



provinsje fryslân
provincie fryslân 

Útfieringsprogramma Ferkear en Ferfier 2014

16 oktober 2013

Inhoud

Inleiding	7
DEEL I	13
Hoofdstuk 1 Dynamische beleidsagenda	15
■ 1.1 Planvorming, programmering en bestuurlijke samenwerking	15
■ 1.2 Verbetering infrastructuur	19
■ 1.3 Instandhouding provinciale infrastructuur	21
■ 1.4 Openbaar vervoer	21
■ 1.5 Verkeerseducatie en mobiliteitsbeïnvloeding	23
Hoofdstuk 2 Monitoring uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer	25
■ Fiets	25
■ Verkeersongevallen	26
■ Slachtofferongevallen in 2012	27
■ Modal Split	29
■ Goederenvervoer	30
■ Voertuigen op alternatieve brandstoffen	31
■ Overtredingen	31
■ Scheepvaart	32
■ Openbaar vervoer	32
■ Auto	34
Bijlage BDU Bestedingsplan 2013	35
Bijlage Wegencategorisering Interpretatie PVVP 2011	51
DEEL II Meerjarenprogramma Infrastructuur	53
Wegen	55
Fryslân-Noard	57
Kleine en reguliere projecten	59
■ N361 Fietsoversteek Ryptsjerk	59
■ N357 Stiens - Holwerd	61
■ N355 Twijzel	62
Groot Onderhoud Deklagen	63
Majeure Provinciale Projecten	65
■ N398 Noordwesttangnet	66
■ N356 N913 De Centrale As	68
■ Onderdoorgang De Tike (onderdeel van de Centrale As)	70
■ Extra sneltrein Leeuwarden - Groningen	71

Fryslân-East 73

Kleine en reguliere projecten 75

■ N392 Terwispel - Komgrens Gorredijk	76
■ N392 Rondweg Gorredijk	77
■ N910 Stroobossertrekweg fietspad fase 2b	78
■ N369 Aanleg rotonde afslag Drogeham in provinciale weg	79
■ N392, N380 Meester Kansschool, Jubbega noordgrens-westgrens	80
■ Carpoolprogramma 2013 e.v.	81
■ N358 Lutkepost-Augustinusga 2e fase	82
■ N369 Aansluiting N31 Drachten-Noord	83
■ N369 Kootstermolen - Kootstertille	84
■ N358 Uterwei	85
■ N358 Skieding	86

Groot Onderhoud Deklagen 87

Majeure Provinciale Projecten 89

■ N381 Drachten - Drentse grens	90
■ RSP-project Bereikbaarheid Leeuwarden	92
■ RSP-project Bereikbaarheid Gebiedsontwikkeling Heerenveen	94
■ Spoortunnel Wolvega	96

Fryslân-West 97

Kleine reguliere projecten 99

■ N359 Aanleg dassenvoorziening N359 "Wyldemerck"	100
■ N359 Fietsoversteek Ruigahuizen	101
■ N354 Fietsroute Sneek - Woudsend	102
■ N384 Froomackerdyk, Dearsum - Lutjelollum	103
■ N354 Afslag IJlst	104
■ N359 Rondweg Lemmer	105
■ N359 Bolsward-Leeuwarden	106

Groot Onderhoud Deklagen 107

Majeure Provinciale Projecten 109

■ Derde trein Sneek	110
■ Spoorlijn Leeuwarden - Harlingen	111
■ Versnellen spoorbrug Van Harinxmakanaal	112
■ Aanpassen overweg Rotstergaastweg Heerenveen	113
■ Station Leeuwarden Werpsterhoek	114

Rijksprojecten 115

■ Sneek (rijksweg 7)	116
■ N31 Haak om Leeuwarden	118
■ Aanleg rotondes voor Rijkswaterstaat	121
■ A6/A7 Knooppunt Joure	122
■ N31 Gebiedsontwikkeling Traverse Harlingen	124

Vaarwegen	127
Fryslân-Noard	129
Meerjarenprogramma Kunstwerken	131
■ Stationsbrug te Franeker	132
■ Bruggen over de Stroobosser Trekvaart	133
■ Brug Hallumerfeart te Hallum	134
■ Brug Tzummarumervaart bij Tzummarum	135
■ Brug Dokkumer Grootdiep te Engwierum	136
Baggerwerken	137
■ Onderhoudsbaggerwerk Dokkumer Ie	138
■ Onderhoudsbaggerwerk Dokkumer Grutdijp	139
Friese Meren Project	141
■ Noordelijke Elfsteden Vaarroute	142
■ Brug- en sluisbediening, aanhaken gemeentelijke bruggen	143
Fryslân-East	145
Meerjarenprogramma kunstwerken	147
■ Rogslootbrug te Warten	148
■ Warrebrug bij Tijnje	149
■ Sluis II in de Tjonger bij Jubbega-Schurega	150
Baggerwerken	151
■ Onderhoudsbaggerwerk Vaarweg naar Drachten	152
■ Onderhoudsbaggerwerk De Lits	153
Friese Meren Project	155
■ Watersportvoorzieningen Leeuwarden	156
■ Turfroute realisatie toeristische overstapplaatsen (TROPs)	157
■ Heropening Polderhoofdkanaal	158
■ Brug- en sluisbediening, aanhaken gemeentelijke bruggen	159
Majeure Provinciale Projecten	161
■ Vaarweg Lemmer-Delfzijl	162
Fryslân-West	165
Meerjarenprogramma kunstwerken	167
■ Nije Sânsleatbrêge	168
■ Brug Johan Friso sluis te Stavoren	169
■ Viaduct Meamert te Winsum	170
■ Kerkslootbrug bij Sneek	171

■ Brug Warns te Warns	172
■ Van Panhuysbrug te Tjerkwerd	173
■ Brug Stroomkanaal te Lemmer	174
■ Ruijtenschildtbrug te Vierhuis	175
■ Brug te Baard	176
■ Brug Welsrijp bij Wjelsryp	177
Baggerwerken	180
■ Onderhoudsbaggerwerk Engelenfeart	179
Friese Meren Project	181
■ Opwaardering Lutscomplex Varen in het bos	182
■ Drempelverlaging Sluis Makkum	183
■ Drempelverlaging Sluis Workum	184
■ Uitbreiding sluiscapaciteit Stavoren	185
■ Afronding Middelseeroute (Fietspad langs de Swette)	186
■ Sylsbrêge Jirnsum	187
■ Verdieping Langwarder Wielen	188
■ Brug- en sluisbediening, aansluiten op gemeentelijke bruggen	189
Majeure Provinciale Projecten	191
■ Opwaardering Van Harinxmakanaal	192
Rijksprojecten	195
■ Drempelverwijdering Boontjes	196
Provinciale Jaarlasten en Investeringslasten projecten	199
Kleine en reguliere wegenprojecten	200
Meerjarenprogramma Kunstwerken	201
Investeringslasten projecten amendement PS 7 november 2012	
(t.l.v. Variabele Algemene Reserve: VAR)	202



Inleiding

Voor u ligt het jaarlijkse Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer. Het uitvoeringsprogramma geeft een overzicht van de inzet van de provincie Fryslân op het gebied van verkeer en vervoer (programma 2 uit de provinciale begroting). Het gaat hierbij om het realiseren en onderhouden van droge en natte infrastructuur, het bieden van adequaat openbaar vervoer, het bevorderen van de verkeersveiligheid en het verduurzamen van de mobiliteit. Aandacht is er voor beleidsvorming en samenwerking met anderen.

Het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer is een sturingsmiddel voor het verkeer- en vervoerbeleid. Het is de basis voor de provinciale planning en voortgangsbewaking en een adequaat middel om helder te maken waarop de provinciale inzet is gericht.

De gevolgen van de wereldwijde economische crisis zijn merkbaar in het verkeer. De verkeersintensiteiten lopen terug. Dit is ook waar te nemen op de provinciale wegen. Het is te verwachten dat bij het aantrekken van de economie de drukte op de wegen weer zal toenemen. Dit geeft extra urgentie aan de uitvoering van de in voorbereiding zijnde kleine en grote infrastructuurprojecten en aan de verduurzaming van het verkeer- en vervoersysteem. De beoogde groei van het fietsverkeer en het openbaar vervoer stagneert. Dit is reden voor extra aandacht voor verbeteringen die het gebruik van fiets en openbaar vervoer versterken. Terwijl het aantal verkeersdoden stabiliseert, zijn in 2012 in het verkeer meer fietsers omgekomen dan bestuurders van personenauto's. Veiligheid is dus een belangrijk onderdeel van de verbeteringen voor het fietsverkeer.

Opbouw van het Uitvoeringsprogramma 2014

Net als vorig jaar is het uitvoeringsprogramma opgebouwd uit twee delen.

- Deel I bestaat uit de Dynamische Beleidsagenda (DBA) en de Monitoring. De beschreven inzet om het vigerende verkeer- en vervoerbeleid uit te voeren, geldt vanaf het moment van vaststelling en onder voorwaarde van beschikbare ambtelijke capaciteit. De inzet kan in de loop van het jaar wijzigen, bijvoorbeeld door actuele ontwikkelingen. Wanneer dit een essentiële wijziging betreft, zullen wij Provinciale Staten hierover informeren.

- Deel II is het meerjarenprogramma Infrastructuur (MPI) 2014 - 2017. Het MPI bestaat uit de volgende onderdelen:
 - Wegen: de kleine en reguliere wegenprojecten, Majeure Provinciale Projecten, Groot Onderhoud Deklagen en de rijksprojecten.
 - Vaarwegen: het Meerjarenprogramma Kunstwerken (MPK), Majeure Provinciale Projecten, Baggerwerken, De Friese Meren Projecten uit het PVVP en de rijksprojecten.

Als bijlagen zijn opgenomen het BDU bestedingsplan 2013 en een overzicht van de categorisering van de provinciale wegen.

Deel I Dynamische Beleidsagenda (DBA) en de Monitoring

De DBA laat zien welke inzet we in 2014 plegen om het vigerende provinciaal verkeer- en vervoerbeleid uit te voeren. Leidraad zijn het PVVP 2006 en de herziening daarvan in 2011, het Coalitieakkoord 'Nije enerzjy foar Fryslân' en het daarbij horende Uitvoeringsprogramma 'Koersfêst mei nij realisme'. De DBA is een dynamisch instrument dat jaarlijks wordt geactualiseerd.

De thema's in de Dynamische Beleidsagenda Verkeer en Vervoer zijn dezelfde als de thema's in programma 2 van de provinciale begroting:

- 2.1 Planvorming, programmering en bestuurlijke samenwerking.
- 2.2 Verbetering infrastructuur.
- 2.3 Instandhouding provinciale infrastructuur.
- 2.4 Openbaar vervoer.
- 2.5 Verkeerseducatie en mobiliteitsbeïnvloeding.

Monitoring

In tegenstelling tot vorig jaar is de monitoring van het verkeer en vervoerbeleid weer in het uitvoeringsprogramma opgenomen. Het monitoringsprogramma laat de cijfermatige ontwikkeling van het beleid zien. De gewenste groei van het gebruik van het OV en de fiets blijkt nog niet uit de cijfers. Zoals reeds opgemerkt blijft aandacht hiervoor noodzakelijk en dat geldt eveneens voor de extra aandacht voor de fiets in relatie tot verkeersveiligheid.

Deel II Meerjarenprogramma Infrastructuur

Het MPI geeft inzicht in de uitvoering van de provinciale werken in zowel de natte als de droge infrastructuur. Het MPI is ingedeeld naar drie regio's:

- Fryslân-Noard: het gebied boven de lijn Rijksweg 31 Harlingen - Leeuwarden en de provinciale weg N355 Leeuwarden - Buitenpost.
- Fryslân-East: het gebied oostelijk Rijksweg 32: Leeuwarden - Heerenveen - Wolvega.
- Fryslân-West: het gebied westelijk van Rijksweg 32: Leeuwarden - Heerenveen - Wolvega.

Het MPI bestaat als voorgaande jaren uit de volgende onderdelen:

Kleine en reguliere wegenprojecten

De besluitvorming over deze projecten is gemandateerd aan het college van Gedeputeerde Staten. De programmering en het financiële kader van deze projecten is op 2 juli 2013 door ons college vastgesteld.

Het programma van vorig jaar stond nog geheel in het teken van de afronding van de projecten uit de eerste periode van het PVVP 2006 (de zogenaamde PVVP fase A projecten).

Dit jaar zijn ook de projecten in het programma opgenomen die zullen worden uitgevoerd naar aanleiding van het amendement uit de Statenvergadering van 7 november 2012. Voor deze projecten is € 2 miljoen beschikbaar gesteld uit de Variabele Algemene Reserve (VAR).

De uitwerking van de moties uit de Statenvergadering van 3 juli 2013 over de voortzetting van de provinciale inspanning op infrastructureel gebied is nog volop in voorbereiding. Projecten die hier uit voort zullen komen, worden volgend jaar in het uitvoeringsprogramma opgenomen.

Meerjarenprogramma Kunstwerken

Ook de besluitvorming over het Meerjarenprogramma Kunstwerken (MPK) is gemandateerd aan ons college. Ook dit programma is op 2 juli 2013 door ons vastgesteld. Omdat het MPK een voortschrijdend programma is, zijn dit jaar drie nieuwe werken aan het programma toegevoegd. Het betreft bruggen over de Stroobossertrekweg, de brug over het Dokkumer Grootdiep bij Engwierum en de brug over de Johan Friso sluis te Stavoren.

Majeure provinciale projecten

De majeure projecten die een groot bestuurlijk belang kunnen hebben, worden afzonderlijk ter besluitvorming voorgelegd aan Provinciale Staten. De kredieten worden eveneens per project via Provinciale Staten geregeld. Deze kredieten worden vervolgens afzonderlijk in de begroting opgenomen. Tot nu toe zijn de volgende majeure projecten onderscheiden:

- N355 Centrale As
- N381 Drachten - Drentse grens
- N398 Noordwesttangent Leeuwarden
- Vaarweg Lemmer - Delfzijl
- Opwaardering Van Harinxmakanaal
- RSP project Bereikbaarheid Leeuwarden
- RSP project Heerenveen

De projecten die voort zullen komen uit het op te stellen uitvoeringsprogramma voor het Van Harinxmakanaal waartoe de Staten op 18 september 2013 het college van Gedeputeerde Staten hebben gemandateerd, zullen volgend jaar in het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer worden opgenomen.

De projecten aan het spoor zijn eveneens onder de noemer Majeure Provinciale Projecten opgenomen:

- Derde trein Sneek
- Spoortunnel Wolvega

- Extra sneltrein Leeuwarden - Groningen
- Station Leeuwarden Werpsterhoek
- Spoorlijn Leeuwarden - Harlingen
- Versnellen spoorbrug Van Harinxmakanaal (Zwolle - Leeuwarden)
- Aanpassen overweg Rotstergaastweg Heerenveen

Rijksprojecten

De opgenomen rijksprojecten: A7 Sneek, N31 Haak om Leeuwarden, A6/A7 Knooppunt Joure, N31 Gebiedsontwikkeling Traverse Harlingen en Drempelverwijdering Boontjes kennen ieder een eigen traject. Dit geldt ook voor de provinciale financiële inspanningen voor deze rijksprojecten. De kredieten worden net als bij de majeure provinciale projecten per project via Provinciale Staten geregeld.

Dit jaar is tevens de aanleg van rotondes voor Rijkswaterstaat op de kruisingen van de A7-N369 Frieschepalen, de A7-N359 Bolsward zuidzijde en de A32-N351 Wolvega oostzijde in het programma opgenomen.

Groot Onderhoud Deklagen

Voor het groot onderhoud deklagen is jaarlijks een vast budget beschikbaar. De in het onderhoudsplan voor de deklagen per jaar opgenomen werken zijn passend gemaakt binnen het beschikbare budget. De kostenramingen van deze werken zijn bepaald op basis van normbedragen. De definitieve raming wordt straks echter op besteksniveau bepaald. Er kunnen daarom verschuivingen tussen de jaarschijven optreden om binnen het beschikbare budget te blijven. Verschuivingen in het onderhoudsprogramma kunnen overigens ook optreden als gevolg van een inhoudelijke afstemming met nieuwe wegenprojecten en het benutten van efficiency-voordelen door 'werk met werk' uitvoering.

Er vindt op dit moment een herijking van de onderhoudsbeleidskaders plaats. Eind 2013 wordt de uitkomst daarvan aan Provinciale Staten voorgelegd.

Baggerwerken

Voor de baggerwerken is een jaarlijks budget beschikbaar voor het oplossen van knelpunten. De echte baggerwerken liften tot 2015 mee met de uitvoering van Friese Meren projecten, daarna niet meer. Met ingang van 2015 zal voor de baggerwerken weer per keer bij de kaderbrief middelen moeten worden aangevraagd.

Streven is de werkzaamheden integraal uit te voeren en hiervoor wordt in een vroegtijdig stadium contact opgenomen met andere partners zoals gemeenten en het Wetterskip Fryslân. Ook worden mogelijke combinaties gezocht met bodemsaneringswerken. De implementatie van de Waterwet kan straks eveneens van invloed zijn op de uit te voeren werken.

Friese Meren Projecten

Niet alle maatregelen die in het kader van het Friese Merenproject worden uitgevoerd, worden hier opgenomen. In het voorliggende programma gaat het specifiek om die projecten die zijn opgenomen in het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) en waarvan de financiering rond is, dan wel waar duidelijk zicht is op de financiering.

Tenslotte

De planning en de raming van de opgenomen infrastructurele projecten zijn een momentopname en kunnen tijdens de voorbereiding veranderen. De hier opgenomen planning en ramingen dateren van juni 2013.





E WELLEBREGE



DEEL I

Dynamische beleidsagenda

Planvorming, programmering en bestuurlijke samenwerking

Verbetering infrastructuur

Instandhouding provinciale infrastructuur

Openbaar vervoer

Verkeerseducatie en mobiliteitsbeïnvloeding

Monitoring uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer

Bijlagen

BDU Bestedingsplan 2013

Wegencategorisering: interpretatie PVVP 2011



Dynamische beleidsagenda

1.1 ■ Planvorming, programmering en bestuurlijke samenwerking

De beleidskaders verkeer en vervoer actueel houden

PVVP, Omgevingsvisie

Het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP) is op 15 maart 2006 door Provinciale Staten vastgesteld. Vervolgens heeft in 2010 een tussentijdse evaluatie plaatsgehad. Op basis hiervan hebben Provinciale Staten het plan op 26 oktober 2011 gewijzigd vastgesteld. De wijzigingen beperken zich tot de gevolgen van de evaluatie; de tekst is dus niet volledig herzien.

Vanwege de komst van de Omgevingswet zal naar verwachting op termijn de wettelijke status van het PVVP vervallen. Het PVVP zal volgens de nieuwe wettelijke regeling onderdeel worden van een bredere Omgevingsvisie, samen met andere plannen voor de fysieke omgeving, zoals het Streekplan. De Omgevingswet zal waarschijnlijk van kracht worden in de periode 2018 - 2020. Het is echter mogelijk om vooruitlopend op de nieuwe wet de oude plannen te laten opgaan in een Omgevingsvisie. Wanneer het College hiervoor kiest en wanneer de beschikbare ambtelijke capaciteit dit toelaat, wordt in 2014 een startnotitie voorbereid.

Bij de toepassing van het gewijzigde PVVP is gebleken dat door de wijzigingen de wegcategorisering niet meer eenduidig en overzichtelijk is af te lezen. Als hulpmiddel voor de lezer is daarom een overzicht opgesteld van de categorie-indeling per weg. Dit overzicht is als bijlage bij dit Uitvoeringsprogramma gevoegd.

Verkenning toekomstige opgaven

Het is wenselijk om toekomstige infrastructurele opgaven goed in beeld te hebben. In het collegeprogramma is opgenomen dat we na afronding van de nu in uitvoering zijnde projecten geen nieuwe, grote wegenprojecten voorzien. Met het oog op de provinciale inzet in de komende jaren is het echter wel goed om de toekomstige opgaven voldoende in beeld te hebben. Wij doen hiervoor een korte analyse in het najaar van 2013. Daarbij kijken wij naar opgaven voor alle modaliteiten, dus op terrein van: weg, spoor, vaarweg, fiets, bus, carpool en andere ketenmobiliteit, en ongeacht de verantwoordelijke overheid: provincie, gemeente of rijk. Wij putten daarbij uit niet-uitgevoerde bestaande plannen, actuele maatschappelijke vragen en voorzienbare toekomstige behoeften.

Deze verkenning wordt betrokken bij een financiële doorlichting van het programma verkeer en vervoer.

Integrale Visie Wegontwerp, verkeerskundige inrichtingseisen

Bij de herziening van het PVVP in 2011 is aangegeven dat een vereenvoudiging dan wel versobering van de bestaande inrichtingseisen noodzakelijk is. In de toekomstige visie zal voor de herkenbaarheid van wegen opnieuw de basisstandaardisatie worden bepaald. Daarnaast is de insteek om in plaats van verkeerskundige richtlijnen, meer integraal te ontwerpen. In die visie zal het proces van een project een belangrijke rol spelen om de integraliteit te borgen van verkeerskundige, ecologische, landschappelijke (ook de landschappelijke nota 'Fryske diken yn 't grien' is aan actualisatie toe), stedenbouwkundige en cultuurhistorische hoofdstructuren.

De visie zal voorwaarden geven voor maatwerk en het ontwikkelen van sobere en minder kostbare oplossingen. Inhoudelijk zullen de leermomenten uit het advies van Atelier Fryslân voor de provinciale weg N359 en 'De Nieuwe Kijk op Wegen' mee worden genomen en zullen bijdragen aan de kwaliteit van het ontwerp en de inrichting, voor de gebruikers en het beheer van wegen.

Tijdpad:

Oktober 2013 GS-besluit Startnotitie

December 2014 Conceptvisie

Verduurzamen infrastructuur

Nieuwe infrastructuurprojecten worden zo veel mogelijk op duurzame wijze aangelegd. Ter ondersteuning hiervan is eind 2011 een project gestart, waarbij speerpunten zijn benoemd. Hieraan wordt eind 2013 een vervolg gegeven met een verdere concretisering en afrondende besluitvorming.

Structurele verbetering verkeersgegevens

De provincie meet de verkeersintensiteiten op het provinciale wegennet. Deze gegevens worden onder andere gebruikt voor het bepalen van effecten van maatregelen, het plannen van onderhoud, het maken van prognoses en het berekenen van de geluidhinder. De gegevens worden gepubliceerd op de website www.verkeersmonitor.nl.

In 2012 is gesignaleerd dat de provinciale telapparatuur verouderd is, waardoor de volledigheid van de tellingen gevaar loopt. In 2013 is gestart met verbeteringen, in de eerste plaats door de inzet van de beschikbare telapparatuur te optimaliseren. Voor de korte termijn zijn de problemen daarmee opgelost. Eind 2013 volgen keuzes over meer structurele verbeteringen.

Eurorap

In september 2013 maakt de ANWB op nationaal niveau de gegevens bekend van een test van alle provinciale wegen in Nederland. Deze test is vanaf 2011 uitgevoerd door de ANWB met het European Road Assessment Program. Doel hiervan is om in kaart te brengen hoe het is gesteld met de verkeersveiligheid op de provinciale wegen. Aansluitend komen najaar 2013 de gegevens voor Fryslân beschikbaar. Als deze gegevens beschikbaar zijn, kijken we of dit aanleiding is om maatregelen aan het provinciale wegennet te nemen. Wij betrekken hierbij ook de aanbevelingen van de SWOV en het onderzoek van WOW. Provinciale Staten worden hierover geïnformeerd.

Evaluatie infrastructuurprojecten

Alle provinciale infrastructuurprojecten worden geëvalueerd op hun effecten. Evaluaties zijn bedoeld om inzicht te krijgen in de effecten van projecten om toekomstige maatregelen effectiever en/of goedkoper te kunnen uitvoeren. Het evalueren van projecten is daarmee een logische stap in de beleidslus. In principe worden projecten binnen drie tot vijf jaar na uitvoering geëvalueerd. Op grond hiervan zijn in 2014 de projecten N380 Schoterlandseweg, N353 Oldeberkoop en N383 Berlikum - Sint Annaparochie aan de beurt. Gezien de andere prioriteiten, met name het opstarten van de snel te realiseren nieuwe projecten, staat niet op voorhand vast dat hiervoor voldoende capaciteit beschikbaar is. In dat geval kunnen deze evaluaties ook worden doorgeschoven naar 2015.

Waterwet

Als uitwerking van de Waterwet wijzen Provinciale Staten voor de zomer van 2014 de vaarwegbeheerders aan. Eerder hebben de staten zich uitgesproken over de verdeling van het vaarwegbeheer. Grofweg is de verdeling dat de grotere belangrijke vaarwegen beheerd worden door de provincie en de kleinere vaarwegen door het waterschap. Stedelijk water en havens blijven bij de gemeenten. Voor de aanwijzing van het vaarwegbeheer is wijziging van het waterschapreglement en de vaarwegenverordening noodzakelijk (inspraak: oktober - december). Voor de feitelijke overdracht van de vaarwegen van de huidige naar de nieuwe beheerders is het achterstallig baggeronderhoud in kaart gebracht. De vaarwegen worden 'schoon' opgeleverd of er wordt een afkoopsom betaald. De gemeenten nemen hierover dit najaar hun besluit. Tussen gemeenten, waterschap en provincie worden overeenkomsten gesloten waarin de overdracht wordt geregeld (januari 2014). Het nautisch beheer van alle aangewezen vaarwegen komt bij de provincie.

Samenwerking met het Rijk

Voor Fryslân zien wij voor de komende jaren in ieder geval de volgende onderwerpen als punt van overleg met het rijk.

- Verruiming vaarweg Lemmer - Delfzijl;
- Bereikbaarheid binnenhavens van de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl (Drachten, Heerenveen);
- Sluis Lemmer;
- Spoor Leeuwarden - Randstad: Geschikt maken spoor voor frequentieverhoging en versnelling (capaciteitsprobleem Zwolle - Herfte, verkorten wachttijden Zwolle);
- Exploitatiekosten OV;

- Regionaal spoor (Harlingen - Leeuwarden en Sneek - Leeuwarden), herstellen aansluitingen in Leeuwarden;
- Recreatievaart, o.a. in verband met groot onderhoud en vervanging bruggen.

Gebiedsagenda Noord-Nederland tweede generatie

De Gebiedsagenda Noord-Nederland is een hulpmiddel voor de samenwerking met het rijk. De gebiedsagenda bevat de onderwerpen waarover jaarlijks wordt overlegd in het bestuurlijk overleg over het MIRT (BO MIRT). Op verzoek van het rijk wordt de huidige Gebiedsagenda Noord-Nederland vervangen door een nieuwe gebiedsagenda. Als voorzet hiervoor is een landsdelige visie opgesteld, de Noordervisie. Deze is in september 2013 in de drie noordelijke provincies in Provinciale Staten behandeld. De nieuwe gebiedsagenda wordt aansluitend vastgesteld in overleg tussen het Samenwerkingsverband Noord-Nederland en het rijk.

Samenwerking met gemeenten

Gemeentelijke Verkeer en Vervoerplannen (GVVP's).

Vrijwel alle Friese gemeenten hebben hun verkeer- en vervoerbeleid geformuleerd en neergelegd in een Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan. Doorgaans zijn wij overeenkomstig de bepalingen van de Planwet verkeer en vervoer hierbij betrokken geweest. Dit beleid is meestal nog recent en wij voorzien geen grootscheepse initiatieven om dit beleid te wijzigen. Van onze kant zullen wij de komende periode ook geen initiatieven nemen om gemeenten te bewegen deze plannen te actualiseren. In het Bestuurlijk Koepel Overleg is de afspraak gemaakt dat gemeenten eind 2013 een plan van aanpak Fietsveiligheid gereed zullen hebben. Rond de zomer van 2013 is hiervoor een modelaanpak (een initiatief van het ministerie van IenM en het VNG) beschikbaar gekomen.

Streekagenda's

Met ingang van 2014 starten de Streekhuizen en zijn de eerste uitvoeringsprogramma's voor de Streek een feit. In eerste instantie zullen die programma's vooral worden gevoed door projecten van gemeenten, Wetterskip Fryslân en de provincie. De provinciale infrastructurele projecten voor wegen, fietspaden en vaarwegen, kunnen hier onderdeel van uitmaken als ze voldoen aan de voorwaarden (project dient meerdere partijen etc.). De streekagenda is één van de instrumenten die de komende jaren een rol gaan spelen in de samenwerking tussen genoemde overheden.

BDU-bestedingsplan

Het BDU-bestedingsplan 2013 is als bijlage bij dit uitvoeringsprogramma opgenomen. De komende jaren is de ruimte in de BDU beperkt door kostenstijgingen in de OV-concessies en de verwachting van teruglopende BDU-bijdragen. Binnen de overblijvende ruimte voor de komende jaren liggen de prioriteiten bij het OV in de vorm van vervroeging van de extra trein naar Zwolle en bij het instellen van een bijdrage-regeling voor fiets en landbouwverkeer.

Overige inspanningen

- Streekagenda's, GGA (gebiedsgewijze aanpak);
- BO MIRT/SNN/IPO (reguliere werkzaamheden);
- OVVF/ROF (reguliere werkzaamheden);

- Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer, met de onderdelen:
 - DBA (Dynamische beleidsagenda),
 - Onderzoek en monitoringprogramma,
 - MPI (meerjarenprogramma Infrastructuur),
 - MPK (meerjarenprogramma Kunstwerken);
- Handhaving (scheepvaartinspectie);
- Nautische advisering (reguliere werkzaamheden);
- Ijsbestrijding/koepels binnenvaart (reguliere werkzaamheden);
- Juridische beheerstaken infrastructuur (reguliere werkzaamheden);
- Landbouwverkeer;
- Verkeersmanagement;
- Bereikbaarheid Leeuwarden, mobiliteitsfonds.

1.2 ■ Verbetering infrastructuur

Provinciaal wegennet duurzaam veilig inrichten en bereikbaarheid verbeteren

Kleinschalige infrastructuurmaatregelen

De kleinschalige maatregelen als uitvoering van fase A van het PVVP zijn praktisch afgerond; de laatste projecten komen gereed in 2014 en 2015. Deze projecten zijn opgenomen in dit uitvoeringsprogramma in het onderdeel Meerjarenprogramma Infrastructuur (MPI).

Provinciale Staten hebben bij de besluitvorming over de begroting 2013 € 2 miljoen beschikbaar gesteld voor het voortvarend oplossen van verkeersknelpunten. De uitvoering van deze projecten loopt door in 2014. Ook deze projecten zijn in het MPI opgenomen.

Overeenkomstig de Kadernota 2014 is voor de komende vier jaar een budget vrijgemaakt van € 2 miljoen per jaar om het beleid van kleinschalige aanpassingen te kunnen voortzetten. Deze projecten worden straks toegevoegd aan het Meerjarenprogramma Infrastructuur. Van deze € 8 miljoen is tenminste € 2 miljoen bestemd voor projecten voor het oplossen van verkeersonveilige situaties voor fietsers en wandelaars, overeenkomstig de hierover door Provinciale Staten op 3 juli 2013 aangenomen motie. Dit programma is gebaseerd op het aantal ongevallen dat heeft plaatsgevonden. Een overzicht met ongevallen is te vinden in dit uitvoeringsprogramma bij Monitoring Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer. Provinciale Staten hebben op 3 juli eveneens bij motie besloten aan Gedeputeerde Staten te verzoeken € 10 miljoen op te nemen in de begroting 2014 voor 'quick wins' in de vorm van projecten aan de N351, N353, N354, N358, N361, N380, N384, N392-N380, N393 en N919. Zij hebben verzocht om bij de begroting 2014 hiervoor een uitvoeringsprogramma te laten zien.

In dezelfde motie hebben Provinciale Staten bovendien nog aan GS verzocht:

- aan te geven welke bestaande middelen vanuit programma 2 voor 'veiligheid' kunnen worden ingezet, met name voor de hier genoemde projecten;
- de kosten van overdracht van de projecten N393 en N358 inzichtelijk te maken;
- inzicht te geven in de, na het realiseren van de grote wegenprojecten, aan gemeenten over te dragen wegen of weggedeelten en de kosten hiervan;
- nader onderzoek te doen naar twee mogelijke ovondes in de N369;

- voor het verkeersveilig maken van de N359 (Leeuwarden - Bolsward - Lemmer) een integraal plan op te stellen en voor te leggen aan de Staten en de bekostiging hiervan primair vanuit programma 2 te doen plaatsvinden.

Over de uitvoering van deze motie worden Provinciale Staten geïnformeerd voorafgaand aan de behandeling van de begroting 2014.

Vaarweg naar Drachten

Als onderdeel van de Samenwerkingsagenda met Smallingerland doen wij een onderzoek naar de ontwikkeling van de haven van Drachten. Afhankelijk van de uitkomst van een op te stellen 'business case' wordt bepaald of vervolg onderzoek plaats vindt naar een mogelijke alternatieve vaarverbinding tussen Drachten en het Prinses Margrietkanaal of verbetering van het bestaande tracé via de Alde Feanen. Vanwege het belang van de recreatieve ontwikkelingen is intensivering van het beroepsgoederenvervoer door de Alde Feanen minder gewenst. Het onderzoek is een interactief proces met alle 'stakeholders' en wordt getrokken door de gemeente Smallingerland.

- Fase 1

Voorverkenning voor de vaarweg en opstellen 'business case': januari 2013 - januari 2014, afgerond met een bestuurlijke go/no-go.

- Fase 2

Uitwerking van de definitieve 'business case': februari 2014 - juni 2015.

Venekoterweg

De gemeente Ooststellingwerf heeft een plan opgesteld voor revitalisering van het gebied Venekoten - Centrum in Oosterwolde. Het rijk heeft hiervoor € 5 miljoen beschikbaar gesteld, mits de regio een zelfde bedrag investeert. Onderdeel van de regionale investering is de aanpak van twee onveilige kruispunten in de N919 door Oosterwolde, de Venekoterweg. Het gaat om de kruispunten Houtwal en Ploeggang. Hiervoor is € 897.000 beschikbaar, als uitvloeisel van een door Provinciale Staten op 2 november 2011 aangenomen amendement. Wanneer voor het uiteindelijke plan aanvullende dekking nodig zou zijn, zal dit gevonden moeten worden in het plan Venekosten-Centrum.

De planning is gericht op uitvoering in 2014.

N359, Lemmer

Op 6 maart 2013 is een voorstel voor de traverse Lemmer in de Statencommissie Lân, Loft & Wetter behandeld. Dit voorstel had betrekking op het opwaarderen van het huidige tracé (N359), inclusief een aquaduct onder de Sylroede. Naar aanleiding van de vele gestelde vragen is besloten dit voorstel niet door Provinciale Staten te laten behandelen en een nieuw voorstel aan Provinciale Staten toe te zenden.

In dit nieuwe voorstel worden alle mogelijke oplossingen voor het tracé nader uitgewerkt. Het gaat daarbij onder andere om een nieuwe rondweg noordelijk of zuidelijk om Lemmer en het opwaarderen van het bestaande tracé. Bij de nadere uitwerking worden onder andere de bevolking en het bedrijfsleven van Lemmer geconsulteerd. De resultaten van deze consultatie worden in het voorstel aan Provinciale Staten opgenomen. Dit voorstel wordt in loop van 2014 door Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten gezonden.

1.3 ■ Instandhouding provinciale infrastructuur

Wettelijke verantwoordelijkheid voor de onderhoudstoestand

Herijken Beleidskaders beheer en onderhoud

In 2006 hebben Provinciale Staten in de onderhoudsbeleidskaders besloten welk onderhoudsniveau men wenst. Sinds die tijd hebben zich de nodige ontwikkelingen voorgedaan, zowel in het areaal aan infrastructuur, als ook in de onderhoudskosten. Daarnaast komen regelmatig vragen naar voren of het gekozen onderhoudsniveau wel de juiste is. Al deze ontwikkelingen en vragen hebben geleid tot een herijking van de huidige onderhoudsbeleidskaders. Deze herijking vindt plaats in 2013. Eind 2013 wordt de uitkomst van deze herijking aan Provinciale Staten gezonden.

1.4 ■ Openbaar vervoer

Op peil houden en verbeteren bereikbaarheid met het OV

Na de succesvolle aanbesteding van de concessie Noord- en Zuidwest-Fryslân en Schiermonnikoog, is deze in 2013 zonder veel problemen geïmplementeerd. In deze concessie is vormgegeven aan de hoofddoelen van het gewijzigde PVVP.

In 2014 gaan we het OV verder ontwikkelen. We richten ons hierbij op onderwerpen die passen binnen het Programma Duurzaam Openbaar Vervoer. Dit programma is verlengd, zodat er ook in 2014 gewerkt kan worden aan innovaties in het OV en oplossingen (nieuwe concepten) voor het vervoer in het landelijk gebied. Ook gaan we de OV infrastructuur verder verbeteren, zodat deze kan bijdragen aan een positieve beoordeling van het openbaar vervoer en het gebruik van het openbaar vervoer.

De door de regering voorgestelde maatregel om de huidige studenten ov-jaarkaart vanaf het collegejaar 2016/2017 te vervangen door een goedkoper alternatief bevindt zich in de besluitvormingsfase. Om duidelijk te krijgen welke gevolgen de maatregel bij uitvoering kan hebben voor Fryslân, doen wij op dit moment onderzoek naar de mogelijke scenario's.

Naast de inzet vanuit de provinciale organisatie wordt gewerkt met een ontwikkelteam, waarbij naast de provincie en de vervoerder, en afhankelijk van het onderwerp, ook andere partijen deelnemen (Rocov, gemeenten, taxibedrijven, vrijwilligers etc.).

Programma duurzaam OV / alternatieve vervoersvormen landelijk gebied

Het programma duurzaam OV kent de volgende sporen en aspecten: hoofdstructuur OV, vervoer in het landelijk gebied, knooppunten, ICT en duurzame brandstoffen.

In 2014 gaan we inzetten op de volgende zaken.

■ Hoofdstructuur OV

We starten met de voorbereiding aanbesteding Zuid-Oost 2016 en maken een keuze rond wel of niet verlengen van de concessies op de Waddeneilanden.

De samenwerking OV Noord-Nederland wordt uitgewerkt met de opdrachtgevers en vervoerders (tarieven dienstregeling en aansluitingen en marketing).

Onderzoek wordt gedaan naar dikke verbindingen, feeder modellen en naar mogelijke toepassing van lightrail ter ondersteuning van de vervoersnetwerken. In het ontwikkelteam wordt samen met andere partijen het OV verder ontwikkeld.

■ Kleinschalig vervoer in het landelijk gebied.

Op basis van het vast te stellen beleid (najaar 2013) omtrent het vervoer op het platteland worden er diverse projecten gestart. Deze zijn afhankelijk van de uiteindelijke besluitvorming door Provinciale Staten.

Kleinschalige vervoersinitiatieven in het landelijk gebied worden gestimuleerd en ondersteund door middel van een subsidieregeling en personele inzet.

Daar waar mogelijk werken we aan samenvoeging van WMO- en IOV-vervoer en ondersteunen gemeenten bij visies omtrent gemeentelijk vervoer.

De uitkomst uit de Dorpenmonitor dat de keuze voor een lager schoolniveau mogelijk samenhangt met het OV in het landelijk gebied gaan we nader verkennen.

■ Busstations en Knooppunten

Haltevoorzieningen en busstations vormen mede het visitekaartje van het OV. 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. Nu we, naast eigenaar van de provinciale haltes, ook eigenaar zijn van de grotere busstations zijn we verantwoordelijk voor de kwaliteit en uitstraling van deze openbaarvervoerlocaties. Om hierin te voorzien gaan we in 2014 de volgende zaken oppakken:

- Eind 2013 gaat de aanbesteding van de provinciale haltes plaatsvinden en in 2014 volgt de uitvoering van de vernieuwing van deabri's op de provinciale haltes.
- Het in stand houden/verbeteren van de kwaliteit van de infrastructuur OV. Mogelijk grootschalige vernieuwing van de busstations Sneek en Heerenveen.
- Het verbeteren van de fietsvoorzieningen bij knooppunten als uitvoering van het beleid ketenmobiliteit fiets/OV. En in 2014 wordt er gewerkt aan een nieuwe busstation in Bolsward en Joure. Verwachting is dat deze in 2015 worden gerealiseerd.

■ Duurzame brandstoffen

Door het overschakelen van diesel naar groen gas (stad Leeuwarden) en elektrisch vervoer (Schiermonnikoog) hebben we een bijdrage geleverd aan de provinciale ambities van duurzaamheid. Voor de verdere termijn willen we onze bijdrage graag vergroten. Hiervoor gaan we de volgende zaken oppakken:

Onderzoeken en vaststellen welke duurzame brandstoffen toe te passen in de aanbestedingen in 2016. De kansen voor een groter gebruik van het gasvulpunt onderzoeken en ontwikkelen (bijvoorbeeld voor gemeente/provincie auto's).

■ ICT

ICT-toepassingen kunnen voor het OV een goede aanvulling zijn. Met name bij reis-informatie zijn er veel mogelijkheden voor ICT. In 2013 wordt het beleid ten aanzien van reizigersinformatie vastgesteld en op basis van dit beleid gaan we vorm geven aan een uitvoeringsplan en de uitvoering daarvan.

■ Beheer en monitoring Openbaar Vervoer 2013

Beheer en monitoring is een structureel onderdeel van de werkzaamheden voor het OV. Op basis van de beheernota OV welke in 2010 is vastgesteld, vindt het beheer plaats en we houden rekening met speerpunten en signalen vanuit de omgeving. Jaarlijks wordt er een beheerplan opgesteld waarin wordt aangegeven welke activiteiten, zoals bijvoorbeeld het 'mystery guest' onderzoek, worden ontplooid. Het beheer zal hierbij nadrukkelijk focussen op de uitgangspunten van de concessie, bijvoorbeeld dik-dun en de ontwikkelfunctie.

Verder wordt in 2014 gewerkt aan de doorontwikkeling van de Nota Beheerbeleid en aandacht wordt besteed aan de financiering ROCOV, vaststelling tarieven ov-chipkaart, bestaande buurtbusprojecten, opstapper beheer, ondersteuning wegwerkzaamheden en datawarehouse/MIS.

■ Toekomstige treinexploitatie

We zetten in op het optimaliseren van de verbindingen op ons spoorwegnet:

Leeuwarden - Zwolle:

In 2014 t/m 2020 een derde trein tussen Leeuwarden en Meppel met een aansluiting naar Zwolle. Vanaf 2017 t/m 2020 een vierde trein tussen Leeuwarden en Meppel met een aansluiting naar Zwolle

Leeuwarden - Groningen:

In 2013 wordt de planuitwerkingsfase voor de capaciteitsvergroting spoorverbinding Leeuwarden - Groningen afgerond. Voordat er wordt gestart met de realisatiefase zal het project aan Provinciale Staten van Groningen en van Fryslân (medio 2013) worden voorgelegd. In 2013 wordt ook gestart met de voorbereidingen van de aanbesteding van deze werkzaamheden.

