

Agenda voor de Provinciale Nota Mobiliteit

- EEN DISCUSSIONOTITIE -

CWE05.073

2 augustus 2005

Inhoudsopgave

1. Inleiding
 2. Deel A. Kaders voor het provinciaal beleid
 - A1 Mobiliteitsontwikkeling
 - A2 Omgevingsplan, beleidskader voor uitwerking
 3. Deel B. Bouwstenennotitie
 - B1 Infrastructuur en Openbaar vervoernetwerk
 - B2 Veiligheid
 - B3 Mobiliteitsbeïnvloeding en openbaar vervoer
 - B4 Uitvoering Pronomo: de rollen van de provincie
 4. Deel C. Agendapunten voor de Nota Mobiliteit
- bijlagen

1. Inleiding

Deze discussienotitie is een eerste stap op weg naar een Provinciale Nota Mobiliteit. Het is bedoeld om binnen de provincie, maar ook in dialoog met de Flevolandse gemeenten, het rijk, naburige medeoverheden en organisaties op het gebied van verkeer en vervoer scherp te krijgen waar de provincie zich de komende jaren op zal richten als het gaat om het verkeers- en vervoerbeleid. De Provinciale Nota Mobiliteit zal naar verwachting in november 2006 aan Provinciale Staten ter besluitvorming worden aangeboden. Deze notitie is vooral een discussiedocument, dat moet bijdragen aan de verdere meningsvorming over de inhoud van de Provinciale Nota Mobiliteit.

Er is een aantal aanleidingen om de Provinciale Nota Mobiliteit op te stellen, zoals:

- Het nieuwe rijksbeleid, zoals verwoord in de Nota's Ruimte en Mobiliteit.
- Het opstellen van het nieuwe Omgevingsplan 2006, dat tevens zal gelden als Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan.¹
- De noodzaak om tussen het (strategische niveau van het) Omgevingsplan en het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (PMIT) - op operationeel/projectniveau - over een programmatische beleidsnota te kunnen beschikken.
- De invulling van de provinciale regierol van de provincie als het gaat om het - samen met andere netwerkbeheerders in Flevoland - opstellen en uitvoeren van het regionale maatregelpakket verkeersveiligheid en de netwerkanalyses.
- Beleidsmatige wijzigingen in het verkeers- en vervoerbeleid en in de instrumenten die daarbij horen, zoals de instelling van een Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. Dit laatste element maakt het noodzakelijk een nieuw afwegingskader op te stellen voor het verkeers- en vervoerbeleid.

In deel A wordt de speelruimte ingekaderd. Enerzijds door een globaal beeld te geven van recente en verwachte mobiliteitsontwikkelingen in Flevoland (A1). Anderzijds door in te gaan op het nieuwe provinciale kader: het Omgevingsplan 2006. Dit hoofdstuk A2 bestaat uit passages van de Hoofdlijnennota van het Omgevingsplan die het meest betrekking hebben op verkeer en vervoer. Dit onderdeel staat (hier) niet ter discussie, maar is bedoeld om deze notitie – ook zonder de Hoofdlijnennotitie van het Omgevingsplan - als een zelfstandig document te kunnen lezen. Dit hoofdstuk geeft tevens een kader voor de verkeers- en vervoershoofdstukken die daarna aan bod komen

De delen B en C vormen het hart van deze discussienotitie – de vraag welke punten gegeven de geschetste kaders aan de orde moeten zijn in de Provinciale Nota Mobiliteit. Deel B – de bouwstenennotitie - is beschrijvend. Deel C bevat de hieruit voortvloeiende agenda puntsgewijs

Uitdrukkelijk gaat het in deze fase van de planvorming om agendasetting: hebben we de goede punten te pakken en welke richtingen zien we daarin? Nadat deze discussie ook met de buitenwereld (relevante actoren) is gevoerd volgt de fase van daadwerkelijk formuleren van beleidsvoorstellen.

