximaal 1,25 Mton CO2, overeenkomend met een reductie van 0,4 Mton. Hiervan kan maximaal de helft (0,2 Mton) gerealiseerd worden door provinciale inspanningen

2.5 Hoe gaan we de doelen realiseren

Onze doelen ten aanzien van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, milieu, en natuur en landschap realiseren wij in de eerste plaats door goede voorzieningen te bieden. Daarnaast spreken wij waar nodig de inwoners van Fryslân aan op hun eigen verantwoordelijkheid en gedrag. De effectiviteit van beleid wordt vergroot door de samenhang met het overige provinciale beleid en door een goede samenwerking met het Rijk, de 31 Friese gemeenten en andere partijen.

Onze doelstelling op het gebied van verkeersveiligheid denken wij te realiseren met een maatregelenpakket dat is gebaseerd op het verbeteren van de infrastructuur in combinatie met educatie en handhaving. Wij verwachten hiermee de doelen uit de Nota Mobiliteit te kunnen halen, er van uitgaande dat het Rijk het in de Nota beschreven maatregelenpakket uitvoert. Met dit pakket geven wij ook invulling aan ons streven om voor 2010 het aantal slachtoffers verder terug te dringen dan in de Nota Mobiliteit is aangegeven.

Verkeersmanagement

De provinciale werkzaamheden op het gebied van gladheidsbestrijding, brugbediening en werk in uitvoering zullen wij zo goed mogelijk uitvoeren binnen de doelstellingen van het beleid. De aanpak hiervan zullen wij verwoorden in een uit te werken visie op verkeersmanagement

Allereerst: goede voorzieningen

De bereikbaarheid van Fryslân wordt vooral bepaald door de kwaliteit van de voorzieningen in de vorm van de netwerken van wegen, openbaar vervoer, fietspaden en vaarwegen. In de eerste plaats zetten wij in op het in standhouden en verbeteren van deze netwerken.

Een duurzaam veilige wegenstructuur

Zowel uit oogpunt van bereikbaarheid als verkeersveiligheid kiezen wij voor een duurzaam veilige wegenstructuur, voortbouwend op de keuze in het PVVP 1999 voor een duurzaam veilig opgebouwd wegennet. Door het verkeer te concentreren op de hoofdstructuur van stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen, wordt het mogelijk om daarbuiten verkeersluwe, veilige en leefbare verblijfsgebieden tot stand te brengen. De afgelopen jaren zijn grote delen van het wegennet, vooral gemeentelijke wegen en een enkele provinciale weg, ingericht met het oog op de verblijfsfunctie. De verbetering van de hoofdstructuur is daarbij achtergebleven. De komende jaren zal in ons beleid de nadruk liggen op het opwaarderen van stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen.

Na het realiseren van de nu onderhanden projecten in de hoofdinfrastructuur zien wij (afgezien van de traverse Lemmer) geen grote uitbreidingen meer. Wel zal onderhoud nodig zijn en zullen kleinschalige ingrepen nodig zijn voor het verbeteren van de verkeersveiligheid of voor het oplossen van plaatselijke doorstromingsproblemen. Daarnaast willen we de bestaande infrastructuur beter benutten, onder andere door toepassing van verkeersmanagement. De aanpak hiervoor wordt uitgewerkt in een visie op verkeersmanagement.

Wij zien er van af om bij aanpassingen aan het wegennet fasegewijs toe te werken naar een ideaalprofiel, maar wij kiezen voor een passende weginrichting, die voldoet aan de eisen van verkeersveiligheid. Continuïteit, zichtbaarheid en maximumsnelheid zijn hierbij belangrijke elementen. Wij passen de Provinciale Richtlijn Wegontwerp hier op aan.

Extra zorg voor inpassing infrastructuur

Vanwege de gevolgen van wegen en vaarwegen voor leefmilieu en landschap, vraagt de inpassing van infrastructuur om meer aandacht dan tot nu toe gebruikelijk was. Bij wegen door kernen of langs clusters van bebouwing, met geen of een beperkte functie voor doorgaand verkeer, maakt de omgeving mede een deel uit van het wegbeeld. Bij het ontwerpen van aanpassingen aan deze wegen is de wisselwerking met de omgeving een belangrijk uitgangspunt.

Bij de landschappelijke inpassing van wegen houden wij rekening met de landschappelijke kwaliteit zoals beschreven in het Streekplan 2006. Daarbij gaat het om de blijvende herkenbaarheid van de verschillende landschapstypen, het instandhouden en ontwikkelen van belangrijke landschappelijke kenmerken, en het benutten van het landschap als inspiratiebron bij deze ontwikkelingen. Deze aanpak is in detail beschreven in de nota 'Fryske Diken yn't Grien'.

Provinciale 'kunstwerken' zoals bruggen en viaducten passen we landschappelijk zo goed mogelijk in. De uitvoering van deze kunstwerken is weliswaar fraai, maar doelmatig en sober.

Op de punten waar bestaande infrastructuur ecologische verbindingzones doorkruist en belangrijke leefgebieden van dieren en planten versnipperd, nemen wij maatregelen om de barrièrewerking zo veel mogelijk tegen te gaan. Door ontsnipperingsmaatregelen zorgen wij er voor dat er meer aaneengesloten leefgebieden ontstaan. Uitvoering van deze maatregelen zal voornamelijk gecombineerd worden met werkzaamheden in het kader van groot onderhoud en/of reconstructie van de verbinding. Deze aanpak zal worden gebaseerd op een afzonderlijk vast te stellen plan 'Ecologische verbindingzones in Fryslân'.

Bij nieuwe tracé's zullen wij gebieden met grote en kwetsbare natuurwaarden zo veel mogelijk ontzien. Vooral rustverstoring moet worden voorkomen. Wanneer ecologische belangen in het geding zijn, zal een wettelijk vereiste ecologische toets worden uitgevoerd. Nieuwe infrastructurele projecten die toch ecologische verbindingzones doorkruisen zullen al bij realisatie worden voorzien van adequate voorzieningen die de barrièrewerking zo veel mogelijk minimaliseren. Bij de keuze van nieuwe tracé's wordt ook getracht de versnippering van goede landbouwgronden zo veel mogelijk te voorkomen.

Wij streven voor provinciale infrastructuur een duurzame bouwwijze na. Op grond van het Frysk Miljeuplan 2006 – 2009 gaan wij een plan van aanpak opstellen voor het milieubewust aanleggen, onderhouden en beheren van provinciale wegen en vaarwegen.

Adequaat onderhoud provinciale infrastructuur

De aanwezige provinciale infrastructuur onderhouden wij op een adequate wijze, zodat de bereikbaarheid en de veiligheid gewaarborgd blijven. Het onderhoudsniveau is geconcretiseerd in de afzonderlijk van dit PVVP vast te stellen beleidskaders voor beheer en onderhoud.

In februari 2006 heeft besluitvorming plaatsgevonden inzake de nota 'Strategisch onderhoud provinciale infrastructuur'. Daarbij is in eerste instantie gekozen voor het daarin opgenomen scenario 2. In het kader van de begroting 2008 is er echter voor gekozen om terug te gaan naar het goedkopere scenario 1. Onderhoud overeenkomstig scenario 1 is in overeenstemming met de geldende regelgeving, en is in technische zin voldoende. Met dit besluit zijn vervallen de in scenario 1 opgenomen meerkosten voor het werken in avond-, nacht- en weekenduren, milieudoelstellingen voor teerhoudend asfalt, onderhoud oevers, schilderwerk en schoonmaakwerk kunstwerken, preventief onderhoud camera's en mechanisch elektrisch onderhoud.

Wij streven naar een zo duurzaam mogelijk niveau van onderhoud, waarbij de onderhoudskosten over de gehele levensduur van een werk worden geoptimaliseerd. In verband hiermee zijn wij bereid bij nieuwe projecten hogere investeringskosten te overwegen, wanneer dit per saldo leidt tot lagere jaarlasten. Wij houden rekening met de vervangingskosten van kunstwerken.

Visie op fietsverkeer: Fryslân Fytslân

De trend van het teruglopende aandeel van de fiets willen wij tot staan brengen met een nieuwe visie op fietsverkeer. De fiets is vooral bij korte verplaatsingen een uitstekend vervoermiddel. Fietsgebruik leidt nauwelijks tot verstoppingen en is zeer milieuvriendelijk. Het enige nadeel is dat fietsers relatief kwetsbare verkeersdeelnemers zijn. Er is een intensievere aanpak vereist, gericht op verbetering van de fietsnetwerken. Wij stimuleren het fietsgebruik, zowel zelfstandig als in combinatie met het openbaar vervoer. Bij alle maatregelen ten behoeve van de fiets vormt de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt.

Wij zetten in op de groei van fietsverkeer, zowel op verplaatsingen tot 7,5 kilometer als op de langere verplaatsingen (tot 15 kilometer). De opkomst van de elektrische fiets maakt een vergroting van het aantal langere verplaatsingen mogelijk.

Bij het herzien van de Provinciale Richtlijn Wegontwerp blijft de kwaliteit van de hoofdfietsroutes uitgangspunt in het te bepalen optimaal profiel.

De investeringen in de provinciale infrastructuur specifiek ten behoeve van het fietsverkeer zijn opgenomen in een afzonderlijk pakket (zie hoofdstuk 12).

Toekomstvisie Openbaar Vervoer

Een goed systeem van openbaar vervoer is nodig, dat tegemoet komt aan de verplaatsingsbehoefte van de inwoners en bezoekers van Fryslân. Daarmee waarborgen we de bereikbaarheid van bestemmingen in Fryslân en dragen we bij aan het verminderen van de belasting van het milieu. Het openbaar vervoer speelt voor het grootste deel van de gebruikers vooral een rol bij iets langere verplaatsingen

Belangrijke opgaven voor het openbaar vervoer zijn:

- een verdere verduurzaming, onder andere door het gebruik van duurzame brandstoffen
- het inspelen op zich wijzigende verplaatsingsbehoeften, onder andere ten gevolge van de demografische ontwikkeling

- het in stand houden van een goed voorzieningenniveau ook bij teruglopende rijksbijdragen en stijgende kosten

Het openbaar vervoer is afhankelijk van exploitatiebijdragen. De instandhouding en groei van het openbaar vervoer zal op termijn naar verwachting grotere bijdragen vragen. Dit levert een probleem op, omdat de uitkering waar het openbaar vervoer uit wordt betaald, de BDU (Brede Doeluitkering verkeer en vervoer), onder druk staat en mogelijk onderwerp zal zijn van bezuinigingen door het Rijk. Wij voorzien hierdoor een groot probleem voor de instandhouding van het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer.

Dit probleem kan niet eenvoudig worden opgelost. Wij kiezen voor een aanpak via vier onderling samenhangende sporen. Elk van deze sporen zal een bijdrage aan de oplossing moeten bieden. Dit zijn de volgende:

1. Meer middelen beschikbaar stellen voor het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer krijgt prioriteit in de BDU
2. Het vergroten van de kostendekking voor het openbaar vervoer, door hogere reizigersbijdragen of bijdragen van andere belanghebbenden
3. Een kosteneffectief openbaar vervoer gebaseerd op een sterke hoofdstructuur. In hoofdstuk 5 is dit verder uitgewerkt
4. Het versterken van ketenmobiliteit

Het versterken van ketenmobiliteit is een wezenlijk onderdeel van de aanpak. Aansluitend op de hoofdstructuur van het openbaar vervoer zijn naast het openbaar vervoer ook andere oplossingen mogelijk voor het waarborgen van mobiliteit en bereikbaarheid voor inwoners en bezoekers.

Voorbeelden hiervan zijn deelauto's per dorp, verbeterde stallingsvoorzieningen bij bushaltes, en OV-fietsen en andere huurvoertuigen op knooppunten van openbaar vervoer. Mogelijk kunnen standplaatsen voor taxivervoer gecombineerd worden met openbaar vervoer-knooppunten.

Voor het realiseren van voorzieningen voor ketenmobiliteit hebben wij een programma opgesteld. Dit is opgenomen in hoofdstuk 12

Ruimte voor recreatievaart

Wij streven naar een kwaliteitsverbetering voor de watersport, om zo de marktpositie van Fryslân voor de vaarrecreatie te versterken. Wij gaan daarbij voort op de lijn van het in 1999 gestarte Friese Merenproject.

Eigen verantwoordelijkheid en gedrag

Keuzemogelijkheden voor burgers

De groei van het verkeer vangen wij zo goed mogelijk op, waar mogelijk door geplande aanpassingen in de infrastructuur. Hiermee lossen wij alleen niet alle verstoppingsproblemen op. Daarom willen wij bewust mobiliteitsgedrag van inwoners stimuleren. De belangrijkste congestie doet zich voor op het hoofdwegennet in en om Leeuwarden. Hier is het van belang dat inwoners over zo veel mogelijk

keuzemogelijkheden beschikken (auto, fiets, OV), en dat goederen kunnen worden getransporteerd over weg, water of rail.

Reizigers maken in één verplaatsing soms gebruik van meerdere vervoerwijzen, bijvoorbeeld fiets en openbaar vervoer of de eigen auto en de auto van een carpoolpartner. Deze vormen van ketenmobiliteit willen wij stimuleren. De kwaliteit van overstappunten in deze ketens (stations, haltes, transferia, carpoolplaatsen) vraagt daarom extra aandacht.

De investeringen ten behoeve van ketenmobiliteit zijn opgenomen in een afzonderlijk pakket (zie hoofdstuk 12). Daarnaast zoeken wij naar andere mogelijkheden om verbeteringen door te voeren ten behoeve van ketenmobiliteit. Te onderzoeken verbeteringen betreffen onder andere het meenemen van fietsen in bus en trein en een project als een mobiele pool van elektrische fietsen. Oplaadpunten krijgen hierbij aandacht.

Educatie en handhaving

Wij ondersteunen verkeersveilig gedrag door middel van inspanningen op het gebied van educatie en handhaving. Onze inzet betreft de volgende hoofdlijn:

- 1 Permanente Verkeerseducatie (PVE) voor alle verkeersdeelnemers, met bijzondere aandacht voor de leeftijdscategorie tot 25 jaar;
- 2 voortzetting van het niveau van verkeershandhaving dat in de jaren 2000 t/m 2004 is gerealiseerd, met bijbehorende voorlichting, waarbij politie, justitie en de provincie gezamenlijk optrekken in de analyse van verkeersonveiligheid;
- 3 verbetering van de communicatie met weggebruikers.

Mobiliteitsbeheersing door ruimtelijk beleid

In ons ruimtelijk beleid zetten wij in op beheersing van de mobiliteit, zodat netwerken niet onnodig belast worden. Wij baseren ons daarbij op inzichten die voortvloeien uit de toepassing van het instrument VPR (Vervoerprestatie regionaal) dat is ontwikkeld door Senter/Novem. Dit instrument is toegepast bij de voorbereiding van het Streekplan Fryslân 2006 en van dit PVVP. Wij richten ons vooral op de volgende punten.

1. De concentratie van wonen, werken en voorzieningen in vooral de stedelijke centra en daarnaast de regionale centra. Aanvullende woningbouw rondom stedelijke centra bundelen wij in een gebied op een redelijke fietsafstand van deze centra. Met dit beleid bevorderen wij het draagvlak voor openbaar vervoervoorzieningen en ondersteunen wij het gebruik van de fiets.
2. De benutting van bestaande infrastructuur bij de keuze van nieuwe locaties voor wonen of bedrijvigheid. Van belang is dat de infrastructuur de extra belasting qua capaciteit en veiligheid aankan. Om deze reden vragen wij gemeenten om een mobiliteitstoets uit te voeren voor nieuwe grote woningbouwlocaties, grote publiektrekkende voorzieningen, kantoren met veel personeel en voor bedrijven met grote goederenstromen. Deze toets is verankerd in het Streekplan. Bijlage F. geeft inzicht in het instrument van de mobiliteitstoets.
3. Het stimuleren van goederenvervoer over water en spoor door het bevorderen van de beschikbaarheid van voldoende natte bedrijventerreinen met overslagvoorzieningen, en door rekening te houden met de aanwezigheid van de railterminal in Leeuwarden. Wij stimuleren dat in

de economische kernzones voldoende ruimte wordt geboden voor logistieke bedrijvigheid en logistieke knooppunten. De plaats waar overslagvoorzieningen tot stand komen, wordt overigens mede bepaald door marktinitiatieven.

Inspelen op nationaal prijsbeleid

In de Nota Mobiliteit kondigt het Rijk de invoering aan van een kilometerheffing voor auto's onder verlaging van de vaste autobelastingen. Als mogelijke invoeringstijdstip is 2012 genoemd. Afhankelijk van de voortgang van de invoering van deze maatregel zullen wij hier op inspelen. Daarbij zijn naast de sturingsmogelijkheden vooral de financieringsmogelijkheden van belang.

Innovatie

Innovaties in het verkeer en vervoer stimuleren wij enerzijds door ruimte te laten voor de creativiteit van marktpartijen en door anderzijds gericht naar oplossingen te zoeken in samenwerking met bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen en andere overheden. Daarnaast spelen wij actief in op de kansen die ontstaan door innovatieve ontwikkelingen.

Onze inzet in het stimuleren van innovaties nemen wij op in het jaarlijkse uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer.

Luchtvaart

Een onderwerp dat in dit PVVP niet verder wordt uitgewerkt, is de luchtvaart. Fryslân kent twee kleine burgerluchtvaartterreinen, op Ameland en bij Drachten. De provincie zal in het kader van de decentralisatie van Rijkstaken het bevoegde gezag worden voor deze terreinen. Daarbij gaat het vooral om het beperken van de negatieve gevolgen voor het milieu.

Daarnaast is er sprake van beperkt burgermedegebruik van de vliegbasis Leeuwarden. Ook is er sprake van een beperkt aantal helikopterhavens.

De gemeente Smallingerland ontwikkelt plannen voor verplaatsing van het terrein bij Drachten. Deze plannen zullen op milieu-aspecten en ruimtelijke inpasbaarheid worden beoordeeld. Luchtvaart heeft voor het vervoer in Fryslân slechts een zeer beperkte betekenis. Uitbreiding van de beschikbare luchthavens voor de burgerluchtvaart is dan ook niet urgent.

Luchthavens buiten de provincie zijn voor Fryslân van veel groter belang, zoals de nationale luchthaven Schiphol, de regionale luchthaven bij Eelde en luchthavens in het nabije buitenland. Fryslân is gebaat bij een goede treinverbinding met Schiphol.

2.6 Rolverdeling, samenwerking en communicatie

Rolverdeling

De zorg voor verkeer- en vervoervoorzieningen is een gezamenlijke taak van gemeenten, provincie en Rijk en van private partijen. De provincie Fryslân neemt de taak op zich om een zo goed mogelijke samenwerking tot stand te brengen tussen alle betrokken partijen om zo tot het beste resultaat te komen. Dit laat onverlet de eigen verantwoordelijkheid van alle partijen voor het instandhouden en verbeteren van het verkeer- en vervoersysteem.

Het Rijk is verantwoordelijk voor het beheren en verbeteren van de hoofdinfrastructuur, voor het scheppen van de juridische en financiële randvoorwaarden voor andere overheden en de uitvoering van de Nota Mobiliteit. Van het Rijk verwachten we ook beleidsmaatregelen gericht op het oplossen van de bovenregionale milieuproblematiek. De agenda voor overleg en samenwerking met het Rijk is opgenomen in bijgaand overzicht.

Agenda voor overleg en samenwerking met het Rijk

Wij vragen van het Rijk medewerking aan de financiering van het regionale verkeer en vervoerbeleid. Bij de herijking van de verdeelsleutel voor de BDU in 2007 streven wij naar een verdeling die zo veel mogelijk aansluit bij de algemene verdeelsleutel van het Provinciefonds. Daarnaast vragen wij het Rijk om bij te dragen aan de bereikbaarheid van Leeuwarden.

In het overleg met het Rijk streven wij voor de periode t/m 2010 naar een beslissing met betrekking tot:

- het oplossen van knelpunten in het rijkswegennet: de Haak om Leeuwarden, knooppunt Joure en de traverse Harlingen;*
- voortzetting van de verruiming van de vaarweg Lemmer Delfzyl, inclusief het oplossen van de wachttijdproblemen bij de sluis Lemmer;*
- het verdiepen van de vaarroute Harlingen – Kornwerderzand en Harlingen – Noordzee*
- oplossingen voor weg-waterkruisingen, met name Skarster Rien/A6, Rjochte Grou/A32 en de sluis Kornwerderzand;*
- realisatie van de Zuiderzeelijn in combinatie met een shuttle naar Leeuwarden en de daarvoor noodzakelijke aanpassingen aan de spoorlijn Heerenveen – Leeuwarden;*
- verdere verdubbeling van de spoorlijn Leeuwarden – Groningen;*
- spooraanpassingen ten behoeve van een derde trein Leeuwarden – Sneek;*
- bouw van station Werpsterhoek.*

Voor de periode na 2010 vragen wij het Rijk om rekening te houden met een uitbouw van rijksweg 31 tot autosnelweg.

Rond problemen in het hoofdwegennet voeren wij in 2006 samen met het Rijk een netwerkanalyse uit in het kader van de Nota Mobiliteit voor de problematiek rond Leeuwarden, de Westergo Zone en de A7 Zone. Daarnaast voeren wij als onderdeel van een Noordelijke aanpak een netwerkanalyse uit voor de rest van Fryslân.

Wij vragen het Rijk waar nodig om medewerking waar het gaat om de treindiensten op het hoofdnet, met name het uitbreiden van de bediening op Leeuwarden- Zwolle tot vier treinen.

Wij vragen het Rijk om medewerking aan busdiensten op het rijkswegennet, door het realiseren en onderhouden van haltes en door het mogelijk maken van een vlotte afwikkeling van het busverkeer.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het beheren en verbeteren van de eigen infrastructuur; dit is veruit het grootste deel van het wegen- en fietspadennet en de gemeentelijke vaarwegen. Op grond van de Planwet verkeer en vervoer zijn in dit PVVP essentiële uitspraken opgenomen die moeten doorwerken in het gemeentelijk beleid. Deze zijn opgenomen in het overzicht bij deze paragraaf.

De uitvoering van het verkeer- en vervoerbeleid vindt voor een deel plaats door private partijen. Dit geldt voor de aanleg van infrastructuur, het exploiteren van openbaar vervoer en voor educatie en informatieverstrekking over mobiliteitsgedrag. Daarnaast is het goed functioneren van het verkeer- en vervoersysteem een verantwoordelijkheid van alle inwoners en vervoerders die daarvan gebruik maken.

Samenwerking

Voor de gebruiker moet het niet uitmaken wie de wegbeheerder is. Wel maakt elke wegbeheerder zijn eigen planning van investeringen. Om tot een goede afstemming te komen, overleggen wij met Rijk en gemeenten over een gemeenschappelijke aanpak van knelpunten. Dit heeft onder andere geleid tot het formuleren van een Strategie Bereikbaarheid Leeuwarden. Ook bij andere knelpunten, zoals de problematiek rondom het knooppunt Joure, is een gemeenschappelijke aanpak gestart.

Bij de uitvoering van de maatregelen op het provinciale wegennet, starten wij vormen van samenwerking met de gemeenten in het betreffende gebied. Dat geldt zowel voor onderling samenhangende provinciale maatregelen als voor maatregelen van andere wegbeheerders en actoren. Dit betekent dat wij onze maatregelen op het provinciale wegennet niet meer als afzonderlijke maatregelen definiëren, maar als clusters van samenhangende problemen. Het betekent ook dat wij in samenwerking met gemeenten, Rijk en private actoren willen komen tot een afgestemde planning en uitvoering. Waar wenselijk komen wij tot gebiedsgewijze samenwerking. In 12.2 hebben wij deze aanpak beschreven.

In 1999 is het Friese Merenproject gestart. De recreatieve vaarwegprojecten die binnen de begrenzing van het Friese Merengebied vallen, worden in dit kader uitgevoerd. In het project worden verschillende trajecten onderscheiden waarbinnen wordt samengewerkt met Friese gemeenten, waterschappen, recreatieschap De Marrekrite, het bedrijfsleven, It Fryske Gea, Staatsbosbeheer en met maatschappelijke organisaties. Gezien het succes van deze aanpak willen wij deze integrale, trajectgewijze en gezamenlijke aanpak ook toepassen voor de projecten die buiten het Friese Merenproject vallen.

Bij projecten met mogelijke grensoverschrijdende gevolgen vindt uiteraard nauw overleg plaats met de betreffende buurprovincie. Dit geldt ook bij mogelijke gevolgen voor grensoverschrijdende busverbindingen.

Communicatie

De uitvoering van dit PVVP vraagt om een goede communicatie met gebruikers, belangenorganisaties, uitvoerders en overheden. Deze communicatie kent drie hoofddoelen:

- het informeren van gebruikers over de belangrijkste punten uit het PVVP 2006;
- het bevorderen van betrokkenheid bij en draagvlak voor het beleid zoals omschreven in dit PVVP
- het stimuleren van samenwerking en actieve deelname van uitvoerders en overheden.

Het is van belang dat de gebruiker van provinciale wegen, fietspaden en vaarwegen en van het openbaar vervoer, de provincie als verantwoordelijk instantie herkent en weet bij wie hij moet zijn met vragen en problemen. Voor de uitvoering van het PVVP wordt een communicatieplan opgesteld. Hierbij ligt het accent op de speerpunten bereikbaarheid, veiligheid en milieu/natuur/landschap. Het hanteren van een heldere boodschap staat centraal. Deze boodschap is vertaald in het motto: Fryslân Feilich Foarút. De provincie richt zich op de doelgroepen of actoren waar zij de beste ingangen heeft, en nodigt partners uit hetzelfde te doen. Wij willen zoveel mogelijk samen met bijvoorbeeld gemeenten, Rijkswaterstaat of maatschappelijke organisaties naar buiten treden om met een gezamenlijk uitgedragen boodschap te laten zien dat er sprake is van een breed gedragen aanpak op het gebied van verkeer en vervoer.

Bij voortduring dienen zich nieuwe vormen van communicatie aan. Steeds opnieuw wordt afgewogen welke communicatiemiddelen kunnen worden ingezet.

Essentiële onderdelen voor het gemeentelijke beleid

Onderstaande uitspraken zijn essentiële onderdelen, als bedoeld in de Planwet verkeer en vervoer. Voor het bereiken van de nationale en provinciale doelstellingen en het realiseren van samenhang in het verkeer- en vervoerbeleid van Rijk, provincies en gemeenten zijn deze onderdelen van wezenlijk belang.

Deze uitspraken vormen een aanvulling op de essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit die voor gemeenten van toepassing zijn.

- Voor nieuwe grote woningbouwlocaties, voor de vestiging van grote publiekstrekkende voorzieningen, voor kantoren met veel personeel en voor bedrijven met grote goederenstromen voeren gemeenten een mobiliteitstoets uit (PVVP paragraaf 2.5; Streekplan paragraaf 2.4.3).*
- Gemeenten brengen hun wegencategorisering in overeenstemming met het categoriseringsplan in het PVVP 2006 (zie hoofdstuk 3, Wegen).*
- Voor de inrichting van hun wegennet hanteren gemeenten een beleid dat overeenkomt met de functionele wegindeling in bijlage G en de uitwerking in de Provinciale Richtlijn Wegontwerp (PRW Fryslân) en de Nota 'Fryske Diken yn't Grien'. (zie hoofdstuk 3, Wegen).*
- Gemeenten leveren een bijdrage aan het vergroten van de verkeersveiligheid door uitvoering te geven aan het verkeerseducatiebeleid in het PVVP 2006 en het opstellen en uitvoeren, in samenwerking met de politie, van een handhavingsbeleid (zie hoofdstuk 10, Verkeersveilig gedrag).*
- Gemeenten verbeteren hun fietssnelwegen en overige hoofd fietsroutes volgens het kwaliteitsniveau dat in het PVVP 2006 is vastgesteld (zie hoofdstuk 4, Fietsers en voetgangers).*
- Gemeenten formuleren inrichtingseisen voor voetgangersgebieden en de belangrijkste voetgangersroutes, en houden daarbij rekening met de toegankelijkheid voor mensen met een handicap (zie hoofdstuk 4, Fietsers en voetgangers).*
- Bij de inrichting van hun wegen houden gemeenten op busroutes rekening met de toegankelijkheid voor en doorstroming van het openbaar vervoer. Ook houden zij rekening met het comfort voor buspassagiers (zie hoofdstuk 5, Openbaar vervoer).*
- Gemeenten zorgen dat de onder hun verantwoordelijkheid vallende haltevoorzieningen van het attractief openbaar vervoer en het collectief openbaar vervoer (zoals omschreven in hoofdstuk 5) voldoen aan in het OVVF af te spreken kwaliteitseisen, of, zolang deze kwaliteitseisen niet tot*

stand zijn gekomen, tenminste voldoen aan hetzelfde kwaliteitsniveau als de provinciale haltevoorzieningen van deze netten.

- Gemeenten zorgen voor een goede bereikbaarheid van OV haltes per fiets en te voet en een goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer, en dragen zorg voor de sociale veiligheid op deze routes (zie hoofdstuk 5, Openbaar vervoer).*
- De gemeenten Dongeradeel, Leeuwarden, Franekeradeel, Harlingen, Bolsward, Sneek, Skarsterlân, Heerenveen en Smallingerland stemmen, ten behoeve van stedelijke distributie, de venstertijden en voertuigeisen onderling af (zie hoofdstuk 7, Goederenvervoer).*
- Op routes die onderdeel zijn van het kwaliteitsnet goederenvervoer, houden gemeenten rekening met de doorstroomkwaliteit voor het vrachtvervoer (zie hoofdstuk 7, Goederenvervoer).*
- Gemeenten stellen routes voor gevaarlijke stoffen vast (zie hoofdstuk 7, Goederenvervoer).*
- Gemeenten houden in hun beleid rekening met de in dit PVVP opgenomen verbetering van het vaarwegennet en voorkomen belemmerende ontwikkelingen (zie hoofdstuk 6, Vaarwegen).*
- Gemeenten stemmen brugopeningstijden af met andere vaarwegbeheerders en houden rekening met de consequenties voor het wegverkeer (zie hoofdstuk 6, Vaarwegen).*

2.7 Waar zetten we op in en hoe betalen we het

Inleiding

De aanpak die hiervoor in 2.5 en 2.6 is geschetst leidt tot de inzet die wij hierna beschrijven. Wij geven daarbij ook aan welke kosten hier mee gemoeid zijn. De inzet uit provinciale middelen is voor een deel reeds gedekt en zal voor het overige afgewogen worden bij de jaarlijkse kadernota ten behoeve van de provinciale begroting.

Voorzieningen

Overzicht inzet

Na afronding van de in 2011 reeds ingezette projecten verwachten wij (afgezien van de traverse Lemmer) geen grote infrastructurele opgaven. Wij richten ons op enkele nieuwe programmalijnen. De bijdrage aan een duurzame ontwikkeling is hierbij leidend. De mate waarin wij dit kunnen doen wordt bepaald door de beschikbaarheid van de daarvoor benodigde middelen. Het gaat om maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid, fietsverkeer en ketenmobiliteit.

Hiervoor kunnen de volgende concrete resultaten worden benoemd:

a. verkeersonveiligheid

- het oplossen van de meest gevaarlijk locaties (curatief)
- het voorkomen van fietsoversteken over intensief bereden provinciale wegen (preventief)
- het scheiden van landbouwverkeer en fietsverkeer op een aantal kansrijke plekken

b. duurzame mobiliteit:

- het completeren van het Friese fietsnetwerk
- het aanleggen van overstapvoorzieningen tussen de verschillende modaliteiten rond de hoofdstructuren (carpoolterreinen, fietsenstallingen, wachtvoorzieningen OV, etc); ketenmobiliteit
- het overdragen van provinciale erftoegangswegen aan gemeenten

c. economisch

- het faciliteren van vervoer over water
- het faciliteren van recreatie & watersport (Grenzeloos Varen)
- oplossen van een aantal resterende afwikkelingsproblemen

De programmaliijnen zijn hieronder weergegeven. De uitvoering is afhankelijk van besluitvorming in het kader van provinciale begroting.

Wij nemen deze programmaliijnen op in het PVVP om daarmee de wenselijke richting aan te geven. De realisatie is uiteraard afhankelijk van de beschikbaarheid van middelen en de afwegingen daarbinnen.

PVVP Ambitie			
	programmaliijn	aantal projecten	kostenniveau
1	verkeersveiligheid	14	€ 23 mln
1	fietsoversteken	38	€ 9 mln
1	landbouwverkeer	6	€ 14 mln
2	fietsvoorzieningen	7	€ 9 mln
2	ketenmobiliteit	41	€ 9 mln
2	overdracht van wegen	3	€ 12 mln
3	transport over water	10	€ 35 mln
3	grenzeloos varen	26	€ 25 mln
4	beter benutten	5	€ 22 mln
	totalen	150	€ 158 mln

Majeure projecten voor het opwaarderen van de eigen provinciale weginfrastructuur

De drie belangrijkste grote verbeteringen aan het provinciale wegennet zijn in volgorde van prioriteit:

- de aanleg van de Noordwesttangent bij Leeuwarden,
- de realisatie van de Centrale As in Noordoost Fryslân,
- en de opwaardering van de N381 Drachten – Oosterwolde – Drenthe.

Daarnaast zijn de rondwegen om Woudsend, Franeker en Buitenpost relatief grote projecten. Een groot deel van de investeringskosten komt voor rekening van de provincie en moet worden gefinancierd uit algemene middelen.

Opwaarderen provinciale weginfrastructuur door kleine en reguliere projecten

De overige knelpunten op het provinciale wegennet lossen wij op met kleine en reguliere projecten. De in 2011 reeds in voorbereiding en uitvoering zijnde projecten uit de fasen A en B ronden wij af. Fase C en de rest van fase B vervallen. In plaats daarvan geven wij invulling aan de programmaliijnen zoals hiervoor geschetst.

Het instandhouden van de eigen provinciale infrastructuur

Wij beheren en onderhouden provinciale wegen en vaarwegen. De beleidskaders als geschetst in 2.5 zijn hierbij het uitgangspunt.

Het opwaarderen van de provinciale vaarweginfrastructuur.

Een belangrijk project vormt de opwaardering van het Prinses Margrietkanaal als onderdeel van de Vaarweg Lemmer - Delfzijl. De kosten hiervan worden door het Rijk gedragen. De opwaardering van de zijtakken is voorlopig niet aan de orde met uitzondering van het Van Harinxmakanaal.

De grootse impuls in het recreatieve vaarwegennet vindt plaats in het kader van het Friese Merenproject. Daarnaast zijn echter ook investeringen aan de orde buiten het gebied van het Friese Merenproject.

Het realiseren van het netwerk van openbaar vervoer

De kosten van de exploitatie van het netwerk van openbaar vervoerverbindingen hangen af van de uitkomsten van de aanbesteding hiervan. Wij gaan vooralsnog uit van kosten op jaarbasis van tussen de € 31 en € 33,6 miljoen, exclusief de gebruiksheffing voor het spoor. Deze kosten dekken wij uit de Brede doeluitkering (BDU). De invoering van een robuust netwerk van openbaar vervoer vraagt om investeringen in infrastructuur. Het gaat hierbij om kwalitatief hoogwaardige haltevoorzieningen met stallingmogelijkheden voor fietsen en waar nodig parkeer- en voorrijdvoorzieningen voor auto's. De kosten hiervoor zijn vooralsnog geraamd op € 10 miljoen in de periode t/m 2010. Deze kosten worden voor wat betreft de provinciale infrastructuur gedekt uit een ophoging van het budget voor kleinschalige infrastructuurmaatregelen. Daarnaast vormt voor zowel gemeentelijke als provinciale inspanningen de BDU een financieringsbron.

Provinciale inzet bij Rijksprojecten

In overeenstemming met afspraken met het Rijk dragen wij bij aan de verdubbeling van de weg Harlingen – Zurich, de rondweg Sneek en de Wâldwei. Wij trekken de voorbereiding van de rondweg Sneek en wij werken samen met de gemeente Leeuwarden bij de voorbereiding van de Haak om Leeuwarden.

Gemeentelijke projecten

Wij geven bijdragen aan gemeenten voor verbetering van de gemeentelijke infrastructuur, vooral voor het verbeteren van de hoofdwegenstructuur, voor fietsverkeer, openbaar vervoer en voorzieningen voor ketenmobiliteit. Deze dekken wij uit algemene middelen en uit de BDU. De gemeente Leeuwarden neemt

hierbij een bijzonder plaats in vanwege de centrale positie van Leeuwarden, de bereikbaarheidsproblemen en de verstedelijkingsopgave.

Deze uitgaven dekken wij deels uit de BDU. Wij streven er naar hiervoor op jaarbasis 1,2 tot 2 miljoen euro beschikbaar te hebben. Als extra stimulans voor het fietsverkeer stellen wij daarnaast uit de algemene middelen gelden beschikbaar voor een bijdrageregeling voor fietsverkeer.

Gemeentelijke bijdragen voor provinciale projecten

In het PVVP 1999 gingen wij er van uit dat gemeenten in alle provinciale projecten zouden bijdragen Dit gold ook in de kleine en reguliere projecten. Hiervoor rekenden we op € 15 miljoen (33 miljoen gulden). De uitvoeringspraktijk heeft geleerd dat gemeenten daar niet altijd toe bereid of in staat zijn. Om deze reden zien wij nu in dit PVVP af van een standaard bijdrage van gemeenten in provinciale projecten.

Gemeentelijke bijdragen aan projecten die worden uitgevoerd door de provincie, zijn dus een uitzondering. Hiervan is bijvoorbeeld sprake bij majeure projecten, bij provinciale projecten die een probleem op de gemeentelijke infrastructuur oplossen, bij de herinrichting van bebouwde kommen of bij projecten of projectonderdelen die voortvloeien uit bepaalde wensen van een gemeente. Wanneer in deze gevallen gemeentelijke bijdragen niet tot stand komen, kan dit er toe leiden dat een project niet of slechts in gereduceerde vorm kan worden gerealiseerd.

Overzicht doelen grote projecten

Hieronder zijn de majeure provinciale projecten, de rijksprojecten en de RSP-bereikbaarheidsprojecten weergegeven. Per project is het te bereiken doel aangegeven.

Project	Doel	Investering
Centrale As Noordoost Fryslân	Verbeteren van de verkeersveiligheid in Noordoost Fryslân door het scheppen van een duidelijke verkeersstructuur. Het oplossen van leefbaarheidsproblemen in kernen door het omleiden van de hoofdverbinding. Verbeteren van de bereikbaarheid van Noordoost Fryslân. Het geven van een impuls aan de sociaaleconomische ontwikkeling.	235
N381 Drachten - Drenthe	Het opwaarderen van de N381 tot een stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen, om zo de vormgeving in overeenstemming te brengen met de functie en het gebruik van de weg. Het oplossen van verkeersleefbaarheidsproblemen langs de N381 en (door verkeer te bundelen) in het omliggend gebied.	161,3
Noordwest tangent	Het bieden van een vlotte verbinding van Noord-Fryslân naar het hoofdwegennet, waarbij niet gebruik hoeft te worden gemaakt van de reeds zwaarbelaste stadsrondweg van Leeuwarden. Het bundelen van verkeer en het voorkomen van sluipverkeer.	29
Rondweg Woudsend	Verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kom van Woudsend door het omleiden van de verbinding Sneek - Balk. Vermindering van de conflicten tussen	12,7

	wegverkeer en vaarverkeer.	
Rondweg Franeker	Ontlasten van het centrum van Franeker van doorgaand verkeer. Verbetering van de ontsluiting van industrieterrein De Kie.	16,3
Rondweg Buitenpost	Afwikkeling van doorgaand verkeer buiten de dorpskom van Buitenpost. Hierdoor worden veiligheids- en leefbaarheidknelpunten in de kom van Buitenpost opgelost. De doorstroming wordt verbeterd.	14
N31Haak om Leeuwarden	Verbetering van de bereikbaarheid van Leeuwarden. Het vlot afwikkelen van doorgaand verkeer buiten Leeuwarden om. Het mogelijk maken van stadsuitbreidingen aan de zuidzijde van Leeuwarden	257,2
N31 Traverse Harlingen	Sterk verminderen van de tweedeling van Harlingen door de N31. Opheffen van de flessenhals in de N31	140
A6/A7Knooppunt Joure	Oplossen van het oponthoud op het knooppunt en van het grote aantal verkeersongevallen. Verminderen van sluipverkeer.	65
RSP-project bereikbaarheid Leeuwarden	Verbeteren van de bereikbaarheid van Leeuwarden door het verbeteren van de invalroute via de Drachtsterweg en het realiseren van een nieuwe westelijke invalsweg. Het opheffen van conflicten met het scheepvaartverkeer over het Van Harinxmakanaal door het realiseren van aquaducten in beide invalroutes.	163
RSP-project bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen	Oplossen van knelpunten op de infrastructuur in samenhang met de gebiedsontwikkeling (Sportstad Heerenveen, nieuw Thialf).	36
Vaarweg Lemmer - Delfzijl	Geschikt maken van de vaarweg voor schepen van CEMT-klasseVa (tot 3000 ton), vierlaagscontainervaart en beperkt tweebaksduwvaart. Hiermee wordt de bereikbaarheid verbeterd van industriegebieden in Fryslân, en het doorgaande vaarverkeer wordt gefacilteerd.	31,9
Vaarweg Lemmer - Delfzijl	Vervolg fase 2 verruiming.	PM
Verruiming Van Harinxma-kanaal	Aanpassen van het kanaal aan de eisen van CEMT-klasse IV. Inlopen van achterstallig onderhoud.	75
Drempelverwijdering Boontjes	Opheffing van de belemmering in de vaarroute tussen Harlingen en Kornwerderzand voor diepgaande schepen.	5
Spoorlijn Leeuwarden - Groningen	Geschikt maken van de spoorlijn voor twee sneltreinen en twee stoptreinen per uur.	120

Spoorlijn Leeuwarden - Zwolle	Vergroten van de capaciteit, zodat een uitbreiding van de dienstregeling mogelijk is.	27
Spoorlijn Leeuwarden - Zwolle	Verbetering van de overwegveiligheid.	17
Station Werpsterhoek	Opening van een nieuw station aan de zuidzijde van Leeuwarden. Het station bedient de uitbreiding van Leeuwarden (Zuidlanden, Nieuw Stroomland) en heeft een transferiumfunctie.	28
Spoorlijn Heerenveen - Groningen	Verbetering van het openbaar vervoer op de verbinding Heerenveen- Drachten - Groningen. Een aanzet tot een toekomstige treinverbinding Amsterdam - Lelystad - Heerenveen - Drachten - Groningen.	577

Gedrag

Gedragbeïnvloeding van verkeersdeelnemers

De uitvoering van werkzaamheden betreffende permanente verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes vindt plaats door gemeenten, scholen en andere organisaties. De provincie ondersteunt dit beleid met subsidies aan gemeenten en aan ondersteunende organisaties, zoals 3VO. Daarnaast bevorderen wij gerichte verkeershandhaving, in hoofdzaak door overleg met de politie en het Openbaar ministerie, en waar nodig met ondersteunende communicatie.

Wij geven uitvoering aan de Friese Strategie verkeersveiligheid 2011 – 2025. Voor de periode 2011 – 2015 hebben wij hiervoor middelen gereserveerd in de BDU. Het bedrag per jaar is in principe € 1,6 miljoen; dit bedrag kan variëren afhankelijk van de financiële ruimte in de BDU; wij leggen ons echter vast op een minimumbedrag van € 1,2 miljoen per jaar.

Mobiliteitsmanagement en voorlichting over mobiliteitsgedrag ondersteunen wij overeenkomstig het beleid zoals uitgewerkt in hoofdstuk 11.

Samenwerking

Bestuurlijke samenwerking en regie

Wij werken samen met andere overheden. Daartoe hebben wij een goed functionerend overlegorgaan, het Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân (OVVF). Daarnaast sluiten wij convenanten met gemeenten en stemmen we plannen en visies af met Rijk en gemeenten. Daarbij stimuleren wij onder andere de inrichting van gemeentelijke erftoegangswegen voor de verblijffunctie en bevorderen wij het oplossen van knelpunten in het Rijkswegennet. De jaarlijkse kosten hiervan, ongeveer € 150.000,-, dekken wij uit algemene middelen.

Afhankelijk van de behoefte bij de Friese gemeenten zijn wij bereid in een Shared Services constructie mee te werken aan de advisering aan gemeenten over de uitvoering van het gemeentelijke verkeer en vervoerbeleid. Uitgangspunt hierbij is in dat geval dat de belanghebbende gemeenten zelf de kosten dragen.

De personeelslasten voor de uitvoering van de BDU kunnen deels uit de BDU worden gedekt.

Het actueel houden van beleid en programmering

Dit PVVP biedt het kader voor het voeren van een actueel verkeer- en vervoerbeleid. Daarbij kan en zal flexibel ingespeeld worden op veranderende omstandigheden. De uitvoering van het beleid zal worden geprogrammeerd in een jaarlijks uitvoeringsprogramma, dat jaarlijks door Gedeputeerde Staten wordt vastgesteld en aan Provinciale Staten wordt aangeboden.

De effecten van het beleid worden gemeten; hiertoe worden verkeerstellingen verricht en op andere wijze gegevens verzameld. De kosten hiervan bedragen op jaarbasis ongeveer 0,8 miljoen euro.

Mobiliteitsfonds Leeuwarden

Met de gemeente Leeuwarden hebben wij afspraken gemaakt over een maatregelenpakket ter verbetering van de bereikbaarheid van de hoofdstad. In hoofdstuk 12 zijn deze afspraken beschreven.

Deels worden deze maatregelen gedekt uit middelen die het Rijk beschikbaar heeft gesteld als onderdeel van de zogenaamde Quick Wins in het kader van de netwerkaanpak. Op grond van de voorwaarden die het Rijk gesteld heeft bij het beschikbaar stellen van deze gelden, worden deze gestort op een speciaal hiervoor geopende bankrekening voor het Mobiliteitsfonds Leeuwarden. Ook de regionale bijdrage die tenminste even groot moet zijn, verloopt via deze bankrekening

Prioriteiten bij de verdeling van de BDU

De Brede doeluitkering verkeer en vervoer is bestemd voor het regionale verkeer en vervoerbeleid. De middelen gaan naar openbaar vervoer, infrastructuur van provincie en gemeenten, verkeersgedrag en een klein deel naar coördinatie. Het is onvermijdelijk dat bij de besteding van de BDU prioriteiten nodig zijn vanwege de te verwachten kosten van het openbaar vervoer en vanwege het feit dat de omvang van deze middelen onder druk staat.

Wij geven het openbaar vervoer de hoogste prioriteit in de BDU. Dat betekent dat met name de bijdragen voor infrastructuur worden teruggebracht. Dit geldt zowel voor gemeentelijke als voor provinciale infrastructuur. De uiterste consequentie is dat er geen BDU-middelen beschikbaar zijn voor toekomstige projecten. Daarop willen wij een uitzondering maken voor lopende verplichtingen en voor infrastructurele projecten die nodig zijn in het kader van het openbaar vervoer beleid.

Wij voorzien op dit moment niet dat er meer middelen beschikbaar komen voor infrastructuur. Mocht dit echter anders zijn, dan houden wij de mogelijkheid open van subsidies voor gemeentelijke infrastructuur, voor zover het gaat om projecten van bovenlokaal belang.

Voor het onderdeel verkeersgedrag dekken wij de uitvoering van de Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025, in ieder geval voor de eerste vijf jaren. Wij hopen daarmee bij te dragen aan het terugdringen van het aantal ongevallen met ernstig gewonden.

Aanvullende financiering

De kosten van de noodzakelijke investeringen zijn lang niet alle gedekt. Dit geldt niet alleen voor de grote investeringen in majeure infrastructuurprojecten. Het geldt ook voor de kleine en reguliere infrastructuurprojecten, die steeds betaald konden worden uit de vrijval van oude wegeninvesteringen. In de periode tot en met 2010 zal zich een sterke daling voordoen in de omvang van deze middelen.

Het realiseren van de noodzakelijke investeringen vraagt om het verwerven van aanvullende middelen. Daarbij staan de volgende mogelijkheden open:

- verhogen van de provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting
- opbrengsten uit beprijzing (kilometerheffing)
- eventuele andere vormen van provinciale belastingheffing, afhankelijk van wetgeving
- een lobby voor ophoging van de BDU en vergroting van het aandeel van Fryslân

Daarnaast is het incidenteel mogelijk om op projectniveau subsidies te verwerven, zoals EU-subsidies. Het is noodzakelijk om voor de grote projecten een financiering uit te werken, waarbij ook de kansen voor publiekprivate samenwerking worden onderzocht.

2.8 Uitvoering

De uitvoering van het PVVP 2006 wordt geprogrammeerd in een jaarlijks terugkerend Uitvoeringsprogramma. Deze wordt vastgesteld door Gedeputeerde Staten en toegezonden aan Provinciale Staten.

De infrastructuurprojecten zijn in 2.7 onderscheiden in majeure projecten en reguliere en kleine projecten. De majeure projecten worden afzonderlijk door Gedeputeerde Staten afzonderlijk aan Provinciale Staten voorgelegd; voor reguliere en kleine projecten gebeurt dit als onderdeel van het gehele programma.

Over de uitvoering van infrastructuurprojecten vindt in een vroeg stadium overleg plaats met de gemeenten. Daarbij kan het project in samenhang worden bekeken met de overige problemen in het gebied en de aanpak die de gemeentelijke wegbeheerders hierbij voor ogen hebben. Als gevolg hiervan kan zo nodig de inhoud van het project opnieuw worden bepaald, binnen het financiële kader en de doelstelling.

De kleine en reguliere wegenprojecten zijn voor wat betreft de uitvoeringsperiode geordend naar uitvoeringsfases: A, B en C. Deze komen globaal overeen met de jaarklassen: t/m 2010, t/m 2015 en t/m 2020. Afhankelijk van de ingezette financiën kunnen de jaarklassen langer of korter duren.

Binnen de jaarklassen kan het uitvoeringstijdstip in overleg met gemeenten worden gevarieerd, als onderdeel van de gebiedsgewijze aanpak.

Wij streven er naar met alle gemeenten meerjarige afspraken te maken over de uitvoering van het beleid. De reeds bestaande convenanten met gemeenten worden waar nodig geactualiseerd.

2.9 Uitwerkingen van beleid

In de volgende hoofdstukken wordt het hier in hoofdlijnen geschetste beleid uitgewerkt voor de voorzieningen en voor gedrag. Tot slot worden gebiedsgewijs de specifieke gevolgen van het beleid uitgewerkt.

Deel III Voorzieningen

Hoofdstuk 3 wegen

Hoofdstuk 4 Fietsers en voetgangers

Hoofdstuk 5 Openbaar vervoer

Hoofdstuk 6 Vaarwege

Hoofdstuk 7 Goederenvervoer

Hoofdstuk 8 Kruisingen

Hoofdstuk 9 Onderhoud en beheer

Hoofdstuk 3 Wegen

3.1 Inleiding

Door het bieden van een kwalitatief goed wegennet levert de provincie een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in Fryslân. Deze kwaliteit wordt afgemeten aan de opbouw van het wegennet, de inrichting daarvan en de inpassing in het landschap. De doelen ten aanzien van het wegennet in Fryslân zijn:

1 Werken in de richting van een Duurzaam Veilige wegstructuur door het kiezen van een passend en optimaal inrichtingsprofiel. Dit profiel is afhankelijk van de functie van de weg in het netwerk en het gebruik van de weg. De inrichtingsprofielen en vormgevingseisen worden beschreven in nieuw te ontwikkelen Provinciale Richtlijnen Wegontwerp

2 bij groot onderhoud, reconstructies en nieuwe infrastructuur, onze wegen inpassen in het landschap conform de 'Nota Fryske diken yn't grien'.

In dit hoofdstuk wordt eerst de opbouw van het wegennet volgens de principes van Duurzaam Veilig uitgewerkt. Bijzondere aandacht is er voor parallelle voorzieningen langs gebiedsontsluitingswegen. Daarna volgt het beleid ten aanzien van de vormgeving en inrichting van verschillende typen wegen volgens de Duurzaam Veilig principes. Nieuw in het PVVP 2005 is het beleid van het inpassen van wegen in het landschap. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met enkele aandachtspunten op het gebied van communicatie.

3.2 Duurzaam Veilig

Met de verschijning van het PVVP 1999 heeft de provincie - in navolging van het landelijke Startprogramma Duurzaam Veilig - het beleid van Duurzaam Veilig in Fryslân geïntroduceerd. Het uitgangspunt van Duurzaam Veilig is het voorkomen van ongevallen. Voorwaarde voor Duurzaam Veilig is dat verkeersveiligheid op termijn structureel in het verkeer- en vervoersnetwerk ingebouwd is. Dit is van belang op microniveau (bij het plannen van nieuwe woonwijken en werkgelegenheidslocaties), als op macroniveau (bij de functionele inrichting van het gehele provinciale wegennet).

Principes van Duurzaam Veilig

Binnen de Duurzaam Veilige benadering moet het bestaande en het nog te ontwerpen wegennet voldoen aan drie principes, namelijk:

- het voorkomen van onbedoeld gebruik van de wegen (bijvoorbeeld sluijverkeer);
- het voorkomen van grote verschillen tussen de verschillende verkeerscategorieën in zowel verplaatsingsrichting, massa, als rijsnelheid;
- het voorkomen van onzeker rijgedrag van weggebruikers door heldere en duidelijke weg- en verkeerssituaties te creëren.
- Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling
- Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer

Verkeersruimten en verblijfsgebieden

Om aan de principes van Duurzaam Veilig invulling te geven, maken we onderscheid tussen verkeersruimten en verblijfsgebieden. Dit onderscheid wordt vertaald in de vormgeving van de wegen. In de verkeersruimten krijgen vlotte autoverplaatsingen (over grotere afstand) prioriteit. Dit wordt mogelijk gemaakt door een bepaalde structuur in te bouwen, waardoor verkeer gebundeld wordt op geschikte, hoogwaardige en relatief veilige wegen. Binnen verkeersruimten wordt onderscheid gemaakt naar het 'hogere orde wegennet' (de autowegen en belangrijke 80 km/u wegen) en het 'lagere orde wegennet', dat toegang geeft tot verblijfsgebieden.

De doorstroming van verkeer speelt in verblijfsgebieden (woonwijken en bedrijventerreinen) slechts een ondergeschikte rol. Voldoende kwaliteit van de openbare ruimte is nodig om aan de behoeften van individuele inwoners te voldoen, met het bieden van een aangename woon-, leef- en werkomgeving, rust en ruimte om te recreëren en te ontspannen. Daarbij past een andere benadering van de inrichting van de 'openbare ruimte'. In Europees verband (Interreg IIIB project Shared Space) heeft de provincie Fryslân ervaringen uitgewisseld met een nieuwe manier van ontwerpen; rekening houdend met andere aspecten, zoals cultuurhistorische elementen, ruimtelijke kwaliteit en de invloed daarvan op de sociale omgeving. De provincie wil deze principes bij de inrichting van verblijfsgebieden hanteren.

Shared Space

Shared Space is de naam van een nieuwe benadering voor de inrichting van de openbare ruimte die in Europa steeds meer aandacht krijgt. Het omvat een nieuwe filosofie en uitgangspunten voor het ontwerpen, het beheer en onderhoud van straten en openbare ruimtes en is gebaseerd op het samenbrengen van het verkeer met andere vormen van menselijke activiteit.

Het meest opvallende kenmerk van Shared Space is de afwezigheid van de conventionele verkeersaanduidingen: borden, wegmarkeringen, drempels en barrières – de drukke warboel zo kenmerkend voor de openbare weg. In Shared Space wordt de automobilist een geïntegreerd onderdeel binnen een maatschappelijke en culturele context en gedrag (zoals snelheid) wordt bepaald door doorgewone gedragsnormen.

Shared Space is meer dan alleen wat eenvoudige ontwerptechnieken. Het vereist een innovatieve benadering van het hele proces van plannen, ontwerpen en beslissingen nemen; met als resultaat dat er nieuwe structuren ontstaan voor de gemeentelijke organisatie en betrokkenheid van burgers.