1.5 ■ Verkeerseducatie en mobiliteitsbeïnvloeding

Bijdragen aan verbetering verkeersveiligheid door verkeerseducatie/handhaving

Implementatie Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025

Bij de Implementatie van de Strategie Verkeersveiligheid staat samenwerking hoog op de agenda. Inmiddels is samenwerking tot stand gekomen met VeiligheidNL, de Friese GGD, TeamAlert en het Instituut Verantwoord Medicijngebruik (IVM). In 2013 werken we voor het eerst samen met de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) in het project VRO-Risico.

Fase 3 Verkeers Educatie Centrum (VEC) te Drachten

De uitbreiding van het VEC met fase 2 is in 2012 afgerond. Dat biedt ruimte om een verkenning te starten naar fase 3 waarin uitbreiding met een simulatieruimte aan de orde is. Simulatoren vervullen een steeds belangrijker rol in het (rij)instructieproces. De eerste contacten met Transport & Logistiek Nederland en BOVAG-rijinstructie zijn gelegd. Nadere studie naar ontwikkeling en implementatie binnen de structuur van het VEC volgt in de tweede helft van 2013.

Regionale pilot ongevallenregistratie

Er is in 2013 een pilot geprogrammeerd met een regionale database verkeersongevallen. Er tekenen zich twee opties af. Hetzij via een te ontwikkelen website (www.meldeenongeval.nl) dan wel via de app Mobielschademelden.nl van het Verbond van Verzekeraars. Het overleg met het VvV over het sluiten van een Safety Deal als samenwerkingsverband is inmiddels gestart. In het derde kwartaal van 2013 zal de keuze tussen beide mogelijkheden worden gemaakt waarna de uitvoering zal starten.

Aanpak Fietsveiligheid

Het plan Fyts Feilich yn Fryslân is door het College van Gedeputeerde Staten vastgesteld. Er wordt aan de veiligheid van het fietsverkeer gewerkt langs vier lijnen:

- Fietsveilige infrastructuur;
- Voorlichting en Educatie;
- Handhaving;
- Volgen van marktontwikkeling.

Het onderdeel fietsveilige infrastructuur richt zich onder meer op het binnen vijf jaar verbeteren van de fietsoversteken over de provinciale wegen. Dit streven wordt mede ondersteund door de door Provinciale Staten op 3 juli 2013 aangenomen motie om het beleid van kleinschalige aanpassingen te kunnen voortzetten en om verkeersonveilige situaties voor fietsers en wandelaars op te lossen. Hiervoor zijn wij hier al op ingegaan onder 'Verbetering Infrastructuur / Kleinschalige infrastructuurmaatregelen'.

Voor voorlichting en educatie wordt een specifiek actieplan ontwikkeld in het derde kwartaal van 2013. Monitoring van (innovatieve) marktontwikkelingen loopt. Het Handhavingsplan zal als gevolg van de reorganisatie binnen politie Noord-Nederland eerst in het vierde kwartaal gereed komen. De looptijd van het actieplan is gekoppeld aan het Meerjarenplan Uitvoeringsprogramma Strategie Verkeersveiligheid 2011 - 2015.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het project 'Het Vergevingsgezinde Fietspad' geselecteerd als nationaal voorbeeldproject. Het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân (ROF) participeert in dit project samen met Royal Haskoning DHV, de Rijksuniversiteit Groningen, de Fietsersbond, politie IJsselland en de provincies Overijssel en Utrecht.

2

Monitoring uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer

In tegenstelling tot vorig jaar is de monitoring van het verkeer en vervoerbeleid weer in het uitvoeringsprogramma opgenomen. Het monitoringsprogramma laat de cijfermatige ontwikkeling van het beleid zien. De gewenste groei van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets blijkt nog niet uit de cijfers. Zoals reeds opgemerkt blijft aandacht hiervoor noodzakelijk en dat geldt eveneens voor de extra aandacht voor de fiets in relatie tot verkeersveiligheid.

Fiets

Er worden permanente tellingen uitgevoerd op 29 locaties.

Het gemiddeld aantal getelde fietsers per dag is nauwelijks gewijzigd. Gemiddeld passeren er in 2012 per telpunt 4 fietsers minder dan in 2011. Uitgesplitst per plaats is het beeld als volgt:

Plaats	aantal telpunten	Gemiddeld aantal fietsers per dag per telpunt		
		2011	2012	verschil
Ureterp	1	829	845	16
Sneek	4	871	882	10
Bolsward	4	407	413	6
Heerenveen	4	886	890	4
Buitenpost	1	589	593	4
Franeker	4	485	480	-6
Dokkum	3	659	650	-9
Oosterwolde	1	583	567	-16
Leeuwarden	4	1724	1698	-27
Drachten	3	1030	1001	-30*

* De relatief grote afname in aantal getelde fietsers rond Drachten is te wijten aan de afsluiting wegens werkzaamheden van het fietspad ten noorden van Drachten.

Er is een significant verschil tussen het aantal fietsers op niet-vrije dagen en het aantal fietsers op vrije dagen (bedoeld wordt: schoolvakanties, feestdagen en weekenddagen). Er worden bijna twee keer zoveel fietsers geteld op niet vrije dagen als op vrije dagen. Een uitzondering is tweede pinksterdag. Dan vindt de Elfstedenfietsstocht plaats.

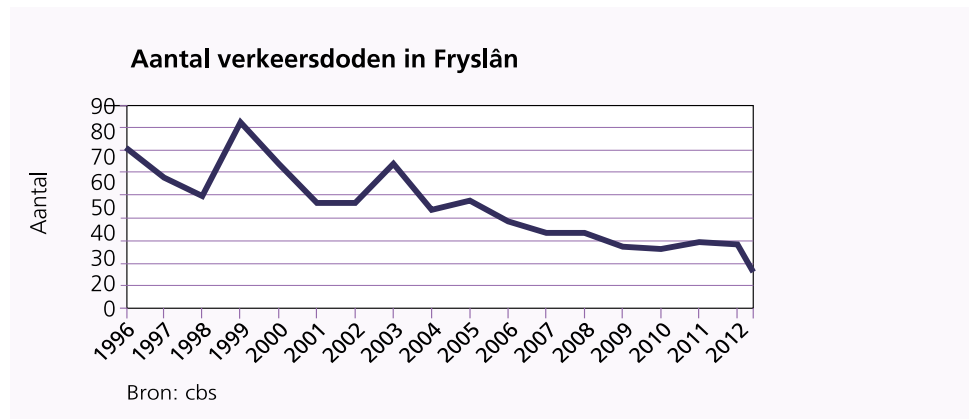
In 2011 wordt de variantie in het aantal fietsers voor 8% verklaard door neerslag en 17% door windsterkte. In 2012 wordt de variantie in het aantal fietsers voor 12% door neerslag en slechts door 13% door wind. De gemeten neerslag bij het weerstation in Leeuwarden was iets in 2012 hoger dan die in 2011, voor windsnelheid geldt het omgekeerd.

2012	Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag		Gemiddelde afstand per persoon per dag in km		Gemiddelde reisduur per persoon per dag in minuten	
	fr	nl	fr	nl	fr	nl
Fiets	0,85	0,69	2,52	2,35	13,67	11,49

Inwoners van Fryslân nemen gemiddeld per dag vaker de fiets om zich te verplaatsen dan inwoners van Nederland. Zij leggen daarbij gemiddeld ook een grotere afstand af, maar fietsen wel iets langzamer.

Verkeersongevallen

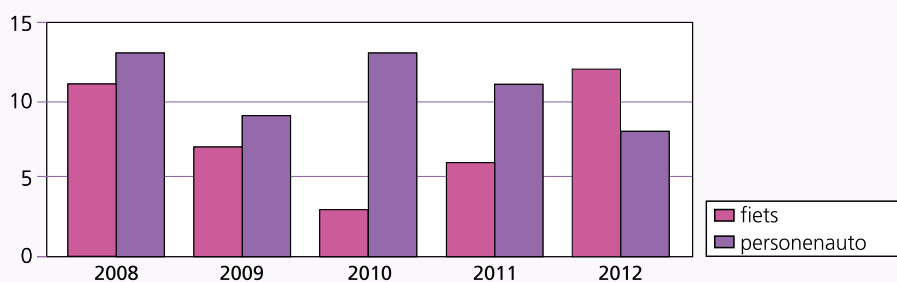
Het aantal verkeersdoden¹ binnen Fryslân blijft de laatste jaren rond de dertig schommelen.



In 2012 zijn voor het eerst meer fietsers dan personenautobestuurders omgekomen in het verkeer in Fryslân.

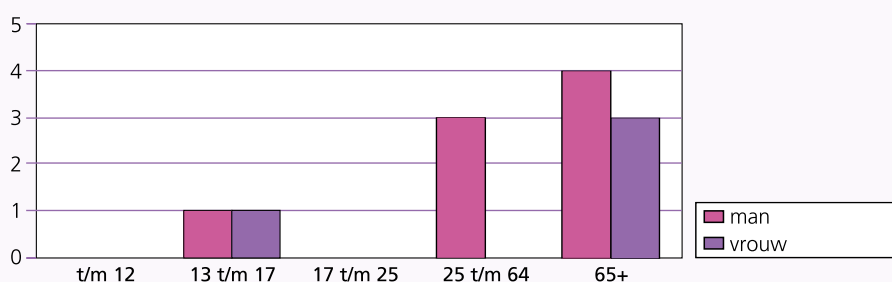
¹ De weggebruiker die is overleden ten gevolge van een plotseling optredende gebeurtenis op de openbare weg in Nederland, verband houdend met het verkeer, waarbij ten minste één rijdend voertuig was betrokken. Het gaat dus om zowel inwoners als niet-inwoners.

Totaal aantal doden naar vervoerswijzen fiets en personenauto



Bron: ViaStat

Leeftijdverdeling dodelijke slachtoffers 2012 vervoerswijze fiets naar geslacht in Fryslân



Bron: ViaStat

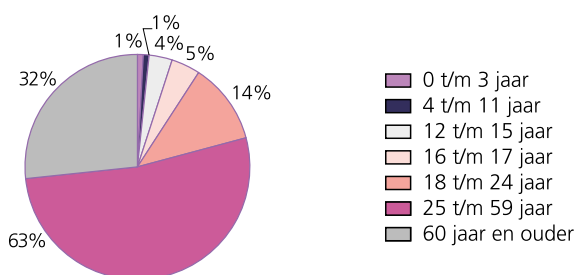
Slachtoffer ongevallen in 2012

Aantal slachtoffer ongevallen op provinciale wegen 2008 - 2012

	2008 - 2012	Slachtoffer ongevallen	Waarvan dodelijke ongevallen
N359	21	4	
N381	17	3	
N361	13	2	
N355	12	2	
N357	11	3	
N354	11	2	
N358	11	2	
N351	10	4	
N384	8	3	
N356	7	2	
N924	7	0	
N369	5	2	
N383	5	1	
N919	5	1	
N917	5	0	
N392	4	0	
N353	3	0	

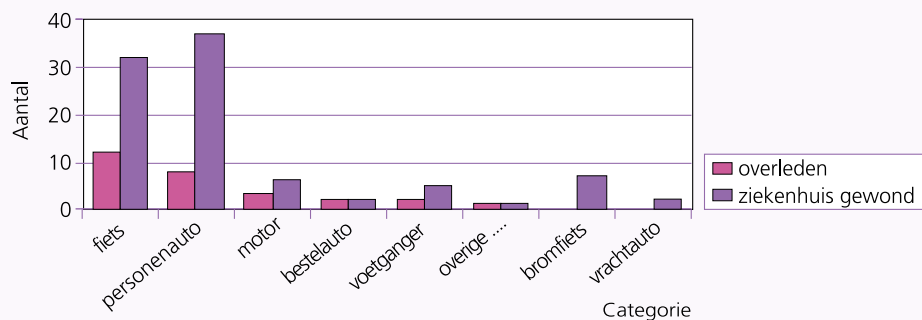
2008 - 2012	Slachtoffer ongevallen	Waarvan dodelijke ongevallen
N390	3	0
N927	2	2
N380	2	0
N393	2	0
N910	2	0
N918	1	0

Ernstig gewonden naar leeftijd in Fryslân in 2012



Bron: ViaStat

Aantal ernstig verkeersgewonden naar vervoerswijze in Fryslân in 2012



Bron: ViaStat

Bron: ViaStat

Modal Split

Modal split is op twee manieren te beschouwen:

- Vervoersprestatie Nederland, hele bevolking, in miljarden kilometers (km).
- Aantal verplaatsingen per persoon per dag.

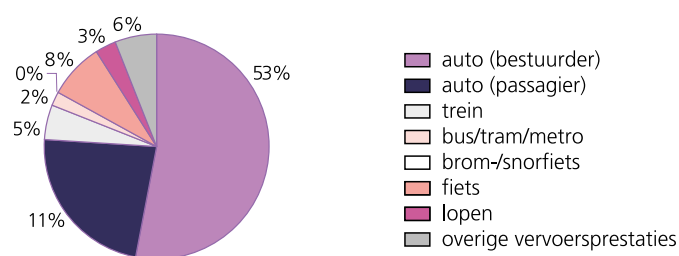
Vervoersprestatie

Binnen Nederland heeft de Nederlandse bevolking in 2012 186 mld km afgelegd, waarvan 7,8 mld km door de inwoners van Fryslân. Inwoners van Fryslân leggen van dit totaal verhoudingsgewijs meer kilometers af met de auto (als bestuurder) en minder met de trein dan de Nederlandse bevolking.

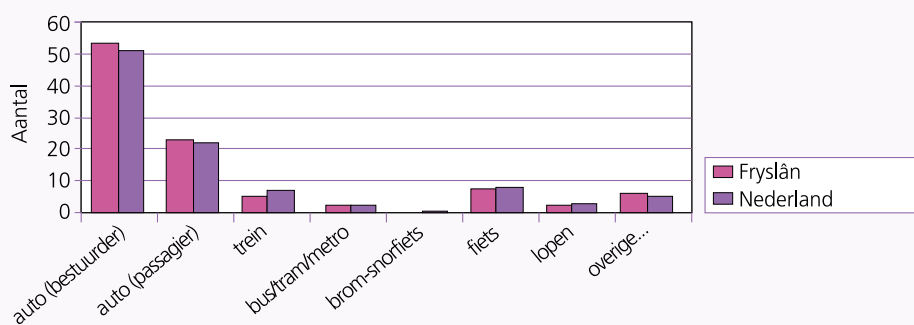
Ten opzichte van 2011 worden er door de inwoners van Fryslân in 2012 meer kilometers afgelegd. Het aantal km dat hiervan met de fiets afgelegd wordt is met 0,3% gedaald.

Bron CBS

Verdeling gereide kilometers naar vervoerswijze door inwoners van Fryslân in 2012



Verhouding gereide kilometers door inwoners naar vervoerswijze in 2012



Bron: ViaStat

Aantal verplaatsingen

Het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag ligt voor inwoners van Fryslân iets lager dan die van de totale Nederlandse bevolking.

2012	Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag		Gemiddelde afstand per persoon per dag in km		Gemiddelde reisduur per persoon per dag in minuten	
	fr	nl	fr	nl	fr	nl
Winkelen, boodschappen doen	0,53	0,57	2,58	2,63	7,71	8,02
van en naar het werk	0,49	0,47	9,51	8,32	13,02	13,15
Sport en ontspanning	0,46	0,47	4,13	4,87	9,13	11,05
Visite/logeren	0,33	0,35	5,7	5,03	7,6	8,18
Overige motieven	0,24	0,24	2,41	2,38	4,08	4,31
Toeren/wandelen	0,18	0,15	1,13	0,99	7,64	6,32
Onderwijs/cursus volgen	0,3	0,29	2,47	1,89	6,7	5,75
Diensten/persoonlijke verzorging	0,09	0,1	0,95	0,79	1,73	1,86
Zakelijk bezoek in werksfeer	0,04	0,04	1,43	1,41	2,15	1,67
Totaal motieven	2,65	2,68	30,32	28,3	59,76	60,32

Bron CBS

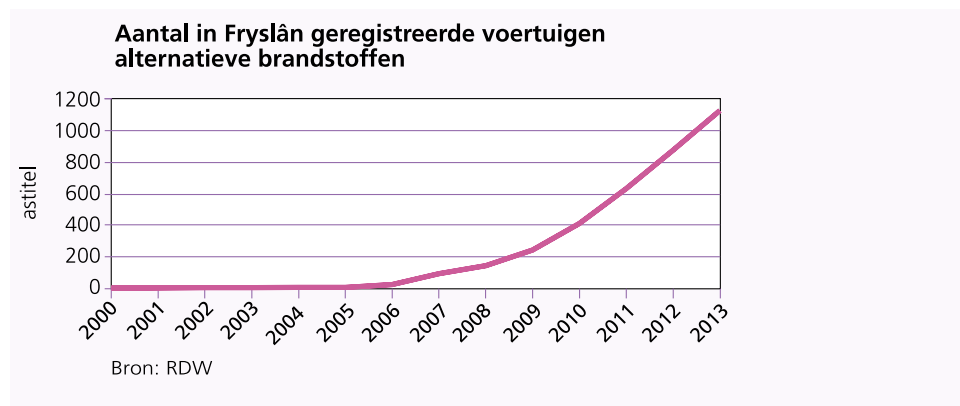
De gemiddelde afgelegde afstand per persoon per dag voor inwoners van Fryslân is groter dan die in Nederland waarbij de reisduur korter is. Het beeld is dat in Fryslân de bestemmingen iets verder weg liggen, maar sneller bereikbaar zijn. (Minder files, rechtstreekse verbinding.)

Goederenvervoer

Goederentransport in NEDERLAND in mln ton	2010	2011
Wegvervoer	700	694
Spoor	36	39
Zeevaart	568	-
Binnenvaart	304	344
Pijpleiding	106	98
Luchtvaart	2	2

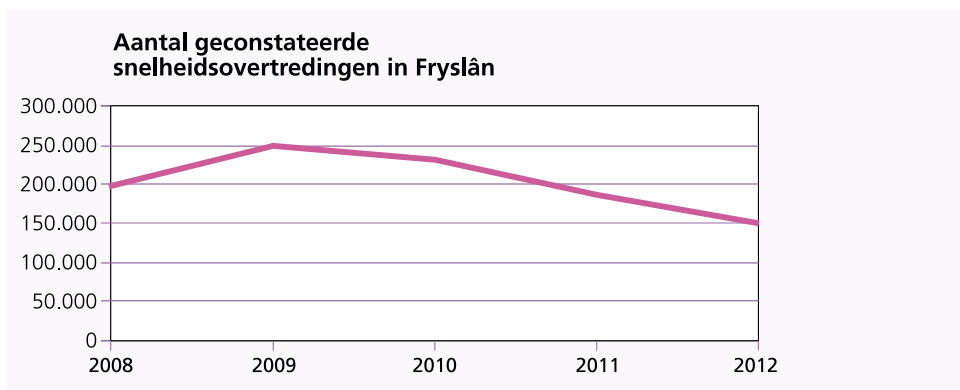
Bron: statistisch jaarboek CBS 2013

Voertuigen² op alternatieve brandstoffen



Er is sterke groei in het bezit van voertuigen op alternatieve brandstoffen in Fryslân. In het totaal voertuigenbezit is het slechts 0,7%.

Overtredingen



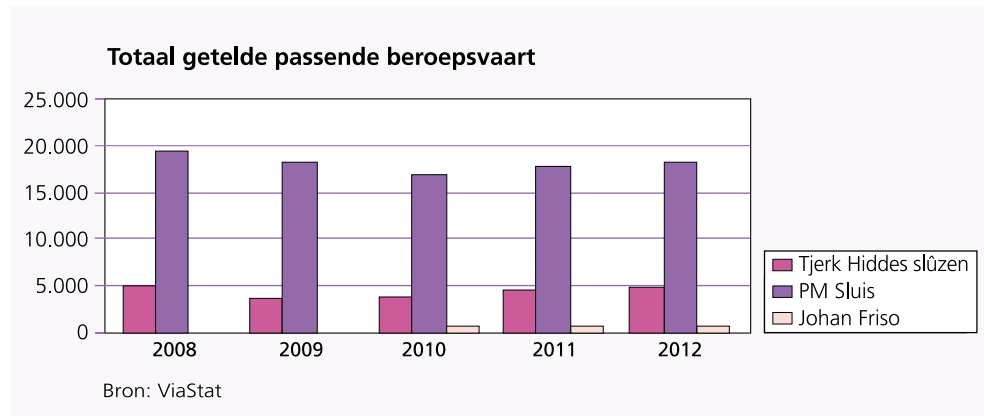
Bron CJIB

Geconstateerde overtredingen	2008	2009	2010	2011	2012
Snelheid	196.479	248.467	230.683	185.744	149.293
Parkeren/stilstaan	6.431	5.105	3.606	2.904	1.491
Roodlicht	2.554	3.042	3.256	1.984	2.437
Overig	12.737	17.290	9.078	6.275	3.929
Gordel	7.786	9.594	8.327	4.387	2.400
Helm	967	966	784	460	250
Handheld bellen	2.031	3.167	3.561	2.339	1.657
Fietsverlichting			4.405	3.019	2.203

Bron CJIB

2 Geen elektrische fietsen!

Scheepvaart



Openbaar vervoer

Busstations en haltevoorzieningen

Van de 3209 haltepalen in Fryslân, zijn er 505 provinciale (waarvan 78 op de 5 busstations). De busstations waarvan provincie eigenaar is geworden, zijn Dokkum, Heerenveen, Leeuwarden (deels), Oosterwolde en Sneek.

Duurzame brandstoffen

Van de 23 bussen die er op de Waddeneilanden rijden, zijn er 6 elektrische bussen (op Schiermonnikoog) en 17 dieselmotoren (Euro 3/EEV conventioneel).

In Noord- en Zuidwest-Fryslân (stad) rijden 19 bussen op aardgas. Daarnaast rijden er in Noord- en Zuidwest-Fryslân (streek) 158 dieselmotoren (EEV conventioneel). In totaal 177 bussen in Noord- en Zuidwest-Fryslân (per 1 mei 2013, bron Arriva).

In Zuidoost-Fryslân rijden 7 aardgasbussen, en 54 dieselmotoren (EEV conventioneel/ EuroV). In totaal 61 bussen (bron Qbuzz juli 2013).

De punctualiteit van de trein is verbeterd. Die van de bus lijkt wat verslechterd (voorlopige cijfers).

Vertragingen trein te Leeuwarden

	Totaal aantal ritten	Percentage vertraging 3-5 min	Percentage vertraging >5 min	Percentage vertraging totaal
Vertrekken 2011	39627	1,1%	2,0%	3,1%
Vertrekken 2012	42004	1,0%	0,8%	1,8%
Aankomsten 2011	40052	1,6%	1,7%	3,3%
Aankomsten 2012	42419	1,9%	1,3%	3,2%

Punctualiteit bus 2011-2012

	Op tijd	
	2011	2012
Vertrekken	85%	81%
Aankomsten	92%	91%

De klantwaardering is in het stadsvervoer Leeuwarden in 2012 lager dan in 2011. Verder is het oordeel nagenoeg gelijk gebleven

Klantwaardering	2011	2012
Noord-en Zuidwest-Fryslân	7,8	7,9
Zuidoost-Fryslân	7,9	8
Regionaal treinvervoer**	7,8	7,8
Waddeneilanden	8,3	8,3
Qliner 315	7,9	7,9
Stadsvervoer Leeuwarden	8	7,5

Het totaal aantal reizigers is iets afgenomen. Opvallend is dat er in de concessie Noord- en Zuidwest meer dienstregelingsuren zijn aangeboden, maar het aantal reizigers is afgenomen. Het omgekeerde is bij de Qliner315 te zien.

Concessie	aantal reizigers		
	2011	2012	Groei %
Noord-en Zuidwest-Fryslân	8.243.100	8.022.800	-2,7
Zuidoost-Fryslân	4.451.100	4.572.500	2,7
Regionaal treinvervoer	6.871.600	6.756.500	-1,7
Waddeneilanden	1.106.700	1.045.300	-5,5
Qliner 315	350.800	464.400	32,4
Stadsvervoer Leeuwarden	2.969.000	2.915.300	-1,8
totaal	23.992.300	23.776.800	-0,9

Concessie	dienstregelingsuren	
	2011	2012
Noord- en Zuidwest-Fryslân	403.900	409.300
Zuidoost-Fryslân	176.800	176.800
Regionaal treinvervoer	38.100	38.100
Waddeneilanden	17.900	17.900
Qliner 315	37.700	35.100
Stadsvervoer Leeuwarden	75.600	74.300

Aandeel toegankelijke busmaterieel

	Aantal bussen	Lage vloer	% toegankelijk	Opmerking
Noord- en Zuidwest-Fryslân	148	141	95,3	
Zuidoost-Fryslân	63	56	88,9 (100)	7 hoge vloer, maar met rolstoellift
Stadsvervoer Leeuwarden	20	20	100	

Auto

telpuntnr		gemiddelde werkdagintensiteit 2012	% van 2011
22580	Parrega	N359 t.h.v. 36.1	8.398 103
24524	Burgwerd	N359 t.h.v. 45.2	7.804 99
24750	Balk	N359 t.h.v. 14.1	7.916 99
29700	Ypecolsga	N928 t.h.v. 3.6	
33350	St. Annaparochie	N383 t.h.v. 12.0	6.131 97
34440	Huins	N359 t.h.v.58.6	
34790	Lemmer	N359 t.h.v. 5.7	6.215 97
36540	Scharnegoutum	N354 t.h.v. 18.9	
41280	Hallum	N357 t.h.v. 12.6	7.227 99
41510	Sneekerhoek	N354 t.h.v. 9.5	9.455 96
47380	Otterpark	N355 t.h.v. 6.4	22.326 onbekend
54370	Veenwouden	N356 t.h.v.46.4	13.205 99
55280	Damwoude	N356 t.h.v. 36.9	11.901 99
55600	Tijnje	N392 hmp 12.5	4.404 onbekend
56440	Sumar	N356 t.h.v. 54.4	11.898 95
57750	Wolvega	N351 t.h.v. 21.1	9.021 93
59370	Noard Burgum	N355 t.h.v. 18.7	9.051 97
61210	Anjum	N361 t.h.v. 47.7	2.673 97
61370	Kootstertille	N369 t.h.v. 13.6	10.333 98
65690	Oldebekoop	N351 t.h.v. 10.2	5.752 98
68340	Burum	N355 t.h.v. 27.3	4.245 101
68390	Blauwverlaat	N358 t.h.v. 36.2	7.253 onbekend
68560	Wijnjewoude	N381 t.h.v. 31.4	13.090 94



Bijlage BDU Bestedingsplan 2013

Inleiding

Anders dan vorig jaar is voorzien is de brede doeluitkering (BDU) per 2013 nog steeds niet opgegaan in het provinciefonds. Dit vanwege de kabinetscrisis die medio 2012 ontstond en waarbij het ingezette beleid inzake de overheveling van de BDU naar het provinciefonds is opgeschort.

Op dit moment is niet bekend of en zo ja, hoe en wanneer de BDU alsnog wordt overgeheveld naar het provinciefonds.

De vorige regering heeft voor de periode 2009 - 2017 een gefaseerde bezuiniging op de BDU vastgesteld van in totaal 200 miljoen. De nieuwe regering heeft deze bezuiniging gecontinueerd. Voor de provincie Fryslân betekent dit een stapsgewijze terugloop van middelen tot ongeveer € 4 miljoen structureel in 2018. Om de pijn enigszins te verzachten is in het Lenteakkoord opgenomen dat de BDU deels gecompenseerd wordt voor de stijging van de kosten in het OV. Hiertoe is voor Fryslân in 2013 een bedrag van € 2,4 miljoen beschikbaar. Anders dan aangekondigd is deze bijdrage niet structureel gebleken. Bij de onderhandelingen dit voorjaar over de bezuiniging van € 250 miljoen op het Infrastructuurfonds is een nieuwe bijdrage overeengekomen. Voor Fryslân betekent dit een structurele bijdrage van € 1,3 miljoen vanaf 2014.

Bij het opstellen van het bestedingsplan 2013 zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De jaarschijf 2012 is geactualiseerd op werkelijke kosten en eventuele mutaties;
- Conform het door de Staten vastgestelde beleid is prioriteit gegeven aan OV en het beleid inzake verkeersgedrag. Reeds bestaande afspraken inzake infrastructuur worden uitgevoerd;
- Er is voor een bedrag van € 29 miljoen uit de BDU aan posten overgenomen uit de provinciebegroting. Deze € 29 miljoen was oorspronkelijk bedoeld als aanvulling op de RSP-middelen. Nu de spoorverbinding Groningen - Heerenveen niet wordt aangelegd valt dit bedrag vrij en is alternatief aangewend;
- Voor 2013 e.v. wordt betreffende het OV in basis voornamelijk uitgegaan van de oorspronkelijk beschikbare BDU-middelen aangevuld met € 3,6 miljoen (zie RSP in hoofdstuk 2);

In hoofdstuk 3 worden voor 2013 een aantal aanvullende bestedingsvoorstellen gedaan die eenmalig of kortlopend beslag op de middelen leggen. In hoofdstuk 2 wordt een aantal voor dit bestedingsplan belangrijke items nader toegelicht. Het betreft het invullen van de vervallen RSP-component, intensivering van de treindiensten, de nieuwe busconcessie Noord-Zuidwest, duurzaam OV ten laste van het OV Innovatiefonds en een aantal voorstellen voor het beleidsveld verkeersgedrag.

Naast de exploitatie-uitkomsten per jaarschijf is vanuit de administratie berekend hoeveel vrije ruimte er tot en met 2017 nog binnen de voorziening (overlopende passiva BDU) beschikbaar is. Tevens is een risico-analyse opgenomen. Het betreft een groot aantal onzekerheden. De conclusie is dat het financieel meerjarenperspectief voor de langere termijn onder druk staat. Tot en met 2017 is, met inachtneming van de risico's, eenmalig nog € 6 miljoen beschikbaar. Dit bedrag kan eventueel nog aangevuld worden met ruimte die binnen een aantal specifieke reserveringen nog vrij kan vallen. Het betreft o.a. de voorziening inzake het Halteplan, Quick Wins spoor Sneek - Harlingen en de ov-chipkaart. Voor 2014 zal getracht worden definitieve duidelijkheid te krijgen over deze aspecten. Tevens wordt ervan uitgegaan dat dan ook meer duidelijkheid bestaat over de toekomst van de BDU in relatie tot de (verwachte) overgang naar het provinciefonds.

Met betrekking tot de besteding van de nog beschikbare middelen wordt gedacht in de richting van een aantal opgaven waar op dit moment nog geen dekking voor is zoals investeringen in het fietsnetwerk, landbouwverkeer en eventueel knelpunten in gemeentelijke infrastructuur.

1 ■ Bestedingsplan BDU 2013

Opbouw BDU 2012

In totaal wordt over 2013 een brede doeluitkering van een kleine € 49,4 miljoen aan Fryslân uitgekeerd. De uitkering bestaat uit een relatief deel en een absoluut deel. Via de verdeelsleutel krijgt iedere provincie of stadsregio via de verdeelsleutel een relatief deel uit het vaste deel van de BDU. Het absolute deel bestaat uit incidentele bijdragen. De opbouw voor 2013 is als volgt:

Relatieve uitkering		49.206.487
Relatieve uitkering	46.819.307	
Aanvulling OV 2013	2.387.180	
Absolute uitkering		143.757
Compensatie dubbel opstaptarief	143.757	
Totaal BDU 2013		49.350.244

Uitkomsten exploitatie Bestedingsplan 2013 en meerjarenperspectief

In onderstaand overzicht is per beleidsveld het meerjarenoverzicht gepresenteerd. In bijlage 1 bij deze notitie is een gedetailleerd overzicht gegeven van de uitgaven en inkomsten.

Per beleidsveld betreft het hier onderstaande bedragen:

()	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Totaal OV	44.428.095	44.418.625	43.451.625	43.249.499	43.249.499	45.749.499
Totaal verkeersgedrag	1.620.500	1.870.500	1.870.500	1.870.500	1.620.500	1.600.500
Totaal infrastructuur	12.821.346	1.007.800	2.307.800	1.697.800	737.800	37.800
Totaal coördinatie	225.500	225.500	225.500	225.500	225.500	225.500
Correctie 2011- 2012 (zie bijlage 4)		210.000				
Besteding BDU in jaar	59.095.441	47.732.425	47.855.425	47.043.299	45.833.299	47.613.299
Beschikbare middelen in jaar	54.157.543	51.408.995	49.533.303	49.035.659	49.392.867	49.590.099
Jaaruitkomsten exploitatie	-4.937.898	3.676.570	1.677.877	1.992.360	3.559.568	1.976.800

(*) 2014 e.v. zijn niet geïndexeerd

In het meerjarenoverzicht zijn verwerkt: de doorwerking van de gefaseerde korting van € 200 miljoen, de eenmalige extra uitkering van € 2.387.180 over 2013 en de structurele toevoeging van € 1.3 miljoen vanaf 2014. Tevens is per 2017 reeds € 2,5 miljoen opgenomen voor de extra treindiensten op Zwolle en Groningen.

Verplichtingenverloop 2013 - 2017

Vorige jaar is gemeld dat de financiële administratie en het BDU-meerjarenplan wat betreft de systematiek nu synchroon lopen. Op basis hiervan kan het volgende verplichtingenverloop 2013 - 2017 worden vastgesteld.

Verplichtingenverloop 2013 - 2017

overlopende passiva	2013	2014	2015	2016	2017
1 januari (*)	49.229.930	20.538.741	7.861.253	8.805.556	12.317.067
AGV's in jaarschijf	32.367.759	14.355.366	1.048.057	48.057	48.057
	16.862.171	6.183.375	6.813.196	8.757.499	12.269.010
Mutatie Bestedingsplan	3.676.570	1.677.878	1.992.360	3.559.568	1.976.800
Saldo	20.538.741	7.861.253	8.805.556	12.317.067	14.245.810

(*) Saldo van enig jaar is de beginstand van het volgende jaar

Op basis van bestaand beleid zou dan in 2017 een saldo van € 14,2 miljoen ontstaan. Echter moeten hier de uitgaven die gepaard gaan met de eventuele risico's nog vanaf worden getrokken.

Toekomstige claims en risico's

Onderstaande voorziene uitgaven zijn nog niet verwerkt in het BDU-overzicht omdat er geen definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden over het al dan niet doorgaan van eventuele financiële compensatie door het rijk en/of via een (gedeeltelijke) doorberekening in de ritprijs.

- Bijdrage accijnsverhoging rode diesel; € 600.000 structureel. Ligt nu bij ministerie om te beoordelen of en zo ja een eventuele compensatie gegeven gaat worden;
- Verhoging gebruikersheffing spoor. Deze loopt op tot € 500.000 structureel in 2016. Ook hier is nog overleg gaande met het ministerie;
- Discrepantie BDU-index en hogere OV-index. Voor 2013 was die 1% (van toepassing op nieuwe concessie NZW en NS Leeuwarden - Meppel). Hiermee is ongeveer

€ 250.000 per jaar gemoeid. Vanaf 2017 gaat dit ook voor concessie NO-gelden. Hiermee is ongeveer € 100.000 gemoeid;

- Exploitatielasten vierde trein Leeuwarden - Groningen. Over de definitieve hoogte van de bijdrage vindt nog overleg plaats met Arriva.

Daarnaast bestaan nog de onzekerheden inzake de verdeelsleutel en indexering. De verdeelsleutel is afhankelijk van de relatieve bebouwingsdichtheid ten opzichte van heel Nederland.

Als in de het westen en midden van het land meer wordt gebouwd dan in het noorden zal de sleutel afnemen. Een verlaging met 0,01% scheelt € 180.000. Inzake de indexering blijkt dat ook die vaak achterblijft bij de stijging van het werkelijke prijspeil.

Indien de risico's worden doorgerekend in meerjarenperspectief onder een aantal aannames, afgezet tegen de saldo's zoals die hierboven zijn voorzien, dan ontstaat het onderstaand meerjarenperspectief. Daarbij is vanaf 2017 reeds rekening gehouden met bijdragen voor de extra treindiensten van € 1,5 en € 1 miljoen voor respectievelijk Leeuwarden - Zwolle en Leeuwarden - Groningen (zie exploitatie). Tevens is zichtbaar gemaakt wat er gebeurt als de verdeelsleutel 0,01% per 3 jaar zou afnemen.

Risico overzicht 2013 - 2020

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
meerjarig saldo exploitatie p.j.	3.676.570	1.677.877	1.992.360	3.559.568	1.976.800	1.976.826	1.976.827	1.976.828
rode diesel	600.000	600.000	600.000	600.000	600.000	600.000	600.000	600.000
Gebruikersheffing		300.000	400.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Verschil OV index 1%		250.000	250.000	250.000	350.000	350.000	350.000	350.000
indien sleutel 0,01% per 3 jaar zakt		180.000	180.000	180.000	360.000	360.000	360.000	540.000
Vervallen rente		371.257	371.257	371.257	371.257	371.257	371.257	371.257
Saldo	3.076.570	-23.380	191.103	1.658.311	-204.457	-204.431	-204.430	-384.429

De conclusie is dat het financieel meerjarenperspectief qua jaaruitkomsten onder druk staat en geen ruimte laat voor structurele uitgaven. Het hoge overschot in 2016 komt omdat een aantal posten vervallen en de extra uitgaven voor de treindiensten pas in 2017 starten.

De afspraak over de inzet van BDU-middelen om het tekort op het RSP te compenseren liepen tot 2018. Indien daadwerkelijk een tekort op de exploitatie ontstaat kan vanaf 2018 derhalve een aanvulling uit de provinciebegroting in de rede liggen. Of een en ander begrotingstechnisch ook echt nodig is en dan ook haalbaar is zal te zijner tijd moeten blijken.

Beschikbare ruimte

Administratief worden vier jaar vooruit de verplichtingen vastgelegd. Derhalve wordt de nog vrij beschikbare ruimte voor vier jaar vooruit vastgelegd. In het onderstaand schema zijn het saldo van de overlopende passiva 2017 en de nog voorziene uitgaven op basis van de risicoanalyse voor het jaar 2017 met elkaar geconfronteerd. Op basis daarvan kan voorzichtig worden geconcludeerd dat er tot en met 2017 nog ruim

€ 6 miljoen vrij besteedbaar is. Afgesproken is voor de begroting 2014 met voorstellen te komen om deze ruimte effectief in te vullen. Daarbij kan dan ook nog een eventuele vrijval in de posten Halteplan, ov-chipkaart en de Quick Wins spoor Sneek - Harlingen worden betrokken.

Berekening saldo 2013 - 2017

	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal 2017
rode diesel	600.000	600.000	600.000	600.000	600.000	
Gebruikersheffing		300.000	400.000	500.000	500.000	
Verschil OV index 1%		250.000	250.000	250.000	350.000	
indien sleutel 0,01% per 3 jaar zakt		180.000	180.000	180.000	360.000	
Vervallen rente		371.257	371.257	371.257	371.257	
Saldo risico's,	600.000	1.701.257	1.801.257	1.901.257	2.181.257	- 8.185.028
Saldo overlopende passiva						14.245.810
Saldo 2017						6.060.782

2 ■ Een aantal items nader uitgelicht

Vervallen RSP-component

In 2010 is door Provinciale Staten besloten dat de BDU in de periode 2010 t/m 2017 een bijdrage zou leveren van € 29 miljoen aan de RSP-projecten. Na het definitieve besluit dat de spoorbaan Groningen - Drachten - Heerenveen niet zou worden aangelegd, is bij de begrotingsbehandeling 2012 besloten een aantal posten uit de provinciebegroting ten laste van dit vervallen RSP-budget uit de BDU te brengen. Het betreft vooral bedragen voor het OV en het convenant Bereikbaarheid Leeuwarden. Betreffende bijdragen zijn in de exploitatie verwerkt.

Er is € 3,6 miljoen extra verwerkt in de concessie NZW Fryslân. Verder is voor het fietspad Grou - Warten (Leechlân) eenmalig € 440.000 beschikbaar.

Voor de Bereikbaarheid Leeuwarden is € 9,9 miljoen nodig. Hiervan kan de in de jaren 2010 - 2012 reeds opgebouwde voorziening RSP worden afgetrokken. Het betreft een bijdrage van € 8 miljoen. Verder is in 2012 reeds € 1.160.000 ten laste van de BDU afgeboekt. Het resterende deel ad € 700.000 komt ten laste van de jaarschijf 2016

In bijlage 3 is de verwerking van de € 29 miljoen nadere gespecificeerd.

Extra treinen

Er wordt op dit moment gewerkt aan een uitbreiding van de dienstregeling op zowel Groningen, Sneek als Zwolle. Daarvoor zijn investeringen in voorbereiding. Alleen met betrekking tot het traject Leeuwarden - Sneek is hiervoor een BDU-bijdrage nodig. De benodigde aanvullende exploitatiebijdragen zullen wel op de BDU drukken. Het gaat daarbij om het volgende:

- Met de NS is overeengekomen dat tot de nieuwe dienstregeling, ingaande 2015, voor de huidige bijdrage de extra ritten naar Wolvega zo spoedig mogelijk doorgetrokken worden naar Meppel. Station Meppel behoeft hiervoor enige aanpassing. Vanaf 2015 komt deze dienst voor rekening van de NS;
- Vanaf 2017 zal een tweede doorgaande intercity Leeuwarden - Zwolle (vierde trein) gaan rijden. Hiervoor vraagt de NS een bijdrage van € 1,5 miljoen.

- Als Zwolle Spoort gereed is rijden beide stoptreinen door naar Zwolle;
- Eveneens wordt vanaf 2017 een tweede sneltrein Leeuwarden - Groningen voorzien. Over de invulling van de exploitatie van deze treindienst is de provincie op dit moment in gesprek met vervoerder Arriva;
- Zo spoedig mogelijk zal een vierde trein Leeuwarden - Sneek in de spits worden gerealiseerd. Hiervoor wordt het traject aangepast zodat een snelheidverhoging tussen Mantgum en Sneek-Noord mogelijk wordt. Deze investering komt ten laste van gereserveerde middelen spoorverbetering Leeuwarden, Sneek/Stavoren en Harlingen. De exploitatie zal in principe geen extra middelen vergen daar overdag de dienstregeling in de spits vier treinen wordt en buiten de spits twee treinen in plaats van de drie treinen nu.

Busconcessie Noord-Zuidwest

De nieuwe concessie NZW bestaat uit de oorspronkelijke concessie NZW, Qliner 315 Groningen - Lelystad, Qliner 350 Leeuwarden - Alkmaar, de stadsdienst Leeuwarden en de busdienst Schiermonnikoog. Voor de nieuwe concessie NZW is uitgegaan van het bestaande budget. Dit betrof € 24,7 miljoen. De concessie is zo opgebouwd dat de hoofdlijnen (zogenoemde dikke lijnen) zijn ingevuld. Er resteert dan nog een budget van € 1.622.000. Daarvan is voorlopig € 500.000 afgeroomd om de exploitatie sluitend te maken (maakt dus deel uit van de jaaruitkomsten). De overige € 1.122.000 is beschikbaar (en voldoende beoordeeld) om het dunne net verder uit te bouwen. Dat kan in de vorm van buurtbussen, gecombineerd vervoer e.d. Behalve de bestaande initiatieven kunnen hiervoor ook nieuwe concepten worden ontwikkeld.