De uiteindelijke Provinciale Nota Mobiliteit Flevoland zal immers een programmatisch stuk op hoofdlijnen zijn (inclusief een financieel kader) voor de periode 2007-2020 – en daarmee de basis vormen voor de jaarlijks vast te stellen PMITS die steeds een tijdshorizon van 5 jaar vooruit kennen.

NB. Behalve in het kaderstellende deel A. vindt de lezer in deze notitie geen gebiedsgewijze uitwerking van het voorgenomen verkeers- en vervoerbeleid. Hiervoor is op dit moment bewust gekozen: deze fase gaat over de algemene beleidsagenda.

¹ Provinciale Staten zullen dit naar nog wel formeel moeten vaststellen

Echter in de Provinciale Nota Mobiliteit zelf zal juist zoveel mogelijk het gebied als uitgangspunt worden genomen voor programmering. Per gebied worden dan bijvoorbeeld in beeld gebracht:

- i. de grote (infragerelateerde) ontwikkelingen binnen het gebied
- ii. de vertaling van de hier besproken beleidsuitgangspunten naar het gebied (alle aspecten, inclusief OV, capaciteitsvraagstukken, verkeersveiligheid etc)
- iii. de samenhang van het V&V-beleid binnen het gebied

Tenslotte bevat dit stuk vijf bijlagen. De bijlagen bevatten informatie over de groeiscenario's voor Flevoland (bijlage A), de categorisering van wegen (bijlage B) de verwachte knelpunten op de weg (bijlage C), het openbaar vervoernetwerk (bijlage D), en een tabel waarin kort is weergegeven hoe met de essentiële onderdelen van het rijksbeleid zal worden omgegaan (bijlage E). De verwerking van de essentiële onderdelen van het rijksbeleid zal worden opgenomen in het Omgevingsplan 2006, aangevuld met de essentiële onderdelen van het provinciale beleid zoals die uit deze discussienotitie zullen volgen. Deze essentiële onderdelen van (rijks- en provinciaal) beleid zijn niet alleen bindend voor de provincie zelf, maar ook voor het gemeentelijk beleid.

Deel A: Kaders tbv de beleidsagenda provinciale nota mobiliteit

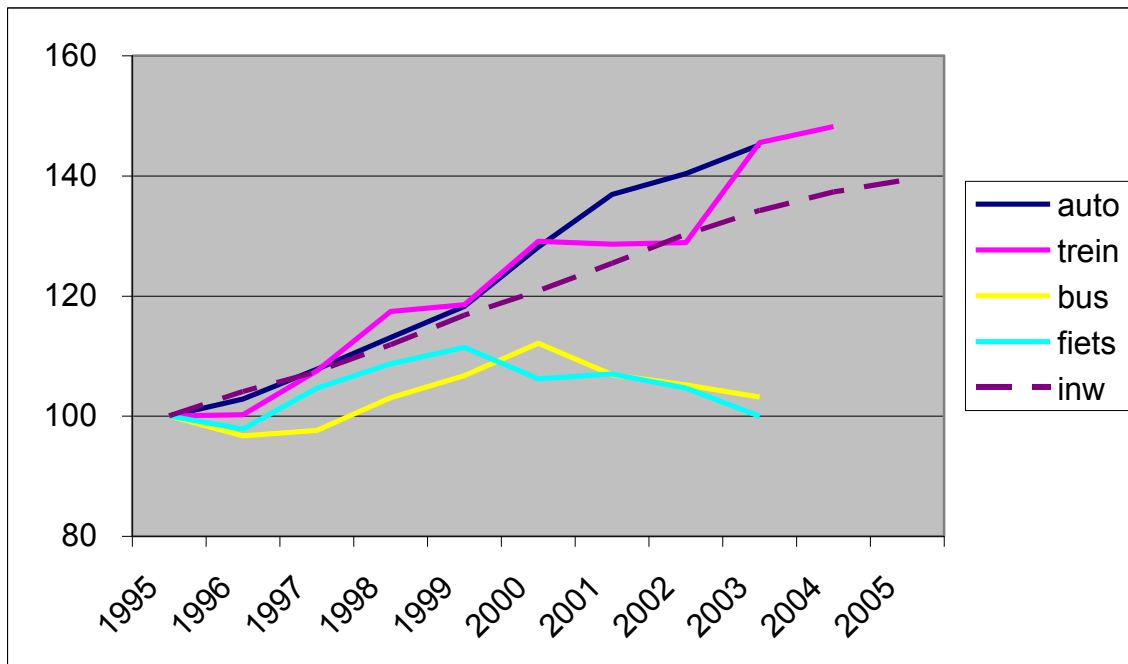
Deel A geeft zoals aangegeven de kaders waarbinnen zich de provinciale Nota Mobiliteit zal bewegen. Enerzijds gaat het hier om de werkelijkheid zoals die zich op straat afspeelt: de ontwikkeling van de mobiliteit (A1). Anderzijds gaat het om de strategische inkadering – de Provinciale Nota Mobiliteit zal een globaal programmatische uitwerking vormen van het Omgevingsplan – dat tevens in formele zin het PVVP zal zijn zoals dat in de Planwet Verkeer en Vervoer is voorgeschreven