Elk project wordt in principe geëvalueerd; afhankelijk van het type project is deze evaluatie meer of minder diepgaand. Voor specifieke Shared Space projecten zal speciale aandacht zijn voor de weggebruikers, de omwonenden en direct betrokkenen

Shared Space vormt een goed uitgangspunt om verkeersveiligheidsvraagstukken aan te pakken, oplossingen te vinden voor scheidingen binnen een gemeenschap, verkeersopstoppingen concreet aan te pakken en de economische vitaliteit van straten en openbare ruimtes te stimuleren.

Duurzaam Veilig in Fryslân

Alle wegbeheerders in Fryslân zijn de afgelopen vijf jaar voortvarend aan de slag gegaan met het functioneel indelen en (her)inrichten van wegen. Logischerwijs is hierbij veel aandacht besteed aan de verbetering van verblijfsgebieden, omdat hier de problematiek meer tastbaar, aansprekend en actueel is. Bovendien is de aanpak ook sneller te realiseren door de relatief geringe financiële omvang en proceduretijd van projecten. De aanpak van het wegennet van hogere orde voor vlotte autoverplaatsingen vergt hogere investeringen en langere procedures.

De komende jaren wordt gewerkt aan de afronding van het hoofdwegennet. Zodra de hoofdwegen op orde zijn, richten we ons op het onderliggende wegennet.

De keuze voor de inrichting van verblijfsgebieden heeft tot gevolg gehad dat autoverkeer in deze gebieden is ontmoedigd. Dit betekent dat veel verkeer - onbedoeld - door de verblijfsruimten blijft rijden en hier wordt geconfronteerd met verkeersremmende oplossingen. Zo komt de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid onder druk te staan. Dit regionale beeld sluit overigens aan bij het landelijke beeld. De Duurzaam Veilig aanpak zou hier evenwichtiger moeten zijn.

Meer inspanningen

Wij zetten de komende decennia het beleid van Duurzaam Veilig voort bij de visie op ons wegennet. Duurzaam Veilig blijft de 'kapstok' voor de bestrijding van verkeersonveiligheid en verbetering van de bereikbaarheid. In het hoofdinfrastructuurnet voorzien wij, uitgaande van de realisatie van de nu onderhanden projecten, afgezien van de traverse Lemmer, geen grote uitbreidingen meer. Wel zal onderhoud nodig zijn en zullen kleinschalige ingrepen nodig zijn in het provinciale wegennet voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, voor het verbeteren van de verkeersleefbaarheid of voor het oplossen van plaatselijke doorstromingsproblemen. Waar sprake is van overdracht van erftoegangswegen aan gemeenten kunnen genoemde investeringen onderdeel uitmaken van de afspraken over de overdracht. Overdracht van wegen sluit aan bij het "lokaal tenzij scenario"

Met het Rijk zullen wij overleggen over de knelpunten die zich nog zullen voordoen in de hoofdinfrastructuur. Wij noemen het knooppunt Heerenveen en de noodzakelijke aanpassingen op het spoorwegnet, met name in verband met de uitbreiding van het aantal treinen op Leeuwarden – Zwolle

3.3 Categorisering

Het beleid van Duurzaam Veilig is voor de provincie Fryslân aanleiding geweest haar wegennet in 1999 te categoriseren in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Hiermee zijn de functies benoemd die elke provinciale weg in het netwerk moet vervullen. Met de categorisering wordt een ideaalbeeld nagestreefd, waarnaar de komende decennia toegewerkt zal worden om een Duurzaam Veilige opbouw van het wegennet te bereiken.

Er wordt niet meer fasegewijs toegewerkt naar een ideaalprofiel, maar er wordt gekozen voor een passende weginrichting, waarbij voor de verkeersveiligheid continuïteit, zichtbaarheid en maximum snelheid belangrijke uitgangspunten zijn. Er worden nieuwe provinciale richtlijnen wegontwerp opgesteld

(PRW). Hierin wordt per wegfunctie een optimaal profiel aangegeven met de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK).

Het bereiken van het optimale profiel is (ontwerp)uitgangspunt. In de praktijk is het echter dikwijls onmogelijk of uiterst kostbaar om over het gehele tracé het optimale profiel te realiseren. Daarom wordt binnen de nieuwe richtlijnen ook aangegeven wat minimum vereisten zijn binnen het optimale maar sobere profiel. Zo is in het optimale profiel een bermbreedte van 8m. gewenst bij een stroomweg. Dat is ontwerpuitgangspunt. Incidenteel mag echter minimaal 6 m. toegepast worden. De noodzaak hiervoor dient goed onderbouwd te worden. In uitzonderlijke situaties mag zelfs minder dan 6 m. worden toegepast maar dan is een vangrail noodzakelijk. Op deze wijze worden de nieuwe richtlijnen vorm gegeven.

Wegencategorisering betreft het functioneel indelen van het wegennet.

Insteek van Duurzaam Veilig is het onderscheid van wegen in drie hoofdfuncties, nl. stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Binnen deze hoofdfuncties wordt op inrichtingsniveau het volgende onderscheid gemaakt:

Landelijke stroomwegen welke de verschillende landsdelen verbinden en ontsluiten. Stroomwegen zijn gericht op doorstroming op wegvakken en kruispunten; dit zijn in feite de autosnelwegen en de autowegen

- Regionale stroomwegen: onderdeel van de stroomwegennet zijn de verbindingen die regionaal gezien gebieden en steden op Friese schaal verbinden en ontsluiten. Ook deze wegen zijn gericht op het laten stromen van verkeer
- Gebiedsontsluitingswegen hebben een hoofdfunctie voor de afwikkeling van regionaal verkeer, deze verbindingen ontsluiten de Friese regionale centra
- Regionale ontsluitingswegen: deze wegen vormen een verbindingen tussen de belangrijkste kernen in Fryslân en de stroomwegen. Op inrichtingsniveau is het verschil vooral gelegen in de maximaal toelaatbare maximum rijnsnelheid, de vormgeving van de kruispunten en het wel of niet toestaan van bepaalde weggebruikers
- Interlokale gebiedsontsluitingswegen zijn ook onderdeel van het ontsluitende net, maar dan gericht op belangrijke recreatiekernen of regionale bedrijfsconcentratiekernen. Deze verbindingen takken aan op het stroomwegennet of op de regionale ontsluitingswegen
- Erftoegangswegen: dit zijn wegen met een functie voor de afwikkeling van (inter)lokaal verkeer; dit zijn 60 km/h-wegen. Deze wegen vervullen in principe geen rol binnen het provinciale wegennet en dienen bij voorkeur overgedragen te worden aan de desbetreffende gemeente(n)

Essentieel voor de indeling in deze drie categorieën is dat de functie duidelijk herkenbaar is voor de weggebruiker en de functie ook tot uitdrukking komt in een adequate inrichting. Deze inrichting per wegcategorie geeft dan handen en voeten aan de principes van Duurzaam Veilig.

Stroomwegen

De stroomwegen vormen het landelijke- en regionale hoofdwegennet. Het landelijke stroomwegennet is grofmazig en verbindt de Nederlandse bestuurlijke en economische centra onderling. Regionale stroomwegen zorgen voor de verbinding van de stedelijke centra in de provincie onderling en verbinden deze centra met de landelijke centra. Streefbeeld is dat deze wegen een pure stroomfunctie bezitten, op zowel wegvakken als kruispunten.

Nationele stroomwegen:A6, A7, A31, A32, N381

De A6 en de A32 vervullen de hoofdrol van de aansluiting van Fryslân in de richting van de Randstad en Midden Nederland. Deze wegen hebben tegelijkertijd een bundelende werking op het regionale verkeer.

De A7 en de A31/N31 zijn essentieel voor de ontsluiting van Fryslân in de richting van Groningen/Duitsland. In Zuidoost Fryslân wordt de N381 van Drachten tot de Drentse grens opgewaardeerd om de verbinding met Drenthe en Duitsland te verbeteren, maar ook om in het gebied een bundelende kwaliteit te kunnen bieden.

Om de positie van Leeuwarden als hoofdstad van Fryslân te versterken, moet de verbinding tussen de Afsluitdijk en Drachten via Rijksweg 31 op termijn zoveel mogelijk als autosnelweg uitgevoerd worden, inclusief de traverse Harlingen.

Het knooppunt Joure dient als knooppunt van twee autosnelwegen (A6/A7) ongelijkvloers te worden uitgevoerd. Er zal hierin afstemming plaats vinden met de integrale structuurvisie Heerenveen-Skarsterlân.

Regionale stroomwegen: N359, N356, N351, N354, N361

Om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van regio's als geheel te verbeteren, is het van belang dat er stroomwegen zijn die voor elke regio een bundelende werking op het verkeer hebben. Een weg die nu al een dergelijke functie vervult, is de N359 tussen de A31/Leeuwarden en Workum en tussen A6/Lemmer en Koudum. In Noordoost Fryslân wordt om dezelfde reden gewerkt aan de opwaardering van de N356 tot De Centrale As. De N351 tussen Oosterwolde en Wolvega en de N383 tussen de toekomstige aansluiting van de Noordwesttangent en Marssum versterken de bundelende werking van de aansluitende provinciale wegen in het gebied. Voor de N354, gedeelte A32 tot en met zuidoostelijke rondweg Sneek, geldt dat deze een mindere bundelende werking hoeft te vervullen in het gebied Midden Fryslân. De belangrijke functie van de verbinding tussen Sneek en Leeuwarden staat niet zozeer ter discussie. Het is echter niet mogelijk om over grote delen van het bestaande tracé deze functie te realiseren.

De N354 moet als verbinding tussen Sneek en Leeuwarden (Sneekerhoek) functioneel worden aangemerkt als regionale stroomweg. Dit, omdat de N354 twee stedelijke centra verbindt. Daarnaast speelt de spoorverbinding Sneek-Leeuwarden een belangrijke functie in de verbinding tussen Sneek en Leeuwarden.

Uit een studie naar de verbinding tussen Sneek en Leeuwarden blijkt dat de N354 Sneek – Sneekerhoek de meest geëigende route is voor autoverkeer tussen Sneek en Leeuwarden. De verbinding biedt – mede door de frequentieverhoging op het spoor – voldoende kwaliteit. Daarbij komt dat een uitbouw van de N354 tot volwaardige stroomweg niet nodig en niet haalbaar is. Door de aanleg van de Haak om Leeuwarden wordt deze functie versterkt ten opzichte van de route N384 via Winsum. Met deze keuze kan nu een passend pakket aan maatregelen worden ontwikkeld en in de nieuwe programmalijnen worden opgenomen.

Om te voorkomen dat verkeer de N384 Dearsum – Winsum (ETW) oneigenlijk gaat gebruiken, wordt de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer via de route N354 Sneek-Sneekerhoek meer gefaciliteerd dan verkeer via de N384. Echter door de cultuurhistorische waarde van deze Middelzeedijk waarop de N354 ligt, is het vormgeven van de gewenste functie moeilijk. Er wordt daarom binnen de beschikbare ruimte gezocht naar een inrichting die zoveel mogelijk tegemoet komt aan het wensbeeld van een stroomweg met respect voor de directe omgeving. Praktisch gezien krijgt de inrichting het karakter van een regionale gebiedsontsluitingsweg waar het doorstromen van het verkeer van groot belang is met name op de wegvakken.

Gebiedsontsluitingswegen

Gebiedsontsluitingswegen hebben voor een groter gebied een ontsluitende functie. De gebiedsontsluitingswegen die belangrijk zijn voor de regio's, zijn in het PVVP 1999 al aangegeven met de status 'gebiedsontsluitingsweg A'.

De gebiedsontsluitingswegen hebben een sterke verbindende kwaliteit; ze vervullen vooral de verbinding tussen regionale centra en stroomwegen of regionale centra onderling. Bundelende kwaliteit is bij deze wegen ook belangrijk. Gebiedsontsluitingswegen zijn op dit moment vaak uitgevoerd als 80 km/uur weg en in sommige gevallen als autoweg met gelijkvloerse kruispunten.

Regionale gebiedsontsluitingswegen

- In Noordoost Fryslân zijn dit: N355 Leeuwarden - Groningen, N369 Twijzel - Drachten, N357 Holwerd-Noordwesttangent, N358 Metslawier - Buitenpost-A7
- In Noordwest en Midden Fryslân zijn dit: N383 St. Annaparochie - Noordwesttangent, N384 Tzummarum – Franeker, N384 Franeker – Winsum – Dearsum, Noordwesttangent
- In Zuidwest Fryslân is dit: N354 noordelijke rondweg Sneek
- In Zuidoost Fryslân zijn dit: N351 Wolvega - Emmeloord, N392 A7/Terwispeel - Gorredijk, N354/N928 A7/Sneek – Balk

Alle gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 80 km/uur en een fietspad - die niet in dit kader worden genoemd - hebben slechts een ontsluitende functie voor het verkeer op (inter-)gemeentelijk niveau. Op basis van ritduur en maaswijdte hebben ze een functie voor de ontsluiting van (delen van) gemeenten naar de kernen en het hogere orde wegnet.

In het PVVP 1999 is gewerkt met zogenaamde 'inprikkers', waarbij de overgang van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg min of meer aan de visie van de gemeenten is overgelaten. Dit leverde soms onduidelijkheden op. Deze werkwijze is nu verlaten en er wordt in overleg met de gemeenten in de gebiedsgewijze aanpak een duidelijk overgangspunt van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg vastgesteld. De provinciale visie hierop is al in de kaart 3.1 "Functionele indeling wegennet" gemaakt.

De opbouw van de functionele indeling is ongewijzigd; Het meest passende inrichtingsprofiel zal op basis van de geschetste functie en het gebruik worden bepaald.

De provincie wil in haar eindvisie vooral het 'hogere orde wegennet' beheren (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen A). Dit zijn de wegen waar regionale verkeersstromen de boventoon voeren. In deze planperiode worden besprekingen gestart om enkele provinciale wegen - met een zeer geringe regionale functie - in eigendom en beheer te kunnen overdragen aan gemeenten.

Erftoegangswegen

In gebieden waar de verblijfsfunctie belangrijker is dan de verkeersfunctie, zijn de wegen gecategoriseerd als erftoegangswegen. Dit zijn wegen die ook specifiek met de nadruk op verblijven zijn ingericht. Lage rijnsnelheden op wegvakken en bij kruispunten maken het voor overstekende fietsers, verkeer van en naar inritten, langzaam rijdend landbouwverkeer, etc. veiliger. Een groot deel van het (langzame) gemotoriseerde verkeer op erftoegangswegen is bestemmingsverkeer of verkeer van agrarische aard.

Erftoegangswegen hebben een directe relatie met de omgeving. Er moet voorkomen worden dat - vanwege schaalvergroting en onbedoelde toename van verkeersdruk - een inrichting vanuit de verkeersfunctie de nadruk krijgt. Een inrichtingsniveau dat het mogelijk maakt om met hogere snelheden te rijden moet voorkomen worden. Erftoegangswegen functioneren dan niet goed in het netwerk als geheel, omdat veel oneigenlijk verkeer wordt aangetrokken. Bovendien moet terughoudend worden omgegaan met wegverbredingen wanneer dit enkel gebeurt om het bermonderhoud te verminderen. Ook moet omzichtig worden omgegaan met het aanbrengen van markering door klachten over nachtelijke zichtbaarheid. Het resultaat mag niet zo zijn dat markering wordt aangebracht die het verkeer zo goed geleidt dat het rijden met hogere snelheden wordt gefaciliteerd.

Bijstelling wegencategorisering

Een wegencategoriseringsplan geeft zelden een star beeld waaraan moet worden vastgehouden. Het bezit altijd enige dynamiek. Op basis van bijgestelde inzichten en ervaringen met lopende projecten kan immers worden besloten kleine verbeteringen door te voeren, zodat het netwerk nog beter kan functioneren. Het ideaalbeeld van de wegencategorisering in het PVVP 1999 wordt op twee punten aangepast:

- N383 St. Annaparochie - Marssum;
- N910 Dokkum - Kollum/Buitenpost.

Financiële overwegingen (sober en doelmatig) en de behoefte aan een grotere duidelijkheid in de opbouw van het wegennet zijn daarbij de belangrijkste beweegredenen geweest. Daaruit blijkt dat voor deze twee wegdelen afgeweken moet worden van de voorgestelde categorisering.

N383 (St. Annaparochie - Marssum)

De belangrijkste reden om in 1999 de N383 aan te duiden als stroomweg had te maken met de bundelende kwaliteit die deze weg diende te hebben in Noord en Noordwest Fryslân. Met de noordelijke tracering van de Noordwesttangent (NWT) wordt in dit gebied de bundelende kwaliteit meer dan voldoende gewaarborgd. Wij hebben daarom besloten de categorisering van het noordelijke deel van de N383 aan te passen:

- *het weggedeelte tussen de aansluiting van de Noordwesttangent (NWT) en de rotonde bij Marssum blijft als stroomweg aangemerkt;*
- *de functie van het gedeelte tussen de aansluiting van de NWT en St. Annaparochie wordt verlaagd van stroomweg B naar gebiedsontsluitingsweg A. Het verkeer vanuit St. Annaparochie kan ruimschoots binnen 15 minuten op een stroomweg komen.*

N910 (Dokkum - Kollum/Buitenpost)

De N910 (Stroobossertrekweg) is in 1999 benoemd als gebiedsontsluitingsweg A. Oogpunt was een vlotte en veilige verbinding te realiseren. Uit nadere berekeningen is gebleken dat een N910, die is ingericht op doorstroming, vooral meer bovenregionaal verkeer aantrekt. Dit gaat dan ten koste van de bundelende werking van de Centrale As en het heeft verdere negatieve consequenties voor de verkeersveiligheid. De Stroobossertrekweg vervult een functie voor het verkeer in de driehoek Dokkum - Kollum - Buitenpost, en vormt voor dit gebied de aanvoerroute richting de Centrale As.

- *het weggedeelte van de N910 tussen de rondweg Dokkum (N361) - N358 krijgt de functie van gebiedsontsluitingsweg B, met nadruk op veiligheid voor het fietsverkeer*

- *het weggedeelte van de N910 tussen de Lauwersmeerweg (N358) en de aansluiting Kollum-Zuid wordt afgesloten voor het doorgaand gemotoriseerd verkeer. Deze afsluiting maakt onderdeel uit van de afspraken over de zuidoostelijke rondweg om Buitenpost, maar is tevens essentieel voor het ontlasten van de N910 en het functioneren van de Centrale As.*

In het PVVP 2006 is in de categoriseringskaart een aantal wegen opgenomen waarvan is aangegeven dat de functie onderwerp van discussie is. Insteek van provincie Fryslân is de volgende functies aan deze wegen toe te kennen:

- N354 Sneek-Sneekerhoek: zoveel mogelijk stromen binnen beschikbare ruimte;
- N393 Tzummarum – Harlingen: de functie van deze weg is onderdeel van de besprekingen in kader van eventuele overdracht van de weg naar de gemeenten;
- N384 Dearsom-Winsum: De functie van de weg wordt een interlokale gebiedsontsluitingsweg
- N354 afslag Woudsend – aansluiting A6/Follega : na voltooiing verkeersoplossing Joure kan deze weg afgewaardeerd worden naar erftoegangsweg
- N 927 Spannenburg – rotonde St.Nicolaasga: na voltooiing verkeersoplossing Joure kan deze weg afgewaardeerd worden naar erftoegangsweg

Deze insteek zal met de desbetreffende gemeenten worden besproken.

N393 Tzummarum – Harlingen

In het PVVP 1999 is deze weg opgenomen als gebiedsontsluitingsweg B, een 80 km/uur weg met fietspad. De weg verwerkt hoofdzakelijk lokaal verkeer met daarbij nog een zeer geringe verkeersintensiteit. Er is sprake van drie traverses door dorpskernen. Het is daarom de vraag of het ideaalbeeld overeind kan worden gehouden. De weg komt op termijn in aanmerking voor overdracht naar de gemeenten Franekeradeel en Harlingen.

Waar zetten wij op in?

Voor de komende jaren zet de provincie Fryslân in op:

Overdracht van wegen

De provincie heeft in beeld gebracht welke wegen in eerste instantie voor overdracht in aanmerking komen. Het betreft:

Wegen met een erftoegangsfunctie	
wegnr.	van tot
N353	Drentse grens - kom Noordwolde
N358	Engwierum - Ee
N358	Oosternijkerk - Ternaard
N380	2 gedeelten tussen Nieuwehorne en Hoornsterzwaag

N392	Tijnje -Aldeboarn
N393	Minnertsga - Harlingen
N910	zuidzijde Kollum
N917	Haulerwijk-Bakkeveen-Ureterp
N924	Oosterzee - Heerenveen

Met de desbetreffende gemeenten zal overlegd moeten worden of men bereid is de desbetreffende weg over te nemen en onder welke voorwaarden. In totaal zou op basis van de standaardrekenregel ruim 30 miljoen euro nodig zijn om deze wegen over te dragen.

Er is een start gemaakt met een pilotstudie overdracht N393. In deze studie wordt onderzoek gedaan naar de consequenties van overdracht en wordt ervaring opgedaan. Insteek is een standaard werkwijze voor overdracht van wegen te ontwikkelen.

Grondslag voor over te dragen wegen vormt de functie van de verbinding in het netwerk en de financiële mogelijkheden.

Omleidingen door onderhoud en calamiteiten

De problemen met het sluipverkeer vanwege stremmingen zijn voor de provincie Fryslân reden geweest om een Omleidingsrouteplan op te stellen. Op gezette tijden worden wegvakken geheel of gedeeltelijk afgesloten voor het verkeer. Omleidingen die onlogisch overkomen bij weggebruikers geven overlast door hun lengte en het sluipverkeer dat toch haar eigen weg gaat zoeken. Een hoge verkeersdruk op daarvoor niet geschikte wegen zorgt voor verkeersonveilige situaties en kapot gereden wegen en bermen.

Omleidingen zijn goed voor te bereiden als ze het gevolg zijn van onderhoudswerkzaamheden of evenementen. Maar ook ongevallen op of langs provinciale wegen geven soms aanleiding tot tijdelijke stremmingen. Omdat bij calamiteiten doorgaans sprake is van kortdurende (nood)situaties worden er sneller minder geschikte wegen als alternatief aan het verkeer aangeboden. Met een duidelijk Omleidingsrouteplan is nu een geschikte omleidingsroute snel in te stellen, waardoor overlast op het wegennet tot een minimum wordt beperkt.

Het provinciale Omleidingsrouteplan is opgesteld in samenwerking met Rijk en gemeenten. Het plan vormt een belangrijk instrument bij de uitvoering van het onderhoudsbeleid en draagt er aan bij dat het verkeer met zo weinig mogelijk hinder haar bestemming kan bereiken. Essentieel onderdeel hiervan vormt de vroegtijdige communicatie - om zowel weggebruikers als burgers te informeren - over de aard van de stremming en de omleidingroutes. Ander aspect waar het plan antwoord op geeft, is de onderlinge afstemming tussen de verschillende wegbeheerders.

Het beleid ten aanzien van calamiteitenroutes wordt verder uitgewerkt en daarna vastgesteld. De als omleidingsroutes benoemde wegen en het actueel houden daarvan, worden opgenomen in convenanten die kort na het uitkomen van dit PVVP met de gemeenten worden gesloten.

Bewegwijzering

Functionele bewegwijzering speelt een belangrijke rol in een Duurzaam Veilig wegsysteem. De bewegwijzering wordt afgestemd op de wegencategorisering. De systematiek van een functionele bewegwijzering is gebaseerd op het vermijden van zoveel mogelijk (doorgaande) verkeersbewegingen door landelijke gebieden. De verkeersstromen moeten zoveel mogelijk worden afgewikkeld over stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Met het voorbeeldproject 'Schoterlandseweg' zijn inmiddels positieve ervaringen opgedaan met functionele bewegwijzeringsystemen. Met gemeenten, uitvoeringsorganisaties en gebruikers zal de komende jaren verder gewerkt worden aan een slim en functioneel bewegwijzeringsstelsel, om het gebruik van de wegen in de juiste richting (bij) te sturen. Voorwaarde is dat de wegen worden ingericht conform functie en gebruik. Tevens zal de afstemming van wegenkaarten en navigatiesystemen op het Friese wegencategoriseringsplan gestimuleerd worden.

Voor fietsverkeer wordt een eigen bewegwijzeringsstelsel toegepast; juist om fietsverkeer zoveel mogelijk te scheiden van andere verkeersstromen.

Carpoolbeleid

Het aantal autokilometers groeit en de bezettingsgraad van de auto neemt af. Daardoor wordt het milieu steeds zwaarder belast. Om het milieu minder te belasten en de bereikbaarheid te handhaven, zijn vanaf begin jaren '90 van de vorige eeuw carpoolplaatsen aangelegd op basis van het Raamplan Vervoerregio Friesland. Een groot deel van deze plaatsen is intussen gerealiseerd en wordt over het algemeen goed gebruikt. Voor de komende jaren ligt het accent op het volgen van behoeften voor nieuwe carpoolplaatsen en/of uitbreidingen van bestaande plaatsen. Jaarlijks worden in het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer voorstellen gedaan voor nieuwe en uit te breiden carpoolplaatsen.

3.4 Parallele Voorzieningen

Deze paragraaf gaat over een bijzondere categorie erfdoegangswegen: de parallelwegen langs provinciale hoofdwegen. Net als aanliggende fietspaden maken parallelwegen integraal deel uit van de (provinciale) hoofdweginfrastructuur.

Parallelwegen worden gebruikt door langzaam gemotoriseerd verkeer, fietsers en auto's. Hoewel de eerste groep vooral bestaat vooral uit landbouwvoertuigen, worden ook kranen en werktuigen, brommobielen en rijdende winkels tot deze groep gerekend. Vanwege de lage maximum snelheid (40 km/uur) wordt dit verkeer niet op stroomwegen en doorgaans ook niet op alle gebiedsontsluitingswegen toegelaten. Het netwerk voor langzaam gemotoriseerd verkeer en fietsers wordt gevormd door de erfdoegangswegen en/of fietspaden.

In het PVVP 1999 is vastgesteld dat bij gebiedsontsluitingswegen A standaard een parallelweg aangelegd hoort te worden, terwijl bij gebiedsontsluitingswegen type B kan worden volstaan met een fietspad. Bij de ombouw van fietspaden naar parallelwegen is in de afgelopen jaren gebleken dat de verkeersveiligheid voor de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en (brom)fietsers) in het geding kan komen. Om dit tegen te gaan, is het noodzakelijk om met parallelle voorzieningen meer maatwerk te kunnen bieden. Bovendien is het voor de herkenbaarheid wenselijk om één eindcategorie gebiedsontsluitingsweg te definiëren, waar meer afhankelijk van de verkeerssituatie een parallelle voorziening wordt aangeboden. Het is om deze redenen wenselijk andere soorten parallelle voorzieningen te kunnen toepassen.

Verwachte wijziging regelgeving landbouwvoertuigen

Voor landbouwvoertuigen zal een rijbewijsplicht worden ingevoerd. Landelijk wordt verder aangestuurd op wetswijzigingen voor de maximumsnelheid van tractoren (nu 25 km/uur) naar twee categorieën: tot 25 km/uur en tractoren die 40 km/uur kunnen en mogen rijden. Hiermee kan de wegbeheerder een onderscheid maken in verschillende typen landbouwvoertuigen en hun plaats op de weg. Bij dit voorstel hoort een herkenningsplaat voor voertuigen die 40 km/uur rijden, op basis van vrijwillige toepassing. Ook zullen aanpassingen in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens nodig zijn.

Het uitgangspunt op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (eindbeeld) is dat het langzame gemotoriseerde verkeer in meer of mindere mate wordt gescheiden van het snelle gemotoriseerde verkeer. Daarnaast is het voor de verkeersveiligheid en doorstroming van belang dat erftoegangen en inritten van percelen zoveel mogelijk afgekoppeld worden van de hoofdrijbanen. Het lokale, vaak agrarisch georiënteerde, bestemmingsverkeer zorgt voor afslaan en oversteken op plaatsen waar het doorgaans niet wordt verwacht en ook niet veilig kan worden ingericht. Een parallelle voorziening is dan ook gewenst vanuit de gedachte van Duurzaam Veilig: voorkom zo veel mogelijk snelheids- en richtingsverschillen op de wegvakken van onze provinciale hoofdwegen.

Helaas zorgt het afwikkelen van langzaam gemotoriseerd verkeer samen met het overige langzame (fiets)verkeer op een parallelweg voor verkeersonveilige situaties. Hoewel uit de ongevallenregistratie blijkt dat op deze wegen relatief weinig ongevallen plaatsvinden tussen landbouw- en fietsverkeer, wordt echter vermoed dat er sprake is van een grote onderregistratie van (bijna) verkeersongevallen met fietsers. Daarbij komt dat de kans op een zeer ernstige afloop van een dergelijk ongeval, door het verschil in massa tussen fietsers en landbouwvoertuigen, heel groot is. De tweede insteek van Duurzaam Veilig is dan ook 'voorkom op een weg zoveel mogelijk massaverschillen tussen verkeerssoorten'. Mogelijkheden om dit te voorkomen zijn:

- 1 alternatieve routes voor fiets- of landbouwverkeer;
- 2 ruilverkaveling, zoveel mogelijk aaneensluiting met 'huiskavels';
- 3 passeerplaatsen/inhaalstroken op de hoofdrijbaan;
- 4 combinatie van fietspad en landbouwpad;
- 5 vrijliggende fietspaden naast of op afstand van parallelwegen.

Het nieuwe beleid is er op gericht om fietsers en langzaam gemotoriseerd verkeer langs provinciale wegen waar mogelijk meer te scheiden. De intensiteit van het landbouwverkeer doet er hierbij weinig toe. Immers, een parallelle voorziening heeft ook nog een functie voor het 'afvangen en ontsluiten' van erftoegangen en inritten van percelen. Nut en noodzaak van het wel of niet aanleggen van een parallelle voorziening hangt vooral af van de hoeveelheid - en het gewenste kwaliteitsniveau voor – fiets- en autoverkeer.

Maatwerk parallelle voorziening langs gebiedsontsluitingswegen

Een parallelweg voor landbouwverkeer is vanuit doorstroming niet nodig bij intensiteiten tot 8.000 mvt/etmaal. Tussen 5.000 en 8.000 mvt/etmaal kunnen landbouw-passeerstroken langs de hoofdrijbaan worden toegepast. Vanaf 8.000 tot 12.000 mvt./etmaal is sprake van een overgangsgebied waarbij zowel een parallelle voorziening als passeerstroken kosteneffectief kunnen zijn. Vanaf 12.000 mvt/etmaal is een parallelle voorziening noodzakelijk.

Voor veel bestaande gebiedsontsluitingswegen is de aanleg van een parallelle voorziening moeilijk inpasbaar door bijvoorbeeld de aanwezigheid van bestaande bebouwing en aanwezige landschappelijke en natuurlijke waarden. Deze aspecten wegen mee in de te kiezen oplossing.

Bij het bepalen van het type voorziening is vervolgens weer de kwaliteit van de fietsroute van belang. Hierbij wordt de nota 'Fryslân Fytslân' gevolgd, waarin wordt gesteld dat het bij een bepaalde basiskwaliteit van de fietsroute (fiets snelweg of hoofdfietsroute) het legitiem is voor een apart fietspad te kiezen, naast de parallelweg voor het gemotoriseerde verkeer. De gedachte is nu dat wanneer fietsers een aparte voorziening krijgen aangeboden, de parallelweg qua wegbreedte weer terug kan worden gebracht tot de essentie: een landbouwweg of perceelontsluiting met passeerstroken.

Het automatisme uit het PVVP 1999 dat bij een gebiedsontsluitingsweg A een parallelweg moet worden aangelegd en bij een gebiedsontsluitingsweg B slechts een fietspad wenselijk is, wordt nu verlaten. Alle gebiedsontsluitingswegen, zowel A als B, worden onderworpen aan de nieuwe methodiek om tot een weloverwogen maatwerk voor het type parallelle voorziening te komen. In de Provinciale Richtlijn Wegontwerp is hieraan een technische invulling gegeven.

Kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer

Er wordt samen met de agrarische sector en gemeenten gewerkt aan het bepalen van routes die van belang zijn voor het doorgaande landbouwverkeer. Dit betreft zowel landbouwvoertuigen en werktuigen als vrachtverkeer. Deze routes zullen de dragers zijn voor het faciliteren van zwaar verkeer in het buitengebied en waar mogelijk richtinggevend voor het toelaten van zwaar verkeer aantrekkende bestemmingen

3.5 Inrichting

De functie van een weg moet met een duidelijke inrichting aan de gebruiker worden doorvertaald: "Wat wordt er van mij als weggebruiker verwacht en wat mag ik verwachten?" Pas als de functie en de verschijningsvorm van een weg met elkaar in overeenstemming zijn, volgt het gewenste gebruik als vanzelf. De vormgeving van een weg is dus bedoeld om gewenst gedrag uit te lokken van de verkeersdeelnemer. Dat geldt niet alleen voor wegen waarop de doorstroming van belang is, maar vooral in verblijfsgebieden binnen en buiten de bebouwde kom. De provincie vindt het belangrijk dat bij de inrichting van de openbare ruimte de kwaliteit van de inrichting en betrokkenheid van belanghebbenden voorop staat.

Provinciale richtlijnen voor inrichting

De provinciale richtlijnen wegontwerp zijn verouderd en gebaseerd op gefaseerde totstandkoming van het eindbeeld (via de tussenstappen van minimum- overgangs- of faseprofiel naar het ideaalprofiel).

De richtlijnen worden aangepast aan de huidige inzichten op het gebied van functionele categorisering (op basis van het tot stand brengen van een optimaal profiel) en de nieuwe landelijke richtlijnen

Hierbij zal er een concretere uitwerking plaatsvinden van de functies:

- Landelijke stroomwegen
- Regionale stroomwegen
- Regionale gebiedsontsluitingswegen
- Interlokale gebiedsontsluitingswegen
- Erftoegangswegen

Voor het in paragraaf 3.4 genoemde kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer kunnen specifieke kenmerken worden vastgelegd. De hoofdlijnen hiervan worden onderdeel van de nog aan te passen Provinciale Richtlijnen Wegontwerp.

De vaststelling van de Provinciale Richtlijnen Wegontwerp zal in een later stadium door GS plaatsvinden.

Erftoegangswegen

Erftoegangswegen zijn vooral in beheer bij gemeenten. Met uitzondering van een aantal essentiële en voor weggebruikers herkenbare inrichtingseisen, betreft de inrichting van dit soort wegen vaak maatwerk. Landelijk zijn er wel degelijk bepaalde richtlijnen van kracht die aansluiten bij de driedeling van wegfuncties. Een essentieel aspect aan erftoegangswegen is uiteindelijk een maximumsnelheid van 60 km/uur.

Gemeenten houden de bevoegdheid om na gebiedsgewijze afstemming onder voorwaarden ook gebiedsontsluitingswegen aan te wijzen. Belangrijkste voorwaarden daarbij:

- dit mag geen verstorend effect op het netwerk hebben;
- inrichting conform de inrichtingseisen.

Aandacht voor landschappelijke inpassing

Voor de landschappelijke inpassing van wegen is de nota 'Fryske Diken yn't Grien' in de Provinciale Richtlijn Wegontwerp als uitgangspunt genomen. 'Fryske Diken yn't Grien' is een visie op de landschappelijke aspecten van de inrichting en het beheer van wegbermen. Wij vinden de landschappelijke inpassing van wegen en wegbermen in het Friese landschap van groot belang. De inrichting van bermen is zeer bepalend. Het wegbeeld is afgestemd op het onderliggende landschapspatroom om beleving en oriëntatiemogelijkheden ervan te vergroten. De inrichting van bermen heeft een functie voor de verkeersveiligheid, maar bermen kunnen ook een ecologische verbindingfunctie vervullen in de lengterichting van de weg.

Bij de aanleg en/of reconstructie van een weg wordt de relatie tussen de verkeerskundige functie en de beplanting duidelijk tot uiting gebracht in de inrichting van de bermen. Karakteristieke en waardevolle beplantingselementen langs de weg worden actief beschermd en waar mogelijk opgewaardeerd. Door integratie van deze visie in de richtlijnen voor het wegontwerp vindt een betere afstemming plaats tussen de landschappelijke wensbeelden en de bestaande beheer- en onderhoudsplannen (financieel en technisch).

Toepassen nieuwe inrichtingseisen

Er wordt momenteel gewerkt aan de totstandkoming van de nieuwe provinciale richtlijnen wegontwerp op basis van de nieuwe inzichten.

In de nieuwe richtlijnen worden naast keuzes voor de profielen ook keuzes gemaakt voor:

- kruispunt- en kruisingvormen (gelijk- en ongelijkvloers);
- parallelvoorzieningen;
- fietsvoorzieningen;
- markering;
- ligging kabels en leidingen;

- verlichting;
- groenvoorzieningen;
- specifieke voorzieningen zoals bijv. afslagvakken, afscherpende maatregelen.

De nieuwe richtlijnen worden met de gemeenten afgestemd.

Het staat de gemeenten uiteraard vrij om eigen beleid te ontwikkelen op het gebied van inrichting van wegen. De PRW kunnen daarbij als leidraad dienen.

Inrichting van het wegennet en openbaar vervoer

Bij de inrichting van het wegennet zal rekening gehouden worden met de effecten van oplossingen c.q. maatregelen voor de gemiddelde trajectsnelheid van bussen en het comfort voor chauffeur en passagiers. Dit geldt primair voor het attractief collectief OV en het collectief OV (zie hoofdstuk 5). Rondes en snelheidremmende maatregelen in openbaar vervoerroutes worden in principe busvriendelijk uitgevoerd.

3.6 Dynamisch verkeersmanagement

Een van de onderdelen binnen verkeersmanagement is Dynamisch Verkeersmanagement (DVM). DVM is gericht op het beïnvloeden van het verkeersaanbod om zo de bereikbaarheid te verbeteren.

Dynamisch Verkeersmanagement wordt in Fryslân toegepast op weggedeelten met capaciteitsproblemen (filevorming en vertraging). Hoewel het beleid van de provincie erop gericht is het verkeer op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen zo vlot mogelijk af te wikkelen, is het vanwege de hoge kosten niet mogelijk om alle maatregelen in een keer uit te voeren. Het gaat er vooral om de beschikbare verkeersruimte zo goed mogelijk te benutten. Een instrument als Dynamisch Verkeersmanagement wordt gebruikt om binnen de bestaande verkeersruimte de congestieproblematiek te lijf te gaan.

Bij het opstellen van Uitvoeringsprogramma's voor het PVVP wordt eerst gekeken of DVM (evt. tijdelijk) een oplossing kan bieden voor bereikbaarheidsknelpunten. Daarbij zijn vier situaties te onderscheiden:

- 1 het oplossen van congestieproblematiek in permanente situaties;
- 2 het oplossen van congestieproblematiek in tijdelijke situaties;
- 3 het oplossen van bereikbaarheidsproblemen van verschillende doelgroepen op specifieke locaties;
- 4 het in kaart brengen en monitoren van potentiële congestieproblemen.

1. Congestieproblematiek in permanente situaties

Momenteel is dit in Fryslân niet (meer) aan de orde. Wel onderzoeken we of DVM voor de toekomst een structurele oplossing kan bieden voor het bereikbaar houden van Fryslân. Deze oplossing dient dan gezocht te worden in het beter benutten van de bestaande infrastructuur, gegeven het verkeersaanbod.

In Fryslân bevinden zich vier gebieden met een congestieproblematiek in permanente situaties:

1. Knooppunt Joure

Voor de rotonde Joure is een studie 'Gebiedsgericht benutten (GGB)' gestart naar mogelijke maatregelen voor de korte en middellange termijn.

2. Leeuwarden

De gemeente Leeuwarden onderzoekt een aantal mogelijkheden om permanente congestieproblemen te verlichten. Onderdelen hiervan zijn het optimaliseren van verkeersinstallaties, afstemming van brugopeningstijden en het openstellen van de busbaan bij de Drachtsterbrug.

3. De N355 Leeuwarden - Quatrebras en de N356 Quatrebras – Sumar

Voor problemen op de weggedeelten Leeuwarden - Quatrebras van de N355 en Quatrebras - Sumar op de N356 worden maatregelen genomen conform het Uitvoeringsprogramma van het PVVP 2006. Aangezien de komst van de Centrale As en de rondweg Hurdegaryp van invloed zijn op de te nemen maatregelen, gaat de provincie na in welke mate het hier om tijdelijke maatregelen gaat of niet.

4. Heerenveen

Rijkswaterstaat is momenteel bezig met de eerste fase van DVM-maatregelen rond het klaverblad Heerenveen. Naar verwachting wordt dit op termijn nog uitgebreid.

2. Congestieproblematiek in tijdelijke situaties

Dynamisch Verkeersmanagement kan in een (beperkt) aantal situaties ook worden ingezet bij omleidingroutes, tijdens calamiteiten of groot onderhoud. De provincie zal deze situaties in kaart brengen en met passende voorstellen komen.

3. Bereikbaarheidsproblemen voor verschillende doelgroepen

Het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen van verschillende doelgroepen op specifieke locaties sluit aan bij de huidige praktijk, waarin voorstellen worden ontwikkeld voor OV- en fietsvoorzieningen. Ook voorzieningen voor het goederenvervoer krijgen daarin een plaats. In dat kader zal worden nagegaan welke bijdrage het instrument DVM kan leveren. De beantwoording van de vraag of bepaalde doelgroepen een bevoorrechte positie krijgen, wordt daarbij meegenomen (er zal bijvoorbeeld moeten worden bepaald of de fiets of het openbaar vervoer bij verkeersregelingen voorrang krijgen).

4. Potentiële congestieproblemen

In de toekomst doen zich ongetwijfeld meer situaties voor, waarin DVM mogelijke oplossingen voor bereikbaarheidsproblemen biedt. Voor deze potentiële situaties vindt monitoring plaats, zodat eventuele maatregelen op tijd genomen kunnen worden. Vooral nog vindt monitoring plaats op twee potentiële knelpunten.

3.7 Communicatie

Bij de uitvoering van projecten zal steeds meer aandacht zijn voor nieuwe vormen van communicatie. Per project wordt afgewogen welke nieuwe communicatiemiddelen kunnen worden ingezet. Naast de mogelijkheden via de sociale media gaat het hierbij ook om communicatievormen via navigatiesystemen en informatiesystemen op of langs de weg.

Nieuwe infrastructuur

Tijdens de voorbereidingen van nieuwe infrastructuur in zowel de plan- als de ontwerpfase zullen de belanghebbenden en belangstellenden actief worden opgezocht via het zogenoemde 'open planproces'. Informatiebijeenkomsten, inloopsprekuren, voorlichtingskranten en informatiepagina's zijn gemeengoed geworden. Bij ieder project wordt getracht om met een actoranalyse zicht te krijgen op het specifieke krachtenveld. Voor het 'A-7 project' en de 'Centrale As' in Noordoost Fryslân zijn projectbureaus binnen het gebied ingericht, die zich ook met de communicatie bezighouden. In Noordoost Fryslân wordt dit infrastructurele projectbureau gedeeld en gecombineerd met het projectbureau van 3VO en de ANWB, die zich via een niet-infrastructurele aanpak richten op de bewoners en intermediaire organisaties in het gebied.

Herinrichting

Tijdens herinrichtingprojecten wordt actief contact gezocht met belanghebbenden. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de gevolgen van de gewijzigde verkeersstromen. Zo wordt ook de weggebruiker op de hoogte gebracht van de aard en de duur van de werkzaamheden. Hierbij zal zoveel als mogelijk volgens de principes van het 'open planproces' worden gewerkt.

Werk in uitvoering

Met het Rijk en de Friese gemeenten heeft de provincie afspraken gemaakt over het elkaar informeren over de planning van werken in uitvoering. Ook zijn afspraken gemaakt over omleidingen en alternatieve routes. De provincie heeft hierin een coördinerende rol. Algemene uitgangspunten bij werk en uitvoering zijn het beperken van de overlast voor weggebruikers en aanwonenden en het adequaat informeren over aard en duur van de werkzaamheden en de eventuele omleiding. De uitgangspunten die verder gehanteerd worden bij wegwerkzaamheden zijn de volgende:

1. Het verkeer blijft zoveel mogelijk gebruik maken van de provinciale weg.

Indien een wegvak gedeeltelijk afgesloten moet worden, wordt onderzocht in hoeverre het verkeer gebruik kan blijven maken van de betreffende provinciale weg. Hiervoor zijn een aantal instrumenten voorhanden zoals:

- Tijdelijke verkeersregelininstallatie;
- De berm geschikt maken om verkeer overheen te leiden;
- Gebruik maken van een eventueel aanwezige parallelweg;
- De werkzaamheden uitvoeren op tijdstippen dat er weinig verkeer is (bijv. 's nachts).

2. Bij het bepalen van een omleidingroute zijn de onderstaande richtlijnen van toepassing.

Wanneer het niet mogelijk is om het verkeer over of langs de provinciale weg te leiden, wordt gezocht naar een geschikte omleidingroute. De kwaliteit van de wegen in de naaste omgeving van het af te sluiten wegvak zal in de meeste gevallen minder goed zijn; aan een omleidingroute kunnen niet dezelfde eisen gesteld worden dan aan het wegvak dat afgesloten is.

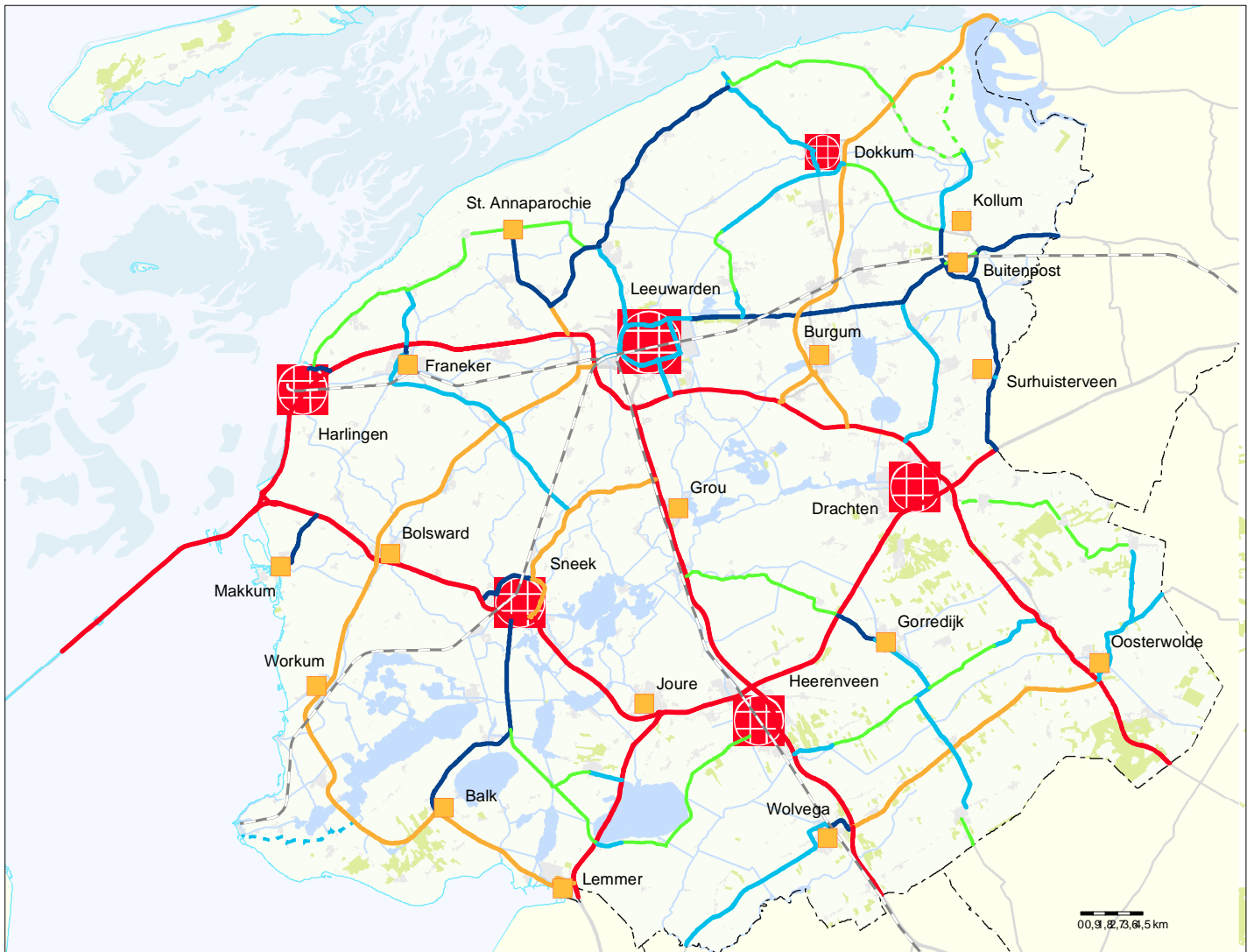
Voor het bepalen van een omleidingsroute zijn de volgende richtlijnen van toepassing:

- zo mogelijk mijden van bebouwde kommen;
- zo weinig mogelijk obstakels (m.n. wegversmallingen);
- geen beperkingen voor wat betreft aslasten, hoogte en breedte etc. van voertuigen;
- voorkeur voor route met vrijliggend fietspad;
- voorkeur voor een route die niet is opgenomen in streekvervoer;
- voorkeur voor een route die niet 'kruist' met een route voor het streekvervoer;
- voorkeur voor route met minimale wegbreedte van 6 meter;
- voorkeur voor route met asfalt/betonverharding;
- voorkeur voor route met beperkte omrijd afstand.

Bij het inrichten van erftoegangswegen moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat deze wegen deel uit kunnen maken van een omleidingsroute. De ter plaatse geldende maximum snelheid is niet van belang, maar wel de minimaal beschikbare wegbreedte. In voorkomende gevallen worden bijvoorbeeld semi-permanente obstakels toegepast of worden tijdens de omleiding aanvullende maatregelen getroffen voor het langzaam verkeer.

Aan de hand van deze uitgangspunten en richtlijnen is in overleg met de Friese gemeenten en het Rijk een Omleidingsrouteplan opgesteld. Bij geplande of acute stremming (bij calamiteit) van een provinciaal wegvak wordt zo nodig gebruik gemaakt van dit plan.

Functionele indeling van verbindingen in het netwerk



indeling netwerk

- nationale stroomweg
- regionale stroomweg
- regionale ontsluitingsweg
- interlokale ontsluitingsweg
- - - lok. ontsluiting in studie
- erftoegangsweg
- - - erftoegangsweg in studie
- - - spoorlijnen

kernenindeling

- provinciehoofdstad
- overige steden
- regiostad
- regionaal centrum

Hoofdstuk 4 Fietsers en voetgangers

4.1 Inleiding

Fietsers en voetgangers zijn de meest milieuvriendelijke verkeersdeelnemers. Voor veel Friezen is de fiets het belangrijkste dagelijkse vervoermiddel. Naast het fietsen van en naar werk of school wordt de fiets veel recreatief gebruikt, zowel door inwoners als door toeristen.

Vanwege toekomstige ontwikkelingen in de bevolkingsopbouw (vergrijzing) en een toename van het recreatieve wandelverkeer, achten wij aandacht voor voetgangers nodig. In dit hoofdstuk komen zowel voor fietsers als voetgangers het netwerk en de inrichting daarvan aan bod. Het hoofdstuk wordt afgesloten met het onderwerp recreatief fiets- en voetgangersverkeer en medegebruikers van het fiets- en voetgangersnetwerk.

In dit PVVP staan de hoofdlijnen van het fietsbeleid vermeld. De nota Fryslân Fytslân is een uitwerking van dit beleid.

4.2 Fietsers

Fietsnetwerk

Fryslân is een echte fietsprovincie. Uit landelijke cijfers blijkt dat het percentage fietsgebruik in Fryslân in verhouding hoog scoort. Ondanks de populariteit van het fietsen zijn er een aantal bedreigingen die het aandeel van het fietsverkeer kunnen verminderen. De belangrijkste bedreigingen vormen de toenemende afstanden naar voorzieningen (schaalvergroting) en een toename van gevoelens van onveiligheid door grotere verkeersdrukke, fietsendiefstal en vandalisme.

Ons doel is om het aandeel van de (elektrische) fiets in het aantal verplaatsingen op afstanden tot 7,5 km én op afstanden tot 15 km te laten groeien.

De fiets moet in 2015 geaccepteerd zijn als volwaardig alternatief voor de auto op afstanden tot 15 km. Ook recreatief willen we de huidige waarderingscijfers van recreanten behouden en waar mogelijk verhogen. Bovendien streven we naar een grotere bekendheid van fietsmogelijkheden en voorzieningen. Om het doel te realiseren zijn in de nota voor het fietsverkeer 'Fryslân Fytslân'2 vier pijlers benoemd:

- 1 Ketenmobiliteit;
- 2 Infrastructuur;
- 3 Organisatie;
- 4 Communicatie.

In dit hoofdstuk wordt voornamelijk de pijler infrastructuur beschreven; het fietsnetwerk en de inrichtingseisen.

Naast maatregelen om het gebruik te stimuleren worden ook maatregelen genomen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers, zodat voor deze doelgroep tenminste evenredig wordt voldaan aan het halveren van het aantal ernstig verkeersgewonden in 2025 (tov het gemiddelde 2007-2009).

Fietsvoorzieningen vallen onder provinciaal én gemeentelijk beheersgebied. De uitvoering van diverse maatregelen, infrastructureel, organisatorisch of communicatief van aard, zullen door provincie en gemeenten gezamenlijk aangepakt moeten worden. Dit is een belangrijke voorwaarde om de gestelde doelen voor de groei van utilitair (woon-werk of woon-school verkeer) en recreatief fietsverkeer en de verbetering van de verkeersveiligheid te behalen.

Voor het hoofdfietsrouten netwerk van Fryslân is een nieuw investeringsprogramma Fiets opgesteld (zie hoofdstuk 12). Hierbij zijn ook de mogelijkheden en consequenties van een versnelde uitvoering in beeld gebracht. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar provinciale en gemeentelijke fietspaden van het hoofdfietsrouten netwerk. In het programma Ketenmobiliteit (zie hoofdstuk 12) staat aangegeven waar oplaadpunten voor elektrische fietsen worden gerealiseerd

Het fietsnetwerk in Fryslân vormt een bijna aaneengesloten geheel, voor zowel utilitair als recreatief verkeer. Het netwerk is bepaald aan de hand van herkomst- en bestemmingspunten. Bestemmingspunten zijn woon-, werk- en winkelconcentraties, regionale onderwijsinstellingen, openbaar vervoerknooppunten en bepaalde recreatieve bestemmingen. Bestemmingen vallen vaak binnen stedelijke- en regionale centra (volgens het Streekplan).

Herkomstpunten zijn kernen met meer dan 750 inwoners.

De meest logische routes tussen herkomst- en bestemmingspunten vormen gezamenlijk het Hoofdfietsrouten netwerk zoals weergegeven op kaart 4.1. In combinatie met de inrichtingseisen (zie paragraaf 4.2.2) is dit het ideaalbeeld van het Hoofdfietsrouten netwerk.

Naast het bieden van kwaliteit voor het utilitaire fietsverkeer vervult het gehele Hoofdfietsrouten netwerk ook een rol voor het recreatieve fietsverkeer. Aanvullend op het fietsnetwerk is het belangrijk - vanuit de wens om ketenmobiliteit te bevorderen - om ook aandacht te besteden aan de fietsroutes naar overstappunten, als bushaltes en carpoolplaatsen.