Kleine projectuitgaven duurzaam OV ten laste van OV innovatiefonds

Op basis van het voorlopig bestedingsplan 2011 is besloten aan vervoerders niet uitgekeerde bonussen, opgelegde malussen en boetes algemeen beschikbaar te houden ten behoeve van het OV. Deze middelen vervallen aan het OV Innovatiefonds. Tevens zijn middelen beschikbaar voor duurzaam OV. Naast het in 2010 door de Staten beschikbaar gestelde investeringskrediet Programma Duurzaam OV van € 15 miljoen is in het bestedingsplan 2012 binnen de BDU een bedrag van € 1.190.000 vrij gemaakt voor kleine projectuitgaven in 2012 en 2013. Voorgesteld wordt het voortaan mogelijk te maken uitgaven t.b.v. het duurzaam OV die niet ten laste van het investeringskrediet gebracht kunnen worden ook te dekken uit het OV innovatiefonds. Hiermee kan het programma Duurzaam OV ook na 2013 worden gecontinueerd.

Verkeersgedrag

Binnen het budget voor verkeerseducatie is vanuit de posten aanpak probleemgebieden (snelheid, alcohol, drugs en ouderen) en stimuleren innovaties verkeersgedrag een bedrag van € 100.000 vrij gemaakt. Dit bedrag wordt structureel toegevoegd aan de post permanente verkeerseducatie ten behoeve van een viertal projecten. Het project buurtparticipatie (veilig door de buurt), het project Friese Fietsschool ten behoeve van ouderen, basisscholen en buitenlandse studenten (uitbreiding deelnemers van 360 naar 480 per jaar en toevoeging E-bike), het project drive clean (theorieles gevolgen alcohol en drugs) en de campagne Medicijnen in het verkeer. Begin 2013 eindigen de tijdelijke actieplannen 'Verkeersveiligheid binnen de Bebouwde Kom' (o.a. campagne Vriendelijk Verkeer en project Veilig door de Buurt) en 'Vergevingsgezinde Bermen'.

In 2013 wordt gestart met het Actieplan Fiets. Doel van het plan is het aantal fietsongelukken terug te dringen. Dit enerzijds door fysieke maatregelen te nemen en anderzijds door het geven van educatie en voorlichting. Voor de periode 2013-2015 wordt dit laatste onderdeel binnen de BDU aanvullend drie keer € 250.000 vrijgemaakt.

Voor de voorlichting op het water wordt het tijdelijke budget van € 20.000 dat in 2011 en 2012 beschikbaar was voor de voorlichting over vaargedrag, vooreerst tot 2016 voortgezet. Hiervoor worden de huuropbrengsten van het VEC te Drachten gebruikt. De campagne Handel je snelheid voor het gebruik van motorboten door de jeugd krijgt zo een vervolg. Tevens zullen ook andere campagnes volgen zoals vaarsnelheid algemeen, stuurboord verplicht in vaarwegen met veel beroepsvaart en gedrag bij bruggen en sluizen.

3 ■ Claims 2013 en later

In onderstaande overzicht zijn de aanvragen voor een bijdrage uit de BDU geïnventariseerd en is de wijze van dekking aangegeven.

Onderwerp	BDU bijdrage	Voorstel dekking
Invoering KAR systeem (verkeersgeleiding lijnbussen bij verkeerslichten). Deze bijdrage was in 2012 voorzien in de exploitatie 2013. Dit bedrag komt nu ten laste van het Innovatiefonds OV.	€ 300.000	Dekking uit voorziening innovatiefonds OV.
Aanvullende werken halte-toegankelijkheid busstations. De provincie is eigenaar geworden van de busstations Leeuwarden (deels), , Heerenveen, Sneek, Dokkum en Oosterwolde. Er wordt een aanvullende bijdrage gevraagd om deze halten toegankelijk te maken.	€ 100.000	Dekking uit voorziening Halteplan.
Aanvullende werken halte-toegankelijkheid Leeuwarden. Leeuwarden heeft een bijdrage gevraagd in het toegankelijk maken van 30 extra halten.	€ 160.000	Dekking uit voorziening Halteplan. Voorwaarde is dat een aanbestedingsvoordeel wordt nagestreefd. Bijdrage wordt beperkt tot werkelijke kosten met een maximum van € 5.200 per halte.
Bijdrage aan P&R bustransferium Quatrebras. In het projectplan Centrale As is niet voorzien in een OV knooppunt op Quatrebras terwijl hier wel een belangrijk overstap en P&R locatie ontstaat.	€ 1.000.000	Opgenomen in jaarschijf 2015.

<p>Bijdrage aan Fietsbrug de Tike in relatie aanleg Centrale As. Kosten € 1,2 miljoen. De dorpen Nijega en de Tike vormen een sociaal verband. Door de aanleg van de Centrale As zou de verbinding via de Master Iniawei vervallen en zouden fietsers en voetgangers uit de Tike alleen via de Susterwei een verbinding hebben met Nijega Dit betekent een relatief grote omweg. Gekozen is daarom een fietsbrug aan te leggen ten hoogte van de Master Iniawei.</p>	<p>€ 700.000</p>	<p>Met de gemeente Smallingerland is overeengekomen dat de € 500.000 die beschikbaar was voor de herinrichting van de Susterwei in De Tike voor de brug beschikbaar komt aangevuld met € 700.000 die beschikbaar komt door de vrijval van de middelen t.b.v. het fietspad Houtigehage - Rottevalle. Dit fietspad blijkt niet realiseerbaar. Naast de nu beschikbare € 1,2 miljoen voorziet de gemeente in de eventuele meerkosten.</p>
<p>Fietspad Ried - Beltsum De gemeente Menameradiel heeft de provincie gevraagd medewerking te verlenen bij de realisatie van een fietspad tussen Ried en Beltsum. De gemeente Franekeradeel heeft reeds een fietspad tussen Dongjum en Ried aangelegd. Het betreft hier een gevaarlijke weg waarvan naast veel fietsende scholieren o.a. zwaar landbouwverkeer gebruik maakt. De moeilijke financiële positie van Menameradiel maakt dat het moeilijk is de benodigde € 450.000 vrij te maken. Het betreft hier een fietsroute die geen onderdeel is van het hoofdfietsroutenetwerk Fryslân zoals opgenomen in de beleidsnota Fryslân Fytslân 2005.</p>	<p>€ 180.000</p>	<p>De provincie is in deze bijzondere situatie bereid op basis van de beleidskaders BDU een bijdrage van 40% te geven. De benodigde € 180.000 is opgenomen in de jaarschijf 2013.</p>
<p>Fietspad Noardermar Stavoren Nu de gemeente Súdwest Fryslân een definitief tracé voor de gebiedsontsluitingsweg naar Stavoren heeft vastgelegd blijkt er één ontbrekende schakel in het fietsnetwerk in dit tracé. Het betreft het fietspad langs de Noardermar. De aanleg en/of aanpassing van de gehele gebiedsontsluitingsweg vergt inclusief fietspad € 5 á € 7 miljoen. De aanleg van het fietspad is begroot op € 900.000. In de Strategische Samenwerkingsagenda voor dit gebied tussen gemeente en provincie heeft de provincie toegezegd zich in te spannen middelen voor dit project vrij te maken. Gezien de totale kosten en daarmee het nog onzekere tijdstip van realisatie geeft de gemeente prioriteit aan een veilige fietsroute.</p>	<p>€ 360.000</p>	<p>Op basis van de beleidskaders BDU kan een bijdrage van 40% worden verstrekt. Hierover is nader bestuurlijk overleg nodig. Vooralsnog is een bijdrage van € 360.000 opgenomen in de jaarschijf 2014</p>

<p>Bijdrage 2013 Beter Benutten. Tot 2012 waren i.v.m. de grote infrastructurele werken in en om Leeuwarden middelen voor vervoersmanagement beschikbaar uit de regeling Werk Slim Rij Slim. Deze regeling wordt waarschijnlijk voortgezet met regeling Beter Benutten vanaf 2014.</p>	<p>€ 100.000</p>	<p>Vooruitlopend op de vervolgregeling Beter Benutten is een eenmalige bijdrage aan I&M gevraagd van € 100.000. Nog niet helemaal zeker is of die er ook komt maar ambtelijk is de bijdrage wel toegezegd. Voorgesteld wordt het risico te nemen en benodigde € 100.000 in de exploitatie 2013 op te nemen.</p>
<p>Vervolg voorlichting vaargedrag. Het tijdelijke budget van € 20.000 t.b.v. voorlichting vaargedrag dat in 2011 en 2012 beschikbaar was, wordt vooreerst tot 2016 voortgezet. De campagne handel je snelheid m.b.t. het gebruik van motorboten door de jeugd krijgt zo een vervolg. Tevens zullen ook andere campagnes volgen zoals vaarsnelheid algemeen, stuurboord verplicht in vaarwegen met veel beroepsvaart en gedrag bij bruggen en sluizen.</p>	<p>4x € 20.000</p>	<p>Voorgesteld wordt de huuropbrengsten 2013 - 2016 van het VEC te Drachten als dekking te gebruiken om dit actieplan mogelijk te maken.</p>
<p>Actieplan Fietsveiligheid. Doel van het plan is het aantal fietsongelukken terug te dringen. Enerzijds door fysieke maatregelen te nemen, anderzijds door het geven van educatie en voorlichting. Voor onderdeel educatie van dit plan is voor 2013-2015 € 750.000 nodig.</p>	<p>€ 750.000</p>	<p>De benodigde middelen worden opgenomen in exploitatie 2013 - 2015 (3 x € 250.000).</p>
<p>Tunnel Franeker. Om de wijk Elfsteden ten zuiden van het spoor te ontsluiten met het centrum van Franeker is een spoortunnel nodig. Door een mislukte pilot van ProRail met prefab fiets- en voetgangerstunnels moet de gemeente Franeker i.p.v. € 2,5 miljoen voor de aanleg van deze tunnel nu € 4 miljoen bijdragen. Er was een bijdrage van 40% toegezegd. De provincie is bereid ook 40% in de meerkosten bij te dragen. De totale bijdrage komt dan uit op € 1,6 miljoen.</p>	<p>€ 600.000</p>	<p>Dekking is mogelijk uit vrijval middelen verbeteren spoortrajecten Leeuwarden - Sneek/Stavoren en Leeuwarden - Harlingen Haven (Quick Wins).</p>

[Bijlage 1: Exploitatie](#)

[Bijlage 2: Voorziening BDU weginfrastructuur](#)

[Bijlage 3: Specificatie vervallen RSP component](#)

[Bijlage 4: Correcties jaarschijven 2011 en 2012](#)

Bijlage 1 Exploitatie

Beschikbare middelen

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
BDU uitkering Rijk relatief deel	48.449.342	46.819.307	46.278.796	45.884.233	46.252.033	46.449.265
Aanvullende uitkering		2.387.180	1.300.000	1.300.000	1.300.000	1.300.000
<i>BDU uitkering Rijk absoluut deel</i>						
Bijdrage extra sneltreinen L'w-Gr	240.111					
Groei op het spoor P&R terreinen	190.046					
Groei op het spoor extra treinen L'w-Gr+Sn	1.047.294					
quicksan spoor L'w Har H en L'w Sn	3.660.930					
Compensatie dubbel opstaptarief		143.757				
Bijdrage Beter Benutten			100.000			
<i>Overige inkomsten, niet Rijk</i>						
Inkomsten verhuur VEC Drachten	32.401	36.917	13.672	10.592		
Teruggaaf aardgasbussen uit ERT		181.000				
Bijdrage Gr, NH en Flevo concessie NZW		1.469.577	1.469.577	1.469.577	1.469.577	1.469.577
Rente aan BDU	537.420	371.257	371.257	371.257	371.257	371.257
Totaal beschikbare middelen in jaar	54.157.543	51.408.995	49.533.303	49.035.659	49.392.867	49.590.099

Bestedingen

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Openbaar Vervoer						
<i>Busconcessies</i>						
Noord-ZuidWest Connexxion (1)	14.360.233	120.000				
315 Connexxion (1)	920.983					
Stadsdienst Leeuwarden (1)	3.095.036					
Noord-Zuidwest Arriva	1.412.778	22.636.273	22.636.273	22.636.273	22.636.273	22.636.273
Additioneel NZW (2)		1.122.000	1.122.000	1.122.000	1.122.000	1.122.000
ZO Q buzz	9.049.646	9.161.635	9.161.635	9.161.635	9.161.635	9.161.635
Schiermonnikoog	576.357	420.250	420.250	420.250	420.250	420.250
Ameland	819.479	829.620	829.620	829.620	829.620	829.620
Terschelling	647.038	655.045	655.045	655.045	655.045	655.045
Vlieland	235.743	238.660	238.660	238.660	238.660	238.660
Buurtbusprojecten	21.600	21.600	21.600	21.600	21.600	21.600
Bijdrage in huurkosten busstations	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
Onderhoud elektrische bussen Schier		45.000	45.000	45.000	45.000	45.000
Onderhoud gasvulstation Leeuwarden		178.000	178.000	178.000	178.000	178.000
totaal busvervoer	31.338.893	35.628.084	35.508.084	35.508.084	35.508.084	35.508.084

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<i>Trein</i>						
Exploitatie treindiensten (3)	2.101.963	2.127.975	2.127.975	2.127.975	2.127.975	2.127.975
Aanv. zaterdag, zondag en avond (3)		609.484	609.484	609.484	609.484	609.484
Bijdrage sneltrein zaterdag L'w Gr (3)	73.552					
Groei op het spoor extra L'w Gr (3)	791.869					
Sociale Veiligheid treindiensten	111.100	111.100	111.100	111.100	111.100	111.100
Gebruikersvergoeding spoor	2.233.564	2.261.216	2.261.216	2.261.216	2.261.216	2.261.216
Trein L'w-Wolvega (v.a.2013 Meppel)	198.163	202.126	202.126	0	0	0
vierde trein Leeuwarden Zwolle						1.500.000
vierde trein Leeuwarden Groningen						1.000.000
derde trein Sneek	1.478.346	1.496.641	1.496.641	1.496.641	1.496.641	1.496.641
Kaartintegratie L'w - HH en St (4)	705.000	705.000				
compensatie dubbel opstaptarief		142.000				
Totaal trein	7.693.557	7.655.541	6.808.541	6.606.415	6.606.415	9.106.415

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<i>Overig Ov</i>						
Concessiebeheer	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000
Implementatie en beheer OV monitor	70.000	70.000	70.000	70.000	70.000	70.000
Onderzoek, aanbesteding, rechtzaken	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Onafhankelijk klachtenmeldpunt OV Fryslân	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Groei o/h spoor L'w Sn, wissels stoomtrein	259.715					
Quickscan bijdr. spoor L'w H H en L'w Sn	3.660.930					
Internet in de trein	340.000					
Totaal overig OV	5.395.645	1.135.000	1.135.000	1.135.000	1.135.000	1.135.000
Totaal OV (beleidsveld 2.4)	44.428.095	44.418.625	43.451.625	43.249.499	43.249.499	45.749.499

(1) Oude concessies tot 9 december 2012.

(2) Voor 2013 inclusief € 240.000 eenmalig extra kosten omrijden vullen gas Leeuwarden en € 100.000 tijdelijke inzet dieselbussen Schiermonnikoog.

(3) Basisconcessie is exclusief gebruikersheffing, extra inkoop inclusief.

(4) Er wordt vanuit gegaan dat de kaartautomaten van de NS per 2014 verdwijnen en OV chipsysteem integraal toepasbaar zal zijn.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Verkeersgedrag						
Permanente verkeerseducatie	672.500	772.500	772.500	772.500	772.500	772.500
Aanpak probleemgebieden	200.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000
Stimuleren innovaties	200.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000
Voorlichting en campagnes (*)	170.500	170.500	170.500	170.500	170.500	150.500
Beleidsontwikkeling	160.000	160.000	160.000	160.000	160.000	160.000
Facilitering	157.500	157.500	157.500	157.500	157.500	157.500
Mobiliteitsmanagement	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Fietsveiligheid		250.000	250.000	250.000		
Totaal verkeersgedrag (beleidsveld 2.5)	1.620.500	1.870.500	1.870.500	1.870.500	1.620.500	1.600.500

(*) inclusief project vaargedrag recreatievaart 2013-2016: € 20.000 p.j.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Infrastructuur						
Bijdrage mobiliteitsfonds L'w t/m 2016	360.000	360.000	360.000	360.000		
RSP oud	2.600.000	-8.000.000				
RSP subst. bereikbaarheid Leeuwarden	1.160.000	8.000.000			700.000	
Bijdrage aan het Uitvoeringsprogram. (MPI)	3.150.000		1.000.000			
Intensivering ketenmobiliteit	250.000	250.000	250.000			
Gem. deel P&R Grou-Jirnsum en Sneek N.	190.046					
Voordeel aanbestedingen prov. infra	-400.000					
Fietsplan, overnemen bijdragen uit begroting	480.000					
Onderzoeksbudget rijtijden	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Actieplan Fiets, Snelheid en Voorrang Bibeko	250.000					
Actieplan veilige bermen en wegbelijning	800.000					
Afwaarderen oude tracé N392 Gorredijk	420.000					
Bijdrage aanleg busstation Bolsward	360.000					
Aankoop haltepalen	0					
Busbuffer Drachten	13.500					
Planvorming KAR	10.000					
Site t.b.v. werkzaamheden en evenementen	7.800	7.800	7.800	7.800	7.800	7.800
eenmalige bijdr. oude knelpunten gemeenten	1.000.000					
bijdrage aan bezuiniging 14,5 miljoen			300.000	300.000		
bijdrage aan upgradering busstations	1.700.000					
Aanvulling Warten Grou	440.000	80.000				
Beter Benutten aanvulling 2013		100.000				
Fietspad Ried Berlikum		180.000				
Fietspad Noardermar Stavoren			360.000			
Bijdrage Transverium Quatrebra				1.000.000		
Totaal infrastructuur (beleidsveld 2.2)	12.821.346	1.007.800	2.307.800	1.697.800	737.800	37.800

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Coördinatie						
Beheerskosten BDU	215.000	215.000	215.000	215.000	215.000	215.000
Coördinatie OVVF	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500
Totaal coördinatie (beleidsveld 2.1)	225.500	225.500	225.500	225.500	225.500	225.500
Correctie 2011-2012 (zie bijlage 4)		210.000				

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Uitkomsten						
Besteding BDU in jaar	59.095.441	47.732.425	47.855.425	47.043.299	45.833.299	47.613.299
Beschikbare middelen in jaar	54.157.543	51.408.995	49.533.303	49.035.659	49.392.867	49.590.099
Jaaruitkomsten exploitatie	-4.937.898	3.676.570	1.677.877	1.992.360	3.559.568	1.976.800

Bijlage 2 Voorziening BDU weginfrastructuur

Betreft de per 01-01-2013 nog gereserveerde bijdragen in de voorziening alsmede de nog in 2014 te storten bijdrage van € 1 miljoen aan genoemde projecten.

Project	2013	2014	2015	2016
Reconstructie N354 Drilts	364.248			
Rondweg Gorredijk		166.338		
N358 Lutkepost - Augustinusga 2		1.498.898		
N928 Woudsend - Balk	267.789			
N359 Bolsward - Leeuwarden		546.908		
N357 Stiens- Holwerd omg. Doniaweg		1.398.525		
N384 Winsum-Noord	17.835			
N393 Fietssnelweg Stiens - St Jacob	5.279			
N354 Fietsroute Sneek - Woudsend		1.294.640		
Knooppunt Joure			1.000.000	
Centrale As		4.000.000		
De Tike		1.400.000		
N381		3.000.000		
<i>Nieuwe werken</i>				
Vergevingsgezinde bermen	25.206			
N384 Skieding - Uterwei				
<i>Beheer en onderhoud</i>				
Vergevingsgezinde bermen	448.019			

Bijlage 3 Specificatie vervallen RSP-component

Een complicerende factor in de gepresenteerde meerjarenoverzicht betreft het zogeheten RSP-pakket. In 2010 is door Provinciale Staten besloten dat de BDU in de periode 2010 t/m 2017 een bijdrage zou leveren van € 29 miljoen aan RSP-projecten volgens onderstaand kasritme.

(x € 1 miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
BDU-bijdrage	1,5	3,9	2,6	4,6	4,4	4,2	4,0	3,8

Na het definitieve besluit dat de spoorbaan Groningen - Drachten - Heerenveen niet zou worden aangelegd is bij de begrotingsbehandeling 2012 besloten een aantal posten uit de provinciebegroting ten laste van de BDU te brengen. Het betreft de volgende posten:

- € 18,3 miljoen; betreft € 3,6 miljoen per jaar (2013 - 2017) en € 300.000 in 2012 aanvullende middelen voor het openbaar vervoer;
- € 440.000 betreft aanvullende middelen voor fietspad Leechlân, Warten - Grou;
- € 1 miljoen (2012) optimalisatie spoorwegnet;
- € 1,16 miljoen (2012), € 7,9 miljoen (2014), € 800.000 (2015) is totaal € 9,86 miljoen ten behoeve van het convenant Bereikbaarheid Leeuwarden.

Deze posten zijn als volgt verwerkt in de meerjarenbegroting:

- De aanvullende middelen OV zijn verwerkt in de nieuwe busconcessie Noord-Zuidwest vanaf de start op 9 december 2012;
- Voor fietspad Grou - Warten (Leechlân) is een provinciale bijdrage van € 1,2 miljoen beschikbaar waarvan € 80.000 ten laste van het PJMP. In het bestedingsplan 2011 is reeds € 600.000 vanuit de BDU beschikbaar gesteld. Uit de provinciebegroting is over 2012 door de BDU € 440.000 overgenomen. De resterende € 80.000 is ten laste van de jaarschijf 2013 gebracht.
- € 1 miljoen betrof de meerkosten voor de extra stoptrein Leeuwarden - Zwolle. Deze trein rijdt voorlopig tot Meppel tegen gelijkblijvende kosten t.o.v. dienst Leeuwarden - Wolvega. Vanaf 2015 neemt de NS deze trein voor haar rekening. Voor de vierde trein, de extra intercity Leeuwarden - Zwolle is afgesproken dat de provincie Fryslân € 1,5 miljoen gaat betalen vanaf 2017. De twee stoptreinen rijden dan voorlopig eerst tot Meppel. Op het moment dat het project Zwolle Spoor geheel gereed is kunnen alle vier treinen door naar Zwolle. De opgenomen € 1 miljoen is om genoemde reden niet verwerkt in de BDU.
- In totaal is een bijdrage van € 9,9 miljoen t.b.v. Bereikbaarheid Leeuwarden uit de provinciebegroting overgenomen. De bijdragen aan OV en het fietspad Grou - Warten (Leechlân) kunnen in de lopende exploitatie t/m 2018 worden verwerkt. Rest de € 9,9 miljoen voor Leeuwarden.

Van de benodigde € 9,9 miljoen kan de in de jaren 2010 - 2012 reeds opgebouwde voorziening RSP worden afgetrokken. Het betreft een bijdrage van € 8 miljoen. Verder is in 2012 reeds € 1.160.000 ten laste van de BDU afgeboekt. Het resterende deel ad € 700.000 komt ten laste van de jaarschijf 2016

2010	1.500.000
2011	3.900.000
2012	2.600.000
	8.000.000

Bijlage 4 Correcties jaarschijven 2011 en 2012

De jaarschijven 2011 en 2012 behoeven een aantal correcties. Deze zijn hierna toegelicht.

De jaarschijf 2012 wordt met onderstaande posten gecorrigeerd:

■ Fietspad Grou - Warten (Leechlân)

In 2011 is € 600.000 BDU beschikbaar gesteld voor dit fietspad. In 2012 is besloten in totaal € 1,2 miljoen voor dit fietspad beschikbaar te stellen. Daarvan komt € 80.000 ten laste van het PJMP. In 2012 is reeds een boeking € 440.000 voor dit fietspad ten laste van de BDU gebracht. De overige € 80.000 komt ten laste van de jaarschijf 2013.

■ Mutatie RSP en bereikbaarheid Leeuwarden

Over 2012 is reeds als onderdeel van de door de BDU overgenomen bijdrage van € 9,9 miljoen aan het convenant Bereikbaarheid Leeuwarden een boeking van € 1.160.000 vanuit de BDU gedaan.

- **Voorgenomen aankoop buspalen vervalt.**

Voor 2012 is een bedrag van € 380.000 opgenomen om de buspalen op bushaltes over te nemen van de vervoerders. Dit bleek niet mogelijk vanwege het feit dat de grond van de gemeenten of provincie is en de palen niet van de vervoerders. Vanwege natrekking kunnen de palen niet van de gemeenten worden overgenomen. Deze post is vervallen onder 2012.

Ten laste van de voorziening wordt in 2013 alsnog € 210.000 ten behoeve van onderstaande posten gebracht:

- **Klein onderhoud en beheer busstations**

Op 22 december 2011 is de provincie eigenaar geworden van de busstations Leeuwarden (deels), Heerenveen, Sneek, Dokkum en Oosterwolde. Daarmee is de provincie tevens beheerder van deze stations geworden. Tevens verviel de huur reeds per 2011.

Vanaf 2009 was een bedrag van € 191.000 opgenomen ter compensatie aan vervoerders die deze haltefaciliteiten van Arriva huurden.

De aankoop van de busstations kostte € 1.260.000. Er was echter slechts een krediet van € 1,2 miljoen beschikbaar gesteld. Besloten is de resterende € 60.000 ten laste van het vrijvallende huurbedrag te brengen en de resterende middelen 2011 ad € 130.000 te bestemmen voor het eerste onderhoud aan de stations. Dit bedrag is abusievelijk aan de voorziening vervallen.

Voor 2013 wordt alsnog een agv ten laste van de voorziening aangemaakt.

- **Onderzoek passeerstroken voor landbouwvoertuigen**

In het kader van de beleidsontwikkeling met betrekking tot het ontwikkelen van het kwaliteitsnetwerk voor landbouwverkeer is in 2011 een bedrag van € 40.000 opgenomen voor het proefgebied N385. Dekking heeft evenwel plaats gevonden ten laste van de dit wegenproject. Afsproken is toen de € 40.000 te reserveren voor de beleidsontwikkeling van dit thema in algemene zin. Dit bedrag is abusievelijk aan de voorziening vervallen.

Voor 2013 wordt alsnog een agv ten laste van de voorziening aangemaakt.

- **Aanvulling budget onderzoek, aanbesteding en rechtzaken OV**

In 2012 is het beschikbare budget onderzoek, aanbesteding en rechtzaken OV overschreden met een bedrag van € 30.000.

De benodigde aanvullende € 30.000 wordt ten laste van de voorziening gebracht.

- **Bijdrage BOB 2012**

Van de gereserveerde middelen BOB uit budget verkeersgedrag 2012 ad € 130.000 rest nog € 10.000. Deze middelen zijn reeds bestemd voor onderhavig doel. Er is geen agv aangemaakt.

Voor 2013 wordt alsnog een agv ten laste van de voorziening aangemaakt.



Bijlage Wegencategorisering Interpretatie PVVP 2011

Provinciale wegen

		2011		(interpretatie visie)	
	Traject	Functies			
N351	N381 - A32	SW	N384	N354 - Franeker-Zuid	GOW
	A32 - grens Overijssel	GOW		Franeker-Noord - N393	GOW
N353	N380 - Noordwolde-Noord	GOW	N390	A31 - Harlingen-Oost	GOW
	Noordwolde-Zuid - grens Drenthe	ETW			
N354	A32 - Sneek-Noord	SW	N392	A32 - A7	ETW
	Sneek-Zuid - afslag Woudsend	GOW		A7 - N380	GOW
	afslag Woudsend - A6	ETW			
N355	grens Groningen - Leeuwarden	GOW	N393	afslag NWT - St.-Annap.-Oost	ETW
	kom Buitenpost (N910-N358)	ETW		St.-Annap.-West - St. Jacobip.-Oost	ETW
	rondweg Buitenpost	GOW		St. Jacobip.-Zuid - N390	ETW
	rondweg Hurdegaryp	GOW			
N356	Nijega - Dokkum (DCA)	SW	N910	Dokkum - Driesumer Ryd	GOW
	Dokkum - Holwerd	GOW		Driesumer Ryd - N355	ETW
N357	Leeuwarden-Noord - N356	GOW	N913	Sumar - N31 (DCA)	SW
N358	Holwerd-Noord - afslag DN Zijlen	ETW	N917	afslag Hegebr. leane - Ureterp-West	ETW
	afslag DN Zijlen - A7	GOW		Ureterp-Oost - Bakkeveen-Noord	ETW
				Bakkeveen-Zuid - Waskemeer-Noord	ETW
				Waskemeer-Oost - Haulerwijk-West	ETW
N359	A6 - N31	SW	N918	Haulerwijk-Zuid - N919	GOW
N361	N355 - Gytsjerk-Zuid	GOW	N919	N381 - grens Drenthe	GOW
	Gytsjerk-Zuid - Aldtsjerk-Noord	ETW			
	Aldtsjerk-Noord - N356 (DCA)	GOW			
	N356 (DCA) - Lauwersoog	SW			
N369	N355 - N31	GOW	N924	A6 - Oosterzee	GOW
				Oosterzee - Heerenveen-West	ETW
N380	A7 - Mildam-West	GOW	N927	N354 - St. Nicolaasga	ETW
	Mildam-West - afslag N353	ETW		St. Nicolaasga - A6	GOW
	afslag N353 - afslag N392	GOW			
	afslag N392 - afslag Prikkedam	ETW			
	afslag Prikkedam - N381	GOW			
N381	Drachten - grens Drenthe (opwd)	SW	N928	Afslag Woudsend - N359	GOW
N383	A31 - afslag NWT	SW	N398	N357 Stiens - N383	GOW
	afslag NWT - St.-Annaparochie-Zuid	GOW			





DEEL II

Meerjarenprogramma Infrastructuur

Wegen

Fryslân-Noard
Fryslân-East
Fryslân-West

Vaarwegen

Fryslân-Noard
Fryslân-East
Fryslân-West

Provinciale jaarlasten

Kleine en reguliere wegenwerken
Meerjarenprogramma Kunstwerken

Projecten ten laste van de VAR





Fryslân-Noard

Fryslân-East

Fryslân-West

Wegen



Kleine en reguliere projecten

Groot onderhoud deklagen

Majeure provinciale projecten

Fryslân-Noard



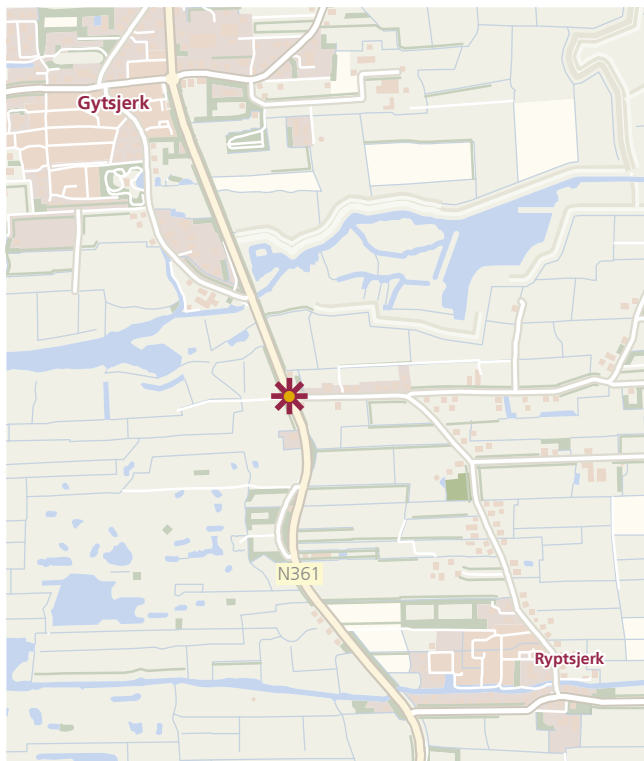
N361 Fietsoversteek Ryptsjerk (2014) ■

N357 Stiens-Holwerd (2014) ■

N355 Twijzel (2014) ■

Fryslân-Noard

Kleine en reguliere projecten



Probleem

Op het kruispunt van de N361 met de Breedyk hebben in de afgelopen 10 jaar twee dodelijke ongevallen plaatsgevonden met overstekende fietsers. De N361 heeft momenteel een intensiteit van 13.000 motorvoertuigen per dag. Zodra de Centrale As is gerealiseerd wordt de N361 afgewaardeerd tot een zogenaamde erftoegangsweg en zal de intensiteit fors dalen. Tot die tijd blijft de N361 een belangrijke ontsluitingsweg.

Voorgestelde maatregelen

Na het eerste dodelijke ongeval in 2003 is een middengeleider aangelegd zodat fietsers in twee fasen de N361 kunnen oversteken. In 2012 zijn na het tweede dodelijke ongeval enkele kleine maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid/oversteekbaarheid op het kruispunt te verbeteren. In 2013 wordt een plan opgesteld, waarbij een keuze wordt gemaakt uit de volgende maatregelen:

Bij een blijvende snelheid van 80 km/uur wordt de middengeleider aangepast, het fietspad ter plaatse van de fietsoversteek verhoogd en de openbare verlichting aangepast of

Het kruispunt wordt heringericht tot een 60 km/uur-gebied. Deze maatregel past in het toekomstbeeld van deze route na aanleg van de Centrale As.

Beoogd effect

Verbetering van de verkeersveiligheid voor zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer.

Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid

De maatregelen kunnen worden aangelegd binnen de bestaande verkeersruimte.

Afspraken met derden

Voor het opstellen van het plan zal overleg plaatsvinden met Doarpsbelang Ryptsjerk, gemeente Tytsjerksteradiel en de politie.

Financiering

Provincie € 80.000

Amendement Provinciale Staten 7 november 2012 extra middelen (VAR).

Tijdschema/mijlpalen

Uitvoering en oplevering in 2014.

Planning in 2013

Opstellen plan en dit plan uitwerken tot een gedetailleerd ontwerp. Aanbesteden van het werk.



Probleem

Door het slingerende wegverloop op de oude kwelderrug en het grote aantal uitwisseling- en oversteekpunten gebeuren er veel (ernstige) ongevallen op dit traject. Het vele landbouwverkeer, de zachte bermen en de smalle rijbaan zorgen eveneens voor problemen. Bij de afweging van de maatregelen is er aandacht voor de doorstroming en bereikbaarheid van het gebied ten noorden van Leeuwarden.

Voorgestelde maatregelen

Het weggedeelte Stiens - Hallum is in combinatie met groot onderhoud in 2011 opgewaarderd naar het faseprofiel (breedte 6,80 m en aangepaste belijning). Kruispunten worden voorzien van een middengeleider met een fietsoversteek. De parallelweg Stiens - Hallum wordt uitgebouwd tot fietssnelweg. Ten zuiden van Hallum wordt in 2012 een rotonde aangelegd. Ten derde (2013 - 2014) wordt het weggedeelte Hallum - Holwerd aangepakt in combinatie met groot onderhoud en het

pilotproject 'Vergevingsgezinde bermen'. Hier wordt gekeken naar voorzieningen voor versterkte brede bermen met veilige sloottaluds (anti-kantel), en veiliger fietsoversteken bij kruispunten.

Ruimtelijke kwaliteit

De ligging van de weg op een kwelderrug met aan weerszijden veel archeologisch kwetsbare terreinen (gedeelte Hallum - Holwerd) en de diverse grondposities maakt dat uitbreidingen van het wegprofiel planologisch moeten worden geregeld. Hier zijn afspraken met de gemeenten over gemaakt.

Beoogd effect

Verbeteren van de verkeersveiligheid.

Duurzaamheid

Tegelijk met de opwaardering van de N357 wordt het nu met de rotonde bij Hallum mogelijk enkele sluiproutes in het buitengebied te ontmoedigen. De gemeente Ferwerderadiel pakt hiermee twee van haar meest belastende sluiproutes aan.

Afspraken met derden

De gemeenten Dongeradeel, Ferwerderadiel en Leeuwarderadeel en overige belanghebbenden zijn bij het planproces betrokken.

Financiering

Provincie	€ 5.328.000
Bijdrage derden	€ 5.268.000
Totaal	€ 10.595.000

Tijdschema/Mijlpalen

Aanbesteding 1e deel Stiens-Hallum 2011, Hallum traverse 2012, Hallum - Holwerd 2014.

Planning in 2014

Aanbesteding gedeelte Hallum - Holwerd. Grondaankoop is ingezet en neemt minimaal een jaar in beslag. Waarschijnlijk eind 2014 uitvoering.



Probleem

De hoge verkeersintensiteit op de N355 binnen de bebouwde kom Twijzel zorgt voor problemen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Nu de Centrale As redelijk ver in het besluitvormingstraject is gekomen, worden de traversen van de oude rijksweg aangepakt.

Voorgestelde maatregelen

Een herinrichting van de traverse Twijzel, waarbij de hoofdrijbaan is voorzien van stil asfalt. De problemen van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor langzaam verkeer moeten worden opgelost. De fysieke ruimte in het centrum is zeer beperkt en vraagt om het maken van belangrijke keuzen. Gewerkt wordt met vormgevingselementen volgens de Shared Space principes in plaats van verkeerskundig georiënteerde oplossingen zoals rotondes en drempels.

Beoogd effect

Verbeteren verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, leefbaarheid (geluid) en uitstraling

Ruimtelijke kwaliteit

Het betreft hier een lint dat dateert uit twee eeuwen terug. Een oude rijksweg (Napoleonsweg) die rechtlijnig door het coulisselandschap is gesneden. Gezocht wordt naar een profiel met onder andere het terugbrengen van de opgaande bomenlanen. Rotondes en andere onderbrekingen van deze lijn worden vermeden.

Duurzaamheid

In het huidige stenige karakter van de weg en de omgeving wordt meer groen opgenomen. De nieuwe materialen zullen het verkeersgeluid verlagen.

Afspraken met derden

Dorpsbelang Twijzel en gemeente Achtkarspelen zijn bij het open planproces betrokken. Er wordt deels gewerkt in de openbare ruimte die in beheer is bij de gemeente. Met de gemeente zijn afspraken gemaakt over rolverdeling en financiering.

Financiering

Provincie	€ 2.338.000
Bijdrage onderhoud	€ 565.000
Bijdrage derden	€ 500.000
Totaal	€ 3.403.000

Planning in 2014

In 2013 bestek voorbereiding en aanbesteding. Uitvoering in 2014.

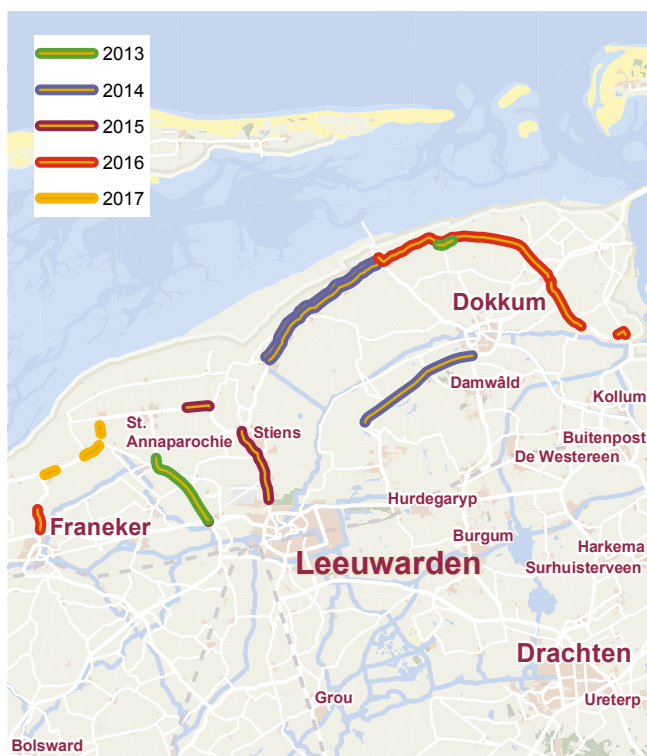
Historie van het project

De planning is in 2009 een jaar vervroegd van 2013 naar 2012. Vanwege de te maken afspraken met de gemeente is later teruggekeerd naar het oorspronkelijke uitvoeringsjaar. Tijdens het openplanproces bleek een aanzienlijk deel van de aanwonenden het eerder opgestelde ontwerp niet te kunnen onderschrijven. Het plan is daarom op een aantal punten herzien. Dit heeft enige tijd gekost. De uitvoering is nu gepland in 2014.



Fryslân-Noard

Groot Onderhoud Deklagen



Probleem

Schade aan oppervlak verharding.

Voorgestelde maatregelen

Werkzaamheden zoals herstraten, het aanbrengen van slijt- en deklagen.

Beoogd effect

Herstel schade conform uitgangspunten onderhoudsbeleidsplan.

Duurzaamheid

De uitvoering van de werkzaamheden wordt gecombineerd met overige projecten (bijvoorbeeld de haltevoorzieningen), kleine reconstructies en kleine infrastructurele knelpunten. Vrijkomende materialen die voor hergebruik in aanmerking komen, worden of in het bestaande werk of in andere werken toegepast (bijvoorbeeld freesasfalt). De nieuw aan te brengen markeringen zullen bestaan uit duurzame materialen (agglomeraat) volgens de 'DEHK-normering' (essentiële herkenbaarheidkenmerken).

Afspraken met derden

In verband met omleidingroutes vindt overleg plaats met gemeenten, openbaar vervoer, bedrijven en politie.

Financiering

Per jaar is voor de gehele provincie een budget van afgerond € 1.850.000 beschikbaar. In 2014 is rekening gehouden met een extra budget van € 800.000 omdat reeds geplande uitgaven uit het onderhoudsbudget aan reguliere MPI-projecten omlaag konden worden gebracht.

Groot onderhoud deklagen 2013

- N358, hoofdrijbaan kom Ternaard
Hectometer 4.76 - 5.66
- N383, hoofdrijbaan Marssum - Berlikum
Hectometer 5.00 - 10.80

Groot onderhoud deklagen 2014

- N357, hoofdrijbaan Hallum - Holwerd
Hectometer 12.00 - 22.50
- N357, fietspad Hallum - Holwerd
Hectometer 12.00 - 22.50
- N361, hoofdrijbaan Dokkum - Âldtsjerk
Hectometer 59.00 - 68.00

Groot onderhoud deklagen 2015

- N357, hoofdrijbaan Leeuwarden - Stiens
Hectometer 1.130 - 6.40
- N383, hoofdrijbaan Leeuwarden - Marssum
Hectometer 4.85 - 5.07
- N393, hoofdrijbaan kom Vrouwenparochie
Hectometer 3.35 - 4.94

Groot onderhoud deklagen 2016

- N358, hoofdrijbaan Holwerd - Metslawier
Hectometer 0.60 - 13.86
- N358, hoofdrijbaan Metslawier - Ee
Hectometer 13.860 - 17.74
- N358, hoofdrijbaan Engwierum - kruising Dokkumer Nieuwe Zijlen
Hectometer 20.54 - 21.17
- N384, hoofdrijbaan Dongjum - Tzummarum
Hectometer 20.18 - 21.63

Groot onderhoud deklagen 2017

- N393, hoofdrijbaan Sint Jacobiparochie - Minnertsga
Hectometer 11.54 - 12.16
- N393, hoofdrijbaan kom Minnertsga
Hectometer 13.10 - 14.37
- N393, hoofdrijbaan kom Tzummarum
Hectometer 16.62 - 17.43



N398 Noordwesttangnet (2013) ■

N356, N913 De Centrale As (2015) ■

Onderdoorgang De Tike (onderdeel van de Centrale As) (2015) ■

Extra sneltrein Leeuwarden - Groningen (2017) ■

Fryslân-Noard

Majeure Provinciale Projecten

Probleem

In de huidige situatie is Noord-Fryslân niet op een goede manier aangesloten op de regionale en landelijke hoofdwegen. Het verkeer vanaf de N357 in Noord-Fryslân moet via de stadsrondweg van Leeuwarden rijden om bijvoorbeeld op de A31 en A32 te komen. Dit leidt tot grote doorstromingsproblemen, in Leeuwarden zelf én op de wegen naar de stad toe, zoals de N357. Om congestie te vermijden, gaan steeds meer automobilisten op zoek naar alternatieve routes door het landelijk gebied. Deze routes zijn echter niet berekend op veel extra verkeer. Er ontstaan daardoor steeds meer onveilige situaties en overlast voor omwonenden.