Deel A vormt daarmee GEEN onderdeel van het planproces van de Provinciale Nota Mobiliteit zelf. Hij is echter wel aan het stuk toegevoegd, om de lezer ook het perspectief te schetsen waarbinnen het planproces ProNoMo zich afspeelt

A1 . Mobiliteitsontwikkeling

Door de sterke toename van de bevolking kent Flevoland een sterke mobiliteitsgroei. Vooral het gebruik van de auto en de trein nam de afgelopen 10 jaar explosief toe (+50%). Het gebruik van de streekbus en de fiets groeide echter nauwelijks.

Ontwikkeling van de mobiliteit in Flevoland (index 1995=100)



Verwacht mag worden dat de sterke mobiliteitsgroei zich de komende jaren doorzet. Deze groei wordt voornamelijk veroorzaakt door de toename van het aantal inwoners. Daarnaast neemt de mobiliteit per persoon nog steeds toe.

Op dit moment is nog niet duidelijk hoe sterk de bevolkingsgroei de komende decennia zal zijn. Het Omgevingsplan werkt vooralsnog met verschillende scenario's voor de groei van Flevoland. In de zogenaamde 'Eigen Behoeft Variant' zal Flevoland in 2030 rond de 500.000 inwoners tellen. In de 'Middenvariant' en 'Groei Plus Variant' zijn dit er respectievelijk 545.000 en 645.000. In alle scenario's doet de grootste groei zich voor in Zuidelijk Flevoland (Almere).

De toename van het aantal inwoners vertaalt zich in een forse groei van de mobiliteit. Vooral de automobilititeit zal nog fors toenemen. In de Groei Plus Variant zal het aantal verreden autokilometers in 2020 ruim verdubbeld zijn ten opzichte van 2000. Ook het aantal kilometers afgelegd in het openbaar vervoer, per fiets of lopend zal nog flink toenemen. In bijlage A zijn de cijfers vermeld van de drie scenario's 'Eigen Behoeft', 'Middenvariant' en 'Groei Plus'.

De realisatie van de Hanzelijn in 2012 zal leiden tot een extra toename van het treingebruik. Het busvervoer zal vooral rondom de steden en op de belangrijkste vervoerassen verder toenemen. Het gebruik van de fiets komt echter steeds meer onder druk te staan. Vooral omdat de afstanden tussen nieuwbouwwijken en de stadscentra steeds groter worden. Bij een gematigdere groei van de bevolking (variant Eigen Behoeftte) zal de mobiliteitsgroei wat beperkter zijn.