Fietssnelwegen

De belangrijkste onderdelen van het Hoofdfietsrouten netwerk vormen de fietssnelwegen. Deze kennen of krijgen naar verwachting een hoge fietsintensiteit. Het zijn vanuit het stedelijke gebied ook de routes die het meest gebruikt zullen worden door andere doelgroepen, zoals voetgangers, skeelers en mindervaliden. Comfort en een ongehinderde afwikkeling zijn uitgangspunten bij de inrichting van fietssnelwegen. Deze elementen dragen bij aan het bevorderen van het fietsverkeer op de meest kansrijke relaties. De kenmerken van de toekomstige Hoofdfietsinfrastructuur in Fryslân zijn:

- kwalitatief hoogwaardig en herkenbaar fietsnetwerk;
- hoofdeisen: comfort, veiligheid, aantrekkelijkheid, directheid, samenhang en zo mogelijk windluw;
- goede stallingvoorzieningen;
- tweedeling in hoofdfietsroutes en fietssnelwegen;
- passend in een duurzaam veilig verkeerssysteem;
- alle infrastructuur is fietsvriendelijk.

Eisen aan inrichting

Het realiseren van een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige, veilige en herkenbare recreatieve en utilitaire fietspaden en fietsenstallingen, is de grootste uitdaging als het gaat om infrastructuur. Een groot deel hiervan is reeds aanwezig. Kwalitatief zijn er nog veel verbeteringen te maken. De inrichtingseisen zijn meer toegespitst op de verschillende gebruikersgroepen. In aanvulling op het PVVP 1999 heeft dit geleid tot de volgende eisen (zie ook tabel 4.1):

- een minimale breedte;
- een verharding die weinig weerstand biedt;
- een uniform bewegwijzeringsstelsel waarbij de continuïteit gewaarborgd is.

Tijdens de Evaluatie van het PVVP was sprake van verschillende meningen over de inrichtingseisen. Deze varieerden van te 'matig' in verband met de opkomst van elektrische fietsen tot te 'luke' voor onderdelen van het hoofdfietsroutenetwerk met relatief weinig fietsers. Uitgangspunt bij de inrichting van het hoofdfietsroutenetwerk blijven de inrichtingseisen zoals opgenomen in het PVVP 2006, waarbij maatwerk mogelijk blijft.

Fietssnelwegen

Het belang van de fietssnelwegen komt tot uitdrukking in de inrichtingseisen die verder gaan dan voor de hoofdfietsroutes. Zo dienen deze routes zoveel mogelijk voorrang te verkrijgen bij kruisingen en dient de verharding ten minste 3.50 meter breed te zijn.

Verlichting

In afwijking van het PVVP 1999 is het geen automatisme meer om langs de belangrijkste fietsroutes verlichting te plaatsen. Er dient vooraf getoetst te worden aan een aantal criteria, zoals de mate waarin een locatie als sociaal onveilig is te beschouwen en/of het een route is naar scholen etc. Natuur en milieubelangen zijn hier ook onderdeel van.

Fietsdiefstal

De provinciale voorzieningen voor het stallen van fietsen (OV haltes en carpoolplaatsen) worden waar nodig zo ingericht dat fietsen veilig gestald kunnen worden. Wij zullen andere wegbeheerders stimuleren om hun voorzieningen ook zodanig in te richten.

Vrijliggende fietspaden

Voor het meer aaneengesloten fietsnetwerk is onderkend dat het niet altijd nodig is om het netwerk te voorzien van vrijliggende fietspaden. Bij lage verkeersintensiteiten kan een inrichting tot 60 km/u-gebied volstaan. Dit zal niet gelden als een route in de toekomst aangeduid wordt als onderdeel van het kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer.

Voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom

De provincie streeft naar een éénduidige voorrangsregeling voor fietsers op vrijliggende fietspaden. Afspraken met gemeenten in het OVVF overleg heeft het volgende opgeleverd:

Op bestaande rotondes wordt fietsverkeer 'uit de voorrang' afgewikkeld met uitzondering van enkele rotondes in de gemeenten Leeuwarden en Smallerland.

In nieuwe situaties worden fietsers 'uit de voorrang' afgewikkeld op vrijliggende fietspaden langs rotondes. Wat betreft de voorrangsregeling zijn uitzonderingen mogelijk wanneer:

- een uniforme toepassing op een bepaalde route wordt gerealiseerd;
- de samenstelling van het verkeer daartoe aanleiding geeft.

Bij aanpassing c.q. nieuwbouw van rotondes worden de richtlijnen 126 en 126-A van het CROW in acht genomen; bestaande rotondes worden niet actief aangepast omdat hiervoor de vormgeving ingrijpend moet worden veranderd.

Prioritering maatregelen provinciale wegen en fietspaden

In de nota 'Fryslân Fytslân' zijn maatregelen voor fietsoversteken in provinciale wegen en voor het fietsnetwerk geprioriteerd. De uit te voeren projecten zijn opgenomen in de projectenlijst, tabel 12.1, hoofdstuk 12. Bij fietsoversteken zijn de volgende criteria toegepast:

- fietsintensiteit oversteek;
- ongevallen;
- functie fietsoversteek: al dan niet onderdeel van het netwerk of met de aanduiding fietssnelweg;
- verkeersintensiteit op de hoofdrijbaan;
- maximumsnelheid op de hoofdrijbaan.

Bij maatregelen aan het hoofdfietsroutenetwerk zijn de volgende criteria toegepast:

- functie fietssnelweg of hoofdfietsroute;
- intensiteit van het fietsverkeer;
- soort maatregel.

Tabel 4.1: Inrichtingseisen hoofdfietsrouten netwerk (geldt niet voor puur recreatieve paden)

	Eigenschappen	Minimaal inrichtingsniveau		Streefwaarde	
		Hoofdfietsroute- netwerk	Fietssnelwegen	Hoofdfietsroute- netwerk	Fietssnelwegen
Kruispunten	<i>Snelheid op kruispunt</i>			30	30
	<i>Kruispunt stroomwegen</i>	Tunnel of brug	Tunnel of brug	Idem	Idem
	<i>Voorrang</i>		Voorrang voor de fiets	Voorrang voor fiets	
Wegvakken	<i>Verschijningsvorm</i>	Afhankelijk van snelheid-intensiteit-combinaties. Binnen bebouwde kom maatwerk	Vrijliggend of via verkeersluw alternatief Binnen de bebouwde kom maatwerk	Vrijliggend/ parallelweg	
	<i>Ontwerp</i>	Voorkomen van krappe boogstralen	Voorkomen van krappe boogstralen	Idem	Idem
	<i>Breedte:</i> <i>- een richting bereden</i>	Min. 2.0 m	Min 2.5 m	Min 2.5 m	Min 2,5 m
	<i>-Twee richtingen</i>	Min 2,75 m	Min 3,5 m	Min 3,5 m	Min 3,5 m
	<i>Verharding:</i> <i>-soort verharding</i>	Beton, asfalt SMA 0.6 of vergelijkbaar kwaliteitsniveau	Beton, asfalt SMA 0.6 of vergelijkbaar kwaliteitsniveau	Idem	Idem
	<i>- kleur verharding</i>	Licht, met hoge reflectiewaarde	Licht, met hoge reflectiewaarde	Idem	Aanvullend: rode kleur op oriëntatiepunten en binnen stedelijke gebieden
	<i>Verlichting</i>	Aandachtspunten , waaronder kruispunten, bochten en	Aandachtspunten , waaronder kruispunten, bochten en	Idem	Aandachtspunten en routes naar scholen, avondbestemminge

		sociaal onveilige locaties	sociaal onveilige locaties		n en met hoge intensiteit
Overig	<i>Aansluiting stedelijke netwerken</i>	Max. omrijfactor t.o.v. autoverkeer =1	Max. omrijfactor t.o.v. autoverkeer =1	Idem	Idem
	<i>Bewegwijzering</i>	Uniform en voldoen aan kwaliteitseisen ANWB	Uniform en voldoen aan kwaliteitseisen ANWB	Idem	Idem
	<i>Korte wachttijden</i>	Maximaal 1,5 minuut	Maximaal 1,5 minuut	Maximaal 1 minuut	Maximaal 1 minuut
	<i>Luwte maatregelen</i>			Bij aanleg nieuwe infrastructuur. Zo mogelijk bij bestaande infrastructuur.	Bij aanleg nieuwe infrastructuur. Zo mogelijk bij bestaande infrastructuur.

4.3 Voetgangers

Bedreigingen voor voetgangers vormen herinrichtingsplannen, waarin - soms onbewust – belangrijke routes verdwijnen. Sociale onveiligheid en het gevoel van verkeersonveiligheid zijn aspecten die er toe kunnen leiden dat mensen voor de auto kiezen of zelfs thuisblijven. Zowel bij planontwikkeling als bij de inrichting van gebieden, is het daarom van belang dat aandacht wordt besteed aan voetgangers.

De belangen van voetgangers liggen grotendeels op gemeentelijk beheergebied. Hierbij is een onderscheid te maken naar het stedelijke- en het buitengebied. Voor voetgangers onderscheiden we niet – zoals bij fietsers – een netwerk. Uitgangspunt voor de provincie Fryslân is dat de aard van het gebied, de aard van de wandelmogelijkheden bepaalt.

Kernen en stedelijke gebieden

Steeds zal in het centrumgebied van een kern of rondom specifieke locaties zoals scholen, afgewogen moeten worden of er sprake is van een verkeers- dan wel een verblijfsgebied. Bij deze keuze is het van belang om te toetsen aan de functies en de wensen van de daadwerkelijke gebruikers. De loopafstand tussen herkomst- en bestemmingspunten, zoals bedrijven, scholen of openbaar vervoervoorzieningen, is mede bepalend voor de keus van mensen om al dan niet te voet, met de fiets, met openbaar vervoer of de auto te gaan. Uit het oogpunt van ketenmobiliteit is het daarom belangrijk om meer aandacht te besteden aan voetgangersroutes naar bushaltes, stations of overige voorzieningen. De provincie kan daarbij ruimtelijke plannen toetsen; gemeenten geven vervolgens invulling aan deze plannen.

Voor gemeenten is een belangrijke rol weggelegd om bij de structurering van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vanaf de start een fijnmazig netwerk voor voetgangers mee te nemen. Bij vernieuwing binnen bestaande stedelijke gebieden is het van belang looproutes zoveel mogelijk te behouden. Wandelroutes binnen het stedelijke gebied (rondjes) hebben grote recreatieve waarde voor bewoners van dit gebied.

Gemeenten stellen inrichtingseisen op voor voetgangersgebieden en belangrijke voetgangerroutes en houden daarbij rekening met de toegankelijkheid voor mensen met een handicap.

Buitengebied

Het is van belang dat het buitengebied voor voetgangers vanuit stad of dorp toegankelijk wordt gemaakt. Vooral bij stadsuitbreidingen en de aanleg van wegen of vaarwegen dient barrièrewerking voorkomen te worden. In dit buitengebied is het van belang om wandelroutes op elkaar aan te sluiten, met specifieke aandacht voor herstel van historische routes zoals kerkpaden.

Inrichting looproutes

Bij de inrichting van looproutes is het van belang dat er aandacht wordt besteed aan de volgende aspecten:

- aantrekkelijkheid van directe omgeving van de route, stations en haltes;
- sociale veiligheid, met aandacht voor verlichting en wijze van beplanting;
- directheid;
- verkeersveiligheid, met aandacht voor routes naar basisscholen en zorgvoorzieningen.

Door de toenemende vergrijzing is er meer aandacht nodig voor mensen die zich moeilijk zelfstandig kunnen voortbewegen of een hulpmiddel nodig hebben. Dit vraagt om specifieke inrichtingseisen van looproutes rond bijvoorbeeld voorzieningen in de zorgsector. Denk hierbij aan het soort verharding van paden en het voorkomen van obstakels. De provincie Fryslân vraagt gemeenten bij de inrichting van looproutes rekening te houden met de zwakkere verkeersdeelnemer.

4.4 Recreatief fiets- en voetgangersverkeer

Fietsers

De doelstelling in de nota voor het fietsverkeer richt zich op het behouden en waar mogelijk verbeteren van de waarderingscijfers van recreanten. Naast het aanleggen, dan wel verbeteren, van de fietsinfrastructuur en het aanvullende netwerk voor de recreatieve fietser, is het ontwikkelen van specifieke projecten van belang. Actiepunten zijn bijvoorbeeld het ontwikkelen van fietsknooppuntbewegwijzering, stadsrecreatiekaarten en GPS voor fietsen. Ook zijn maatregelen

denkbaar die zich richten op specifieke doelgroepen zoals bootrecreanten die vanaf hun aanlegplaats recreatief willen fietsen.

Het beleid voor het recreatieve fietsverkeer richtte zich voorheen op het realiseren van een gegeven recreatief fietsnetwerk. Na evaluatie van dit beleid is gebleken dat er wel specifieke recreatieve fietspaden zijn gerealiseerd, maar meestal niet op de locaties van het gegeven netwerk.

Voor recreatief fietsverkeer is het huidige beleid meer voorwaardenscheppend: recreatieve fietsverbindingen dienen een recreatieve belevingswaarde te hebben, in samenhang met de landschappelijke omgeving. Specifieke aandacht is nodig voor routes langs vaarwegen/kanalen/vaarten, langs boomwallen en elzensingels en langs cultuurhistorische landschapelementen. Ook wordt aandacht gevraagd voor rondrijdroutes vanuit kernen en recreatieve centra. Weg- en spoorwegafsluitingen kunnen grote negatieve gevolgen hebben voor het recreatieve fietsnetwerk. Doorsnijding van de fietsroutes dient te worden voorkomen of er moeten alternatieven beschikbaar zijn. Anderzijds geldt ook dat doorsnijding van natuurgebieden en rustverstoring door nieuwe fietsroutes moet worden voorkomen.

Voor het realiseren van de beleidsdoelen voor het recreatieve fietsverkeer is de inzet van communicatie van belang. Het promoten van voorzieningen, maar ook de aanduidingen (bewegwijzering) zijn hierin van grote betekenis. Daartoe worden onder meer de recreatieve fietsroutes via de website van de provincie beschikbaar gesteld.

Voetgangers

Wandelroutes in het buitengebied vallen meestal samen met fietsroutes. Dit kan over en weer tot irritatie leiden. Opwaardering van routes voor fietsverkeer kan afbreuk doen aan de landschappelijke inpassing en belevingswaarde van een pad voor de wandelaar. Daar waar mogelijk dienen recreatieve wandelmogelijkheden te worden verbeterd of aangevuld. Aandacht voor het voorkomen dan wel opheffen van bestaande barrières is op zijn plaats. Daarom dient het voetgangersbelang ook mee genomen te worden bij (spoor-)wegafsluitingen, of bij de aanleg van nieuwe infrastructuur

In het buitengebied is vooral het recreatief wandelen relevant. Het (lange afstands-) wandelen blijkt een vorm van recreatie die door een groeiende groep mensen wordt beoefend. De Slachtemarathon van 2000 lijkt hierin een grote rol

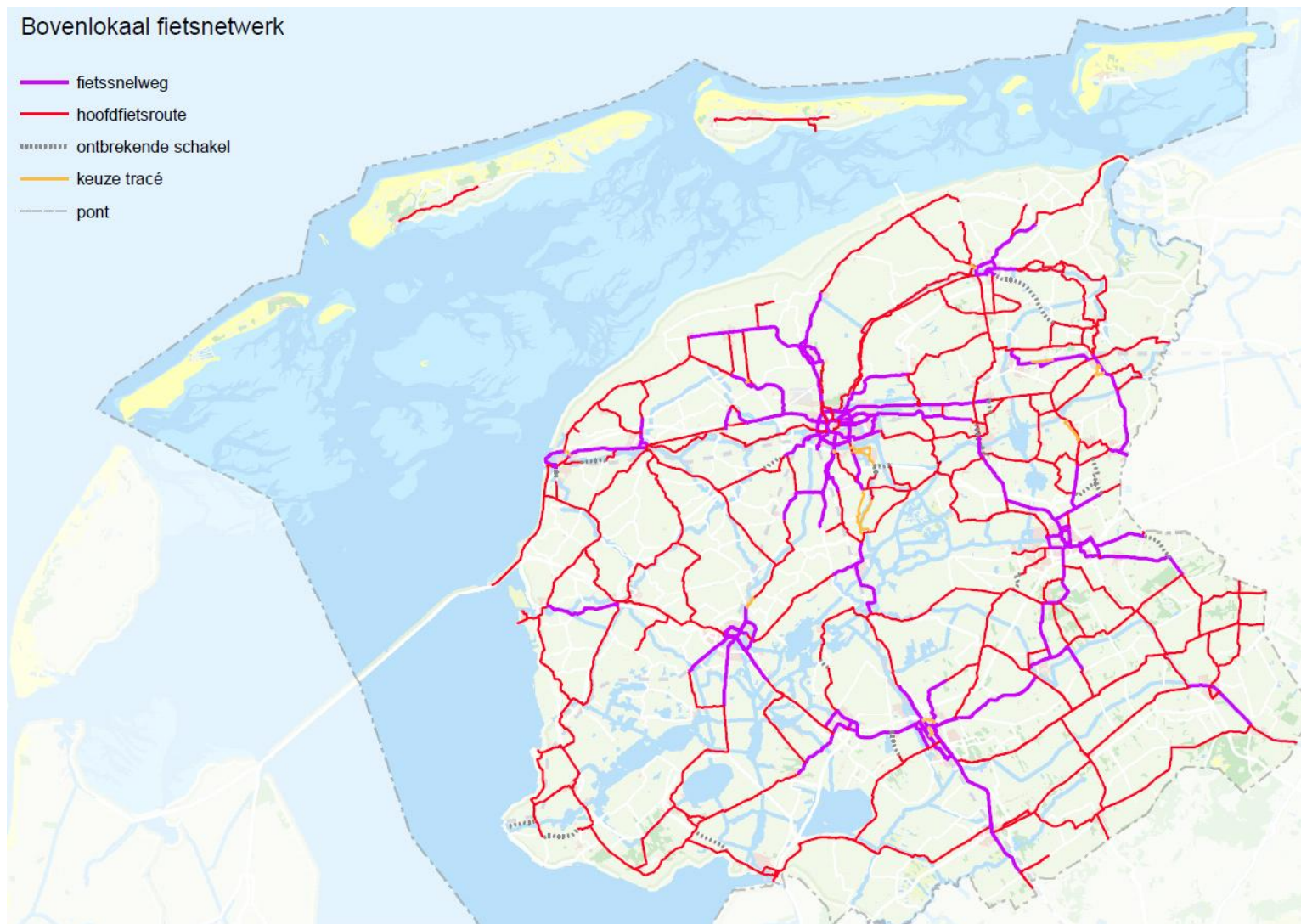
4.5 Medegebruikers van wandel en fietsroutes

Wandel- en fietsroutes vallen vaak samen, maar ook recreanten in rolstoelen, skeeleraars en steppers maken gebruik van de fietspaden. Waar nodig zal getracht worden om provinciale en gemeentelijke routes op elkaar af te stemmen. Zo kunnen de verschillende vormen van gebruik in goede banen worden geleid en worden bewuste doelgroepen gewezen op voor hen meest geschikte paden.

Op een aantal plaatsen zijn speciale skeelerroutes aangelegd. Ook zijn enige natuurgebieden rolstoeltoegankelijk gemaakt. Soms zal het gewenste gebruik er toe leiden dat een pad een betere verharding nodig heeft, soms zal een bewuste keuze worden gemaakt voor een optimale inpassing in het landschap, waarbij verhardingssoorten zoals asfalt en beton ongewenst zijn.

Kaart 4.1 Bovenlokaal fietsnetwerk

Situatie 2020



Hoofdstuk 5 Openbaar vervoer

5.1 Algemeen

Doel van openbaar vervoer (OV)

Een goed systeem van openbaar vervoer is essentieel voor de bereikbaarheid en leefbaarheid en kan mogelijk bijdragen aan het terugdringen van het aantal autokilometers. Het doel van het openbaar vervoer is om te voldoen aan de behoefte van inwoners en bezoekers van Fryslân om zich te verplaatsen en het terugdringen van het aantal autokilometers. Wij kiezen daarbij voor een vraaggericht systeem met een sterke hoofdstructuur, gericht op de verplaatsingsbehoefte van de inwoners en bezoekers van Fryslân. Daarmee waarborgen we de bereikbaarheid van bestemmingen in Fryslân en dragen we bij aan het verminderen van de belasting van het milieu. Vooral op sterke, drukke relaties heeft het openbaar vervoer een duidelijke eigen plek in de totale mobiliteit. Hier kan ook een bijdrage aan het terugdringen van het aantal autokilometers verwacht worden. In het landelijk gebied, waar de stromen dun zijn, heeft het openbaar vervoer vooral een sociale functie. Het zorgt ervoor dat iedereen die afhankelijk is van het openbaar vervoer een gewenste verplaatsing kan maken.

OV-beleid

Op middellange en langere termijn wordt Fryslân geconfronteerd met een aantal demografische en ruimtelijk-economische ontwikkelingen die invloed zullen hebben op het gebruik van het openbaar vervoer. Ook verslechtert de financiële situatie en verwachten wij stijgende kosten. Daarnaast wordt van het openbaar vervoer in Fryslân gevraagd dat het duurzaam is.

Deze nieuwe ontwikkelingen bepalen de kansen voor het OV in de toekomst en vragen een nieuwe benadering. Deze nieuwe benadering is neergelegd in de Visie duurzaam openbaar vervoer. Centraal staat daarin dat openbaar vervoer dient bij te dragen aan de kwaliteit van de leefomgeving van Fryslân, onder andere door de ruimtelijke spreiding te ondersteunen en het landelijk gebied te verrijken. Openbaar vervoer wordt gezien vanuit de waarde die zij toevoegt aan Fryslân en niet enkel vanuit kostenperspectief. Voor de toekomst zien wij een openbaar vervoersysteem dat bestaat uit drie deelsystemen: collectief openbaar vervoer, georganiseerd individueel vervoer en openbaar vervoer infrastructuur.

Wij streven ernaar het voorzieningsniveau van het openbaar vervoer overeind te houden. Dat doen wij langs 4 sporen. Te weten:

1. Meer middelen beschikbaar stellen voor OV

Het OV heeft de hoogste prioriteit binnen de BDU. Afhankelijk van de ontwikkelingen kan ook een bijdrage uit algemene middelen tot de mogelijkheden behoren.

2. Vergroten kostendekking via hogere tarieven en organisaties met belang bij een OV voorziening vragen mee te betalen

De reizigers in het openbaar vervoer zijn direct belanghebbend bij het beschikbaar zijn van een goed systeem. Het is dus niet onredelijk om aan reizigers te vragen een groter deel van de kosten te dragen in de vorm van hogere tarieven. Een nadeel hiervan is dat hogere tarieven voor een deel van de reizigers een bezwaar vormen. Er kan zelfs vraagitval zijn en hierdoor kan het draagvlak voor goed collectief openbaar vervoer worden aangetast. Organisaties die een specifiek belang hebben bij een openbaar vervoervoorziening, kunnen gevraagd worden om bij te dragen in de kosten daarvan. Voorbeelden hiervan zijn pendeldiensten ten behoeve van specifieke onderwijsinstellingen of koopavondritten ten behoeve van een winkelgebied. De voorwaarden waaronder dit kan en de wijze waarop dit kan, vragen verdere uitwerking.

3. Een kosteneffectief OV door een sterke hoofdstructuur (en regionale maatwerkoplossingen).

De basis voor het openbaar vervoer is een sterk netwerk van hoofdlijnen (attractief collectief openbaar vervoer en collectief openbaar vervoer). Dit netwerk moet kwaliteit bieden en zo veel mogelijk reizigers trekken. Een zo groot mogelijk deel van Fryslân zal op dit netwerk aangesloten zijn, hetzij rechtstreeks, hetzij als onderdeel van een ketenverplaatsing. Dit hoofdnetwerk sluit goed aan op de ruimtelijke structuur en de voorzieningen. De groeiende steden maken dat daar kansen liggen voor attractief collectief OV. De concentratie in de meer regionale centra maakt dat daar kansen liggen voor het collectief openbaar vervoer. Toekomstige keuzes over de spreiding van voorzieningen worden in samenhang met de hoofdstructuur van het openbaar vervoer en het ruimtelijk beleid genomen. Het hoofdnetwerk biedt de mogelijkheid om aansluitend hierop regionale maatwerkoplossingen te realiseren. Deze oplossingen moeten bijdragen aan de leefbaarheid van het landelijk gebied. De uitdaging hierbij ligt erin om verschillende vervoersystemen op creatieve wijze te verbinden zodat meerwaarde ontstaat voor de gebruikers. Hierbij kijken we verder dan de huidige (openbaar) vervoersystemen. Eén van de oplossingen is een koppeling van het openbaar vervoer met het vervoer in het kader van de WMO. In een verdergaande vorm kan dit taakoverdracht naar gemeenten betekenen. De huidige buurtbusprojecten kunnen daar ook een rol in spelen.

4. Het versterken van de ketenmobiliteit

Aansluitend op het netwerk van hoofdlijnen zijn nog andere oplossingen mogelijk voor het waarborgen van mobiliteit en bereikbaarheid voor inwoners en bezoekers. Voorbeelden hiervan zijn deelauto's per dorp, verbeterde stallingsvoorzieningen bij bushaltes, en OV-fietsen en andere huurvoertuigen op knooppunten van openbaar vervoer (zie programmaliijn ketenmobiliteit)

Het openbaar vervoersysteem wordt bepaald door de vraag naar openbaar vervoer en niet meer door een vastgesteld aanbod. Omdat er vanuit elke stad en dorp in Fryslân vraag kan zijn, is elke stad en dorp ontsloten en bereikbaar per openbaar vervoer. De wijze van ontsluiten, het voorzieningenniveau en de kosten van het vervoer zijn afhankelijk van de omvang en de vraag naar openbaar vervoer vanuit steden en dorpen.

Aantrekkelijk, snel en frequent collectief openbaar vervoer kan alleen daar worden aangeboden waar een sterke collectieve vraag is. Dat is slechts op een beperkt aantal plaatsen het geval. Een grote collectieve vraag naar vervoer resulteert in een goed vervoeraanbod met een goede frequentie en vaste ritten. Een kosteneffectief openbaar vervoer gebaseerd op een sterke hoofdstructuur past ook in de lange termijn visie van een duurzaam openbaar vervoer. In steden en dorpen waar de vraag naar vervoer laag, dus individueel is, wordt vervoer op afroep tegen een opstaptarief aangeboden.

Voor de (middel)lange termijn wordt gezocht naar nieuwe systemen van (openbaar) vervoer in het landelijk gebied. Deze kunnen naast het Georganiseerd Individueel Vervoer (blijven) bestaan of het GIV vervangen. Hiervoor zoeken we naar nieuwe vormen van samenwerking of bijvoorbeeld in de organisatie van het vervoer om de reiziger beter van dienst te zijn. We doen dat in samenwerking met gemeenten of andere partijen en organisaties die belang hebben bij georganiseerd (collectief) vervoer of zelf vervoer verzorgen. Hierbij is de provincie niet automatisch de verantwoordelijke partij. Ook taakoverdracht hoort tot de mogelijkheden

Als de vraag naar vervoer gedurende de dag of in bepaalde perioden wisselt in omvang, wordt de frequentie en bedieningsperiode van de vaste OV-ritten daarop afgestemd.

Met het afstemmen van aanbod op vraag is het systeem ook op langere termijn te exploiteren. Naar verwachting wordt hiermee een reizigersgroei van 1% per jaar gerealiseerd. Deze groei valt met name te verwachten bij de regionale treindiensten en de busverbindingen die vallen binnen het Attractief Collectief Openbaar Vervoer. Waar mogelijk zullen wij een sterkere groei realiseren. Om het openbaar vervoer zo goed mogelijk aan te laten sluiten bij de werkelijke vraag dienen de vervoerders het openbaar vervoer zo efficiënt mogelijk in te vullen en zoveel mogelijk reizigers te vervoeren. De provincie zal er bij de aanbesteding op toezien dat het openbaar vervoer zo efficiënt mogelijk wordt ingezet. Dat is extra belangrijk nu bus en trein niet tegelijk worden aanbesteed. Parallelliteit van busverbindingen met het spoor is in principe ongewenst. Echter indien trein en bus elkaar in drukke perioden kunnen aanvullen is parallelliteit mogelijk.

De consequentie van het vraaggerichte beleid is dat er vooral wordt ingezet op de sterke lijnen. Inwoners van steden, dorpen en gemeenten hebben een eigen verantwoordelijkheid bij het realiseren van de vraag en daarmee bij het instandhouden / verbeteren van het OV vanuit hun woonplaats.

Uit onderzoek blijkt dat de vraag naar openbaar vervoer – ook op nieuwbouwlocaties – mede bepaald wordt door de nabijheid van plaatsen waar al een sterke collectieve OV-vraag is. De beste plaats voor uitbreidingslocaties is dan ook in de buurt van een sterke lijn. Verder kan de uitbreiding van een stad en/of dorp in de richting van een aanwezige OV-lijn de vraag naar openbaar vervoer versterken. Op deze manier kunnen gemeenten zelf bijdragen aan het in stand houden en versterken van het openbaar vervoernetwerk.

Het OV-netwerk op de vaste wal

Algemeen

Het hiervoor geformuleerde beleid biedt de kaders voor het netwerk. Kernpunt daarin is dat het aanbod wordt afgestemd op de vraag vanuit een bepaalde locatie op een bepaald moment. Verschil in vraag naar openbaar vervoer resulteert in verschil in aanbod van OV. Dat betekent ook dat het OV-aanbod in het weekend anders is dan op werkdagen, omdat de vraag naar vervoer in het weekend kleiner is.

De uitgangssituatie voor sterk openbaar vervoer in Fryslân

De omvang en de spreiding van de bevolking maken dat er slechts op enkele plaatsen voldoende collectieve vraag is voor een hoogfrequent openbaar vervoersysteem. De bereikbaarheid per auto in Fryslân is niet zo slecht dat daar een grote stimulans van uit gaat om de auto te laten staan en het

openbaar vervoer te nemen. Voor het parkeerbeleid en –tarieven geldt hetzelfde. Dit betekent dat het openbaar vervoer slechts op een beperkt aantal verbindingen een functie heeft als alternatief voor de auto. Het heeft vooral een (sociale) functie voor hen die ervan afhankelijk (willen) zijn en het heeft duidelijk niet de functie om inwoners van Fryslân uit de auto te krijgen.

Drie deelsystemen

Gekoppeld aan de wisselende behoeften naar openbaar vervoer, zijn er drie deelsystemen ontwikkeld om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen:

Het totale openbaar vervoersysteem bestaat uit drie elementen:

- A) het attractieve A1 en collectieve A2 openbaar vervoer
- B) het georganiseerd individueel vervoer
- C) openbaar vervoer infrastructuur

A.1 Attractief collectief openbaar vervoer

Dit systeem wordt aangeboden als de collectieve vraag naar openbaar vervoer zo groot is dat die tussen 6.30 uur en 18.30 uur een openbaar vervoeraanbod van minimaal twee maal per uur en in de avonduren een frequentie van minimaal één keer per uur rechtvaardigt.

Het attractief collectief OV vervoert grote stromen reizigers. Snelheid, comfort en betrouwbaarheid zijn belangrijke kenmerken van dit deelsysteem. De busdiensten worden via snelle en comfortabele routes afgewikkeld (minimaal stroomweg of gebiedsontsluitingsweg; zie hoofdstuk 3), met rechtstreekse verbindingen en zo min mogelijk stopplaatsen. In principe stoppen de bussen alleen in de stedelijke en regionale centra. Binnen de bebouwde kom dient de trajectsnelheid, inclusief stops, minimaal dertig kilometer per uur te zijn. In de stedelijke en regionale centra leidt de route rechtstreeks naar het busstation.

De regionale treinlijnen die onderdeel uitmaken van het attractief collectief OV kunnen, vanwege hun hogere gemiddelde snelheid, behalve in stedelijke en regionale centra ook stoppen op de tussengelegen stations.

Investerings in snelheid, comfort en betrouwbaarheid binnen dit deelsysteem hebben prioriteit boven investeringen in de andere deelsystemen. Vanwege de kwaliteit van dit aanbod kan op bepaalde momenten en op sommige lijnen een hoger tarief gelden dan op andere tijden en lijnen van dit deelsysteem.

Een stad en/of dorp is ontsloten met openbaar vervoer als het attractief collectief OV en collectief OV op maximaal 1500 meter van het zwaartepunt van de bebouwing van een stad en/of dorp een halte heeft. Steden en dorpen waarbij deze halte verder weg ligt dan 400 meter van het zwaartepunt van de bebouwing krijgen ook een halte van het individueel openbaar vervoer (zie deelsysteem individueel openbaar vervoer).

A2 Collectief openbaar vervoer

Dit deelsysteem wordt aangeboden als de vraag naar openbaar vervoer niet groot genoeg is om de kwaliteit van het attractief collectief openbaar vervoer te bieden. Het wordt aangeboden op delen van de dag waarop de vraag kleiner is, maar er nog wel sprake is van collectiviteit.

Om duidelijkheid te bieden over de momenten waarop het collectief openbaar vervoer rijdt en over de frequentie, wordt de dag opgedeeld in tijdblokken van minimaal twee uur. Deze tijdblokken zijn overal gelijk en geven per relatie aan wanneer er minimaal 1x per uur een vaste rit geboden wordt óf wanneer gebruik gemaakt moet worden van het individueel openbaar vervoer met een vertrekmogelijkheid van één keer per uur.

Collectief openbaar vervoer kan binnen één, meer of alle tijdblokken op de dag worden aangeboden. Als het collectief openbaar vervoer in (een) tijdsblok(ken) vaste ritten rijdt, is de frequentie van de lijnen minimaal één keer per uur. Het collectief openbaar vervoersysteem speelt een omvangrijke rol in het totale netwerk. Snelheid en betrouwbaarheid zijn daarom ook bij dit systeem belangrijk.

Daarnaast is snelheid op dit systeem belangrijk om exploitatiekosten en gebruik in evenwicht te houden. Gezien het belang van dit deelsysteem dat grotendeels over gemeentelijke wegen leidt, zijn de contacten met de gemeenten van grote betekenis. Aangezien de verwachting is dat de routes binnen dit systeem niet ingrijpend wijzigen, blijven gemaakte afspraken – bijvoorbeeld over de weginrichting – met gemeenten van kracht. Gemeenten blijven dus een grote rol spelen bij het instandhouden en de kwaliteit van het netwerk.

De lijnen van dit deelsysteem worden zoveel mogelijk gestrekt. Tussengelegen steden en dorpen worden via een halte aan de doorgaande weg aangedaan. Het begin- en eindpunt van de lijnen ligt veelal in stedelijke of regionale centra. Daar kunnen de bussen vaker stoppen, maar kiezen ze eveneens een snelle route naar het centrale busstation. Het streven is om binnen de bebouwde kom, inclusief stops, een gemiddelde snelheid van minimaal twintig kilometer per uur te halen.

Doelgroeplijnen

Op verschillende relaties is er wel vraag, maar die vraag laat zich niet clusteren binnen de tijdblokken. Voor dat soort situaties bestaan er doelgroeplijnen. Het gaat dan bijvoorbeeld om een buslijn naar de veerdam in Holwerd en Lauwersoog. Die vraag concentreert zich op de vertrek- en aankomsttijden van de boten. Verder kan het gaan om een rit heen in de ochtend en/of een rit terug in de middag om een specifieke bestemming met een vaste opening- en sluitingstijd te ontsluiten. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om scholieren- en/of forensenritten. Ook de verbinding over de afsluitdijk valt hieronder. Deze verbindt Fryslân met Noord- Holland. Deze verbinding zou je gedurende de hele dag willen verzorgen. De vraag is echter niet zodanig dat de bus in alle tijdblokken kan rijden. Hiervoor kan de provincie in overleg met Noord-Holland tot een maatwerkoplossing komen.

B.Georganiseerd individueel vervoer

In het openbaar vervoersysteem zit een omslagpunt tussen collectief en individueel vervoer. Vanuit elke stad en vanuit ieder dorp met dorpstatus en bebouwde kom in Fryslân waar (op bepaalde momenten) onvoldoende vraag is naar collectief openbaar vervoer wordt georganiseerd individueel vervoer aangeboden. In een aantal dorpen moet nog een halte worden aangelegd. Voor sommige steden en dorpen is het individueel openbaar vervoer het enige openbaar vervoer. Veel andere steden en dorpen kunnen gedurende bepaalde uren beschikken over collectief openbaar vervoer en op andere momenten over georganiseerd individueel vervoer. Dit georganiseerd individuele vervoer heeft vooral een sociale functie. Het biedt bereikbaarheid aan inwoners die niet kunnen of willen beschikken over een

ander vervoermiddel. Vanwege de geringe vraag naar vervoer binnen dit systeem, worden hiervoor vooral taxibussen ingezet.

Als inwoners gebruik willen maken van dit systeem moeten ze eerst reserveren. Het georganiseerd individueel vervoer is een halte-halte systeem dat één keer per uur vanuit een stad en/of dorp aansluiting biedt op een buslijn van het (attractief) collectief OV. De eerste reismogelijkheid wordt voor 7.00 uur aangeboden. De laatste aankomstmogelijkheid is na 22.00 uur. Het systeem kent flexibele routes. Voor het georganiseerd individuele vervoer in de huidige vorm wordt een opstaptarief gehanteerd. Dit opstaptarief is noodzakelijk om de vraag zodanig te sturen dat een goede exploitatie van het hele systeem mogelijk is. Waarschijnlijk besluit een deel van de reizigers om met de fiets naar de dichtstbijzijnde halte van het collectieve openbaar vervoer te gaan. De rol van de fiets in het voortransport neemt dus toe. Ook het per auto halen en brengen naar de dichtstbijzijnde halte neemt mogelijk toe.

Op tijdstippen waarop het aanbod van attractief collectief en collectief OV het grootst is – vooral tijdens de ochtendspits – is slechts een beperkt deel van de inwoners afhankelijk van het individueel openbaar vervoer. Buiten de spits is dit percentage hoger. Maar dit betekent niet dat het percentage reizigers dat van het individueel openbaar vervoer gebruik maakt ook fors hoger is. Dit percentage blijft in en buiten de spits even hoog. Het systeem voorziet in halte – halte vervoer. Bij aanbesteding krijgen gemeenten de ruimte om op dit halte – halte systeem aan te sluiten met een deur - halte service voor hun inwoners of groepen van inwoners.

Uit het onderzoek naar het OV in het landelijk gebied blijkt dat er verbetermogelijkheden zijn voor het GIV, maar dat ook gekeken kan worden naar nieuwe vormen van vervoer. In eerste instantie ligt de combinatie WMO-vervoer en GIV voor de korte termijn het meest voor de hand ligt. Voor de langere termijn zal de provincie initiatieven nemen om te komen tot nieuwe vormen van (individueel) vervoer zoals past binnen de visie Duurzaam Openbaar Vervoer. Deze nieuwe vormen hoeven niet altijd onder verantwoordelijkheid van de provincie te vallen. Wij gaan ervan uit dat deze nieuwe vormen minimaal net zo goed of beter voldoen aan de vraag en de verplaatsingsbehoefte die er is in het landelijk gebied. Deze nieuwe vormen komen te zijner tijd in principe in de plaats van het GIV. Mogelijk dat deze vormen naar de letter van de wet niet onder het “openbaar vervoer” vallen.

C. Openbaar vervoer infrastructuur

Het collectief openbaar vervoer en het georganiseerd individueel vervoer komen samen op de knooppunten. Hier worden beide systemen aan elkaar geknoopt tot één volledig OV-systeem. Dit kunnen zowel grote busstations zijn als kleine knooppunten, zoals de knooppunten van het GIV. Een overstap voegt altijd een extra hindernis toe aan reizen per OV. Het streven is echter om met de inzet op knooppunten waarde toe te voegen voor zowel de reiziger zodat zijn totale reis beter en prettiger verloopt als voor het gebied of de locatie waar het knooppunt is gelegen. Een eerste stap hierin is het zorgen dat busstations in overheidshanden komen zodat de zeggenschap over deze punten bij overheden komt te liggen. Voor de toekomst gaat het ook om het verknopen van het reguliere openbaar vervoer met andere vormen van georganiseerd vervoer.

Daarnaast zal ook de infrastructuur voor het rijden op duurzame brandstoffen meegenomen worden bij dit onderdeel (zie ook het programma ketenmobiliteit).

Buurtbusprojecten

De zeven buurtbusprojecten in Fryslân, leveren al jaren op hun eigen manier openbaar vervoer op maat. Deze projecten kunnen ook binnen het hierboven beschreven systeem een goede functie vervullen,

zolang de gemeenten en de betrokken vrijwilligers dat willen. Nieuwe initiatieven vanuit gemeenten of dorpen voor uitbreiding van het aantal buurtbusprojecten worden op hun mogelijkheden bekeken.

OV in het weekend

Ook voor het weekend geldt dat het aanbod wordt afgestemd op de vraag. De vraag naar openbaar vervoer op zaterdag is ongeveer 50 procent van een werkdag, op zondag ongeveer 25 procent. Dit betekent dat er in het weekend onvoldoende vraag is om attractief collectief OV aan te bieden. Op de verbindingen waar op werkdagen attractief collectief vervoer wordt aangeboden is op verschillende plaatsen en tijden in het weekend slechts voldoende vraag voor het systeem van collectief openbaar vervoer.

Toegankelijkheid

Het begrip toegankelijkheid is veel breder dan rolstoeltoegankelijkheid. Het betreft bijvoorbeeld ook de toegankelijkheid voor auditief en visueel gehandicapten en mensen die slecht ter been zijn. Bij de aanbesteding van het openbaar vervoer worden eisen gesteld om de toegankelijkheid voor deze groepen te verbeteren of te handhaven. Er worden eisen gesteld aan het materieel en de vorm van de communicatiemiddelen tussen vervoerder en de reiziger.

Waar het gaat om rolstoeltoegankelijkheid van het reguliere OV volgt de provincie de landelijke en Europese richtlijnen. Deze richtlijnen betreffen op termijn ook de toegankelijkheid van haltevoorzieningen. Elke wegbeheerder is daarvoor zelf verantwoordelijk. Daar waar de provincie wegbeheerder is, wordt bij aanleg, beheer en onderhoud rekening gehouden met de toegankelijkheid van haltevoorzieningen. Dit binnen de kaders van wat redelijk en wenselijk is gezien de situering en gebruik van de halte. De toegankelijkheid van treinstations valt onder verantwoordelijkheid van ProRail.

De gemeenten zijn binnen de Wet voorzieningen gehandicapten en de Wet maatschappelijke ondersteuning verantwoordelijk voor het voorzien in de vervoerbehoefte van gehandicapten.

Sociale veiligheid

Het aantal incidenten op en rond het Friese openbaar vervoer is beperkt. Toch voelen mensen zich regelmatig onveilig in het openbaar vervoer. Dit blijft daarom een belangrijk aandachtspunt. Voor 2008 hanteert de provincie het streefcijfer voor sociale veiligheid uit de Nota Mobiliteit.

De verbetering van de sociale veiligheid van de reizigers in het openbaar vervoer is een taak van de vervoerder. De vervoerder is verplicht elk jaar een plan in te dienen met als doel het verbeteren van de sociale veiligheid. De provincie ziet op de uitvoering van dit plan toe.

Sociale veiligheid op en rond de haltevoorzieningen is vooral een taak van de wegbeheerder. Bij aanleg, beheer en onderhoud wordt rekening gehouden met de effecten op de sociale veiligheid. Dit binnen de kaders van wat redelijk en wenselijk is gezien het gebruik van een halte en de gevolgen van verlichting in het buitengebied. Voor de sociale veiligheid op de treinstations is ProRail verantwoordelijk. Als resultaat van de aanbesteding worden op de stations van de regionale spoorlijnen alarmzuilen geplaatst.

Openbaar vervoer op de Waddeneilanden

Ook op de Waddeneilanden wordt het aanbod van openbaar vervoer afgestemd op de vraag. De grootste vraag naar openbaar vervoer komt van toeristen die van de veerboot per bus naar hun vakantiebestemming en terug reizen. De vraag naar openbaar vervoer is het grootst in het hoogseizoen, vakanties en weekenden. Het aanbod vaste lijnen wordt hierop afgestemd. In de rest van het jaar wordt het aanbod afgestemd op de beperkte vraag. Dit kan bestaan uit een systeem van individueel OV van een halte naar de veerboot en vice versa, maar eventueel ook uit vaste lijnen.

De Staten hebben op 30 juni 2004 besloten dat de OV-bijdrage van de provincie verhoudingsgewijs niet hoger zal zijn dan op de vaste wal. Dit kan voor de langere termijn betekenen dat de tarieven voor het (individuele) openbaar vervoer op de Waddeneilanden hoger uitvallen dan op de vaste wal. Ook kan gedacht worden aan bijdragen van derden.

Waddenveren

De kwaliteit van veerdiensten is van groot belang voor de bereikbaarheid van de Waddeneilanden. De huidige kwaliteit van de veerdiensten is in het algemeen voldoende. De bevoegdheid voor de waddenveren ligt bij de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Stadsvervoer Leeuwarden

Sinds 1 januari 2004 ontvangt de provincie de bijdrage voor het stadsvervoer in Leeuwarden, als onderdeel van de totale OV-bijdrage van het Rijk. De gemeente Leeuwarden heeft in 2002 het stadsvervoer aanbesteed en een concessie verleend.

Zij blijft verantwoordelijk voor de uitvoering van die concessie. Volgende concessies waarin het stadsvervoer is opgenomen vallen onder verantwoordelijkheid van de provincie. De voorbereidingen daarvoor voeren provincie en gemeente gezamenlijk uit. De principes van dit PVVP-beleid gelden ook voor het openbaar vervoer binnen Leeuwarden. Dat betekent dat het aanbod op de vraag wordt afgestemd.

Gezien de afstanden binnen Leeuwarden is de fiets voor veel verplaatsingen het meest geschikte vervoermiddel. Het openbaar vervoer binnen Leeuwarden vervult vooral een rol voor de langere afstanden en voor aansluiting op bovenregionaal vervoer. Daarbuiten is het stadsvervoer vooral bedoeld voor doelgroepen die zich niet of moeilijk per fiets kunnen verplaatsen. Verder is het wenselijk dat de kenniscampus goed per OV bereikbaar is.

Om inefficiënties te voorkomen kunnen stads- en streekvervoer geïntegreerd worden.

5.2 OV in relatie tot infrastructuur

Inleiding

Het openbaar busvervoer gebruikt dezelfde infrastructuur als het autoverkeer. Toch stelt het busvervoer soms andere eisen aan de infrastructuur dan het autoverkeer.

Daarom wordt hier apart aandacht aan besteed.

OV-netwerk en weginrichting

Het openbaar vervoer is anders dan het overige verkeer. De voertuigen zijn anders en het openbaar vervoer heeft geen vrije keuze in de route. Dit rechtvaardigt speciale aandacht bij de weginrichting. Een andere reden om specifiek rekening te houden met het openbaar vervoer zijn de rijtijden en de directe relatie tussen snelheid en kosten en tussen gebruik en comfort.

Het openbaar vervoer wordt zoveel mogelijk via gebiedsontsluitingswegen of stroomwegen afgewikkeld. Op verschillende plaatsen, met name in het landelijk gebied en binnen de steden en dorpen, kan dat niet altijd. Bij de weginrichting moet dan nadrukkelijk rekening gehouden worden met het medegebruik van het wegennet door de bus.

Het totale openbaar vervoernetwerk bestaat uit drie deelsystemen. Elk deelsysteem stelt specifieke eisen aan de weginrichting qua comfort, doorstroming en snelheid. In het attractief collectief OV zijn snelheid, comfort en doorstroming belangrijk omdat deze factoren van invloed zijn op het gebruik en de attractiviteit. Dit openbaar vervoer maakt gebruik van wegen met minimaal de kwaliteit van een gebiedsontsluitingsweg en een minimum snelheid van 80 kilometer per uur buiten de bebouwde kom en 50 kilometer per uur binnen de bebouwde kom. Afgezien van de begin- en eindpunten zijn deze routes in beheer bij het rijk en de provincie. Daar waar zich op deze wegen knelpunten voordoen of deze wegen niet voldoen aan het gewenste wegprofiel, houdt de provincie bij het nemen van maatregelen rekening met de gewenste doorstromingskwaliteit van de totale weg of route, het openbaar vervoer en het comfort van de reizigers.

Ook voor het collectief openbaar vervoer zijn snelheid, comfort en doorstroming belangrijk. Deels vanwege de invloed op het gebruik en de beleving van het openbaar vervoer, maar zeker ook vanwege de exploitatiekosten. Hoe lager de exploitatiesnelheid, hoe hoger de kosten per kilometer en hoe meer reizigerinkomsten hier tegenover moeten staan. Op deze lijnen, met een lagere snelheid en minder comfort, is een stijging van reizigersinkomsten echter niet te verwachten. Afname van de snelheid betekent daarom veelal dat moet worden gesneden in het voorzieningenniveau. Dit geldt zowel voor maatregelen die op het provinciale als het gemeentelijke wegennet genomen worden. Indien er als gevolg van afname van de rijsnelheid problemen met de exploitatie ontstaan, koppelt de provincie bij het zoeken naar oplossingen de locatie van maatregelen en de locatie van de oplossing zoveel mogelijk aan elkaar. Daar waar het onze eigen wegen betreft neemt de provincie de gevolgen van rijtijdverlaging en de mogelijke (kosten van) oplossingen daarvoor integraal in haar besluitvorming mee.

Het individueel openbaar vervoer rijdt niet over vaste routes en is vrij om via de snelste, kortste en/of comfortabelste route naar de dichtstbijzijnde halte te rijden. Hieraan worden wat betreft weginrichting, comfort en doorstroming geen specifieke eisen gesteld.

Doorstroming

Busbanen

Voor een aantal verbindingen richting Leeuwarden heeft het OV een belangrijke bereikbaarheidsfunctie. Om deze bereikbaarheidsfunctie te behouden moet de doorstroming van het openbaar vervoer rond Leeuwarden goed zijn. Het OV moet zoveel mogelijk gebruik kunnen maken van voorzieningen met een ongehinderde doorstroming.

Op het traject Stiens - Leeuwarden staat de bus, ondanks de aanwezigheid van een vrije busbaan, regelmatig in de file. Studie heeft uitgewezen dat de problemen door aanleg van de Noordwesttangent voor een aantal jaren worden opgelost. Na aanleg van de Noordwesttangent wordt bekeken wanneer een verlenging van de busbaan noodzakelijk is.

De ontwikkeling van een OV-as langs de Overijsselseweg maakt onderdeel uit van de ontwikkelingen in Leeuwarden-Zuid. Deze OV-as is onderdeel van een snelle OV-verbinding tussen Station Werpsterhoek en het FEC. Aanleg van een busbaan kan onderdeel uitmaken van de realisatie van een OV-as langs de Overijsselseweg.

Ook rond Heerenveen en Joure vormt de doorstroming een probleem. De aanpak van de aansluiting K.R. Poststraat in Heerenveen en de gebiedsgerichte aanpak van het knelpunt Joure verbeteren de doorstroming in het algemeen en ook van het openbaar vervoer. Vooralsnog is daar geen vrije businfrastructuur voorzien.

Medegebruik busbanen

Busbanen zijn bedoeld om de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer zeker te stellen en bij te dragen aan de bereikbaarheid van de stedelijke centra. Taxi's, hulpdiensten en vrachtverkeer maken op congestiegevoelige verbindingen ook graag gebruik van de busbaan. In de komende periode wordt nagegaan in hoeverre medegebruik van busbanen door vrachtverkeer en/of andere doelgroepen mogelijk is, zonder dat daardoor de rijtijden van het openbaar vervoer toenemen. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de ervaringen die op andere plaatsen zijn opgedaan.

Busprioriteit bij verkeerslichten

Het streven is om het attractief collectief en het collectief OV prioriteit te geven bij alle verkeersregelinstallaties wanneer dit leidt tot voordeel voor het openbaar vervoer. In deze PVVP periode wordt overgegaan op een andere wijze van het beïnvloeden van verkeersregelinstallaties. Dit heeft consequenties voor de apparatuur in de verkeersregelinstallaties. Deze nieuwe wijze van beïnvloeden maakt gebruik van apparatuur die ook noodzakelijk is voor de OV-chipkaart.

Stremmingen

Stremmingen op openbaar vervoerroutes moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Soms maken wegonderhoud en uitvoering van projecten stremmingen toch noodzakelijk. De provincie neemt bij de keuze voor de wijze van stremming en de kosten daarvan voor het openbaar vervoer intergraal mee in de afweging, om zo tot de meest kosteneffectieve wijze van stremmen te komen. Bij eventuele stremmingen op provinciale wegen wordt tijdig het overleg met de vervoerder en indien nodig de gemeente gestart. Daardoor kunnen de nadelige gevolgen voor de reiziger, eventuele maatregelen daarvoor en de kosten gelijk in beeld worden gebracht.

5.3 Haltevoorzieningen, onderhoud en beheer

Inleiding

De haltevoorzieningen en busstations vormen mede het visitekaartje van het openbaar vervoer. Een goede kwaliteit van deze voorzieningen draagt bij aan een positieve beoordeling, en het gebruik van het OV. De voorzieningen moeten worden afgestemd op de specifieke eisen van het gebruik, het netwerk en het vervoermiddel.

Haltevoorzieningen

In overleg met alle gemeenten wil de provincie in 2006 komen tot een gemeenschappelijk gedragen visie op de kwaliteit van de haltevoorzieningen. Het hieronder beschreven streefniveau kan als basis voor het overleg dienen. Voor de aanpassing en het toegankelijk maken van de haltes kan een aanvraag voor een bijdrage uit de BDU worden gedaan. Ten aanzien van de bekostiging van het toegankelijk maken van de haltes kunnen ook de gelden in het kader van de Wet voorzieningen Gehandicapten, en in de toekomst de gelden in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning, door de gemeenten worden ingezet.

Streefniveau haltevoorzieningen

De haltes van het Attractief Collectief Openbaar Vervoer kenmerken zich door:

- een goed toegankelijk perron;
- een gemakkelijk te verplaatsenabri met in principe aan drie zijden glas en verlichting (in deabri); wanneer slechts één zijde van de halte wordt gebruikt als instaphalte kan worden volstaan met éénabri;
- goede, veilige, overdekte stallingvoorzieningen voor de fiets;
- goede en veilige fiets- en looproutes naar de halte;
- een comfortabele instap; bussen moeten dicht langs het perron kunnen halteren;
- een veilige oversteek om beide haltes te kunnen bereiken;
- eventueel een parkeervoorziening of kiss & ride voorziening.

Voor haltes van het Collectief Openbaar Vervoer hebben wij, indien er naast de haltepaal andere haltevoorzieningen aan worden gebracht, hetzelfde niveau voor ogen als bij de haltes van het Attractief Collectief Openbaar Vervoer.

Invoering van de drie deelsystemen voor het openbaar vervoernetwerk betekent dat de afstand tot een halte van het attractief collectief openbaar vervoer of het collectief openbaar vervoer in veel gevallen toeneemt. Hiermee neemt het belang van kwalitatief goede en goed bereikbare haltevoorzieningen ook toe. Investeren in goede, veilige fiets- en loopvoorzieningen naar deze haltes heeft prioriteit. Denk daarbij aan de aanleg van fiets- en voetpaden, overdekte fietsstallingen en mogelijk fietskluisen. Verder

stimuleert de provincie de uitbreiding van het aantal locaties waar de OV-fiets kan worden gehuurd. De aanleg van enkele parkeerplaatsen en een mogelijkheid voor brengen of halen van reizigers kan gewenst zijn. De sociale veiligheid is ook een belangrijk aandachtspunt. Daarom zoudenabri's in principe aan drie zijden glas en verlichting dienen te hebben. Hoge en dichte begroeiing bijabri's en langs voet- en fietspaden is niet wenselijk. Voor haltes van het collectief openbaar vervoer en het individueel openbaar vervoer waar slechts een beperkt aantal reizigers per dag instapt, kan een lager voorzieningenniveau worden overwogen. Het overgrote deel van deze haltes ligt op het grondgebied van de gemeenten. Zij hebben hierin een eigen verantwoordelijkheid. Elke wegbeheerder is verantwoordelijk voor aanleg, beheer, onderhoud en weghalen van haltevoorzieningen langs zijn wegen. Dit geldt zowel voor het attractief collectief openbaar vervoer, het collectief openbaar vervoer als het individuele openbaar vervoer.