Voorgestelde maatregelen

De oplossing is een nieuwe, veilige verbinding tussen de N357 en de N383 te realiseren, waar het verkeer vlot kan doorstromen: de Noordwesttangent. De N383 biedt een directe aansluiting op de A31 en via de 'Haak om Leeuwarden' wordt ook de A32 eenvoudig bereikt. De Noordwesttangent zal worden uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg.

Daarnaast worden twee rotondes in de N357 bij de kruispunten Cornjum en Jelsum aangelegd. Het werk zal gefaseerd worden uitgevoerd.

Beoogd effect

De Noordwesttangent bundelt het verkeer. Door het bundelen van het verkeer is er geen sluipverkeer

meer op het onderliggende wegennet in het gebied Leeuwarden, Hallum, St.-Annaparochie en Berltsum. De verkeersveiligheid in het gebied en op de provinciale weg N357 gedeelte Leeuwarden - Stiens neemt toe. Ook de bereikbaarheid van Noord-Fryslân neemt toe waardoor naar verwachting de huidige bedrijvigheid in stand blijft of zelfs weer toe neemt.

Ruimtelijke kwaliteit

De weg wordt grotendeels aangelegd in het gebied van de voormalige Middelsé. Dit gebied wordt gekenmerkt door een open structuur. Bij de aanleg wordt hier rekening meegehouden. De oude dijklichamen worden zoveel mogelijk haaks gekruist door middel van een autotunnel. Hierdoor blijft deze oude voormalige zeevering van de Middelsé intact. De weg zelf wordt in het open gebied zo veel mogelijk op maaiveld aangelegd. Hierdoor valt de weg zo weinig mogelijk op. Langs de weg komt geen beplanting om de openheid in stand te houden.

Duurzaamheid

Bij de aanleg van de weg is hergebruik van verontreinigd baggerslib aan de orde. Deze baggerslib wordt gebruikt voor fundatiemateriaal. Hiervoor is een receptuur ontwikkeld waardoor het baggerslib wordt gebonden en daardoor niet meer uitloopt. Deze receptuur voldoet aan de Wet bodembesluit. De Noordwesttangent fungeert in



die zin als een pilotproject.

Voor de openbare verlichting wordt led-verlichting toe gepast. Als voertuigkering worden houten geleiderails gebruikt.

Het regenwater dat in de verdiepte liggingen wordt opgevangen, wordt via 'infiltratiekoffers' en vervolgens via infiltratiebedden of wadi's gereinigd en op het oppervlaktewater geloosd. Dit bespaart een rioolleiding en rioolzuiveringscapaciteit.

Afspraken met derden

Met de gemeente Leeuwarden, Leeuwarderadeel en Ferwerderadiel zijn afspraken gemaakt over cofinanciering.

Financiering

Voor het totale project is 29 miljoen euro beschikbaar. Bij de behandeling van de herprioritering van Programma 2 op 10 februari 2010 in Provinciale Staten is 7,1 miljoen extra beschikbaar gesteld, omdat in de oorspronkelijke planopzet vertraging en overschrijding van het budget is ontstaan. De kostenverdeling is nu als volgt:

Provincie	€	24,7 mln
Grondverkoop	€	1 mln
Gemeente Leeuwarden	€	2 mln
Gemeente Leeuwarderadeel	€	0,5 mln
Gemeente Ferwerderadeel	€	0,5 mln
Wetterskip Fryslân	€	0,3 mln

Hiervan is tot nu toe ruim 20 miljoen euro besteed. Het grootste deel hiervan is besteed voor aankoop gronden, bouwkosten en bouwrente. In het kader van de jaarrekening over 2012 is het budget verlaagd met € 2,5 miljoen ten gunste van de algemene middelen.

Tijdschema/mijlpalen

Op 31 januari 2011 is het werk gegund aan de combinatie

KWS Infra BV en Van Hattum en Blankevoort BV. Het werk is in twee delen opgedeeld. Het tracé van de Noordwesttangent moet uiterlijk op 15 november 2013 zijn opgeleverd en de kruispuntreconstructie van de aansluiting Koarnjum en Jelsum in de provinciale weg N357 Leeuwarden Stiens uiterlijk op 1 juli 2014.

Planning in 2013

De aanbesteding van het werk is via een geïntegreerd contract verlopen. Dit betekent dat de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor de planning. De opdrachtnemer heeft de methode 'Lean Planning' op de werkzaamheden toegepast met als gevolg dat de planning is aangepast. Zowel de aanleg van de Noordwesttangent als de beide kruispuntreconstructie zullen rond november 2013 afgerond zijn.

Historie van het project

Op 20 april 2009 is Provinciale Staten geïnformeerd over de kostenoverschrijding van € 18 miljoen. In de zomer van 2009 is onderzoek verricht naar mogelijke kostenreductie door versobering en/of scopewijziging van het project. De versobering bestaat uit optimalisatie van de autotunnels en het toepassen van kanteldijken in het ontwerp. Optimalisatie van het ontwerp van de fietstunnel bij Dyksterhuzen en optimalisatie van het ontwerp van de brug over de Bitgumerfeart in combinatie met een recreatief fietspad. De kostenoverschrijding is het gevolg geweest door onjuiste aannames in het verleden bij de calculatie van de autotunnels. De hoeveelheid grond die vrijkomt en de mate van het zoutgehalte hiervan en de combinatie van de lange looptijd van het project en het niet toepassen van indexering. Realisatie was eerst gedacht in 2012 en dit is 2013 geworden. Hiervoor is gekozen omdat werd verwacht dat bij een ruimere planning een goedkopere aanbesteding te verwezenlijken was en dat is geslaagd.



Probleem

Aan dit project ligt een aantal problemen ten grondslag. Zo is er sprake van een relatief hoge verkeersonveiligheid. Het ontbreken van een duidelijke verkeersstructuur in Noordoost-Fryslân is hier mede debet aan. Daarnaast speelt in een aantal kernen een leefbaarheidprobleem doordat de hoofdverbinding dwars door de kernen gaat. De hoge verkeersintensiteiten zorgen voor een splitsing in de kernen. Tot slot heeft het gebied een economische achterstand ten opzichte van de rest van de provincie. Door het inrichten van de N356 en de N913 als hoofdontsluiting van Noordoost-Fryslân worden niet alleen verkeersveiligheid en leefbaarheid vergroot, maar krijgt ook de sociaaleconomische ontwikkeling een impuls als gevolg van een sterk verbeterde bereikbaarheid.

Voorgestelde maatregelen

Het aanleggen van De Centrale As (inclusief de rondwegen Garyp en Hurdegaryp) als stroomweg.

Beoogd effect

Bundeling van het verkeer op wegen die daarvoor bestemd zijn; hierdoor een vermindering van de verkeersonveiligheid in het gebied. Het scheppen van de goede randvoorwaarden voor het verbeteren van de sociaaleconomische positie van Noordoost-Fryslân.

Ruimtelijke kwaliteit

De inpassing van de Centrale As in het landschap van Noordoost-Fryslân is van bijzonder belang, omdat ze het Nationaal Landschap 'de Noordelijke Wouden' passeert. Om de historische karakteristieken van het landschap en de toekomstige functie in één ontwerp te vatten, zijn er inpassingafwegingen gemaakt. De volgende onderwerpen zijn daarbij aan bod geweest: landschap, cultuurhistorie en 'gebieds-DNA', ecologie (gebieden en soorten). De integrale ontwikkelingskansen op het gebied van wonen, werken en voorzieningen. De integrale ontwikkelingskansen als het gaat om de

knopen, kunstwerken en lokale entrees en consequenties voor bestaande wegtracé's (kansen in de kernen). Het landschapsplan waarin al deze zaken zijn benoemd is de basis geweest voor het provinciaal inpassingsplan.

SROI

In de contracten met de aannemers is specifieke aandacht voor 'Social Return On Investment' (SROI). Hierbij wordt gepoogd om mensen die langere tijd buiten het arbeidsproces zijn geweest een nieuwe kans te bieden tot re-integratie.

Afspraken met derden

De gemeenten Dantumadiel, Dongeradeel en Tytsjerksteradiel onderschrijven de keuze voor het tracé. Met deze gemeenten zijn tevens afspraken gemaakt voor cofinanciering. Dit is vastgelegd in een overeenkomst tussen de provincie en de drie eerdere genoemde gemeenten.

Financiering

Investeringskrediet vastgesteld tracé De Centrale As € 235 miljoen, exclusief btw, prijspeil 2006 (taakstellend).

Provincie	€ 200 mln
Gemeenten	€ 35 mln

Tijdens de besluitvorming omtrent het Provinciaal Inpassingsplan is € 17 miljoen extra financiering toegevoegd voor een aantal scopewijzigingen.

Tijdschema/mijlpalen

Start uitvoering najaar 2012, oplevering eind 2015 - 2016. Om te komen tot een afgewogen en integraal maatregelenpakket is een MER/tracé-studie uitgevoerd. Op 17 mei 2006 hebben Provinciale Staten de tracékeuze bepaald. Op 13 december 2006 is het realisatiebesluit genomen door de Provinciale Staten. De gemeenten Dantumadiel, Dongeradeel en Tytsjerksteradiel hebben dit besluit genomen in maart 2007. In 2009 is de eerste stap gezet om een definitief Provinciaal Inpassingsplan

op te stellen. In haar vergadering van 23 juni 2010 heeft Provinciale Staten het Provinciaal Inpassingsplan vastgesteld. Eind 2011 is het Provinciaal Inpassingsplan onherroepelijk geworden.

Planning in 2014

Het onderdeel Zuid 1 (Rondweg Garyp) wordt uitgevoerd door Haarsma uit Tjerkwerd. Op dit moment zijn de werkzaamheden volop in uitvoering. Naar verwachting is de rondweg Garyp eind 2014 gereed. Het noordelijk deel (Noord 2) tussen Dokkum en De Westereen is gegund aan Heijmans. In februari 2014 gaat Heijmans van start met de daadwerkelijke aanleg van de weg. De overige onderdelen van De Centrale As worden in 2013 en 2014 aanbesteed. Naar verwachting wordt er in 2014

gewerkt aan alle onderdelen van De Centrale As, inclusief de onderdoorgangen bij het spoor in Hurdegaryp en Feanwâlden, waar ProRail als aanbestedende dienst zal fungeren.

Historie van het project

Tijdens de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan zijn een aantal scopewijzigingen doorgevoerd die met name betrekking hebben op ruimtelijke kwaliteit en een betere functionaliteit. Hiervoor is extra budget beschikbaar gesteld door Provinciale Staten.



Probleem

De kruising van de N356 met de Polderdyk en de Susterwei wordt door de groei van het verkeersaanbod op de N356 als onveilig ervaren. Dat is het geval over het gehele wegvak Sumar - Nijega dat onderdeel uitmaakt van De Centrale As, de aanleg van de nieuwe weg van Dokkum naar de N31 inclusief beide rondwegen Hurdegaryp en Garyp. Voor De Centrale As is het Provinciaal Inpassingsplan (PIP, bestemmingsplan voor de weg) op 23 juni 2010 door PS vastgesteld.

Voorgestelde maatregelen

Het realiseren van een onderdoorgang voor alle autoverkeer met een gescheiden fietspad. Uitwisseling van verkeer van de Polderdyk en Susterwei naar de N356, De Centrale As is dan niet meer mogelijk. Deze maatregel is in 2006 integraal onderdeel geworden van het project De Centrale As, deelgebied Zuid (Zuid 2).

Beoogd effect

Een duurzame verkeersveilige oplossing in het perspectief van de integrale verkeersveiligheid welke ten grondslag ligt aan het concept De Centrale As.

Ruimtelijke kwaliteit

De oplossing is integraal meegenomen in het landschapsplan De Centrale As en daarmee ruimtelijk landschappelijk adequaat ingepast. Verwezen wordt naar het landschapsplan welke onderdeel uitmaakt van het PIP.

Duurzaamheid

In het project De Centrale As staat duurzaamheid hoog in het vaandel niet alleen qua verkeersveiligheid maar ook op andere thema's binnen duurzaamheid, zoals materiaalkeuzes, energieverbruik, verlichting, grondstromenplan, etc.

Afspraken met derden

Met de omgeving is al geruime tijd, in eerste instantie als zelfstandig project, en na 2006 integraal met De Centrale As ruim en breed overleg gevoerd met dorpsbelangen en de beide gemeenten. Over diverse thema's zijn afspraken gemaakt en voor zover van toepassing en gehonoreerd verwerkt in het definitief ontwerp dat nu voorligt voor nadere uitwerking ten behoeve van de uitvoeringscontracten.

Financiering

Na het Realisatiebesluit (door Provinciale Staten) eind 2006 van De Centrale As is het resterende budget van dit project overgeheveld naar het budget van De Centrale As. Er is een BDU-bijdrage van € 1,4 miljoen toegekend.

Tijdschema/mijlpalen

De maatregel bij De Tike wordt integraal met onderdeel Zuid 2 (wegvak Sumar - Nijega) uitgevoerd en is volgens planning van februari 2014 - september 2015. De benodigde besluitvormingen zijn inmiddels gepasseerd.

Planning in 2013

In 2013 zal vooral de voorbereiding en aanbesteding van het uitvoeringscontract (E&C) aan de orde zijn van Zuid 2, maar daarnaast ook alvast voorbereidingen voor verleggingswerkzaamheden kabels en leidingen, met name een grote hoofdtransportleidingen van Vitens moeten ter plekke van De Tike (als onderdeel van het traject Sumar - Nijega) worden verlegd.

Historie van het project

Er is al geruime tijd aandacht gevraagd voor de relatieve verkeersonveiligheid op dit kruispunt. De oplossing is uiteindelijk onderdeel geworden van De Centrale As en de voorbereiding en uitvoering vindt ook in dat kader plaats.



Probleem

Er is onvoldoende infrastructuur voor uitbreiding van de dienstregeling op het traject Leeuwarden - Groningen.

Voorgestelde maatregelen

Aanleggen extra infrastructuur voor het laten rijden van een extra sneltrein per uur per richting (uiteindelijk rijden er dan twee sneltreinen en twee stoptreinen per uur per richting). Aanpassing en uitbreiding perrons in Leeuwarden, saneren station 'Leeuwarden Achter de Hoven', snelheidsverhoging Leeuwarden - Veerwouden en Grijpskerk - Hoogkerk (rijtijdverkorting), dubbelspoor tussen Hoogkerk en Zuidhorn, keerspoor Zuidhorn t.b.v. spitsrein, aanpassing overwegen t.b.v. veiligheid, perronverlenging en geluidswerende maatregelen.

Beoogd effect

Het mogelijk maken dat er een extra sneltrein kan rijden tussen Leeuwarden en Groningen. Door deze kwaliteitsverbetering van de spoorlijn wordt een bijdrage geleverd aan het verbeteren van het openbaar vervoer in de provincie.

Ruimtelijke kwaliteit

Geluidswerende maatregelen worden zo goed mogelijk ingepast in de omgeving.

Afspraken met derden

Project wordt uitgevoerd in samenwerking met Provincie Groningen en alle gemeenten aan het traject Leeuwarden-Groningen. Het rijk blijft in de realisatie fase de formele opdrachtgever. De provincies Groningen en Fryslân blijven de inhoudelijk opdrachtgevers voor het project.

Financiering

Voor Groningen en Fryslân gezamenlijk is er als taakstellend budget € 106,5 miljoen exclusief BTW, prijspeil 2013 beschikbaar vanuit de RSP-middelen, concrete projecten. Voor extra wensen van de provincie Groningen is dit budget door de provincie Groningen verhoogd met € 16 miljoen tot € 122,5 miljoen, exclusief BTW, prijspeil 2013.

Tijdschema/mijlpalen

Er is een planning opgesteld die uitgaat van een mogelijke realisatie eind 2017. Dit kan alleen worden gehaald door samen te werken met risicomangement. Dit houdt in dat de risico's gezamenlijk in beeld worden gebracht en vervolgens opgepakt door de projectpartner die ze het beste kan beheersen. Ook is de geplande opleveringsdatum afhankelijk van de planologische procedures.

Planning in 2014

De voorbereidingen van de aanbesteding worden afgerond. De MER/OTB zal worden gepubliceerd. De werkzaamheden zullen plaatsvinden binnen het hiervoor door IenM beschikbaar gestelde bedrag voor de voorbereidingen (ca. € 5 miljoen).

Historie van het project

De oorspronkelijke wens is om het traject geheel te verdubbelen. Met de vorige partiële verdubbeling is de

mogelijkheid gecreëerd om drie treinen per uur te laten rijden. Deze extra infrastructurele maatregelen passen in de oorspronkelijke wens.





Kleine en reguliere projecten

Groot onderhoud deklagen

Majeure provinciale projecten

Fryslân-East



N392 Terwispel - Komgrens Gorredijk (2013) ■

N392 Rondweg Gorredijk (2013) ■

N910 Stroobossertrekweg fietspad fase 2b (2013) ■

N369 Aanleg rotonde afslag Drogeham in provinciale weg (2013) ■

N392 N380 Meester Kansschool, Jubbega noordgrens-westgrens (2014) ■

(div) Carpoolprogramma 2013 e.v. (2014) ■

N358 Lutkepost-Augustinusga 2e fase (2014) ■

N369 Aansluiting N31 Drachten-Noord (2014) ■

N369 Kootstermolen - Kootstertille (2015) ■

N358 Uterwei (2014) ■

N358 Skieding (2015 e.v.) ■

Fryslân-East

Kleine en reguliere projecten



Probleem

De weginrichting was niet in overeenstemming met de verkeersfunctie. De verkeersintensiteit is dusdanig hoog dat conflicten ontstonden met het landbouwverkeer. De weg was gezien haar functie en hoeveelheid verkeer veel te smal.

Voorgestelde maatregelen

Verbreding tot 7,2 meter en de aanleg van een landbouwpad met fietspad.

Beoogd effect

De weg is ingericht als gebiedsontsluitingsweg.

Ruimtelijke kwaliteit

De populieren langs de kant van de weg waren in slechte staat en worden vervangen door iepen (geleverd door Iepenwacht). Bedoeling is het landbouwpad een landelijke uitstraling te geven. Hiertoe is een pilot met verschillende verhardingsconstructies uitgevoerd.

Afspraken met derden

Het project maakt onderdeel uit van een pakket bestuurlijke afspraken, gemaakt met de gemeente Opsterland in het kader van de rondweg Gorredijk. Plaatselijk Belang Terwispel en aanwonenden zijn betrokken bij de voorbereiding.

Financiering

Provincie	€ 2.182.500
Derden	€ 890.100
Totaal	€ 3.072.600

Tijdschema/mijlpalen

In 2011 is het wegenwerk uitgevoerd. In het voorjaar van 2012 is de haagbeplanting aangebracht. De iepen zijn na de zomer geplant. In 2012 is het landbouwpad geëvalueerd en na de bouwvak is de verharding aangepakt.

Planning in 2014

De verharding van het landbouwpad betreft een pilot. Voorlopige conclusie is dat de verharding ongeschikt lijkt voor deze toepassing. Mogelijk moet daarom in 2014 een nieuwe verharding worden aangebracht.

Historie van het project

De bestemmingsplanprocedure voor de weg is onderdeel is van een groter geheel (aanpassing bestemmingsplan buitengebied). Deze procedure heeft ongeveer één jaar vertraging opgelopen. In overleg met de gemeente Opsterland is besloten om het wegonderdeel er uit te lichten en voor het wegendeel is een verkorte WRO-procedure gevolgd.



Probleem

Het gaat hier om veiligheids- en leefbaarheidsproblemen in de bebouwde kom door de grote hoeveelheid doorgaand verkeer. De brede doorgaande route mist het verblijfskarakter. Dit karakter kan pas versterkt worden

wanneer het doorgaande verkeer om het dorp heen wordt geleid. Zo ontstaat een heldere verkeersstructuur en een betere ontsluiting van Gorredijk en het achterland.

Voorgestelde maatregelen

Aanleg van een rondweg (gebiedsontsluitingsweg) en herinrichting van het centrum tot 30 km/u gebied.

Beoogd effect

De verkeersveiligheid en leefbaarheid is vergroot.

Afspraken met derden

Het project maakt onderdeel uit van een pakket bestuurlijke afspraken met de gemeente Opsterland in het kader van de wegenstructuur rondom Gorredijk. Herinrichting van de 'oude' provinciale route door het centrum wordt door de gemeente Opsterland bekostigd en uitgevoerd.

Financiering

Provincie	€ 5.195.000
BDU	€ 2.049.000
Gemeente	€ 3.390.000
Totaal	€ 10.634.000

Planning in 2013

Uitvoering rondweg gestart in 2012, gereed juni 2013.

Historie van het project

Het bestemmingsplan is in juli 2007 door de Raad van State gedeeltelijk goedgekeurd. Op basis van deze uitspraak is het plan door de gemeente herzien. De grondverwerving verliep moeizaam. De provincie is daarom gestart met de onteigeningsprocedure, wat een positief effect heeft gehad op de onderhandelingen. Inmiddels is de aankoop van de grond daardoor toch via de 'normale' weg geregeld. Omdat deze procedures en onderhandelingen zoveel extra tijd hebben gekost (4 jaar) is het project sterk vertraagd.



Probleem

Er is hier sprake van verkeersveiligheidsproblemen door te hoge rijsnelheden op een smalle weg met gemengd verkeer. Een opwaardering naar een gebiedsontsluitingsweg is binnen het huidige profiel niet realiseerbaar.

Voorgestelde maatregelen

Aanleg van een fietspad Dokkum - Dinzerbrug langs de Trekvaart.

Beoogd effect

De verkeersveiligheid is verbeterd.

Ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit is gewaarborgd door een visie en ontwerpschets van een aantal landschapsarchitecten. De Trekweg neemt op het tracé telkens een vorm aan die

past bij het landschapstype dat zij doorsnijdt. Het ontwerp is tot stand gekomen zonder de landelijk unieke en ongerepte kwaliteit van de combinatie trekweg-trekvaart geweld aan te doen en zelfs op delen in oude luister te herstellen.

Duurzaamheid

In het project is gebruik gemaakt van natuurlijke materialen en is in het bijzonder gekeken naar verlichtingstypen die de landelijke omgeving zo weinig mogelijk lichtvervuiling geeft.

Afspraken met derden

Er is sprake van een open planproces waarbij meerdere gemeenten zijn betrokken.

Financiering

Provincie € 2.300.000

Tijdschema/mijlpalen

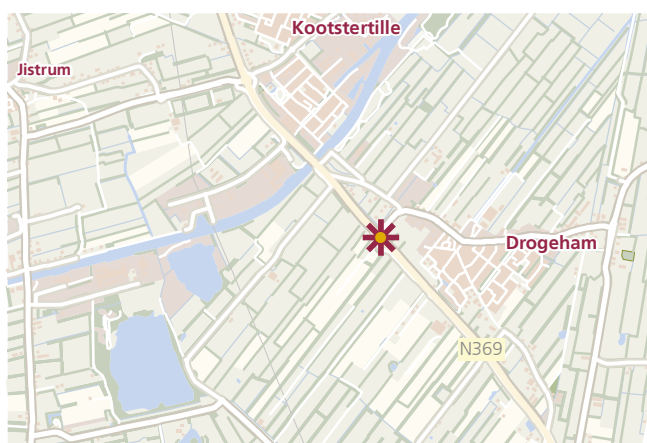
Oplevering belangrijkste herinrichting in 2009.

Planning in 2014

Nadat aanvankelijk een fietspad op vlanders de enig betaalbare optie leek, wordt nu een traditionele uitvoering (op de oever) onderzocht. De grondvererving is tijdrovender dan verwacht, daardoor schuift de uitvoering waarschijnlijk door naar 2014.

Historie van het project

In een multidisciplinair planproces is gekomen tot een historisch-landschappelijk verantwoorde en verkeersveilige situatie die het verkeer in de streek naar behoren kan faciliteren. Het project heeft als één van de zeven partners deelgenomen aan het Europese Interreg IIIB Shared Space project.



Probleem

De ontsluiting van het bedrijventerrein Skûlenboarch is niet adequaat. De brug Skûlenboarch is onderdeel van deze ontsluiting. Door de geringe doorvaarthoogte moet de brug voor alle beroepsvaart over het Prinses Margrietkanaal geopend worden. Dit betekent veel oponthoud voor het verkeer van en naar het bedrijventerrein.

Al gedurende een reeks van jaren vindt een discussie plaats omtrent het verbeteren van de ontsluiting van het bedrijventerrein. In de afgelopen jaren zijn door de gemeenten Tytsjerksteradiel en Achtkarspelen en de provincie een aantal studies uitgevoerd, waarin onderzoek is gedaan naar alternatieve ontsluitingsmogelijkheden voor het bedrijventerrein. Daarnaast is er een probleem met het afwikkelen van het landbouwverkeer tussen afslag Drogeham en Kootstertille. In de huidige situatie maakt het landbouwverkeer gebruik van de parallelweg. Ook (brom)fietsers maken in grote getale gebruik van deze parallelweg wat tot een verkeersonveilige situatie leidt. Door aanleg van de rotonde kan het landbouwverkeer naar de hoofdrijbaan worden verwezen, waarbij de rotonde een uitstekende uitwisseling garandeert. Hiermee is een consistent verkeersbeeld gecreëerd vanaf Kootstermolen tot afslag Drogeham. Over het gehele traject maakt het landbouwverkeer nu gebruik van de hoofdrijbaan.

Voorgestelde maatregel

De nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein sluit

aan op de provinciale weg N369 ter hoogte van de afslag Drogeham. Voor een goede en veilige afwikkeling van het verkeer is aanleg van een rotonde volgens provinciale standaard een gewenste maatregel.

Voor de relatief vele bijzondere transporten die gebruik moeten maken van de rotonde maakt een bypass onderdeel uit van de oplossing.

Beoogd effect

Het vergroten van de verkeersveiligheid, terwijl de afwikkeling gegarandeerd blijft.

Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid

De huidige afslag naar Drogeham is ruim gedimensioneerd waardoor de rotonde past binnen de bestaande verkeersruimte.

Afspraken met derden

Met de gemeente Tytsjerksteradiel is een contract opgesteld onder welke voorwaarden de rotonde aangelegd moet worden. Hierin is tevens opgenomen dat de kosten tussen provincie en gemeente op fifty-fifty basis verdeeld worden.

Financiering

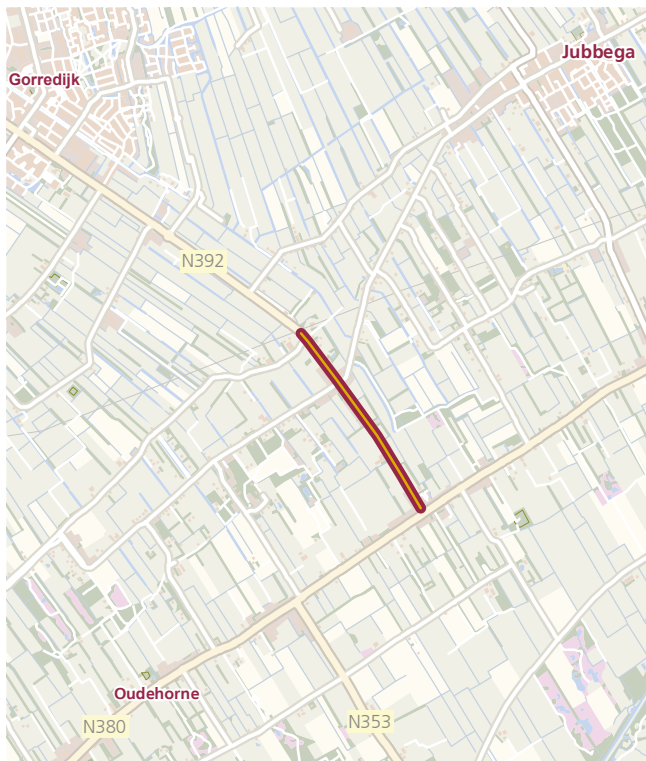
Provincie	€ 200.000
Amendement Provinciale Staten 7 november 2012 extra middelen (VAR).	
Gemeente Tytsjerksteradiel	€ 200.000

Tijdschema/mijlpalen

Eind 2014 opgeleverd en financieel afgerekend

Historie van het project

Over de ontsluiting van het bedrijventerrein zijn de gemeenten Tytsjerksteradiel en Achtkarspelen ruim 30 jaar aan het onderhandelen. Ten behoeve van de opwaardering van het PMkanaal is geconstateerd dat er in dit gebied gezamenlijke belangen lagen, waardoor samenwerking in een gebiedsontwikkeling tot stand is gekomen. Gezien de onderlinge samenhang tussen diverse onderdelen is een gebiedsgerichte benadering zonder meer op zijn plaats. De provincie heeft hierbij een regierol.



Probleem

Het wegvak N392 is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Ter plaatse van het buurtschap Jubbega - Schurega geldt een regime van 60 km/u. Op dit wegvak doen zich klachten voor over de rijsnelheid en de afwikkeling van zwaar verkeer. Dit geeft met name onveilige situaties bij de oversteek voor de basisschool Mr. J.B.Kansschool en op de aansluiting met de provinciale N380.

Voorgestelde maatregelen

Ter plaatse van het buurtschap waar de snelheid regime 60 km/u geldt, een passende uitstraling geven, zodat dit in duidelijk in beeld verschilt van een standaard gebiedsontsluitingsweg. Doormiddel van het niet toepassen van (as)markering, het accenturen van de oversteek locaties doormiddel van contrasterende kleuren op het wegvak, aanbrenge van verticale

elementen (of streekeigen kunst) en sfeer versterkende verlichtingsarmaturen.

Beoogd effect

Het buurtschap accenturen waarbij een veiliger wegvak ontstaat. Waar met gepaste snelheid de doorstroming gegarandeerd blijft en het oversteken van kwetsbare verkeersdeelnemers vergemakkelijkt wordt.

Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid

Het wegvak met 60km/u regime, is qua uitstraling gelijk aan het overige deel van het tracé N392. Alle aanpassingen zullen gerealiseerd worden binnen de bestaande verkeersruimte. Waar mogelijk wordt invulling gegeven aan het ruimtelijk beleid inzake beplanting.

Afspraken met derden

n.v.t.

Financiering

Totaal budget voor het project	€ 300.000
Groot Onderhoud: (PS motie 2012)	€ 50.000
Nieuwe MPI middelen: (PS motie 2013)	€ 250.000

Planning

Uitvoering in 2013, accentueren van oversteek ter plekke van de meester Kansschool.

Uitvoering in 2014, aanpak overig deel buurtschap.



Probleem

Om het carpoolen ook in de toekomst verder te bevorderen, is het noodzakelijk om te bekijken waar nieuwe voorzieningen nodig zijn en welke bestaande locaties uitgebreid en/of verbeterd moeten worden.

Voorgestelde maatregelen

Het carpoolbeleid is in 2011 geactualiseerd en op basis daarvan is een nieuw carpoolprogramma voor de komende jaren opgesteld.

De carpoolplaats bij A32/N380 Oudeschoot is in 2013 afgerond. In 2014 worden carpoolplaatsen aangelegd nabij de A7-de Skieding/Frieschepalen en Drachten-Noord (wordt meegenomen bij de aanpak van de aansluiting N369 - N31). Daarnaast wordt begonnen met een studie naar de gewenste grootte en locatie van een carpoolplaats bij Workum en de uitbreiding van de carpoolplaats bij Sint Nicolaasga.

Beoogd effect

Het stimuleren van het carpoolen.



Duurzaamheid

Het carpoolbeleid is er op gericht om gedeeld autogebruik te stimuleren en daarmee onnodig autogebruik te voorkomen.

Afspraken met derden

De carpoolplaats bij Drachten-Noord wordt in overleg met de gemeente Smallingerland en Rijkswaterstaat voorbereid en uitgevoerd. Afspraken over voorbereiding, uitvoering en financiering zijn vastgelegd in een overeenkomst.

Financiering

Provincie € 820.000
(BDU - ketenmobiliteit)

Planning in 2014

In 2013 wordt een definitief ontwerp gemaakt van de carpoolplaatsen Drachten-Noord en Frieschepalen. Uitvoering vindt plaats in 2014.





Probleem

De vormgeving van de weg komt niet overeen met de functie van de weg. Het landbouwverkeer moet gebruik maken van de hoofdrijbaan. Hierdoor ontstaan vaak onveilige inhaalacties vooral in de spitsperiodes.

Voorgestelde maatregelen

Er wordt een gevaarlijke bocht verruimd, twee kruispunten worden veiliger gemaakt, een stuk fietspad wordt aangebracht, het bestaande fietspad wordt verbreed, een groot aantal uitritten en een ondergeschikte zijweg op de hoofdrijbaan wordt opgeheven en omgeleid via nieuwe ontsluitingspaden. Eerst was het de bedoeling een landbouwpad met fietspad over de volle lengte aan te leggen, exclusief de brug. Dit gedeelte vervalt, er worden nu twee passeerplaatsen langs de hoofdrijbaan aangebracht.

Beoogd effect

Een verhoging van de verkeersveiligheid in bochten en op de kruispunten, en vermindering hinder op hoofdrijbaan ten gevolge van langzaam rijdend landbouwverkeer.

Ruimtelijke kwaliteit

Er is zorg geweest voor de inpassing van de weg die door de EHS (Ecologische Hoofdstructuur) loopt. De weg en de taluds naar de brug toe zijn nu in principe al opgelegd en redelijk dominant in het landschap.

Duurzaamheid

Bestaande materialen en funderingen worden zoveel mogelijk hergebruikt. Het zand dat als voorbelasting wordt aangebracht wordt in tweede instantie elders in de weg verwerkt.

Afspraken met derden

De gemeente heeft een bijdrage van € 350.000 toegezegd.

Financiering 2e fase

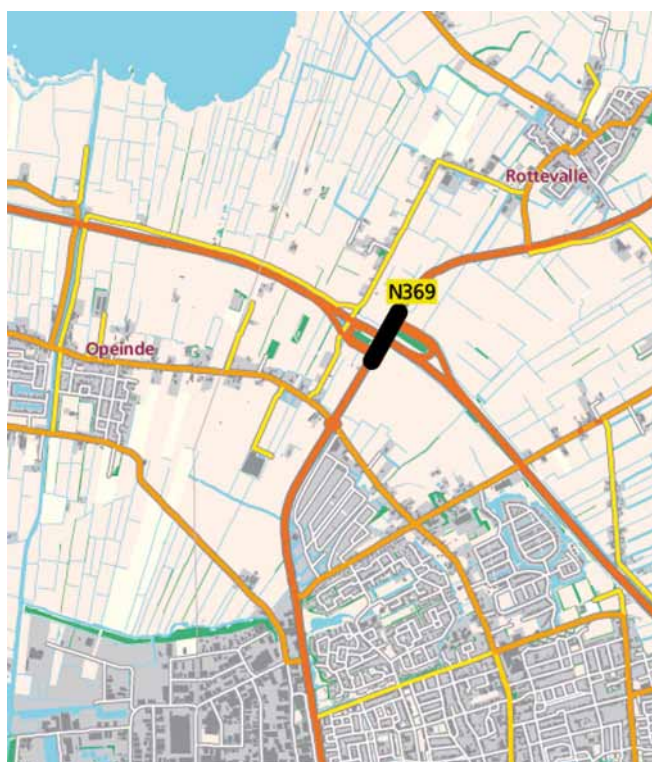
Provincie	€ 2.106.500
Derden	€ 1.950.000
Totaal	€ 4.056.500

Planning in 2014

Aanbesteding begin 2014.

Historie van het project

Er is gekeken naar de samenhang met project Skieding - Uterwei. Ook hier zal zonder grootschalige sloop van woningen niet een doorgaande parallelstructuur kunnen worden gerealiseerd, dit heeft geleid tot heroverweging van de projectuitgangspunten. Deze ontwikkeling vormde een pas op de plaats voor het project Lutkepost - Augustinusga.



Probleem

Rond de aansluiting zijn de volgende problemen geïventariseerd:

- Op- afrit N31 noord: bereikbaarheidsknelpunt;
- Op- afrit N31 zuid: bereikbaarheidsknelpunt;
- Op- afrit N31 zuid: verkeersveiligheidsknelpunt;
- Onvoldoende voorzieningen voor carpoolers;
- Onvoldoende voorzieningen voor het openbaar vervoer;
- Veiligheid afwikkeling fietsverkeer, alsmede de kwaliteit voor dit fietsverkeer.

Voorgestelde maatregelen

- Een rotonde op de noordelijke en een rotonde op de zuidelijke aansluiting.
- Een carpoolvoorziening met voldoende capaciteit (zie ook carpoolprogramma).

Beoogd effect

Verbetering verkeersveiligheid en doorstroming

Ruimtelijke kwaliteit.

Voorzieningen worden binnen de grenzen van het bestaande bestemmingsplan en conform de daarvoor geldende verkeersnormen aangelegd.

Duurzaamheid.

Voor zover mogelijk wordt hergebruik van vrijkomende materialen toegepast.

Afspraken met derden

Afspraken over voorbereiding, uitvoering en financiering zijn vastgelegd in een overeenkomst tussen Rijkswaterstaat, gemeente Smallingerland en provincie.

Financiering

Provincie:	€ 1.140.000
Derden:	€ 1.000.000
Totaal:	€ 2.140.000

Tijdschema/mijlpalen

Het project moet uiterlijk in 2014 zijn afgerond i.v.m. de rijksbijdrage.

Planning in 2014

De voorbereiding is in 2013 weer opgepakt in overleg met de gemeente Smallingerland en RWS. In 2014 vindt uitvoering plaats.

Historie van het project

Het project is in 2010 uit het programma geschrapt omdat de randvoorwaardelijke bijdrage van het rijk niet door kon gaan. Medio 2011 heeft Rijkswaterstaat meegedeeld haar bijdrage alsnog beschikbaar te kunnen stellen. De gemeente en de provincie hebben het project begin 2012 daarom weer in de programmering opgenomen.



Probleem

Het wegvak Kootstermolen - Kootstertille heeft een wegomgeving die op gespannen voet staat met de gebiedsontsluitingsfunctie van de weg. Door de vele bebouwing aan weerszijden van de weg zijn er relatief veel perceelaansluitingen rechtstreeks op de weg. De combinatie van deze bebouwing en de hoge verkeersdruk leidt tot een afnemende leefbaarheid en een hoge geluidsbelasting. Doordat de rest van de route (Betonwei, rondweg Drogeham, rondweg Rottevalle) het afgelopen decennium aanzienlijk is opgevaardeerd is de verkeersintensiteit sterk toegenomen. Dit geeft vooral leefbaarheid- en oversteekbaarheidsproblemen op dit wegvak.

Voorgestelde maatregelen

Het wegvak N369 Kootstermolen - Kootstertille is de laatste schakel van de N369 die nog moet worden opgevaardeerd. Aan weerszijden staan woningen en bedrijven dicht op de weg. Zonder grootschalige sloop zijn de mogelijkheden om een adequate structuur te

realiseren beperkt. Samen met aanwonenden wordt gezocht naar een veiliger manier om met name fietsers en voetgangers te ontsluiten. De weg wordt met het groot onderhoud opgevaardeerd en dan worden ook de nieuwe maatregelen uitgevoerd.

Beoogd effect

Verbeteren veiligheid en oversteekbaarheid, leefbaarheid (verkeersgeluid).

Ruimtelijke kwaliteit

Handhaving bestaande laankarakter en kenmerkende bebouwingsstructuren.

Duurzaamheid

Hergebruik bestaande funderingen.

Financiering

Provincie € 1.720.000
(dit is exclusief € 300.000 uit de provinciale onderhoudsmiddelen).

Tijdschema/mijlpalen

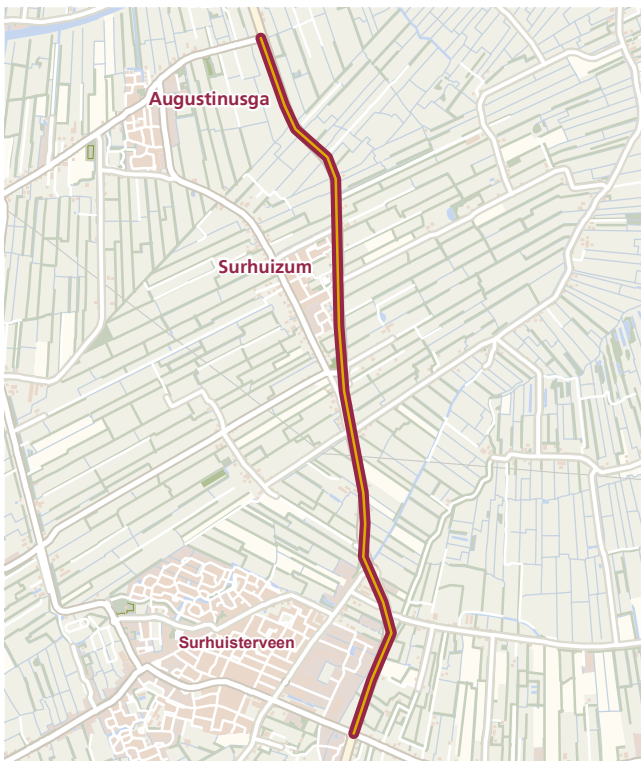
In verband met de versoering van het project lift uitvoering mee met het in 2015 geplande groot onderhoud. De uitvoering wordt afgestemd op de projecten N355 Twijzel, aansluiting N31 Drachten-Noord en N358 Lutkepost - Augustinusga.

Planning in 2013

Uitwerking ontwerp samen met bevolking.

Historie van het project

Het projectbudget is ten gevolge van de geringe mogelijkheden in het ruimtelijke profiel en de bezuinigingstaakstellingen in 2010 met € 4,6 miljoen verlaagd. Het project stond gepland voor 2012, maar wordt nu gecombineerd met groot onderhoud in 2015. Bij de verdere voorbereiding bleek dat van het resterende budget geen maatregelen van voldoende kwaliteit konden worden geleverd. Na gesprekken met aanwonenden is toegezegd een plan te presenteren dat tegemoet zal komen aan de problemen. Begin 2012 zijn hiervoor de benodigde middelen beschikbaar gesteld.