In de bijlage zijn twee kaarten opgenomen, die aangeven welke infrastructuurknoelpunten er in 2020 worden verwacht op de rijks- en provinciale wegen bij de groeiscenario's van de 'Middenvariant' en de 'Groeiplusvariant'. In de Provinciale Nota Mobiliteit zal dit aangevuld worden met (mogelijke) knoelpunten in de gemeentelijke hoofdwegstructuur.²

² In de knoelpuntenkaart van de Groeiplusvariant staat de Vogelweg tussen Waterlandseweg en A27 weergegeven als gemeentelijke weg en niet als provinciale weg, zoals nu het geval is. Dit komt omdat in deze variant Almere-Hout volledig wordt bebouwd en hier als uitgangspunt is genomen dat in die situatie dit deel van de weg is overgedragen aan de gemeente Almere.

A2 Omgevingsplan, beleidskader voor de uitwerking

De centrale stelling van de Hoofdlijnennota van het Omgevingsplan luidt³:

In grote lijnen zijn de maatschappelijke vraagstukken van Flevoland niet anders dan in het vigerende Omgevingsplan, dat werd vastgesteld in november 2000. De ontwikkeling van de regionale economie en voorzieningen blijven structureel achter bij de onverminderd snelle groei van het inwoneraantal. Mede in samenhang daarmee wordt de sterk gegroeide mobiliteit van en naar vooral de regio Amsterdam/Schiphol volstrekt onvoldoende geaccommodeerd door de nu beschikbare vervoersinfrastructuur. Nieuwe groeiopgaven komen in zicht zoals blijkt uit de nota Ruimte van het Rijk. De provincie overweegt om grondgebied beschikbaar te stellen voor ruimtelijke functies waarvoor elders in de Randstad onvoldoende ruimte is, maar acht tevens Rijk en Noordvleugelpartners bij voorbaat verantwoordelijk voor de oplossing van genoemde maatschappelijke vraagstukken die samengaan met het tempo van de ruimtelijke ontwikkelingen. Een voortgaande ontwikkeling van de provincie kan alleen plaatsvinden indien Rijk, provincie, gemeenten en maatschappelijke partners in en om het gebied helpen om de economie te ontwikkelen en de bereikbaarheid en het voorzieningenniveau op een aanmerkelijk hoger peil komen.

Met betrekking tot infrastructuur wordt in de Hoofdlijnennota van het Omgevingsplan, in navolging van de landelijke Nota Ruimte, erkend dat het infrastructurele netwerk een belangrijke ruimtelijk structurende werking heeft. De Hoofdlijnennota van het Omgevingsplan beschrijft dit als volgt⁴: “Hierbij gaat het zowel om het oplossen van al ontstane knelpunten, vooral in de corridor Almere-Amsterdam, als om het creëren van nieuwe ontwikkelimpulsen in andere delen van de provincie. Stedelijke ontwikkelingen in de provincie zijn en worden sterk gekoppeld aan ontwikkelingsassen. Onderscheiden wordt de zuid-noord as, onderdeel van de nationale Noordelijke Ontwikkelingsas tussen Schiphol en Groningen en de west-oost as, van Alkmaar tot Zwolle. Binnen de provincie speelt primair de as Lelystad - Dronten - Netwerkstad Zwolle/Kampen. Door zo snel mogelijk te starten met de aanleg van de nieuwe infrastructuur voor spoor en weg kan deze as ontwikkeld worden. De Noordelijke Ontwikkelingsas langs de A6 moet maximaal ondersteund worden door capaciteitsuitbreidingen van weg en openbaar vervoer.”

Met deze ontwikkelingen langs genoemde assen wordt de schakelfunctie die Flevoland heeft, verder vorm gegeven. De volgende paragraaf is een weergave zoals het nu in de Hoofdlijnennota is opgenomen.⁵