Als gevolg van de invoering van het vraaggerichte openbaar vervoer systeem kunnen wijzigingen in het lijnennet mogelijk iets vaker voorkomen dan dat nu het geval is. Dit kan tot gevolg hebben dat enkele haltevoorzieningen verplaatst dienen te worden. Het verplaatsen van de haltevoorzieningen op de provinciale wegen gebeurt zo snel mogelijk. Voor de verplaatsing van haltes aan gemeentelijke wegen geldt dat de provincie bereid is om haltes op het Attractief Collectief Openbaar Vervoer en het Collectief Openbaar Vervoer te verplaatsen, tenzij deze verplaatsing het gevolg is van (infrastructurele)aanpassingen van een route met negatieve consequenties voor het openbaar vervoer.

De invoering van het nieuwe systeem betekent daarnaast dat alle kernen met een dorpsstatus en een bebouwde kom minimaal door het individueel openbaar vervoer bediend dienen te worden. Dat is een uitbreiding ten opzichte van het PVVP 1999. De aanleg van haltevoorzieningen in deze steden en dorpen is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Voor de aanleg en het onderhoud van provinciale voorzieningen wordt een halte-uitvoeringsprogramma opgesteld.

Relatie tot wegategorisering

Haltevoorzieningen hebben een relatie met de categorisering van de weg. De wenselijke positie van haltevoorzieningen binnen het wegprofiel is afhankelijk van de categorie van de weg.

Hiervoor is al aangegeven dat buslijnen zoveel mogelijk gestrekt zullen worden om reizigers snel en comfortabel te vervoeren. Haltes komen daarom zoveel mogelijk langs doorgaande routes, maar ook zo dicht mogelijk bij een dorpskern. Bij plaatsing van haltes aan stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen dient rekening te worden gehouden een zo'n veilig mogelijke oversteek voor reizigers. Hierbij zullen in principe de functionele wegindeling zoals aangegeven in bijlage G (welke als basis dienen voor de ontwikkeling van denieuwe Provinciale Richtlijnen Wegontwerp) als uitgangspunt dienen. Bij reconstructies en grote aanpassingen wordt de aanleg van een ongelijkvloerse oversteek bij haltevoorzieningen als mogelijke oplossing in de afweging meegenomen.

Onderhoud haltevoorzieningen

De gemeenten en het rijk zijn zelf verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer van de haltevoorzieningen langs hun wegennet, tenzij daar andere afspraken over gemaakt zijn.

Vooral in Noord en Zuidwest Fryslân zijn nog een aantal haltevoorzieningen en andere onderdelen van de openbaar vervoerinfrastructuur in eigendom en beheer bij de vervoerder. Gezien de aanbesteding is dit niet langer wenselijk. Het streven is deze voorzieningen onder te brengen bij de wegbeheerder waarlangs de voorzieningen staan. Voor enkele gemeenten betekent dit een omslag in beleid en een extra financiële last. Mogelijk kan hiervoor, voor een bepaalde periode, een voorziening getroffen worden.

Op dit moment is er geen eenheid in de soort en kwaliteit van voorzieningen en het onderhoudsniveau van de verschillende haltes. Het is gewenst om hier meer eenheid in aan te brengen en een kwaliteitsslag te maken. Hiervoor is een forse investering noodzakelijk.

Samenwerking tussen beheerders kan schaalvoordelen opleveren. Tijdens deze PVVP-periode wordt gezien of samenwerking op het gebied van aanleg, onderhoud en beheer van haltevoorzieningen mogelijk en wenselijk is. Ook wordt hierbij de commerciële en maatschappelijke haalbaarheid van het uitbesteden van het beheer van haltevoorzieningen, mogelijk voorzien van reclame, onderzocht. Het oprichten van een beheermaatschappij voor haltevoorzieningen lijkt niet haalbaar.

Bij grootschalig onderhoud aan haltevoorzieningen of bij een reconstructie van haltevoorzieningen, worden de mogelijkheden voor het toegankelijker maken van de voorziening nadrukkelijk meegenomen. Aanvullend op de nota beheersbeleid wordt het beleid voor onderhoud en beheer van haltevoorzieningen nog uitgewerkt.

Busstations en knooppunten

Busstations en knooppunten zijn centrale punten in het netwerk waar grotere stromen mensen bij elkaar komen. Vanwege deze centrale functie moeten de busstations en knooppunten aan hoge kwaliteitseisen voldoen. Ze moeten (sociaal) veilig en schoon zijn en toegankelijk voor minder validen. Daarnaast moeten ze ook een goede overstapvoorziening en passende wachtgelegenheid bieden. Met name het busstation in Heerenveen voldoet niet aan deze kenmerken. Het wordt vaak als onveilig ervaren. Verbetering van dit busstation heeft vanwege het grote aantal reizigers prioriteit. In deze PVVP-periode wordt samen met de gemeente en vervoerder gezocht naar structurele mogelijkheden om het busstation te verbeteren.

Een aantal busstations is in eigendom van de vervoerder. Bij aanbesteden is dit in principe een ongewenste situatie. Het kan invloed hebben op de concurrentiepositie van vervoerders en bij wisseling van vervoerders in een concessiegebied. Het is gepaster dat deze voorzieningen in eigendom zijn bij de provincie of gemeente.

Daarom kijkt de provincie hoe daarmee omgegaan kan worden in de toekomst. Eventueel wordt daarover ook met de gemeente(n) gesproken.

Aanbestedingen die plaatsvinden op basis van dit PVVP leveren waarschijnlijk een heel ander netwerk op dan daarvoor. Mogelijk ontstaan nieuwe knooppunten en nemen bestaande knooppunten in belang af. Bij de aanbestedingen wordt gezien in hoeverre bestaande knooppunten daardoor dienen te worden opgewaardeerd of afgewaardeerd.

5.4 Spoorwegen

Regionale spoorwegen

De regionale spoorwegen in Fryslân hebben een structurerende werking voor het openbaar vervoer in Fryslân.

Een aantal trajecten maakt, gezien de grote hoeveelheden reizigers, onderdeel uit van de ruggengraat van het openbaar vervoersysteem. Het gaat dan om de trajecten Leeuwarden - Sneek, Leeuwarden - Harlingen en Leeuwarden - Groningen. Ook het traject Leeuwarden - Heerenveen maakt onderdeel van uit van de ruggengraat van het OV-systeem, maar valt niet onder het regionale spoor. Op het traject Sneek - Stavoren ligt de vraag lager. Dit traject vervult een beperktere functie in het totale systeem. Op basis van deze beperktere vraag liggen extra investeringen in infrastructuur en exploitatie op dit traject niet voor de hand.

Studie heeft uitgewezen dat de verbinding Leeuwarden - Drachten op termijn voldoende potentie heeft voor een hoogwaardige voorziening, bijvoorbeeld per spoor of anderszins. Aanleg van een dergelijke voorziening is pas na de planperiode aan de orde. Ook een hoogwaardige verbinding tussen Heerenveen en Sneek kan tot de mogelijkheden behoren.

Concessie noordelijke regionale lijnen

Het regionale spoorvervoer in de provincies Groningen en Fryslân is voor de periode tot 2020 aanbesteed. Bij de aanbesteding van deze noordelijke regionale lijnen is voor Fryslân een aantal mogelijke uitbreidingen van de dienstverlening opgenomen. Over een aantal is reeds een beslissing genomen. In de komende periode moet de provincie over de eventuele uitbreiding van de dienstregeling op het traject Leeuwarden - Sneek met één trein per uur per richting, nog een beslissing nemen.

De kosten voor uitbreiding (exploitatie, gebruikersheffing en uitbreiding infrastructuur) zijn aanzienlijk. De financiële consequenties worden afgewogen tegen de mogelijke alternatieven. De uitkomsten neemt de provincie mee in de integrale studie naar de verbinding Sneek - Leeuwarden.

Bij de aanbesteding van de noordelijke regionale lijnen is rekening gehouden met de mogelijkheid om een stoomtrein op het traject Sneek - Stavoren te laten rijden.

Infrastructuur regionale spoorwegen

Wij streven er naar om de capaciteit op regionale lijnen uit te breiden. ProRail is beheerder van alle spoorinfrastructuur (rails en stations) in Nederland. Zij bepaalt, aangestuurd door het rijk, vanuit die functie ook de prioriteiten in onderhoud, vervanging en eventuele uitbreidingen.

Verplaatsing station Sneek - Noord

In de 2006 zal de provincie een onderzoek initiëren naar de kosten en mogelijkheden van een derde trein in een uurblok tussen Leeuwarden en Sneek. Op verzoek van de gemeente Sneek wordt in dit onderzoek ook de mogelijke verplaatsing van station Sneek Noord in noordelijke richting en het plaatsen van een extra station in Sneek meegenomen.

Verdere verdubbeling Leeuwarden - Groningen

Treinen op het deels verdubbelde traject Leeuwarden - Groningen lopen als gevolg van de beperkte capaciteit op het baanvak Leeuwarden - Groningen regelmatig vertraging op. Dit levert problemen op voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Om dat te verbeteren is een verdere verdubbeling noodzakelijk.

Aansluiting Dokkum en omstreken op het spoor

In het kader van de realisering van de Centrale As onderzoekt de provincie, tijdens de planperiode, op welke wijze Dokkum het beste op de spoorverbinding Leeuwarden - Groningen kan worden aangesloten. In dit onderzoek zullen meerdere varianten worden uitgewerkt. Na afronding van het onderzoek zal hierover overleg plaatsvinden met onder meer de gemeenten in de regio alvorens hier een besluit over zal worden genomen.

Station Werpsterhoek

Station Werpsterhoek krijgt een aantal functies; het levert, samen met de Haak om Leeuwarden, een bijdrage aan de aansluiting van het regionale autoverkeer (ondermeer uit Noord Fryslân) op het spoor, door middel van de transferiumfunctie richting Heerenveen - Zwolle en verder. Het station heeft ook een functie als transferium richting Leeuwarden en als ontsluiting van de wijk Zuidlanden.

Realisatie van de Haak om Leeuwarden en de aanleg van voldoende parkeerplaatsen, maken dat station Werpsterhoek vanuit Noord Fryslan beter bereikbaar wordt dan het huidige station Leeuwarden. Realisatie van station en transferium Werpsterhoek hangen samen met de stedelijke ontwikkeling, die mede het draagvlak moeten bieden voor een te realiseren treinstation. Ook is er een relatie met de door de gemeente geplande OV-as vanaf Werpsterhoek langs de Overijsselsestraatweg richting stations- / FEC-city gebied. Gezien de te verwachten aantallen in- en uitstappers zullen de overheden in het gebied een (financiële) bijdrage moeten leveren aan de realisatie en bediening van station Werpsterhoek.

Naast realisatie van station Werpsterhoek is ook de bediening van dit station een aandachtspunt. De voorkeur gaat uit naar bediening van station Werpsterhoek door zowel de stoptreinen als de sneltrein op het hoofdrailnet, als op het traject Leeuwarden - Groningen. Bediening door de treinen op het hoofdrailnet heeft daarbij prioriteit. Reizigers vanuit Noord Fryslân hebben hiermee een directe en snelle verbinding met Leeuwarden, Heerenveen, Zwolle en de Randstad en met een overstap op de richting Groningen, Harlingen en Sneek.

Aangezien de Nederlandse Spoorwegen verzelfstandigd zijn, heeft de overheid formeel geen invloed meer op de dienstregeling van de NS. Wel kan de rijksoverheid of de provincie extra vervoer bij de NS inkopen.

Als de NS niet bereid blijken tegen een redelijk bedrag de sneldienst ook op station Werpsterhoek te laten stoppen, is bediening door de regionale treindienst ook een optie. Bediening door de regionale treindienst betekent dat er een directe verbinding met Leeuwarden en Groningen ontstaat. In Groningen kan deze worden doorgetrokken naar het nieuwe station Europapark. Voor overige richtingen (ook Heerenveen en Zwolle) moet naar alle waarschijnlijkheid worden overgestapt. Dat maakt deze reis voor nieuwe reizigers uit bijvoorbeeld Noord Fryslân minder aantrekkelijk.

Het hoofdralnet

Verbinding Leeuwarden – Zwolle

Vanaf december 2007 rijden in de spits extra treinen tussen Wolvega en Leeuwarden. Onze ambitie is twee sneltreinen en twee stoptreinen per uur op het gehele baanvak. Op verzoek van de provincie starten NS en ProRail een onderzoek naar het verhogen van de frequentie op het gehele baanvak naar drie treinen per uur en op termijn naar vier treinen. Daarvoor dienen beweegbare bruggen en kruisingen te worden aangepast (zie ook hst. 8 Kruisingen).

Regio Specifiek Pakket

Inmiddels is de Zuiderzeelijn in zijn oorspronkelijke vorm niet meer aan de orde, maar is er sprake van een Regio Specifiek Pakket. Onderdeel hiervan vormt de spoorlijn Heerenveen - Groningen. Hiervoor is een taakstellend budget van €577 miljoen (prijspeil 2007) beschikbaar. Een vernieuwende vorm van aanbesteden zal duidelijk maken of de spoorlijn voor dit bedrag haalbaar is. Wij zien de spoorlijn Heerenveen - Groningen als eerste traject van een spoorlijn tussen Noord Nederland en de Randstad.

Goederenvervoer Leeuwarden - Groningen

De beschikbare capaciteit op de spoorlijn Leeuwarden - Groningen wordt momenteel vrijwel volledig gebruikt voor het personenvervoer. Goederenvervoer op deze lijn is alleen mogelijk wanneer dat past naast de gewenste treinbediening van het personenvervoer.

5.5 Uitvoeringsinstrumenten

Er zijn verschillende instrumenten om bij te dragen aan de uitvoering van het openbaar vervoerbeleid. Op de eerste plaats is dat het openbaar vervoersysteem en de inrichting daarvan. Verder zijn dat het aanbestedingsbeleid en het tarievenbeleid.

Aanbesteden

De provincie ziet openbare aanbesteding als een middel om de OV-doelstellingen te bereiken. Het kan bijdragen aan de efficiency van het openbaar vervoersysteem. Of openbaar aanbesteden ook op termijn het beste middel is om de doelstellingen te behalen, is niet te zeggen. Indien wettelijk mogelijk, kan overwogen worden om ook andere instrumenten in te zetten om de doelstellingen te bereiken.

Uitgangspunt bij aanbestedingen is dat een bepaalde mate van (opbrengst)verantwoordelijkheid de creativiteit van de vervoerder stimuleert. Dat leidt tot een beter en meer kostendekkend openbaar vervoersysteem en/of extra reizigers. Hiervoor hebben de vervoersbedrijven, binnen duidelijke randvoorwaarden, een bepaalde mate van vrijheid nodig, zodat zij die opbrengstverantwoordelijkheid ook kunnen nemen. De ontwikkelfunctie ligt in onze ogen voornamelijk bij de vervoerder. Het verlenen van een concessie moet gepaard gaan met een goed systeem van monitoring en beheer, om de kwaliteit van het product en de afspraken te bewaken. Het ROCOV is een belangrijke partner bij het verlenen van concessies.

Zoals ook aangegeven in het Frysk Miljeuplan 2006-2009, zal de provincie een leidende rol vervullen bij het overschakelen op duurzame brandstoffen of (aard)gas. Daarvoor zal bijvoorbeeld bij de aanbesteding van het openbaar vervoer de mate van gebruik van duurzame brandstoffen c.q. (aard)gas zwaar wegen.

De provincie zorgt ervoor dat er een onafhankelijk klantreactiesysteem wordt opgezet (niet bij de vervoerder) met terugkoppeling naar de afgesproken prestaties van de vervoerder en criteria voor sancties die staan op slechte dienstverlening. Een en ander wordt ook vastgelegd in de concessievoorwaarden.

Concessiegebieden

Fryslân is onderverdeeld in een aantal concessiegebieden (zie kaart 12.2 in hoofdstuk 12) Deze gebieden kunnen apart of samen worden aanbesteed. Meerdere gebieden tegelijk aan besteden kan efficiencywinst opleveren. Juridische samenvoeging van concessiegebieden is hiervoor niet noodzakelijk.

Nagegaan is in hoeverre de mogelijke efficiency winsten van gebieden tegelijk aanbesteden opwegen tegen het grotere risico en de mogelijke afname van concurrentie. Vooruitlopend op dit onderzoek waren de concessiegebieden Noord en Zuidwest Fryslân reeds samengevoegd tot één concessiegebied.

De concessies stadsdienst Leeuwarden, Terschelling, Ameland, Vlieland, Schiermonnikoog en de Q-liner 315 zijn eigenlijk te klein als zelfstandige concessie. Deze concessies zullen worden samengevoegd met andere concessies of met elkaar zodat grotere concessiegebieden ontstaan. De coördinatielast van zowel de vervoerder als de dienst verkleint daardoor. Bij samenvoegen wordt gekeken naar: samenhang tussen de concessiegebieden, omzet en subsidiebedrag van de concessie, efficiency mogelijkheden tussen vervoersvormen en de verschillende looptijden. Daarnaast speelt ook mee hoe de markt op dat moment is. Is het gewenst alles bij een grote vervoerder onder te brengen of moeten kleine vervoerders ook een kans krijgen? Looptijden van nieuwe concessies worden zodanig gekozen dat in 2020 een multimodale aanbesteding van bus en trein mogelijk is. Rond 2014 is er een volgend moment waarop bezien kan worden of voortgegaan wordt met het samenvoegen van concessiegebieden.

Met het gereedkomen van de Hanzelijn vervalt de noodzaak voor een rechtstreekse busverbinding tussen Groningen en Lelystad en Heerenveen en Lelystad. Een reis met de trein is sneller. Hiermee vervalt ook het nut van een aparte Q-liner concessie Groningen - Lelystad. Lijndelen worden bij andere concessies onder gebracht.

Binnen de gewenste ontwikkelingen voor het georganiseerde individuele vervoer past het om het kleinschalige vervoer in kleinere aparte concessies onder te brengen of op een heel andere manier te organiseren. Derhalve zal er binnen nieuw aan te besteden concessies ruimte gecreëerd worden om dit kleinschalige vervoer (gefaseerd) uit de concessie te halen en anders in te vullen. Dit gebeurt pas als er een goed alternatief voorhanden is.

Communicatie buschauffeur - brugwachter

Om de doorstroming van het openbaar vervoer op kritieke kruisingen met vaarwegen en OV-routes te garanderen, is een aantal beweegbare bruggen uitgerust met een zogenaamde 'combofoon'. Buschauffeur en brugwachter kunnen hiermee met elkaar communiceren over vertragingen en andere verstoringen in de dienstuitvoering. De brugwachter kan dan rekening houden met de werkelijke passeertijden van de bus. Betrokkenen zijn tevreden over de resultaten. Een dergelijke voorziening moet ook in de toekomst gehandhaafd blijven.

Tarievenbeleid

Het tarievenbeleid is een instrument dat ingezet wordt om de doelstellingen van het PVVP en het openbaar vervoer te bereiken. Dat betekent dat het tarief geen belemmering moet zijn om te kunnen voldoen aan de verplaatsingsbehoefte en dat het concurrerend vermogen van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto niet af mag nemen.

Daarnaast echter moet de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer omhoog. De reizigers in het openbaar vervoer zijn direct belanghebbend bij het beschikbaar zijn van een goed systeem; dus zowel de sterke hoofdstructuur als het daarop aansluitende vervoer. Het is niet onredelijk om aan reizigers te vragen een groter deel van de kosten te dragen in de vorm van hogere tarieven. Deze hogere tarieven mogen echter niet leiden tot vraaguitval omdat daardoor het draagvlak voor goed collectief openbaar vervoer kan worden aangetast. Er wordt dus gestreefd naar stijgende reizigersopbrengsten bij een gelijkblijvend of hoger aantal reizigers. Dit kan bijvoorbeeld door reizigers beter te spreiden over de spits en het dal of een betere bezetting van het dal.

Hogere tarieven zijn ook acceptabel als de vervoerder meer of beter vervoer aanbiedt of meer gemak levert voor de reiziger.

De doelstellingen kunnen met elkaar in tegenspraak zijn. Uit onderzoek blijkt dat het ontbreekt aan voldoende gegevens om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de prijselasticiteit van het busvervoer in Nederland.

In de paragraaf over aanbesteden is al aangegeven dat de ontwikkelfunctie en de opbrengstverantwoordelijkheid voornamelijk bij de vervoerder liggen. Om zijn verantwoordelijkheid voor het OV te kunnen nemen, heeft de vervoerder een bepaalde mate van tariefvrijheid nodig. Deze vrijheid dient te blijven binnen de hiervoor aangegeven kaders.

Om zowel aan onze eigen doelen en wensen ten aanzien van OV-tarieven te voldoen en de vervoerder noodzakelijke tariefvrijheid te bieden, zal bij de aanbestedingen een tarievenkader worden meegegeven, gebaseerd op dit PVVP en het landelijke tarievenkader OV-chipkaart. Vervoerders dienen hun tariefvoorstellen binnen deze kaders goed te onderbouwen en als totaalpakket voor een langere termijn te presenteren. De voorstellen van de vervoerder zullen getoetst worden aan het tarievenkader.

Vooralsnog wordt de OV-chipkaart niet ingevoerd op de Waddeneilanden. Dat betekent dat de Waddeneilanden hun eigen tariefstructuur kennen

Hoofdstuk 6 Vaarwegen

6.1 Inleiding

Fryslân heeft een systeem van vaarwegen dat aansluiting biedt op een in Europa uniek netwerk van aaneengesloten vaargebieden. Hierbij vormt het Prinses Margriet kanaal de ruggengraat van het systeem. Het vaarwegennetwerk dat in dit hoofdstuk wordt beschreven is economisch van groot belang voor de provincie; voor zowel de watersport gebonden economie als voor het transport van goederen over het water. De classificatie van het netwerk is aangepast aan de gebruikersgroepen.

De volgende gebruikersgroepen worden onderscheiden

1. Goederenvervoer (natte en droge lading)
2. (Dag)passagiers- en (zeil)chartervaart
3. IJsselmeer-, Wadden- & zeezeilers
4. Toerzeilers
5. Toervaarders (motorboten)
6. Sloepen
7. Kanovaarders en overige

Paragraaf 6.2 beschrijft het netwerk voor het beroepsgoederenvervoer. In paragraaf 6.3 wordt het netwerk voor de watersport beschreven. In paragraaf 6.4 komt veiligheid en in paragraaf 6.5 het beheer aan de orde.

6.2 Beroepsvaarwegennet

Het vaarwegennetwerk in Fryslân biedt goede mogelijkheden voor vrachtvervoer over water. Ons doel is om er voor te zorgen dat dit zo blijft. Daarom dient het netwerk goed onderhouden te worden en dienen belemmeringen bij de huidige classificatie van vaarwegen weggenomen te worden. Of opwaardering nuttig en noodzakelijk is, dient te blijken uit kosten-batenanalyses.

Het beroepsvaartwegennet wordt niet alleen gebruikt voor het transport van goederen over het water, maar in toenemende mate ook voor personenvervoer. Passagiersschepen, veerponten, rondvaartboten en charterschepen uit de Bruine vloot worden allemaal als beroepsvaart beschouwd als bedrijfsmatig personen worden vervoerd. Afhankelijk van hun afmetingen maken zij tevens gebruik van het recreatieve vaarwegennet. Voor met name de Bruine Vloot zijn tevens het IJsselmeer en de Waddenzee belangrijk.

Een ontwikkeling is de veranderende functie van de havens en daarmee gepaard gaande toename van het containervervoer als gevolg van verschuiving in modaliteiten (Modal shift en Modal split). Bereikbaarheid van de havens door klasse Va schepen is wenselijk in verband met de aansluiting met het Prinses Margrietkanaal.

Om de vaarweggebruikers naar gelang hun aard en gedrag optimaal te kunnen faciliteren onderscheiden we op het vaarwegennetwerk verschillende gebruikersgroepen.

Goederenvervoer

Het beroepsgoederenvervoer gebruikt de vaarwegen in het netwerk met een doorgaande dan wel een ontsluitende functie. De belangrijkste as voor het goederenvervoer per schip is het Prinses Margrietkanaal dat, als CEMT klasse Va vaarweg, een doorgaande functie heeft vanuit Zuidwest Nederland via Amsterdam, het IJsselmeer en Lemmer naar Groningen en Duitsland. Daarnaast heeft het Prinses Margrietkanaal een ontsluitende functie vanaf de Rijn in Duitsland via Kampen naar bestemmingen in Fryslân.

Het Prinses Margrietkanaal heeft zijtakken naar Leeuwarden, Drachten, Heerenveen en Sneek. Deze vaarwegen ontsluiten binnenhavens waaraan watergebonden bedrijven zijn gevestigd. Om de investeringen in het Prinses Margrietkanaal optimaal te laten renderen is het wenselijk dat ook de zijtakken door klasse Va schepen bevaren worden. Vanwege de hoge kosten die daarmee zijn gemoeid, of omdat andere belangen een rol spelen, bijvoorbeeld vanuit de natuur of ecologie, kunnen die vaarwegen niet worden opgewaardeerd tot CEMT klasse Va.

Met een ontheffingenbeleid kunnen klasse Va schepen onder voorwaarden met name voor wat betreft de diepgang en vaarsnelheid op de zijtakken worden toegelaten. Waar nodig worden verkeersregulerende maatregelen genomen of kan worden volstaan met een enkelstrooks profiel voor klasse Va schepen.

De (industrie)havens te Harlingen en Franeker (Kiestertzijl) zijn ontsloten via de Waddenzee en het Van Harinxmakanaal. Het Van Harinxmakanaal verbindt de industriehavens te Harlingen, Franeker en Leeuwarden met het Prinses Margrietkanaal.

Gemeenten dienen ontwikkelingen die belemmerend zijn voor het functioneren en de verdere ontwikkeling van het beroepsvaarwegennet, te voorkomen. In de vaarwegenverordening Fryslân zijn maximaal 30 meter brede beheerszones aan weerszijden van alle beroeps- en recreatievaarwegen vastgelegd, waarbinnen een verbod geldt voor bouwwerken, houtopstanden, werkzaamheden, enz. tenzij hiervoor door de provincie een ontheffing is verleend

Maatregelen doorgaand net

Het Prinses Margrietkanaal doorsnijdt de provincie van zuidwest naar noordoost. en ontsluit diverse bestemmingen voor de beroeps- en de recreatievaart. Waar mogelijk worden recreatieve bestemmingen via alternatieve vaarroutes met elkaar verbonden. Uitgangspunt van het beleid is dat het beroepsgoederenvervoer zoveel mogelijk gescheiden wordt afgewikkeld van het recreatieve scheepvaartverkeer.

Het netwerk voor de beroepsvaart wordt ook gebruikt door passagiersschepen, pontveren, rondvaartboten en charterschepen uit de Bruine Vloot. Het kenmerk hierbij is toeristisch verblijf op en rondom het water.

Afhankelijk van hun afmetingen en bestemming maken deze schepen tevens gebruik van het recreatieve vaarwegennet. Voor met name de Bruine Vloot zijn tevens het IJsselmeer en de Waddenzee belangrijk.

Prinses Margrietkanaal

Het Prinses Margrietkanaal maakt deel uit van de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl. In de periode tot en met 2011 zijn een aantal knelpunten weggenomen:

- vervanging van de bruggen Stroobos en Fonejacht.
- Verdieping- en verruimingwerken tot 5.40 m NAP
-

Vervanging van de zes andere bruggen vindt plaats in de periode vanaf 2011. Ook in de provincie Groningen wordt tegelijkertijd gewerkt aan de opwaardering van de vaarweg. Er resteert dan nog in feite één knelpunt en dat is de sluis bij Lemmer. De wacht- en ligtijden zullen hier naar verwachting op termijn regelmatig meer dan 30 minuten worden en dat is niet acceptabel. Op verzoek van de provincie is de aanpak van de sluis Lemmer door het Rijk op de lijst met toekomstig uit te voeren projecten geplaatst.

Maatregelen ontsluitend net

Zoals gezegd hebben de andere vaarwegen in Fryslân een ontsluitende functie. De ontwikkeling van de overslag in plaatsen langs deze vaarwegen is mede bepalend voor het wel of niet nemen van maatregelen aan de vaarweg. Hieronder wordt de ontwikkeling per gemeente weergegeven, waarna per vaarweg ingegaan wordt op deze ontwikkelingen.

Tabel 6.1: ontwikkeling goederenoverslag per schip in Fryslân (x 1000 ton) – bron CBS (voor 2003 en 2004 is gebruik gemaakt van voorlopige cijfers, enkele gemeenten ontbreken)

(x 1000 ton)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Harlingen	1.894	2.449	2.768	2.819	2.013	2.305	2.508	3.231	3.750
Leeuwarden	750	725	720	872	775	702	793	736	1138
Smallingerland	411	772	854	1.047	851	787	776	687	1123
Sneek		436	669	589	745	564	850	595	444
Lemsterland	1.724	987	852	896	1.969	1.545	1.640	816	729
Heerenveen	203	436	570	444	471	335	464	343	589
Dongeradeel	325	349	373	389	42	199	204	617	785
Ameland	870	687	568	419	23	239	187	333	377
Tytsjerksteradiel	530	515	645	1.114	887	695	170	330	458
Boarnsterhim	166	239	226	296	298	78	58	51	303
Wymbritseradiel	45	208	71	65	52	85	60	87	252
Franekeradeel	218	333	265	370	273	172	200	104	228
Terschelling	273	889	594	827	407	260	559	167	209
Schiermonnikoog	66	179	88	55	71	95	91	142	88
Vlieland		344	81	61	58	56	130	43	61
Nijefurd		138	179	63	115	76	98	75	25
Achtkarspelen	354	558	417	476	445	529	456	-	-
Opsterland	-	146	335	577	-	255	231	-	-
Menaldumadeel	-	39	64	59	37	38	33	-	-
Skarsterlân	35	-	-	28	-	21	-	-	-
Wûnseradiel	-	-	28	56	-	-	-	-	-
Gaasterlân-Sleat	-	-	-	-	-	-	-	-	27
Fryslân totaal	8.759	10.342	10.112	11.291	9.621	9.586	9.672	8.002	10.782

Zoals uit tabel 6.1 blijkt heeft het Prinses Margrietkanaal ook een ontsluitende functie. Kleinere havens liggen in Wymbritseradiel, Boarnsterhim, Tytsjerksteradiel en Achtkarspelen. Direct langs het Prinses Margrietkanaal vindt circa 30% van de Friese goederenoverslag plaats.

De vaarsnelheid op de Friese vaarwegen is bepaald aan de hand van de waterverplaatsing van schepen. Op deze wijze zijn tonnagegroepen vastgesteld en de daarbij behorende vaarsnelheid. Eventuele verhoging van de vaarsnelheid op Prinses Margrietkanaal zal pas worden gerealiseerd nadat de opwaardering tot klasse Va gereed is. Dit om onveilige situaties en schade aan de oevers en kaden zoveel mogelijk te voorkomen. Na verhoging van de vaarsnelheid zal regelmatig overleg gevoerd worden met de brancheorganisaties voor recreatie en toerisme, om te kijken of de hogere vaarsnelheid geen problemen oplevert voor de recreatievaart. Mocht dit wel het geval zijn, dan zal in overleg met deze organisaties gezocht worden naar oplossingen, bijvoorbeeld het beperken van de vaarsnelheid in het watersportseizoen of het beperken van de snelheid bij gevaarlijke kruispunten.

Van Harinxmakanaal

Op basis van de ingeschatte potentie voor de binnenvaart is in het PVVP 1999 opgenomen dat het Van Harinxmakanaal opgewaarderd dient te worden tot klasse Va. Aansluitend is een nader onderzoek naar de economische noodzaak en haalbaarheid verricht. De conclusie is dat er relatief weinig doorgaand vrachtverkeer is. Niettemin is er vanaf 2010 weer groei waarneembaar in de ladingstromen op dit kanaal. Provinciale Staten hebben naar aanleiding van het onderzoek in 2007 besloten dat de huidige vaarweg op het niveau wordt gebracht van een volwaardige klasse IV vaarweg. De dekking voor de uit te voeren maatregelen moet worden gevonden in de afkoopsom het Rijk als gevolg van overdracht van het kanaal aan de provincie. Als hierover geen overeenkomst met het Rijk wordt bereikt zal aan Provinciale Staten een voorstel voorgelegd worden met betrekking tot financiering voor het opheffen van de grootste knelpunten.

Het Van Harinxmakanaal valt in drie economische eenheden uiteen:

1. Harlingen – Franeker (Kie). Dit is het gedeelte met de grootste goederenoverslag en de grootste potentie voor het ontwikkelen van nieuwe economische activiteiten. Ontsluiting voor de scheepvaart vindt plaats via de Boontjes en Kornwerderzand. Opwaardering van dit gedeelte naar klasse Va is op termijn gewenst. Hier zal stapsgewijs naar toe moeten worden gewerkt. Bij vervanging van kunstwerken zal hier direct rekening mee gehouden moeten worden. Nu al varen hier klasse Va-schepen (met ontheffing)
2. Franeker (stad) – Leeuwarden (stad). Op dit gedeelte worden nauwelijks goederen overgeslagen en is sprake van beperkt doorgaand verkeer. De ruimtelijke reserveringen uit het verleden komen te vervallen. Het kanaal wordt wel uitgebouwd naar een klasse IV vaarweg.
3. Leeuwarden-Prinses Margrietkanaal: Op dit gedeelte vindt voornamelijk de afwikkeling van het scheepvaartverkeer van en naar Leeuwarden plaats. In 2011 wordt tegenover de Swettehaven in Leeuwarden een containerterminal gerealiseerd voor de ontvangst van klasse Va schepen. Daarbij wordt tevens een zwaaiком aangelegd. De ruimtelijke reserveringen uit het verleden komen te vervallen. Het kanaal wordt wel uitgebouwd naar klasse IV.

Kornwerderzand - Harlingen

De vaargeul Kornwerderzand – Harlingen via de Boontjes is nu door het Rijk niet geclassificeerd. Alleen bij hoogwater is de route enkele uren bevaarbaar voor klasse IV en V schepen. In december 2001 is door

Rijkswaterstaat een verkenning naar het knelpunt uitgevoerd. Ondanks technische beperkingen van de Lorenzsluis is het krappe tijdvenster voor de passage van de Boontjes over een lengte van ca. 1000 meter het maatgevende knelpunt. Bij normaal hoogwater is de geul hier 3,70 meter diep, bij laagwater is dat slechts 1,40 meter. Omdat alle diepgaande schepen in principe op hetzelfde moment deze krappe passage willen nemen, ontstaat ook een veiligheidsrisico. Rijkswaterstaat heeft recentelijk te kennen gegeven dat volledige opwaardering tot klasse V geen prioriteit heeft. Voor de ontwikkeling van de binnenvaart in Harlingen en Franeker en ontsluiting van de Westergozone is opwaardering wel noodzakelijk. We hebben daarom initiatieven genomen om de opwaardering ter hand te nemen. Opwaardering van de gehele vaarweg is niet noodzakelijk, het gaat om een lokaal knelpunt in de Boontjes. Het ontwerp-PKB Waddenzee geeft enige ruimte om knelpunten in de vaarweg op te lossen. Omdat de Waddenzee beschermd gebied is, zal uitgebreide ecologische en morfologische toetsing wel noodzakelijk zijn.

De Lorenzsluizen zijn tevens een knelpunt als het gaat om wachttijden. Er passeren ruim 4.000 beroepsschepen en 40.000 recreatieschepen per jaar. Doordat er verderop in de route een tijdschorsing is, moet alle beroepsvaart in een korte periode worden afgewikkeld, anders moet een half etmaal worden gewacht. Soms kan de sluis vanwege te grote peilverschillen bij harde wind niet worden bediend vanwege stabiliteitsproblemen. Deze situatie zal fors verslechteren na de verwachte stijging van het IJsselmeerpeil. Bij het opwaarderen van de Boontjes, zal ook voor de Lorenzsluizen een passende oplossing moeten worden gezocht.

Vaargeul Harlingen - Noordzee

Voor de ontwikkeling van Harlingen is de bereikbaarheid vanaf de Noordzee belangrijk. In de huidige situatie heeft de geul bij de hoogste drempel een diepte van 6,90 meter onder NAP. Op dit moment ondervinden enkele bedrijven vooral vanaf Harlingen problemen met de bereikbaarheid van de vaargeul. Op verzoek van Gedeputeerde Staten van Fryslân en de gemeente Harlingen zal Rijkswaterstaat in 2006 de geul op een diepte van 7,50 meter brengen, zodat schepen dieper geladen kunnen worden en minder afhankelijk zijn van de getijden. Ook de haven van Terschelling profiteert van deze ontwikkeling.

Vaarweg naar Drachten

Voor de vaarweg naar Drachten is een verkennend onderzoek verricht. Conclusie was dat opwaardering naar CEMT klasse Va grote bezwaren kent voor natuur en recreatie. Een vervolgonderzoek heeft uitgewezen dat mogelijke alternatieven op dit moment te kostbaar zijn wanneer ze afgezet worden tegen de baten. In 1999 is besloten dat de opwaardering van de vaarweg weer in overweging kan worden genomen als de goederenstroom meer dan 2 miljoen ton bedraagt. In tabel 6.2 is te zien dat dit nu nog niet het geval is. De groei prognoses goederenvervoer Noord-Nederland (zie tabel 7.1, hoofdstuk 7) laten zien dat juist voor de binnenvaart groei wordt verwacht. Daarnaast kunnen situaties waarbij sprake is van een onaanvaardbare aantasting van natuurwaarden of van de veiligheid aanleiding vormen om hernieuwd onderzoek te starten naar de gebruiksmogelijkheden van deze vaarroute. Of zulke situaties zich in het Nationale park "de Alde Feanen" i.o. uiteindelijk zullen voordoen moet nog worden onderzocht. Dit kan ertoe leiden dat (de) alternatieve routes weer in beeld komen.

Vaarwegen naar Heerenveen, Akkrum en Sneek

Naar Heerenveen vindt met ontheffing vervoer met klasse Va schepen plaats. In 2010 zijn vanaf Heerenveen drie afvaarten per week met containerschepen. De Houkesleat naar de industriehavens te Sneek is geschikt gemaakt voor klasse Va schepen. Naar Akkrum worden bouwstoffen vervoerd ten behoeve van de daar gevestigde betonfabriek.

Overige vaarwegen

Op enkele vaarwegen die voorheen CEMT-klasse I waren, bestaat de beroepsvaart overwegend uit bruine vlootschepen. Het betreft hier de vaarverbinding tussen Osingahuizen en Bolsward (Wide Wimerts, Eatshimmer Mar, De Wimerts, Krúswetter en Stadgracht) en de vaarweg tussen Sneek en IJlst (Stadsgracht, De Kolk, De Geaw en Wiiddraai). Het belang van de overige beroepsvaart bij deze vaarwegen is vrijwel geheel vervallen. De bruine vloot kan voldoende uit de voeten met de normering van de recreatievaarwegen, mits wordt vastgehouden aan het principe "houden wat je hebt". Dit betekent dat verondieping en versmalling voor deze vaarwegen niet aan de orde is. De CEMT-classificatie is daarmee overbodig geworden.

Deze redenering is doorgetrokken voor enkele andere doorgaande vaarwegen waarop geen beroepsvaart meer plaats vindt. Zo wordt de classificatie CEMT III op het Johan Frisokanaal naar Heeg gehandhaafd, maar deze vervalt op het traject van Heeg naar Stavoren.

6.3 Recreatief vaarwegennet

De watersport is voor Fryslân van groot belang. Naast een belangrijke bron van werkgelegenheid, is het voor de inwoners een gewaardeerde vorm van vrijetijdsbesteding. Het gevarieerde aanbod van meren en plassen vormt, in combinatie met het stelsel van verbindende vaarwegen en aanliggende sfeervolle dorpen en steden, de kern van het unieke Friese watersportgebied. In 1999 is het 'Friese Merenproject' gestart, met als doel om in alle opzichten een kwaliteitsverbetering in het Friese merengebied te realiseren. Er is al een aantal projecten gerealiseerd, zoals het Houkesloot aquaduct in Sneek en de Middelseerûte. De totale investering is circa 320 miljoen euro, die jaarlijks een extra winst voor de economie van het Friese merengebied oplevert van circa 16 miljoen euro. De maatregelen die in de projectenlijst 12.2 (hoofdstuk 12) genoemd worden, hebben de prioriteit A, B of C gekregen en waar mogelijk is ook de dekking is aangegeven.

In de afgelopen jaren is het vaarwegennet – onder meer via het Fries Merenproject - goed op orde gebracht. Er is en wordt nog steeds veel gebaggerd. Er zijn goede verbindingen tussen de vaarwegen onderling. Waar nog knelpunten zijn worden deze geprioriteerd in het uitvoeringprogramma dat jaarlijks wordt vastgesteld.

In deze wijzigingsnota zijn bestaande beleidsuitgangspunten die eerder in afzonderlijke nota's zijn vastgesteld samengebracht. Dit betreft de beleidsuitgangspunten uit het Friese Merenproject, het Plan Kleine Watersport en de Beleidsnotitie Snelvaren.

Doel en uitgangspunten

De marktpositie van het Friese merengebied staat onder druk. De bezoekersstroom stagneert door toenemende concurrentie van andere watersportgebieden, van andere vormen van vakantie en vrije tijdsbesteding en het teruglopen van de belangstelling voor de watersport bij de jeugd. De belangstelling voor toervaart neemt echter toe. Daarnaast is de vraag naar luxe en grotere boten toegenomen, is de chartervaart snel gegroeid en de populariteit van het varen op groot water, zoals Waddenzee en IJsselmeer, toegenomen.

Kwaliteitsverbetering is van belang om de marktpositie te behouden. In de provinciale Beleidsnota Recreatie en Toerisme 2002 - 2010 is het volgende doel geformuleerd: "het bevorderen van een goed

watersportproduct, gericht op het instandhouden van een aantrekkelijk recreatiemilieu voor in principe elke vorm van watersport.” Om dit te realiseren is het van belang om de waterrecreant een verscheidenheid aan vaarmogelijkheden te bieden met een zo open mogelijk vaargebied. Een gebied waar de waterrecreant zo weinig mogelijk beperkt wordt door de hoogte van bruggen, de diepte en/of de breedte van de vaarweg en de bediening van bruggen en sluisen. Daarnaast is het vergroten van de toervaartmogelijkheden een speerpunt. Dit houdt in het creëren van nieuwe routes.

Wonen aan ‘open’ water is een trend. Hierdoor kunnen watersportliefhebbers vanuit ‘huis’ hun favoriete vaargebied bereiken.

Het gevarieerde aanbod van meren en plassen vormt, in combinatie met het stelsel van verbindende vaarwegen en aanliggende sfeervolle dorpen en steden, de kern van het unieke Friese watersportgebied.

Vaarwegprofielen, streefbeelden en inrichting

In het kader van de 2^e fase van het Friese Merenproject ligt het accent de komende jaren op verblijven. Dat wil zeggen dat de recreatieve vaarweggebruikers worden verleid om naast het verblijf op het water, ook bestemmingen op de wal te bezoeken. Het element watersportkernen is toegevoegd om bestedingen aan de wal te stimuleren. Hierdoor wordt de economie versterkt. Om het voor de recreanten aantrekkelijk te maken om de wal op te gaan is het noodzakelijk dat belemmeringen op het water zoveel mogelijk worden weggenomen. Watersportkernen dienen goed bereikbaar te zijn. Dit betekent dat een aantal ontsluitende delen toegevoegd kunnen worden aan het recreatieve vaarwegennet. Een voorbeeld hiervan is de verbinding tussen Woudsend en De Kûfurd via De Welle op DM niveau.

Tijdens de planperiode is de provincie eigenaar geworden van de meeste grote Friese meren. Het ontbreekt in het huidige beleid aan een classificatie van de meren in de meren, buiten de geulen en bij aanlegvoorzieningen. Deze classificatie is nodig, om eenduidig te kunnen opereren en tot een optimaal bruikbaar vaarnetwerk te komen. Bij eerdere besluitvorming van GS en PS (vaststellen van de door FMP opgestelde Baggerevaluatie) is met deze benaderingswijze ingestemd. Op kaart 6.2 zijn de vaarwegklassen buiten de geulen opgenomen. De kaart betreft het streefbeeld voor de planhorizon van het PVVP.

Wat betreft de meren sluit de kaart grotendeels aan bij de actuele situatie (diepten). De meeste oeverzones zijn aangeduid als overig vaarwater, met kansen voor ecologie en waterkwaliteit.

Het streven is ook de aanlegplekken en havens voor de aanliggende klasse geschikt te maken. Basis voor kaart 6.2 vormt het PVVP 2006 en Provinciaal Waterhuishoudingsplan 2010, waarin de functie vaarweg is aangeduid (soms in combinatie met andere functies). Bij de realisatie dient onderscheid te worden gemaakt in onderhoud en opwaardering. Om dit onderscheid te kunnen maken is behoefte aan een vaarwegenlegger. De provincie neemt het initiatief om met de overige beheerders tot een vastgestelde vaarwegenlegger te komen. De Vaarwegenverordening Fryslân zal hiervoor als basis dienen. Onderhoud heeft betrekking op het in standhouden van dit leggerprofiel. Van opwaardering is sprake indien er voor wordt gekozen om meer te doen dan nodig is voor onderhoud (conform leggerprofiel). Vaak gaat het dan om het verdiepen en/of verbreden van een vaarweg om aan de gewenste vaarwegklasse te kunnen voldoen.

Opwaarderingen dienen integraal te worden afgewogen. Aspecten die daarbij aan de orde komen zijn natuurwaarden, waterkwaliteit, zwemwaterlocaties, stabiliteit kaden en hydrologie. Hierbij wordt specifiek gewezen op de gearceerde routes (zie kaart 6.2) en de ondiepe voorde in de Kûfurd en de aanwezige keileem in de Burgumer Mar en de Leien. Dit zijn routes door gebieden met belangrijke

natuurwaarden. Tijdens de planperiode dient onderzocht te worden of de toegekende klasse haalbaar en inpasbaar is.

Het beleid rond de vaarwegprofielen en de gewenste inrichting zijn goed beschreven. Wat ontbrak was een ingrijpdiepte (de minimale onderhoudsmaat). Deze is opgenomen in tabel 6.3. Ook de geadviseerde baggerdiepte is hierop aangepast. Het gevolg hiervan is dat onderhoudswerken voor uitvoering getoetst dienen te worden door het waterschap. Een grotere onderhoudsdiepte kan namelijk de stabiliteit van boezemkaden negatief beïnvloeden en kan effect hebben op de waterkwaliteit (KRW doelen).

Kleine Waterrecreatie

In het Plan Kleine Waterrecreatie 2003 – 2010 komen de belangen van de doelgroepen 'kleine motorboten / sloepen', 'kano's' en 'surfplanken/kitesurfen' aan de orde. Het plan beschrijft het vaarwegnetwerk voor de kleine watersport maar dat kan niet los worden gezien van het aansluitende netwerk. Het plan biedt aanknopingspunten voor lokale initiatieven, maar de ontwikkeling daarvan vindt dikwijls plaats in samenhang met andersoortige recreatieve ontwikkelingen. De provincie Fryslân neemt hierbij geen voorttrekkersrol.

Initiatieven tot optimalisering van het netwerk zullen zoveel mogelijk genomen moeten worden door gemeenten (bijvoorbeeld met ondersteuning van Plattelânsprojekten) alsmede door ondernemers of kanoverenigingen in samenwerking met de beide eerstgenoemde partijen. Om die reden wordt het netwerk opgenomen in het totale provinciale recreatief vaarwegnetwerk (kaart 6.2). De categorisering is aangepast: E1 vaarwegen worden E vaarwegen, E2 vaarwegen worden onderverdeeld in F (Sloepen) en G (kano's). In tabel 6.2 is de maatvoering opgenomen. Op kaart 6.2 is de categorie G niet opgenomen. Het initiatief hiervoor ligt helemaal bij de gemeenten. De vaarwegen die geen klasse aanduiding hebben gekregen zijn aangeduid als overig vaarwater. Hieraan worden geen specifieke maatvoeringseisen gesteld.

Zoals gezegd neemt de belangstelling voor toervaart toe. Daarom is het wenselijk om meer toervaartroutes tussen gebieden te creëren. Hierdoor wordt ook meer de druk op het netwerk verspreid. De volgende onderdelen van routes zijn toegevoegd ten opzichte van het PVVP 1999:

- Berlikum – Dokkumer Ie- Aldtsjerkster Feart – De Mourk (Noordelijke Elfstedentochtroute);
- Grutte Wielen – de Valom – Nije Swemmer (tracé nog in onderzoek);
- Strobosser Trekfeart – nieuwe Kanaal om Kollum;
- Rottevalle - Surhuisterveen/Harkema - PM kanaal (tracé nog in onderzoek);
- Toervaartoutes Drachten – Drenthe/Groningen (tracés nog in onderzoek);
- Polderhoofdkanaal;
- Kromme Grou – It Swin - (Reduzum -) De Swette;
- IJlst – Soalsleat – Swarte Brekken;
- Hindeloopen – Workum, danwel Koudum – Workum (tracé nog in onderzoek);
- Sleattemer Mar – Galamadammen (tracé nog in onderzoek): in het PVVP 1999 was De Luts als verbinding tussen het Sleattemer Mar en Galamadammen opgenomen. Het realiseren van deze route zonder aantasting van het unieke landschap blijkt niet te realiseren. Er zal daarom ten noorden van De Luts een alternatief tracé moeten worden gezocht.

De status van 'tracé nog in onderzoek' heeft onder meer te maken met eventuele gevolgen voor landschap, natuur en milieu. Afhankelijk van de uitkomsten van de onderzoeken zullen de tracékeuzes worden gemaakt.

De hierboven genoemde routes verbinden gebieden met elkaar en hebben daardoor een regionaal/bovenlokaal belang. Daarnaast zijn er lokale routes geschikt om binnen een gebied een extra rondje te kunnen varen of een dorp te ontsluiten. Het initiatief voor dit soort routes ligt bij de gemeente(n). Vanuit het recreatieve belang kan het zijn dat de provincie een dergelijk project wel ondersteunt.

Categorisering

De functionele opbouw van de recreatieve vaarwegen is uitgewerkt in een categoriseringssysteem. Het doel hiervan is de vormgeving en mogelijkheden van vaarwegen in overeenstemming te brengen met hun verbindende of ontsluitende functie. Hiervoor is een nieuw kaartbeeld toegevoegd.

Verbindingsfunctie

Bij vaarwegen met een verbindingsfunctie wordt onderscheid gemaakt tussen:

- vaarwegen die geschikt zijn voor grote boten (klasse A);
- vaarwegen die geschikt zijn voor middelgrote boten (klasse B).

Beide categorieën zijn bedoeld voor intensief gebruik door zeil- en motorvaart.

Ontsluitingsfunctie

Bij vaarwegen met een ontsluitingsfunctie is onderscheid gemaakt tussen vaarwegen die:

- de meren in Fryslân onderling ontsluiten (klasse C) en geschikt zijn voor intensief gebruik;
 - vaarwegen die het Friese merengebied ontsluiten met vaargebieden met minder vaarmogelijkheden (klasse D). Klasse D-vaarwegen zijn geschikt voor minder intensief gebruik.
- De ontsluiting van ligplaatsen op een route dient zo veel mogelijk dezelfde classificatie te krijgen als de route zelf.

Inrichting

Om het vaarwegennet ook te laten functioneren zoals hierboven is omschreven, dient de inrichting van de vaarwegen hierop aan te sluiten. De verschillende verbindingen worden namelijk door andere typen schepen bevaren. In onderstaand schema is de normering van de bruggen en diepten van de verschillende vaarwegklassen aangegeven. Deze normen zijn specifiek voor Fryslân opgesteld, maar komen op hoofdlijnen overeen met de normen die in de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland zijn opgenomen. Er wordt nog gewerkt aan Europese normen. Bij een volgende herziening van dit PVVP zullen deze opgenomen worden.

Tabel 6.3 a

Classificatie	Minimum doorvaart- hoogte	Geadviseerde baggerdiepte [m]	Toegelaten diepgang boten [m]
	bruggen [m]		
Azm	30	2,50	2,10
Grote zeewaardige boten	of BB > 3,75		
Bzm	30 m *	2,30	1,90
Niet-zeewaardige boten	of BB > 3,00		
Czm	30 m	2,10	1,70
Niet-zeewaardige boten	of BB > 3,00		
Cm	3,00	1,90	1,50
Grote motorboten			

Dm	2,50	1,70	1,30
Motorboten			

Tabel 6.3 b

Klasse	Recreatieve vaarwegen en meren												
	Toegelaten diepgang boten	Ingrijpdipte	Geadviseerde baggerdiepte**	Profieltype met vaarintensiteit en bijbehorende breedte waterbodemprofiel in meters								Bocht - straal	Extra profielbreedte
				Krap n < 5.000		Normaal n = 5.000-30.000		Intensief I n = 30.000 - 40.000		Intensief II n > 40.000			
vaarweg	geul in meer	vaarweg	geul in meer	vaarweg	geul	vaarweg	geul	vaarweg	geul	vaarweg	geul	minimale maat	alleen als R < 100 m
Azm Grote zeewaardige boten	2,10	2,20	2,50	17	20	25	30	30	36	35	42	R = 50 m	+ 2 m
Bzm Niet-zeewaardige boten	1,90	2,00	2,30	17	20	25	30	30	36	35	42	R = 50 m	+ 2 m
Czm Niet-zeewaardige boten	1,70	1,80	2,10	16	19	24	29	29	35	34	41	R = 50 m	+ 2 m
Cm Grote motorboten	1,50	1,60	1,90	16	19	24	29	29	35	34	41	R = 50 m	+ 2 m
Dm Motorboten	1,30	1,40	1,70	15	18	22	26	n.v.t.		n.v.t.		R = 40 m	+ 1 m
E Kleine motorboten	1,00	1,10	1,30	10	12	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		n.v.t.			
F Sloepen	0,80	1,00	1,20	8	10	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.					
G Kano's	0,50	n.v.t.	1,20	6	7								

* De bevaarbaarheid van ondiepe vaarwegen wordt vaak belemmerd door plantengroei onder water. De bestrijding c.q. het vaarwegonderhoud t.a.v. dit probleem is niet baggeren maar bijvoorbeeld hekkelen of maaien

Tabel 6.3 c

Kunstwerken Afmetingen kunstwerken in meters				
Hoogte		Breedte		Drempel
t.o.v. maatgevende waterstand				t.o.v. maatg. water-stand
minimum (bij best. kunstwerken)	gewenst (minimaal bij nieuwbouw)	minimum (bij best. kunstwerken)	gewenst (minimaal bij nieuwbouw)	
30,00 of BB > 3,75	onbeperkt	7,00***	> 9,50	2,50
30,00 * of BB > 3,00	onbeperkt	6,00***	> 9,50	2,30
30,00 * of BB > 3,00	onbeperkt	5,50***	> 8,50	2,10
3,00 of BB	> 3,00 of BB	4,75***	> 8,50	1,90
2,50 of BB	> 2,50 of BB	4,00***	> 7,00	1,70
2,00 of BB		4,00	6,00	
1,50 of BB		4,00	5,00	
1,00 (obstakels toegestaan)		3,00	4,00	

* als er op korte afstand een alternatieve route > 30,00 m beschikbaar is, mag volstaan worden met min. 12,50 m

** dit betreft een opwaardering t.o.v. het PVVP 2006. Bij projectvoorbereiding dient onderzocht te worden of deze waarde haalbaar is (met name in verband met stabiliteit kaden)

*** overgenomen uit PVVP 2006

Opmerkingen bij tabellen

1. De in de tabel gehanteerde normen zijn zoveel mogelijk in overeenstemming gebracht met de normen van uit de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland. Afwijkingen zijn het gevolg van onmogelijkheden in verband met de inpassing op grote schaal. De tabel is maatwerk voor het Friese vaarnetwerk.
2. De breedte wordt gegeven op een diepte gelijk aan de maatgevende toegelaten diepgang boten.
3. Overdiepte voor golfslag of afstroming is buiten beschouwing gelaten.
4. Geulen in meren 20% breder
5. Aanlegplekken aan de route hebben dezelfde diepte als de vaarweg

Als blijkt dat het niet nodig is om bovenstaande maten voor doorvaartbreedte en –hoogte van kunstwerken en/of de diepte van de vaarweg aan te houden, omdat hier geen behoefte aan is of de kosten te hoog zijn, kunnen er afwijkende maten vastgesteld worden. Als dit van toepassing is op provinciale vaarwegen dan wordt dit vastgelegd in de Vaarwegverordening Friesland. Op bepaalde routes zijn de bestaande afmetingen van de vaarweg ruimer dan volgens bovenstaande tabel noodzakelijk is. Aangezien er hierdoor meer schepen kunnen varen, dient deze situatie behouden te blijven.