Probleem

In Noordoost Fryslân komen relatief veel verkeersongevallen voor en is regelmatig sprake van vertraging en sluipverkeer. Ook is de ontsluiting op het landelijke hoofdwegennet onvoldoende. De inrichting van de N358 tussen Buitenpost en de A7 kent doorstroming- en verkeersveiligheidsproblemen. Oorzaak zijn onder andere het landbouwverkeer op de hoofdrijbaan en de vele uitritten op de N358. Naast het doorstromingsprobleem (bereikbaarheid) speelt het verkeersveiligheidsprobleem op het kruispunt Leidijk en de aansluiting met de A7 een (beperkte) rol.

Voorgestelde maatregelen

In combinatie met groot onderhoud wordt de N358 tussen afslag Augustinusga en Surhuisterveen met betonstroken aan weerszijden verbreed tot 6.80 m en voorzien van aangepaste belijning. Gewerkt wordt met 'een oplossing op maat' die aan de grootste knelpunten tegemoet komt en tegelijk mogelijkheden blijft

bieden voor verdere uitbreiding, zoals het toepassen van landbouwpasseerstroken en extra linksafvakken. Ter hoogte van Surhuizum worden drie aansluitingen teruggebracht tot één in de vorm van een ovonde.

Beoogd effect

Doel van dit project is de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren door de inrichting van de weg meer in overeenstemming te brengen met de functie.

Ruimtelijke kwaliteit

Vanaf het begin is een provinciale landschapsarchitect betrokken en waar mogelijk worden in het schetsstadium al landschappelijke voorwaarden meegenomen.

Afspraken met derden

Het ontwerp wordt verder uitgewerkt in overleg met gemeente, aanwonenden en andere belanghebbenden.

Financiering

Provincie	€ 5.450.000
Bijdrage onderhoud en BDU	€ 639.000
Totaal	€ 6.089.000

Tijdschema/mijlpalen

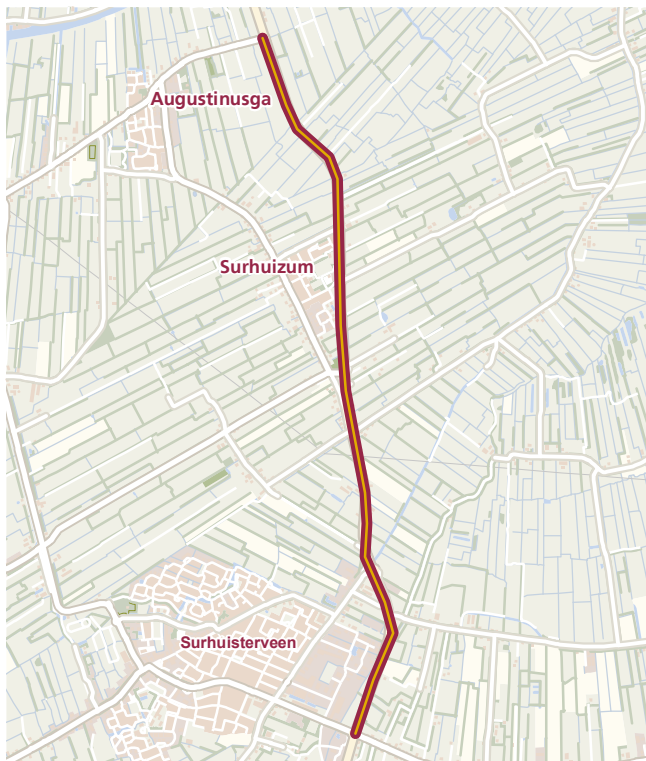
2013: uitwerking gepresenteerde plan tot definitief ontwerp. Getracht wordt de benodigde grond voor aanleg ovonde en toeleidende wegen aan te kopen.

Planning in 2014

Uitvoering op zijn vroegst in 2014. Dit is afhankelijk van de grondaankoop. Bij onteigening of aanpassing van het ontwerp wordt uitvoering later.

Historie van het project

In 2012 is een plan gepresenteerd voor de N358 tussen Augustinusga en de A7 (Skieding - Uterwei). Voor de maatregelen op het deel Augustinusga en de A7 Uterwei bestond draagvlak. Voor het deel Surhuisterveen en de A7 bestond dit draagvlak niet. Daarom is het project gesplitst in de Uterwei en de Skieding.



Probleem

In Noordoost-Fryslân komen relatief veel verkeersongevallen voor en is regelmatig sprake van vertraging en sluipverkeer. Ook is de ontsluiting op het landelijke hoofdwegennet onvoldoende. De inrichting van de N358 tussen Buitenpost en de A7 kent doorstroming- en verkeersveiligheidsproblemen. Oorzaak zijn onder andere het landbouwverkeer op de hoofdrijbaan en de vele uitritten op de N358. Naast het doorstromingsprobleem (bereikbaarheid) speelt het verkeersveiligheidsprobleem op het kruispunt Leidijk en de aansluiting met de A7 een (beperkte) rol.

Voorgestelde maatregelen

In combinatie met groot onderhoud wordt de N358 tussen afslag Augustinusga en de aansluiting A7 verbreed tot 6.80 m en voorzien van aangepaste belijning. Gezocht wordt naar 'een oplossing op maat' die aan de grootste knelpunten tegemoet komt en tegelijk mogelijkheden blijft bieden voor verdere uitbreiding. Gedacht kan worden aan het toepassen van landbouwpasseerstroken en extra linksafvakken.

Beoogd effect

Doel van dit project is de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren door de inrichting van de weg meer in overeenstemming te brengen met de functie.

Ruimtelijke kwaliteit

Vanaf het begin is een provinciale landschapsarchitect betrokken en waar mogelijk worden in het schetsstadium al landschappelijke voorwaarden meegenomen.

Afspraken met derden

Overleg met gemeenten, aanwonenden en andere belanghebbenden vindt in een open planproces plaats.

Financiering

Provincie	€ 3.218.000
Bijdrage onderhoud en BDU	€ 788.000
Totaal	€ 4.006.000

Tijdschema/mijlpalen

In 2013 vindt afweging plaats tussen de verschillende oplossingsrichtingen.

Planning in 2014

Begin 2014 wordt de voorkeursoplossing bepaald. De duur van de voorbereiding en uitvoering is afhankelijk van deze voorkeursoplossing.

Historie van het project

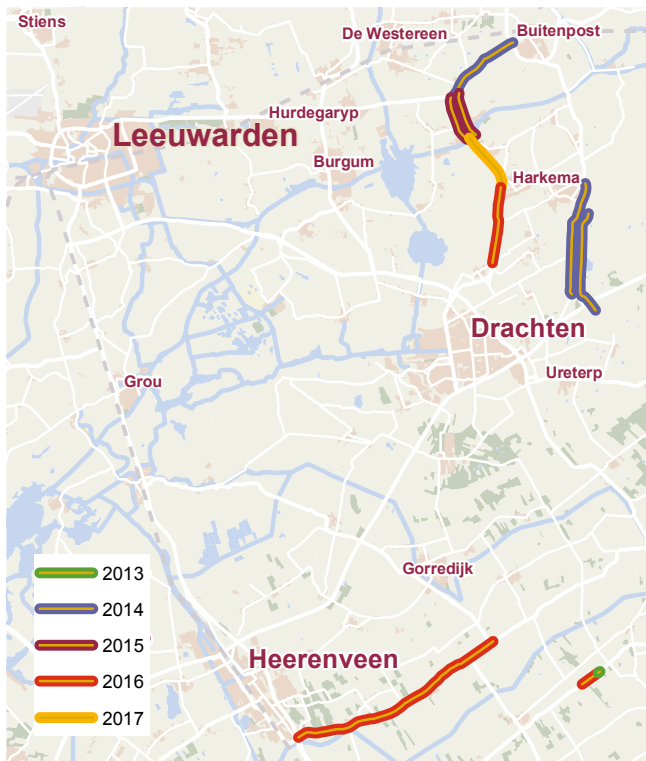
In 2012 is een plan gepresenteerd voor de N358 tussen Augustinusga en de A7 (Skieding - Uterwei). Tegen de voorgestelde maatregelen op het deel tussen Surhuisterveen en de A7 (de Skieding) bleek veel weerstand te bestaan. Dit vooral als gevolg van het grote aantal woningen met een directe aansluiting op de N358. Dit was reden om het project te splitsen in de Uterwei en de Skieding. Voor de Skieding worden de stappen van een m.e.r.-rapportage gevolgd om de verschillende oplossingsrichtingen tegen elkaar af te wegen en de voorkeursoplossing te bepalen.



Fryslân-East

Groot Onderhoud Deklagen

Groot Onderhoud Deklagen



Probleem

Schade aan oppervlak verharding.

Voorgestelde maatregelen

Werkzaamheden zoals herstraten, het aanbrengen van slijt- en deklagen.

Beoogd effect

Herstel schade conform uitgangspunten onderhoudsbeleidsplan.

Duurzaamheid

De uitvoering van de werkzaamheden wordt gecombineerd met overige projecten (bijvoorbeeld de haltevoorzieningen), kleine reconstructies en kleine infrastructurele knelpunten. Vrijkomende materialen die voor hergebruik in aanmerking komen, worden of in het bestaande werk of in andere werken toegepast (bijvoorbeeld freesasfalt). De nieuw aan te brengen markeringen zullen bestaan uit duurzame materialen (agglomeraat) volgens de 'DEHK-normering' (essentiële herkenbaarheidkenmerken).

Afspraken met derden

In verband met omleidingroutes vindt overleg plaats met gemeenten, openbaar vervoer, bedrijven en politie.

Financiering

Per jaar is voor de gehele provincie een budget van afgerond € 1.850.000, - beschikbaar. In 2014 is rekening gehouden met een extra budget van € 800.000 omdat reeds geplande uitgaven uit het onderhoudsbudget aan reguliere MPI-projecten omlaag konden worden gebracht.

Groot onderhoud deklagen 2013

- N351, hoofdrijbaan kom Nijeberkoop
Hectometer 7.40 - 7.55

Groot onderhoud deklagen 2014

- N355, hoofdrijbaan Twijzel - Buitenpost
Hectometer 19.50 - 23.75
- N358, hoofdrijbaan Surhuisterveen - rijksweg A7
Hectometer 39.70 - 46.10
- N358, fietspad De Scheiding
Hectometer 41.26 - 47.14

Groot onderhoud deklagen 2015

- N369, hoofdrijbaan Kootstertille - Twijzel
Hectometer 10.18 - 12.54
- N369, fietspad Kootstertille - Twijzel
Hectometer 10.08 - 12.53

Groot onderhoud deklagen 2016

- N351, hoofdrijbaan Nijeberkoop
Hectometer 7.50 - 8.50
- N369, hoofdrijbaan Rottevalle - Harkema
Hectometer 2.90 - 7.15
- N380, fietspad Oudeschoot - Jubbega
Hectometer 0.00 - 11.50

Groot onderhoud deklagen 2017

- N369, hoofdrijbaan Harkema - Kootstertille
Hectometer 7.15 - 10.18



N381 Drachten - Drentse grens (2015) ■

RSP-project Bereikbaarheid Leeuwarden ■

RSP project Bereikbaarheid Gebiedsontwikkeling Heerenveen ■

Spoortunnel Wolvega ■
(spoorwegoverwegveiligheid baanvak Leeuwarden - Zwolle) (2015)

Fryslân-East

Majeure Provinciale Projecten

De N381 ligt in Zuidoost-Fryslân, in het verlengde van de N31 (Wâldwei) en vormt een verbinding tussen de A7 in Fryslân en de A28 in Drenthe. De N381 heeft een zeer belangrijke functie in Zuidoost-Fryslân en voor Fryslân als geheel. Dit uit zich onder andere in een hoog aandeel vrachtverkeer, veel meer dan op andere provinciale wegen. Omdat de weg op enkele plaatsen door of dicht langs woonbebouwing loopt, veroorzaakt dat veel hinder. Ook vinden er veel (ernstige) ongevallen plaats op de N381.

Aanleiding opwaardering N381 Drachten - Drentse grens
In het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) van Fryslân van 1999 en 2006 is opgenomen dat het Friese deel van de N381 ingericht wordt als een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur en ongelijkvloerse kruisingen, zoals tunnels en viaducten. Dit sluit aan op de weginrichting van het Drentse deel van de N381. In 2010 is het PVVP uit 2006 geëvalueerd. Deze evaluatie heeft niet geleid tot gewijzigde inzichten. De redenen voor de ombouw van de N381 hebben uiteraard te maken met de problemen die er nu zijn.

Doelen opwaardering N381 Drachten - Drentse grens

In het PVVP zijn de volgende doelen vastgelegd voor de ombouw:

- Betere bereikbaarheid van Drenthe en Duitsland;
- Betere verbinding tussen economische kernzones;
- Veilig wegennetwerk in Zuidoost-Fryslân;
- Verbetering van veiligheid op en om de N381;
- Verbetering van leefbaarheid in het gebied langs de N381.

Het deel van Drachten tot Donkerbroek wordt dubbelbaans (2x2 rijstroken), daarna wordt de N381 vanaf Donkerbroek tot de Drentse grens als enkelbaans weg vormgegeven.

Historie van het project

Op 10 februari 2010 hebben Provinciale Staten ingestemd met het Realisatiebesluit N381 en het uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld. Op 30 november 2011 hebben Provinciale Staten het Provinciaal Inpassingsplan

(PIP) N381 Drachten - Drentse grens vastgesteld. Op 31 oktober 2012 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State alle ingediende beroepen tegen het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) afgewezen en werd het PIP onherroepelijk.

Hoewel het Project N381 Drachten - Drentse grens ooit gestart is als een wegenproject, is het langzaam uitgegroeid tot een breder project dan alleen de weg. De nieuwe N381 biedt namelijk veel kansen voor de ontwikkeling van het gebied direct om de weg heen. Provinciale Staten hebben op 7 november 2012 ingestemd met het begrotingsvoorstel voor 2013 en daarmee ook met de financiering voor deze gebiedsontwikkeling.

Het eerste contract N381 Drachten - Nanningaweg is op 6 juni 2013 aanbesteed. De aanbesteding van dit eerste contract heeft een voldoende (positief) aanbestedingsresultaat opgeleverd. Op basis van dit aanbestedingsresultaat is de (financiële) prognose einde werk bijgesteld. Daarom wordt voor de aanleg van een onderdoorgang van de N381 ter plaatse van Oosterwolde-Zuid gekozen in plaats van een viaduct.

Landschap en ecologie

Provinciale Staten hebben in 2009 de Landschappelijke Inpassingsvisie vastgesteld. Deze visie is leidend voor zowel de essentiële 'groene' maatregelen uit het Provinciaal Inpassingsplan als voor de maatregelen die vanuit de gebiedsontwikkeling worden getroffen.

In 2011 is een aantal vleermuiskasten opgehangen en in 2012 zijn vogelvides, zandruggen ten behoeve van de das en poelen voor de poelkikker aangelegd. In 2013 zijn diverse boomwallen, houtsingels en grondwallen aangelegd en beplant. In de komende jaren zullen nog meer ecologische maatregelen getroffen worden, zoals de aanleg van hop-overs en faunaduikers.

Duurzaamheid

Duurzame maatregelen zijn geborgd in de eisenspecificatie van de realisatiecontracten, een

gunningcriteria voor de contracten is duurzaamheid. De eis is dat er zo min mogelijk verlichting wordt toegepast langs de weg. Indien verlichting noodzakelijk is, wordt er gebruik gemaakt van led-verlichting. Er worden houten geleiderails bij hop-overs toegepast en de weg wordt aangelegd met tweelaags ZOAB. De aannemer die het eerste contract zal uitvoeren, heeft verder aangegeven dat het zand/grond gebruik en de transportbewegingen van het bouw materiaal worden geoptimaliseerd. Het overgrote deel van de voertuigen van de aannemer voldoen aan de nieuwe Europese richtlijnen ten aanzien van de uitstoot van schadelijke gassen. De aannemer hergebruikt zoveel mogelijk beton- en asfaltgranulaat. Bovendien zorgt de aannemer voor zelfreinigende berm en een onderhoudsarm bermmengsel. Daarnaast organiseert de aannemer een duurzaamheid seminar, een duurzaamheidsfeest bij de opening van de N381 en brengt hij de kennisuitwisseling met de TU Delft en de NHL op gang.

Het Infocentrum N381 (Donkerbroek) heeft sinds oktober 2011 33 zonnepanelen op het dak liggen. In 2013 is grond vanuit het project 'Rondweg Gorredijk' gebruikt voor de aanleg van een grondwal in het westelijk buitengebied van Donkerbroek. Deze grondwal is inmiddels ook beplant.

Financiering

Het project N381 Drachten - Drentse grens is volledig financieel gedekt. Provinciale Staten hebben € 146,3 miljoen (inclusief bouwrente en prijsindexatie) beschikbaar gesteld voor het realiseren van een enkelbaans tracé van de N381 Drachten - Drentse grens. Provinciale Staten hebben aanvullend € 15 miljoen beschikbaar gesteld voor het realiseren van een dubbelbaans tracé tussen Drachten en Donkerbroek.

In de bestuursovereenkomst van 18 februari 2011 is vastgelegd dat de gemeenten Smallingerland, Opsterland en Ooststellingwerf in totaal € 3 miljoen zullen bijdragen aan de dubbelbaans uitvoering van de N381 van Drachten tot Donkerbroek. Een belangrijke afspraak in de bestuursovereenkomst is dat wanneer de gemeentelijke bijdrage niet of niet helemaal nodig is voor de verdubbeling, dat dit geld dan wordt geïnvesteerd in de gebiedsontwikkeling. Die kans ontstaat wanneer het project afsluit met een positief saldo. Bij de vaststelling van het Inrichtingsplan gebiedsontwikkeling N381 Drachten - Drentse grens (december 2012) is al rekening gehouden met dit maximale bedrag van € 3 miljoen, zodat aan deze afspraak invulling is gegeven.

Mijlpalen 2013/ 2014

zomer 2013	Gunning werk contract 1: Drachten - Nanningaweg;
najaar 2013	Start werkzaamheden contract 1;
voorjaar 2014	Gunning contract 2: Oosterwolde-Zuid - Drentse grens;
zomer 2014	Gunning contract 3: Nanningaweg - Oosterwolde-Zuid;
2014/2015	Gunning contract 4a, b, c, etc: maatregelen gebiedsontwikkeling.

Planning 2014

De onteigeningsprocedure wordt afgerond. Het contract N381 Drachten - Nanningaweg is volop in uitvoering. Ook het gedeelte N381 Nanningaweg - Drentse grens en de overige maatregelen uit de gebiedsontwikkeling worden al deels in 2014 uitgevoerd. De uitvoering loopt door in 2015.

Vastgoed

In totaal zijn er (na de detaillering van het wegontwerp) 56 grondeigenaren waarvan grond nodig is voor de opwaardering van de N381. Daarnaast is er ook grond nodig van Staatsbosbeheer, Bureau Beheer Landbouwgronden, twee waterschappen en drie gemeenten. In de zomer van 2013 is de stand van zaken dat er met vier grondeigenaren nog geen overeenstemming is bereikt.



Probleem

Congestie op deze invalsweg vormt een bedreiging van de bereikbaarheid van Leeuwarden. De ontwikkeling van Leeuwarden aan de zuidzijde versterkt dit probleem. Daarbij is er een conflict tussen het wegverkeer en het waterverkeer over het Van Harinxmakanaal, waardoor ook lange wachttijden op het water en overlast voor de weggebruiker ontstaan. De oplossing ligt in een reconstructie van het Drachtsterplein en het kruispunt Zuiderburen, en in een aquaduct onder het Van Harinxmakanaal. De weg wordt beheerd door de gemeente Leeuwarden; de kanaalkruising is van de provincie Fryslân. De aanpak is gemeenschappelijk.

Voorgestelde maatregelen

Drachtsterplein: een compact kruispunt geregeld met verkeerslichten en 2 vrije rechtsafstroken (naar de Hemrik en vanaf het MCL). Het kruispunt wordt half verhoogd aangelegd en voorzien van 4 half verdiepte fietstunnels. (Gerealiseerd in 2012.)

Kanaalkruising: een 2x2 strooks invalsweg met fietsvoetpad aan de westzijde waarbij het kanaal gekruist wordt d.m.v. een aquaduct, te bouwen aan de oostzijde van de bestaande brug. De brug wordt daarna gesloopt.

Kruising Goutum/Hempens - Teerns/Zuiderburen: een ongelijkvloerse aansluiting waarbij de Drachtsterweg verdiept ligt en verdiept blijft tot het aquaduct. Het fietspad 'Zuiderburen noord - Goutum noord' kruist de Drachtsterweg hierdoor ook ongelijkvloers.

Fiets-sloepenroute Wiarda. Deze wordt in de Drachtsterweg zuidelijk van de kruising Goutum/Hempens - Teerns/Zuiderburen aangelegd om een fietsverbinding te realiseren met het door de gemeente nieuw aan te leggen buurtschap Wiarda. Daarnaast wordt hiermee een vaarverbinding voor sloepen gerealiseerd tussen de Tearnserwielen en het toekomstige buurtschap Wiarda.

De reconstructie van het Drachtsterplein is uitgevoerd door de gemeente Leeuwarden. De realisatie van het

aquaduct en de verdiepte ligging wordt uitgevoerd door de provincie.

Beoogd effect

Een betere afwikkeling van de verkeersstromen en betere inpassing van de weg in de omgeving.

Ruimtelijke kwaliteit

De herinrichting van het openbare gebied (met name in de wijk Aldlân) maakt deel uit van de scope van het totale project Drachtsterweg e.o. Ook de beoogde verbindingen tussen Zuiderburen en Goutum voor fietsers en voor sloepen behoren tot deze scope. Deze maatregelen beogen een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Voor de inpassing en architectuur van de kunstwerken in zowel Haak als invalswegen, waaronder de Drachtsterweg, is een zogenaamd Ambitiedocument opgesteld. Dit document dient als toetsingskader voor de bouwvergunningen. Voor de vormgeving van het aquaduct is gebruik gemaakt van een architect (idem bij westelijke invalsweg) om de relatie van beide aquaducten te benadrukken: Poorten naar Leeuwarden.

Duurzaamheid

De keuze voor een aquaduct is een toekomstbestendige maatregel. Conflicten tussen het vaarverkeer en het wegverkeer op deze kruising worden duurzaam opgelost.

Daarnaast worden in het ontwerp diverse duurzaamheidsmaatregelen voorgeschreven. Doelstelling is een energie-neutrale weg in de gebruiksfase. Dit gebeurt o.a. door toepassing van een eiland met zonnepanelen voor energieopwekking.

Ruimtelijke procedure

In 2012 is het bestemmingsplan opnieuw ter visie gelegd. Bij de eerste ter visielegging is een aantal zienswijzen ingediend die hebben geleid tot een verbetering en aanscherping van het bestemmingsplan. Deze wijzigingen waren van dien aard dat is gekozen voor

een hernieuwde ter visie-legging, mede met het oog op voorkomen van beroepen bij de Raad van State.

Afspraken met derden

Het project maakt deel uit van het RSP-project Bereikbaarheid Leeuwarden, dat als concreet project is opgenomen in het in juni 2008 met het rijk afgesloten convenant over het RSP. De andere onderdelen van dit RSP-project zijn de westelijke invalsweg en een bijdrage voor de Haak om Leeuwarden.

Het project maakt voorts deel uit van de Overeenkomst programma bereikbaarheid Leeuwarden van 1 maart 2010.

Met de gemeente Leeuwarden is afgesproken dat de provincie zorg draagt voor de uitvoering van het aquaduct met toebehoren inclusief het verdiepte deel van het tracé (ca 3km) en bijbehorende kunstwerken. De gemeente zorgt voor de realisatie van het

Drachtsterplein. De gemeente draagt zorg voor de regionale bijdrage.

Financiering

De kosten van het totale project bedragen € 86 miljoen (exclusief BTW, prijspeil 2008). Hiervan wordt € 79,35 miljoen gedekt uit het rijksdeel in het RSP en € 6,65 miljoen door de gemeente Leeuwarden. De projectkosten worden opgesplitst naar aquaduct en overige onderdelen.

Tijdschema/mijlpalen

Geplande eindoplevering: 2016 (inclusief opruimen overbodige infrastructuur e.d.)

Planning in 2014

De werkzaamheden voor het aquaduct en de verdiepte ligging van de Drachtsterweg beginnen in het eerste kwartaal van 2014.



RSP project Bereikbaarheid Gebiedsontwikkeling Heerenveen



Probleem

In en rondom Heerenveen spelen verschillende verkeersproblemen. Veel van deze problemen zijn nu al dagelijks waarneembaar. Ook zullen er de komende jaren nieuwe problemen bijkomen als er geen maatregelen worden getroffen. Als er niet wordt ingegrepen neemt de verliestijd in de spitsperiodes op het wegennet in en rondom Heerenveen dagelijks met bijna 75% toe. De groei van de verliestijd is veel groter dan de verwachte toename van verkeersbewegingen. Dit betekent dat het wegennet geen (rest)capaciteit heeft om de groei van het verkeer adequaat op te vangen.

De belangrijkste problemen in Heerenveen concentreren zich rondom:

- de doorstroming op het klaverblad Heerenveen;
- toegankelijkheid van de stad bij de stedelijke aansluitingen op het hoofdwegennet;
- op onderdelen van de gemeentelijke verdeelring;
- verkeershinder tijdens evenementen.

Voorgestelde maatregelen

In 2009 zijn tussen rijk en regio afspraken gemaakt om de verkeersproblematiek in en rond Heerenveen aan te pakken. Daarnaast zijn in RSP verband afspraken gemaakt om de gebiedsontwikkeling van Heerenveen en de ontwikkeling van het concept Stad van Sport te faciliteren. Hiervoor is een visie ontwikkeld op de verkeerstructuur voor de lange termijn.

Voor het klaverblad Heerenveen moet de oplossing worden gezocht in het bieden van meer capaciteit. Hierover moeten afspraken met het rijk worden gemaakt. Ten aanzien van de stedelijke ontsluiting wordt verkeer meer gespreid over de aansluitingen van de A32 als de A7. Om de 'toegangscapaciteit' van de stad te vergroten wordt langs de A32 een parallelstructuur aangelegd en wordt van de twee hele aansluitingen twee halve gemaakt. Op de gemeentelijke verdeelring is het voorstel om een aantal kruispunten te reconstrueren. En voor voetbalwedstrijden en andere evenementen wordt verkeer vanuit de verschillende windrichtingen



naar bepaalde parkeerterreinen gestuurd. Dit, om opstoppingen en parkeeroverlast in woonwijken te verminderen.

Ruimtelijke kwaliteit

Het pakket aan infrastructuur maatregelen is bepaald nadat de stedelijk-ruimtelijke structuur voor het gebied is ontwikkeld.

Duurzaamheid

Het plan is toekomstvast. Elementen uit duurzaamheid worden in de plan uitwerkingsfase ingebracht.

Afspraken met derden

Over deze oplossing en aanpak is een principeakkoord afgesloten tussen de gemeente Heerenveen en de

wegbeheerder RWS. Het plan kan nu worden vertaald in een concreet project.

Financiering

Binnen het RSP is € 25,5 miljoen gereserveerd voor het infrastructuurpakket, aangevuld met € 5 miljoen uit Wurkje foar Fryslân. De kosten voor een betere ontsluiting van de stad zijn ingeschat op circa € 30 miljoen. Gekeken wordt of middels slimme uitvoering ook nog geld kan worden aangewend voor de stedelijke verdeelring, maatregelen voor de aansluitingen op de A7 en voor de evenementensituatie.

Planning in 2014

Samen met gemeente Heerenveen als initiatiefnemer wordt de geschetste oplossing verder uitgewerkt in een concreet projectvoorstel (planuitwerking).





Probleem

De overwegveiligheid op de spoorlijn Leeuwarden - Zwolle moet worden verbeterd. Een van de projecten is het ongelijkvloers maken van de spoorwegkruising in 'Om den Noort' te Wolvega.

Voorgestelde maatregelen

De spoorwegovergang in 'Om den Noort' te Wolvega vervangen door een onderdoorgang voor snel- en langzaamverkeer.

Beoogd effect

Verbeterde spoorwegveiligheid. Bijkomend effect is een toename van de leefbaarheid.

Ruimtelijke kwaliteit

Project voorziet in een goede inpassing in de stedelijke omgeving.

Afspraken met derden

De gemeente Weststellingwerf co-financiert € 1,5 miljoen aan de onderdoorgang en € 500.000 aan de toeleidende wegen.

Financiering

Project wordt gefinancierd uit RSP-middelen voor spoorwegveiligheid € 10,5 miljoen (prijsspeil 2010).

Tijdschema/mijlpalen

Het huidige tijdschema gaat uit van een in gebruik stelling van de onderdoorgang begin 2015.

Planning in 2014

Het project wordt in uitvoering genomen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft daar in 2013 een opdracht voor verleend.

Historie van het project

Om het spoor tussen Leeuwarden en Zwolle geschikt te maken voor de uitbreiding van het aantal treinen is in het kader van het RSP-convenant afgesproken dat er geïnvesteerd zal worden in spoorwegveiligheid op het baanvak. Een van de projecten is het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang in 'Om den Noort' te Wolvega.



Kleine en reguliere projecten

Groot onderhoud deklagen

Majeure provinciale projecten

Rijksprojecten

Fryslân-West



N359 Aanleg dassenvoorziening N359 “Wyldemerk” (2013) ■

N359 Fietsoversteek Ruigahuizen (2014) ■

N354 Fietsroute Sneek - Woudsend (2014) ■

N384 Ffoonackerdyk, Dearsum-Lutjelollum (2014) ■

N354 Afslag IJlst (2014) ■

N359 Rondweg Lemmer (2014) ■

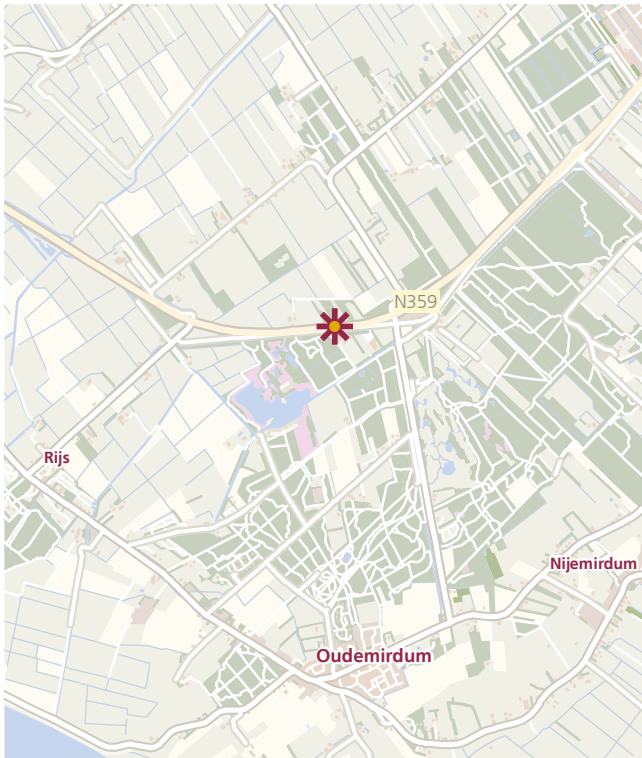
N359 Bolsward-Leeuwarden (2014) ■

Fryslân-West

Kleine reguliere projecten

2013 Aanleg dassenvoorziening Wyldemerck

(N359)



Probleem

Sinds 2005 zijn al ten minste vijftien dassen aangereden op de N359 ter hoogte van hectometerpaal 16.0.

Voorgestelde maatregelen

Aanleg dassentunnel inclusief geleidende dassenrasters.

Beoogd effect

Minder verkeersslachtoffers onder de dassenpopulatie en het verhogen van de verkeersveiligheid voor de weggebruiker.

Afspraken met derden

Geen directe afspraken. Wel nauwe samenwerking met stichting Das en Boom en Staatsbosbeheer.

Financiering

Totaal € 100.000

Amendement Provinciale Staten 7 november 2012 extra middelen (VAR).

Tijdschema/mijlpalen

Juli/Augustus 2013	offertes
Augustus 2013	gunning
September 2013	voorbereidende werkzaamheden
Oktober/November 2013	uitvoering



Probleem

Bij de kruising Ruigahuizen in de N359 hebben zich incidenteel ongevallen voorgedaan met fietsers. De oversteek op het kruispunt maakt onderdeel uit van het fietsknooppunt-netwerk. De autoweg N359 is met uitzondering van de meeste kruispunten ingericht als stroomweg. Idealiter dienen ongelijkvloerse kruisingen voor fiets- en autoverkeer te worden toegepast. Dat is hier voornamelijk niet aan de orde.

Voorgestelde maatregelen

Gezien de intensiteiten en beschikbare middelen volstaat op deze locatie een sobere variant van een middeneiland met separate fietsoversteek.

Beoogd effect

Een veiligere gefaseerde oversteekmogelijkheid voor fietsers.

Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid.

Betreft een kleine aanpassing binnen het bestaand verkeersgebied waarbij de ruimtelijke inpassing is te verwaarlozen.

Afspraken met derden.

Nvt.

Financiering

Totaal € 150.000.

Amendement Provinciale Staten 7 november 2012 extra middelen (VAR).

Tijdschema/mijlpalen

Oplevering eind 2014.



Probleem

De fietsroute tussen Sneek en Woudsend is deels aangemerkt als fiets snelweg en deels als hoofdfietsroute. De huidige inrichting voldoet niet aan de inrichtingseisen die aan een fietssnelweg en hoofdfietsroute worden gesteld.

Voorgestelde maatregelen

Het aanleggen van een gescheiden fietspad naast de bestaande parallelweg (buiten de bebouwde kom tussen Jutrijp en Sneek) en het realiseren van voorrangmaatregelen ter hoogte van de zijwegen ten gunste van het fietsverkeer. Daarnaast wordt aandacht besteed aan het verbeteren van het comfort voor de fietser. In het kader van de fietssnelweg is het noodzakelijk om de traverse Jutrijp te herinrichten.

Beoogd effect

Een toenemend en veilig fietsgebruik is gestimuleerd.

Ruimtelijke kwaliteit

In de gezamenlijke visie (zie 'afspraken met derden') is inhoudelijk afstemming gezocht en gevonden tussen een aantal gemeentelijke en provinciale projecten die langs de fietsroute zijn gepland.

Duurzaamheid

De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd. De realisatie van de verschillende projectonderdelen geschiedt gelijktijdig met de provinciale en gemeentelijke infrastructurele projecten in de nabije omgeving ('werk met werk maken').

Afspraken met derden

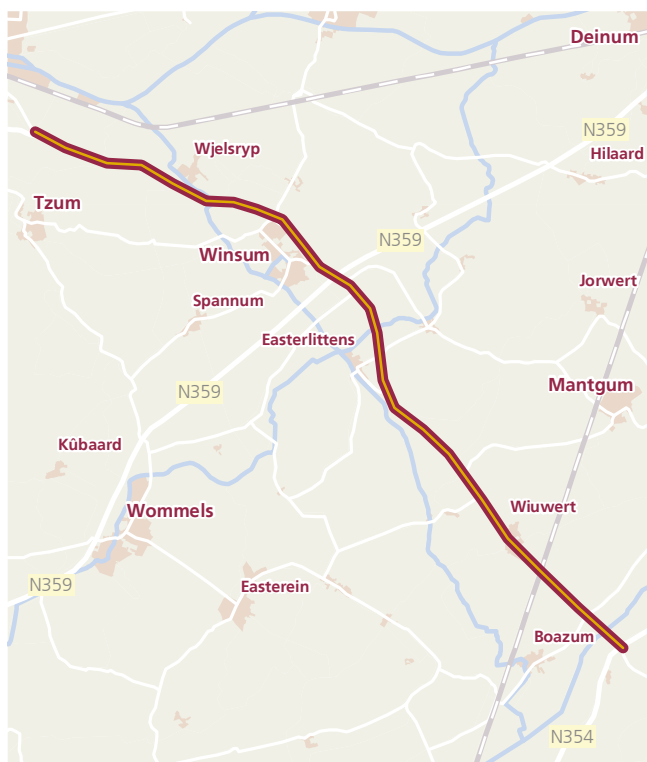
In samenwerking met de gemeente Wymbritseradiel en Plaatselijk Belang Jutrijp - Hommerts is in 2009 een visie opgesteld voor de fietsroute N354 tussen Sneek en Woudsend. In deze visie zijn de projecten voor wat betreft het ontwerp en de uitvoering op elkaar afgestemd. Zo heeft de gemeente Wymbritseradiel de parallelweg in de kom van Jutrijp en Hommerts in 2010 opgeknapt, waarbij de nodige aandacht is geweest voor de functie van de parallelweg als fietsroute. Gezien de samenhang met andere gemeentelijke en provinciale infrastructurele werken op dit traject zal het project gefaseerd worden uitgevoerd. Zo is de combinatie gezocht met groot onderhoud en reconstructie aansluiting IJlst.

Financiering

Provincie	€ 1.836.000
Derden	€ 2.657.000
Totaal	€ 4.493.000

Planning in 2014

Najaar 2013 herinrichting traverse Jutrijp kruising Grevinnewei en in het voorjaar van 2014 aanleg van het fietspad tussen Jutrijp en Sneek. De huidige parallelweg wordt een landbouwpad.



Probleem

Door geringe wegbreedte en het grote aantal wegkruisingen heeft de weg niet de gewenste veiligheid. Dit is aangegeven door de omgeving en gestaafd door een ongevalanalyse. Daarnaast is de weg toe aan groot onderhoud.

Voorgestelde maatregelen

De weg krijgt over het gehele tracé een gelijk profiel met een breedte van 6 meter met daarnaast aan weerszijden een betonverharding van 40 cm. Dit is gelijk aan de in 2013 gerealiseerde 1e fase (Winsum-Lutjelollum). De kruisingen die de dorpen Boazum, Easterlittens en Wjelsryp ontsluiten worden omgebouwd tot rotondes of ovondes met een diagonale fietsdoorsteek. De 60 km/u zone nabij Wiuwert wordt vergroot waarbij de daarin liggende kruisingen worden geaccentueerd. De wegen richting Britswert en Mantgum worden voorzien van voorsorteervakken en middengeleiders. De overige

kruisingen worden op een eenduidige manier veiliger gemaakt middels accentueringen in markeringen en wegmeubilair.

Beoogd effect

Een veiliger wegvak waarbij een vlotte doorstroming is gegarandeerd en waaraan komende jaren geen grootschalig onderhoud nodig is.

Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid

De bestaande kruispunten zijn relatief grootschalig. De rotondes en voorsorteervakken kunnen worden aangelegd binnen de bestaande verkeersruimte. Enkel de ovonde Wjelsryp zal extra ruimte in beslag nemen. Waar mogelijk wordt invulling gegeven aan het ruimtelijk beleid inzake beplanting.

Afspraken met derden

N.v.t.

Financiering

Totaal budget voor het project is € 3.438.000. Hiervan komt € 1.350.000 uit het Groot Onderhoud en het restant € 2.088.000 op basis van het amendement Provinciale Staten 7 november 2012 extra middelen (VAR).

Planning

Uitvoering in 2014.

Ovonde Wjelsryp wordt mogelijk later als gevolg van bestemmingsplanwijziging.



Probleem

Tot voor kort had IJlst een eigen, directe aansluiting op de A7. Met de herinrichting van de A7 rondom Sneek is deze aansluiting komen te vervallen. Het verkeer van en naar IJlst maakt hierdoor in de nieuwe situatie veel meer gebruik van de Sudergowei en de N354. De aansluiting van de Sudergowei op de N354 (afslag IJlst) wordt hierdoor drukker. In combinatie met de grote hoeveelheid verkeer op de N354 leidt dit tot een moeilijker oprijdbaarheid en daarmee gepaard gaande

verkeersonveiligheid, vooral in de spitsperiode. De aansluiting van een gemeentelijke weg op de ovonde wordt meegenomen. Het verwerven van de benodigde grond hiervoor heeft tot vertraging geleid.

Voorgestelde maatregelen

De huidige aansluiting IJlst wordt gewijzigd in een ovonde.

Beoogd effect

De toegankelijkheid van de N354 is verbeterd en de verkeersveiligheid is vergroot.

Duurzaamheid

Het werk wordt waar mogelijk gecombineerd met de aanpak van het aanpalende gedeelte van de fietsroute Sneek - Woudsend over een lengte van ca. 1.000 meter ('werk met werk maken').

Afspraken met derden

In samenwerking met de gemeente Wymbritseradiel en Plaatselijk Belang Jutrijp - Hommerts is een visie opgesteld voor de fietsroute N354 tussen Sneek en Woudsend. In deze visie wordt een aantal projecten voor wat betreft het ontwerp en de uitvoering op elkaar afgestemd. De afslag IJlst maakt hier ook onderdeel van uit.

Financiering

Provincie	€ 1.000.000
Derden	€ 400.000

Planning in 2014

Uitvoering en oplevering van het project.

Historie van het project

Door de structuurwijziging bij IJlst als gevolg van de ombouw van de stadsrondweg A7 Sneek werd het noodzakelijk geacht het project eerder uit te voeren. Om die reden is in 2009 besloten de aanpak van afslag IJlst naar voren te halen, van 2014 naar 2012. Door de moeizame grondaankoop is teruggегepen op de oorspronkelijke planning van 2014.



Probleem

Op de Rondweg (N359) in Lemmer ondervindt het wegverkeer in toenemende mate problemen met de doorstroming. Deze problemen worden veroorzaakt door de aanwezigheid van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan en overstekend (langzaam) verkeer vanaf de zijwegen. Daarnaast ontstaan problemen in de zomermaanden door druk vaarverkeer, waardoor de Zijlroedebrug vaak wordt bediend.

Voorgestelde maatregelen

Voor het oplossen van de grootste knelpunten op de korte termijn is een bedrag beschikbaar van € 2.134.500. Om te bepalen welke maatregelen hiervoor het beste kunnen worden uitgevoerd, is het tevens nodig dat duidelijk is wanneer en op welke wijze de rondweg in zijn totaliteit wordt opgewaardeerd. In samenwerking met de gemeente Lemsterland en Rijkswaterstaat is in 2010 een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de oorzaak van de problemen,

evenals naar mogelijke oplossingen. In het onderzoek is meegenomen dat de Zijlroedebrug vervangen zal worden door een aquaduct. Voor deze vervanging is een voorlopig bedrag van € 15 miljoen beschikbaar. Dit heeft geleid tot een voorkeursvariant die in maart 2012 in de provinciale Statencommissie is behandeld. Bij de behandeling is naar voren gekomen dat in de omgeving vragen leven over de problematiek van de huidige weg en de voorgestelde voorkeursvariant. Daarop is toegezegd dat in nauw overleg met de omgeving de problematiek in kaart gebracht zal worden en een variantenstudie zal worden gedaan. Dit zal moeten leiden tot een voorkeursvariant.

Beoogd effect

Een gekozen voorkeursvariant en realisatie kleinschalige maatregelen die ervoor zorgen dat de doorstroming van het wegverkeer op korte termijn wordt verbeterd.

Afspraken met derden

De gemeente Lemsterland participeert in de projectgroep die de variantenstudie begeleidt.

Financiering

Provincie € 2.068.000.

Tijdschema/mijlpalen

2013	Variantenstudie
2013/2014	Bestuurlijke keuze voorkeursvariant
2014	Uitwerking van de gekozen voorkeursvariant

Planning in 2014

Start uitvoering korte termijn maatregelen.