De schakelfunctie van Flevoland

Flevoland vormt een verbindende schakel tussen de Randstad en het noorden en oosten van Nederland. Deze schakelfunctie strekt zich uit tot de omliggende landen. Dit geldt niet alleen in fysiek-geografisch en infrastructureel opzicht, het geldt ook in ecologische zin: de Flevolandse polders liggen midden in de Natte As. De functie van Flevoland als verbindende schakel is van provinciale betekenis en vereist daarom bemoeienis van de provinciale overheid. Flevoland is sociaal, economisch en maatschappelijk georiënteerd op de omliggende regio's en maakt deel uit van verschillende stedelijke netwerken. Zuidelijk Flevoland, en dan vooral de stad Almere, is onderdeel van het stedelijke netwerk van de Noordvleugel. In het huidige Omgevingsplan staat dat het beleid gericht is op versterking van de ruimtelijk-functionele samenhang van het zuidelijke deel van de provincie met de Noordvleugel van de Randstad. Hieraan ligt de Oostflankstudie ten grondslag, die de meerzijdige ontwikkeling van Almere benadrukt en daarbij prioriteit legt op bij de ontwikkeling van Almere in oostwaartse richting. Het idee van een meerzijdige ontwikkeling is niet verlaten, maar in Almere wordt nu meer nadruk gelegd op het belang van een westwaartse ontwikkeling.

³ De stelling is geciteerd uit de Inleiding van de Hoofdlijnennota (paragraaf 1,1; pagina 7)

⁴ citaat uit de Hoofdlijnennota, pagina 8

⁵ citaat uit paragraaf 2.1. van de Hoofdlijnennota, genaamd 'De schakelfunctie van Flevoland' (pagina's 11 en 12)

Voorts geeft het huidige Omgevingsplan aan dat de as naar het noorden verder uitgebouwd moet worden als drager van ruimtelijke ontwikkelingen. Deze noordelijke Ontwikkelingsas zal pas op langere termijn worden versterkt met een Zuiderzeelijn. Wel worden in de komende planperiode de N23 en Hanzelijn gerealiseerd. Daarmee zal binnen Flevoland, naast de bestaande noordelijke Ontwikkelingsas, een west/oost-as tussen Noord-Holland (Alkmaar) en oost Nederland (stedelijk netwerk Zwolle-Kampen) aan betekenis winnen. Met deze tweede as zal op economisch terrein de schakelfunctie van Flevoland tussen de Randstad en noord en oost Nederland belangrijker worden. De provincie wil zich inzetten om de kansen die deze nieuwe ontwikkelingsas biedt optimaal te benutten en wil daarbij ook een ontwikkelingsrol op zich nemen.

In samenhang met de twee ontwikkelingsassen heeft elk van de drie Flevolandse polders zijn eigen dynamiek en daarmee ook een eigen profiel. Op basis van deze profielen wordt het ontwikkelingsbeleid per deelgebied bepaald.

- In Zuidelijk Flevoland zal vooral ruimte worden geboden aan functies vanuit de Randstad. De nog nader te bepalen groeitaakstelling van Almere moet worden gecombineerd met ecologische functies, zo mogelijk aan de westzijde bij het IJmeer en aan de noordoostzijde met de ecologische verbinding tussen Oostvaardersplassen en het Horsterwold.
- Oostelijk Flevoland wordt een intermediaire zone die zich blijft kenmerken als een gebied met agrarische, recreatieve en natuurfuncties, maar die ook ruimte biedt voor stedelijke functies (wonen, luchthaven, kenniscentra). Oostelijk Flevoland oriënteert zich niet alleen op de Randstad. Minstens zo belangrijk is de relatie naar oost Nederland (stedelijk netwerk Zwolle/Kampen) op bijvoorbeeld het gebied van onderwijs en economie.
- Voor Noordelijk Flevoland geldt dat het profiel niet wordt bepaald door het Randstadtempo, maar door de dynamiek van de regio en nabije omgeving. Economisch gezien is de landbouwsector in noordelijk Flevoland meer bepalend dan in de andere gebieden van Flevoland. Er is op het gebied van wonen, werken en onderwijs een sterke relatie met vooral Friesland en het stedelijke netwerk Zwolle/Kampen. Noordelijk Flevoland profiteert niet vanzelfsprekend van de aanwezigheid van de bestaande Noordelijke Ontwikkelingsas. Voor dit deel van Flevoland zijn nieuwe impulsen nodig om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken.