Soms kan het gewenste profiel niet worden gerealiseerd.

Ook hier geldt dat, als het om provinciale vaarwegen gaat, afwijkende maten worden vastgelegd in de Vaarwegverordening Friesland.

Vaste bruggen die niet voldoen aan de eisen worden aangepakt. De hoogte van deze bruggen is niet automatisch de minimale hoogte die in het schema is aangegeven. De bepaling van de hoogte is maatwerk. Hierbij spelen de volgende aspecten: de hoogte van de andere bruggen in de route, technische, financiële, landschappelijke en maatschappelijke overwegingen (draagvlak en behoefte). Overige zaken die van invloed zijn op de hoogte van bruggen zijn:

- Verwachte bodemdaling: bodemdaling zorgt in bepaalde gebieden voor een verlaging van de brughoogten. Hier dient rekening mee gehouden te worden,
- Gewenst waterpeil.

Staandemastroute

Van Vlissingen naar Lauwersoog, loopt de Staandemastroute, een AZM-route welke grote zeilboten een alternatief biedt voor de Noordzee. Vanwege ontvlechting met de beroepsvaart op het Prinses Margrietkanaal is deze route destijds via Wergea op BZM niveau gerealiseerd. Er is dus geen verbinding op AZM niveau. Ook de passage door Leeuwarden met haar vele bruggen is ook een structureel obstakel in de route. Een alternatief om de stad aan de oostzijde te passeren is na een studie in 2009 niet haalbaar gebleken. Daarom zal worden onderzocht of een volwaardige AZM route tussen de centrale meren en het Lauwersmar via de Nije Swemmer, mogelijk is.

Snelle watersport

In 2003 is door Provinciale Staten de beleidsnotitie Snelle Watersport in Fryslân vastgesteld. Bij de totstandkoming hiervan zijn vele maatschappelijke geledingen betrokken. In de beleidsnotitie is vervolgens het accent gelegd op kwaliteitsverbetering van het watersportproduct, gericht op het in stand houden van een aantrekkelijk recreatiemilieu voor in principe elke vorm van watersport. Door zoning van de snelle watersport hebben de Staten beoogd om enerzijds de rust en anderzijds de gezellige drukte te versterken. Zo zijn “drukke”, “rustige” en “stille” vaargebieden benoemd met hun eigen functie. Deze typering is het streefbeeld voor de ontwikkelingsmogelijkheden van deze gebieden. Dit is van belang voor de concurrentiepositie van Fryslân als watersportprovincie.

Uit interviews en onderzoeken is gebleken dat veel jeugd zich **steeds minder** aangetrokken voelt tot de watersport. De jeugd heeft behoefte aan kortere, snellere, attractievere en diverse vormen van watersport die aansluit bij hun beleving. We gaan onderzoeken in welke mate we tegemoet kunnen komen aan deze diversificatie, en welke consequenties dit wellicht heeft voor de huidige zonering.

Op kaart 6.2 is de classificatie van het netwerk weergegeven.

Afwijkingen ten opzichte van categoriseringssysteem

Voor alle vaarwegen die in het recreatieve vaarwegennet zijn opgenomen, is bekeken of ze voldoen aan de uitgangspunten en richtlijnen uit het categoriseringssysteem. Uit deze toetsing komt een groot aantal knelpunten naar voren. Voor een aantal van deze knelpunten geldt dat opheffen van de geconstateerde obstakels grote en dure technische en/of ruimtelijke investeringen vraagt. Voor deze knelpunten is daarom nagegaan of het verantwoord is af te wijken van het beleid. Dit is aanvaardbaar wanneer aan de volgende randvoorwaarden wordt voldaan:

- er dient een alternatieve Czm route op een aanvaardbare afstand beschikbaar te zijn;
- de gebruikersintensiteit van de vaarwegen dient, in verband met de beperkte watersportmogelijkheden in de betrokken gebieden, relatief gering te zijn;
- de kosten van een Czm oplossing wegen niet op tegen de baten van het realiseren van een open verbinding.

In het kader op de volgende pagina is weergegeven voor welke gevallen wordt voldaan aan de randvoorwaarden en in welke gevallen is afgeweken van de voorgestelde hoofdstructuur.

Afwijkingen ten opzichte van categoriseringssysteem

Vanwege het grote aantal obstakels en de relatief hoge kosten en grote technische en/of ruimtelijke consequenties voor het opheffen van deze obstakels, hebben de volgende vaarwegen een Cm in plaats van een Czm aanduiding gekregen:

- Kromme Grou;
- Drachten - de Leien en Burgumer Mar - Nije Swemmer (tot Kollum);
- Strobosser Trekfeart – Kollum;
- Indijk - Hindeloopen;
- Fonejacht - Kruiswaters;
- Nieuw Heerenveens Kanaal.

Vier vaarwegen hebben om deze reden een Dm aanduiding gekregen:

- Fammensrakken (hoogte 2,85 mtr.);
- Stobberak - Horseweg – Jurjenssleat (hoogte 2,85 mtr.);
- Skeansleat - Lykfeart - Syltsjesleat – Lange Sleat (hoogte 2,50 m);
- Feanskieding (door Heerenveen, hoogte 2,70 mtr.) tevens is er geen extra ligplaatscapaciteit in Heerenveen voor uitbreiding).

De schematische verbinding van het Lauwersmeer naar het Groningse recreatieve vaarwegengebied is aangeduid als Azm-route omdat deze route onderdeel uitmaakt van de 'Staande mastroute' uit de beleidsvisie van de BRTN.

De verbindingen Makkum - Aldegeaster Brekken en Workum - Aldegeaster Brekken zijn als Bzm-route genormeerd in plaats van als Azm-route. Gelet op de omvang van het huidige recreatieve vaarverkeer tussen het Friese merengebied en het IJsselmeer en het aandeel zeewaardige schepen hierin, zijn er geen vier Azm-routes naar het IJsselmeer nodig. Omdat de verbindingen via Lemmer en Stavoren al geschikt zijn als Azm-route, worden de overige routes, in overeenstemming met de huidige gebruiksmogelijkheden, aangemerkt als Bzm-route.

In het PVVP 1999 was de zuidelijke route Tsjúkemar - Prinses Margrietkanaal via de Follegeasleat als Bzm opgenomen. De brug in deze route over de A6 voldoet niet. De kosten zijn zodanig dat deze brug niet aangepakt zal worden. Daarom is nu de noordelijke route via Scharsterbrug Bzm-route geworden en de zuidelijke afgewaardeerd tot Czm met behoud van de beroepsvaartclassificatie I.

In het PVVP 1999 waren de staande-mastroute Grou - Leeuwarden en de route Leeuwarden – Dokkum - Lauwersmeer opgenomen als Azm-route, overeenkomstig de BRTN-visie. De Provincie hanteerde toen echter een andere maatvoering, overeenkomend met de huidige Bzm-maten van de BRTN. In dit PVVP is dat aangepast. Helaas komt hierdoor wel tot uitdrukking dat er voor Azm-schepen na oplevering van de nieuwe brug bij Fonejacht geen directe Noord-Zuidverbinding meer is. Deze brug wordt straks alleen nog 's nachts op afroep bediend voor beroepsvaart. Hieronder valt ook de zgn. 'bruine vloot'.

De route IJlst – Soalsleat - Brekken sluit aan op het merengebied en daarom zou de route Cm moeten zijn. Gezien de gevoeligheid van de Swarte en Wite Brekken met het oog op de natuurwaarde is dit niet wenselijk. Daarom wordt gekozen voor Dm.

De schematische verbindingen van Heerenveen en Wolvega met het Tsjúkemar zijn in eerste instantie ingevuld met de vaarroute via de Pier Christiaansleat en de Fjouwerhúster Feart. In het oostelijke deel van het Tsjúkemar ligt het accent op natuur- en landschapsontwikkeling. Er wordt nader bekeken of een opwaardering van de Fjouwerhúster Feart hierbinnen past. Afhankelijk hiervan wordt bepaald welke classificatie de route krijgt,

De Welle is tussen de rondweg en De Kûfurd als Dm geclassificeerd in plaats van Cm of Czm. In Woudsend zelf wordt de klasse wel Czm. De redenen hiervoor zijn:

- 1 Door de aanleg van het aquaduct Jeltlesleat ontstaat er een zeer goede andere verbinding met Woudsend;*
- 2 De Welle dient verlegd te worden als deze opgewaardeerd wordt tot Czm, omdat de huidige vaarweg niet geschikt is. De kosten hiervan zijn te hoog.*
- 3 Er ontstaat te grote druk op natuurwaarden;*
- 4 De kosten voor verhoging naar Cm zijn veel hoger dan voor Dm in verband met de aanwezigheid van een rotonde op korte afstand van de brug;*
- 5 De Kûfurd heeft door zijn zeer beperkte diepgang geen recreatieve functie voor zeilboten.*

Uit cultuurhistorisch oogpunt is het niet wenselijk dat de bruggen in Hindeloopen worden verhoogd. Daarom zal de route Morra - Hindeloopen tot aan de zuidzijde van Hindeloopen Cm worden en in het historische centrum van Hindeloopen Dm blijven.

Bedieningstijden

Vanuit het thema Grenzeloos Varen richt het Friese Merenproject zich op de invalspporten tussen het IJsselmeer, Waddenzee en de Friese Meren en dan met name op de bevaarbaarheid van routes en de nautische knelpunten bij sluizen en bruggen. Dit wil zeggen dat de bruggen en sluizen ruime bedieningstijden kennen, waar mogelijk de pauzes worden afgeschaft en geen tolgeld wordt geheven. Inmiddels zijn van veel bruggen in het verbindende netwerk de pauzes opgeheven

Sinds 2005 geldt de volgende uniforme regeling in Fryslân van 1 april tot 1 november op maandag tot en met zondag:

- 09.00 – 12.00 uur;
- 13.00 – 16.15 uur;
- 17.15 – 19.00 uur, en in de maanden juni tot en met augustus tot 20.00 uur.

Uitgangspunt voor de manier waarop bruggen en sluizen in de provincie Fryslân worden bediend is het gewenste serviceniveau op het netwerk. Voor de beroepsvaart wil de provincie maximale faciliteiten bieden om vlot, veilig en betrouwbaar gebruik te kunnen maken van het netwerk. Voor de recreatievaart wil de provincie naast het bevorderen van grenzeloos varen vooral een goed gastheer zijn, en daarom willen we streven naar het afschaffen van de pauzes en tolgelden, ook voor de gemeentelijke bruggen. We zoeken daarom samenwerking met de gemeentes.

Onderscheidend is het type vaarweg maar vooral de doelgroep, die daarvan gebruik maakt. Voor het hoofdvaarwegennetwerk voor de beroepsvaart is continue bediening (7 x 24 uur) wenselijk. Doelgroep is de beroepsvaart: droge lading, gevaarlijke stoffen, bijzondere transporten en grote passagiersschepen.

Het verbindend netwerk, dat vooral bedoeld is voor de doelgroep grote pleziervaart (rondvaartboten, bruine vloot, IJsselmeer- en wadzeilers) wordt het hele jaar rond bediend, maar voornamelijk overdag. In de zomer wat langer dan 's winters. Het daaraan ondergeschikte ontsluitende netwerk en het basisnetwerk, dat gebruikt wordt door sloepen, motorboten en zeiljachten wordt alleen in het vaarseizoen bediend.

Wij gaan onderzoeken op welke manier brugbediening op een moderne en slagvaardige manier kan worden georganiseerd, waarbij ook gekeken gaat worden naar kansen en bedreigingen voor de huidige formatie en mogelijkheden voor kansarmen op de arbeidsmarkt.

Essentieel onderdeel beleid

De provincie Fryslân wil bovenstaand netwerk zo snel mogelijk realiseren. Gemeenten zullen daarom in hun beleid rekening moeten houden met de opgesomde verbeteringen van het recreatieve vaarwegennet. Daarnaast dienen zij belemmerde ontwikkelingen te voorkomen.

6.4 Veiligheid

Het samengaan van de snellere beroepsvaart en de langzamere recreatievaart op de provinciale (hoofd)vaarwegen vraagt om passende infrastructurele maatregelen en een planmatige aanpak van communicatie en toezicht. Voor de belangrijkste beroepsvaarweg, het Prinses Margrietkanaal, zijn voor de recreatievaart alternatieve vaarverbindingen aangewezen die gelden als maatregel om deze doelgroepen te ontvlechten. Omdat schippers van grotere schepen in het algemeen ervarener zijn (zij dienen o.a over een vaarbewijs te beschikken), zijn de alternatieven meer gericht op kleinere schepen. Daarbij hoeven deze vaarwegen ook niet direct de maten van een Azm route te hebben. Op de alternatieve vaarroutes is wel een vlotte doorstroming van belang. Bij intensief gebruik betekent dit dat er extra eisen aan de kwaliteit van voorzieningen worden gesteld.

Met de schaalvergroting in de binnenvaart en de toename van de containervaart wordt tevens de 'dode hoek' – de ruimte voor het schip waar de roerganger geen op zicht heeft - groter. Op het Prinses Margrietkanaal geldt daarom de maatregel dat kleine schepen 'stuurboordwal' moeten houden. Deze maatregel wordt ondersteund door het Handhavinguitvoeringsprogramma dat jaarlijks wordt vastgesteld. Bij de uitvoering van het Handhavinguitvoeringprogramma werkt de provincie waar mogelijk samen met andere diensten. Met de inwerkingtreding van de Binnenvaartwet heeft de provincie een instrument in handen om ten aanzien van de vaarveiligheid aan de 'voorkant' van de veiligheidssituatie op de Friese wateren te opereren. De wet richt zich onder andere op de vaar- en rusttijden, de bemanningsterkte, de certificering en de afvalstoffenstroom van binnenvaartschepen. Overtreding van de normen die in deze wet zijn vastgelegd kunnen worden afgedaan door middel van de Algemene Wet Bestuursrecht. Om die reden trekt de (water)politie zich terug van dit toezichtveld. Voor de provincie betekent dit dat op dit punt nog een slag in de professionalisering van de handhaving gemaakt moet worden.

Als gevolg van de inwerkingtreding van de Veiligheidsregio's moet de komende periode aandacht worden geschonken aan het actualiseren van een Incidenten bestrijdingsplan (IBP) voor de vaarweg Lemmer – Delfzijl.

6.5 Beheer

Bij dit onderdeel moet onderscheid worden gemaakt in nautisch beheer en vaarwegbeheer (onderhoud). Het nautische beheer is in de Scheepvaartverkeerswet geregeld. Hierin staat dat de gemeente voor alle vaarwegen op haar grondgebied, ongeacht de grootte, als nautisch beheerder het bevoegde gezag is, tenzij het om een Rijks- of provinciale vaarweg gaat. Nautisch beheer betreft het reguleren van het scheepvaartverkeer op basis van de Scheepvaartverkeerswet. Dit omvat al datgene wat het bevoegde gezag op basis van deze wet mag of gehouden is te doen (o.m. het treffen van verkeersmaatregelen of het verlenen van vrijstelling of ontheffing daarvan).

Vaarwegbeheer betreft de aanleg en het in standhouden van de infrastructurele voorzieningen die nodig zijn voor gebruik van het water door de scheepvaart. Deze activiteiten kunnen zijn gericht op: voldoende vaardiepte en vaarbreedte, een onbelemmerde doorvaart, het aanbrengen en in standhouden van vaarwegmeubilair etc. Ook particuliere eigenaren of stichtingen kunnen technisch vaarwegbeheerder zijn.

Het beheer en onderhoud van vaarwegen is in grote mate bepalend voor de kwaliteit van het netwerk. De vaarwegen in de Noordzee, Waddenzee, IJsselmeer en het Lauwersmar worden beheerd door het Rijk.

Binnen de primaire waterkering beheert de provincie alle beroepsvaarwegen, de verbindende recreatieve vaarwegen en de alternatieve routes welke het Prinses Margrietkanaal ontlasten. Per 1 januari 2009 heeft de provincie ook het eigendom van de Friese meren verworven, hiervoor zijn nog geen beheerkaders ontwikkeld. Verder heeft de provincie om historische en geografische redenen of pragmatische overwegingen ook nog andere typen vaarwegen in beheer.

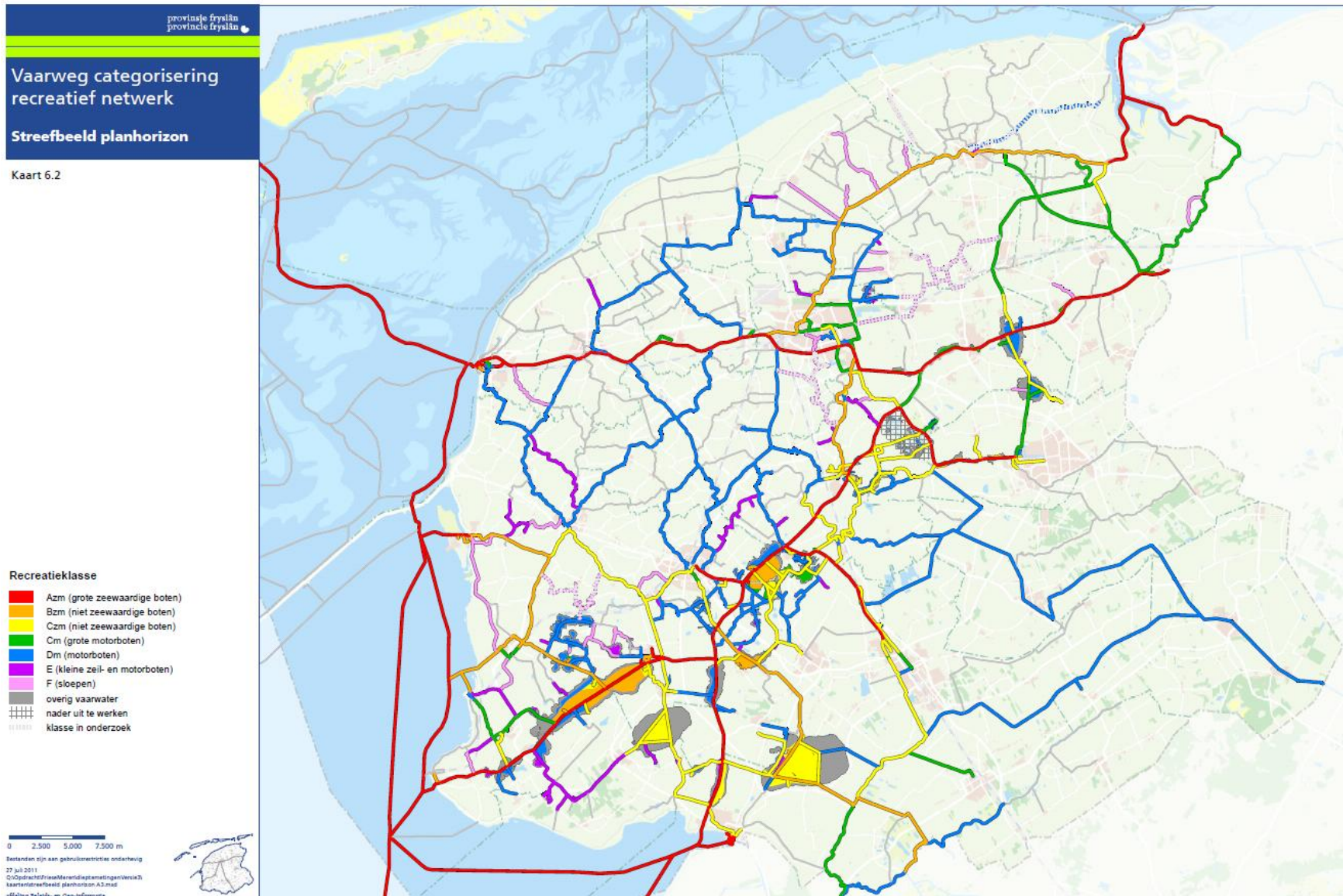
De overige vaarwegen worden beheerd en onderhouden door de gemeenten, stichtingen of door particulieren. Iedere vaarwegbeheerder houdt daarbij zijn eigen ontwerp- en beheerkaders aan. Sommige Friese vaarwegen worden helemaal niet beheerd. Om aan deze versnippering in het beheer, eigendom en onderhoud een einde te maken is per 22 december 2009 de Waterwet van kracht geworden. Bij provinciale verordening worden voor de niet bij het Rijk in beheer zijnde watersystemen of onderdelen daarvan overheidslichamen aangewezen die belast zijn met het beheer. Deze aanwijzing vindt voor eind 2012 plaats.

De beheersopdrachten zullen de basis vormen voor de toekomstige onderhoudsprogramma's. Uitgangspunt voor het vaststellen van een beheersopdracht zal voor elke vaarweg de classificatie uit het PVVP zijn. Voor het bepalen van de vaarwegprofielen vormt de Richtlijn Vaarwegen (RVW 2005), samen met de normen uit dit PVVP, de basis. Het beheer omvat echter niet alleen de vaargeul, maar het gehele waterlichaam, van oever tot oever. Daarom worden er in de beheersopdrachten aanvullende streefbeelden en inrichtingseisen vastgesteld. Deze eisen worden afgestemd met de eisen van andere beleidsvelden, zoals de Kaderrichtlijn Water en Natura 2000. Hiermee wordt het mogelijk eenduidig te opereren en tot een optimaal bruikbaar en beheersbaar vaar netwerk te komen.

Kaart 6.1 Functioneel netwerk beroepsgoederenvervoer



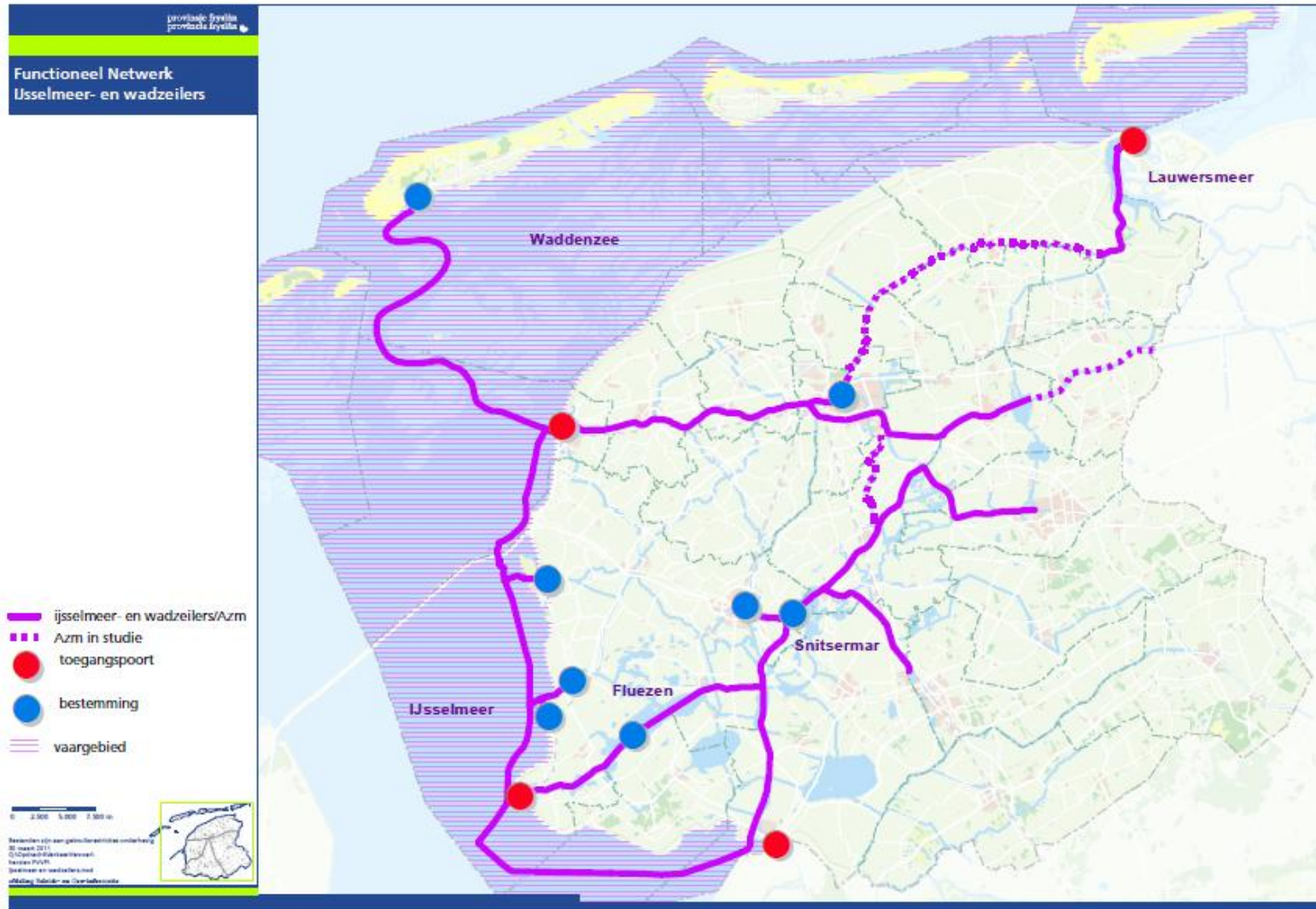
Kaart 6.2 Vaarweg categorisering recreatief netwerk (Streefbeeld planhorizon)



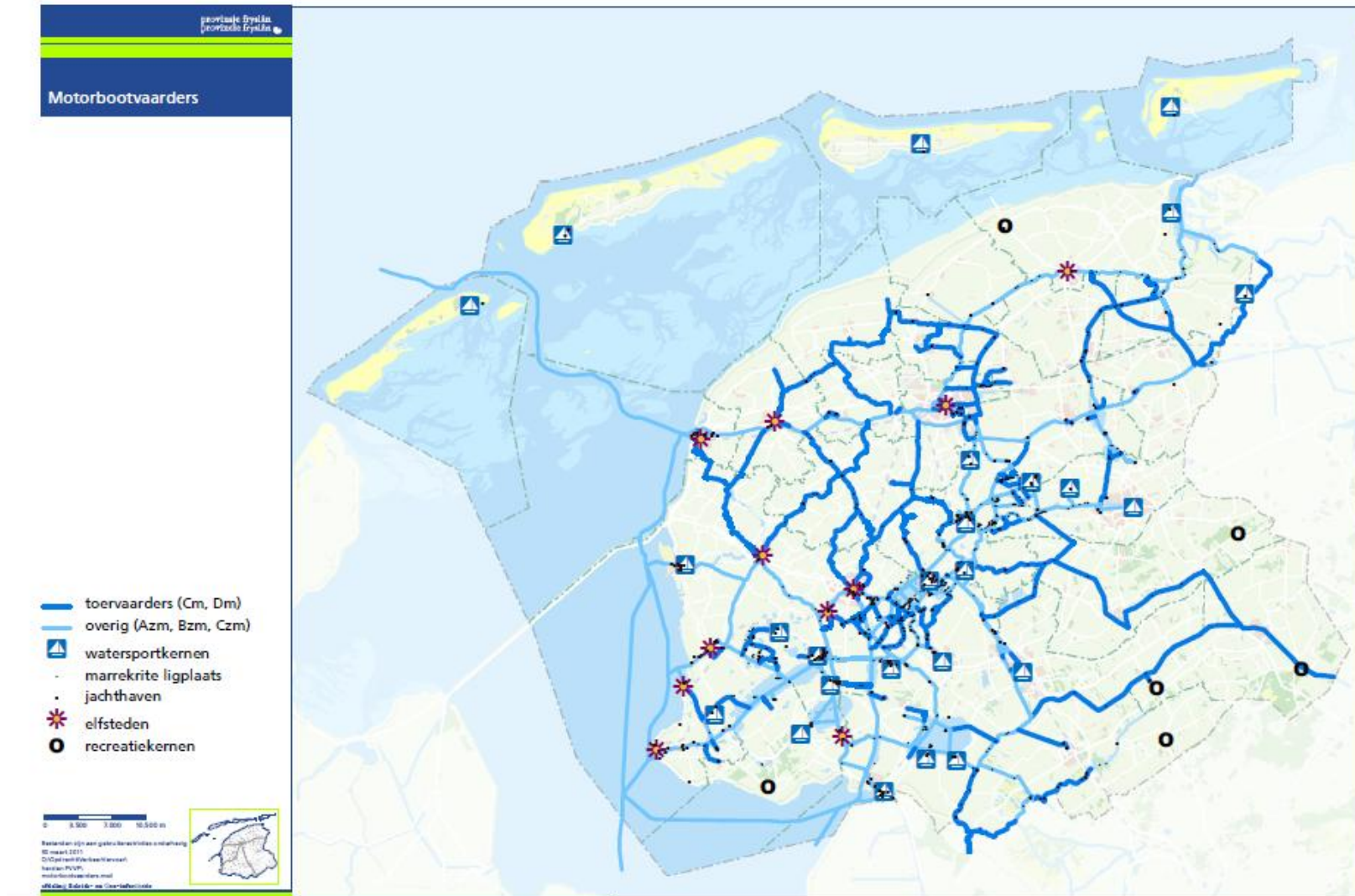
Kaart 6.3 Netwerk dagpassagiers en zeilchartervaart



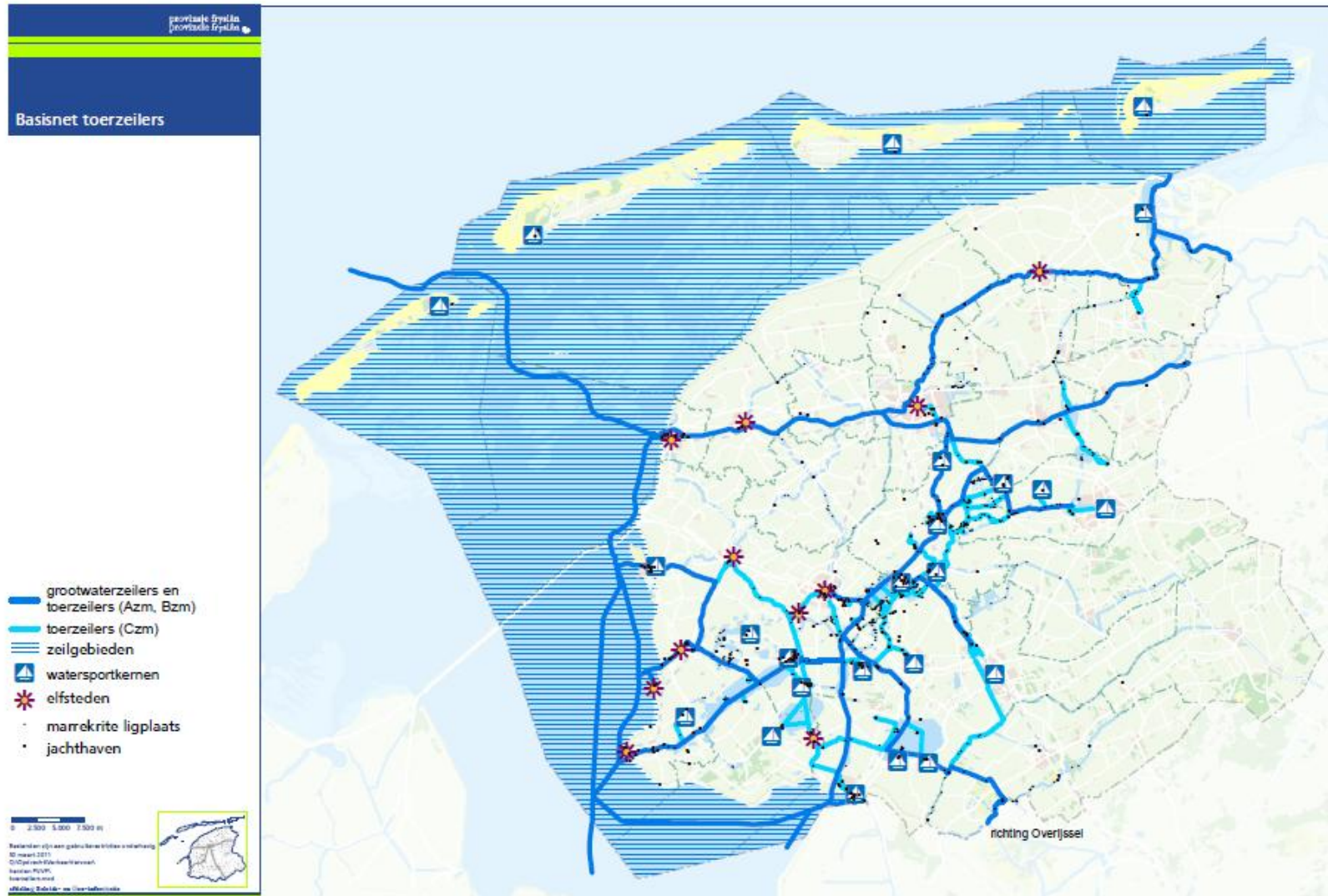
Kaart 6.4 Functioneel netwerk IJsselmeer- en Wadzeilers



Kaart 6.5 Motorbootvaarders



Kaart 6.6 Basisnet toerzeilers



Afwijkingen van de categorisering uit het PVVP 2006:

Het vaarwegennet van het PVVP is geëvalueerd. Dit leidt tot een aantal bijstellingen van de opbouw van het vaarwegennet, waarbij de doelen niet zijn veranderd, maar de maatregelen wel. Op de kaarten zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

Beroepsvaart

- Het laten vervallen van de CEMT I klasse. Op deze routes vindt nauwelijks goederenvervoer plaats en ze vallen samen met Bzm en Czm routes. Het gaat om de vaarweg Leeuwarden-Lauwersmar, de vaarweg naar Woudsend, de verbinding PM-kanaal - Linthorst Homansluis en de vaarweg door Warten.
- Het laten vervallen van de CEMT III klasse voor een gedeelte van het Johan Friso kanaal, tussen de sluis Stavoren en de haven van Heeg. Dit gedeelte behoudt Azm klasse en blijft geschikt voor de grootste categorie chartervaart. Ook beroepsgoederenvervoer blijft toegestaan. Dezelfde classificatie geldt voor het Lauwersmar.
- Het Van Harinxmakanaal en de Wide Greons worden geclassificeerd als CEMT IV. Dit overeenkomstig het PS besluit van 21 februari 2007 om het profiel van het Van Harinxmakanaal te verbeteren zodat ook CEMT V schepen met een ontheffing kunnen worden toegelaten (enkelstrooks situatie). Deze zelfde classificatie geldt ook voor de vaarweg naar Heerenveen.
- De Houkesleat wordt tot aan de industriehavens geclassificeerd als CEMT Va (enkelstrooks).
- De vaarweg naar Drachten behoudt de classificatie CEMT IV. De vraag naar grotere schepen kan naar verwachting niet worden gerealiseerd via het Nationale Park De Alde Feanen. Samen met de regio/gemeente wordt gestreefd naar een gedeelde visie over andere maatregelen of doelen of over een onderzoek naar welke alternatieve tracés mogelijk zijn.

Recreatievaart

- De verbindingen tussen het centrale merengebied en het centrum van Sneek (Houkesleat) en de jachthavens van Drachten en Heerenveen worden in hun geheel geclassificeerd als Azm vaarweg.
- De staandemastroute via Warten heeft Bzm niveau. Een alternatieve route op volwaardig Azm niveau blijft een wens voor de lange termijn. Hiervoor zijn meerdere tracés denkbaar
- Opwaardering van de route Jirnsom-Grou-Reduzum naar Dm in plaats van Cm.
- Nieuwe verbindingen tussen Drachten en/of Groningen/Drenthe, zijn op basis van een door FMP uitgevoerd haalbaarheidsonderzoek niet ingepland. Ook de overige te onderzoeken verbindingen zijn uit het FMP geschrapt (De Fluezen-Balk en Hindeloopen-Workum), maar deze blijven voor de langere termijn als wens in het PVVP staan.
- Het beperkt opwaarderen van de Fjouwerhûster Feart tot Dm klasse in plaats van Cm klasse, dit vanwege aanwezige natuurwaarden.
- Een aantal ontsluitende delen zijn toegevoegd aan het recreatieve vaarwegennet. Een voorbeeld hiervan is de verbinding tussen Woudsend en De Kûfurd via De Welle op DM niveau.
- De Alde Feanen, inclusief de Krûsdobbe zijn op de kaart gearceerd gebied en is nog niet definitief gecategoriseerd. Hiervoor is nader onderzoek nodig.
- Het opnemen van de categorie E, grotendeels gebaseerd op de categorie E1 uit het Plan Kleine Waterrecreatie 2003 – 2010
- Het opnemen van de nieuwe categorie F (Sloepen) en een categorie G 'Overig vaarwater'

Hoofdstuk 7 Goederenvervoer

Om doelmatigheidsredenen en uit oogpunt van uniformiteit in regelgeving is de provincie aangewezen als nautisch beheerder van bijna alle meren in Fryslân. Het rijk is nautisch beheerder op het IJsselmeer, de Waddenzee, de Noordzee het gedeelte De Tsjonger vanaf de Pier Christiaansleat tot aan de grens met Overijssel. Zie bijlage H en I van het PVVP.

In bijlage I zijn alle vaarwegen die onderdeel uitmaken van het PVVP-net opgenomen met daarin aangegeven de huidige en (op basis van het in dit plan beschreven beleid) toekomstige nautische beheerder en technisch vaarwegbeheerder. Voor vaarwegen die in dit PVVP geen functie toebedeeld hebben gekregen is de gemeente bij wet nautisch beheerder en daarom meestal ook vaarwegbeheerder.

7.1 Inleiding

Het goederenvervoer vormt een belangrijke schakel tussen de verschillende onderdelen van een productieproces. Optimaal goederenvervoer is daarmee een belangrijke voorwaarde voor de regionale economische ontwikkeling van het Noorden.

Tot nu toe was het thema goederenvervoer versnipperd over de beleidsvelden economie, ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer en milieu. Dit was één van de aanleidingen om in 2004 de Regiovisie Goederenvervoer Noord-Nederland op te stellen. Een andere aanleiding was dat een groot deel van de verantwoordelijkheid over is gegaan van het Rijk naar de regionale overheden en dit vraagt om een integraal ontwikkeld beleid voor het goederenvervoer. In het PVVP 1999 was goederenvervoer om bovenstaande redenen nog geen apart thema. Bepaalde aspecten zoals vaarwegen, vormden wel een apart onderdeel.

In dit hoofdstuk gaan we in op de verkeer- en vervoeraspecten van het goederenvervoer. Goederenvervoer vindt plaats over weg, water, spoor, door lucht en buisleidingen. Voor Fryslân spelen de modaliteiten lucht en buis geen directe rol. In de volgende paragrafen wordt daarom achtereenvolgens ingegaan op de modaliteiten weg, water en spoor. De ruimtelijke aspecten staan in hoofdstuk 2.

Tabel 7.1: groeiprognoze goederenvervoer Noord-Nederland 2000 - 2020 naar modaliteit bij ongewijzigd beleid (in miljoen ton per jaar)¹

Modaliteit	Mln ton/jaar in 2000	Mln ton/jaar in 2020	Groeiprognoze 2020
Wegtransport	80,4	120	49%
Binnenvaart	15,6	25	60%
Spoor	3,2	3,8	19%
Zeevaart	3,8	4,3	13%
Totaal	103	153,1	49%

7.2 Kwaliteitsnetwerk

Weg

Het wegennet dient ook voor het goederenvervoer goed op orde te zijn (zie hiervoor de paragraaf Wegen). Het goederenvervoer heeft last van de bereikbaarheidsknelpunten op het wegennet en door de groei van het vervoer zal dit alleen maar toenemen als er niks gebeurt.

Tot voor kort was niet bekend welke wegen het belangrijkste waren voor het goederenvervoer. Dit zijn de wegen die leiden naar bedrijventerreinen waar veel aan- en afvoer is. Bereikbaarheidsknelpunten op deze wegen leiden tot het grootste economische verlies. Door het ontbreken van dit inzicht werd goederenvervoer niet volwaardig meegenomen bij de afweging bij verkeer- en vervoerknelpunten en stond het niet op gelijke voet met het personenvervoer. Het instrument Kwaliteitsnetwerk heeft dit recht getrokken. In de volgende paragraaf Bereikbaarheid wordt hierop ingegaan.

Naast bereikbaarheidsknelpunten leiden ongelukken ook tot oponthoud. Hier wordt onder meer op ingegaan in de paragraaf Verkeersveiligheid. Tenslotte wordt in de paragraaf Leefbaarheid ingegaan op milieuknelpunten en op maatregelen in de kernwinkelgebieden om de overlast van vrachtwagens te beperken.

Bereikbaarheid

In het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer (kaart 7.1) is te zien welke wegen het belangrijkste zijn voor het goederenvervoer. Deze wegen leiden namelijk naar bedrijventerreinen met de meeste aan- en afvoer van goederen. Op de knelpuntenkaart is ook de grootte van het knelpunt te zien. De grootste knelpunten zouden het eerste aangepakt moeten worden. Deze knelpunten vallen voor een groot deel samen met bereikbaarheidsproblemen voor het overige verkeer. Gezien de overlap is voor de aanpak van de knelpunten uit het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer gekozen om deze mee te nemen in de prioritering zoals deze in hoofdstuk 12 is weergegeven. Bij het bepalen van de knelpunten is uitgegaan van verliestijden op het huidige netwerk. Ontberekende schakels, zoals de Haak om Leeuwarden of de Centrale As, komen daardoor iets minder sterk naar voren. Verder zijn ook de verliestijden als gevolg van de aanwezigheid van beweegbare bruggen in deze analyse niet meegenomen.

Daarnaast is het belangrijk dat de inrichting van de wegen in het kwaliteitsnetwerk afgestemd zijn op het goederenvervoer. Hierbij moet gedacht worden aan voldoende ruime rotondes. Ook wegen die niet opgenomen zijn in het kwaliteitsnetwerk, omdat de aan- en afvoer van goederen beperkt is, moeten goed ingericht zijn. De aanpassing van deze wegen heeft echter minder prioriteit. In bijlage G zijn de principes van functionele wegindeling waarop nieuwe Provinciale Richtlijnen wegontwerp worden ontwikkeld opgenomen..

Veiligheid

Verkeersveiligheid speelt een rol bij de betrouwbaarheid van het wegennet. Ongevallen veroorzaken veel oponthoud voor alle weggebruikers, waaronder het vrachtverkeer. Het goederenvervoer heeft dus belang bij een verkeersveilige weg. Hoe de provincie Fryslân de verkeersonveiligheid aanpakt is beschreven in het hoofdstuk Wegen. Daarnaast zijn er voor de sector zelf specifieke instrumenten te noemen, zoals de dode hoekspiegel. Ook is er specifiek voor het bestelverkeer gekeken naar instrumenten zoals rijtrainingen om de verkeersveiligheid te vergroten. Bestelverkeer is namelijk relatief vaak betrokken bij ongelukken.

Leefbaarheid (milieuknelpunten)

Vrachtverkeer is medeveroorzaker van geluid- en luchtkwaliteitsknelpunten (milieu). Bij de milieuknelpunten zijn binnen het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer alternatieve routes voor het vrachtverkeer benoemd. Omdat oplossingen niet alleen in verbetering van infrastructuur gezocht moeten worden, moet per situatie nog een nadere analyse worden gemaakt. Communicatie, voorlichting integrale financiering kunnen bijdragen aan andere oplossingen. Waar geen alternatieve routes voorhanden zijn, wordt gezocht naar integrale oplossingen, aangezien goederenvervoer niet de enige veroorzaker is. Voorbeelden hiervan staan vermeld in hoofdstuk 12.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Om inzichtelijk te maken welke gevaarlijke stoffen vervoerd worden en deze stoffen uit de bebouwde kom te weren, wordt in 2005 het project 'Vervoer gevaarlijke stoffen' uitgevoerd (in kader van het programma Externe Veiligheid). De resultaten van het project worden verwerkt in het Kwaliteitsnetwerk. Dit kan leiden tot een aanpassing van de kaart Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer. Daarnaast wordt dit in ruimtelijke plannen vastgelegd, zodat er rekening mee wordt gehouden bij ruimtelijk-economische ontwikkelingen. De eindresultaten worden weergegeven op de provinciale risicokaart welke digitaal te raadplegen is.

Stedelijke distributie

Winkels moeten bevoorraad worden. Dit dient echter zo weinig mogelijk hinder op te leveren voor het winkelende publiek. In de grote kernen van Fryslân is het vrachtverkeer zodanig dat dit enkele maatregelen rechtvaardigt. Aangezien het vrachtverkeer meerdere steden tegelijk aandoet, zijn deze maatregelen afgestemd.

Venstertijden (tijden dat er bevoorraad mag worden)

Maandag t/m vrijdag: minimaal van 08.00 - 12.00 uur en 18.00 - 21.00 uur, met uitzondering van de koopavond (donderdag of vrijdag)

Zaterdag: tot 10.00 uur

Voertuigmaatregelen: een minimale richtlijn voor lengtebeperkingen van 10 - 12 meter als dit echt noodzakelijk is.

Water

De bereikbaarheid van Fryslân over het water is over het algemeen goed te noemen. Wel is goed onderhoud van de vaarwegen belangrijk. In hoofdstuk 4 Vaarwegen is het beleid ten aanzien van de beroepsvaarwegen te lezen. Ten aanzien van het logistieke netwerk wordt gestreefd naar kwaliteitsverbetering van de huidige structuur. Er wordt daarom niet ingezet op het uitbreiden van het netwerk met nieuwe terminals en overslagpunten. Dit betekent dat Leeuwarden niet langer zoals in het PVVP 1999 aangewezen wordt als locatie voor een Regionaal Overslag Centrum. De railcontainerterminal wordt natuurlijk wel aangegeven, omdat deze bestaand is. Als er zich echter marktinitiatieven aandienen, dan zullen deze op basis van het Streekplan en bestemmingsplannen worden beoordeeld.

Spoor

Op dit moment worden in Fryslân alleen goederen over spoor vervoerd over het traject Leeuwarden - Meppel. Dit heeft te maken met het feit dat alleen dit traject geschikt is voor substantieel

goederenvervoer. Op dit moment rijden er ongeveer 600 treinen per jaar op dit traject. De verwachting is dat dit stijgt naar 1000 treinen in 2020. Vanuit het goederenvervoer is het wenselijk dat er elk uur een goederenvervoertrein over het traject kan rijden. De aantallen zijn hier echter niet zodanig dat dit elk uur nodig zal zijn.

Verder is het gewenst dat er op de route van Leeuwarden naar de Randstad slechts één niet-commerciële stop gemaakt hoeft te worden (een commerciële stop is onder meer als er goederen op een overslagpunt worden bijgeladen). Dit wil zeggen dat er maar één keer gewacht mag worden. Vanuit de markt is de wens geuit om over het traject Leeuwarden - Groningen te kunnen rijden. Deze mogelijkheid zal nader onderzocht worden, waarbij vooral geluidsoverlast en capaciteit aspect zijn. Verder geldt dat personenvervoer op dit traject voorrang heeft (zie ook hoofdstuk 5, openbaar vervoer).

Relatie personen- en goederentreinen

Naast de goederentreinen rijden er ook personentreinen op het traject Leeuwarden - Meppel. Op dit moment past dit nog. Met de toename van zowel het personen- als het goederenvervoer zijn capaciteitsproblemen te verwachten. Op het moment dat de problemen zich voordoen, kunnen infrastructurele oplossingen worden toegepast. Bijvoorbeeld het realiseren van opstelstroken. Het personenvervoer is opgenomen in het hoofdstuk 5, openbaar vervoer.

Beleid

Op de routes die onderdeel uitmaken van het Kwaliteitsnet goederenvervoer houden gemeenten en provincie rekening met de doorstroomkwaliteit voor het vrachtverkeer (zie paragraaf 2.6). Bij het oplossen van knelpunten in het netwerk moet het belang van het vrachtverkeer evenwichtig meegenomen worden. Op deze manier ontstaat er een integrale aanpak. De grootste knelpunten op routes in het Kwaliteitsnet goederenvervoer zijn:

- Leeuwarden Overijsselseweg / H. Algraweg – (De Haak om Leeuwarden);
- Nijega/Dokkum – Centrale as;
- Knooppunt Joure;
- A7-Stadsrondweg Sneek.

Ten slotte, wanneer wegbeheerders groot onderhoud uitvoeren op wegen die onderdeel uitmaken van het Kwaliteitsnet, worden kruispunten die niet voldoen aan de inrichtingseisen (zie paragraaf 7.2) aangepast, mits dit past binnen het onderhoudsbeleid. Anders dient er een reconstructie plaats te vinden.

Hoofdstuk 8 Kruisingen

8.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft het provinciaal beleid ten aanzien van kruisingen van verschillende infrastructuren: wegen, spoor- en vaarwegen, wandel- en fietsroutes. Hoe wij omgaan met de kruising van wegen (gelijksoortige of verschillend), staat beschreven in hoofdstuk 3 Wegen en de bijbehorende bijlage over vormgevingseisen. Het kruisingenbeleid is direct gerelateerd aan bereikbaarheid en veiligheid. De vraag daarbij luidt: welke verkeersstroom geef je waar voorrang en hoe laat je deze verkeersstromen elkaar veilig kruisen?

8.2 Kruisingen van wegen en vaarwegen

In waterrijk Fryslân ontmoeten land- en waterverkeer elkaar op een groot aantal plaatsen. Bij deze kruisingen is er in een aantal gevallen sprake van een conflict. Bij vaste bruggen kan de doorvaarthoogte problemen opleveren. Bij beweegbare bruggen speelt het bedieningsniveau van de betreffende brug soms een negatieve rol. Het wegverkeer ondervindt slechts hinder van beweegbare bruggen.

Naast de in het PVVP benoemde vaarwegen zijn ook de volgende vaarwegen van belang:

- gemeentelijke vaarwegen die niet in het PVVP zijn benoemd als Dm omdat ze een lokaal belang hebben, maar wel dezelfde afmetingen zullen krijgen als Dm;
- vaarwegen benoemd in het Plan Kleine Watersport (E1 en E2).

Provincie Fryslân en gemeenten voeren overleg over de mogelijkheden om bruggen in deze vaarwegen aan te passen.

Kruising recreatieve fietsroutes en vaarwegen

Bij minder druk bevaren waterwegen is de inzet van een (fiets)pont een goed alternatief om knelpunten in recreatieve fietsroutes op te lossen. Bij de inzet van deze maatregel dient de nautische veiligheid in alle gevallen voorop te staan.

8.3 Kruising wegen en fietsers / voetgangers

Er ontstaan regelmatig conflicten op provinciale wegen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers en voetgangers. De hoge snelheden en de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer brengen veel oversteekproblemen voor het langzame verkeer met zich mee. Naast oponthoud voor overstekende fietsers / voetgangers is er sprake van verkeersonveilige situaties.

De oversteekbaarheid van een weg hangt nauw samen met de functie van de over te steken weg. De grootste problemen doen zich in Fryslân dan ook voor in de oversteekbaarheid van stroomwegen. De

provincie streeft er naar om de oversteekbaarheid van deze wegen te verbeteren door het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingsmogelijkheden voor het langzame verkeer (zie bijlage G, principes van functionele wegindeling waarop Provinciale Richtlijnen Wegontwerp worden ontwikkeld). Op wegen met een lagere functie (gebiedsontsluitingswegen) wordt de oplossing gezocht in een gelijkvloerse oversteek bij een rotonde of snelheidsremmende, zichtbaarheidverhogende maatregelen ter hoogte van de oversteek. Ook bij het opwaarderen van bestaande wegen naar een hogere categorie en het aanleggen van nieuwe infrastructuur zal deze werkwijze worden nagestreefd.

Naast het aanleggen van ongelijkvloerse oversteken wordt in sommige situaties een aantal oversteken opgeheven en gecombineerd in één nieuwe. Dit kan gevolgen hebben voor het voortbestaan van bijvoorbeeld recreatieve en cultureel-historische routes. De provincie zal in dergelijke situaties de belangen van deze routes (met over het algemeen lage intensiteiten) respecteren en een passende oplossing nastreven.

8.4 Kruising wegen en spoorwegen

Het Rijk heeft in de Kadernota Railveiligheid en de Tweede Kadernota 'Veiligheid op de Rails' aangegeven dat het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen in 2010 gehalveerd moet zijn ten opzichte van het aantal in 1985. Om dit te bereiken is in de Kadernota opgenomen dat er geen nieuwe onveilige situaties op overwegen mogen ontstaan. Dit houdt in dat nieuwe gelijkvloerse overwegen in principe niet mogen worden aangelegd.

De provincie streeft een verbetering van de verkeersveiligheid in Fryslân na. Daarbij wordt bij de aanleg of aanpassing van infrastructuur een integrale afweging over de verkeersveiligheid gemaakt. De provincie is van mening dat wanneer een spoorwegovergang deel uitmaakt van een dergelijk project, deze dient te worden meegenomen in de afweging. Zeker de regionale situatie met een beperkt gebruik van bestaande spoorwegen (met beperkte risico's van dien) zou een nuancering van de Kadernota rechtvaardigen.

8.5 Kruising spoorwegen en fietsers / voetgangers

In Fryslân hebben we een groot aantal solitaire fiets- en wandelroutes. De overwegen waar deze routes het spoor kruisen, zijn in veel gevallen onbeveiligd. Het principe van het ongelijkvloers maken of het opheffen van overwegen zou gezien het beperkte gebruik van de kruisende stromen nader bekeken moeten worden. Het aanleggen van een tunnel of een brug is voor dergelijke oversteken vaak een te dure oplossing. Het opheffen van deze overwegen zou een aanzienlijke beperking van de fiets- en wandelmogelijkheden in de verschillende gebieden tot gevolg hebben. Ook het voortbestaan van Lange Afstand Wandelroutes (LAW) en Lange Afstand Fietsroutes (LF) zou door het verwijderen van deze spoorwegovergangen onder druk kunnen komen te staan. De provincie streeft er dan ook naar voor deze situaties passende, op de regio afgestemde maatregelen te realiseren.

8.6 Kruising spoorwegen en vaarwegen

In Fryslân kruisen de spoorwegen op veel plaatsen onze vaarwegen. Op een aantal (circa 10) van deze locaties is de prioriteit geregeld met een beweegbare brug. Het spoorverkeer heeft hier, bij een gegeven dienstregeling, geen last van omdat de dienstregeling maatgevend is voor de bediening van deze bruggen.

Momenteel ondervindt de scheepvaart geen grote hinder van deze beweegbare spoorbruggen. De frequentie van de treinen geeft in zijn algemeenheid voldoende ruimte om de scheepvaart te kunnen bedienen. Alleen op de spoorlijn Leeuwarden – Zwolle ontstaat met de frequentieverhoging van 2 naar 4 treinen per uur mogelijk hinder voor de scheepvaart; zowel de beroepsvaart als de recreatievaart, met name op het Van Harinxmakanaal.

Bij de concretisering van de frequentieverhoging zal hier een oplossing voor gezocht moeten worden. Een tussentijdse oplossing voor de HRMK-brug is het aanpassen van het verouderde bedieningsmechanisme.

Het spoorverkeer heeft hier, bij een gegeven dienstregeling, geen last van, omdat het treinverkeer maatgevend is bij de bediening van deze bruggen. De mate waarin het weg- en vaarverkeer hinder ondervindt van beweegbare bruggen is afhankelijk van de functie van de weg en de vaarweg. In een stroomweg zal de prioriteit ten opzichte van een vaarweg met classificatie Dm liggen bij het wegverkeer. In het beroepsvaarwegennet heeft de beroepsvaart in veel gevallen prioriteit boven het wegverkeer.