Historie van het project

Voordat de benodigde korte termijn maatregel(en) kan worden bepaald en uitgevoerd, moet eerst duidelijk zijn wanneer en op welke wijze de rondweg in zijn totaliteit zal worden opgewaardeerd. Dit onderzoek vergt meer tijd dan geraamd. De uitvoering wordt nu verwacht in 2014 in plaats van de oorspronkelijk geplande 2011.



Probleem

De N359 kent op dit gedeelte een weids en rechtlijnig karakter dat zorgt voor een gering attentieniveau. Er wordt hard gereden en gevaarlijk ingehaald. Het hele traject kampt met een bovengemiddeld hoge verkeersonveiligheid. Op de grootschalige gelijkvloerse kruispunten zijn er soms hoge naderingssnelheden die moeilijk zijn in te schatten voor fietsers en auto's vanaf de zijwegen. De N359 is een belangrijke drager van de verkeersstromen in het hele gebied van West- en Zuidwest-Fryslân. Er zijn geen geschikte alternatieven. De weg is afgelopen jaren op breedte gemaakt tijdens groot onderhoud. Dit project richt zich nu op het veilig maken van de kruispunten en oversteken.

Voorgestelde maatregelen

Voor alle kruispunten wordt op basis van visievorming een doorkijk gegeven voor het doorgroeien naar ideaalprofiel. Gezien het belang van de doorstroming en

veiligheid is de intentie dat kruispunten en oversteken ongelijkvloers worden gemaakt of dat ondergeschikte zijwegen worden omgeleid en gecombineerd (ideaalbeeld). De aansluiting met de Haak om Leeuwarden en bij Bolsward-noord zijn aparte projecten.

Ruimtelijke kwaliteit en Duurzaamheid

De provinciale weg N359 loopt van Leeuwarden tot Lemmer door karakteristieke Friese landschappen. De maatregelen die worden beoogd kunnen grote impact hebben. Bij de integrale aanpak die wordt toegepast heeft het provinciale Ruimtelijke Kwaliteitsteam haar visie en ideeën gegeven over de weg en de beoogde ongelijkvloerse kruisingsvormen. De aanbevelingen zullen worden meegenomen bij het ontwerpen op het gedeelte Bolsward-Leeuwarden.

Afspraken met derden

Gebiedsgewijze aanpak, planproces voor de hele N359 met de zeven betrokken gemeenten en de dorpsbelangen in de regio. Er wordt vooraf een visie opgesteld over het eindbeeld, welke nog invloed heeft op de nadere invulling van het plan.

Financiering

Provincie	€ 12.405.000
Bijdrage derden	€ 1.500.000
Totaal:	€ 13.905.000

Tijdschema/mijlpalen

In juli 2010 zijn per aansluiting voorkeursvarianten vastgesteld met de bevolking.

Historie van het project

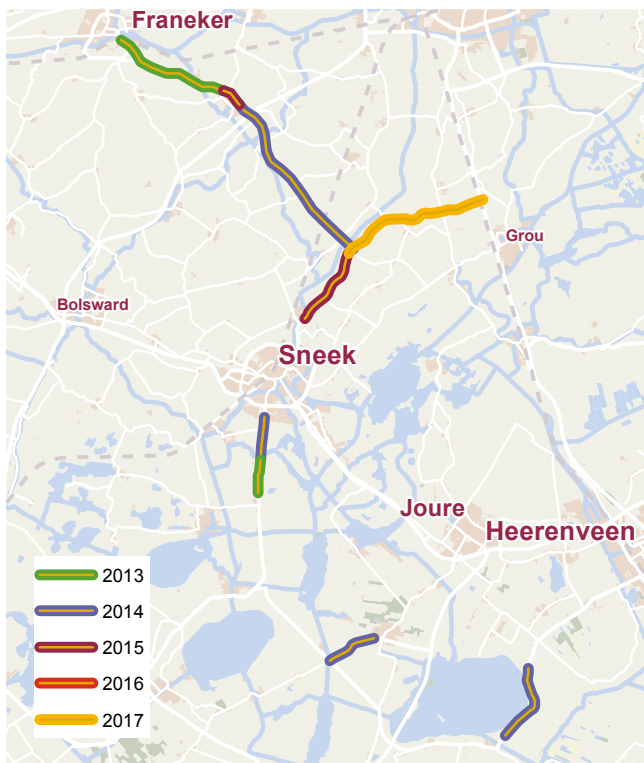
Op het traject Bolsward-Leeuwarden zou een volledige opwaardering tot ideaalbeeld naar verwachting ruim € 24 miljoen vergen. In onderhavig project zullen daarom alleen de meest urgente kruispunten bij Winsum, Húns/Leons en Hilaard worden aangepakt. Begin 2012 zijn daarvoor de benodigde middelen beschikbaar gesteld.



Fryslân-West

Groot Onderhoud Deklagen

Groot Onderhoud Deklagen



Probleem

Schade aan oppervlak verharding.

Voorgestelde maatregelen

Werkzaamheden zoals herstraten, het aanbrengen van slijt- en deklagen.

Beoogd effect

Herstel schade conform uitgangspunten onderhoudsbeleidsplan.

Duurzaamheid

De uitvoering van de werkzaamheden wordt gecombineerd met overige projecten (bijvoorbeeld de haltevoorzieningen), kleine reconstructies en kleine infrastructurele knelpunten. Vrijkomende materialen die voor hergebruik in aanmerking komen, worden of in het bestaande werk of in andere werken toegepast (bijvoorbeeld freesasfalt). De nieuw aan te brengen

markeringen zullen bestaan uit duurzame materialen (agglomeraat) volgens de 'DEHK-normering' (essentiële herkenbaarheidkenmerken).

Afspraken met derden

In verband met omleidingroutes vindt overleg plaats met gemeenten, openbaar vervoer, bedrijven en politie.

Financiering

Per jaar is voor de gehele provincie een budget van afgerond € 1.850.000, - beschikbaar. In 2014 is rekening gehouden met een extra budget van € 800.000 omdat reeds geplande uitgaven uit het onderhoudsbudget aan reguliere MPI-projecten omlaag konden worden gebracht.

Groot onderhoud deklagen 2013

- N354, hoofdrijbaan kom Jutryp
Hectometer 27.80 - 29.35
- N384, hoofdrijbaan Winsum - Franeker
Hectometer 10.00 - 15.70

Groot onderhoud deklagen 2014.

- N354, hoofdrijbaan Sneek - Jutryp
Hectometer 25.75 - 27.80
- N384, hoofdrijbaan Dearsum - N359
Hectometer 0.00 - 9.00
- N924, fietspad Broeresleat - Delfstrahuizen
Hectometer 6.50 - 10.40
- N927, hoofdrijbaan St. Nicolaasga - Tjerkgeast
Hectometer 2.86 - 5.50

Groot onderhoud deklagen 2015

- N354, hoofdrijbaan Dearsum - Scharnegoutum
Hectometer 15.80 - 20.00
- N384, hoofdrijbaan N359 - Winsum
Hectometer 9.00 - 10.00

Groot onderhoud deklagen 2017

- N354, hoofdrijbaan A32 - Dearsum
Hectometer 8.70 - 16.10



Derde trein Sneek (2014) ■

Spoorlijn Leeuwarden - Harlingen (2014) ■

Versnellen spoorbrug Van Harinxmakanaal (traject Leeuwarden-Zwolle (2015) ■

Aanpassen overweg Rotstergaastweg Heerenveen (2015) ■

Station Leeuwarden Werpsterhoek (2014-2020) ■

Fryslân-West

Majeure Provinciale Projecten



Probleem

Er is onvoldoende infrastructuur voor uitbreiding van de dienstregeling.

Voorgestelde maatregelen

Aanleggen extra infrastructuur voor het laten rijden van een derde trein per uur per richting. Een extra passeerspoor en perron te Sneek-Noord. Vanuit het oogpunt van de spoorwegveiligheid het afsluiten van de overweg 'De Flearen' en het aanleggen van een ontsluitingsweg De Flearen - Boazum. Afsluiten van de overweg in het Tsjerkepaad te Bears met een op afstand bedienbaar landbouwhek.

Beoogd effect

Kwaliteitsverbetering van de spoorlijn om een bijdrage te leveren aan het verbeteren van het openbaar vervoer in de provincie. Het laten rijden van een derde trein

per uur per richting tussen Sneek - Leeuwarden. De spoorwegveiligheid op peil houden.

Ruimtelijke kwaliteit

Op het nieuw aangelegde perron in Sneek-Noord is extra aandacht besteed aan de inpassing door de aanplant van extra groen.

Afspraken met derden

Project wordt afgestemd met gemeente Súdwest Fryslân en het Projectbureau Friese Meren (i.v.m. de aanleg van een fietspad langs de Swette).

Met betrekking tot de afsluiting van de spoorwegovergangen 'De Flearen' bij Boazum en het Tsjerkepaad te Bears zijn afspraken gemaakt voor de ontsluiting van de betreffende percelen.

Financiering

Financiering gebeurt uit de rijksmiddelen Regionale Maatregelen Capaciteitsanalyse (Quick Wins) en Brede Doeluitkering (BDU).

Tijdschema/mijlpalen

December 2010: inhaalspoor gereed.

2013: afronden project met aanpassen overwegveiligheid.

Planning in 2013

Fietspad/ontsluitingsweg Boazum - Scharnegoutum wordt opgeleverd in het kader van het afsluiten van de overweg 'De Flearen'. Realisatie afsluiting overweg Tsjerkepaad te Bears met een elektrisch beweegbaar 'landbouwhek'.

Historie van het project

Er is bij de aanbesteding van de exploitatieconcessie voor het noordelijk spoor een uitvraag gedaan naar een derde trein tussen Sneek en Leeuwarden. Achtergrond was de wens om de kwaliteit en het comfort te verbeteren door frequentieverhoging. De infrastructurele maatregelen zijn hiervoor noodzakelijk.



Probleem

Er ontstaat vertraging op de lijn door het enkelsporige baanvak. Hierdoor is het moeilijk om de dienstregeling te halen.

Voorgestelde maatregelen

Ter verbetering worden de wissels in Franeke en Dronryp aangepast, zodat hier sneller overheen gereden kan worden. In Leeuwarden wordt gedacht aan een extra wissel, zodat treinen naar en uit Harlingen onafhankelijk

van andere treinen kunnen rijden. Voor deze maatregel wordt nog financiële dekking gezocht.

Beoogd effect

De dienstregeling wordt 'robuuster', er ontstaat meer marge in de dienstregeling om op tijd te rijden.

Afspraken met derden

Project wordt afgestemd met het ministerie van IenM, Arriva, en NS (m.b.t. emplacement Leeuwarden).

Financiering

Financiering gebeurt uit de rijksmiddelen Regionale Maatregelen Capaciteitsanalyse (Quick Wins) en Brede Doeluitkering (BDU). De kosten voor de wissels bij Dronryp en Franeke worden door ProRail geschat op circa € 2,6 miljoen.

De kosten van een extra wissel op het spooreplacement te Leeuwarden wordt door ProRail geschat op circa € 2 miljoen.

Tijdschema/Mijlpalen

De realisering van de aanpassing van de wissels bij Dronryp en Franeke is voorzien in 2014. Deze aanpassing wordt gecombineerd met andere maatregelen aan het baanvak Leeuwarden - Harlingen. Voor de reizigers levert dit het minste hinder op.

De aanpassing van de wissels op het westelijk deel van het stationsemplacement te Leeuwarden worden door ProRail meegenomen in het onderzoek voor de totale aanpassing van het emplacement.

Planning in 2014

Aanbesteding (design & construct) van de realisering van de wissels bij Dronryp en Franeke.

Besluitvorming binnen ProRail hoe het emplacement Leeuwarden wordt aangepast en maken van afspraken.

Historie van het project

Uit de landelijke studie RMCA kwam naar voren dat op deze lijn de punctualiteit onder de norm was. Hieruit is het project gedefinieerd.

2015 Versnellen spoorbrug Van Harinxmakanaal (traject Leeuwarden-Zwolle)



Probleem

Trapsgewijs wordt in de periode van 2013 tot en met 2017 het aantal treinen tussen Leeuwarden en Zwolle uitgebreid van 2 naar 4 treinen per uur per richting. Door het openen en sluiten van de bestaande spoorbrug over het Van Harinxmakanaal te versnellen, worden de mogelijkheden voor deze intensivering van het treinverkeer vergroot.

Voorgestelde maatregelen

De gewenste verkorting van de tijd die nodig is om de spoorbrug te openen en te sluiten kan gerealiseerd worden door de spoorbrug op afstand te bedienen. De bediening van de spoorbrug wordt verplaatst naar de Verkeersleidingspost van ProRail te Groningen.

Beoogd effect

Het versnellen van de spoorbrug vergroot de mogelijkheid voor intensivering van het treinverkeer, maar ook van het betrouwbaar uitvoeren van de dienstregeling.

Ruimtelijke kwaliteit

De maatregelen hebben geen effect op ruimtelijke kwaliteit.

Afspraken met derden

Het project wordt uitgevoerd in samenwerking met ProRail en gemeente Leeuwarden en maakt onderdeel uit van de 'Overeenkomst inzake Programma Bereikbaarheid Leeuwarden' van maart 2010.

Financiering

Project wordt gefinancierd uit RSP-middelen, onderdeel Motie Koopmans. Hiervoor is een bedrag gereserveerd van € 2 miljoen exclusief BTW.

Tijdschema/mijlpalen

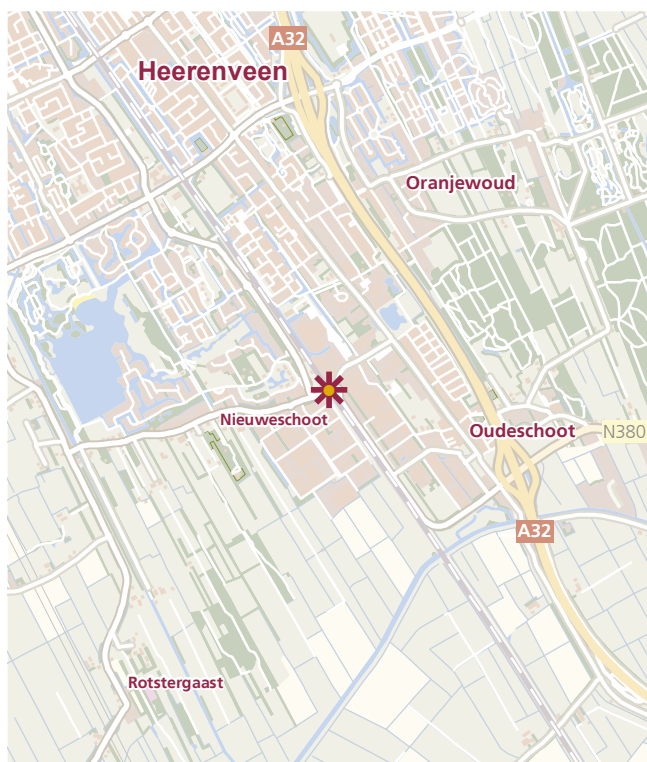
Gereed 2015.

Planning in 2014

Aanbesteding en start uitvoering.

Historie van het project

Als onderdeel van een Motie in de Tweede Kamer (Wiegman-Van Meppelen Scheppink en De Rouwe, 23 juni 2010) zijn voor het versnellen van de spoorbrug financiële middelen gereserveerd uit de restgelden van de Motie Koopmans.



Probleem

Trapsgewijs wordt in de periode van 2013 tot en met 2017 het aantal treinen tussen Leeuwarden en Zwolle uitgebreid van 2 naar 4 treinen per uur per richting. Hierdoor is het nodig de spoorwegveiligheid op de overweg Rotstergaastweg te Heerenveen te vergroten.

Voorgestelde maatregelen

De spoorkruising in de Rotstergaastweg is een intensief gebruikte overweg met relatief veel vrachtverkeer. Op dit moment moeten fietsers er twee keer de weg oversteken. In de nieuwe situatie blijven de fietsers aan één kant fietsen en krijgt het vrachtverkeer meer ruimte om de bocht te nemen.

Beoogd effect

Vergroting van de spoorwegveiligheid.

Ruimtelijke kwaliteit

De maatregelen hebben geen effect op ruimtelijke kwaliteit.

Afspraken met derden

Het project wordt uitgevoerd in samenwerking met ProRail en gemeente Heerenveen.

Financiering

Het project wordt gefinancierd uit RSP-middelen voor spoorwegveiligheid. De totale investering bedraagt € 653.000 exclusief BTW (prijspeil 2013). Via de investeringsagenda Drachten-Heerenveen, draagt de gemeente Heerenveen € 0,1 miljoen aan cofinanciering bij.

Tijdschema/mijlpalen

2015 realisatie.

Planning in 2014

Afronding bestemmingsplan procedure, aanvraag Omgevingsvergunningen en aanbesteding.

Historie van het project

Eerder is sprake geweest van een plan om een onderdoorgang te realiseren in de Rottumerweg in het kader van spoorwegveiligheid. Vanwege het bedrag aan cofinanciering van de gemeente Heerenveen bleek dit plan financieel niet haalbaar.



Probleem

Het ontbreken van een ontsluiting per spoor van de te ontwikkelen wijken in Leeuwarden-Zuid (Techum, Zuidlanden, Nieuw Stroomland).

Voorgestelde maatregelen

Station met twee onderdoorgangen (één voor fietsers en één voor snelverkeer).

Beoogd effect

Goede ontsluiting van Techum, Zuidlanden, Nieuw Stroomland per trein, alsmede het creëren van een P+R voor het noordelijk deel van Fryslân.

Ruimtelijke kwaliteit

In stedenbouwkundige schetsen wordt uitgegaan van royale, lichte onderdoorgangen met een hoog afwerkingsniveau. Speciale aandacht voor de inpassing van de hoofdfietsroute vanuit Leeuwarden naar het

zuiden, vanwege de onderdoorgang. Het ontwerp van de onderdoorgangen is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met het 'Kwaliteitsteam Leeuwarden Zuidwest'

Afspraken met derden

Project wordt afgestemd met het ministerie van I&M, ProRail en gemeente Leeuwarden.

De realisatie van station Werpsterhoek maakt onderdeel uit van de 'Overeenkomst inzake Programma Bereikbaarheid Leeuwarden' van maart 2010.

Financiering

Project wordt gefinancierd uit de RSP-middelen voor concrete projecten. Taakstellend budget is € 28 miljoen (prijspeil 2007). Cofinanciering vanuit de gemeente gebeurt op pakketniveau.

Planning in 2014

In 2013 is een start gemaakt met de voorbereiding van de aanbesteding van de twee onderdoorgangen. In 2014 wordt het project gegund en begonnen met de realisatie. In de zomer van 2014 zal eerst de gasbuis aan de oostkant van het spoor worden verlegd. Ook zal gestart worden met de aanpassing van de wegenstructuur. Daarna wordt begonnen met de bouw van de onderdoorgangen. De twee onderdoorgangen moeten gereed zijn in 2015. In 2014 zal een bedrag van circa € 10 miljoen worden uitgegeven.





Sneek (rijksweg 7) (2014) ■

N31 Haak om Leeuwarden (2015) ■

Aanleg rotondes voor Rijkswaterstaat (2013): ■
(A7-N369 Frieschepalen,
A7-N359 Bolsward zuidzijde,
A32-N351 Wolvega oostzijde)

A6/A7 Knooppunt Joure (2017) ■

N31 Gebiedsontwikkeling Traverse Harlingen (2017) ■

Fryslân-West

Rijksprojecten

Probleem

De rijksweg 7 door Sneek maakt onderdeel uit van het landelijke hoofdwegennet en vormt de westelijke invalspoort van de A7-zone. In de voormalige situatie kende de weg zeven gelijkvloerse met verkeerslichten geregelde kruispunten, een gelijkvloerse spoorwegkruising en een beweegbare brug. Dit leidde in toenemende mate tot filevorming en verkeersonveiligheid. Ook leidde dit tot grote stromen sluipverkeer door stedelijk en landelijk gebied, met alle problemen die dit veroorzaakte ten aanzien van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid.

Aangezien het meeste verkeer aan Sneek gebonden is, had het verbeteren van de bestaande weg de voorkeur boven een omlegging van de weg. Doordat er aan de westzijde echter te weinig ruimte was voor een overzichtelijk knooppunt, is hier de weg om het bedrijventerrein gelegd.

Voorgestelde maatregelen

Ombouwen van de zuidelijke rondweg tot een 80 km/uur weg met ongelijkvloerse kruispunten en een aquaduct in de Geeuw. Daarbij wordt een nieuwe zuidelijke omleiding van het bedrijventerrein de Hemmen gerealiseerd en ook een nieuwe ontsluitingsweg voor de westkant van Sneek. Dit alles gecombineerd met stedelijke herinrichting van de gebieden langs de weg en ontwikkeling en uitbreiding van het bedrijventerrein.

De huidige stand van zaken van de uitvoering ziet er als volgt uit:

- Het westelijk deel is in de eerste helft van 2008 opgeleverd.
- Het aquaduct Geeuw is in september 2008 opgeleverd.
- De houten brug Akkerwinde is in april 2009 geopend.
- Kruispunt Lemmerweg-rijksweg 7 is opgeleverd in juli 2010.
- Het oostelijke deel is in juli 2010 opgeleverd.
- De definitieve deklaag over deeltraject Midden (Molenkrite-Woudvaart) is in september 2010 aangebracht. Het tweede deel is in juni 2011 aangebracht.

- Bebording is in 2010 en 2011 aangebracht.
- Het Groenplan is door gemeente Súdwest Fryslân de afgelopen jaren uitgevoerd.
- De houten brug Molenkrite is opgeleverd op 1 augustus 2011.
- Het veegbestek met daarin alle kleine nog aan te pakken werkzaamheden is in juni 2012 opgeleverd.
- Contract Waterstad/opruimen ketenterrein is in juli 2012 opgeleverd.
- De reconstructie rotonde State As-Tingietersstraat is in mei 2013 opgeleverd.
- De werkzaamheden aan de Woudvaartbrug (fietsbrug en (groot)onderhoud) is gegund in januari 2013 en is begin 2014 klaar.

Beoogd effect

Door de reconstructie van de rijksweg 7 stroomt het verkeer op deze weg beter door en is stiller. Hierdoor wordt de leefbaarheid in de omgeving van de weg verbeterd en de verkeersveiligheid neemt toe. Door de bijkomende gebiedsontwikkeling wordt de weg goed ingepast in zijn omgeving, waardoor de leefbaarheid in de omgeving van de weg ook aantrekkelijker wordt.

Ruimtelijke kwaliteit

De weg wordt door project Waterstad in de omgeving ingepast. Waterstad is water dat aan de noordzijde van de rijksweg wordt aangelegd om de weg in zijn omgeving te laten passen. Door het aanleggen van Waterstad kan men met de boot vanaf de Geeuw langs de rijksweg naar de Woudvaart varen. De doorvaarhoogte zal hier 2,5m zijn. De aanleg van Waterstad wordt voor het merendeel meegenomen in de reconstructie van de weg. Echter, door de recessie zal niet alles zal klaar zijn als de reconstructie klaar is. De verkoop van de geplande kantoren en woningen loopt niet zoals gewenst, waardoor er nog niet met de bebouwing is begonnen. Dit plan is in 2013 verder opgepakt voor de aanleg van water langs de noordkant nabij de Potterzijlflat (Waterstad fase 2). De aanleg hiervan zal naar verwachting uiterlijk in 2015 klaar zijn.

Duurzaamheid

Materialen die in het project vrijkomen (o.a. grond, zand, verkeerslichten, oud staal dat vrijgekomen is bij de sloop van de brug) zijn hergebruikt of gerecycled.

Voor de bruggen over de rijksweg in het middendeel (tussen de Geeuw en de Woudvaart) is in 2004 een prijsvraag uitgeschreven. De prijswinnaar kwam met het ontwerp van een houten brug. Naast esthetische punten (o.a. de dragende houtenconstructie) heeft dit ontwerp ook gewonnen door het duurzame en milieuvriendelijke karakter van de brug.

Beide bruggen staan op hun plek ('Krusrak' in de Akkerwinde en 'Duvelsrak' in de Molenkrite). Deze bruggen zijn gemaakt van hout met het FSC-keurmerk en zullen 80 jaar meegaan (net als alle kunstwerken gemaakt van reguliere materialen). Het gebruikte hout is Accoya hout. Dit is radiata pine (dat geleverd wordt door een type snel groeiende bomen) dat vervolgens met een azijnzuursoort door acetyleren verduurzaamd wordt.

In het aquaduct is ZOAB (zeer open asfalt beton, een vorm van stil asfalt) toegepast. Verder zal in het middendeel (van Geeuw tot Woudvaart) tweelaags ZOAB worden gelegd. Er is gekozen voor stil asfalt om de leefbaarheid te verbeteren (door de geluidbelasting laag te houden).

Afspraken met derden

Gemeente Sneek (tegenwoordig Súdwest-Fryslân), Rijkswaterstaat, ProRail en provincie Fryslân hebben op 15 december 2005 de uitvoeringsovereenkomst ondertekend. In 2012 is hierop een wijziging gekomen voor de werkzaamheden aan de Woudvaartbrug. De uitvoering loopt op zijn eind. De laatste puntjes worden op de i gezet, waarna het project begin 2014 zal worden afgerond.

Planning in 2014

Naar verwachting wordt begin 2014 het project afgerond. De werkzaamheden aan de Woudvaartbrug is de laatste stap. De aanleg van Waterstad (fase 2: Geau - Lemmerweg) moet nog gerealiseerd worden. Naar verwachting starten deze werkzaamheden in 2014.





Probleem

De wegenstructuur in en rond Leeuwarden is ontoereikend om de verkeersstromen adequaat af te wikkelen. Filevorming, verkeersonveiligheid en sluipverkeer zijn de directe gevolgen. Extra ruimtelijke ontwikkelingen (m.n. zuidelijk van het Van Harinxmakanaal) zullen deze situatie nog verder verslechteren. Willen deze ontwikkelingen gestalte krijgen dan is realisatie van de 'Haak om Leeuwarden' (een 2*2 strooks autoweg die de N31, A31 en de A32 aan de zuidkant van Leeuwarden, tussen Marsum en Wirdum/Hemriksein volwaardig verbindt) noodzakelijk. Daarbij vormt de verbinding een ontbrekende schakel in het landelijke hoofdwegennet. Deze ontbrekende schakel wordt ingevuld om de Westergozone en Leeuwarden op een volwaardige wijze te ontsluiten. Aangezien het om een verbinding in het rijkshoofdwegennet gaat, wordt het project conform de Tracéwet uitgevoerd.

Voorgestelde maatregelen

Aanleg van een nieuwe wegverbinding tussen de N31 (Wâldwei) en de A32 bij Leeuwarden en de N31/A31 (weg naar Harlingen), inclusief verbindende wegen naar het stedelijk wegennet van Leeuwarden.

Beoogd effect

Een goed ingepaste, veilige doorgaande wegverbinding aan de zuidwestkant van Leeuwarden, met ongelijkvloerse kruisingen van wegen, vaarwegen en spoorlijnen, die niet alleen de bereikbaarheid van Leeuwarden verbetert, maar ook zorgt voor een vlottere doorstroming van het doorgaande verkeer in de bredere regio rondom Leeuwarden. Daarnaast worden nieuwe uitbreidingslocaties voor wonen en werken goed ontsloten.

Ruimtelijke kwaliteit

In het kader van het (Ontwerp)-Tracébesluit is een inpassingvisie opgesteld. Hierin zijn de uitgangspunten qua vormgeving en inpassing in het open landschap vastgelegd. Dit betreft niet alleen de Haak om Leeuwarden (inclusief kunstwerken) maar ook de nieuw aan te leggen invalswegen naar het stedelijk wegennet.

De uitgangspunten uit de inpassingvisie zijn vertaald in een Ambitiedocument voor de inpassing en architectuur van de Haak en de invalswegen. Dit plan dient als toetsingskader voor verlening van bouwvergunningen voor de kunstwerken in de Haak en de invalswegen.

Duurzaamheid

In samenwerking met gebiedsontwikkelingsproject 'Nieuw Stroomland' is onderzocht of de nieuwe infrastructuur op een duurzame wijze kan worden aangelegd en in stand gehouden. Daarbij is bijvoorbeeld gekeken naar zaken als verlichting, warmte-koudeopslag, duurzaam materiaalgebruik, efficiënt inzetten van grondstromen (Grip op Grond) etc. Ook het plaatsen en toepassen van zonnepanelen wordt onderzocht. Bij de uitwerking van de uitvoeringscontracten wordt

specifiek aandacht besteed aan duurzaamheid. Ook na aanbesteding worden aannemers verzocht actief mee te denken over toe te passen duurzaamheidsmaatregelen.

Tevens heeft in 2012 een inventarisatie plaatsgevonden naar koppelkansen van plannen en projecten uit de directe projectomgeving aan de realisatie van de haak (m.n. deelcontract 'Haak Noord'. In afstemming met de gemeente Menameradiel is een eerste prioritering aangebracht in deze gebiedsontwikkelingsprojecten. Een tweede koppeling wordt gelegd met de zgn. opruim- en herinrichtingscontracten, welke in 2015 in uitvoering komen. Doel hiervan is het gebied rondom de Haak een extra impuls te geven op gebied van leefbaarheid door bijvoorbeeld versterking van toeristisch-recreatieve of landschappelijke waarden. Voorwaarden voor succesvolle koppeling zijn bijvoorbeeld co-financiering, geen planologische belemmeringen, (bestuurlijk) draagvlak, etc.

Afspraken met derden

Gemeente Leeuwarden, de Provincie en het rijk hebben op 29 mei 2010 een realisatieovereenkomst gesloten voor de aanleg van de Haak om Leeuwarden. De realisatie van de Haak om Leeuwarden maakt onderdeel uit van het Bereikbaarheidsprogramma Leeuwarden ('Vrij Baan'). Over de uitvoering van de Vrij Baan projecten zijn afspraken vastgelegd in een overeenkomst met de gemeente Leeuwarden.

Tijdens het bestuursoverleg 'BO MIRT' d.d. 18 mei 2009 is de afspraak gemaakt met de minister dat voor de 'over all' uitvoering van de werkzaamheden in het programma de regie ligt bij de provincie Fryslân. De provincie zal ook trekker zijn voor de realisatie van het noordelijk deel van de Haak. Dit betreft het gedeelte tussen Marsum en de Hendrik Algraweg (N31), inclusief de Noordwestelijke en Westelijke invalsweg. Ter hoogte van de aansluiting van de Haak op de Westelijke Invalsweg worden de spoorlijnen Leeuwarden-Harlingen en Leeuwarden-Stavoren gekruist. Voor de werken aan het spoor is ProRail aanbestedende dienst. De vijf verschillende spoorkuisingen, inclusief weginfrastructuur zijn gebundeld in één uitvoeringscontract, waarvan ProRail gedelegeerd opdrachtgever is. Afspraken hierover zijn vastgelegd in een separate overeenkomst tussen provincie en ProRail.

Rijkswaterstaat is trekker van de realisatie van de het zuidelijk deel van de Haak; tussen de Hendrik Algraweg

en Hemriksein/Wirdum en verantwoordelijk voor de realisatie van de gehele Haak om Leeuwarden conform de vastgesteld scope in het meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Financiering

De kosten worden gedekt uit het beschikbare budget voor de Haak ad € 243 miljoen (inclusief VAT). De financiering is als volgt opgebouwd:

Bron	Bijdrage in €	Opmerking
Infrastructuurfonds	179 mln	Inclusief voorbereidingskosten
Provincie	18 mln	
Gemeente Leeuwarden	18 mln	
RSP	27 mln	Onderdeel Bereikbaarheidspakket Leeuwarden
Totaal	243 mln	

De BLD-bijdrage (Baten-Lasten Dienst; voorbereidings- dan wel begeleidingskosten) van € 35 miljoen wordt als volgt verdeeld:

- € 8,75 miljoen apparaatskosten RWS (= 25%);
- € 26,25 miljoen pondspondsgewijs over Noordelijk en Zuidelijk deel. (Afspraak BO-Mirt voorjaar 2010.)

Afspraken over verrekening, indexering, etc. zijn vastgelegd in de realisatieovereenkomst van 29-05-2010.

Tijdschema/mijlpalen

- 26 februari 2010: vaststelling Tracébesluit;
- 17 november 2010: Uitspraak Raad van State: tracébesluit onherroepelijk vastgesteld;
- Derde kwartaal 2011: start voorbereidende werkzaamheden;
- Voorbereiding aanbesteding uitvoeringscontracten;
- 2012 e.v.: afronding grondverwervingsprocedure en start uitvoering;
- Eind 2014: openstelling voor verkeer;
- 2015 Sloop- en herinrichtingswerkzaamheden.

Planning in 2014

De uitvoeringswerkzaamheden voor de provinciale projecten binnen het programma Leeuwarden Vrij-Baan zijn volop bezig. De eindmijlpaal -ingebruikname Haak in december 2014 - blijft haalbaar.

De tussentijdse mijlpaal voor het in gebruik nemen van het aquaduct in de Westelijke Invalsweg wordt verschoven van juni naar oktober 2014. Dit in heeft meerdere redenen, o.a.:

- Bouwmethode; er is gekozen voor enkele optimalisaties in bouwmethodiek. Dit heeft tot langere ontwerptijd en verschuivingen in de bouwvolgorde geleid;
- Wijzigingen in bouwfasering; kleine verschuivingen en nadere afstemmingen van logistieke stromen en beheersing van mogelijke risico's liggen hieraan ten grondslag.
- Andere bouwmethode westelijke toerit. Aan de westzijde van het aquaduct is gekozen voor een andere methodiek voor de polderconstructie. Er is gekozen voor het gebruiken van een techniek ('Mixed-in-place') die door het mengen van cement met bestaande grondlagen een waterkerend scherm vormen. Dit is duurzamer dan het toepassen van stalen damwanden, kunststoffolies of de hier oorspronkelijk voorziene cement bentonietwanden.

Een grote tussenmijlpaal betreft het invaren van het aquaduct in de Haak ter hoogte van Ritsumasyl. Dit aquaduct wordt op een voorbouwlocatie gemaakt en in juni 2014 naar zijn eindbestemming gevaren.

Na het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur zal ook de overbodige infrastructuur worden opgeruimd. Bij deze werkzaamheden wordt een koppeling gelegd met kansen voor landschapsherstel en gebiedsontwikkeling. De hiervoor benodigde planvorming wordt in 2014 afgerond. De uitvoering start na ingebruikname van de Haak om Leeuwarden.

Historie van het project

Het project de Haak om Leeuwarden kent een lange historie. Voorafgaand aan de planstudiefase is een lange periode van overleg tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeente Leeuwarden voorafgegaan. Dit heeft geresulteerd in de afspraak dat de gemeente de Trajectnota/MER fase voor zijn rekening zou nemen (inclusief inspraak/informatieavonden/etc.) Deze fase is in 2006 afgerond met de vaststelling van voorkeurstracé door het zogenaamde Standpunt van de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM (13 november 2006).

Met de vaststelling van het Standpunt is de fase van het (Ontwerp)-Tracébesluit aangebroken (trekker: provincie). Na het uitwerken van het in het Standpunt aangewezen

tracé (inclusief informatieavonden) heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenspraak met de minister van VROM het Ontwerp-Tracébesluit op 14 april 2009 vastgesteld en vrijgegeven voor formele inspraak.

Na verwerking van de inspraak en aanpassing van het ontwerp (knooppunt Werpsterhoek) hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat op 26 februari 2010 het Tracébesluit vastgesteld. Op 17 november 2010 heeft de Raad van State uitspraak gedaan in de beroepsprocedure tegen het Tracébesluit. Alle bezwaren zijn ongegrond verklaard en daarmee is het Tracébesluit onherroepelijk vastgesteld.

De (voorbereiding van de) uitvoering is gestart en conform het MIRT worden de Haak om Leeuwarden en de invalswegen eind 2014 opengesteld voor verkeer. Daarna wordt een begin gemaakt met het opruimen van de overbodig geworden infrastructuur en herinrichting van de vrijkomende gronden, in combinatie met (kleinschalige) gebiedsontwikkelingsprojecten.





Probleem

Rijkswaterstaat Noord-Nederland heeft een bijdrage vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) beschikbaar voor de aanpak van knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid op het Rijkswegennet. Ook voor Fryslân heeft het rijk de grootste knelpunten in beeld gebracht. Hierbij kwam naar voren dat de volgende kruispunten van op- en afritten met de onderliggende wegen de grootste knelpunten in Fryslân waren: A7 - N358 Frieschepalen (zuidzijde), A7 Bolsward zuidzijde, A32 Wolvega oostzijde. Aangezien de op- en afritten van de Rijkswegen aansluiten op provinciale wegen, heeft de Provincie een groot belang bij de aanpak van deze verkeersveiligheidsknelpunten. Het gezamenlijk streven van Rijkswaterstaat en Provinciale dienst is dat de provincie, die bedreven is in de aanleg van dergelijke kleinschalige infrastructuur, dit voor Rijkswaterstaat uit gaat voeren.

Tevens voorziet de provincie mogelijkheden om de

werkzaamheden te combineren met het project 'aanleg carpoolplaats Frieschepalen', omdat de bestaande plekken vervallen bij de aanleg van de betreffende rotonde.

In de overeenkomst over deze projecten zijn er mogelijkheden geschapen om binnen het door het rijk beschikbaar gestelde budget zo mogelijk nog een vierde rotonde aan te leggen op de zuidelijke aansluiting van Frieschepalen.

Voorgestelde maatregelen

Aanleg van 3 of zo mogelijk 4 (afhankelijk van de kosten) rotondes volgens provinciale standaard op de genoemde kruispunten met op- en afritten van autosnelwegen.

Beoogd effect

Het vergroten van de verkeersveiligheid, terwijl de afwikkeling gegarandeerd blijft.

Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid

De bestaande kruispunten zijn relatief grootschalig. De rotondes kunnen worden aangelegd met zoveel mogelijk behoud van bestaande verkeersruimte.

Afspraken met derden

Een wederzijdse door Gedeputeerde Staten en de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Nederland getekende overeenkomst omvat alle afspraken over financiering, werkwijze, uitgangspunten, randvoorwaarden en toekomstig beheer en onderhoud.

Financiering

Rijkswaterstaat € 1.800.000.

Tijdschema/mijlpalen

Eind 2013 zijn de werken opgeleverd en financieel afgerekend.

Historie van het project

Het project is opgedeeld in drie deelprojecten.

Probleem

Veel oponthoud voor de rotonde Joure en verkeersonveiligheid op de rotonde Joure. Als gevolg van deze problemen is er veel overlast van sluiptverkeer en bijbehorende verkeersonveiligheid op de onderliggende gemeentelijke wegen.

Voorgestelde maatregelen

Het realiseren van een definitieve oplossing voor het knooppunt Joure. Een volwaardige aansluiting van de autosnelwegen A6 en A7 en een nieuwe aansluiting voor Joure.

Beoogd effect

Door het verkeer op de rijkswegen een goede doorstroming te bieden, zullen de files op deze rijkswegen verdwijnen. Hierdoor is er ook geen reden meer voor het verkeer om sluiproutes over gemeentelijke wegen te gebruiken.

Ruimtelijke kwaliteit

Voor de uitwerking van deze plannen is een team ruimtelijke kwaliteit opgesteld waarin mensen van zowel gemeente, provincie en het rijk zitting hebben. Aangevuld met het Atelier Fryslân zijn de ruimtelijke kaders gesteld voor het totale plangebied. Deze dienen als uitgangspunt voor de verdere uitwerking van de plannen.

Duurzaamheid

Het contract wordt gegund op basis van EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving). Een plus op de standaard duurzaamheidseisen is onderdeel van de nog uit te werken EMVI. Social return vormt daarbij een paragraaf.

Afspraken met derden

Dit project is een vergaande samenwerking tussen Rijkswaterstaat, de gemeente Skarsterlân en de provincie Fryslân. . Uitgangspunt van de nauwe samenwerking is dat iedere partij zijn eigen verantwoordelijkheid

behoudt. De benodigde afspraken zijn op 17 juni 2013 vastgelegd in een realisatieovereenkomst.

Financiering

Het project Joure wordt primair gefinancierd vanuit de provincie en het RSP (€ 50 miljoen). Verder dragen het rijk (€ 15 miljoen) en ook de gemeente De Friese Meren (€ 5 miljoen) bij.

Tijdschema/mijlpalen

Aangezien het een rijksproject betreft, wordt een rijksprocedure gevolgd. Het rijk is daarom bevoegd gezag.



2013	Tracébesluit
2015	Start realisatie
Eind 2017	Open voor verkeer/oplevering

Planning in 2014

De planstudie is afgerond en eventuele bezwaren en beroepen zijn afgehandeld. Daarnaast is gestart met het aanbesteden van het werk. Hoewel we er naar streven in 2014 te starten met de daadwerkelijk uitvoering is de reële verwachting dat dit begin 2015 zal zijn. De bouwtijd is 2-3 jaar waarmee de weg naar verwachting in 2017 opengesteld kan worden voor het verkeer.

Geprobeerd wordt de gronden zoveel mogelijk minnelijk te werven. De onteigeningsprocedure wordt gestart nadat er een onherroepelijk tracébesluit onder ligt. Het streven is dit voorafgaand aan de start van de bouwwerkzaamheden (eind 2014/begin 2015) af te ronden.

Naast het uitvoeren van het wegenproject wordt gezocht naar mogelijkheden om civieltechnische werken te

koppelen, zoals met de entree Joure is gelukt. Onderdeel van dit werk-met-werk maken is ook het aanbieden van leerwerkplekken en het betrekken van scholen.

Historie van het project

Met de komst van het RSP is de aanbesteding voor een tijdelijk maatregelenpakket stopgezet en een doorstart gemaakt naar een definitieve oplossing. Nadat met het rijk nadere afspraken over financiën, organisatie en procedures zijn gemaakt, is een start met de vervolgwerkzaamheden gemaakt. Tijdens de planstudie voor de definitieve oplossing op basis van een door alle partijen gedragen voorkeursalternatief, heeft de minister besloten dat het wegtracé A6- A7 geschikt moet zijn voor 130 km/uur. Dit heeft gevolgen voor het ontwerp en de te doorlopen procedure. Daarnaast is geprobeerd het aquaduct Skarster Rien te koppelen aan het knooppunt Joure. Dit is helaas niet gelukt. Hierdoor zijn de planstudie en voorbereidende werkzaamheden vertraagd.



Probleem

De Traverse heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid in Harlingen. Dit uit zich in ruimtelijke zin. De stad wordt door de weg in tweeën gedeeld, met als gevolg een rommelige, verpauperde en inefficiënte inrichting van de stedelijke ruimte. Maar het is vooral ook de uitstraling van het huidige tracé en de negatieve invloed die de weg heeft op de economische bereikbaarheid van Fryslân die maakt dat de aanpak van deze flessenhals hoog op de prioriteitenlijst staat.

Uit prognoses is gebleken dat de N31 traverse Harlingen naar verwachting rond het jaar 2020 te weinig capaciteit heeft om het autoverkeer goed te kunnen verwerken. Daarnaast is het smalle enkelbaans tracé een belangrijk aandachtspunt uit oogpunt van verkeersveiligheid, omdat er sprake is van een discontinuïteit in het wegbeeld. Er zijn teveel en te korte op- en afritten en de Koningsbrug moet regelmatig worden geopend voor passerend scheepvaartverkeer.