Speerpunten in de ontwikkeling

Het Omgevingsplan gaat een uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen bevatten. Naast het voortzetten van reguliere taken zal de nieuwe ontwikkelingsrol van de provincie worden geaccentueerd door een zevental grotere speerpuntprojecten. Deze zijn grotendeels gebiedsgericht en komen voort uit de inhoudelijke hoofdlijnen van beleid. Het gaat om integrale ontwikkelingsopgaven.

Voor het verkeer en vervoerbeleid betekenen deze 7 speerpunten een actieve provinciale rol: enerzijds als actieve pleitbezorger bij het rijk om belangrijke infrastructuur te realiseren, anderzijds in het ontwikkelen van (nieuwe) regionale infrastructuur. De volgende stelling is hierbij de leidraad:

De aanleg van infrastructuur in Flevoland is een voorwaarde voor de versterking van de economische structuur van Flevoland (en daarmee van Nederland)

De provincie stelt in de Hoofdlijnennota van het Omgevingsplan de volgende speerpuntprojecten voor. Hieronder volgend de 7 speerpunten als citaten uit de Hoofdlijnennota, gevolgd met enkele (mogelijke) gevolgen voor het verkeer- en vervoersbeleid:

“Middengebied zuidelijk Flevoland

In het open middengebied ten noordoosten van Almere wordt een groen/blauw casco aangelegd waardoor in de toekomst een robuuste ecologische verbinding gecombineerd kan worden met een aantrekkelijke woon-werkomgeving. De aanleg van een grootschalige ecologische verbinding tussen de Oostvaardersplassen en het Horsterwold creëert compensatieruimte voor ontwikkelingen in Almere, Lelystad en Zeewolde voor zover die significante effecten hebben op Vogel en Habitatrichtlijngebieden. De provincie speelt hier een rol als regisseur en medeontwikkelaar.”

“In het huidige Omgevingsplan is een reservering van de A30 via het Adelaarswegtracé

opgenomen. Bij de discussie over het Integraal Ontwikkelingsplan Almere is ook een variant in beeld gekomen waarbij een (opgevaardeerde) Nijkerkerweg/Gooiseweg op de A27 aansluit. Het is op dit moment te vroeg om een keuze uit beide mogelijkheden te maken. Vooralsnog wil de provincie met beide varianten rekening houden.”

“West-oost as

Door simultaan met de Hanzelijn de N23 aan te leggen verbetert de ontsluiting en de positie van het gebied van Lelystad via Dronten naar de netwerkstad Zwolle-Kampen zodanig dat een goede basis ontstaat voor ruimtelijk economische en landschappelijke ontwikkeling. De provincie nodigt als regisseur gebiedspartners uit gezamenlijk de gebiedsontwikkeling ter hand te nemen.”

De provincie zal zich inspannen om van de N23 behalve het al in ontwikkeling zijnde deel van Lelystad tot Dronten, ook het tracé tussen Dronten en Kampen gerealiseerd te krijgen.

“Markermeer/IJsselmeer

Het schrappen van de reservering voor de Markerwaard vraagt om herbezinning over de inrichting van het Markermeer. De provincie wil nieuwe functies mogelijk maken zoals wonen, werken recreatie en infrastructuur. Dat zal naar verwachting significante effecten hebben op bestaande natuurwaarden. Daarom wil de provincie nieuwe natuur aanleggen ter compensatie van deze effecten. De provincie voert hierbij de regie in afstemming met de provincie Noord-Holland en treedt in een latere fase mogelijk als medeontwikkelaar op.”

“De reserveringen voor spoor- en wegtracés aan de westzijde (Almere) en oostzijde (Lelystad) van de Oostvaardersplassen naar het Markermeer kunnen vervallen als gevolg van het vervallen van de inpolderingsoptie van de Markerwaard in de Nota Ruimte.”

“Luchthaven Lelystad

De luchthaven heeft goede kansen zich verder te ontwikkelen binnen de vastgestelde PKB. Dat wil de provincie mogelijk maken en stimuleren. In combinatie daarmee vindt economische gebiedsontwikkeling plaats in de zone rond het vliegveld.”