In tabel 8.1 is, afhankelijk van de functie van de weg en vaarweg, aangegeven welke minimale eisen er gesteld worden aan de inrichting, de bediening en de hoogte van bruggen

Tabel 8.1 Overzicht functionele inrichtingseisen aan kruisende infrastructuren

Wegklasse en spoor-/scheepsklasse		Azm	Bzm	Czm	Cm	Dm	E,F en G
Stroomwegen	<i>Nationaal</i>	Aquaduct	Aquaduct Vaste brug \geq 12,5 m mits op korte afstand een alternatief	Aquaduct Vaste brug \geq 12,5 m mits op korte afstand een alternatief	Vaste brug \geq 3m	Vaste brug \geq 2,5m	Vaste brug
	<i>Regionaal</i>	Beweegbare brug	Beweegbare brug	Beweegbare brug	Vaste brug \geq 3m	Vaste brug \geq 2,5m	Vaste brug
Gebieds ontsluitingswegen	<i>Regionaal</i>	Beweegbare brug	Beweegbare brug	Beweegbare brug	Vaste brug \geq 3m of beweegbare brug	Vaste brug \geq 2,5m of beweegbare brug	Vaste brug
	<i>Interlokaal</i>	Beweegbare brug	Beweegbare brug	Beweegbare brug	Vaste brug \geq 3m of beweegbare brug	Vaste brug \geq 2,5m of beweegbare brug	Vaste brug
Erftoegangswegen	<i>Buiten de kom</i>	Beweegbare brug	Beweegbare brug	Beweegbare brug	Vaste brug \geq 3m of beweegbare brug	Vaste brug \geq 2,5m of beweegbare brug	Vaste brug
	<i>Binnen de kom</i>	Afsluiting veerdienst	Afsluiting veerdienst	Beweegbare brug /	Vaste brug \geq	Vaste brug \geq	Vaste brug

				afsluiting veerdienst	3m of beweegb are brug	2,5m of beweegb are brug	
Spoorlijnen		Beweegbare brug	Beweegbare brug	Beweegbare brug	Vaste brug ≥ 3m of beweegb are brug	Vaste brug ≥ 2,5m of beweegb are brug	Vaste brug

Toelichting op de kruisingscriteria:

1. Bij een beweegbare brug gelden de volgende criteria:
 - De capaciteit voor het weg- en waterverkeer moet voldoende zijn;
 - De gemiddelde wachttijd voor het wegverkeer dient acceptabel te zijn;
 - De autowachtrij voor de dichte brug mag niet terugslaan op het volgende kruispunt;
2. De capaciteit moet voldoende zijn voor vaarverkeer en autoverkeer; bij een knelpunt heeft het vaarverkeer prioriteit. De gemiddelde wachttijd voor het autoverkeer doet er niet toe;
3. Het treinverkeer is maatgevend bij een gegeven dienstregeling; bij het opstellen van een dienstregeling speelt de brugopening een belangrijke rol;
4. De doorvaarthoogtes van de vaarwegfuncties zijn respectievelijk
 - E: 2,0 meter
 - F: 1,5 Meter
 - G: 1,0 meter
5. Voor sommige beweegbare bruggen is het lastig om de oplossing te vinden in het optimaliseren van de huidige infrastructuur, ook al is dat gewenst vanuit de verschillende functies. De oplossing kan in die gevallen beter worden gezocht in een regelstrategie voor de bediening van deze bruggen. Hiermee is per brug maatwerk mogelijk, waarin de prioritering van de verschillende verkeersstromen wordt vastgelegd

Wegklasse/spoor		spoorlijnen
Stroomwegen	Nationaal	Ongelijkvloers
	Regionaal	Ongelijkvloers
	Regionaal	Ongelijkvloers/gelijkvloers
Gebiedsontsluitingswegen	Interlokaal	Gelijkvloers
Erftoegangswegen	Buiten de kom	Gelijkvloers
	Binnen de kom	Gelijkvloers

Bij voorkeur zijn alle spoorwegovergangen uit het oogpunt van verkeersveiligheid ongelijkvloers. Gelet op de huidige situatie dit is echter niet reëel, vandaar dat we de huidige situatie als uitgangspunt nemen

Bij wijziging in het gebruik of de inrichting van een weg- of spoorweg is de landelijke Derde kadernota Railveiligheid maatgeven

Hoofdstuk 9 Onderhoud en beheer

9.1 Inleiding

In dit hoofdstuk leggen we de relatie tussen het onderhoud en beheer van de provinciale infrastructuur ((vaar)wegen, kunstwerken, oevers, bermen en voorzieningen zoals verkeersregelinstallaties) en de beleidsdoelen vanuit het verkeer- en vervoerbeleid. Het gaat om de vraag op welke wijze onderhoud en beheer kunnen bijdragen aan de realisatie van beleidsdoelen. Voor zes doelen is dit uitgewerkt.

9.2 Relatie onderhoud en beleidsdoelstellingen

Er zijn zes beleidsdoelstellingen, waarop het onderhoud van invloed is:

- Bereikbaarheid en betrouwbaarheid;
- Functionaliteit en constructieve veiligheid;
- Verkeersveiligheid (vaar)wegen;
- Beleving;
- Milieu en duurzaamheid;
- Natuur en landschap.

Bereikbaarheid en betrouwbaarheid

Onderhoud levert een bijdrage aan een bereikbaar Fryslân, door te zorgen voor betrouwbare en bedrijfszekere infrastructuur. Bereikbaarheid wordt door tal van factoren bepaald. De beheerder draagt bij aan de bereikbaarheid door de infrastructuur steeds toegankelijk te houden. Dit betekent bijvoorbeeld inrichtingskeuzes, waardoor minder vaak onderhoud (en de bijbehorende stremmingen) nodig is, een organisatie die snel op incidenten kan reageren en beleid om bij maatregelen de hinder voor de gebruiker zo gering mogelijk te maken (omleidingen, 's nachts of buiten hoogseizoen werken, onderhoud bundelen in korte periodes). Specifieke voorbeelden zijn: bedieningstijden van bruggen, regelmatig baggeren van vaarwegen, gladheidbestrijding en stimuleren van fietsverkeer door comfortabele, toegankelijke fietsroutes rondom de steden.

Functionaliteit en constructieve veiligheid

De basisdoelstelling van het onderhoud van de infrastructuur is dat voorzieningen in stand worden gehouden. Zo kan de provinciale infrastructuur op een veilige manier voldoen aan de gewenste functie-eisen. Het gaat hierbij om een voldoende staat van onderhoud, reparaties en het voorkomen en oplossen van storingen. Constructieve veiligheid is meer een randvoorwaarde dan een beleidsdoel. De beheerder

beïnvloedt deze situatie o.a. door de keuze van de maatregel en de frequentie daarvan en het gekozen materiaal. Door het te behalen niveau uit te werken in prestatiecriteria wordt het behaalde kwaliteitsniveau meetbaar. Extra toetsingscriteria voor dit beleidsdoel kunnen het aantal gegronde schadeclaims en het aantal klachten en meldingen zijn.

Verkeersveiligheid (vaar)wegen

Een veilige infrastructuur voor weg- en vaarverkeer wordt in eerste instantie bepaald door de inrichting, het gebruik, de dimensionering van de infrastructuur en het onderhoud. De diverse groepen gebruikers stellen hun eigen eisen. In het provinciale beleid krijgen fietsers extra aandacht om een zo veilig mogelijke situatie te bereiken. Ook is voor recreatievaart een netwerk van alternatieve routes aangewezen. De beheerder draagt bij aan de verkeersveiligheid van (vaar)wegen door de voorzieningen volledig, zichtbaar, heel en schoon te houden. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de gladheidbestrijding, leesbare bebording of stabiele bermen langs wegen, of baggeren, hertsel van kaden, oevers en remmingswerken op vaarwegen. Bij vaarwegen wordt daarbij nog onderscheid gemaakt tussen technisch en nautisch beheer (zie hoofdstuk 6). Het garanderen van verkeersveiligheid is voor de beheerder vooral een aandachtspunt tijdens werkzaamheden, bijvoorbeeld door goede bebording te gebruiken of omleidingen uit te zetten. Naast de meetbare fysieke kwaliteit van (vaar)wegen zijn er extra toetsingscriteria, zoals het aantal ongelukken, aanvaringen, verkeersdoden en ziekenhuisgewonden.

Beleving

Onderhoud draagt bij aan een prettige en aantrekkelijke leef-, werk- en vrije tijdsomgeving. De beheerder zorgt voor het aanzien en de beleving van de infrastructuur, door bijvoorbeeld de netheid, de esthetica (vorm, schilderwerk, etc.) of het gebruikskomfort te beïnvloeden. Deels is dit een 'bijproduct' van het technisch onderhoud, deels is het een zelfstandige doelstelling. De relatie tussen de maatregelen en het effect is moeilijk meetbaar.

Milieu en duurzaamheid

Bij de instandhouding van provinciale infrastructuur wordt voldaan aan de voorwaarden die gesteld zijn in het "Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen GWW". Het "Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen GWW" houdt in dat bij de aanleg en het instandhouden van bijvoorbeeld infrastructuur gestreefd wordt naar duurzame ontwikkeling door rekening te houden met de soort (schoonmaak)materialen dat gebruikt wordt, het beperken van de hoeveelheid afval, etcetera. Verder is er aandacht voor het verminderen van de hoeveelheid zwerfafval langs de provinciale infrastructuur. Het gaat hierbij om zwerfvuil, drijfvuil, graffiti en beplakking, zand, dode dieren, etc. In het ontwerp milieubeleidsplan is aangekondigd dat de provincie Fryslân een plan van aanpak op gaan stellen voor het milieubewust aanleggen, onderhouden en beheren van provinciale (vaar)wegen.

Natuur en Landschap

De natuur- en landschapswaarden in de provincie Fryslân worden met onderhoud in stand gehouden en vergroot. De bermen en oevers van de infrastructuur zijn ook leefgebieden voor planten en dieren. Het onderhoud kan bijdragen aan deze waarden of ze zelfs soms vergroten, door rekening te houden met de flora en fauna tijdens het werk. Voorbeelden hiervan zijn het maaregime van wegbermen of het realiseren van ecologische verbindingen langs oevers van vaarwegen tijdens groot onderhoud. Tijdens onderhoudswerkzaamheden wordt ook invulling gegeven aan de uitvoering van de nota 'Fryske Diken yn't

grien' en het oplossen van versnipperingsknelpunten (knelpunten voor fauna (en flora) die te maken hebben met de barrièrewerking van infrastructuur).

9.3 Kwaliteitsniveaus

In het onderhoud van infrastructuur zijn keuzes te maken. Naast de bijdrage aan de beleidsdoelen gaat het ook om de mate waarin er wordt bijgedragen. De beleidsdoelen zijn daarom uitgewerkt in criteria en normen volgens de kwaliteitsniveaus A, B en C. Alle kwaliteitsniveaus zijn constructief veilig, maar onderscheiden zich in aanzien, comfort, toegankelijkheid, mogelijke storingen en noodzakelijk onderhoudsbudget.

- A Onderhoud gericht op het in stand houden van een duurzaam hoog niveau;
- B Doelmatig onderhoud, vooral gericht op het waarborgen van de functionaliteit en constructieve veiligheid tegen zo laag mogelijke kosten;
- C Sober, minimaal kwaliteitsniveau bepaalt door de constructieve veiligheid.

In tabel 9.1 zijn de drie kwaliteitsniveaus uitgebreider omschreven. Voor de verschillende onderdelen van de provinciale infrastructuur (diverse categorieën wegen, bermen, kunstwerken, vaarwegen, oevers) zijn de criteria en normen specifiek uitgewerkt per kwaliteitsniveau. De 'prestatienormen' zijn onderdeel van het beleidsplan beheer en onderhoud dat in ontwikkeling is en zullen in het definitieve PVVP als bijlage worden opgenomen.

Tabel 9.1: De Drie kwaliteitsniveaus van onderhoud en beheer

Kwaliteitsniveau	Eigenschappen
A	Onderhoud gericht op een hoge kwaliteit houden van de voorzieningen, zowel functioneel als ten aanzien van het aanzien en gebruikerscomfort. De onderhoudsstrategie is dikwijls preventief van aard en kleinere schades en slijtage e.d. leiden tot ingrijpen. Het beeld van de voorzieningen is goed, vrijwel alles is heel en schoon. Het onderhoud is gericht op het voorkomen van beperkingen voor de gebruiker (dus hoge betrouwbaarheid en bedrijfszekerheid). De kans op klachten en gegronde schadeclaims is zeer laag. De onderhoudsstrategie draagt optimaal bij aan beleidsdoelen als natuur en landschap, milieu
B	Onderhoudsstrategie gebaseerd op doelmatigheid, gericht op het continue in stand houden van de functionaliteit en constructieve veiligheid van de voorzieningen. Het beeld van de voorzieningen is redelijk, matig schoon. Gebruiksslijtage, kleine schades en reparaties zijn zichtbaar. Onderhoudsmaatregelen worden vaak op basis van inspecties bepaald. Incidenteel en kortdurend komen beperkingen voor de gebruiker voor. Er is geringe kans op klachten en gegronde schadeclaims. Waar mogelijk wordt bijgedragen aan de overige beleidsdoelen, zoals bereikbaarheid, beleving, milieu of natuur.
C	Onderhoudsstrategie gericht op een minimaal kwaliteitsniveau bepaald door de constructieve veiligheid. Deze mag gewaarborgd worden door de gebruiker (tijdelijk) beperkingen op te leggen (aantasting functionaliteit).

	<p>Het beeld van de voorzieningen zal veelal sober zijn, soms vuil, met zichtbare schades en reparaties.</p> <p>Er is een matige kans op klachten en op gegronde schadeclaims.</p> <p>Het minimaliseren van het ingrijpen mag niet leiden tot hoge vervolgkosten door falen (zoals zeer langdurige stremmingen of het compleet moeten vernieuwen) of door intensief noodonderhoud.</p> <p>Er worden geen aparte maatregelen genomen om bij te dragen aan de overige beleidsdoelen</p>
--	---

Huidige kwaliteit

Het huidige onderhoud wordt omschreven in de vorm van de te nemen maatregelen en wettelijke kaders. Een voorbeeld van een dergelijk omschrijving is: 'twee maal per jaar schoonmaken van een voorziening'. De beheerder weet uit praktische ervaring en op basis van zijn vakkennis dat deze maatregelen leiden tot het gewenste kwaliteitsniveau, maar dit is lastig te benoemen. De evaluatie van de huidige kwaliteit baseert zich op het wel of niet uitgevoerd hebben van de geplande maatregelen. Er is minder informatie over de daadwerkelijke kwaliteit (prestatie). Daardoor kan ook niet worden bepaald of strategisch onderhoud, gericht op levensduurverlenging van bijvoorbeeld kunstwerken, noodzakelijk is. Bij wegonderhoud en baggeren is achterstand in het onderhoud ontstaan doordat benodigde maatregelen – vanwege een tekort aan budget - zijn uitgesteld. Hier is de kwaliteit van de infrastructuur dus lager dan wenselijk geacht.

Met de omschreven strategie wordt de aanzet gegeven voor een prestatiegerichte opzet van het onderhoud. Dit geeft enkele voordelen. Het maakt het onderhoud toegankelijker voor degenen zonder uitgebreide vakkennis en het maakt het mogelijk te meten of de prestatie wel of niet bereikt is. De huidige kwaliteit is (nog) niet op deze wijze gemeten, maar ligt - gezien de opzet van het systeem - in de buurt van kwaliteitsniveau B. In de nota "Strategisch onderhoudsbeleid provinciale infrastructuur" zijn onderhoudsscenario's benoemd.

- Scenario 1 (doelmatig onderhoud)

Dit is een voorzetting van het huidige onderhoudsbeleid, constructief veilig en functioneel. Het onderhoud is niet strijdig met andere beleidsdoelen.

- Scenario 2 (differentiatie in kwaliteit)

Het onderhoudsniveau is aangepast aan het belang van de te onderhouden voorziening en sluit aan op, en ondersteunt de provinciale beleidsdoelen.

- Scenario 3 (versobering van het onderhoud)

Het uitgangspunt is constructief veilig, maar zo goedkoop mogelijk.

De nota "Strategisch onderhoudsbeleid provinciale infrastructuur" is door Provinciale Staten op 1 februari 2006 vastgesteld waarbij scenario 2 als leidraad voor het onderhoud vanaf 2007 is gekozen.

Belangrijk kenmerk van scenario 2 is dat het uitvoeren van onderhoud gericht bijdraagt aan het bereiken van verschillende beleidsdoelen van de provincie Fryslân. Een hogere of lagere kwaliteit komt op plekken waar dit respectievelijk gewenst of acceptabel is. Op deze manier kijkt onderhoud en beheer niet alleen naar de techniek, maar expliciet ook naar de maatschappelijke effecten en bijdragen. Deze werkwijze leent zich goed tot een integrale benadering van het beheer, waarbij niet het onderdeel van de infrastructuur in de planning centraal staat maar het traject. Alle onderdelen (zoals verharding / berm / borden etc) worden dan in samenhang aangestuurd, passend bij de categorie, type of ligging van het onderdeel.

9.4 Relatie beheer en beleidsdoelstellingen

Verkeersbesluiten over bijvoorbeeld snelheid of voorrang en het toelaten van voorzieningen van derden zoals bijvoorbeeld de aanleg van een steiger, nieuwe uitrit of vestiging tankstation, beïnvloeden de functionaliteit van wegen en vaarwegen.

Voor wegen en vaarwegen die bij de provincie in beheer zijn, zijn verordeningen van toepassing. Daarbij horende beleidsregels zijn vastgelegd in de nota Beheerbeleid voor provinciale wegen en de nota Beheerbeleid voor provinciale vaarwegen. Het PVVP vormt het beleidskader voor deze beleidsregels: waar zijn voorzieningen van derden toelaatbaar of welke verkeersmaatregelen zijn nodig. Het PVVP is hierin maatgevend door bijvoorbeeld de te stellen inrichtingseisen en categorisering van de infrastructuur. De toelaatbaarheid van voorzieningen of maatregelen moet bijdragen aan de doelstellingen van het PVVP.

DEEL III GEDRAG

Hoofdstuk 10 Verkeersveilig gedrag

Hoofdstuk 11 Mobiliteitsbeïnvloeding

Hoofdstuk 10 Verkeersveilig gedrag

10.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op het verbeteren van de verkeersveiligheid door middel van verkeerseducatie en – handhaving. Deze twee instrumenten leveren, samen met de vorming van een Duurzaam Veilig wegennet (zie hoofdstuk 3), een cruciale bijdrage aan het bereiken van het provinciale doel ten aanzien van verkeersveiligheid zoals dat in hoofdstuk 2 gesteld is.

Een uitwerking van het beleid dat in dit hoofdstuk wordt beschreven, is het Meerjarenplan Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid (MPGV). Dit plan beschrijft de aanpak voor de periode 2004 - 2010.

Verkeerseducatie vormt de voornaamste pijler om het bewustzijn en het gedrag van verkeersdeelnemers te beïnvloeden. Verkeerseducatie is nodig om verkeersdeelnemers:

- bewust te maken van de risico's van het verkeer,
- bekend te maken met maatregelen om zichzelf en anderen te beschermen,
- en bekend te maken met de principes van Duurzaam Veilig en het verkeersgedrag dat daarbij past.

De paragrafen 10.2 en 10.3 gaan hier verder op in.

De combinatie van een Duurzaam Veilig wegsysteem met een permanente vorm van verkeerseducatie voor verschillende doelgroepen zorgt ervoor dat aan de randvoorwaarden voor een veilig verkeerssysteem wordt voldaan. Dit voorkomt helaas niet dat op verschillende terreinen handhaving van verkeersregels door politie en justitie nodig is. De provincie heeft hierbij een adviserende rol (zie paragraaf 10.4).

10.2 Veiligheidsbewustzijn

De provincie Fryslân wil verkeersdeelnemers bewust maken van risico's die verkeersdeelname met zich meebrengt voor henzelf en voor medegebruikers (zie figuur 10.1). Voor individuele verkeersdeelnemers is dit onderdeel van het programma verkeerseducatie zoals beschreven in paragraaf 10.3.

Voor organisaties in zowel personen- als goederenvervoer willen wij tot afspraken komen om concreet invulling te geven aan het aspect veiligheidsbewustzijn; verkeersonveiligheid mag niet als een ingecalculeerd risico aanvaard worden. Het Actieprogramma van de Regiovisie Goederenvervoer Noord Nederland (SNN) voorziet in een meerjarig project dat zich specifiek richt op voertuigen met een laadcapaciteit van minder dan 3,5 ton (bestelbusjes). Deze doelgroepbenadering kan ook gevolgd worden voor andere vervoermiddelen en doelgroepen (bv. pizzakoeriers op brommers/scooters).

In de verkenning van verkeersonveiligheid zal op de langere termijn vooral rekening gehouden moeten worden met een grote groep ervaren automobilisten in de seniorenleeftijd. Beperkingen in de fysieke

gesteldheid en een afnemende mentale (waarnemings)capaciteit van de oudere verkeersdeelnemers zullen een grote rol gaan spelen in de (auto)mobilititeit. Niet alleen bij het ontwerpen van voorzieningen zullen we hier rekening mee houden, ook de weggebruikers moeten bewust worden van veranderde omstandigheden bij verkeersdeelname.

10.3 Permanente verkeerseducatie

Voor verkeersveiligheid geldt dat de mens de maat der dingen is. Met andere woorden: alleen een Duurzaam Veilige weginrichting is geen garantie voor meer verkeersveiligheid. Ook het gedrag van de gebruiker is hierbij een belangrijk aangrijpingspunt. Als uitgangspunt voor een veilige verkeersdeelname gelden de opeenvolgende principes van kennen – kunnen – willen. Voor de ondersteuning van de begrippen kennen en kunnen, wordt het instrument van de Permanente Verkeerseducatie (PVE) ingezet voor verschillende doelgroepen. De provincie heeft voor PVE een minimumpakket aan maatregelen opgesteld dat door vrijwel alle gemeenten is overgenomen in hun Activiteitenplan Verkeersveiligheid.

De doelgroepen zijn in feite leeftijdsklassen; alle verkeersdeelnemers zijn naar leeftijd in een zestal groepen onderverdeeld, waarbij de leeftijdsgrens veelal ligt op een moment dat men op een nieuwe manier aan het verkeer deel gaat nemen. Het gaat per leeftijdsklasse om het aanbieden van kennis (vaardigheden) en het ontwikkelen van attitude (willen), beide van belang voor verkeersveilig gedrag van die groep.

De leeftijdsgroepen zijn:

- 0 – 4 jaar;
- 4 – 12 jaar;
- 12 – 16 jaar;
- 16 – 25 jaar;
- 25 – 60 jaar;
- 60 jaar en ouder.

Wij hebben de prioriteit gelegd bij de leeftijdsgroepen in het gebied 0 - 25 jaar. Hiermee wordt niet alleen de basis gelegd voor latere activiteiten, maar we bouwen ook een soort bewustzijnsgevoel op bij de 'beginnende' verkeersdeelnemers. Zouden immers alleen inspanningen gepleegd worden voor de leeftijdsgroepen waarbinnen de meeste slachtoffers vallen, dan dweilen we met de kraan open. Juist de groepen 4 - 12 en 12 - 16 jaar dienen bediend te worden met adequate verkeerseducatieve maatregelen om daarmee problemen later te voorkomen. PVE is daarom vooral een lange termijn instrument. Naast PVE activiteiten zijn we ook nauw betrokken bij de activiteiten binnen het Verkeerseducatie Centrum (VEC) te Smalingerland. Wij dragen financieel en qua kennis bij aan projecten die binnen het VEC tot wasdom komen. Daarnaast vervult de provincie een trekkende rol in het realiseren van de tweede fase van het VEC, het Educatie- en Kenniscentrum.

10.4 Handhaving

De verantwoordelijkheid voor de verkeershandhaving ligt bij het Openbaar Ministerie (OM) en de Politie Fryslân. Als regisseur van het verkeer- en vervoerbeleid en daarmee van het verkeersveiligheidsbeleid heeft de provincie een platform gecreëerd voor overleg op het gebied van verkeersveiligheid. Provincie Fryslân en Politie Fryslân inventariseren gezamenlijk de analyses op beschikbare data om daarmee de meest effectieve en efficiënte inzetstrategie en inzet te kunnen bepalen.

De samenwerking tussen OM, Politie Fryslân en provincie Fryslân is begin 2005 vastgelegd in een convenant. Hierin zijn onder meer de verantwoordelijkheden van de organisaties en de te plegen inspanningen van elke partij opgenomen. De samenwerkende organisaties zetten in op de meest gevaarlijke wegvakken en gedragingen. Het gaat dan om snelheidsovertredingen, alcoholcontroles, controles op bromfietzers, op beveiligingsmiddelen en op thematisch gericht verkeerstoezicht. De provincie Fryslân draagt bij aan de inspanningen van de Politie Fryslân op het gebied van voorlichting en communicatie.

Naast objectief aantoonbare onveiligheid ervaren mensen ook subjectieve onveiligheid op plaatsen waar gevaarlijke gedrag (nog) geen gevolgen heeft gehad (bv. verkeersongevallen). Daarom wordt er naast de handhaving op basis van objectieve analyses tevens gehandhaafd op basis van klachten uit de omgeving.

Over bestuurlijke handhaving door de provincie op wegen (vergelijk met vaarwegen) wordt landelijk discussie gevoerd. De resultaten van deze discussie kunnen aanleiding geven tot het ontwikkelen van nieuw beleid.

10.5 Campagnes verkeersveiligheid

In het kader van de landelijke aanpak van Duurzaam Veilig is afgesproken om communicatieactiviteiten op elkaar af te stemmen in het landelijk Meerjarenplan Campagnes Verkeersveiligheid (MPCV). Het Rijk zorgt voor de ontwikkeling van de rode draad (bv. 'Daar kun je mee thuis komen' in 2005). De provincie Fryslân draagt zorg voor de vertaling van de landelijke campagnecalender naar de regionale situatie en voor de productie en verspreiding van afzonderlijke campagnemiddelen. Daar waar nodig draagt de provincie ook zorg voor de invulling van de communicatie bij regionale problematiek, zoals het onderwerp 'vervuilde wegen' tijdens de (suiker)bieten- en aardappeloogst.

Tijdens deze campagnes zetten wij een aantal van onze mottoborden langs provinciale wegen in. Buitenreclame heeft een veel grotere impact op de (gemotoriseerde) verkeersdeelnemers dan de verspreiding van drukwerk.

Hoofdstuk 11 Mobiliteitsbeïnvloeding

11.1 Personenverkeer

Inleiding

Het doel van mobiliteitsbeïnvloeding is om de doelen op het gebied van fietsen en openbaar vervoer te ondersteunen en carpoolen te stimuleren. Om de bereikbaarheid van en leefbaarheid in Fryslân te verbeteren, is het nodig dat zoveel mogelijk verplaatsingen per fiets, openbaar vervoer of al carpoolend worden uitgevoerd. De groei in mobiliteit moet, vooral in de stedelijke gebieden van Fryslân, voor een deel door deze vormen van vervoer worden opgevangen. Randvoorwaarde om dit te bereiken is dat voorzieningen op het gebied van fietsen, openbaar vervoer en carpoolen verder worden verbeterd en uitgebreid. Voor openbaar vervoer geldt dat het aanbod meer wordt afgestemd op de vraag (zie hoofdstuk 5, openbaar vervoer). Het bieden van juiste voorzieningen alleen is niet voldoende om het fietsen, carpoolen en openbaar vervoergebruik te stimuleren. Informatievoorziening en gerichte campagnes om deze vormen van vervoer positief onder de aandacht te brengen, zijn evenzeer van belang.

De nieuwe benadering van informeren en campagne voeren vervangt het doel uit het PVVP 1999 waarin het ontmoedigen van autogebruik centraal stond. In de nieuwe benadering is de keuze voor de auto (solistisch/carpool), openbaar vervoer of fiets primair de verantwoordelijkheid van de gebruiker.

Mobiliteitsmanagement, slim werken, slim reizen

Het terugdringen van het aantal autokilometers is kansrijk door o.a. ICT ontwikkelingen, de opkomst van de elektrische fiets, een sterk OV aanbod op sterke verbindingen en stijgende brandstofprijzen. In 2010 hebben Rijk, provincie Fryslân en gemeente Leeuwarden een convenant gesloten met 15 grote werkgevers in Leeuwarden. Doel van het convenant is om tijdens de spijtstijden de automobilititeit op bedrijfsniveau met 10% te reduceren. Nog steeds sluiten zich nieuwe grote bedrijven aan en vinden gesprekken plaats met 60 MKB bedrijven om ook mee te doen. Maatregelen die helpen het doel te bereiken zijn: Het Nieuwe Werken en E-conferencing, en het stimuleren van fietsen, openbaar vervoer en carpoolen.

Resultaten mobiliteitsbeïnvloeding

- Inwoners van Fryslân die zich dagelijks zelfstandig verplaatsen, weten waar ze informatie kunnen krijgen over verplaatsingsmogelijkheden en voorzieningen op het gebied van fietsen, openbaar vervoer en carpoolen.
- Inwoners van Fryslân weten voor de meest frequente verplaatsingen die ze maken, bijvoorbeeld woon-werkverkeer, welke voorzieningen er op de betreffende routes zijn op het gebied van fietsen, openbaar vervoer, carpoolen of combinaties hiervan. Hierbij zijn de korte verplaatsingen in/naar en tussen de stedelijke centra een belangrijk aandachtspunt.
- De gemiddelde bezettingsgraad van auto's rond de stedelijke centra stijgt naar 1,33 personen per auto.

- Bij bedrijven die het convenant mobiliteitsmanagement Leeuwarden hebben ondertekend/ondertekenen wordt de automobilititeit in 2011/2012 in de spitsperiode met 10% gereduceerd.
- Minimaal 50% van de werknemers in Leeuwarden worden via hun werkgever gestimuleerd hun mobiliteit anders te organiseren.

Mobiliteitsbeïnvloeding en CO2

Om een bijdrage te leveren aan de CO2 emissiereductiedoelstelling van minimaal 25% (zie hoofdstuk 2), blijven we inzetten op reductie van automobilititeit door mobiliteitsmanagement via bedrijven. Daarnaast worden campagnes gevoerd om fietsen en carpoolen te stimuleren. De programma's fiets en ketenmobiliteit verbeteren de voorzieningen voor deze (combinaties van) modaliteiten.

Naast dit besparingsspoor om CO2 emissies door verkeer en vervoer te reduceren, hebben we een transitiepoor. Via dit spoor wordt het rijden op duurzame brandstoffen gestimuleerd. Onderdelen hiervan zijn het 100.000 voertuigenplan en het verduurzamen van het openbaar vervoer

Carpoolen

Door periodiek onderzoek is gebleken dat de gemiddelde bezettingsgraad van auto's rond de stedelijke centra van Fryslân al jaren rond de 1,25 schommelt. In de ochtendspits is de bezetting het laagst. Het doel is om de gemiddelde bezettingsgraad van auto's rond de stedelijke centra in Fryslân in de periode 2004 - 2020 te laten stijgen van 1,25 naar 1,33. Als tussendoel voor 2010 wordt gestreefd naar een gemiddelde bezettingsgraad van 1,30.

In Fryslân worden carpoolplaatsen die te klein zijn, uitgebreid. In gebieden waar nog geen plaatsen zijn, worden ze waar nodig aangelegd. Campagnes van het Rijk hebben in het verleden aangetoond dat ze invloed hebben op het aantal carpoolers. Het realiseren van de doelstelling betekent dat het aantal auto's dat gebruikt wordt om 100 mensen te vervoeren in de periode 2004 - 2020 daalt van 80 naar 75. Relatief betekent dit een daling van 6,7%.

In SNN verband is er permanente aandacht voor het stimuleren van carpoolen door een website te onderhouden waar carpoolers elkaar kunnen vinden. Door gerichte campagnes te voeren op de sterke vervoersrelaties in Fryslân (tussen de stedelijke centra) worden autosolisten geïnformeerd en gestimuleerd om te gaan carpoolen. In 2005 is door de drie Noordelijke provincies een project uitgevoerd om op een aantal sterke vervoersrelaties het carpoolen en de carpoolvoorzieningen onder de aandacht te brengen door een publiciteitscampagne. In 2006-2007 wordt een soortgelijke campagne gevoerd.

Fiets

Om het fietsen te stimuleren zal de informatievoorziening vooral gericht zijn op de voorzieningen die er zijn en het benadrukken van de voordelen van fietsen. Bij voorzieningen gaat het niet alleen om de fietsroutes, maar ook om veilige stallingvoorzieningen.

Openbaar Vervoer

Informatie over openbaar vervoer zal eveneens gericht zijn op de voorzieningen die er al zijn en het benadrukken van de grotere rol voor de fiets in het voor- en natransport van openbaar vervoer. Onderdeel van het natransport is ook de verdere invoering van het concept OV-fiets op verschillende stations.

In 2006 wordt een onderzoek gestart naar op- en overstappunten Openbaar Vervoer. Doel van dit onderzoek is onder andere in beeld te brengen wat geschikte locaties zijn om fietsers en automobilisten te laten overstappen in het openbaar vervoer. Onderdelen van dit onderzoek zijn onder meer:

- locaties van ministations
- kwaliteitseisen van op- en overstappunten

Afhankelijk van de resultaten van genoemd onderzoek zullen specifieke pilots worden uitgevoerd om aandacht te vestigen op bepaalde in- en overstappunten.

11.2 Goederenvervoer

De toename van het goederenvervoer zal de komende jaren zodanig fors zijn dat dit niet meer alleen via de weg kan. Daarom is het wenselijk dat er meer goederen via het water en het spoor vervoerd worden. We zien vooral kansen bij vervoer over water.

Tijdens het bestaan van de Multimodale Transportregio (MTR) zijn bedrijven in 1999 actief benaderd over de mogelijkheden die zij zien om het vervoer over spoor en water te vergroten en hun bereidheid om dit toe te passen. Dit heeft wel geleid tot resultaten, maar de inspanningen die het vergt om deze resultaten te effectueren wegen niet op tegen de inzet. Bedrijven zullen daarom niet meer gericht benaderd worden of zij mogelijkheden zien voor Modal Shift. Initiatieven hiervoor moeten uit de markt komen. De provincie zal deze initiatieven, voor zover dat mogelijk is, ondersteunen.

De acties ten aanzien van natte bedrijvigheid en vaarwegen staan beschreven in de hoofdstukken 2 en 7.

Deel IV Gebieden en projecten

Hoofdstuk 12 Gebieden en projecten

Hoofdstuk 12 Gebieden en projecten

12.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een beknopte beschrijving van de problematiek en de aanpak per gebied. Daarbij heeft de bereikbaarheid van Leeuwarden bijzondere aandacht. Voor het overige wordt in dit hoofdstuk met het oog op de samenhang met het ruimtelijk beleid de indeling gevolgd die ook wordt gehanteerd in het Streekplan, en die is weergegeven op kaart 12.1.

De prioriteit van maatregelen wordt bepaald door:

- de effectiviteit: de mate waarin de maatregelen bijdragen aan de gestelde doelen en het oplossen van de problemen
- de geraamde kosten
- de wenselijkheid van een evenwichtig maatregelenpakket
- de praktische mogelijkheden op het gebied van uitvoering
- de bijdrage aan beleidsdoelen op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu en economie.

12.2 Gebiedsgewijze aanpak

Zoals aangegeven in 2.6, streven wij bij de uitvoering van het PVVP naar een gebiedsgewijze aanpak, waarbij wij in samenwerking met gemeenten tot de meest optimale oplossingen willen komen. De wijze van samenwerken en het bepalen van de betrokken partijen is afhankelijk van de aard van de problematiek. Er zijn hiervoor reeds vormen van gebiedsgewijs overleg en samenwerking tot stand gekomen. Uit oogpunt van efficiëntie en samenhang is het logisch om met deze samenwerkingsvormen aan te sluiten bij andere overlegvormen op ruimtelijk gebied en bij de ontwikkeling van streekagenda's.

Met de meeste Friese gemeenten hebben wij een samenwerkingsagenda vastgesteld. In overleg met deze gemeenten beoordelen wij of deze kan worden geïntegreerd in de ontwikkeling van streekagenda's.

Uitgangspunten bij de gebiedsgewijze samenwerking zijn:

- De wenselijke projecten volgens dit PVVP
- Het in samenhang oplossen van knelpunten op provinciale wegen met knelpunten op gemeentelijke wegen.
- Het afstemmen van de uitvoeringsplanning en het nadien bepalen van de inhoud van projecten.
- Het zoeken van synergie tussen majeure projecten en gebiedsontwikkeling.
- Het uitwerken en concretiseren van het PVVP-beleid op het gebied van de wegencategorisering
- De gebiedsgewijze aanpak sluit aan bij de provinciebrede samenwerking in het OVVF
- Waar het gaat om het heroverwegen van de verkeersfunctie van wegen, kan dit betekenis hebben voor het rijkswegennet, bijvoorbeeld als onderdeel van incident-management routes. In dat geval betrekken wij Rijkswaterstaat bij de discussies.

12.3 Bereikbaarheid Leeuwarden

Algemeen

Leeuwarden is de hoofdstad van Fryslân en de tweede stad in Noord-Nederland. De stad huisvest voorzieningen die van belang zijn voor de gehele provincie en voor het gehele landsdeel. Leeuwarden is een belangrijk centrum van werkgelegenheid.

De verkeer-en vervoerproblematiek

De bereikbaarheid van Leeuwarden staat onder druk. Door de groei van het autoverkeer doen zich in toenemende mate problemen voor met de verkeersafwikkeling. Deze problemen zullen in de komende decennia sterk toenemen. De geplande uitbreidingen van de stad zullen deze problemen nog eens versterken. Wanneer niet wordt ingegrepen, gaat dit een belemmering vormen voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Leeuwarden.

De stedelijke hoofdstructuur (de stadsring, de binnenring en de invalswegen) heeft onvoldoende capaciteit om de in- en uitgaande stromen zonder vertraging op te nemen. Daarbij komt dat deze hoofdstructuur ook wordt gebruikt door lokaal verkeer en daarnaast wordt belast met doorgaand verkeer.

De hoge verkeersintensiteiten in en om Leeuwarden leiden tot een belasting van het milieu. Te noemen zijn de luchtverontreiniging in het stedelijk gebied van Leeuwarden en de geluidbelasting bij panden op de invalswegen.

De problematiek hangt samen met de omvang van het autoverkeer. Hierom is het van belang dat het huidige aandeel van het openbaar vervoer en fiets in de pendel naar Leeuwarden wordt vastgehouden en versterkt, en dat carpoolen wordt gestimuleerd. Voor lokale verplaatsingen verdient de huidige prominente positie van de fiets een verdere versterking.

De hoofdstructuur van Leeuwarden zal de komende jaren verbeterd en uitgebreid moeten worden, om zo de capaciteit te vergroten, om het doorgaande verkeer buiten de stad om te leiden en om een betere verdeling van het verkeer over de invalswegen mogelijk te maken. Hiervoor is de uitbreiding nodig met een hoefijzervormige buitenring. Deze buitenring bestaat uit de Noordwesttangent, de Haak, de Wâldwei en de Centrale As Noordoost Fryslân.

Belangrijkste maatregelen

De belangrijkste maatregelen zijn:

- de aanleg van de Noordwesttangent
- de aanleg van de Haak om Leeuwarden in de N31
- de voltooiing van de verdubbeling van de Wâldwei in de N31
- de realisatie van de Centrale As Noordoost Fryslân
- capaciteitsvergroting op de stadsring en de binnenring
- verbetering van de afwikkeling op het Drachtstercomplex: Drachtsterplein en Drachtsterbrug

- realisatie van een nieuwe westelijk invalsweg
- het deels in de bebouwde kom-sfeer brengen van invalswegen
- het verbeteren van de belangrijkste fietsroutes in en naar Leeuwarden
- de aanleg van een Station / Transferium bij Werpsterhoek
- het realiseren van doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer
- verbetering van de spoorverbinding tussen Leeuwarden en de Randstad

Overeenkomst Programma Bereikbaarheid Leeuwarden

Op 1 maart 2010 is tussen de gemeente Leeuwarden en de provincie Fryslân de Overeenkomst Programma Bereikbaarheid Leeuwarden afgesloten. Deze overeenkomst betreft de realisatie van een pakket maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van Leeuwarden. De overeenkomst geeft een overzicht van de projecten en de kostenverdeling.

Een belangrijk deel van maatregelen wordt gedekt via het RSP. De overeenkomst geeft de dekking aan het regionale aandeel in de investering.

Een ander deel van de maatregelen wordt mee gedekt uit de middelen die het Rijk beschikbaar heeft gesteld als onderdeel van de zogenaamde Quick Wins in het kader van de netwerkaanpak. Deze rijksmiddelen worden gestort op een speciaal hiervoor geopende bankrekening voor het Mobiliteitsfonds Leeuwarden. Ook de regionale bijdrage die tenminste even groot moet zijn, verloopt via deze bankrekening.

Naast de provinciale inzet voor de bovenlokale infrastructuur is in de overeenkomst een provinciale aandeel in de kosten van het bereikbaarheidspakket opgenomen van € 27,05 miljoen. Dit bedrag kan lager worden wanneer projecten meevallen of niet worden uitgevoerd. Deze provinciale bijdrage heeft betrekking op openbaar vervoer, fiets, de stadsring en mobiliteits- en verkeersmanagement. Het gaat om de volgende projecten:

- OV-route kenniscampus
- Onderzoek busstation
- OV voorzieningen Zuidlanden
- Fietsroute Binnenstad-Harlingervaart
- Fietsverbinding Oostergoplein
- Fietstunnel Van Loonstraat
- Heliconweg
- Europaplein
- Valeriusplein/ Valeriusstraat
- Julianalaan
- Mobiliteits- en verkeersmanagement

12.4 Noordwest Fryslân en Midden Fryslân

Algemeen

In de Stadsregio Leeuwarden werken Leeuwarden en de aangrenzende gemeenten samen op grond van een gemeenschappelijk convenant. Daarnaast vormen Leeuwarden, Menaldumadeel, Franekeradeel en Harlingen vormen samen de Westergozone. Voor de Stadsregio Leeuwarden en de Westergozone is een Regiovisie ontwikkeld door de betrokken gemeenten Boarnsterhim, Franekeradeel, Harlingen, Leeuwarden, Leeuwarderadeel, Littenseradiel, Menaldumadeel en Tytsjerksteradiel, samen met de

provincie en de waterschappen. De Regiovisie, die in 2004 is gereedgekomen, gaat uit van de kernkwaliteiten van de Regio: rust, ruimte, diversiteit aan landschappen en de aanwezigheid van de Centrumstad Leeuwarden te midden van een landelijke omgeving met kleine steden en dorpen. De ambitie is gericht op het concentreren en bundelen van wonen en werken in de centra op de Oost-West As van de Regio: Leeuwarden, Harlingen, Franeker en Burgum. Hierbij horen het versterken van de haven van Harlingen en van het Van Harinxmakanaal, op basis van onderzoek, en het optimaliseren van de infrastructuur, waaronder de ontsluiting en de bereikbaarheid van Leeuwarden. De positie en de bereikbaarheid van Leeuwarden zijn hiervoor onder 12.3 beschreven.

De verkeer- en vervoerproblematiek

De N31 tussen de Afsluitdijk en Midlum is enkelbaans uitgevoerd. Deze uitvoering is onveilig en past niet bij de functie van dit weggedeelte als onderdeel van de route Afsluitdijk - Leeuwarden – Drachten.

Het centrum van Franeker wordt belast met doorgaand verkeer, wat ten koste gaat van de leefbaarheid.

Bij de uitwerking van provinciale wegenprojecten werken wij samen met gemeenten in de verkeersgebieden Noordwest Fryslân en West Fryslân zoals weergegeven op kaart 12.2

Belangrijkste maatregelen

Het gedeelte van de N31 van de Afsluitdijk tot Harlingen is verdubbeld. In samenhang hiermee zal de verkeersstructuur van Harlingen door de Gemeente worden herzien. Realisatie hiervan is voorzien rond 2017. De zuidelijk rondweg Franeker zal worden afgerond.

Verder is besloten het Van Harinxmakanaal tot volwaardige klasse IV vaarweg uit te bouwen. Hiervoor wordt een maatregelenpakket inclusief financieringsplan opgesteld.

12.5 Noordoost Fryslân

Algemeen

Dokkum heeft binnen Noordoost Fryslân Dokkum een belangrijke centrumfunctie. Dokkum wordt in het (Voorontwerp-) Streekplan Fryslân 2006 aangewezen als stedelijk centrum.

Kollum en Buitenpost, alsmede Surhuisterveen, zijn regionale centra.

De verkeer- en vervoerproblematiek

Een groot deel van Noordoost Fryslân, waaronder het stedelijk centrum Dokkum, ligt relatief ver af van het hoofdwegennet. Daarbij komt dat het regionale wegennet in het gedeelte zuidelijk van Dokkum relatief fijnmazig is, waardoor een duidelijke noord-zuid-ontsluiting ontbreekt. Op de N356 en de N355 op de verbindingen van Dokkum met Leeuwarden en met de N31 Wâldwei doen zich vooral in de spitsuren capaciteitsproblemen voor. Er is verder in dit gebied sprake van een relatief groot aantal verkeersveiligheidsknelpunten, onder andere op de N357 tussen Stiens en Holwerd.

Belangrijkste maatregelen

Er wordt ingezet op een forse opwaardering van de Centrale As voor Noordoost Fryslân, de N356 tussen Dokkum en de N31 Wâldwei, inclusief een tak vanaf Quatrebras via Hurdegaryp naar Leeuwarden.

Na realisatie van de Centrale As verliest de westelijke verbinding via Aldtsjerk zijn huidige functie voor het verkeer tussen Leeuwarden en Dokkum; hiervoor is dan een route via Veenwouden beschikbaar. Aan de oostzijde van het gebied kan worden volstaan met relatief sobere maatregelen, omdat de groei van het verkeer hier beperkt blijft als gevolg van de bundelende werking van de Centrale As.

Bij de uitwerking van wegenprojecten werken wij samen met gemeenten binnen de verkeersgebieden Noordoost Fryslân en Noordwest Fryslân (kaart 12.2).

De gemeente Achtkarspelen heeft de wens om een zuidelijke rondweg om Surhuisterveen te realiseren. Wij beschouwen dit als een gemeentelijk project.

Voor de gemeente Smallingerland zal een samenwerkingsagenda worden opgesteld. Onderdeel van deze agenda is een onderzoek van de economische bereikbaarheid van de bedrijven over het water. Het gaat enerzijds om de potentie van de haven en de mogelijkheden van uitbouw van de bestaande route en mogelijke alternatieve tracés.

12.6 Zuidoost Fryslân

Algemeen

Een deel van het gebied maakt deel uit van de A7-zone. De belangrijkste ontwikkeling van bedrijvigheid wordt voorzien in Heerenveen en Drachten. Bij deze plaatsen zijn ook stations gepland van de spoorlijn Groningen- Heerenveen (als eerste fase in een toekomstige doortrekking naar Lelystad. [r Lelystad](#))

Zuidoost Fryslân heeft grote aaneengesloten natuurgebieden, zoals het Fochteloërveen en het Nationaal Park Drents-Friesche Wold.

De verkeer- en vervoerproblematiek

Zuidoost Fryslân kent een fijnmazige verkeersstructuur. De provinciale hoofdwegen zijn onvoldoende in staat om het verkeer te bundelen, waardoor zich verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen voordoen op het onderliggende wegennet. Het sterkst doet zich dit voor bij de N381 van Drachten naar Beilen en Emmen. Deze weg vormt een belangrijke verkeersas door het gebied. Het Friese gedeelte voldoet niet aan de eisen die hier vanuit de functie aan gesteld mogen worden. Het omliggende landelijk gebied wordt hierdoor belast met doorgaand verkeer.

Het verkeer naar Assen vanaf de N381 wikkelt zich af via verschillende routes. Wanneer meer kwaliteit wordt geboden op de N381 zal het verkeer naar Assen meer gebruik maken van de route N381/A28. De route vanaf Oosterwolde via Veenhuizen vervult meer een functie als ontsluitingsweg voor het omliggende gebied naar het hoofdwegennet.

De afwikkeling op het knooppunt Heerenveen raakt verstoort bij hogere intensiteiten. De problematiek op dit knooppunt hangt deels samen met de problematiek op het knooppunt Joure.

Belangrijkste maatregelen

De provinciale wegen zijn onvoldoende in staat om het verkeer te bundelen, waardoor zich verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen voordoen op het onderliggende wegennet.

Er wordt ingezet op het opwaarderen van het Friese deel van de N381 tot een autoweg met ongelijkvloerse kruispunten. Ook voor de N351 wordt een vormgeving als stoomweg nagestreefd; deze is aan de orde na 2015.

De ontwikkeling van de afwikkeling op het knooppunt Heerenveen zal worden gevolgd; de oplossingen zullen in samenhang met de oplossingen voor knooppunt Joure gezocht worden.

Vanwege de beoogde ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Heerenveen (Heerenveen Stad van Sport) wordt een samenwerkingsagenda opgesteld tussen gemeente en provincie. Hierin wordt onder meer de verkeersstrategie en de benodigde infrastructuuringrepen opgenomen.

Bij de uitwerking van wegenprojecten in het gebied ten zuidoosten van de A6/A7 werken samen met de gemeenten Heerenveen, Ooststellingwerf, Opsterland, Smallingerland, Weststellingwerf en Skarsterlân.

De aanpassing van de verkeer- en vervoerstructuur rond de stations van de spoorlijn Groningen – Heerenveen (als eerste fase in een toekomstige doortrekking naar Lelystad) wordt geconcretiseerd in samenhang met de planontwikkeling ervan.

12.7 Zuidwest Fryslân

Algemeen

De gemeenten Sneek en Skarsterlân vormen het meest westelijke deel van de A7-zone. Hier wordt de belangrijkste ontwikkeling van bedrijvigheid voorzien.

Zuidwest Fryslân wordt gekenmerkt door het merengebied en heeft een belangrijke functie voor de vaarrecreatie. Ook Gaasterlân met zijn bossen en singels heeft een functie voor natuur en recreatie.

De verkeer- en vervoerproblematiek

Doordat in Zuidwest Fryslân de meren sterk bepalend zijn voor de opbouw van het wegennet, is dit goed gestructureerd. De vele weg- waterkruisingen en de functie van het gebied voor de recreatievaart, zorgen echter voor wachttijden en daardoor voor onbetrouwbare reistijden voor het wegverkeer. De wachttijden bij bruggen doen ook afbreuk aan de functie voor de recreatie vaart.

Het knooppunt Joure (A6/A7) vormt een zwakke schakel in het hoofdwegennet. Het verkeer kan onvoldoende doorstromen op het knooppunt en in de directe omgeving daarvan. De slechte doorstroming heeft nadelige effecten voor het bedrijfsleven. Verkeer dat het knooppunt tracht te vermijden veroorzaakt

leefbaarheidsproblemen, niet alleen in Scharsterbrug en in St.Nicolaasga, maar ook in Haskerhorne en Oudehaske. Daarnaast vormt het knooppunt een grote concentratie van ongevallen. In de periode 2001 – 2004 zijn ongeveer 600 ongevallen geregistreerd, waarvan 6% met letsel.

Het onvoldoende functioneren van het knooppunt leidt er ook toe dat lange-afstandsverkeer tussen Sneek en Lemmer als sluipverkeer gebruik maakt van de route via Follega, de N354.

Lemmer vormt in de N359 de poort naar de Zuidwesthoek. Met enige regelmaat is sprake van congestie en leefbaarheidsproblemen op de traverse door Lemmer.

Uit de Agenda Lemmer blijkt dat de PM-sluis een knelpunt vormt. Via het MIRT wordt onderzocht welke oplossingen mogelijk en haalbaar zijn.

De beweegbare Scharsterrijnbrug in de A6 vormt tevens een knelpunt voor het wegverkeer. Op de snelweg staan vaak lange rijen auto's te wachten als de brug geopend is. De hogere classificatie van de vaarweg (van Czm naar Bzm) in dit PVVP zal niet leiden tot een extra toename van het vaarverkeer, maar door autonome groei van beide verkeersstromen neemt de druk wel toe. Het is te verwachten dat vervanging van de brug door een aquaduct nog binnen de planperiode van dit PVVP noodzakelijk zal worden.

De N354 Sneek- Sneekerhoek voldoet niet aan de eisen van een stroomweg.

Belangrijkste maatregelen

Binnen het Fries Merenproject werken wij samen met gemeenten aan het verbeteren van de kwaliteit van de recreatieve vaarverbindingen. In dit verband lossen wij de problematiek van de weg-waterkruisingen op door het realiseren van aquaducten. Deze komen bij Woudsend, Galamadammen, in Sneek en in de Jeltsleat. Met het Rijk zal worden overlegd over een oplossing voor de Scharsterrijnbrug in de A6. Een mogelijke verplaatsing van het knooppunt Joure in zuidelijke richting zou een oplossing voor dit punt extra urgent maken.

Het knooppunt Joure zal op termijn moeten worden vormgegeven als volwaardige aansluiting tussen twee autosnelwegen. Dit past ook in de door de gemeente Heerenveen en Skarsterlân opgestelde Integrale Structuurvisie. Gezien de planning van het Rijk houden wij er rekening mee dat dit niet voor 2015 gereed zal zijn. De problematiek bij Joure vraagt om oplossingen voor de korte en middellange termijn. Deze worden ontwikkeld in het project gebiedsgewijs benutten, waarin de provincie samenwerkt met de gemeente Skarsterlân en met Rijkswaterstaat.

Voor de traverse Lemmer is een structurele oplossing ontwikkeld, waarbinnen voor de korte termijn een aantal maatregelen uitgevoerd kunnen worden. De totale kosten bedragen rond de €40 mln. Opgemerkt wordt dat een aquaduct in de Sylroede onderdeel is van deze oplossing en hiervoor reeds middelen zijn gereserveerd.

De rondweg Lemmer is opgenomen in de totaallijst van projecten (programmaliijnen) die voortvloeien uit het beleid zoals dat in dit PVVP is geschetst. Via het Uitvoeringsakkoord of de reguliere begrotingscyclus zal hiervoor dekking worden gevraagd.

Op het huidige tracé van de N354 Sneek – Sneekerhoek is het niet mogelijk de weg uit te voeren volgens de eisen van een stroomweg. Bovendien is een uitvoering als stroomweg binnen de planperiode 2005 –

2020 niet noodzakelijk, aangezien het verkeersaanbod met een aantal aanpassingen veilig kan worden verwerkt.

Uit een studie naar de verbinding tussen Sneek en Leeuwarden blijkt dat de N354 Sneek – Sneekerhoek de meest geëigende route is voor autoverkeer tussen Sneek en Leeuwarden. De verbinding biedt – mede door de frequentieverhoging op het spoor – voldoende kwaliteit. Daarbij komt dat een uitbouw van de N354 tot volwaardige stroomweg niet nodig en niet haalbaar is. Door de aanleg van de Haak om Leeuwarden wordt deze functie versterkt ten gunste van de route N384 via Winsum. Met deze keuze kan nu een passend pakket aan maatregelen worden ontwikkeld en in de nieuwe programmalijnen worden opgenomen.

De gemeente Nijefurd onderzoekt of een nieuw tracé wenselijk is voor de gebiedsontsluitingsweg vanaf de N359 naar Stavoren. Het gaat hier om een gemeentelijke weg.

12.8 Wadden

Gemeenten: Ameland, Schiermonnikoog, Terschelling, Vlieland

Algemeen

Het Waddengebied vormt een belangrijk natuurgebied. De natuurlijke en landschappelijke waarden zijn sterk bepalend. Het gebied heeft een belangrijke functie voor recreatie en toerisme.