Door het verdiept aanleggen van de N31 als 2x2 autoweg door Harlingen wordt niet alleen de verkeersveiligheid en leefbaarheid vergroot, maar krijgt

ook de sociaaleconomische ontwikkeling een impuls als gevolg van de verbeterde bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. De aanpak van de traverse Harlingen moet dan ook de aanjager worden van een bredere gebiedsontwikkeling.

Voorgestelde maatregelen

Wegvakken: Het enkelbaans tracé van de N31 door Harlingen (ca. 3km) verdubbelen tot autoweg met 2x2 rijstroken. Gedeeltelijk wordt deze weg, over een lengte van ca. 2 km, verdiept aangelegd.

Aquaduct: Aanleg van een aquaduct in het Van Harinxmakanaal. Het aquaduct wordt gedimensioneerd voor een 2x2 autoweg en de vaarweg geschikt voor volwaardig klasse IV schepen en Klasse V schepen met beperking.

Aansluitingen: Saneren van de huidige toe- en afritten tot één centrale aansluiting in Harlingen.

Onderliggend wegennet: Duurzame veilige aansluitingen van het lokale wegennet op het hoofdwegennet.

Gebiedsontwikkeling: Sanering/herinrichting van verschillende percelen direct grenzend aan het tracé van de traverse Harlingen.



Beoogd effect

- Versterking van de economische structuur van Harlingen en de Westergozone;
- Verbetering van het leefklimaat in Harlingen;
- Verhoging van de wegcapaciteit op de N31 door Harlingen;
- Verbetering van de verkeersveiligheid op de 'flessenhals' N31 Harlingen.

Ruimtelijke kwaliteit

De aanpassing van de N31 Traverse Harlingen is vooral ingezet om de ruimtelijke kwaliteit van Harlingen te verbeteren. Het project moet zorgen voor:

- Verbetering van de leefbaarheid in Harlingen.
- Reduceren geluidsbeleving; de aanpak van de N31 Traverse Harlingen leidt niet tot meer verkeersbewegingen en in die zin dus niet tot meer geluidsoverlast. Streven is de bestaande geluidsproductie van de N31 Traverse Harlingen te reduceren.
- Visueel; de N31 Traverse Harlingen is minder zichtbaar in het stedelijk netwerk verpaupering langs het tracé is verdwenen.
- Barrièrevorming; de N31 Traverse Harlingen vormt in de beleving van de inwoner een grote barrière tussen het oostelijk en westelijk gelegen stadsdeel.
- Kansen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in Harlingen; de N31 Traverse Harlingen zorgt voor een kwaliteitsimpuls ten behoeve van de ontwikkeling van wonen en werken op het gebied Spaansen.

Duurzaamheid

Het contract wordt gegund op basis van EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving). Een plus op de standaard duurzaamheidseisen is onderdeel van de

nog uit te werken EMVI. Social return vormt daarbij een paragraaf.

Verder is het zo dat de aanpak van de N31 Traverse Harlingen moet bijdragen aan de vorming van een duurzaam veilige wegenstructuur. De structuur wordt gevormd door stroomwegen (primair het hoofdwegenet) in combinatie met regionale (gebieds-) ontsluitingswegen en erfontsluitingswegen. Duurzaam veilig is het concept waarin verkeer wordt geconcentreerd op veilige hoofdwegen en gebiedsontsluitingswegen. Daarbuiten ontstaan verkeersluwe, veilige en leefbare verblijfsgebieden.

Afspraken met derden

Dit project is een vergaande samenwerking tussen Rijkswaterstaat, de gemeente Harlingen en de provincie Fryslân. Uitgangspunt van de nauwe samenwerking is dat iedere partij zijn eigen verantwoordelijkheid behoudt. De samenwerking dient erop gericht te zijn dat er veel te winnen valt en dat ieder daarin zijn eigen successen zal vieren. De benodigde afspraken zijn op 31 mei 2013 vastgelegd in een realisatieovereenkomst

Financiering

Taakstellend budget á € 146,6 miljoen (prijsspeil 2011, jaarlijks geïndexeerd volgens IBOI, exclusief budget gebiedsontwikkeling aangrenzende percelen).

Tijdschema/mijlpalen

2012	Tracébesluit
2014	Start realisatie
2017	Open voor verkeer/oplevering







Fryslân-Noard

Fryslân-East

Fryslân-West

Vaarwegen



Meerjarenprogramma kunstwerken

Baggerwerken

Project Friese Meren

Fryslân-Noard



2015 Stationsbrug te Franeker ■

2016 Bruggen over de Stroobosser Trekvaart ■

2016 Brug Hallumerfeart te Hallum ■

2016 Brug Tzummarumervaart bij Tzummarum ■

2017 Brug Dokkumer Grootdiep te Engwierum ■

Fryslân-Noard

Meerjarenprogramma Kunstwerken



Probleem

De Stationsbrug te Frjentsjer is ruim 60 jaar oud en verkeert in zeer matige staat. Belangrijke onderdelen hebben hun technische levensduur overschreden waardoor de brug niet meer aan de veiligheidseisen voldoet.

Recent is een gewichtsbepanking op de brug ingesteld om het zwaar verkeer van de brug te weren. Er zijn inmiddels reparaties uitgevoerd en de brug wordt regelmatig geïnspecteerd.

Voorgestelde maatregelen

Na onderzoek blijkt dat de brug goed te renoveren is en dat met een relatief simpele ingreep de draagkracht van de brug verbeterd kan worden zodat deze aan de meest recente normen en richtlijnen kan voldoen.

Beoogd effect

Doel van de renovatie is de technische levensduur van de brug weer met 50 jaar te verlengen en te laten voldoen aan de huidige veiligheidseisen.

Financiering

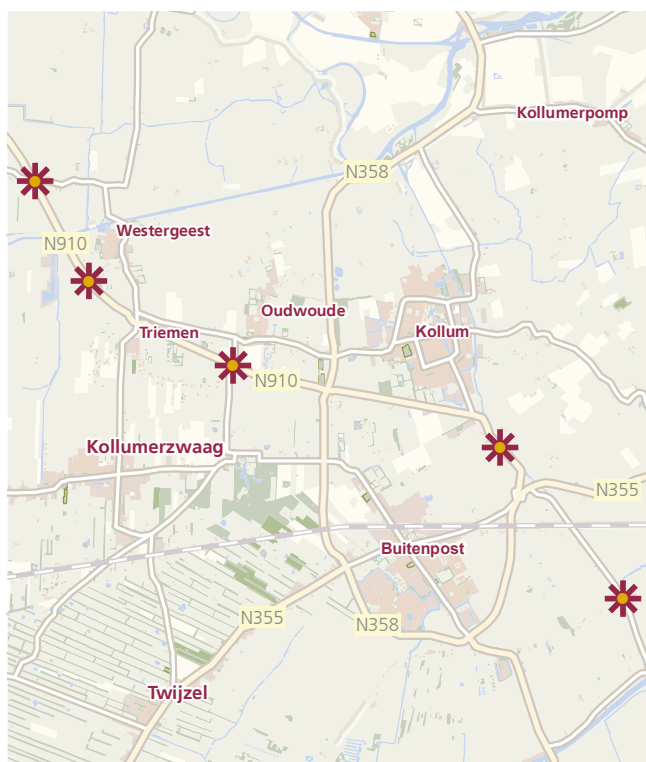
De Stationsbrug valt onder het groot scheepvaartwater waarvan het beheer en onderhoud door het rijk gefinancierd wordt. Regulier onderhoud is geregeld in een convenant. Het rijk heeft ambtelijk onderkend dat de brug in zeer slechte staat verkeert maar wil (op dit moment) geen financiering beschikbaar stellen. Het rijk zou dit in beginsel echter wel moeten doen op basis van het convenant Grootscheepsvaarwater. Op dit moment acht de dienst, gezien de technische staat en de conditie van de brug, het niet verstandig te wachten op Rijksfinanciering. Daarom zijn de kosten van renovatie en het opwaarderen van de brug in het programma meegenomen. Derhalve zal de renovatie voorgefinancierd worden uit het MPK. De kosten voor de renovatie worden geraamd op € 6.6 miljoen exclusief btw.

Planning 2014

Start voorbereiding. De voorbereiding voor de renovatie was gestart, maar is gestaakt vanwege plannen om de brug gedeeltelijk te vervangen door een nieuwe brug met een grotere doorvaartbreedte en een breder wegprofiel. De start van deze voorbereiding is voorlopig gepland in 2014.

Planning uitvoering gereed: eind 2015.

2016 Bruggen over de Stroobosser Trekvaart



Probleem

Over de Stroobosser Trekvaart in de gemeenten Achtkarspelen, Kollumerland en Dantumadeel liggen diverse bruggen die rond 1900 zijn gebouwd. Ze zijn opgebouwd uit gemetselde landhoofden en een brugdek van stalen liggers met houten dekplanken. Op alle bruggen geldt een aslastbeperking van 4,8 ton maar met een ontheffing tot het dubbele. Het eikenhouten dek van deze bruggen is niet sterk genoeg voor de verkeersbelastingen uit de geldende NEN-normen maar ook niet voor de aslasten waarvoor momenteel ontheffingen zijn verleend (max. 9,6 ton).

Voorgestelde maatregelen

Het vervangen van de houten dekken door dekken van tropisch hardhout. Hierdoor kan het bestaande gebruik met ontheffingen tot aslasten van 9,6 ton, ongewijzigd blijven. Versterken tot aslasten van 30 ton conform de geldende NEN-normen is in het licht van het huidige beperkte gebruik niet nuttig en zou een relatief hoge investering vergen. De bruggen zijn beeldbepalende elementen in het landschap.

Beoogd effect

Doel van de renovatie is de technische levensduur van de brug weer met 40 jaar te verlengen en de brug te laten voldoen aan geldende normen en richtlijnen rekening houdend met de huidige gebruiksbepijking qua aslast.

Financiering

De kosten voor de renovatie worden, geraamd op € 0,7 miljoen exclusief btw en komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

Start voorbereiding: 2015
Uitvoering gereed: 2016

**Probleem**

De provinciale brug over de Hallumerfeart te Hallum is 55 jaar oud en vertoont op enkele plaatsen aantasting door Alkali Silica Reactie (ASR) en Sulfaataantasting (ettringiet).

Voorgestelde maatregelen

De reactie ontstaat door de toegepaste materialen in beton. Renovatie is geen optie omdat de reactie dan vertraagd door zal blijven gaan. De bestaande brug vervangen door een nieuwe brug is de enige optie om dit probleem op te lossen.

Beoogd effect

De brug vervangen door een nieuwe brug die voldoet aan de huidige veiligheidseisen, beleid, normen en richtlijnen.

Financiering

De kosten voor de renovatie worden geraamd op € 3,5 miljoen exclusief btw en komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

Start voorbereiding: 2015
Uitvoering gereed: 2016



Probleem

De provinciale brug over de Tzummarumerfeart in de N384 is 58 jaar oud. Uit de beschikbare gegevens blijkt dat de brug een te lichte belastingsklasse heeft die niet geschikt is voor provinciale wegen. Daarnaast is de brug door zoutwinning verzakt en heeft niet meer de benodigde doorvaarthoogte.

Voorgestelde maatregelen

Door de constructiewijze van de brug kunnen de geschetste problemen niet met een renovatie opgelost worden. Vervangen van de brug is dan ook de beste oplossing.

Beoogd effect

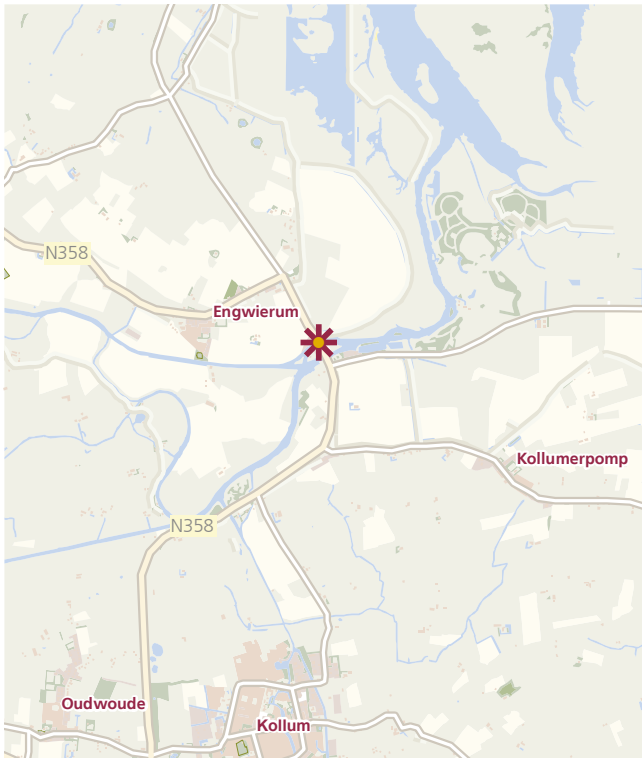
De brug vervangen door een nieuwe brug. De nieuwe brug zo bouwen dat de voorspelde zetting door zoutwinning opgevangen kan worden en de brug voldoet aan het huidige beleid, veiligheidseisen, normen en richtlijnen.

Financiering

De kosten voor de renovatie worden geraamd op € 4,7 miljoen exclusief btw en komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

Start voorbereiding:	2014
Uitvoering gereed:	2016



Probleem

Deze brug is gebouwd in 1961. Enkele onderdelen van de aandrijving hebben hun technische levensduur bereikt en voldoen niet meer aan de huidige veiligheidseisen. De betonnen en stalen draagconstructies zijn niet sterk genoeg voor de verkeersbelastingen uit de geldende NEN-normen.

Voorgestelde maatregelen

Het vervangen van de aandrijving en de elektrische installatie en het versterken van het betonnen vaste dek en het versterken of vervangen van het beweegbare stalen dek van de brug. De brug wordt al op afstand bediend zodat het functieloze bedieningsgebouw gesloopt kan worden.

Beoogd effect

Doel van de renovatie is de technische levensduur van de brug weer met 50 jaar te verlengen en de brug te laten voldoen aan geldende normen en richtlijnen.

Financiering

De kosten voor de renovatie worden, geraamd op € 2,0 miljoen exclusief btw en komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

Start voorbereiding:	2015
Uitvoering gereed:	2017



2013 Onderhoudsbaggerwerk Dokkumer Ie ■

2013 Onderhoudsbaggerwerk Dokkumer Grutdjip ■

Fryslân-Noard

Baggerwerken



Probleem

Als gevolg van de aanwas van baggerspecie wordt de waterdiepte van de vaarweg geringer. Op termijn levert dit belemmeringen op ten aanzien van de toegelaten diepgang voor zowel de beroeps- en recreatieve scheepvaart.

Voorgestelde maatregelen

Het verwijderen van de aanwezige baggerspecie vanaf de zgn. ingrijpdiepte tot de geadviseerde baggerdiepte. (diepte is afhankelijk van de classificatie van de vaarweg)

Beoogd effect

Een vaarweg die voldoet aan de maatvoering welke in het PVVP is vastgesteld en waar zonder problemen met de toegelaten scheepsafmeting gevaren kan worden.

Duurzaamheid

Tijdens de uitvoering van het onderhoudsbaggerwerk zal onderzocht worden op welke wijze de vrijkomende baggerspecie hergebruikt kan worden. Dit hergebruik kan in zowel provinciale werken als werken van derden. Centraal hierin staat het project 'Grip op Grond'.

Afspraken met derden

Streven is om de onderhoudsbaggerwerkzaamheden integraal uit te voeren. Hiervoor zal in een vroegtijdig stadium contact worden opgenomen met gemeentes, Wetterskip Fryslan, en eventuele jachthaven beheerders.

Financiering

Provincie € 1.600.000.

Planning

Het werk is voorjaar 2013 opgeleverd.



Probleem

Als gevolg van de aanwas van baggerspecie wordt de waterdiepte van de vaarweg geringer. Op termijn levert dit belemmeringen op ten aanzien van de toegelaten diepgang voor zowel de beroeps- en recreatieve scheepvaart.

Voorgestelde maatregelen

Het verwijderen van de aanwezige baggerspecie vanaf de zgn. ingrijpdiepte tot de geadviseerde baggerdiepte. (diepte is afhankelijk van de classificatie van de vaarweg)

Beoogd effect

Een vaarweg die voldoet aan de maatvoering welke in het PVVP is vastgesteld en waar zonder problemen met de toegelaten scheepsafmeting gevaren kan worden.

Duurzaamheid

Tijdens de uitvoering van het onderhoudsbaggerwerk zal onderzocht worden op welke wijze de vrijkomende baggerspecie hergebruikt kan worden. Dit hergebruik kan in zowel provinciale werken als werken van derden. Centraal hierin staat het project 'Grip op Grond'.

Afspraken met derden

Streven is om de onderhoudsbaggerwerkzaamheden integraal uit te voeren. Hiervoor zal in een vroegtijdig stadium contact worden opgenomen met gemeentes, Wetterskip Fryslan, en eventuele jachthaven beheerders.

Financiering

Provincie € 400.000.

Planning

Uitvoering in 2013; verwachte oplevering najaar 2013.



2013 Noordelijke Elfsteden Vaarroute ■

2015 Brug- en sluisbediening, aanhaken gemeentelijke bruggen ■

Fryslân-Noard

Friese Meren Project



Probleem

Het Friese Merenproject streeft naar het bevaarbaar maken van de gehele Elfsteden schaatsroute. De route is niet toegankelijk voor motorboten tussen Wier en Alde Leie.

Voorgestelde maatregelen

Toegankelijk maken van de route door het bouwen van sluizen, aanpassen van bruggen en verruimen van het kanaalprofiel.

Beoogd effect

Meer toeristisch vaarverkeer in Noord-Fryslân, hetgeen tot een economische impuls leidt.

Ruimtelijke kwaliteit

Bij de vormgeving van de kunstwerken wordt rekening gehouden met inpassing in de omgeving.

Duurzaamheid

Oevers worden zo veel mogelijk natuurvriendelijk ingericht.

Gestreefd wordt naar zo veel mogelijk hergebruik van baggerspecie.

Afspraken met derden

Gemeente Leeuwarderadeel is projectverantwoordelijk namens vijf initiatiefnemende gemeenten en Wetterskip Fryslân. Provincie Fryslân draagt bij.

Financiering

Gemeenten	€	4,2 mln
Provincie Fryslân	€	8,4 mln
Waddenfonds	€	11,1 mln
Leader	€	0,8 mln
ILG	€	0,8 mln
Wetterskip Fryslân	€	3,0 mln
Totaal	€	28,3 mln

Planning in 2013

Uitvoering derde kanaalvak en openstelling route. Het gehele werk is ondertussen gereed en opgeleverd.



Probleem

Veel beweegbare gemeentelijke bruggen op het provinciale netwerk worden twee keer per dag een uur niet gedraaid en er wordt door de gemeenten nog tolgeld gevraagd. Dat belemmert de vrije toegang tot het watersportgebied.

Voorgestelde maatregelen

Afschaffen van pauzes en bruggeld door aan te sluiten op het afstandsbedieningsproject van de provincie.

Beoogd effect

Betere toegankelijkheid van het vaargebied en betere serviceverlening.

Ruimtelijke kwaliteit

De maatregelen hebben geen invloed op de ruimtelijke kwaliteit.

Duurzaamheid

De voorzieningen worden zo duurzaam mogelijk gerealiseerd met nadruk op beperking energieverbruik.

Afspraken met derden

Er zijn nog geen afspraken gemaakt.

Financiering

Provincie Fryslân € 12,2 mln.

Tijdschema/mijlpalen

Vorbereiding tot 2011, Planuitwerking 2011 - 2015, uitvoering 2013 - 2015.

Planning in 2014

Start uitvoering afstandsbediening cluster Leeuwarden-Zuid, Boarnsterhim-Noord.

Start planuitwerking cluster Staande Mastroute Leeuwarden - Lauwersmeer.

Historie van het project

Eerdere pilotprojecten zijn financieel niet rond gekomen.



Meerjarenprogramma kunstwerken

Baggerwerken

Friese Meren roject

Majeure provinciale projecten

Fryslân-East



2013 Rogslootbrug te Warten ■

2015 Warrebrug bij Tijnje ■

2016 Sluis II in de Tjonger bij Jubbega-Schurega ■

Fryslân-East

Meerjarenprogramma kunstwerken



Probleem

De provinciale brug over de Rochsleat in Warten is meer dan 50 jaar oud en aan renovatie toe. Belangrijke onderdelen hebben hun technische levensduur bereikt of voldoen niet meer aan de veiligheidseisen.

Voorgestelde maatregelen

Het vervangen van belangrijke onderdelen en installaties die hun technische levensduur hebben gehad of niet meer voldoen aan de veiligheidseisen.

Beoogd effect

Doel van de renovatie is de technische levensduur van de brug met 50 jaar te verlengen en de brug te laten voldoen aan de huidige veiligheidseisen.

Financiering

De kosten voor de renovatie worden geraamd op € 4,0 miljoen exclusief btw. Door een gunstige aanbesteding zullen de projectkosten waarschijnlijk lager uitvallen. De kosten komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

De voorbereiding is gestart in het derde kwartaal 2011 en half 2012 is het werk aanbesteed.

De renovatie is eind 2012 gestart en wordt afgerond in het tweede kwartaal 2013.





Probleem

De Warrebrug over de Heasleat in de N392 nabij Tijnje is meer dan 50 jaar oud en aan renovatie toe. Enkele onderdelen van de aandrijving hebben hun technische levensduur bereikt en voldoen niet meer aan de huidige veiligheidseisen. De betonnen en stalen draagconstructies zijn niet sterk genoeg voor de verkeersbelastingen uit de geldende NEN-normen.

Voorgestelde maatregelen

Het vervangen van de aandrijving en de elektrische installatie en het versterken van het betonnen vaste en het beweegbare stalen dek van de brug.

Beoogd effect

Doel van de renovatie is de technische levensduur van de brug weer met 50 jaar te verlengen en de brug te laten voldoen aan geldende normen en richtlijnen.

Financiering

De kosten voor de renovatie worden geraamd op € 1 miljoen exclusief btw en komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

Start voorbereiding:	2015
Uitvoering gereed:	2015





Probleem

De provinciale Sluis II nabij Jubbega-Schurega ligt in de Tjonger en is ruim 116 jaar oud. De wanden van de kolk buigen iets uit. In 2007 zijn er reeds herstel maatregelen genomen echter zijn de problemen niet voldoende opgelost.

Voorgestelde maatregelen

De wanden van de kolk te vervangen door nieuwe wanden met fundering en daarbij de uiterlijke verschijningsvorm gelijk houden. Gelijktijdig met de werkzaamheden de rest van de sluis te renoveren.

Beoogd effect

Doel van de renovatie is dat de sluis weer met 50 jaar vooruit kan zonder grootschalige renovatie.

Financiering

De kosten voor de renovatie worden geraamd op € 1,5 miljoen en komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

Start voorbereiding:	2016
Uitvoering gereed:	2016



2013 Onderhoudsbaggerwerk Vaarweg naar Drachten ■

2014 Onderhoudsbaggerwerk De Lits ■

Fryslân-East

Baggerwerken

2013 Onderhoudsbaggerwerk Vaarweg naar Drachten



Probleem

Als gevolg van de aanwas van baggerspecie wordt de waterdiepte van de vaarweg geringer. Op termijn levert dit belemmeringen op ten aanzien van de toegelaten diepgang voor zowel de beroeps- en recreatieve scheepvaart.

Voorgestelde maatregelen

Het verwijderen van de aanwezige baggerspecie vanaf de zgn. ingrijpdiepte tot de geadviseerde baggerdiepte. (diepte is afhankelijk van de classificatie van de vaarweg)

Beoogd effect

Een vaarweg die voldoet aan de maatvoering welke in het PVVP is vastgesteld en waar zonder problemen met de toegelaten scheepsafmeting gevaren kan worden.

Duurzaamheid

Tijdens de uitvoering van het onderhoudsbaggerwerk zal onderzocht worden op welke wijze de vrijkomende baggerspecie hergebruikt kan worden. Dit hergebruik kan in zowel provinciale werken als werken van derden. Centraal hierin staat het project 'Grip op Grond'.

Afspraken met derden

Streven is om de onderhoudsbaggerwerkzaamheden integraal uit te voeren. Hiervoor zal in een vroegtijdig stadium contact worden opgenomen met gemeentes, Wetterskip Fryslan, en eventuele jachthaven beheerders.

Financiering

Provincie € 160.000.

Planning

Uitvoering in 2013.



Probleem

Als gevolg van de aanwas van baggerspecie wordt de waterdiepte van de vaarweg geringer. Op termijn levert dit belemmeringen op ten aanzien van de toegelaten diepgang voor zowel de beroeps- en recreatieve scheepvaart.

Voorgestelde maatregelen

Het verwijderen van de aanwezige baggerspecie vanaf de zgn. ingrijpdiepte tot de geadviseerde baggerdiepte. (diepte is afhankelijk van de classificatie van de vaarweg).

Beoogd effect

Een vaarweg die voldoet aan de maatvoering welke in het PVVP is vastgesteld en waar zonder problemen met de toegelaten scheepsafmeting gevaren kan worden.

Duurzaamheid

Tijdens de uitvoering van het onderhoudsbaggerwerk zal onderzocht worden op welke wijze de vrijkomende baggerspecie hergebruikt kan worden. Dit hergebruik kan in zowel provinciale werken als werken van derden. Centraal hierin staat het project Grip op Grond.

Afspraken met derden

Streven is om de onderhoudsbaggerwerkzaamheden integraal uit te voeren. Hiervoor zal in een vroegtijdig stadium contact worden opgenomen met gemeentes, Wetterskip Fryslan, en eventuele jachthaven beheerders.

Financiering

Provincie € 1.425.000.

Planning

Uitvoering in 2014.



2014 Watersportvoorzieningen Leeuwarden ■

2012 e.v. Turfroute realisatie toeristische overstapplaatsen (TROPs) ■

2015 Heropening Polderhoofdkanaal ■

2015 Brug- en sluisbediening, aanhaken gemeentelijke bruggen ■

Fryslân-East

Friese Meren Project

2014 Watersportvoorzieningen Leeuwarden



Probleem

De Wurdumerfeart is nauwelijks toegankelijk voor recreatievaart (alleen kano's). Schepen hoger dan 5,5 meter hebben veel moeite de binnenstad van Leeuwarden te bereiken vanwege de beperkte openingstijden van de spoorbruggen op het Van Harinxmakanaal.

Voorgestelde maatregelen

Verruimen van de Wurdumerfeart en verhogen van de bruggen naar een doorvaarthoogte van 1,50 meter. Betere informatievoorziening en coördinatie brugopeningstijden op de zuidelijke toegang naar de stad (Blauwe Golf).

Beoogd effect

Betere bereikbaarheid van de zuidelijke stadswijken en het gebied tussen de Haak en Wirdum voor sloepen. Recreatievaarders met staande masten worden beter

geïnformeerd en begeleid, opdat ze zich welkom voelen in Leeuwarden.

Ruimtelijke kwaliteit

De plannen hebben nauwelijks ruimtelijke gevolgen.

Duurzaamheid

De oevers van de Wurdumerfeart worden natuurvriendelijk aangelegd. Het baggerwerk wordt gecombineerd met een oever- en kadeproject van het Wetterskip.

Afspraken met derden

Gemeente Leeuwarden is projectverantwoordelijk. Provincie Fryslân draagt bij.

Financiering

Gemeente Leeuwarden	€	781.000
Provincie Fryslân	€	300.000
Totaal	€	1.081.000

Tijdschema/mijlpalen

Uitvoering in 2012 en 2013.

Planning in 2014

Uitvoering 2e fase Wurdumerfeart door de gemeente Leeuwarden (aansluiten gedeelte Wirdum-Grou). Door het project Leeuwarden Vrij Baan zal de blauwe golf pas na gereedkoming van de aquaducten optimaal functioneren. Tijdens de bouw worden de voorzieningen gebruikt voor informatievoorziening.

Historie van het project

Bestuursovereenkomst is gesloten op 3 februari 2011.



Probleem

Er zijn langs de Turfroute te weinig overstapplaatsen voor watersporters om de kwaliteit van het achterliggende gebied te kunnen beleven. Bovendien is de kwaliteit van de voorzieningen bij veel overnachtingsplaatsen onvoldoende.

Voorgestelde maatregelen

Realisatie van nieuwe en opwaarderen van bestaande aanleg- en overnachtingsplaatsen (steigers, sanitair, verlichting, stroomvoorziening, oplaadpunten).

Beoogd effect

Meer bezoekers van de Turfroute, die meer activiteiten in het achterland ondernemen.

Ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit van de te realiseren voorzieningen krijgt aandacht.

Duurzaamheid

Er wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van milieuvriendelijke materialen

Afspraken met derden

Gemeenten Opsterland en Ooststellingwerf zijn projectverantwoordelijk voor de voorzieningen in hun gebied. Provincie Fryslân draagt bij.

Financiering

Gemeente Opsterland	€	294.000
Gemeente Ooststellingwerf	€	177.660
VVV-organisatie	€	33.600
Provincie Fryslân	€	337.000
Totaal	€	842.200

Tijdschema/mijlpalen

Vorbereiding inhoudelijk en financieel:	2010 - 2012
Uitvoering gemeente Opsterland vanaf:	2012 - 2014
Uitvoering gemeente Ooststellingwerf:	2012 - 2015

Planning in 2014

Realisatie resterende voorzieningen in Opsterland.

Historie van het project

Oktober 2011 overeenstemming over realisatie voorzieningen in Opsterland.

September 2012 overeenstemming over overstapplaats Oosterwolde met Ooststellingwerf.



Probleem

Het Polderhoofdkanaal ontbreekt als schakel in het recreatief vaarnetwerk in Oost-Fryslân. Heropening zal een economische stimulans betekenen voor het gebied Nij Beets - Veenhoop.

Voorgestelde maatregelen

Heropening van het Polderhoofdkanaal door het weer gangbaar maken van de gedempte sluisen, het verhogen en beweegbaar maken van bruggen en het verruimen van het vaarprofiel.

Beoogd effect

Herstel van de scheepvaart in het Polderhoofdkanaal, met als afgeleid effect groei van de toeristische werkgelegenheid.

Ruimtelijke kwaliteit

Het karakter van de veenkoloniale vaarweg wordt hersteld.

Duurzaamheid

Er is een uitgebreid Natuurcompensatieprogramma gekoppeld aan de openstelling van het kanaal.

Afspraken met derden

Gemeente Opsterland is projecttrekker van de openstelling.

Provincie voert de natuurcompensatie uit.

Financiering

Samenwerkingsverband Noord-Nederland	€ 5,325 mln
Stichting Recreatietoervaart Nederland	€ 1,20 mln
Gemeente Smallingerland	€ 2,275 mln
Gemeente Opsterland	€ 2,80 mln
Provincie Fryslân	€ 5,35 mln

Tijdschema/mijlpalen

procedures doorlopen 2011 - 2012

uitvoering 2013 - 2015

Planning in 2014

Afronden procedures ruimtelijke ordening en natuurwetgeving en start uitvoering.

Historie van het project

Project was al in uitvoering maar is in 2008 door schorsing van de ontheffing Flora- Faunawet stilgelegd. Na uitbreiding van de natuurcompensatie is een nieuwe ontheffing aangevraagd.



Probleem

Veel beweegbare gemeentelijke bruggen op het provinciale netwerk worden twee keer per dag een uur niet gedraaid en er wordt door de gemeenten nog tolgeld gevraagd. Dat belemmert de vrije toegang tot het watersportgebied.

Voorgestelde maatregelen

Afschaffen van pauzes en bruggeld door aan te sluiten op het afstandsbedieningsproject van de provincie.

Beoogd effect

Betere toegankelijkheid van het vaargebied en betere serviceverlening.

Ruimtelijke kwaliteit

De maatregelen hebben geen invloed op de ruimtelijke kwaliteit.

Duurzaamheid

De voorzieningen worden zo duurzaam mogelijk gerealiseerd met nadruk op beperking energieverbruik.

Afspraken met derden

Er zijn nog geen afspraken gemaakt.

Financiering

Provincie Fryslân € 12,2 miljoen.

Tijdschema/mijlpalen

Vorbereiding tot	2011
Planuitwerking	2011 - 2015
Uitvoering	2013 - 2015

Planning in 2014

Start uitvoering afstandsbediening cluster Leeuwarden-Zuid, Boarnsterhim-Noord.

Start planuitwerking cluster Staande Mastroute Leeuwarden - Lauwersmeer.

Historie van het project

Eerdere pilotprojecten zijn financieel niet rond gekomen.



2012 e.v. Vaarweg Lemmer-Delfzijl ■

Fryslân-East

Majeure Provinciale Projecten



Probleem

Als onderdeel van het hoofdvaarwegennet Amsterdam - Delfzijl moet de vaarweg geschikt worden gemaakt voor schepen van de CEMT-klasse Va (schepen tot 3000 ton), verlaagcontainervaart en beperkt tweebaksduwvaart.

Voorgestelde maatregelen

De vaarweg moet worden verdiept en op diverse locaties worden verbreed en bruggen worden vervangen.

De werkzaamheden uit Fase 1 zijn ondertussen afgerond:

- Vervangen brug Stroobos (gereed),
- Baggerwerkzaamheden en oevers Stroobos - Lemmer (gereed).

Fase 2:

- Vervanging resterende zes bruggen;
 - 2012 - 2015 Brug Burgumerdaam,
 - 2013 - 2020 Skûlenboarch en Kootstertille,
 - 2017 - 2025 Spannenburg, Uitwellingerga en Aldskou.

Beoogd effect

Realisatie van een klasse Va- vaarweg, waarmee zowel de industriegebieden in Fryslân bereikbaar worden voor grotere schepen en ook de corridor Randstad - Noord-Duitsland voor die schepen bevaarbaar wordt.

Ruimtelijke kwaliteit

Het deelproject 'Ontwikkeling Skûlenboarch en Westkern' is een integrale gebiedsstudie voor het gebied rond de bedrijventerreinen Skûlenboarch en Westkern. Provincie en gemeenten werken (ook financieel) samen in deze gebiedsontwikkeling. De ambitie is om in het noordoosten van Fryslân een locatie voor watergebonden (natte) bedrijvigheid te ontwikkelen. Inclusief bijbehorende ontsluiting over de weg, realisatie van recreatieve en toeristische voorzieningen. Ten gevolge van het gewijzigde rijksbeleid zal de oorspronkelijk beoogde brede ecologische verbindingzone, de 'robuuste natte as', als onderdeel van de landelijke EHS niet worden gerealiseerd. Binnen het kader van dit project zullen de bruggen Skûlenboarch en Kootstertille worden vervangen zodat ze voldoen aan de nieuwe maatvoering.

Duurzaamheid

De Ontwikkeling Skûlenboarch en Westkern kent op vele aspecten raakvlakken met de provinciale visie op duurzaamheid. Dit betreft de aspecten die direct betrekking hebben op de weg, zoals materiaalgebruik en mogelijkheden voor energiebesparing. Daarnaast betreft het ook aspecten van sociale en sociaaleconomische duurzaamheid die betrekking hebben op bijvoorbeeld de inpassing van de infrastructuur en mogelijkheden voor economische structuurversterking in de regio. Voorts wordt door de ontwikkeling van watergebonden bedrijventerrein het vervoer over water gestimuleerd.

Afspraken met derden

De rijksoverheid financiert fase 1. De provincie draagt bij in de kosten voor voorbereiding en toezicht door inzet van provinciaal personeel.

In verband met de beperkte rijksfinanciën is fase 2 opgesplitst in twee deelfasen. De eerste deelfase omvat de objecten brug Burgum, brug Skûlenboarch en Kootstertille. De overige drie bruggen zullen worden gerealiseerd voor 2025. Realisatie van deze drie objecten op een kortere termijn is mogelijk, indien de financiële positie van het rijk dit mogelijk maakt.

Voor de eerste deelfase van de 2e fase is medio 2011 een rijksbijdrage beschikbaar gesteld voor de uitvoering van de planstudie. Inmiddels is begonnen met het opstellen van de planstudie en de bijbehorende objectstudies en daarmee de realisatie van de brug Burgum en de gebiedontwikkeling Skulenboarch - Westkern.

Financiering Fase 2

1e deelfase

Gebiedsontwikkeling Skûlenboarch-Westkern € 72,3 mln*

Burgumerdaam € 21,8 mln

Kanaalverlegging Burgum € 6,3 mln

NB In deze ramingen zijn de project/objectrisico's en onvoorzien opgenomen.

Projectkosten + planstudiekosten 1e deelfase € 1,8 mln

2e deelfase

Uitwellingerga € 13,1 mln

Spannenburg € 11,3 mln

Aldskou € 13,0 mln

*Voor de diverse projectonderdelen is niet alleen sprake van een rijks- en provinciale bijdrage, ook van gemeentelijke zijde wordt financieel bijgedragen. In dit bedrag zijn ook de kosten van de brug Skûlenboarch en Kootstertille opgenomen. Dit zal lager worden omdat door gewijzigd rijksbeleid de beoogde robuuste natte as zal komen te vervallen.

Tijdschema/mijlpalen

Het project loopt tot en met 2025 en kent twee fasen:

Fase 1

In deze fase is het kanaalprofiel van het Prinses Margrietkanaal aangepast naar klasse Va. Fase 1 is afgerond.

Fase 2

Deze fase loopt van 2012 tot 2025. Om financiële redenen is deze opgesplitst in twee deelfasen. Aan het eind van fase 2 voldoet de vaarweg aan de

uitgangspunten van het Plan van Aanpak, dit betekent: het kanaal profiel voldoet aan klasse Va; het kanaal is onder voorwaarden geschikt voor tweebaksduwvaart (diepgangbeperking tot 3,50 m en een beperkt aantal duwcombinaties per dag); de kunstwerken zijn geschikt voor klasse V schepen, tweestrooksconcept en vierlaagscontainervaart.

Planning in 2013

De technische en contractuele voorbereiding van de brug Burgum is eind 2011 afgerond en de realisatie van de nieuwe brug loopt mee in de aanbesteding van het middendeel van de Centrale As.

Inmiddels is duidelijk welke inrichtingsvariant voor de gebiedsontwikkeling Skûlenboarch/Westkern wordt uitgewerkt. Op basis van de MER is het PIP opgesteld voor het bedrijventerrein. Deze is in procedure. Het bestemmingsplan voor de ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Skûlenboarch is in voorbereiding. De objectstudies voor de brug Skûlenboarch en de brug Kootstertille worden op dit moment uitgevoerd.

Historie van het project

Het project vaarweg Lemmer-Delfzijl is een samenwerkingsverband van Rijk, provincie Groningen en provincie Fryslân. In dit project werken deze partijen gezamenlijk aan de opwaardering van de vaarweg, maar ieder met zijn eigen verantwoordelijkheid. De provincies zorgen voor de voorbereiding en realisering van plannen, met alle daarbij behorende werkzaamheden.

In de afgelopen jaren - vanaf 2002 - is de vaarweg grotendeels verbreed en verdiept in het kader van fase 1.



Meerjarenprogramma kunstwerken

Baggerwerken

Friese Meren projecten

Majeure provinciale projecten

Rijksprojecten

Fryslân-West



2013 Nije Sânsleatbrêge: verbeteren van de doorvaartruimte door het verplaatsen de wachtvoorziening ■

2014 Brug Johan Friso sluis te Stavoren ■

2014 Viaduct Meamert te Winsum ■

2014 Kerkslootbrug bij Sneek ■

2015 Brug Warns te Warns ■

2015 Van Panhuysbrug te Tjerkwerd ■

2015 Brug Stroomkanaal te Lemmer ■

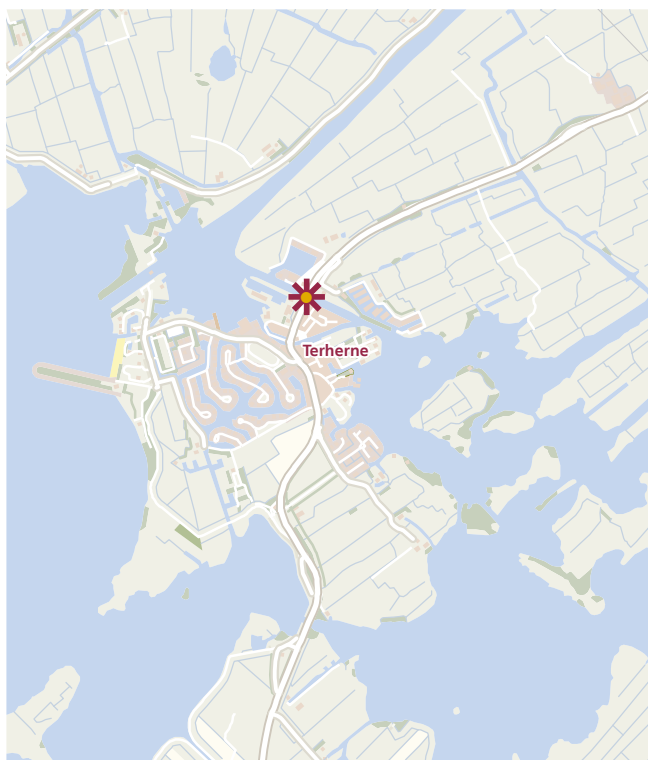
2015 Ruijtenschildtbrug te Vierhuis ■

2016 Brug te Baard ■

2017 Brug Welsrijp bij Wjelsryp ■

Fryslân-West

Meerjarenprogramma kunstwerken

**Probleem:**

De Nije Sânsleatbrege te Terherne in de weg Terherne-Akkrum is voor de scheepvaart naar Heerenveen een blokkade. Als er een schip op de wachtplaats voor de brug ligt afgemeerd wordt de beschikbare doorvaartbreedte voor klasse Va schepen beperkt. Een containerschip kan dan niet gestrekt voor de brug komen. Het probleem speelt voornamelijk voor containerschepen die richting Heerenveen varen.

Voorgestelde maatregelen:

Het verplaatsen van de wachtvoorziening in de richting van de oever ter plaatse, of in de richting van het Prinses Margrietkanaal. Er is enig baggerwerk noodzakelijk. meerpalen moeten worden verplaatst.

Beoogd effect

Verbeterde en vlotte doorvaartmogelijkheid voor klasse Va schepen, inclusief containerschepen. Minder wachttijd voor het wegverkeer bij geopende brug.

Afspraken met derden

De eigenaar van de aan de zuidzijde van de wachtplaats gelegen jachthaven heeft uitbreidingsplannen. Afstemming is daarom noodzakelijk. De plek waarnaar de wachtplaats moet worden verplaatst is eigendom bij de provincie.

Financiering

Provincie € 130.000.

Amendement Provinciale Staten 7 november 2012 extra middelen (VAR).

Planning

Oplevering: 2014

Historie van het project

Het project past in de ambitie van het college om de binnenvaart te stimuleren en het doel van het PVVP om de zijtakken van het Pr. Margrietkanaal voor klasse Va schepen bereikbaar te maken.



Probleem

De brug over de Johan Friso sluis te Stavoren verkeert in een dermate slechte staat dat aanpak op de korte termijn noodzakelijk is.

Voorgestelde maatregelen

Renovatie.