De verkeer- en vervoerproblematiek

De reis naar een Waddeneiland vraagt een overtocht over de Waddenzee, waardoor de reistijd tamelijk lang is, zeker wanneer deze wordt gerelateerd aan de hemelsbrede afstand. De Waddeneilanden behoren dus tot de moeilijkst bereikbare delen van Nederland. Desondanks wordt de lange reistijd geaccepteerd, en maakt de relatieve geïsoleerdheid zelfs deel uit van de aantrekkelijkheid van de eilanden.

De Waddeneilanden zijn voor hun bereikbaarheid sterk afhankelijk van de veerdiensten. Reizigers van en naar de Waddeneilanden hebben belang bij een goed georganiseerde vervoerketen. Automobilisten moeten in staat zijn hun auto op het vaste land achter te laten. Dit belang wordt voor reizigers naar Vlieland en Schiermonnikoog onderstreept door het auto-arme karakter van deze eilanden.

De haven van Harlingen is voor zijn bereikbaarheid afhankelijk van de vaargeul door de Waddenzee.

Belangrijkste maatregelen

Wij zetten in op het handhaven van de huidige bereikbaarheidskwaliteit voor de Waddeneilanden, waarbij wij voor het openbaar vervoer oplossingen nastreven die gericht zijn op de omvang van de vraag. Als onderdeel van de gehele verplaatsingsketen zetten wij in op het handhaven van een goede bereikbaarheid van de veerhavens.

Voor verplaatsingen op de eilanden ondersteunen wij waar nodig gemeenten bij het verbeteren van de fietsvoorzieningen.

Ons beleid ten aanzien van het openbaar vervoer en ten aanzien van de veerdiensten is beschreven in hoofdstuk 5. Over opwaardering van de vaargeul naar Harlingen via Kornwerderzand en de Boontjes overlegt de Provincie met het Rijk; de aanpak is beschreven in hoofdstuk 6.

12.9 IJsselmeer

Algemeen

Het IJsselmeer heeft een veelheid van functies. De functie voor de waterberging, de zoetwatervoorziening en de veiligheid vormen de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de andere functies. De plaats en de ontwikkelingsruimte voor deze functies wordt bepaald door de natuurlijke en landschappelijke waarden. Het gaat hierbij om de bodem- en waterkwaliteit, de natuur en het open karakter van het IJsselmeergebied.

In het watersportbeleid is het thema Grenzeloos Varen geïntroduceerd. Hierin wordt de watersportfunctie van de watersportkernen langs de kust en de verbinding tussen het IJsselmeer en de Friese Meren versterkt. Dit betekent een extra aanvullende inspanning om de invalspoorten en sluzen op te waarderen. Een van de belangrijkste en lopende projecten is de Johan Friso sluis in Stavoren. Maar Grenzeloos Varen vraagt ook inspanningen voor de sluis bij Makkum en Workum. In het MIRT onderzoek naar mogelijke oplossing voor de PM sluis in Lemmer wordt rekening gehouden met de belangen voor de watersport.

De verkeer- en vervoerproblematiek

De hoofdvaarweg Amsterdam – Lemmer – Delfzijl loopt voor wat betreft het deel Amsterdam – Lemmer door het IJsselmeer. Dit deel wordt beheerd door het Rijk. Dit gedeelte dient, net als de gehele vaarweg, gebracht te worden op het niveau van CEMT-klasse V. De vaarverbinding Lemmer – Kornwerderzand loopt eveneens door het IJsselmeer. Ook dit gedeelte dient op het niveau van CEMT-klasse V gebracht te worden.

Aansluitend op de trein Leeuwarden – Stavoren wordt een veerdienst geëxploiteerd naar Enkhuizen, met een in hoofdzaak recreatieve functie. Het IJsselmeer heeft voorts een functie voor de recreatievaart. Ligplaatsen zijn er in Lemmer, Stavoren, Hindeloopen, Workum en Makkum.

Maatregelen

De vaarroutes over het IJsselmeer vallen onder beheer van het Rijk; over opwaardering overlegt de Provincie met het Rijk.

Overeenkomstig het Streekplan faciliteren wij ligplaatsen langs het IJsselmeer, voor zover passend in een op te stellen beheerplan.

12.10 Projecten wegen, fietspaden en vaarwegen

De provincie heeft gekozen voor de strategie om eerst het basisnet op orde te maken en daarna te investeren in de zogenaamde verblijfsgebieden. Op dit moment worden een fors aantal maatregelen als eerste fase van het PVVP uitgevoerd. Tabel 12.1 geeft een overzicht van de lopende en uitgevoerde wegenprojecten. Tabel 12.2 geeft dit overzicht voor de recreatieve vaarwegen.

Om de doelen en resultaten die in dit PVVP geschetst worden te halen zijn – in aanvulling op de projecten die nu lopen – meer inspanningen nodig. Het gaat dan niet om grootschalige netwerkprojecten maar meer om thema's als verkeersveiligheid, leefomgeving&milieu en economie. Om deze ambitie te verwezenlijken is een inventarisatie gemaakt van deze projecten.

Deze inventarisatie leidt tot de volgende programmalijnen en een kostenniveau voor de provincie van circa €80 mln voor de wegenprojecten en circa €30 mln voor vaarwegprojecten. Opgemerkt wordt dat de kosten als indicatie moeten worden gezien en gebaseerd zijn op sobere verkeerstechnische maatregelen. Een integrale ruimtelijke benadering betekent een fors hogere investeringsvolume.

Het opstellen van programmalijnen past goed in de gedachte van het College en de organisatie om resultaten via programma's te organiseren. Afhankelijk van het tempo en de prioritering wordt vraagt het PVVP nog een investering van circa €10mln per jaar.

Het daadwerkelijk realiseren van deze projecten is afhankelijk van de beschikbaarheid van de hiervoor benodigde middelen. De afwegingen hierover vinden plaats bij de provinciale kadernota en begroting. De programmering vindt plaats in een voortschrijdend meerjaarlijks overzicht (het meerjarenprogramma infrastructuur) als onderdeel van het jaarlijkse uitvoeringsprogramma voor verkeer en vervoer

Overzicht "programmalijnen"

	PVVP Ambitie			mogelijke cofinanciering				
	programmalijn	aantal projecten	kostenniveau	via BDU	via GSVW	via FMP	Ruimte, PPLG, ?)	extern/anders
1	verkeersveiligheid	14	€ 23 mln	pm				
1	fietsoversteken	38	€ 9 mln	pm				
1	landbouwverkeer	6	€ 14 mln				pm	
2	fietsvoorzieningen	7	€ 9 mln	pm				
2	ketenmobiliteit	41	€ 9 mln	pm				

2	overdracht van wegen	3	€ 12 mln				pm	pm
3	transport over water	10	€ 35 mln		pm			
3	grenzeloos varen	26	€ 25 mln			pm		
4	beter benutten	5	€ 22 mln					
	Totalen	150	€ 158 mln					

Projecten Programma Verkeersveiligheid	Gebied
N355 : herinrichting fietsmaatregelen, snelheidsmaatregelen (inclusief kom Noardburgum & Twijzel)	NO
N361 : herinrichting fietsmaatregelen, snelheidsmaatregelen	NO
N380 : herinrichting, fietsmaatregelen, snelheidsmaatregelen	NW
N355 : herinrichting kruispunt Ryptsjerk	NO
N919, kruispunt met de Ploeggang en de Houtwal	ZO
N356, kruispunt Boppewei	NO
N357, kruispunt Stiens-zuid	NW
N358 aansluiting A7 Friesche Palen	NO
N384, Franeker-Winsum, afslag Welsryp	NW
N351, aansluiting A32 Wolvega & Lycklamawei	ZO
N354: kruispunt Oosterwierum en kom	NW
N359: afslag Oudemirdum incl. agrarisch bedrijf	ZW
N359: afslag Hemelum	ZW
N359: kruispunt Wommels noord	NW

Projecten Programma Fietsoversteken	Gebied
N355 afslag Rypstjerk	NO
N359 afslag Bolsward	ZW
N359 Iedyk wegverbreden met middengeleider voor fietsoversteek, steriele oversteek landbouw	ZW
N919 Klazinga	ZO
N359 Wommels noord	NW
N359 Ruigahuizen Middengeleider en separate fietsoversteek	ZW
N359 Oudemirdum	ZW
N359 Hemeulum	ZW
N351 Nijeholtpade Middengeleider en separate fietsoversteek	ZO
N354 Easterwierum	NW
N354 Spannenburg afwaardering afhankelijk van rotonde Joure	ZW
N393 Minnertsiga overdracht (of rotonde)	NW
N359 Bolsward noord	ZW
N359 Burgwert fietstunnel bij voorkeur combi met automaatregelen	ZW
N361. Anjum rotonde	NO
N361 Morra Middengeleider en separate fietsoversteek	NO
N357 Skredyk Middengeleider en separate fietsoversteek	NW
N357 Hege Hearewei wegverbreden met middengeleider	NW
N357 Hijumerdyk wegverbreden met middengeleider	NW
N357Molenlaan Middengeleider en separate fietsoversteek	NW
N917 Nije Drintse wei Middengeleider en separate fietsoversteek	ZO

N919 Oosterwolde Rijweg Betrekken bij kruispuntongevallen	ZO
N369 Rottevalle rotonde	NO
N359 Vogelzang saneren	ZW
N351 Lindedijk Middengeleider en separate fietsoversteek	ZO
N351 Voetpad	ZO
N351 Scherpenzeel rotonde of verblijfsgebied	ZO
N354 Grevinneleane Middengeleider en separate fietsoversteek	NW
N355 Wedze/Miedwei verblijfsgebied	NO
N393 overdracht of verblijfsgebied	NW
N358 Wierum Middengeleider en separate fietsoversteek	NO
N358 Oosternijkerk Middengeleider en separate fietsoversteek	NO
N358 Walddyk Middengeleider en separate fietsoversteek	NO
N369 Skieppedrifte steriele oversteek	NO
N369 drogeham betrekken bij palnnen Schuilenburg	NO
N384 Hegedyk Wegverbreding en middengeleider	NW
N384 dongjum betrekken bij project	NW
N358 fietsoversteek Surhuizum	NO

Projecten Programma Landbouwverkeer	Gebied
N384 Winsum - Franeker (3km landbouwpad)	NW
N384 Dearsum - Winsum (passeerstroken)	NW
N354 Raerd - Easterwierum (1km landbouwpad / oontsl. percelen)	NW
N359 Saneren agrarische uitritten	ZW
Maatregelenpakket Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer	-
N381 Parallelweg (rond Wijnjewoude)	ZO

Projecten Programma fietsvoorzieningen	Gebied
Algemeen, aanbrengen markering op fietsroutes waar deze ontbreekt	-
N924, Echtenerbrug - Oosterzee (beton)	ZW
N353, vanaf Oldeberkoop - N380 (verbreden met markering)	ZO
N351, Oldeholtgade - A32	ZO
N353, vanaf Oldeberkoop - N380 Verbreden met markering	ZO
N380, tussen Heerenveen en Nieuwehorne licht asfalt	ZO
N392, Aldeboarn - Tijnje verbreden in beton	ZO

Projecten Programma Ketenmobiliteit	Gebied
Eenvoudige maatregelen provinciale terreinen	-
Eenvoudige maatregelen gemeentelijke terreinen	-
Eenvoudige maatregelen rijksterreinen	-
Blauwverlaat - nieuw 10 plaatsen	NO
Oudeschoot - nieuw	ZO
Frieschepalen - nieuw	NO

Sint Nicolaasga - nieuw	ZW
Sneek - nieuw	ZW
Workum - nieuw	ZW
OV knooppunten	-
Overstappunten GIV naar ACOV/COV	-
Veerterminals	NW
Bikedispensers t.b.v. recreatievaart	-
Leeuwarden	LWD
Werpsterhoek	LWD
P+R Grou-Jirnsum	LWD
Transferium Akkrum	ZW
Transferium Heerenveen	ZO
Transferium Wolvega	ZO
Transferium Deinum	LWD
Transferium Dronryp-Hatsum	NW
Transferium Franeker	NW
Transferium Harlingen	NW
Transferium Harlingen Haven	NW
Transferium Mantgum	NW
Transferium Sneek-Noord	ZW
Transferium Sneek	ZW
Transferium IJlst	ZW
Transferium Workum	ZW
Transferium Hindeloopen	ZW
Transferium Molkwerum	ZW
Transferium Stavoren	ZW
Transferium Leeuwarden Cammingaburen	LWD

Station Hurdegaryp	NO
Station Feanwâlden	NO
Station De Westereen	NO
Station Buitenpost	NO
Transferium Drachten Noord	NO
Transferium Drachten A7	NO
Transferium Quatrebas	NO

Projecten Programma Overdracht van wegen	Gebied
N393, Harlingen-St. Jacobiparochie	NW
N358, Engwierum-Ee	NO
N353, Drentse grens-Noordwolde	ZO

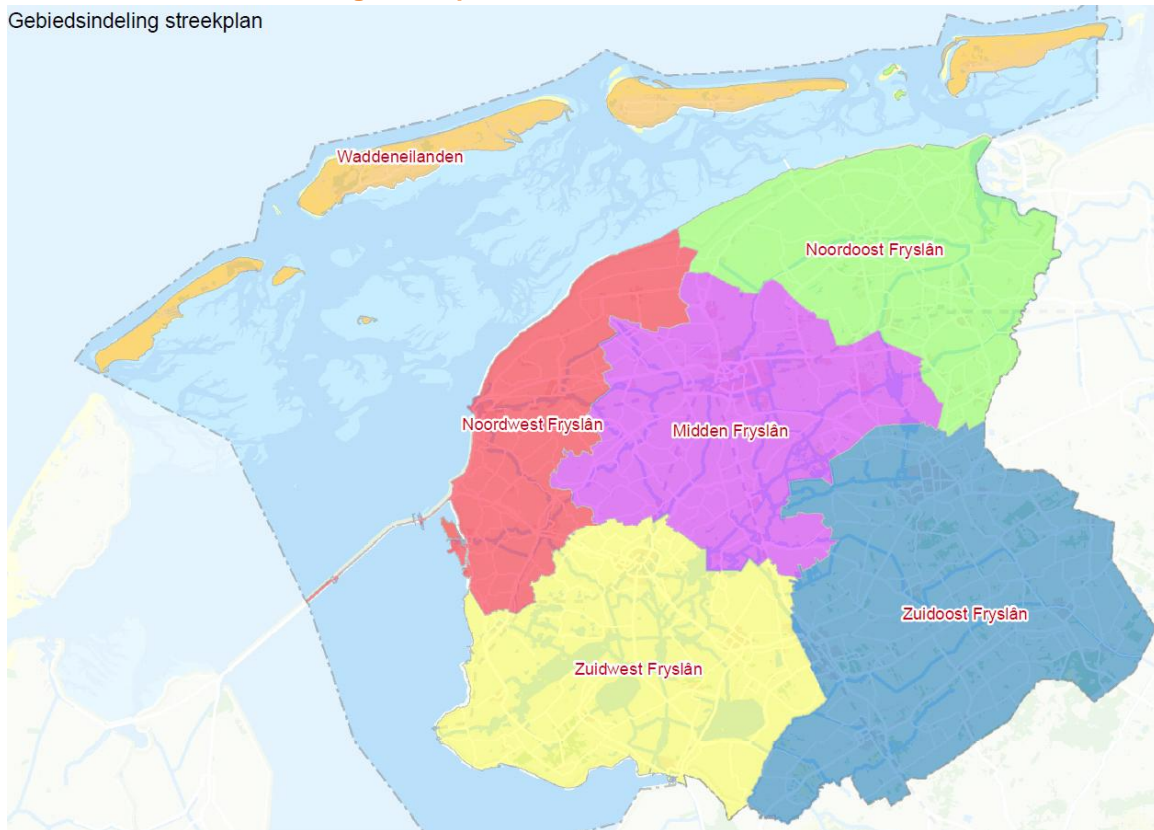
Projecten Programma transport over water	Gebied
PM-kanaal PM-sluis Lemmer	ZW
PM-kanaal Skulenboarch	NO
VHK HRMK-spoorbrug Heerenveen/Zwolle	LWD
VHK uitbouw vaarprofiel klasse IV	NW
A17 Nauwe Greons - De Mear	LWD
VHK N31 Koningsbrug	NW
VHK bruggen over VHK tussen Lwd en Harlingen	NW
Sluis Kornwerderzand	NW
Vaarweg Drachten	ZO
Vaarweg Heerenveen	ZO

Projecten Programma Grenzeloos varen	Gebied
JF-Sluis Stavoren	ZW
SMR Watersportvoorzieningen Leeuwarden	LWD
N359 Zijlroedebrug als aquaduct	ZW
A13 De Lauwers: Gerkesklooster - Zoutkamp	NO
A15 De Lits	NO
A23 Engelenvaart	ZO
Luts - opwaardering II	ZW
A3 Drachtstervaart(gedeelte)	ZO
Sluis makkum	ZW
A5 gedeelte Centrum Dokkum	NO
A5 gedeelte Leeuwarden Dokkum	NO
A5 Dokkumergrootdiep	NO
Verruiming brugbediening (fase 123)	ZW
Polderhoofdkanaal	ZO
VHK Sluis Harlingen (wachtvoorzieningen)	NW
SMR Leeuwarden - Dokkum - Lauwersmeer	NO
A7 krusbrege (bij Bolsward)	ZW
Turfroute	ZO
A6 Scharsterrijnbrug - aquaduct	ZW
Warkumer Trekfeart (Panhuijs - Bolward)	ZW
Verdieping Warkumer Trekfeart (Workum - Panhuis)	ZW
vaarweg Workum: N359 Sudergoabrêge	ZW
Panhuijs kanaal: N359 Panhuijsbrug	ZW
Van Panhuyskanaal (verbreden)	ZW
Alde Trekfeart Franeker - Beltsumerwiid	NW
Schutsluis Lauwersmeer (integraal&schutcapaciteit)	NO

Projecten Programma Beter benutten	Gebied
N359, aansluiting Bolsward-A7	ZW
Aansluiting N31 Drachten Noord (N369)	NO
Herinrichting Rondweg Lemmer	ZW
Diverse verkeersmanagementmaatregelen	-
Vervanging van verkeerslichten (12*100K)	-

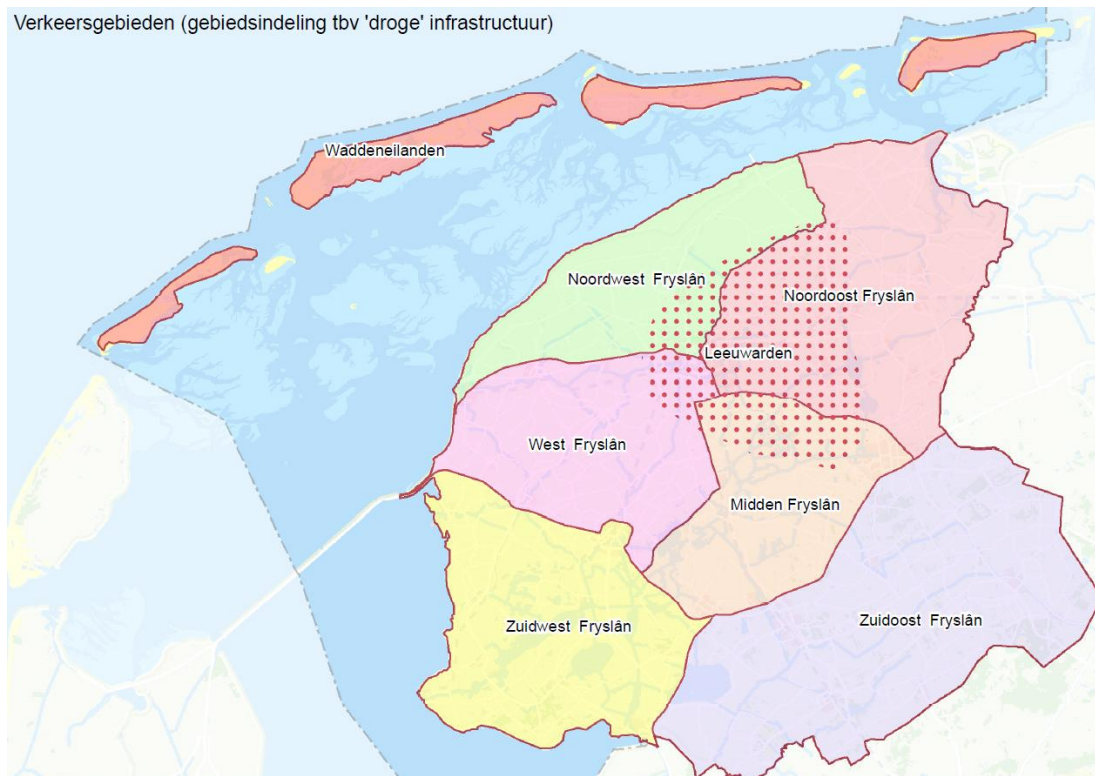
Kaart 12.1a Gebiedsindeling Streekplan

Gebiedsindeling streekplan

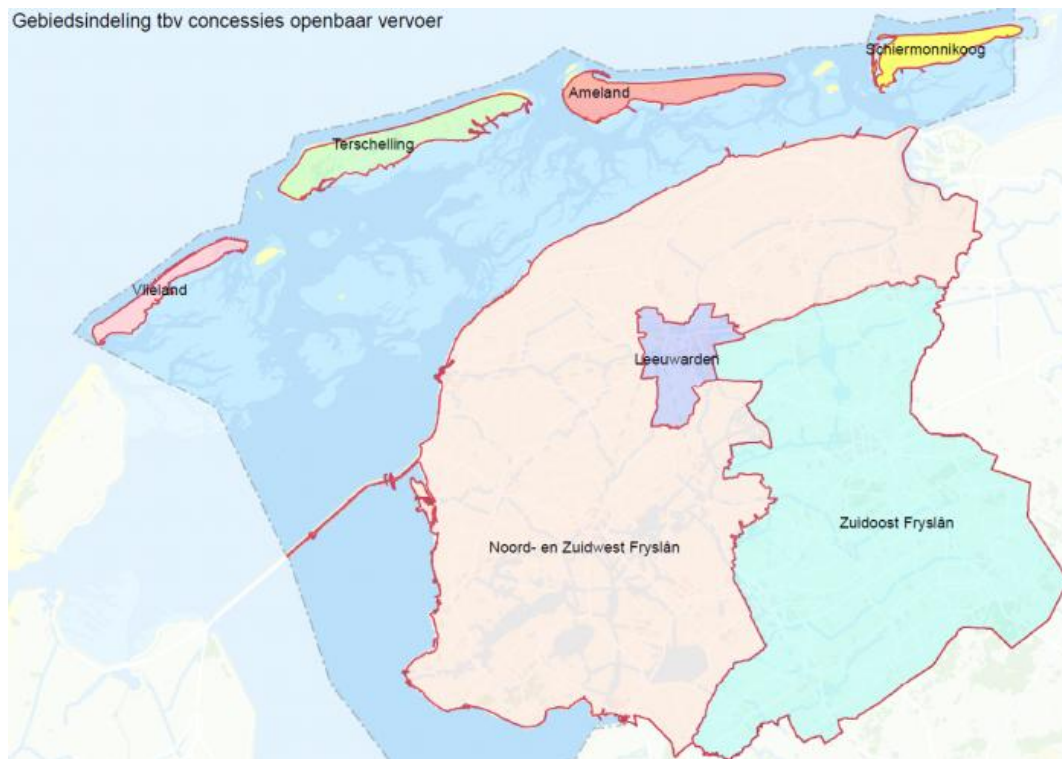


Kaart 12.1b Gebiedsindeling verkeersgebieden

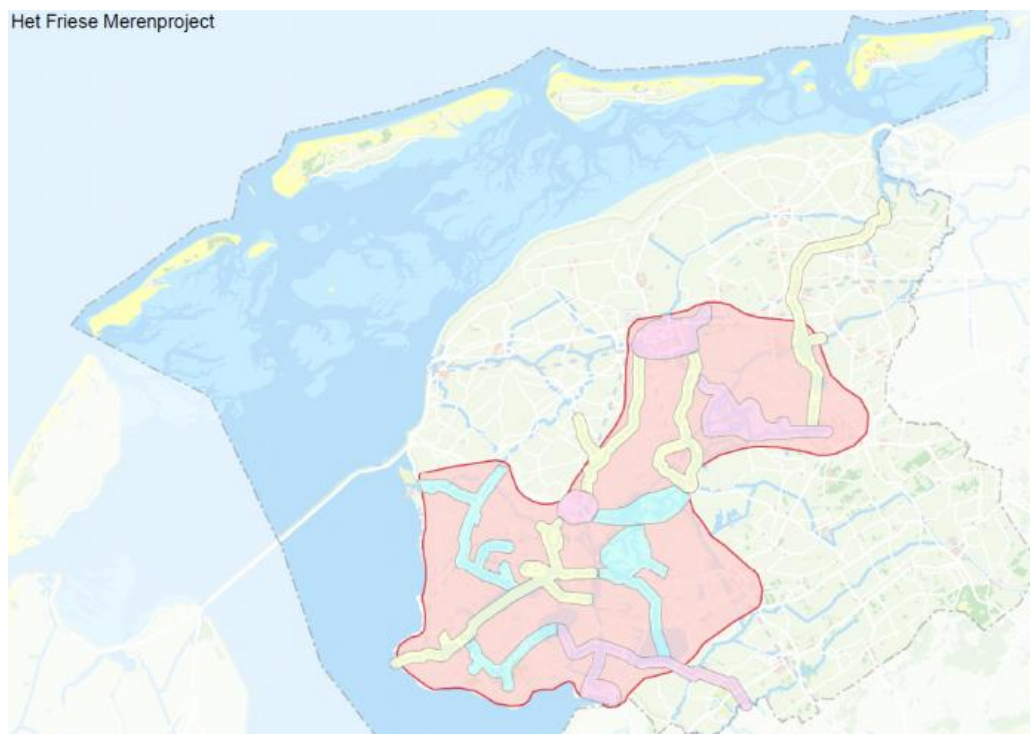
Verkeersgebieden (gebiedsindeling tbv 'droge' infrastructuur)



Kaart 12.1c Gebiedsindeling Concessies OV



Kaart 12.1d Gebiedsindeling Friese Merenproject



Tabel 12.1 Projectenlijst wegen (lopend en uitgevoerd)

Projectenlijst wegen	PVVP 2006 verwachte oplevering:	stand van zaken maart 2011	
		status	(verwachte) oplevering
Majeure provinciale projecten			
Noordwesttangent	pm	onderhanden	2012
Centrale As	pm	onderhanden	2015
N381	pm	onderhanden	2014
Rondweg Woudsend	pm	onderhanden	2011
Rondweg Franeker	pm	onderhanden	2011
Rondweg Buitenpost	pm	onderhanden	2011
Doorloop MPI voor 2006 en 2007			
N392 rondweg Gorredijk	2006	onderhanden	2014
N351 Oosterwolde - Makkinga	2006	opgeleverd	2005
N354 Dearsum - Scharnegoutum fase 1	2006	opgeleverd	2009
N354 Dearsum - Scharnegoutum fase 2		onderhanden	2011
N356 De Tike	2006	onderhanden	2015
N358 Lutkepost - Augustinusga fase 1	2006	opgeleverd	2008
N358 Lutkepost - Augustinusga fase 2		onderhanden	2012
N359 rondweg Lemmer	2006	onderhanden	2012
N392 Terwispeel - komgrens Gorredijk	2006	onderhanden	2011
N910 Stroobossertrekweg fase 1	2006	opgeleverd	2009
N910 Stroobossertrekweg fase 2		onderhanden	2012
Brug Kuikhorne (traject K: FMP)	2007	opgeleverd	2007

N354 Hommerts - Jutrijp	2007	opgeleverd	2008
N356 reconstructie kom Brantgum	2007	opgeleverd	2008
N356 Broeksterhoek - Valom	2007	opgeleverd	2009
N359 fietstunnels Tjerkwerd - Parrega	2007	onderhanden	2011
N361 Ryptsjerk	2007	opgeleverd	2005
N353 Oldeberkoop	2007	opgeleverd	2008
N384 Winsum - noord	2007	opgeleverd	2010
OV-infrastructuur	2007	opgeleverd	2007
Fietsvoorzieningen	2007	opgeleverd	2007
Carpoolvoorzieningen	2007	opgeleverd	2007
Fase A projecten (tot en met 2014)			
N354 Verbetering Sneek - afslag Woudsend	t/m 2014	onderhanden	2013
N356 Veiligheid Holwerd	t/m 2014	onderhanden	2011
N359 SW Bolsward - Leeuwarden	t/m 2014	onderhanden	2014
N928 Opwaardering Woudsend - Balk	t/m 2014	onderhanden	2012
N357 Opwaardering Stiens - Holwerd	t/m 2014	onderhanden	2012
N358 Opwaardering Skieding - Uterwei	t/m 2014	onderhanden	2013
N369 Kootstermolen - Kootstertille	t/m 2014	onderhanden	2014
N355 Kom Twijzel	t/m 2014	onderhanden	2013
N358 Afwaardering Holwerd - Metslawier	t/m 2014	opgeleverd	2009
N354 Woudsend - A6	t/m 2014		Getemporiseerd
N357 Afslag Stiens - centrum	t/m 2014	opgeleverd	2008

N369 Aansluiting N31 Drachten noord	t/m 2014		geschrappt
N393 Fietssnelweg Stiens - St. Jacobipar.	t/m 2014	onderhanden	2012
Voorrangswijziging fietssnelwegen	t/m 2014	opgeleverd	2009
N361 Afwaardering	2014 - 2019	opgeleverd	2010
N354 Afslag IJlst	2014 - 2019	onderhanden	2011
OV infrastructuur verbeteren toegankelijkheid		onderhanden	2011
Carpoolprogramma 2007 - 2010		opgeleverd	2010
Carpoolprogramma 2010 - 2012		onderhanden	2012
OV kwaliteitsverbetering haltevoorzieningen		onderhanden	2014
extra:			
N361 Rhaladyk		onderhanden	2011
Brug Oosterwolde		opgeleverd	2010
Brug Vrouwbuurtstermolen		onderhanden	2011
Bijdrage Quick Win Houkesloot		onderhanden	2011
Rijksprojecten met provinciale inzet			
A7 rondweg Sneek	pm	onderhanden	2011
N31 Zurich - Harlingen	pm	opgeleverd	2009
N31 Haak om Leeuwarden	pm	onderhanden	2015
N31 Wâldwei	pm	opgeleverd	2008
A6/A7 knooppunt Joure	pm	onderhanden	2014
RSP projecten			

Gebiedsontwikkeling N31 traverse Harlingen		onderhanden	2017
Leeuwarden; westelijke invalsweg + aquaduct		onderhanden	2014
Leeuwarden: Drachtsterweg/plein + aquaduct		onderhanden	2015

Tabel 12.2 Projectenlijst Recreatieve Vaarwegen (lopend en uitgevoerd)

Recreatieve Vaarwegen	PVVP 2006 verwachte oplevering:	stand van zaken maart 2011	
		status	(verwachte) oplevering
Periode A: Projecten tot 2010			
Staande Mastroute Leeuwarden - Grou	2006 - 2010	opgeleverd	2009
Leeuwarden (Alddeel)	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Lits - Lauwers	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Spoorbrug Boazum	2006 - 2010	opgeleverd	2008
I'Jlst - Brekken	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Sluis Stavoren	2006 - 2010	onderhanden	2012
Woudsend t/m Lange Sleat	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Aqueducten Jeltesleat/Woudsend/Galamadam	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Aquaduct De Geeuw	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Akkrum Spoorbrug	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Akkrum Dorp	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Meinesleat/Boarn (Akkrum) - Nesker Sylroede	2006 - 2010	opgeleverd	2008
De Boarn (Kromme Knilles)	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Mûntsjerak-Hearresleat (Deelsbrug - A7)	2006 - 2010	opgeleverd	2008

PMK Grou - Akkrum/Nes (Pikmar, NZR)	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Tsjonger: Pier Christiansleat - Engelenfeart	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Engelenfeart: Rottumerwegbrug - Tsjonger	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Sluizen Workum en Makkum	2006 - 2010	onderhanden	2011/2012
Linthorsthomansluis - Tsjûkemar	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Polderhoofdkanaal	2006 - 2010	onderhanden	2012
Brug Jirnsum	2006 - 2010		pm
Bruggen Grou	2006 - 2010		??
Follegeasleat - Skarsterrien ... Sneek	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Jaansleat	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Jouster Sylroede	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Geul Sleattermer Mar - De Luts	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Sleattermer Mar - Galamadammen	2006 - 2010		nieuw tracé onderzoek
Ontsluiting Koudum (Jan Broerskanaal)	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Hindeloopen - De Morra (Yndyk)	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Workum - Hindeloopen of Koudum	2006 - 2010		nieuw tracé onderzoek
Workum - geul JFK (klifrak/Yntemasleat)	2006 - 2010	opgeleverd	2008
Fjouwerhústerfeart	2006 - 2010		??
Bangafeart (De Swette - Snitsermar)	2006 - 2010		??
Gemeentelijke vaarwegen	2006 - 2010	opgeleverd	deels

Periode B: Projecten tot 2015			
Workumer Trekfeart - Van Panhuyskanaal	2010 - 2015	opgeleverd	2008
Noordelijke Elfstedentochtroute	2010 - 2015	onderhanden	2013
Harlingen - Bolsward	2010 - 2015		pm
Skarsterrien	2010 - 2015		pm
Kollum - Gerkesklooster - Zoutkamp	2010 - 2015		pm
Grutte Wielen - Valom	2010 - 2015		pm
Gemeentelijke vaarwegen	2010 - 2015		pm
Periode C: Projecten tot 2020	2015 - 2020		pm
Rottevalle - Harkema/Sur'veen - Gerkesklooster	2015 - 2020		pm
It Swin	2015 - 2020		pm
Turf en Honing routes	2015 - 2020		pm
Gemeentelijke vaarwegen	2015 - 2020		pm
Opwaardering Prov. Vaarweginfrastructuur			
Vaarweg Lemmer - Delfzijl fase 1	pm	onderhanden	2011
Vaarweg Lemmer - Delfzijl fase 2	pm	onderhanden	2012 - 2025
Drempelverwijdering De Boontjes	pm	onderhanden	2011
Verruiming Van Harinxmakanaal	pm		pm

BIJLAGEN

Bijlage A Procesbeschrijving PVVP 2005

Bijlage B Essentiële onderwerpen uit Nota Mobiliteit

Bijlage C Milieurapport strategische milieubeoordeling

Bijlage D Watertoets

Bijlage E Sociale effecten

Bijlage F Mobiliteitstoets

Bijlage G Functionele wegindeling



Proces Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2006

Deze bijlage schetst in chronologische volgorde het proces dat dit PVVP 2006 heeft doorlopen. Onder andere de tussenproducten worden genoemd en de instanties die bij de totstandkoming zijn geraadpleegd.

Eind 2001: Evaluatie PVVP 1999

In deze periode was het Rijk bezig met de ontwikkeling van het Nationaal Verkeer- en Vervoerplan (NVVP). Het PVVP 1999 is daarom aan een evaluatie onderworpen om te zien waar eventuele beleidswijzigingen aan de orde waren. Tegelijkertijd is aan medewegbeheerders (gemeenten en Rijkswaterstaat) in Fryslân gevraagd naar hun bevindingen met het PVVP 1999 en suggesties voor nieuw beleid of aanpassing van beleid.

April 2002: Bestuursopdracht herziening PVVP 1999

Op 23 april 2002 is door Gedeputeerde Staten van Fryslân de Bestuursopdracht Herziening PVVP 1999 vastgesteld. De opdracht omschrijft de onderdelen in het PVVP 1999 en aanvullingen daarop, die naar aanleiding van de bevindingen uit de evaluatie en het concept-NVVP aangepast c.q. toegevoegd worden in de herziening. Bovendien werden de procedure en de planning uiteengezet van de herziening PVVP 1999.

2003: Discussiefase herziening PVVP 1999

In 2003 is gediscussieerd met de Friese samenleving over de herziening van het PVVP 1999. Leidraad voor deze discussie was de Discussienotitie Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan met daarin de discussiepunten voor het verkeer- en vervoerbeleid tot 2020. Er zijn afzonderlijke bijeenkomsten geweest met medeoverheden, bran-

che- en belangenorganisaties en inwoners van Fryslân. De zienswijzen van de deelnemers aan de discussie en de reactie van de provincie daarop zijn vastgelegd in het Actieverslag Discussie Herziening PVVP.

Na de discussiefase werd duidelijk dat het NVVP niet werd bijgesteld en er een nieuw proces werd gestart. De naam voor het product dat daaruit moest volgen is de Nota Mobiliteit. Bovendien hebben het college van Gedeputeerde Staten van Fryslân en het presidium van Provinciale Staten, in het kader van dualisering, op 10 februari 2004 afgesproken dat een kadernota verkeer- en vervoerbeleid zou worden opgesteld voor het PVVP, zodat Provinciale Staten invulling kunnen geven aan hun kaderstellende rol.

Mei – november 2004: Raamwerknotitie PVVP

De kadernota voor het verkeer- en vervoerbeleid Fryslân heet Raamwerknotitie PVVP. Tegelijk met het vaststellen van deze notitie door Gedeputeerde Staten in mei 2004, ontstond de discussie over de Rijksbezuinigingen op het openbaar vervoer. Daardoor werd de Raamwerknotitie, met een aantal aanpassingen, pas op 1 november door Provinciale Staten behandeld en vastgesteld.

Eind 2004: Gespreksnotitie PVVP

Op basis van de Raamwerknotitie, de discussieresultaten en de concept Nota Mobiliteit is eind 2004 een gespreksnotitie PVVP opgesteld. Hierin zijn de hoofdlijnen van het PVVP uitgezet en is aangegeven wat belangrijke wijzigingen met het PVVP 1999 zijn. Deze notitie is op 14 december 2004 ambtelijk besproken met vertegenwoordigers van gemeenten en Rijkswaterstaat.

Februari 2005: Concept Ontwerp PVVP

Na de ambtelijke voorbereiding is op 24 februari 2005 het concept Ontwerp PVVP bestuurlijk behandeld in het Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân (OVVF).

Voorjaar 2005: Ontwerp PVVP

Het ontwerp PVVP is op 31 mei 2005 door Gedeputeerde Staten vastgesteld en ligt van 9 juni tot 21 juli 2005 ter inspraak aan de samenleving voor.

Najaar 2005: Inspraak- en reactienota PVVP

De inspraak- en reactienota PVVP en het gewijzigde PVVP is op 15 november 2005 door gedeputeerde Staten van Fryslân vastgesteld. Na vaststelling door GS is de reactienota naar alle insprekers verzonden. Op 16 november is de reactienota en het PVVP 2006 aangeboden aan het Presidium voor besluitvorming door Provinciale Staten van Fryslân.

15 maart 2006: vaststelling van het PVVP 2006 door Provinciale Staten

Opdrachten voor de provincie op grond van de Nota Mobiliteit

1	De provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen dienen te zijn geactualiseerd anderhalf jaar nadat de Nota Mobiliteit van kracht is geworden.	1
2	De uitspraken in de PKB moeten doorwerken in ruimtelijke plannen op grond van de WRO.	2 Dit gebeurt in het Streekplan Fryslân 2006.
3	Provincies geven op basis van beschikbare middelen en instrumenten in hun PVVP aan welke bijdrage zij leveren aan de nationale doelen voor 2010 en 2020.	3 Zie hoofdstuk 2
4	Provincies stellen PVVP's op conform de Planwet verkeer en vervoer.	4 Deze procedure hebben wij gevolgd; zie ook bijlage A.
5	Provincies en inliggende GSB-steden stemmen onderling af bij het opstellen van PVVP's, Meerjaren Ontwikkelingsprogramma's en de jaarlijkse bestedingsplannen voor de BDU.	5 Deze procedure hebben wij gevolgd; zie ook bijlage A.
6	Alle overheden gebruiken infrastructuur als structurerend principe in het ruimtelijk beleid.	6 Dit gebeurt in het Streekplan Fryslân 2006.
7	Bij het opstellen van ruimtelijke plannen worden de gevolgen van de ruimtelijke functies op ondermeer de bereikbaarheid en op infrastructuur in kaart gebracht.	7 Dit gebeurt in het Streekplan Fryslân 2006.
8	Voor alle beheerders geldt dat ingrepen op de eigen infrastructuur, anders dan om verkeersveiligheids- of milieutechnische redenen, geen dusdanige structurele effecten mag hebben op andere infrastructuurnetten dat de bereikbaarheid over de gehele reis verslechtert. Waar de consequenties de beheergrenzen van de eigen infrastructuur overschrijden, overleggen overheden met de andere infrastructuurbeheerders in het gebied.	8

9 Provincies en gemeenten voorzien in hun ruimtelijke plannen in een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen.	9 Het Streekplan Fryslân 2006 biedt hiervoor het kader.
10 Provincies concretiseren het integrale locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen in het provinciale ruimtelijke en verkeers- en vervoersbeleid. Essentieel is dat het locatiebeleid ten minste regels en criteria bevat inzake (samengevat) locaties voor bedrijven en voorzieningen die niet inpasbaar zijn nabij woonbouw, bedrijven en voorzieningen met omvangrijke goederenstromen en/of een verkeersaantrekkende werking en bedrijven en voorzieningen met arbeids- en of bezoekersintensieve functies.	10 Dit gebeurt in het Streekplan Fryslân 2006
11 Provincies beschrijven in het PVVP hoe de verschillende netwerken en modaliteiten optimaal worden verknoopt en benut én in samenhang en kosteneffectief worden ingezet en houden daarbij rekening met de aansluiting van de verschillende netwerken. Hierbij besteden zij expliciet aandacht aan het goederenvervoer.	11 Zie de hoofdstukken 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 12.
12 In relatie tot de doelstellingen van de rijksoverheid nemen de provincies in de PVVP's concrete doelen op voor bereikbaarheid, betrouwbaarheid en reistijd van deur tot deur. Op basis daarvan worden verdere maatregelen genomen om de bereikbaarheid te waarborgen.	12 Zie hoofdstuk 2.
13 Rijk, provincies, WGR-regio's en de betreffende gemeenten maken gezamenlijk netwerkanalyses. De resultaten worden betrokken bij de tussentijdse evaluatie van de BDU, die in 2007 gereed moet zijn.	13 Zie hoofdstuk 2 en 12.
14 Overheden houden in hun ruimtelijk beleid rekening met de in de Nota Mobiliteit voorgenomen infrastructurele uitbreidingen van het Rijk en de doelstellingen op het gebied van leefomgeving en veiligheid.	14 Dit gebeurt in het Streekplan Fryslân 2006.
15 Bij de uitwerking van PVVP's alsmede bij de ruimtelijke uitwerking van infrastructuur overleggen provincies met de waterbeheerders conform het proces van de watertoets. Zij houden daarbij rekening met de uitgangspunten voor het ruimtelijke waterbeleid zoals beschreven in de Nota Ruimte en de eisen van de Europese kaderrichtlijn water.	15 Dit is ook reeds gebeurd bij het opstellen van dit PVVP; zie bijlage D.
16 Provincies zien er op toe dat op het terrein van vergunningverlening in relatie tot mobiliteitsmaatregelen geen oneigenlijke concurrentie tussen gemeenten ontstaat.	16
17 Indien gemeenten in een regio niet tot afstemming komen over parkeernormen per locatie, leggen provincies via essentiële onderdelen in de PVVP's bandbreedtes vast voor locatiegerichte parkeernormen, waarbinnen gemeenten uiteindelijk per locatie de bijbehorende parkeernormen vaststellen.	17 In dit PVVP zijn na overleg met de Friese gemeenten geen parkeernormen opgenomen.
18 Provincies inventariseren specifieke knelpunten voor goederenvervoer en stimuleren dat goederenvervoer zo veel mogelijk gebundeld gebruik maakt van bestaande weg-, water- en spoorinfrastructuur.	18 Zie hoofdstuk 7.
19 Stedelijke distributie is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van bedrijfsleven en decentrale overheden, in het bijzonder de gemeenten.	19 Zie hoofdstuk 2, essentiële onderdelen.
20 Voor alle infrastructuurprojecten boven € 112,5 miljoen wordt de meerwaarde van publiek-private samenwerking beoordeeld.	20
21 De provincies beschrijven in hun PVVP's hoe zij invulling geven aan hun innovatiebeleid. Per thema uit de PKB deel 1 geven zij aan of zij willen inzetten op het instrument innovatie en op welke wijze. Provincies beschrijven in hun PVVP's hoe zij de resultaten uit innovatieprogramma's willen gebruiken in hun mobiliteitsbeleid.	21 Zie hoofdstuk 2.
22 De overheden streven naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur.	22 Zie 2.5. Dit gebeurt voorts in het Streekplan Fryslân 2006.
23 Het Rijk kan bijdragen aan oplossingen op het onderliggende wegennet als dit een oplossing biedt voor een knelpunt op het hoofdwegennet, onder de voorwaarden dat ook decentrale overheden onderling afspraken hebben gemaakt over een samenhangend pakket van maatregelen voor alle netwerken en dit pakket uitvoeren.	23 Dit speelt een rol in het gebied Heerenveen/Joure; zie de hoofdstukken 3 en 12.

<p>24 Provincies nemen maatregelen en stellen middelen ter beschikking met het doel om (1) OV een reëel, aantrekkelijk, beschikbaar en betrouwbaar vervoerproduct te laten zijn voor de (groeïende) mobiliteit naar, in en tussen (groot)stedelijke netwerken, (2) maatwerk te leveren in situaties met geringe en gespreide vervoervraag, om te voorzien in maatschappelijke participatie en bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen, (3) goede overstapmogelijkheden voor reizigers te bieden die van meerdere vervoersvormen gebruik maken en (4) OV zo veel als mogelijk te laten bijdragen aan een beter milieu.</p>	<p>24 Zie de hoofdstukken 2 en 5.</p>
<p>25 Provincies bemoeien zich actief met het openbaar vervoer, door financiering en marktordening. Zij nemen maatregelen met het oog op de ambities om te komen tot versterking van de kwaliteit van het OV en een groter aandeel van het OV in de grote vervoerstromen in de (groot)stedelijke gebieden. Zij streven daarbij naar een op maat gesneden rolverdeling tussen overheid en marktpartijen (zoals vervoerders). Betere benutting van de bestaande vervoerscapaciteit en het efficiënter inzetten van (productie)middelen heeft daarbij prioriteit.</p>	<p>25 Zie de hoofdstukken 2 en 5.</p>
<p>26 Provincies beoordelen plannen tot aanleg van nieuwe woon- en werklocaties op de ruimtelijke inpassing, financiering en tijdige beschikbaarheid van OV-voorzieningen.</p>	<p>26 Dit gebeurt in het kader van het ruimtelijk beleid. De mobiliteitstoets is daarbij een instrument. Zie hoofdstuk 2 en het Streekplan Fryslân 2006.</p>
<p>27 Provincies nemen deel aan het zogeheten conflictbeslechtingkader.</p>	<p>27</p>
<p>28 Provincies hebben de zorg voor het regionale en lokale openbaar vervoer en de gedecentraliseerde treindiensten</p>	<p>28 Zie hoofdstuk 2 en 5.</p>
<p>29 Om middelen efficiënt in te kunnen zetten, moeten rijk, regionale partijen en vervoerders gezamenlijk de vervoerkundige, financiële en bestuurlijke aspecten van spoorlijnen en stations analyseren. Op basis daarvan kunnen zij keuzes maken.</p>	<p>29</p>
<p>30 Provincies besteden in hun PVVP concreet aandacht aan de implementatie van de chipkaart. De uitwerking stemmen de provincies af met het Rijk, andere provincies en WGR-plusregio's, vervoerders en consumentenorganisaties.</p>	<p>30 Zie hoofdstuk 5.</p>
<p>31 Provincies dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie.</p>	<p>31 Zie hoofdstuk 5.</p>
<p>32 In het PVVP worden kwantitatieve doelstellingen opgenomen voor het openbaar vervoer op tenminste de volgende punten: waar groei naar tijd en plaats realistisch is, welke (spits)reistijd per OV redelijk is, waar het oplossend vermogen van het OV ligt, welke maatregelen worden genomen voor ketenvoorzieningen en hoe wordt voorzien in situaties met een geringe vervoersvraag.</p>	<p>32 Zie hoofdstuk 2 en 5.</p>
<p>33 Provincies geven in de PVVP's binnen hun regionale OV-netwerk prioriteit aan verbindingen met een hoog oplossend vermogen en een hoge vervoerswaarde.</p>	<p>33 Zie hoofdstuk 2 en 5.</p>
<p>34 Provincies geven in het PVVP concreet aan op welke wijze aan mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vorm van OV wordt geboden die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in gemeenten met een centrumfunctie voorhanden zijn.</p>	<p>34 Zie hoofdstuk 5.</p>
<p>35 Provincies beoordelen plannen voor nieuwe woon- en werklocaties op de ruimtelijke inpassing, financiering en tijdige beschikbaarheid van OV-voorzieningen.</p>	<p>35 Dit gebeurt in het kader van het ruimtelijk beleid. De mobiliteitstoets is daarbij een instrument. Zie hoofdstuk 2 en het Streekplan Fryslân 2006.</p>
<p>36 Provincies nemen in de concessies de plicht op tot afstemming van dienstregelingen. Waar mogelijk wordt intermodaal aanbesteed.</p>	<p>36</p>
<p>37 Provincies houden in de PVVP's rekening met de belangen van ouderen en mensen met een functiebeperking bij het opstellen van het verkeers- en vervoersbeleid, in het bijzonder de toegankelijkheid met een vorm van collectief vervoer.</p>	<p>37 Zie hoofdstuk 5 en bijlage E.</p>

38 Alle overheden stimuleren het gebruik van de fiets. Provincies doen dit onder andere door het zorgen voor een fietsnetwerk en voor parkeervoorzieningen. Het fietsnetwerk moet voldoen aan eisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Parkeervoorzieningen moeten in kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag.	38 Zie hoofdstuk 2 en 4.
39 Provincies nemen voor de realisering van het fietsnetwerk een doel op voor 2010 en 2020 in het PVVP.	39 Zie hoofdstuk 2 en 4.
40 Provincies stimuleren het fietsaandeel bij verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer. Bij nieuwbouwwijken en bij nieuwe bedrijventerreinen zorgen decentrale overheden voor een goede ontsluiting per fiets.	40 Zie hoofdstuk 2 en 4. Voorts biedt het Streekplan Fryslân 2006 hiervoor het kader.
41 Alle overheden werken aan het terugdringen van fietsendiefstal waarbij de inzet is om het aantal fietsdiefstallen in 2010 te halveren ten opzichte van 1999.	41 Zie hoofdstuk 4
42 Alle wegbeheerders hebben bij de aanleg en het beheer van infrastructuur (mede) verantwoordelijkheid voor het instandhouden en verbeteren van kruisende routes voor fietsverkeer. Zij inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregel op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen.	42 Zie hoofdstuk 8.
43 Alle overheden zorgen voor promotie van fietsgebruik en kennisoverdracht.	43 Zie hoofdstuk 11.
44 Provincies en gemeenten waarin een regionale luchthaven is gelegen, zorgen dat deze via relevante ontsluitende infrastructuur van en naar de (hoofd) infrastructuur goed bereikbaar is.	44
45 De provincie bepaalt de ruimte voor de regionale luchthavens door een vergunning af te geven, waarin heldere milieu- en veiligheidsnormen worden gesteld. De provincie organiseert de landzijdige ontsluiting van luchthavens van enige omvang, waarbij met name de bereikbaarheid per OV een aandachtspunt is. De provincie handhaaft de milieunormen.	45
46 Provincies formuleren in het PVVP op basis van de streefbeelden voor hoofdverbindingssassen (Nota Mobiliteit figuur 5.4 en 5.5) gebiedsgerichte doelen voor onderhoud, bediening en ontwikkeling van hun eigen vaarwegen en zorgen voor afstemming met het hoofdvaarwegennet.	46 Zie hoofdstuk 2, 6 en 9.
47 Provincies dragen er zorg voor dat op strategische punten binnen de economische kerngebieden voldoende ruimte wordt gereserveerd voor overslag van bulkgoederen en containers op binnenvaartschepen.	47 Het Streekplan Fryslân 2006 biedt hiervoor het kader.
48 Provincies ondersteunen in de uitwerking van regionaal ruimtelijk verkeer- en vervoerbeleid het streven van het rijk om de maatschappelijke meerwaarde van zeehavens te optimaliseren als vervoersknooppunten en vestigingsplaats voor industrie en dienstverlening.	48 Voor de zeehaven Harlingen gebeurt dat in dit PVVP (hoofdstuk 2, 3, 6 en 7) en in het Streekplan Fryslân 2006.
49 Provincies zorgen dat zeehavenactiviteiten in streek- en bestemmingsplannen voldoende ruimte krijgen voor verdere ontwikkeling, binnen de kaders van de Nota Ruimte en rekening houdend met relevante belangen waaronder vigerende normen voor milieuoverlast, veiligheid van omwonenden en natuurwetgeving.	49 Het Streekplan Fryslân 2006 biedt hiervoor het kader.
50 Provincies en gemeenten zorgen voor een goede bereikbaarheid van zeehaventerreinen van en naar de (hoofd) infrastructuur.	50 Voor de zeehaven Harlingen gebeurt dat in hoofdstuk 2, 3, 6 en 7.
51 Regionale en lokale overheden wordt gevraagd de samenwerking tussen Nederlandse en buitenlandse zeehavens te stimuleren en ondersteunen.	51
52 De nationale verkeersveiligheidsdoelstelling werkt voor alle provincies in gelijke mate door in provinciale doelstellingen, zodat provincies de aantallen met eenzelfde percentage moeten terugbrengen als het nationale doel voor 2010 en 2020. De provincies werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale maatregelpakketten, die zowel maatregelen op het gebied van gedrag, voertuig als infrastructuur bevatten en waarbij in ieder geval aandacht wordt geschonken aan het goederenvervoer (vracht- en bestelwagens).	52 Zie hoofdstuk 2 en 10.

<p>53 Provincies zijn (evenals Rijk en gemeenten) verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Zij stemmen regionale plannen af met de regionale projecten verkeershandhaving. Zij brengen in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.</p>	<p>53 Zie hoofdstuk 2 en 10.</p>
<p>54 Na decentralisatie van taken en bevoegdheden staat het provincies vrij uit oogpunt van externe veiligheid restrictief beleid voor regionale en kleine luchthavens uit te werken.</p>	<p>54</p>
<p>55 Decentrale overheden houden bij het opstellen van streekplannen, PVVP's en bij het beoordelen van bouw- en bestemmingsplannen rekening met de voor de (scheepvaart-) veiligheid en vaarfunctie benodigde ruimte langs de vaarweg.</p>	<p>55 Dit is gebeurd.</p>
<p>56 Decentrale overheden faciliteren alternatieve routes voor de recreatievaart zoals is aangegeven in de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland.</p>	<p>56 Zie hoofdstuk 6.</p>
<p>57 Decentrale overheden realiseren River Information Services op vaarwegen vanaf klasse IV en aanliggende havens in decentraal beheer, conform de Europese RIS richtlijn.</p>	<p>57 Zie hoofdstuk 6</p>
<p>58 Decentrale overheden zorgen voor adequate capaciteit, geoefendheid en inzetbaarheid van hulpverlening en rampbestrijding op gemeentelijk ingedeelde wateren.</p>	<p>58</p>
<p>59 Provincies en WGR-plusregio's hebben een gezamenlijk streefcijfer bepaald voor de verbetering van de waardering van de sociale veiligheid van de reiziger in het voertuig van het openbaar vervoer. Dit wordt jaarlijks opnieuw bepaald. Zij streven deze ambitie na middels aanpak van probleemtrajecten of –gebieden (stations of haltes).</p>	<p>59 Zie hoofdstuk 5.</p>
<p>60 Decentrale overheden bedden de aanpak van de sociale onveiligheid zoveel mogelijk in binnen de integrale keten van opvang, toezicht, handhaving en vervolging.</p>	<p>60 Zie hoofdstuk 2 en 5.</p>
<p>61 De gebruikseisen voor tunnels worden naar aanleiding van de EU-richtlijn wettelijk verankerd. Dit vormt een kader voor decentrale overheden.</p>	<p>61</p>
<p>62 Alle overheden nemen externe veiligheid op in de beheersplannen voor infrastructuur.</p>	<p>62</p>
<p>63 Op gebiedsniveau benoemen provincies en gemeenten, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, aansluitend op het nationale basisnet. Zij voeren een samenhangend verkeersmanagement.</p>	<p>63 Zie hoofdstuk 7.</p>
<p>64 Provincies en gemeenten wegen de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen vanaf het begin mee in de ruimtelijke planvorming. Bij planvorming in de nabijheid van het basisnet vormen de vastgestelde gebruiksruimte en veiligheidszone het uitgangspunt.</p>	<p>64</p>
<p>65 Alle overheden zorgen dat beheerders van infrastructuur ten behoeve van de continuïteit van de dienstverlening de gevolgen van moedwillige verstoring verkennen en aanpakken en moedwillige verstoring voorkomen.</p>	<p>65</p>
<p>66 Bij samenloop met infrastructuur in beheer van andere wegbeheerders (rijk en provincie) zullen gemeenten maatregelen in overleg met rijk dan wel provincie nemen met het oog op de lokale luchtkwaliteit. Provincies en gemeenten nemen bij nieuwbouw langs rijksinfrastructuur de eisen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 in acht.</p>	<p>66</p>
<p>67 Provincies zetten zich in om aan de wettelijke en beleidsmatige randvoorwaarden op het gebied van natuur en landschap te voldoen.</p>	<p>67 Zie hoofdstuk 2.</p>
<p>68 Provincies nemen bij de aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande infrastructuur de principes van gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt. Zij streven naar behoud van panorama's op steden, dorpen en landschappen vanaf de infrastructuur.</p>	<p>68</p>
<p>69 Samen met het Rijk zijn provincies verantwoordelijk voor de realisatie van de EHS.</p>	<p>69 Zie hoofdstuk 2.</p>

Strategische Milieubeoordeling Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2006 Milieurapport

C.1 | Strategische milieubeoordeling

Aanleiding en doel

Dit is het milieurapport dat hoort bij het ontwerp Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2006 (PVVP 2006). Dit rapport is een uitvloeisel van de Europese richtlijn 2001/42/EG en beschrijft de milieugevolgen van een aantal specifieke activiteiten die in het PVVP 2006 worden voorzien. Deze richtlijn is sinds 21 juli 2004 van kracht en heeft betrekking op de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's. In Nederland wordt deze richtlijn aangeduid als de richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB).

Doelstellingen PVVP 2006

Het hoofddoel van het PVVP 2006 is het realiseren van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem in Fryslân:

- dat voldoet aan de verplaatsingsbehoefte van inwoners en bezoekers van Fryslân;
- dat voldoet aan de behoefte om goederen te transporteren;
- dat bijdraagt aan de versterking van de economie; dat veilig is;
- en dat de schade aan natuur, landschap en milieu weet te beperken.

Ook op langere termijn moet het verkeer- en vervoersysteem tegemoet komen aan de behoeften van de dan levende generaties. Wij streven daarom met dit PVVP

duurzaamheid na, zowel in sociaal en economisch opzicht als voor wat betreft ecologische stabiliteit en ruimtelijke kwaliteit. Het geformuleerde hoofddoel van het PVVP sluit aan op de visie op de ruimtelijke ontwikkeling en structuur van Fryslân zoals neergelegd in het Streekplan.

Verband met andere plannen

Streekplan

In ons ruimtelijk beleid zetten wij in op beheersing van de mobiliteit, zodat netwerken niet onnodig belast worden. Wij baseren ons daarbij op inzichten die voortvloeien uit de toepassing van het instrument VPR (Vervoerprestatie regionaal) dat is ontwikkeld door Senter/Novem. Dit instrument is toegepast bij de voorbereiding van het Streekplan Fryslân 2006 en van dit PVVP. Wij richten ons vooral op de volgende punten.

- 1 De concentratie van wonen, werken en voorzieningen in vooral de stedelijke centra en daarnaast de regionale centra. Aanvullende woningbouw rondom stedelijke centra bundelen wij in een gebied op een redelijke fietsafstand van deze centra. Met dit beleid bevorderen wij het draagvlak voor openbaar vervoervoorzieningen en ondersteunen wij het gebruik van de fiets.
- 2 De benutting van bestaande infrastructuur bij de keuze van nieuwe locaties voor wonen of bedrijvigheid. Van belang is dat de infrastructuur de extra belasting qua capaciteit en veiligheid aankan. Om deze reden vragen wij gemeenten om een mobiliteitstoets uit te voeren voor nieuwe grote woningbouwlocaties, grote publiektrekkende voorzieningen, kantoren met veel personeel en voor bedrijven met grote goederenstromen. Deze toets is verankerd in het Streekplan. Bijlage F in het PVVP 2006 geeft inzicht in het instrument van de mobiliteitstoets.
- 3 Het stimuleren van goederenvervoer over water en spoor door het bevorderen van de beschikbaarheid van voldoende natte bedrijventerreinen met overslagvoorzieningen, en door rekening te houden met de aanwezigheid van de railterminal in Leeuwarden. Wij stimuleren dat in de economische kernzones voldoende ruimte wordt geboden voor logistieke bedrijvigheid en logistieke knooppunten. De plaats waar overslagvoorzieningen tot stand komen, wordt overigens mede bepaald door marktinitiatieven.

Milieubeleidsplan

Fryslân kent relatief weinig grote bronnen van milieuvervuiling. Het verkeer vormt wel een verhoudingsgewijs grote bron van luchtverontreiniging en geluidhinder. Een groot deel van deze problematiek zal opgelost moeten worden met maatregelen op het gebied van de voertuigtechniek. De eerste verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij het Rijk en bij de EU. Met ons provinciaal verkeer en vervoerbeleid kunnen wij ook een bijdrage leveren. Om deze reden ondersteunen wij wijzen van verplaatsen die zo weinig mogelijk milieubelasting met zich meebrengen, zoals fietsen, carpoolen en openbaar vervoer met schone voertuigen en een hoge bezettingsgraad. Waar mogelijk zullen wij in de provinciale bedrijfsvoering invulling geven aan onze voorbeeldfunctie op dit gebied.

Wij zullen uitvoering geven aan de EU-richtlijn voor omgevingslawaai. Deze richtlijn leidt tot de verplichting om geluidbelastingkaarten te maken en een actieplan

op te stellen voor wegen die in 2007 jaarlijks meer dan 6 miljoen motorvoertuigen verwerken. In 2012 komt deze grens op 3 miljoen motorvoertuigen.

Overschrijdingen van de normen voor geluidhinder zien wij als knelpunten. Verandering van verkeersstromen of aanpassing van de wegverharding kunnen bijdragen aan een oplossing. Hieraan dient gedacht te worden bij reconstructie- en onderhoudswerkzaamheden.

Wij streven voor provinciale infrastructuur een duurzame bouwwijze na. Op grond van het Frysk Miljeuplan 2006 – 2009 gaan wij een plan van aanpak opstellen voor het milieubewust aanleggen, onderhouden en beheren van provinciale wegen en vaarwegen.

Natuur en Landschap

Vanwege de gevolgen van wegen en vaarwegen voor leefmilieu en landschap, vraagt de inpassing van infrastructuur om meer aandacht dan tot nu toe gebruikelijk was. Bij wegen door kernen of langs clusters van bebouwing, met geen of een beperkte functie voor doorgaand verkeer, maakt de omgeving mede een deel uit van het wegbeeld. Bij het ontwerpen van aanpassingen aan deze wegen is de wiselwerking met de omgeving een belangrijk uitgangspunt.

Bij de landschappelijke inpassing van wegen houden wij rekening met de landschappelijke kwaliteit zoals beschreven in het Streekplan 2006. Daarbij gaat het om de blijvende herkenbaarheid van de verschillende landschapstypen, het instandhouden en ontwikkelen van belangrijke landschappelijke kenmerken, en het benutten van het landschap als inspiratiebron bij deze ontwikkelingen. Deze aanpak is in detail beschreven in de nota 'Fryske diken yn it grien'.

Provinciale 'kunstwerken' zoals bruggen en viaducten passen we landschappelijk zo goed mogelijk in. De uitvoering van deze kunstwerken is weliswaar fraai, maar doelmatig en sober.

Op de punten waar bestaande infrastructuur ecologische verbindingzones doorkruist en belangrijke leefgebieden van dieren en planten versnipperd, nemen wij maatregelen om de barrièrewerking zo veel mogelijk tegen te gaan. Door ontsnipperingsmaatregelen zorgen wij er voor dat er meer aaneengesloten leefgebieden ontstaan. Uitvoering van deze maatregelen zal voornamelijk gecombineerd worden met werkzaamheden in het kader van groot onderhoud en/of reconstructie van de verbinding. Deze aanpak zal worden gebaseerd op een afzonderlijk vast te stellen plan 'Ecologische verbindingzones in Fryslân'.

Bij nieuwe tracé's zullen wij gebieden met grote en kwetsbare natuurwaarden zo veel mogelijk ontzien. Vooral rustverstoring moet worden voorkomen. Wanneer ecologische belangen in het geding zijn, zal een wettelijk vereiste ecologische toets worden uitgevoerd. Nieuwe infrastructurele projecten die toch ecologische verbindingzones doorkruisen zullen al bij realisatie worden voorzien van adequate voorzieningen die de barrièrewerking zo veel mogelijk minimaliseren. Bij de keuze van nieuwe tracé's wordt ook getracht de versnippering van goede landbouwgronden zo veel mogelijk te voorkomen.

C.2 Bestaande algemene situatie van het milieu

In december 2004 heeft de provincie Fryslân het rapport 'Toestand van het leefmilieu Fryslân 2004' uitgebracht. Bij de meting van de toestand van het leefmilieu is nagegaan of er in Fryslân anno 2004 problemen zijn ten aanzien van de kwaliteit van het leefmilieu. Hierbij zijn zesendertig onderwerpen op het gebied van klimaatverandering, bodem, water, lucht, natuur en landschap beoordeeld.

De algemene conclusie is dat de kwaliteit van het leefmilieu in Fryslân anno 2004 behoorlijk goed is, zeker in vergelijking met andere provincies.

Voor elf van de zesendertig onderwerpen zijn er nauwelijks problemen. Dit zijn:

- grondwaterkwantiteit van het diepe grondwater.
- geluid
- luchtkwaliteit
- stank
- externe veiligheid (inrichtingen en transport)
- opslag radioactief afval
- stortplaatsen
- bodemverontreiniging zware metalen (diffuus)
- verontreiniging diepe grondwater bestrijdingsmiddelen
- verontreiniging diepe grondwater nutriënten
- verontreiniging diepe grondwater zware metalen

Voor zeven onderwerpen met een probleem heeft de provincie samen met anderen goede resultaten behaald om de knelpunten op te lossen of toekomstige problemen te voorkomen. Dit betreft:

- waterveiligheid primaire waterkeringen
- waterveiligheid kaden en oevers
- wateroverlast
- realisatie EHS
- microbiële verontreinigingen oppervlaktewater
- bodemsanering

Acht problemen zijn door de provincie feitelijk niet goed op te lossen:

- bagger / bevaarbaarheid waterwegen
- fosfaatverzadigde bodem
- bodemverzuring
- verontreiniging oppervlaktewater bestrijdingsmiddelen
- verontreiniging oppervlaktewater nutriënten
- verontreiniging oppervlaktewater zware metalen
- begrensde beheersgebieden
- agrarisch natuurbeheer
- soortenbeleid

Er zijn zeven dossiers waar de provincie wel veel aan kon doen maar relatief weinig heeft gedaan:

- energiebesparing bedrijven
- duurzame energie wind
- duurzame energie biomassa
- duurzame energie overige
- koude/warmte opslag
- verdroging
- realisatie ecologische verbindingzones

Tenslotte is ook gebleken het voor enkele onderwerpen moeilijk is om in beeld te brengen in hoeverre er een probleem is. Er is te weinig informatie omdat er onvoldoende wordt gemeten. De onderwerpen waar het dan om gaat zijn:

- aardkundige waarden
- verzilting
- behoud en herstel landschap

C.3 Onderwerpen, beoordeling milieu-effecten en alternatieven

Noordwesttangent (nieuwe wegverbinding Stiens – A31)

Het project Noordwesttangent betreft de aanleg van een nieuwe wegverbinding vanaf de N356 nabij Stiens naar de A31 bij Marssum. Aanleg van de verbinding betekent dat doorgaand verkeer vanuit Noordwest Fryslân richting Heerenveen en Harlingen vice versa niet meer via Leeuwarden hoeft te worden afgewikkeld.

Directe aanleiding hiervoor is de slechte bereikbaarheid van Noord-Fryslân vanaf het landelijk wegennet door de huidige verkeersproblemen rondom Leeuwarden. Om filevorming voor Leeuwarden te vermijden gaan steeds meer automobilisten op zoek naar alternatieve routes door het landelijke gebied. Deze routes zijn echter niet berekend op veel extra verkeer. Er ontstaan daardoor steeds meer onveilige situaties en overlast voor omwonenden. Bij 'niets doen' zal de problematiek in 2015 zo omvangrijk zijn, dat gesproken kan worden van een onacceptabele verkeerssituatie. Om het tij te keren zijn maatregelen onvermijdelijk.

Er is gekozen om een vrijwillige procedure milieueffectrapportage (m.e.r.) te maken. Het belangrijkste argument hierbij is de impact van het werk op het landschap. Het genomen besluit is de tracévaststelling van de Noordwesttangent Leeuwarden door Provinciale Staten. Om de milieugevolgen optimaal mee te laten wegen is het Milieueffectrapport (het MER) gelijktijdig met de tracéstudie opgesteld. In het MER zijn de milieugevolgen weergegeven; de gevolgen voor landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water, levende natuur, woon- en leefmilieu en landbouw. In de tracéstudie zijn de overige effecten aan de orde gekomen.

Doel van het project

Het voornemen van de provincie is het realiseren van een verbindingsweg tussen de N357 (Leeuwarden - Holwerd) bij Stiens en de N383 (Marssum - St. Annaparochie) tussen Marssum en Berlikum, die benoemd is als de Noordwesttangent Leeuwarden. De N383 biedt Noordwest Fryslân een directe aansluiting op de A31 en via de toekomstige Haak om Leeuwarden wordt ook de A32 eenvoudig en vlot bereikt. Bovendien zal in het gebied de leefbaarheid en de verkeersveiligheid worden verbeterd.

De provincie heeft zich ten doel gesteld de nieuwe weg zo goed mogelijk in te passen in het landschap. Ook de effecten op (bijvoorbeeld) het woon- en leefmilieu en op landbouw zijn integraal onderzocht en bepalen mede de keuze voor het tracé van de weg. Daarnaast dient de weg zoveel mogelijk ingepast te worden in het landschap. Omdat in het studiegebied veel agrarische bedrijven zijn gevestigd met veelal een huiskavel zal getracht worden deze huiskavels zo min mogelijk te doorsnijden.

Centrale As (wegverbinding N31 – Dokkum)

De Centrale As project is een opwaardering van de wegverbinding tussen Dokkum en de N31 (Wâldwei) tot stroomweg. Het tracé volgt deel de bestaande weg en wordt deels nieuw.

Met het zogenaamde trechteringsbesluit hebben Provinciale Staten op 15 september 2004 vastgesteld welke alternatieven en varianten in de trajectnota/MER worden uitgewerkt en op hun effecten worden beoordeeld. Naast de ligging van de alternatieven en varianten wordt het inrichtingsniveau onderzocht. Daarbij wordt gekeken naar een minimale inrichting (enkelbaans autoweg met gelijkvloerse aansluitingen) en een maximale inrichting (dubbelbaans autoweg met ongelijkvloerse aansluitingen). De omlegging Garyp is in alle gevallen als enkelbaans autoweg geprojecteerd. De in de nota "Een hele stap verder; Beslisdocument trechtering hoofdalternatieven en bepaling inrichtings-niveaus" (februari 2004) gepresenteerde alternatieven die liggen tussen het minimale en maximale inrichtingsniveau, worden betrokken bij het bepalen van de faseringsmogelijkheden.

Binnen de te onderzoeken alternatieven en varianten blijft ruimte voor een bepaalde mate van variatie. Daarbij gaat het om de exacte tracering, dat wil zeggen de ligging van zowel het tracé als de aansluitingen.

Het bureau Altenburg & Wijmenga heeft het afgelopen jaar de natuurwaarden in het studiegebied van De Centrale As in kaart gebracht. Hierbij zijn enkele bijzondere planten- en diersoorten aangetroffen. Zo stuiten de medewerkers van Altenburg & Wijmenga op de Spaanse Ruiters (een distelsoort die voorkomt in zogenaamde blauwgraslanden), de modderkruiper (een visje dat zich voornamelijk ophoudt in poldersloten of sloten in veenweidengebieden) en de vrij zeldzame baardvleermuis. Bij het opstellen van de milieueffectrapportage zal bekeken worden wat de gevolgen zijn van de verschillende tracévarianten voor deze beschermde planten en dieren. Per tracévariant zal worden aangegeven hoe eventuele schade aan deze bijzondere waarden voorkomen kan worden.

Uit de inventarisatie is ook gebleken dat de lange omleiding Garyp door een gebied

met belangrijke natuurwaarden loopt. Daarom zal in het kader van de milieueffectrapportage worden onderzocht of het opschuiven van dit tracé in zuidelijke richting gewenst is.

N381 Drachten - Drentse grens

De provinciale weg N381 loopt van Drachten richting Assen. Deze weg ontsluit een groot deel van Fryslân in de richting van Drenthe en Duitsland. In de toekomst zal het belang van deze ontsluiting toenemen bij de ontwikkeling van Drachten en de A7-zone.

De huidige vormgeving van de N381 past daar niet bij. De weg heeft in het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan als kenmerk Stroomweg A meegekregen. Dit betekent: een 100 km/u weg met ongelijkvloerse kruispunten.

Naast de vorm van de weg spelen er zowel op de N381 als in het omliggende gebied verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen. Door de N381 op te waarderen worden de veiligheidsproblemen aangepakt. Ook wordt het (sluip)verkeer door het omliggende gebied geminimaliseerd.

Om de N381 om te bouwen tot stroomweg A, wordt een m.e.r.-procedure (milieueffectrapportage) doorlopen. Zo zijn de effecten op de volgende gebieden onderzocht:

- Verkeer en vervoer
- Woon- en leefmilieu
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie
- Bodem en water
- Levende natuur

Sluis Stavoren

projectbeschrijving

De Provincie Fryslân is voornemens de Johan Frisosluis in Stavoren op te waarderen. Dit betekent dat er een aantal aanpassingen zal worden verricht aan de sluis en de buitenhaven. Reden hiervoor is dat de Johan Frisosluis de drukste sluis van Fryslân is en er regelmatig lange wachttijden ontstaan. Daarnaast heeft de scheepvaart te maken met golfdoordringing in de buitenhaven en zijn er in de buitenhaven onvoldoende aanlegvoorzieningen bij slecht weer.

De voorgenomen aanpassingen zijn m.e.r. beoordelingsplichtig en grenzen aan Vogel- en Habitatrichtlijngebied.

relevante milieukenmerken gebied en mogelijke aanzienlijke effecten

De directe omgeving van de locatie waar de aanpassingen plaatsvinden kan worden gekenmerkt als gecultiveerd. In de direct nabijheid van de schutsluis bevindt zich een gemaal, de buitenhaven, een recreatiestrand en de binnenhaven. De natuurwaarden van deze locatie zijn beperkt. Wel is de Johan Frisosluis de belangrijkste schakel tussen het IJsselmeer en het Friese merengebied. De Friese IJsselmeerkust en delen van het Fries Merengebied, waaronder De Fluezen, zijn Vogel- en Habitatrichtlijngebied.

De Friese IJsselmeerkust wordt gekenmerkt door onder meer:

- buitendijkse terreinen en wateren bestaande uit ondiep water, kale- en begroeide zandplaten, moerassen, laag gelegen graslanden en klifkusten
- voedselrijke zoomvormende ruigten van het laagland, en van montane en alpine zones
- overgangs- en trilvenen
- het voorkomen van diverse kwalificerende vogelsoorten
- belangrijkste gebied voor de Noordse woelmuis
- leefgebied voor bittervoorn, rivierdonderpad, meervleermuis en groenknolorchis

Mogelijk aanzienlijke effecten van de aanpassing van de Johan Frisosluis en de buitenhaven zijn naar verwachting nihil. De locatie waar de aanpassingen plaatsvinden liggen op afstand van de waardevolle habitats zoals boven beschreven. Het vergroten van de capaciteit van de sluis kan tot gevolg hebben dat de uitwisseling van recreatievaart tussen IJsselmeer en de Friese Meren toeneemt. De verstoringseffecten door mogelijke toename in uitwisseling tussen beide watersportgebieden worden verondersteld beperkt te zijn. Nader onderzoek volgens de richtlijnen moet hierover uitsluitel geven.

In de variant waarbij ook de havendam wordt verlengd en er meer aanlegplaatsten worden gerealiseerd, verbeterd de veiligheid voor de recreatievaart aanzienlijk.

alternatieven

Nieuwe alternatieve routes om de capaciteits- en veiligheidsproblemen bij Stavoren te verlichten of op te lossen zijn er niet. In de uitvoering van het project zijn wel varianten mogelijk. Deze varianten ondersteunen ook het doel om de capaciteit en de veiligheid te vergroten.

Opwaardering Prinses Margrietkanaal tot CEMT klasse Va, 2e fase

projectbeschrijving

De opwaardering Prinses Margrietkanaal tot CEMT Va klasse (fase II) houdt in dat een aantal beweegbare bruggen wordt vervangen:

- Spannenburg
- Uitwellingerga
- Oude Schouw
- Burgumerdam
- Skûlenboarch
- Kootstertille

Het belangrijkste resultaat hiervan is dat de doorvaarthoogte wordt vergroot. Hierdoor wordt het aantal brugbedieningen beperkt zodat wegverkeer minder wordt belemmerd en beroeps- en recreatieve vaart minder afhankelijk is van de brugbedieningstijden.

relevante milieukenmerken gebied en mogelijke aanzienlijke effecten
Het Prinses Margrietkanaal is het vaartraject tussen Lemmer (IJsselmeer) en Stroobos.

De brugvervangingen hebben geen gevolgen voor het aantal vaarbewegingen of het vervoerd tonnage over dit kanaal of over het IJsselmeer. Het primaire doel van de 2e fase opwaardering is het wegnemen van belemmeringen voor het wegverkeer door veelvuldige brugopeningen. De bedoelde kunstwerken liggen niet in of in de directe nabijheid van een Vogel- en/of habitatrichtlijngebied.

Er heeft nog geen onderzoek plaatsgevonden naar mogelijke archeologische vindplaatsen. Bij vervanging van de bruggen op de huidige locaties is de kans hierop gering (Provincie Fryslân, 2004).

Mogelijke opwaardering Van Harinxmakanaal inclusief nieuwbouw sluis Harlingen

projectbeschrijving

De opwaardering van het Van Harinxmakanaal is op het moment dat het ontwerp PVVP de inspraakprocedure doorloopt nog in onderzoek. Het is mogelijk dat het beleid om het Van Harinxmakanaal (gedeeltelijk) op te waarderen tot CEMT klasse Va vaarweg in het PVVP wordt gehandhaafd. Dit houdt in dat de vaarweg wordt verbreedt en verdiept en kunstwerken worden aangepast. Dit mogelijk project is opgenomen in dit milieurapport omdat het is aangemerkt als een MER-beoordelingsplichtige activiteit. Bovendien heeft opwaardering mogelijk effecten op de Waddenzee als Vogel- en Habitatrichtlijngebied en het IJsselmeer als Vogelrichtlijngebied.

relevante milieukenmerken gebied en mogelijke aanzienlijke effecten

De Waddenzee en het IJsselmeer zijn onmisbaar leefgebied voor vele soorten dieren en planten. Voor meer informatie over de kwaliteiten van deze gebieden verwijzen wij naar de internetsite www.minlnv.nl/natura 2000

De milieukenmerken van het Van Harinxmakanaal en de aanliggende oevers zijn op dit moment nog onvoldoende bekend. Verschillende nog uit te voeren toetsen zullen hierover uitsluitel moeten geven. Bijzondere punten van aandacht daarbij zijn: vervuilde grond op de zuidoever in de bocht bij de Froskepôlle en de risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen voor mens en milieu.

Opwaardering van het Van Harinxmakanaal en nieuwbouw van de sluis bij Harlingen heeft tot gevolg dat er grotere schepen en wellicht ook meer schepen via IJsselmeer en de Boontjes (vaargeul Kornwerderzand-Harlingen) het Van Harinxmakanaal opvaren en andersom. Een toename van het vaarverkeer door de vaargeul Noordzee – Harlingen vice versa wordt niet verwacht. Omdat het vaarverkeer gebonden is aan de genoemde vaargeulen worden geen extra negatieve gevolgen verwacht voor flora noch fauna in deze gebieden.

Sluis Lemmer

projectbeschrijving

Laatste onderdeel in de opwaardering van het Prinses Margrietkanaal is de aanleg van een tweede schutsluis bij Lemmer. Deze schutsluis wordt gesitueerd naast de bestaande sluis. Aanleg van deze tweede sluis is nodig om de toename in intensiteit van scheepvaart en tonnage veilig te kunnen verwerken zonder wachttijden langer dan 30 minuten. De nieuwe sluis wordt uitsluitend bedoeld voor beroepsvaart. De bestaande sluis wordt dan hoofdzakelijk gebruikt voor de recreatievaart en beroepsvaart dat te hoog is voor passage van de vaste brug achter de nieuwe sluis.

relevante milieukeurmerken gebied en mogelijke aanzienlijke effecten

De locatie waar de tweede sluis is gepland, naast de bestaande sluis, kent geen bekende bijzondere milieukeurmerken. Nader onderzoek zal dit moeten uitwijzen. De tweede sluis vergroot de uitwisselingscapaciteit tussen Prinses Margrietkanaal en het IJsselmeer. De kenmerken van het IJsselmeer zijn eerder al beschreven. De verwachting is dat de cumulatieve effecten van extra scheepvaartverkeer op de milieukeurmerken van het IJsselmeer beperkt zijn.

Door de scheiding van beroepsvaart en recreatievaart zal de scheepvaartveiligheid worden verbeterd.

alternatieven

Er zijn geen alternatieven bekend.

Recreatieve vaarroute Ryptsjerk - Valom

projectbeschrijving

Het opwaarderen van de vaarweg tussen Ryptsjerk – Valom tot klasse Dm heeft als doel een toevaaroute te creëren tussen Alddeel en de Nije Feart. De route tussen Alddeel en Ryptsjerk (door de Grutte Wielen) voldoet aan de eisen van Dm klasse. De route tussen Ryptsjerk en de Nije Feart is nog in onderzoek. Dit heeft onder meer te maken met mogelijke gevolgen voor landschap, natuur en milieu. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek zal een tracékeuze worden gemaakt. Bij dit onderzoek wordt de gebiedsvisie Bûtenfjild betrokken.

relevante milieukeurmerken gebied en mogelijke aanzienlijke effecten

Het gebied Grutte Wielen is Vogel- en Habitatrichtlijngebied. Kwalificerende soorten die voorkomen zijn: kempfaan, kolgans, brandgans en smient. Op dit moment varen jaarlijks circa 500 boten tussen Ryptsjerk en Alddeel. Geschat wordt dat na het doortrekken van de Dm route naar de Nije Feart dit aantal zal toenemen naar circa 5000 boten per jaar in de periode april tot november. De vaarbewegingen door de Grutte Wielen zullen verstorend werken op de vogels in dit gebied.

alternatieven

Alternatieve routes voor dit project hebben geen invloed op het deel van de route door de Grutte Wielen. Mocht uit de te verrichten studies blijken dat de gevolgen voor de Grutte Wielen onaanvaardbaar zijn, dan moet blijken óf en welke mitige-

rende maatregelen genomen kunnen worden om de effecten te beperken dan wel teniet te doen, of dat gezocht moet worden naar compenserende maatregelen. Bij blijvende onaanvaardbare gevolgen rest dan nog het nulalternatief.

Noordelijke Elfstedenroute

projectbeschrijving

Het project Noordelijke Elfstedenroute houdt in het bevaarbaar maken van het tracé tussen Berlikum en de Dokkumer Ie. Hiervoor zullen sluzen worden aangelegd, bruggen verhoogd en bepaalde delen verdiept en verbreed worden. Dit project is (bij nader inzien) niet SMB plichtig. Aandachtspunt bij het opwaarderen van deze route is de broedkolonie nabij de overgang van de Wierzijsterrak en de Blikvaart.

Polderhoofdkanaal

projectbeschrijving

Dit project voorziet in het weer bevaarbaar maken en tegelijkertijd opwaarderen van het Polderhoofdkanaal (vanaf De Veenhoop via Nijbeets naar de Nije Feart). Dit levert een kortsluitende verbinding op tussen het Friese Merengebied en de Turfroute (naar Groningen en Drenthe) voor motorboten van de categorie Dm (brughoogte 2,7 meter). Onderdeel van het project zijn herstellen van buiten gebruik zijnde sluzen.

Doelstellingen van dit project zijn:

- het stimuleren van de toeristisch-recreatieve sector met name in de gemeenten Opsterland en Smallingerland
- het stimuleren van de leefbaarheid in de kleine kernen binnen het projectgebied
- uitbreiding van het Fries merengebied en daarbij verbeteren van de kwaliteit van de vaarinfrastructuur c.q. toervaarnetwerk
- het behouden en versterken van de natuur en het landschap in het projectgebied

relevante milieukeurmerken gebied en mogelijke aanzienlijke effecten

In het gebied komen een aantal beschermde soorten voor, waarvoor in het kader van de Flora- en faunawet ontheffing aangevraagd moet worden. Het gaat daarbij voornamelijk om algemeen beschermde soorten, waarvoor ontheffing naar verwachting zonder problemen verleend kan worden.

In het kanaal komt Langstengelig fonteinkruid voor. Aangenomen kan worden dat deze soort schade zal ondervinden van vaarbewegingen en golfslag. Onduidelijk is of dit een belemmering voor de plannen is. Nader onderzoek naar de exacte vindplaatsen en habitateisen en mogelijke praktische oplossingen moet hier duidelijkheid over verschaffen.

Nabij en waarschijnlijk in het Polderhoofdkanaal komt de strikt beschermde Groene Glazenmaker voor. Deze libelle is afhankelijk van de aanwezigheid van Krabbescheer. Nader onderzoek moet plaatsvinden om de lokale afhankelijkheid

van de libelle is. In de omgeving van het Polderhoofdkanaal komt Krabbescheer namelijk in ruime getale voor. Verwacht wordt dat een eventueel biotoopverlies daarmee tot een minimum beperkt kan worden.

Nader onderzoek is ook nodig naar de toervaart in relatie tot de overfauna, te weten rietvogels en moerasvogels en de weidevogels in de Kraanlannen. Duidelijk moet worden bij welke intensiteit welke effecten optreden. De verwachte intensiteit is 7000 à 8000 vaarbewegingen van april tot november

alternatieven

Voor dit traject zijn geen alternatieve routes beschikbaar. Uit vervolgonderzoeken op de Verkenning Natuurtoets moet blijken óf en welke mitigerende maatregelen genomen kunnen worden om de effecten te beperken dan wel teniet te doen, of dat gezocht moet worden naar compenserende maatregelen.

Toevaartroute Drachten – Groningen/Drenthe (Turf- en Honingroute)

projectbeschrijving

Voor aansluiting op vaargebieden in Groningen en Drenthe wordt thans onderzoek gedaan naar geschikte routes. In het zoekgebied ligt ook het Vogel- en Habitatrichtlijngebied het Drents – Friese Wold. Nader onderzoek moet uitwijzen of een route door dit gebied (onder voorwaarden) mogelijk is.

relevante milieukeukenmerken gebied en mogelijke aanzienlijke effecten
Kwalificerende soorten in het gebied Drents – Friese Wold zijn de Wespendif, Zwarte Specht, Boomleeuwerik en Grauwe Klauwier. Toename in vaarbewegingen kan aanzienlijke gevolgen hebben voor de soorten in dit gebied.

alternatieven

De tracékeuze is onder meer afhankelijk van te verwachten milieueffecten. Mitigerende maatregelen en compenserende maatregelen

Recreatieve vaarroute Wite/Swarte Brekken - IJlst

projectbeschrijving

De route vanaf de Wite/Swarte Brekken naar IJlst wordt opgewaardeerd tot Dm klasse. Een aantal bruggen worden opgewaardeerd. Hierdoor ontstaat een rondvaarmogelijkheid via IJlst.

relevante milieukeukenmerken gebied en mogelijke aanzienlijke effecten

De Wite en Swarte Brekken zijn Vogel- en Habitatrichtlijngebied. Kwalificerende soort is de Kleine Rietgans. Verder komen diverse relevante vogelsoorten voor.

Het effect van opwaardering van de vaarroute naar IJlst is dat het aantal vaarbewegingen van kleine motorboten over de Brekken toeneemt. Hierdoor treedt meer verstoring op in het gebied. Of er andere aanzienlijke effecten zijn, moet aanvullend onderzoek uitwijzen. Ze worden niet verwacht.

alternatieven

Voor dit traject zijn geen alternatieve routes beschikbaar. Wel is reeds over de mogelijkheid gesproken om andere delen van de Brekken af te sluiten voor motorboten als compenserende maatregel.

Milieu-aspect	Beoordelingscriteria	SSt.	PMK	VHK	SLm	Rypts.	No.Elf.	PHK
Bodem	Invloed op de bodem(samenstelling)	0	0	+	?	0	0	0
Water	Invloed op waterkwaliteit	0	0	0	0	-	-	-
	Invloed op waterkwantiteit	0	0	0	0	0	0	0
Lucht	Invloed op lokale luchtkwaliteit	0/+	0/+	0	0/+	0/-	0/-	0/-
Geluid	Invloed op achtergrondniveau	0	0	0	0	-	-	-
	Invloed op milieubeschermingsgebieden voor stilte	0	0	0	0	0	0	0
Licht	Invloed op natuurlijke duisternis	0	0	0	0	0	0	0
Veiligheid	Invloed op bescherming tegen overstromingen	0	0	+	0	0	0	0
	Invloed op externe veiligheid	0		0	0	0	0	0
	Invloed op scheepvaartveiligheid	+	+	+	+	0/+	0/+	0/+
Natuur	Invloed op flora	0	?	?	?	?	?	0/-
	Invloed op vogels	0	0	?	0	-	?	?
	Invloed op zoogdieren	0	?	?	?	?	?	-
	Invloed op overige diersoorten	0	?	?	?	?	?	0/?
Landschap	Invloed op de natuurlijkheid	0	0	0	0	0	0	0
	Invloed op de openheid	0	0	0	0	0	0	0
	Invloed op de natuurlijke en/of lage skyline	0	-	-	0	0	0	0
	Invloed op de beleving van rust en stilte	0	0	0	0	-	-	-
Cultuurhistorie	Invloed op de archeologische waarden	0	?	?	?	0	?	0
	Invloed op de cultuurhistorische waarden	0	0	0	0	0	0	0
Conclusie								

++ = er worden behoorlijke positieve effecten verwacht
 + = er worden lichte positieve effecten verwacht
 0 = er worden geen effecten verwacht
 - = er worden licht negatieve effecten verwacht
 -- = er worden behoorlijke negatieve effecten verwacht
 ? = onbekend, nader onderzoek nodig

SSt. = Sluis Stavoren, vervanging sluis en verlengen
 PMK = Prinses Margrietkanaal, opwaardering zestal bruggen
 VHK = Van Harinxmakanaal, mogelijke opwaardering tot CEMT klasse Va
 SLm = Sluis Lemmer, aanleg van een tweede schutsluis
 Rypts. = Recreatieve vaarroute Ryptsjerk – Valom, opwaardering tot Dm klasse
 No.Elf. = Noordelijke Elfstedenroute, opwaardering tot Dm klasse
 PHK = Polderhoofdkanaal, opwaardering tot maximaal Dm klasse

C.4 Monitoring

De algemene toestand van het milieu wordt in Fryslân periodiek gemeten en gerapporteerd. Het gaat dan om de zesendertig onderwerpen die onder C.2 worden genoemd. Onder deze rapportage ligt een brede database van indicatoren die regelmatig worden gemeten of geteld. Sinds maart 2003 bijvoorbeeld is de provincie Fryslân gestart met het project Natuurmonitoring. Het doel van dit project is om een beeld te krijgen van de locaties van belangrijke natuurwaarden en de verandering van deze waarden in de tijd. Een product van dit project is de Digitale Natuuratlas die via de website van de provincie geraadpleegd kan worden. Deze atlas geeft verspreidingsinformatie van voor het beleid belangrijke soorten.

Behalve metingen is bij de totstandkoming van het PVVP beleid ook gebruik gemaakt van een rekenmodel (Verkeersmodel Noord-Nederland). Onderdeel van dit rekenmodel zijn de veranderingen in luchtkwaliteit en geluidhinder als gevolg van toenemende verkeersintensiteiten. Berekeningen voor 2020 laten zien dat op of langs de provinciale wegen geen problemen te verwachten zijn ten aanzien van luchtkwaliteit. Dit houdt in dat de wettelijke normen niet overschreden worden. Met betrekking tot geluidhinder laat het model zien dat op bepaalde locaties de normen waarschijnlijk wel overschreden zullen worden. Overschrijdingen van de normen voor geluidhinder zien wij als knelpunten. Verandering van verkeersstromen of aanpassing van de wegverharding kunnen bijdragen aan een oplossing. Hieraan dient gedacht te worden bij reconstructie- en onderhoudswerkzaamheden.

Bij de voorbereiding van de projecten die in dit milieurapport zijn genoemd wordt nader geïnventariseerd welke mogelijke gevolgen de projecten hebben voor het milieu. De uitkomst van deze inventarisatie kan aanleiding zijn voor het opstellen van een monitoringsplan voor specifieke soorten.

Literatuur

EU (2004), Uitvoering van richtlijn 2001/42 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's. Handreiking Europese Unie.

VROM (2004), Strategische Milieubeoordeling, Aandachtspunten inzake de toepassing van de Europese Richtlijn 2001/42/BG voor Strategische Milieubeoordeling, Ministerie van VROM.

VROM (2005), Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Strategische Milieubeoordeling Aangepast deel 3 pkb Derde Nota Waddenzee, Ministerie van VROM.

Raamwerknotitie PVVP, Raamwerknotitie Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan, 'Sturen op de ingeslagen weg', Gedeputeerde Staten van Fryslân, mei 2004.

Toestand Leefmilieu Fryslân 2004, Provincie Fryslân, december 2004.

MER-studie Noordwesttangent, provincie Fryslân.

MER-studie Centrale As, provincie Fryslân.

MER-studie N381, provincie Fryslân.

Ontwerpplan Frysk Miljeuplan 2006-2009, provincie Fryslân, februari 2005.

Ontwerp Ecologische verbindingzones in Fryslân, september 2002.

Fries Merenproject Traject M 'Polderhoofdkanaal', provincie Fryslân, maart 2005-06-02

Verkenning Vervanging zes bruggen in het Prinses Margrietkanaal, eindrapport, provincie Fryslân, november 2004.

Habitat- en Vogelrichtlijngebieden in Fryslân

Habitatgebieden

Noordzee (duinen en kustgebieden eilanden) (ook VRG)
Waddenzee (ook VRG)
Friese IJsselmeerkust (ook VRG)
Grutte Wielen (ook VRG)
Aldegeaster Brekken, Gouden Bodem en De Fluezen (gedeeltelijk ook VRG)
Wijnjeterper Schar en Terwispeler Grootschar
Bakkeveense Duinen
Fochteloërveen en Esmeer (gedeeltelijk ook VRG)
Drents-Friese Wold (ook VRG)
Rottige Meenthe en Brandemar

Vogelrichtlijngebieden

Alde Feanen
Drents-Friese Wold (ook HRG)
De Deelen
De Fluezen-Fûgelhoeke-De Mourre (gedeeltelijk ook HRG)
Fochteloërveen (ook HRG)
Friese IJsselmeerkust (ook HRG)
Grutte Wielen (ook HRG)
Lauwersmeer
Aldegeaster Brekken e.o. (ook HRG)
Waddeneilanden (ook HRG)
Noordzeekustzone (ook HRG)
Waddenzee (ook HRG)
Wite en Swarte Brekken en Aldhûf

Watertoets

Wetterskip Fryslân

De watertoets is een beoordeling van de waterhuishoudkundige consequenties van een ruimtelijk plan. Bij de watertoetsprocedure, die tot doel heeft om afwenteling (zowel kwantitatief als kwalitatief) naar andere gebieden te voorkomen, wordt uitgegaan van de principes:

- vasthouden, bergen en afvoeren
- schoon houden, scheiden en zuiveren.

Het eerste principe houdt in dat waar mogelijk bij nieuwe projecten hemelwater zoveel mogelijk dient te worden vastgehouden in het gebied. Als dit niet mogelijk is, dient berging elders gecreëerd te worden. Als laatste optie mag het water worden afgevoerd naar het oppervlaktewaterstelsel. Piekafvoeren naar het oppervlaktewater moeten worden voorkomen.

Voor het tweede principe geldt de volgende prioritering:

- water dient zoveel mogelijk schoon te worden gehouden
 - schoon water dient gescheiden te blijven van vuil water
- het water wordt afgevoerd naar de zuivering

Voor toepassing van bovenstaande principes is advies gevraagd aan Wetterskip Fryslân als oppervlaktewaterbeheerder. De provincie is verantwoordelijk voor waterhuishoudkundig beleid en grondwaterbeheer. De volgende passages over waterbergingsgebieden en grondwaterbeheer zijn dus toetsingen aan eigen beleid.

Wetterskip Fryslân

Wetterskip Fryslân constateert dat het beleid in dit Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan niet strijdig is met het beleid op het gebied van waterbeheer in Fryslân. Ook bij de opgenomen uitvoeringsprojecten, waarbij het veelal gaat om beperkte aanpassingen van de huidige situatie, leiden niet of nauwelijks tot effecten op het oppervlaktewater.

Bij reconstructie en groot onderhoud wordt gestreefd naar een verdere verbetering van de inpassing in het landschap en de invoering van het duurzaam veilige wegontwerp. Ook aspecten op het gebied van water zouden op dat moment mee kunnen liften. Bijvoorbeeld wanneer het gaat om afstromend hemelwater van verharde oppervlakken (run off of dykswetter) zou op basis van het provinciale onderhoudsprogramma tot een verbetering van de waterkwaliteit kunnen worden gekomen.

In stedelijk gebied hanteert Wetterskip Fryslân hiervoor al de volgende richtlijnen:

motorvoertuigen per etmaal	maatregel
0 – 500	rechtstreeks naar oppervlaktewater
500 – 1000	infiltreren naar grondwater
1000-1500	infiltreren naar grondwater na voorzuivering
> 1500	aansluiten op riolering

Voor het buitengebied gelden andere richtlijnen. Zowel bij rijkswegen als provinciale wegen loopt het afstromende hemelwater in principe af naar de berm en de eventuele bermsloot. Wegbermen zijn geschikt, of kunnen met beperkte aanpassingen geschikt worden gemaakt, om wegwater op een milieuhygiënisch verantwoorde wijze te infiltreren.

Samen met Wetterskip Fryslân zal een programma worden opgesteld om dykswetter op een milieuhygiënisch verantwoorde wijze via de berm te infiltreren. De criteria die voor dit programma gelden zijn:

- wegen liggen in een kwetsbaar gebied
- wegen ondergaan een grote onderhoudsbeurt of worden gereconstrueerd

Naast de verwerking van dykswetter kunnen met het opstellen van een gezamenlijk programma mogelijk op meer terreinen kansen worden benut.

Grondwaterbeheer

Onderzoek naar en beoordeling van eventuele effecten van activiteiten op grondwater zal bij de voorbereiding van de betreffende projecten plaatsvinden. Een eerste analyse van de in dit PVVP voorgestelde activiteiten op effecten voor grondwater leidt tot de veronderstelling dat deze effecten zeer beperkt van omvang zijn en dus niet strijdig met een goed grondwaterbeheer.



Sociale Effecten

In het PVVP 2006 staat de gebruiker van het verkeer- en vervoersysteem centraal. Bij de voorbereiding van dit plan is expliciet stilgestaan bij de effecten van het beleid voor inwoners, afhankelijk van hun hoedanigheid of situatie. Deze bijlage is vormt een verantwoording daarvan.

Achtergrond

De achtergrond van de gevolgde werkwijze is de volgende:

- a Het is zinvol om in het beleid de positie van verkeersgebruikers die zich in verschillende situaties bevinden, centraal te stellen.
- b Ten behoeve van het PVVP 1999 is een Emancipatie Effect Toets uitgevoerd. Deze toets is extern uitgevoerd door het toenmalige Emancipatiebureau Friesland, het huidige Equa. In vervolg hierop is in de bestuursopdracht voor het PVVP de wenselijkheid uitgesproken voor een bredere beoordeling van de effecten van het beleid voor verschillende doelgroepen. Daarna heeft Equa ten behoeve van het Streekplan workshops georganiseerd, waarin de betekenis van het verkeer- en vervoersysteem naar voren kwam.

Effecten afhankelijk van leeftijd, geslacht, besteedbaar inkomen en handicaps
Voor het verkeer- en vervoersysteem vormen leeftijd, geslacht, besteedbaar inkomen en handicaps, belangrijke kenmerken. Op basis hiervan zijn relevante aspecten te onderscheiden. Hierbij zijn de consequenties geformuleerd die van belang zijn voor het verkeer- en vervoerbeleid. Er is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- 1 'Mobiel in de tijd', Sociaal en Cultureel Planbureau, 2003
- 2 'FOKUS op de leefbaarheid van het Friese platteland', FOKUS 2003 / 2004
- 3 'Arbeid en Zorg op de plankaat gezet', Emancipatiebureau Equa, 2001
- 4 'Emancipatie Effect Toets op de globale planvorming van het verkeer- en vervoerbeleid van -de provincie Friesland', Emancipatiebureau Friesland, 1997
- 5 'Naar een succesvolle invoering van Permanente Verkeerseducatie', gezamenlijke regionale en provinciale organen voor de verkeersveiligheid, 2002
- 6 Verkeersongevallencijfers
- 7 Presentatie van inzichten betreffende de inrichting van verblijfsgebieden, onder andere op grond van ervaringen in de begeleiding van Friese gemeenten door dhr. H. Monderman
- 8 'Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte', CROW 2002.

Leeftijd

Relevant aspect	Beleidsmatige consequentie
De ontwikkeling als verkeersdeelnemer en het verwerven c.q. verliezen van vaardigheden is gerelateerd aan de leeftijd (5)	Het beleid betreffende Permanente Verkeerseducatie (PVE) houdt hier rekening mee (hoofdstuk 10).
Jongeren zijn relatief vaak het slachtoffer van een verkeersongeval (6).	Bij de PVE ligt de prioriteit bij de groep jongeren tot 25 jaar (hoofdstuk 10).
Jonge mannelijke bromfietzers en automobilisten zijn soms minder geneigd tot sociaal verkeersgedrag (7).	In verblijfsgebieden gaan wij uit van sociaal verkeersgedrag. Het is daarbij een gegeven dat dit niet door elke weggebruiker in dezelfde mate wordt opgepakt (hoofdstuk 3).
Leeftijd is medebepalend voor het activiteitenpatroon en voor de verplaatsingsbehoefte (1, 4).	De verbetering van recreatieve vaarwegen speelt in op de vergrijzing (hoofdstuk 6).
Jongeren zijn relatief vaak minder mobiel (2).	Jongeren die nog niet over een rijbewijs beschikken, zijn voor zelfstandige verplaatsingen afhankelijk van andere vervoerwijzen dan de auto. Voor jongeren zijn de fiets en het openbaar vervoer goede vervoermiddelen. Vraagafhankelijk vervoer zal in veel gevallen minder aantrekkelijk zijn dan de fiets of de combinatie van de fiets en een sterke openbaar vervoerlijn (hoofdstukken 4 en 5).
Ouderen zijn relatief vaak minder mobiel (2).	Bij het klimmen der jaren neemt de mogelijkheid af om zelfstandig auto te rijden of te fietsen. De beschikbaarheid van een basisvorm van openbaar vervoer is dan belang (hoofdstuk 5).

Geslacht

Relevant aspect	Beleidsmatige consequentie
Taakverdeling tussen mannen en vrouwen en de combinatie van zorg en werk leiden tot een intensivering van het tijdbestedingspatroon (1, 3, 4).	Voor taakcombineerders zijn betrouwbare en acceptabele reistijden van belang (hoofdstuk 2).
Sociale veiligheid wordt door vrouwelijke verkeersdeelnemers als belangrijk aandachtspunt genoemd. (4)	Sociale veiligheid is een criterium bij het ontwerp van infrastructurale voorzieningen. Daarnaast vormt sociale veiligheid een eis bij het openbaar vervoer (hoofdstuk 2, 3, 5).

Besteedbaar inkomen

Relevant aspect	Beleidsmatige consequentie
Minder draagkrachtigen hebben een grotere kans om minder mobiel te zijn (2).	Mensen met een laag besteedbaar inkomen zijn gebaat bij vormen van mobiliteit die, gerelateerd aan hun mobiliteitsbehoefte, betaalbaar zijn. De fiets is voor korte verplaatsingen een goed betaalbare vorm van vervoer. Carpools maakt het mogelijk om de kosten van verplaatsingen met anderen te delen. De beschikbaarheid van openbaar vervoer is positief. Gebruik van het OV kan in veel gevallen goedkoper zijn dan het bezitten van een eigen auto. Tariefverhogingen kunnen nadelig zijn, vooral voor frequente verplaatsingen. Bij eventuele invoering van prijsbeleid kan dit gegeven een rol spelen (hoofdstuk 2, 4 en 5). vervoer is dan belang (hoofdstuk 5).

Handicaps

Relevant aspect	Beleidsmatige consequentie
Minder validen hebben een relatief grote kans om minder mobiel te zijn (2).	Mensen met een lichamelijke of zintuiglijke handicap kunnen niet alle vormen van vervoer gebruiken. Er is een basisvoorziening van mobiliteit nodig (hoofdstuk 5).
Mensen met een lichamelijke of zintuiglijke handicap ervaren belemmeringen op straat (8).	Bij de inrichting van openbare ruimte moet hier zo veel mogelijk rekening mee worden gehouden. Dit is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van gemeenten (hoofdstuk 2, 4).

Toelichting Mobiliteitstoets

De provincie vraagt aan gemeenten om bij nieuwe grote woningbouwlocaties, publiektrekkende voorzieningen, kantoren met veel personeel en voor bedrijven met grote goederenstromen, een mobiliteitstoets uit te voeren. Een mobiliteitstoets is een hulpmiddel om verkeer- en vervoeraspecten tijdig te betrekken in de besluitvorming op het gebied van ruimtelijke ordening. Het gaat er om vooraf een inschatting te maken van de mobiliteit die door het plan wordt opgeroepen en om te beoordelen wat hiervan de gevolgen zijn voor de capaciteit van de toeleidende wegen en voor de verkeersveiligheid.

Ten behoeve van de mobiliteitstoets is een instrument ontwikkeld, dat als hulpmiddel kan dienen voor het bepalen van de mobiliteitseffecten. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar bedrijventerreinen, woonlocaties en voorzieningen. Het gaat dan om personen- en vrachtverkeer.

Onderdeel van het kennisinstrumentarium zijn verschillende rapporten met kengetallen, aanbevelingen en handleidingen. De belangrijkste producten zijn:

- kengetallen goederenvervoer en bedrijventerreinen;
- kengetallen personenvervoer en bedrijventerreinen;
- referentiecijfers/methodiek V&V ten gevolge van mega-complexen;
- handleiding goederenvervoer en bedrijventerrein;
- handleiding goederenvervoer in stedelijk gebied;
- handleiding ziekenhuizen en mobiliteit.

Informatie over het instrument is te verkrijgen via de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (www.rws-avv.nl) of via het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (www.kpvv.nl).

Het voornemen is om de mobiliteitstoets, naar aanleiding van het Streekplan Fryslân 2006, nader te beschrijven in de Handleiding gemeentelijke plannen.

BIJLAGE G

Provinciale Richtlijnen Wegontwerp zijn in ontwikkeling en worden gebaseerd op de volgende functionele wegindeling:

Stroomwegen

Stroomwegen zijn de belangrijkste wegen voor de afwikkeling van grote hoeveelheden (doorgaand) verkeer. De wegen kunnen niet in de bebouwde kom voorkomen. In Fryslan onderscheiden we twee typen, nl.:

Landelijke stroomwegen: dit zijn wegen met een belangrijke functie voor de afwikkeling van (inter)nationaal verkeer. Op deze wegen is in het algemeen een snelheid van 120 km/h van toepassing. Het profiel bestaat in het algemeen uit een 2x2 rijbaan. Deze wegen zijn binnen Fryslan in het eigendom en beheer van Rijkswaterstaat.

Regionale stroomwegen: dit zijn wegen met een belangrijke functie voor de afwikkeling van regionaal verkeer. Verbindingen tussen belangrijke kernen. In het algemeen zal hier een snelheid van 100 km/h van toepassing zijn. Het profiel bestaat in het algemeen uit een 1x2 rijbaan, soms een 2x2.

Gebiedsontsluitingswegen

Gebiedsontsluitingswegen zijn wegen die de verbinding vormen tussen kernen en gebieden en de koppeling met het stroomwegennet. Op deze wegen is het stromen op de wegvakken van belang en is op de kruispunten uitwisseling belangrijk. De wegen kunnen zowel buiten als binnen de bebouwde kom voorkomen. Buiten de bebouwde kom is een snelheid van 80 km/h van toepassing. Binnen de bebouwde kom in het algemeen 50 km/h. Daar waar een doorgaand karakter of een rondwegsituatie van toepassing is, kan ook 70 km/h worden ingevoerd. In Fryslan onderscheiden we twee typen, nl.:

Regionale gebiedsontsluitingswegen: dit zijn wegen met een belangrijke functie als verbinding tussen grotere kernen en belangrijke gebieden en het stroomwegennet. Op deze wegen wordt terughoudend omgegaan met snelheidsbelemmerende maatregelen zoals landbouwverkeer op de rijbaan, meerdere rotondes kort achter elkaar enz. In het algemeen zijn dit wegen met een 1x2 profiel soms een 2x2. Het verschil met de regionale stroomweg is vooral het verschil in snelheidsregime, nl. 100 vs 80 km/h. Langs deze wegen liggen bij voorkeur vrijliggende voorzieningen voor de fietser en landbouwverkeer.

(Inter)lokale gebiedsontsluitingswegen: dit zijn vooral de wegen die verbindingen vormen tussen verschillende gebieden en kernen met een minder zware functie maar waar wel een ontsluitende functie met 80 km/h is gewenst. Op deze wegen kan landbouwverkeer worden toegestaan.

Erftoegangswegen

Erftoegangswegen zijn de laagste functie wegen en vormen de verbinding van bestemmingen naar hogere orde wegen. Deze wegen vormen gezamenlijk de zogenaamde verblijfsgebieden; binnen de bebouwde kom de 30 km/h-zones en buiten de bebouwde kom de 60 km/h-zones. Gezien de functie van deze wegen en de rol van de provincie als wegbeheerder van hogere orde wegen, zal het beleid er vooral op gericht zijn deze functie wegen zoveel mogelijk over te dragen naar de lagere overheden, de gemeenten. Aangezien de provincie nog wel een aantal van deze wegen in beheer en onderhoud heeft, zal er wel binnen de richtlijnen een profiel worden aangegeven. Op deze wegen heeft uitwisseling prioriteit en daarom is een lage snelheid noodzakelijk, aangezien landbouw- en bromfietsverkeer in het algemeen op de rijbaan wordt afgewikkeld.