Beoogd effect

De brug vernieuwen waardoor weer wordt voldaan aan de huidige veiligheidseisen, normen en richtlijnen.

Financiering

De kosten voor de renovatie worden geraamd op € 0,5 miljoen exclusief btw en komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

Start voorbereiding:	2013
Uitvoering gereed:	2014

De uitvoering wordt gecombineerd met de uitbreiding van de sluis bij Stavoren (zie ook onder Friese Meren Project) en de brug bij Warns op hetzelfde traject. Door de gecombineerde aanpak hebben de gebruikers nu maar één keer overlast.



Probleem

Het viaduct Meamert ligt op de kruising van de N359 en de N384. Het viaduct is in 1989 gebouwd. Bij de geplande aanpassing van het kruispunt is het viaduct constructief onderzocht. Hieruit komt naar voren dat het viaduct meer gezakt is dan bij de aanleg werd voorspeld en dat de ophogingen lokaal gestabiliseerd moeten worden.

Voorgestelde maatregelen

Een verankerde damwand slaan in de teen van het talud. Daarnaast enkele aanpassingen aan het viaduct zelf uitvoeren.

Beoogd effect

Het viaduct constructief weer veilig maken voor de resterende levensduur van 50 jaar.

Financiering

De kosten voor de te nemen maatregelen worden geraamd op € 0,5 miljoen exclusief btw en komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

De maatregelen gelijktijdig uitvoeren met het aanpassen van het kruispunt,

Start voorbereiding: 2013

Uitvoering gereed: 2014



Probleem

De brug over de Tsjerkesleat in de N354 verkeert in zeer matige staat. De damwand waar naar alle waarschijnlijkheid het dek in zijn geheel op rust, verkeert in slechte staat en heeft nog 40 tot 70% van zijn oorspronkelijke dikte. De brug is aan het einde van zijn technische levensduur.

Voorgestelde maatregelen

Gezien de staat van de brug is renoveren geen optie. De brug slopen en vervangen door een grote duiker. Bij de bepaling van de afmetingen dient de barrièrewerking op fauna (vleermuizen) deel van de afweging te zijn.

Beoogd effect

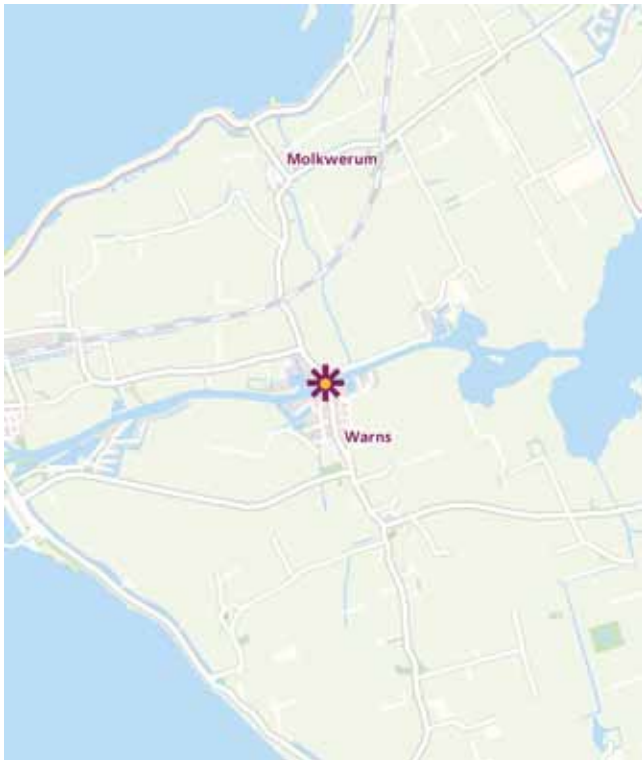
De brug vervangen door een duiker die voldoet aan het huidige beleid en de normen en richtlijnen.

Financiering

De kosten voor de renovatie worden geraamd op € 0,5 miljoen exclusief btw en komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

Start voorbereiding:	2013
Uitvoering gereed:	2014



Probleem

Bij doorrekening van de assen van de brug is gebleken dat de assen in de draaipunten van de balans aan het einde zijn van de technische levensduur en daardoor niet meer de vereiste veiligheid hebben. Het noordelijk landhoofd is doorgerekend met 3D-software en op basis van nieuwe bodemgegevens. Hiermee is aangetoond dat het vermeende stabiliteitsprobleem niet aanwezig is.

Voorgestelde maatregelen

De assen in de draaipunten van de balans vervangen door een nieuwe assen.

Beoogd effect

De brug constructief veilig maken zodat deze zonder renovatie weer 50 jaar mee gaat.

Financiering

De kosten voor het vervangen van de assen worden geraamd op € 300.000 exclusief btw en komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

Start voorbereiding: gestart in 2012

Uitvoering gereed: 2015

Het vervangen van de assen wordt uitgevoerd door de opdrachtnemer van de nieuwe Johan Willem Friso-sluis.

**Probleem**

De provinciale brug over het Van Panhuyskanaal te Tjerkwerd is 42 jaar oud en is aan renovatie toe. Belangrijke onderdelen van het bewegingswerk en de elektrische installatie hebben hun technische levensduur bereikt. Daarnaast zitten er scheuren in het val door overbelasting.

Voorgestelde maatregelen

Het vervangen van het bewegingswerk, de elektrische installatie en het val.

Beoogd effect

Doel van de renovatie is de technische levensduur van de brug met 50 jaar te verlengen en de brug te laten voldoen aan de huidige veiligheidseisen.

Financiering

De kosten voor de renovatie worden geraamd op € 4 miljoen exclusief btw en komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

Start voorbereiding: 2013
Uitvoering gereed: 2015



Probleem

De handbediende grote ophaalbrug over het Stroomkanaal in de N359 in Lemmer verkeert in een slechte staat. Daarbij voldoet de brug niet meer aan zijn huidige functie: de rijbaan is te smal voor het type weg en de bovenbouw staat te dicht op de rijbaan met als gevolg een verhoogd risico op aanrijding met mogelijk ernstige gevolgen. Daarnaast gaat de brug nog maar 4 tot 6 keer per jaar open voor de scheepvaart.

Voorgestelde maatregelen

Technisch gezien is het mogelijk de brug te renoveren maar daarmee wordt het tekort aan wegbreedte en doorvaarhoogte niet opgelost. De huidige brug vervangen is de beste oplossing. De vormgeving van de nieuwe brug moet passen bij de architectuur van het Ir. D.F. Woudagemaal, monument op de Unesco werelderfgoedlijst.

Beoogd effect

De brug vervangen door een nieuwe vaste brug die voldoet aan de nu geldende veiligheidseisen, normen en richtlijnen en past in de omgeving van het Woudagemaal.

Financiering

De kosten voor het vervangen worden geraamd op € 10 miljoen exclusief btw en komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

Het vervangen van de brug wordt aanbesteed als een design&constructcontract dat door een adviesbureau wordt opgesteld. Het adviesbureau is in het derde kwartaal van 2012 gecontracteerd. Het bureau is vervolgens gestart met de voorbereiding. De oplevering van de nieuwe brug is eind 2015 gepland.



Probleem

De Ruijtenschildtbrug is in 1960 gebouwd en ligt in de provinciale weg N924 over de Broeresleat of Fjouwerhúster Feart. Uit een gehouden inspectie blijkt dat het brugdek scheuren vertoont die van constructieve aard zijn. Bij de herberekening van de brug blijkt dat door constructieve onvolkomenheden diep in de brugconstructie deze niet voldoet aan de vereiste veiligheidseisen. De doorvaarhoogte en -breedte van de brug zijn te klein voor de vaarwegklasse van de Broeresleat.

Voorgestelde maatregelen

Een renovatie van de brug lost deze constructieve onvolkomenheden niet op. De brug vervangen is de enige oplossing.

Beoogd effect

De Ruijtenschildtbrug vervangen door een nieuwe brug die voldoet aan de huidige beleidslijn, veiligheidseisen en technische normen en richtlijnen. De doorvaarhoogte van de brug wordt vergroot naar 2,60 m en de doorvaarbreedte naar ca. 13 m.

Financiering

De kosten voor de renovatie worden geraamd op € 4 miljoen exclusief btw en komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

Start voorbereiding:	2012
Uitvoering gereed:	2015

**Probleem**

De provinciale brug over de Boalserter Feart te Baard verkeert in een zeer matige staat. Belangrijke onderdelen hebben hun technische levensduur bereikt of voldoen niet aan de benodigde veiligheidseisen.

Voorgestelde maatregelen

Te weinig bestaande onderdelen zijn nog bruikbaar om een renovatie rendabel te maken. Uitgangspunt is dan ook het vervangen van de brug. De brug wordt nogmaals onderzocht om te kijken of een renovatie toch haalbaar is.

Beoogd effect

De brug te vervangen door een nieuwe brug die voldoet aan de huidige veiligheidseisen, nieuw beleid, normen en richtlijnen.

Financiering

De kosten voor de renovatie worden geraamd op € 2,3 miljoen exclusief btw en komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

Start voorbereiding: 2016
Uitvoering gereed: 2016

**Probleem**

De provinciale brug in de N384 over de Frentsjerter Feart te Wjelsryp is 41 jaar oud en is niet sterk genoeg voor de huidige verkeersbelastingen.

Voorgestelde maatregelen

De brug vervangen en tegelijk de doorvaarhoogte vergroten.

Beoogd effect

De brug geheel te vervangen of zo te renoveren dat hij weer 50 jaar mee kan gaan zonder renovatie.

Financiering

Uitgangspunt is gehele vervanging van de brug. De kosten hiervan worden geraamd op € 4,8 miljoen exclusief btw en komen geheel ten laste van het Meerjarenprogramma Kunstwerken.

Planning

Start voorbereiding:	2015
Uitvoering gereed:	2017



2015 Onderhoudsbaggerwerk Engelenfeart ■

Fryslân-West

Baggerwerken

2015 Onderhoudsbaggerwerk Engelenfeart



Probleem

Als gevolg van de aanwas van baggerspecie wordt de waterdiepte van de vaarweg geringer. Op termijn levert dit belemmeringen op ten aanzien van de toegelaten diepgang voor zowel de beroeps- en recreatieve scheepvaart.

Voorgestelde maatregelen

Het verwijderen van de aanwezige baggerspecie vanaf de zgn. ingrijpdiepte tot de geadviseerde baggerdiepte. (diepte is afhankelijk van de classificatie van de vaarweg).

Beoogd effect

Een vaarweg die voldoet aan de maatvoering welke in het PVVP is vastgesteld en waar zonder problemen met de toegelaten scheepsafmeting gevaren kan worden.

Duurzaamheid

Tijdens de uitvoering van het onderhoudsbaggerwerk zal onderzocht worden op welke wijze de vrijkomende baggerspecie hergebruikt kan worden. Dit hergebruik kan in zowel provinciale werken als werken van derden. Centraal hierin staat het project 'Grip op Grond'.

Afspraken met derden

Streven is om de onderhoudsbaggerwerkzaamheden integraal uit te voeren. Hiervoor zal in een vroegtijdig stadium contact worden opgenomen met gemeentes, Wetterskip Fryslan, en eventuele jachthaven beheerders.

Financiering

Provincie € 570.000.

Planning

Uitvoering in 2015.



2014 Opwaardering Lutscomplex *Varen in het bos* ■

2014 e.v. Drempelverlaging Sluis Makkum ■

2014 Drempelverlaging Sluis Workum ■

2014 Uitbreiding sluiscapaciteit Stavoren ■

2014 Afronding Middelseeroute (Fietspad langs de Swette) ■

2015 Sylsbrêge Jirnsum ■

2015 Verdieping Langwarder Wielen ■

2015 Brug- en sluisbediening, aansluiten op gemeentelijke bruggen ■

Fryslân-West

Friese Meren Project



Probleem

De Luts wordt door dichtslibbing steeds moeilijker toegankelijk voor de recreatievaart.
De zijvaarten van de Luts zijn door de aanwezigheid van dammen en door zeer beperkte waterdiepte in het geheel niet meer toegankelijk voor de recreatievaart.

Voorgestelde maatregelen

Herstel van oevers en uitdiepen van de Luts, de Spoekhoekster Feart en de Rysterfeart. Heropenen van de zijvaarten Sminkefeart en Rysterfeart.
Realisatie aanlegplaatsen en overstapgelegenheden in de doorgaande vaart en de zijvaarten. Ontwikkelen natuurgebied aansluitend aan de Wytakkersfeart.

Beoogd effect

Herstel van de toegankelijkheid voor de recreatievaart van de Luts en de zijvaarten.

Bevorderen van het overstappen van de boot naar het achterliggende gebied.

Ruimtelijke kwaliteit

Herstel van het karakter van de vaarten en zijvaarten als vaarweg voor kleinere schepen.

Duurzaamheid

Oevers worden natuurvriendelijk hersteld met speciale aandacht voor de kwetsbare natuur rond de Luts.

Afspraken met derden

Gemeente Gaasterlân-Sleat is projectverantwoordelijk. Provincie draagt bij.

Financiering

Gemeente Gaasterlân-Sleat	€ 1,08 mln
Provincie Fryslân (Friese Merenproject)	€ 1,15 mln
Provincie Fryslân (PMJP)	€ 0,33 mln
Wetterskip Fryslân	€ 0,15 mln
Overig / Derden	€ 0,26 mln
Totaal	€ 2,97 mln

Tijdschema/mijlpalen

Bestekvoorbereiding	2011 - 2012
Uitvoering (voornamelijk s 'winters)	2012 - 2014

Planning in 2014

uitvoering werkzaamheden.

Historie van het project

Bestuursovereenkomst is gesloten eind 2011.



Probleem

De vaarroute door Makkum zou geschikt moeten zijn voor schepen met een diepgang tot 1,90 meter (klasse BZM), maar is dat niet omdat de drempel in de sluis te hoog ligt en de vaarweg in het dorp te ondiep is.

Voorgestelde maatregelen

Verlagen van de drempel in de sluis of verlengen van de bestaande kolk en baggeren Van Panhuyskanaal in Makkum.

Beoogd effect

De route door Makkum is toegankelijk voor recreatieklasse BZM (diepgang 1,90 m).

Ruimtelijke kwaliteit

De ingrepen hebben geen gevolgen voor ruimtelijke kwaliteit.

Duurzaamheid

Gestreefd wordt naar 80% hergebruik van de baggerspecie.

Afspraken met derden

De plannen vormen een onderdeel van het Masterplan toegangspoort Makkum.

Financiering

1/3 Friese Meren, 1/3 Gemeente Súdwest-Fryslân, 1/3 derden (Streefbeeld).

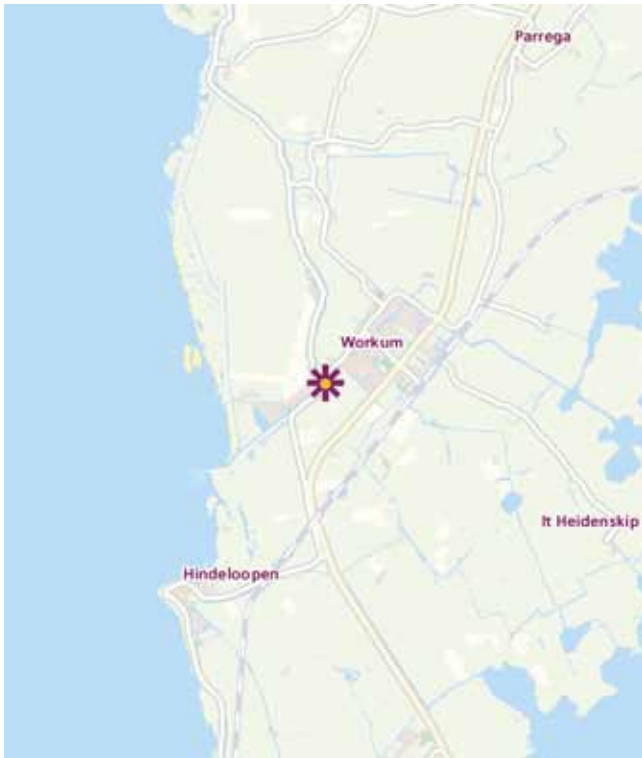
Totale kosten geraamd op € 610.000.

Tijdschema/mijlpalen

Vorbereiding	2011 - 2013
Uitvoering	2014 - 2015

Planning in 2014

Afronding voorbereiding, start uitvoering.



Probleem

De vaarroute door Workum zou geschikt moeten zijn voor schepen met een diepgang tot 1,90 meter (klasse BZM) maar is dat niet doordat de drempel in de sluis te hoog ligt.

Voorgestelde maatregelen

Verlagen van de drempel in de sluis.

Beoogd effect

De toegang naar Workum en het achtergelegen gebied is toegankelijk voor recreatieklasse BZM (diepgang 1,90 m).

Ruimtelijke kwaliteit

De ingrepen hebben geen gevolgen voor ruimtelijke kwaliteit.

Duurzaamheid

Aan de ingreep zijn nauwelijks duurzaamheidsaspecten verbonden.

Afspraken met derden

De plannen vormen een onderdeel van het Masterplan toegangspoort Makkum.

Financiering

Provincie Fryslân Friese Merenproject	€	660.000
Provincie Fryslân Beheer en onderhoud	€	100.000
		(bijdrage vervanging deuren)

Tijdschema/mijlpalen

Vorbereiding	2011 - 2012
Uitvoering	2013 - 2014

Planning in 2014

Afronding uitvoering.



Probleem

Bij grote drukte treden lange wachttijden op bij de sluis Stavoren en voelen de watersporters zich in de voorhaven IJsselmeerzijde bij zuidwestenwind onveilig door inlopende golven.

Voorgestelde maatregelen

Uitbreiding van de sluis capaciteit door bouw van een tweede recreatiesluis.

Beoogd effect

Meer toeristisch vaarverkeer via sluis Stavoren in plaats van Lemmer of Harlingen.

Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit van het sluiscomplex is een belangrijk criterium geweest bij de aanbesteding.

Duurzaamheid

Het sluiscomplex (inclusief de bestaande sluis) wordt energieneutraal.

Afspraken met derden

Er is een bijdrage in de kosten gevraagd aan de gemeenten Súdwest-Fryslân en Gaasterlân-Sleat

Financiering

Provincie Fryslân	€ 16,95 mln
Stichting Recreatietoervaart Nederland	€ 0,25 mln
Totaal	€ 17,2 mln

exclusief onderhoud 0-20 jaar

Tijdschema/mijlpalen

Vorbereiding tot	2011
Planuitwerking	2011 - 2012
Uitvoering	2012 - 2014

Planning in 2014

Afronden Uitvoering, in gebruik neming van de voorziening.



Probleem

Onderdeel van de Middelseeroute is een recreatieve fietsroute langs de Swette van Leeuwarden naar Sneek. De ontbrekende schakels worden in het kader van het Friese Merenproject gerealiseerd.

Voorgestelde maatregelen

Aanleg recreatief fietspad tussen Mantgum en Boazum en tussen Boazum en Scharnegoutum.

Beoogd effect

Toename van het recreatief gebruik van de fietspaden door watersporters.

Ruimtelijke kwaliteit

Realisatie wordt gecombineerd met aanleg van verhoogde kade door het Wetterskip Fryslân.

Duurzaamheid

Oever wordt gerealiseerd door aanleg van een 5 meter brede natuurstrook.

Afspraken met derden

Fietspad Swette is een samenwerkingsproject van vier gemeenten (Leeuwarden, Boarnsterhim, Littenseradiel en Sudwest-Fryslân), Wetterskip Fryslân en provincie Fryslân. Tevens worden er enkele maatregelen in het kader van de derde trein Sneek meegenomen.

Financiering

Wetterskip Fryslân	€ 0,831 mln
Gemeenten	€ 1,048 mln
Provincie Fryslân	€ 1,409 mln
Totaal	€ 3,299 mln

Tijdschema/mijlpalen

Bestekvoorbereiding:	2011
Uitvoering fase 1:	2013
Uitvoering Fase 3:	2013
Uitvoering fase 2 en 4:	2014

Planning in 2013

Afronding uitvoering fase 1 en start uitvoering fase 3.

Historie van het project

Grondaankoop in kader van ruilverkaveling 2008 - 2011. Bestuursovereenkomst is gesloten op 6 december 2010. 2011 - 2012 bestekvoorbereiding en afrondende grondaankopen.



Probleem

De route vanaf Grou naar Akkrum via de Rjochte en Kromme Grou is geclassificeerd als DM (doorvaarthoogte 2,5 meter) als alternatief voor de route via het Prinses Margrietkanaal.

De Sylsbrêge in Jirnsum heeft onvoldoende doorvaarthoogte.

Voorgestelde maatregelen

Vervangen van de bestaande verkeersbrug en de fietsbrug, Doorvaarthoogte 2,5 meter, doorvaartbreedte 7 meter

Beoogd effect

Meer vaarverkeer via deze route als alternatief voor de rechtstreekse verbinding via het Prinses Margrietkanaal.

Ruimtelijke kwaliteit

Bij de vormgeving van de brug zal rekening gehouden worden met inpassing in de omgeving.

Duurzaamheid

Er zal zo veel mogelijk gebruik worden gemaakt van duurzame materialen.

Afspraken met derden

Financiering

Stichting Recreatie Toervaart Nederland	€ 0,35 mln
ILG	€ 0,45 mln
Provincie Fryslân	€ 1,50 mln
Totaal	€ 2,30 mln

Tijdschema/mijlpalen

Vorbereiding	2011 - 2013
Uitvoering	2014 - 2015

Planning in 2014

Afronding voorbereiding, start uitvoering.

Historie van het project

Is een afspraak in het kader van de herijking van het traject H+ van het Friese Merenproject.



Probleem

Waterdiepte Langwarderwielen voldoet niet aan de benodigde diepte voor de recreatieklasse BZM. Vooral vlak voor Langweer zit een harde ondiepe zandkop.

Voorgestelde maatregelen

Uitbaggeren van de Langwarder Wielen.

Beoogd effect

In 2014 is het meer op diepte.

Ruimtelijke kwaliteit

De verdieping heeft geen gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit van het meer.

Duurzaamheid

Gestreefd wordt naar 100% hergebruik van het vrijkomende materiaal met als belangrijkste bestemming knooppunt A6/A7 te Joure.

Afspraken met derden

De verdieping wordt in samenwerking met de gemeente Skarsterlân uitgevoerd.

Financiering

€ 0,29 mln provincie Fryslân (Friese merenproject).

€ 0,29 mln gemeente Skarsterlân.

Overige kosten t.l.v. afnemers hergebruik zand.

Tijdschema/mijlpalen

Start in 2010, oplevering 2015.

Planning in 2014

Start uitvoering.

Historie van het project

Werk was al gestart in 2009, maar is door invallen van de winter en faillissement van de aannemer gestaakt. Herstart met een andere innovatieve werkwijze is voorbereid.

2015 Brug- en sluisbediening, aansluiten op gemeentelijke bruggen



Probleem

Veel beweegbare gemeentelijke bruggen op het provinciale netwerk worden twee keer per dag een uur niet gedraaid en er wordt door de gemeenten nog tolgeld gevraagd. Dat belemmert de vrije toegang tot het watersportgebied.

Voorgestelde maatregelen

Afschaffen van pauzes en bruggeld door aan te sluiten op het afstandsbedieningsproject van de provincie.

Beoogd effect

Betere toegankelijkheid van het vaargebied en betere serviceverlening.

Ruimtelijke kwaliteit

De maatregelen hebben geen invloed op de ruimtelijke kwaliteit.

Duurzaamheid

De voorzieningen worden zo duurzaam mogelijk gerealiseerd met nadruk op beperking energieverbruik.

Afspraken met derden

Er zijn nog geen afspraken gemaakt.

Financiering

Provincie Fryslân € 12,2 miljoen.

Tijdschema/mijlpalen

Vorbereiding tot 2011, Planuitwerking 2011-2015, uitvoering 2013-2015.

Planning in 2014

Start uitvoering afstandsbediening cluster Leeuwarden-Zuid, Boarnsterhim-Noord.

Start planuitwerking cluster Staande Mastroute Leeuwarden - Lauwersmeer.

Historie van het project

Eerdere pilotprojecten zijn financieel niet rond gekomen.



Opwaardering Van Harinxmakanaal ■

Fryslân-West

Majeure Provinciale Projecten

Opwaardering Van Harinxmakanaal



Probleem

Het Van Harinxmakanaal loopt van Harlingen naar Fonejacht. Het kanaal is in eigendom van en in beheer en onderhoud bij de provincie.

Alhoewel het kanaal in het PVVP is geclassificeerd als CEMT klasse IV voldoet het niet aan de eisen. Het profiel is te smal en te ondiep en de bruggen voldoen niet aan klasse III. Bestuurlijk bestaat de wens het kanaal op te waarderen tot een volwaardig klasse IV.

In de afgelopen jaren is de verhoging van de jaarlijkse vergoeding voor het onderhoud- en beheer stelselmatig door het Rijk afgehouden. Op het kanaal is momenteel sprake van een forse onderhoudsachterstand, in het bijzonder de oevers.

In het kader van het convenant over de nieuwe beheersituatie op de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl, die met het rijk in 2012 is gesloten, zijn ook afspraken gemaakt over de afkoop van het beheer en onderhoud,

de vervanging van kunstwerken en het achterstallig onderhoud op het Van Harinxmakanaal. Daarmee heeft de provincie de mogelijkheid gekregen naar eigen inzicht het beheer en onderhoud van het kanaal in te richten.

De kunstwerken in het kanaal behoeven niet vervangen te worden vanuit het scheepvaartbelang. Ondanks de beperkte afmetingen, kunnen schepen met gereduceerde snelheid passeren. Wegens de geringe brughoogte van diverse bruggen, moeten bruggen meer draaien, waardoor momenteel in en rond Leeuwarden capaciteitsproblemen voor het wegverkeer ontstaan. Als onderdeel van het project Vrij Baan zullen veel van de huidige knelpunten worden opgelost. Alleen de beide spoorbruggen en de Van Harinxmabridgen in Leeuwarden blijven knelpunten. Op termijn zullen hier ook oplossingen voor moeten komen.

De sluis in Harlingen, de Koningsbrug en de brug bij Kiesterzijl, de Frisiabrug en de brug Dronrijp vormen voor

de klasse IV vaart geen direct knelpunt en kunnen blijven bestaan.

Voor de huidige Stationsbrug te Franeker geldt dat deze in combinatie met de zeer krappe bocht aan de westzijde van brug en rekening houdend met de schaalvergroting in de beroepsvaart, zeker op termijn lastig passeerbaar zal zijn. Binnenkort wordt echter de Stationsbrug gedeeltelijk vernieuwd, dan wordt ook de doorvaartbreedte van de brug vergroot en zal het knelpunt dus minder groot worden.

Voorgestelde maatregelen

De onderhandelingen met Rijkswaterstaat over het extra achterstallig onderhoud zijn inmiddels afgerond. Met het rijk is een bedrag van € 20 miljoen ineens overeengekomen voor het achterstallig onderhoud op het kanaal (kunstwerken, oevers en baggeren). Tezamen met de afkoopsom voor het structurele beheer en onderhoud en de eenmalige vervanging van de kunstwerken, komt de totale afkoopsom op € 115 miljoen.

Op basis van dit totaal bedrag is een plan van aanpak opgesteld en is een tweetal financiële scenario's ontwikkeld. Ieder met een ander financieel resultaat van de afkoopsommen na 30 jaar. In deze financiële scenario's is uitgaan van een verschillende uitvoeringsprogrammering voor het achterstallig onderhoud en de structurele middelen voor het groot onderhoud. Op basis van het zgn. minimum variant is een meerjarenprogramma voor het wegwerken van het achterstallig onderhoud van het kanaal opgesteld. Aan de Staten is bij de behandeling van het plan van aanpak de toezegging gedaan dat een notitie zal worden opgesteld omtrent de nut en noodzaak en mogelijkheden tot opwaardering van het Van Harinxmakanaal.

Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid

De inpassing van het project in de omgeving is van groot belang. Voor de oevers geldt dat bij vervanging zoveel mogelijk natuurlijke oevers worden toegepast. Het ruimtegebruik neemt hierdoor wel toe en er zal wellicht op sommige locaties grond moeten worden aangekocht. Voordeel is dat er ecologische zones langs het kanaal ontstaan, waar dieren gemakkelijk in en uit het kanaal kunnen. De levensduur van een natuurlijke oever (met stortsteen) is vele malen langer dan die van de huidige houten damwanden.

Ook dempen dergelijke oevers de golfslag wat de veiligheid op het kanaal voor met name de recreatievaart

ten goede komt. De investeringskosten zijn iets hoger, maar de onderhoudskosten zijn fors lager dan bij de huidige constructie.

Duurzaamheid:

Dit aspect wordt bij de uitwerking van de plannen opgepakt.

Afspraken met derden:

Omtrent de beoogde opwaardering zijn gesprekken gevoerd met onder meer de Schuttevaer.

Financiering:

Met het rijk is een totale afkoopsom overeengekomen van € 120 miljoen. De maatregelen opgenomen in het uitvoeringsprogramma worden bekostigd uit deze afkoopsom. Mogelijke opwaardering van het kanaal vraagt specifieke financiering. Gelet op de motie van de Staten kan de afkoopsom hiervoor niet worden benut.

Tijdschema/mijlpalen:

De aanpak van het achterstallig onderhoud vindt plaats in 2014 en verdere jaren.

De Stationsbrug wordt in de periode 2014 - 2015 vervangen.



2012/2013

Drempelverwijdering Boontjes ■

Fryslân-West
Rijksprojecten

Probleem

De vaarweg Boontjes loopt van Harlingen naar Kornwerderzand. In het PVVP is een drempelverwijdering van de Boontjes opgenomen als noodzakelijk voor de ontsluiting van Harlingen. Dit blijkt ook uit de netwerkanalyse LWA7. In februari 2007 hebben Provinciale Staten opnieuw besloten dat ingezet moet worden op zo spoedig mogelijke drempelverwijdering van de Boontjes. Vooral diepgaande binnenvaartschepen in klasse IV en Va ondervinden grote hinder omdat er gebruik gemaakt moet worden van een klein getijdenvenster. Ook de recreatievaart ondervindt hinder. Omdat de geul in een zeer kwetsbaar gebied ligt, is er - mede op uitnodiging van de Staatssecretaris - een zeer uitgebreide voorstudie gedaan. Deze studie is door alle partijen vastgesteld als basis voor een overeenkomst. Het project is op grond van deze studie door LNV beoordeeld als passend binnen de kaders van de PKB Waddenzee.

Voorgestelde maatregelen

De vaarweg wordt met ongeveer 1 meter verdiept tot een streefdiepte van 3,8 m- NAP met een bodembreedte van 100 meter (bestuurlijke voorkeursvariant uit de Voorstudie effecten drempelverwijdering Boontjes).

Beoogd effect

Ruimere bevaarbaarheid voor geladen binnenvaartschepen en recreatievaart en een betere bereikbaarheid van haven Harlingen.

Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid

De inpassing van het project in de omgeving is van groot belang. De Waddenzee is kwetsbare natuur en dient extra beschermd te worden. Uit de Planstudie moet volgen wat de meest geschikte methode is om de geul te verdiepen. Omdat de Waddenzee zandhonger heeft, is het gewenst het vrijkomende materiaal in het systeem te houden. Gedacht wordt aan natuurontwikkeling, zoals kweldervorming of de aanleg van hoogwatervluchtplaatsen of het afdekken van kabels en leidingen. Er zijn in elk geval een Vergunning op grond van de Waterwet en de Natuurbeschermingswet nodig.

Afspraken met derden

Het project is doorgesproken met Schuttevaer, bedrijfsleven Harlingen en Westergozone, Waddenvereniging, gemeente Harlingen en Rijkswaterstaat. Het ministerie van LNV (nu E,L&I) heeft laten weten in te stemmen met het project.

Financiering

De Tweede Kamer der Staten-Generaal heeft met het amendement Cramer € 5 miljoen beschikbaar gesteld om de verdieping van de Vaarweg Harlingen - Kornwerderzand mogelijk te maken. In de overeenkomst is afgesproken dat dit inclusief een onderhoudsperiode van vijf jaar is. De voorbereidingskosten die door de provincie worden gemaakt, zijn declarabel bij Rijkswaterstaat. Na de voorbereiding door de provincie zal het rijk de gunning ter hand nemen. Bij een dreigende overschrijding van het bedrag zal het rijk niet extra bijpassen en zal overleg plaatsvinden of het project dan nog doorgang moet vinden.

Tijdschema/mijlpalen

De provincie laat een planstudie uitvoeren en zal deze voorleggen aan het Rijk. Het rijk zal vervolgens de maatregelen uitvoeren. De startnotitie is begonnen in 2009 en is medio 2010 afgerond. De Planstudie en Passende Beoordeling zijn in 2011 uitgevoerd, de uitvoering is gepland eind 2012. Een klein gedeelte van de vaargeul zal in verband met kruisende nutsleidingen in 2013 worden uitgevoerd (fase 2).

Planning in 2013

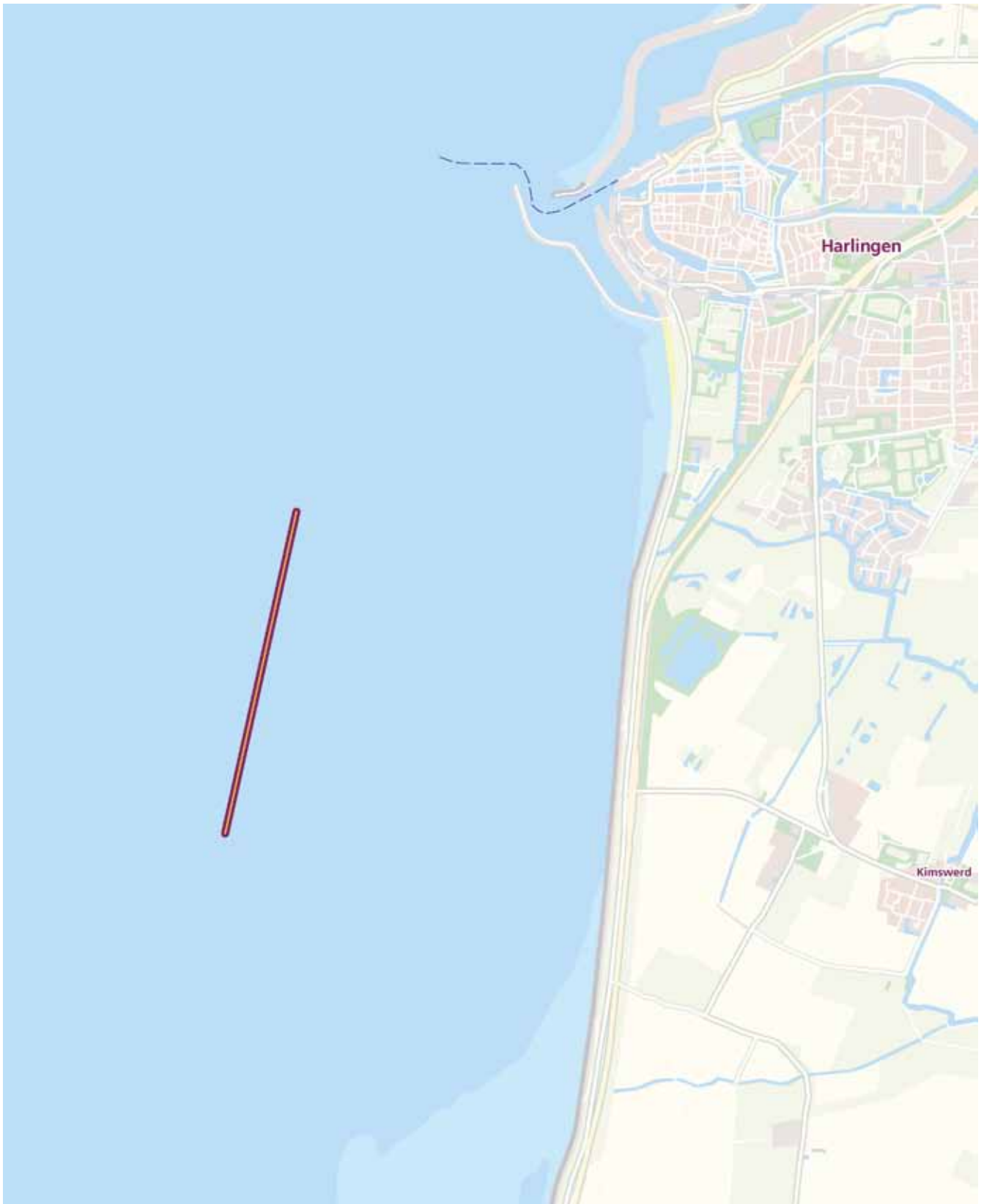
Vorbereiding en uitvoering baggerwerkzaamheden van fase 2 door het rijk.

Historie van het project

In het PVVP is een drempelverwijdering van de vaarweg Boontjes opgenomen als noodzakelijk voor de ontsluiting van Harlingen. Dit blijkt ook uit de netwerkanalyse LWA7. In februari 2007 hebben Provinciale Staten opnieuw besloten dat ingezet moet worden op zo spoedig mogelijke drempelverwijdering van Boontjes.

Op 19 juni 2009 is een bestuursovereenkomst met het rijk gesloten.
Er wordt al vanaf 1950 gesproken over de wens om deze geul te verdiepen. De huidige beleidskaders worden

gevormd door het PVVP, de PKB Waddenzee, het amendement Cramer en de bestuursovereenkomst van 19 juni.







Provinciale Jaarlasten

Kleine en reguliere wegenprojecten

Meerjarenprogramma Kunstwerken

Investeringslasten

Projecten amendement PS 7 november 2012 (t.l.v. Variabele Algemene Reserve; VAR)

■ Kleine en reguliere wegenprojecten

bedragen x € 1.000

weg	project	totale investering	bijdragen	provinciale investering	provinciale jaarlast
<i>jaar van opleveringlafrekening 2013 (jaarlasten beginnen te lopen in 2014)</i>					
xxx	Quick Win vaarweg Houkesloot (MPI-bijdrage)	256		256	9
xxx	Carpoolplaats Oudeschoot	145	85	60	2
N910	Stroobossertrekvaart fietspad fase 2 b	2.300		2.300	77
N359	Rondweg Lemmer	2.134	67	2.067	69
N354	Afslag IJlst	1.400	400	1.000	33
jaarlast vanaf 2014					190
<i>jaar van opleveringlafrekening 2014 (jaarlasten beginnen te lopen in 2015)</i>					
N369	Aansluiting N31 Drachten-Noord	2.140	1.000	1.140	38
N355	Twijzel	3.403	1.065	2.338	78
xxx	Carpoolprogramma 2010 - 2012	240		240	8
N354	Fietsroute Sneek - Woudsend	4.493	2.657	1.836	61
N357	Stiens - Holwerd	10.596	5.268	5.328	178
xxx	Afspraken met Dantumadeel	910		910	30
N358	Uterwei (onderdeel noord)	6.088	639	5.450	182
xxx	Kwaliteitsverbetering haltevoorzieningen	2.400		2.400	80
N358	Lutkepost - Augustinusga 2e fase	4.057	1.950	2.107	70
N392	Rondweg Gorredijk	10.634	5.439	5.195	173
(N392	Terwispel - komgrens Gorredijk	3.073	890	2.183	73)
<i>project is opgeleverd in 2011, afronding van het landbouwpad vindt in 2014 plaats</i>					
N369	Kootstermolen - Kootstertille	1.720		1.720	57
jaarlast vanaf 2015					955
<i>jaar van opleveringlafrekening 2015 (jaarlasten beginnen te lopen in 2016)</i>					
N359	Bolsward - Leeuwarden	13.905	1.500	12.405	414
N356	Reconstructie kruispunt De Tike	3.967		3.967	132
jaarlast vanaf 2016					546
<i>jaar van opleveringlafrekening 2016 (jaarlasten beginnen te lopen in 2017)</i>					
N358	Skieding (onderdeel zuid)	4.006	788	3.218	107
jaarlast vanaf 2016					107

■ Meerjarenprogramma Kunstwerken

bedragen x € 1.000

project	totale investering	bijdragen	provinciale investering	provinciale jaarlast
jaar van oplevering/afrekening 2013 (jaarlasten beginnen te lopen in 2014)				
Brug Rogsloot te Warten	4.360	360	4.000	80
Onderzoek en Voorbereiding Kunstwerken	400		400	8
jaarlast vanaf 2014				88
jaar van oplevering/afrekening 2014 (jaarlasten beginnen te lopen in 2015)				
Kerkslootbrug bij Sneek	500		500	10
Viaduct Meamert te Winsum	500		500	10
Brug Johan Friso sluis Stavoren	500		500	10
jaarlast vanaf 2015				30
jaar van oplevering/afrekening 2015 (jaarlasten beginnen te lopen in 2016)				
Warrebrug nabij Tijnje	1.000		1.000	20
Stationsbrug te Franeker	7.000	400	6.600	132
Brug Stroomkanaal te Lemmer	10.000		10.000	200
Van Panhuysbrug te Tjerkwerd	4.000		4.000	80
Ruitschildtbrug te Vierhuis	4.000		4.000	80
Brug JF-Kanaal te Warns	300		300	6
jaarlast vanaf 2016				518
jaar van oplevering/afrekening 2016 (jaarlasten beginnen te lopen in 2017)				
Bruggen over de Stroobosstrekvaart	700		700	14
Sluis II nabij Jubbega	1.500		1.500	30
Brug Tzummarumervaart te Tzummarum	4.700		4.700	94
Brug Hallumervaart te Hallum	3.500		3.500	70
Brug Baard te Baard	2.300		2.300	46
jaarlast vanaf 2017				254
jaar van oplevering/afrekening 2017 (jaarlasten beginnen te lopen in 2018)				
Brug Dokkummer Grootdiep Engwierum	2.000		2.000	40
Brug Welsrijp te Wjelsryp	4.800		4.800	96
jaarlast vanaf 2018				136

■ Investeringslasten projecten amendement Provinciale Staten 7 november 2012 (t.l.v. Variabele Algemene Reserve: VAR)

weg	project	totale investering	bijdragen	provinciale investering
<i>jaar van oplevering/afrekening 2013</i>				
N359	Dassenvoorziening 'Wyldemerk'	100.000		100.000
<i>jaar van oplevering/afrekening 2014</i>				
N361	Fietsoversteek Rypstjerk	80.000		80.000
N369	Rotonde afslag Drogeham	400.000	200.000	200.000
N359	Fietsoversteek Ruigahuizen	150.000		150.000
N384	Froonackerdyk; Dearsom - Lutjelollum	3.438.000	1.350.000	2.088.000
xxxx	Nije Sânsleatbrêge Terherne	130.000		130.000
totale provinciale investering				2.748.000

Colofon

Uitgave

Provincie Fryslân
Afdeling Stêd en Plattelân
Ferkear en Ferfier

Foto's

Ronald Abelskamp
Jacob van Essen
Hella van Grinsven
Jan Nieuwland
Franca Rijpma
Annelies Ruesink
Catrinus van der Veen
Stefan Verkerk

Vormgeving

Hella van Grinsven
i.o.v. provincie Fryslân

Eindredactie

Jan Nieuwland
j.nieuwland@fryslan.nl

Drukwerk

Reprografie
Provincie Fryslân

1811_Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer_2014

© provincie Fryslân 2013