Indien de luchthaven zich verder ontwikkelt moet het knelpunt van de aansluiting A6-Lelystad zijn opgelost. Voor de langere termijn speelt de mogelijke ontwikkeling van een HOV-verbinding tussen luchthaven en Lelystad-centrum en –kustreek en de Zuiderzeelijnverbinding tussen Lelystad en Schiphol een rol.

“De oostrand van Flevoland

Dit gebied wordt ontwikkeld tot een verweavingszone waarin de (potentiële) kwaliteiten van natuur, water en landschap op harmonieuze wijze gecombineerd worden met landbouw, een sterke toeristische sector en beperkte mogelijkheden voor landelijk wonen. De provincie voert de regie en is op bepaalde terreinen medeontwikkelaar.”

Voor verkeer en vervoer is een aandachtspunt dat de fiets- en openbaar vervoerontsluiting van de recreatieve voorzieningen niet overal optimaal is.

“Noordelijk Flevoland

De realisering van de wateropgave in dit gebied wordt gecombineerd met andere functies tot een integrale gebiedsontwikkeling. Daarbij worden kansen benut voor recreatie (water/land), landschap, leefbaarheid van het platteland en kunnen economische impulsen ontstaan. De provincie faciliteert, stimuleert en sluit een actieve ontwikkelrol niet uit.”

De provincie is van mening dat de ontsluiting van de Noordoostpolder in de richting van het stedelijk netwerk Zwolle/Kampen gebaat is bij het opwaarderen van de N50 naar een A50. De realisatie hiervan is een verantwoordelijkheid van het Rijk.

“Almere

Bij de verdere ontwikkeling van Almere tot een aantrekkelijke en vitale stad vindt de provincie de

interne en externe ontsluiting, het voorzieningenniveau en de werkgelegenheid belangrijke aandachtspunten. De provincie wil deze ontwikkeling faciliteren met een nader in te vullen investeringsprogramma. “

“De verdere ontwikkeling van Almere zal op termijn evenwichtig oostwaarts en westwaarts plaatsvinden. In de fasering van de infrastructuur die verband houdt met de groeiopgave van Almere heeft de westelijke oriëntatie prioriteit.”

“Voor de planning van infrastructuur betekent dit het volgende:

- een verdubbeling van het tracé over de Hollandse Brug. Dit is altijd nodig, zelfs zonder extra woningbouwtaakstelling;
- het rijk moet de weginfrastructuur in de corridor Almere-Amsterdam-Schiphol zo snel mogelijk uitvoeren, zodra de betreffende planstudie is afgerond;
- er moet in ieder geval een IJmeerverbinding (spoor en weg) komen;
- het rijk dient zorg te dragen voor uitbreiding van de treinfrequentie (en capaciteit) tussen Almere en Amsterdam;
- met het Rijk moet worden bezien welke regionale/lokale infrastructuur passend is bij de groeiopgave van Almere.”

“De huidige indicatieve aanduidingen van de Amersfoortselijn en Stichtselijn (parallel aan A27) worden op de kaart van het Omgevingsplan gehandhaafd. De provincie heeft een voorkeur voor de ontwikkeling van de Houtlijn (met mogelijke doortrekking naar Hilversum op termijn).”

DEEL B:

Bouwstenennotitie Nota Mobiliteit Flevoland

In zijn uiteindelijke vorm zal de Provinciale Nota Mobiliteit Flevoland algemene beleidskeuzen bevatten alsmede een programmatische (en globaal financieel onderbouwde) doorvertaling daarvan voor de periode 2007 – 2020. Deel B van de discussieagenda betreft de bouwstenennotitie: een overzicht van algemene inhoudelijke beleidskeuze (Hoofdstuk B1, B2 en B3). Hoofdstuk B4 geeft inzicht in de rollen die de provincie zal spelen in de ProNoMo

B1 Infrastructuur en openbaar vervoernetwerk

Beleidsuitgangspunt: Gebruikers van de Flevolandse infrastructuur moeten zich via snelle en betrouwbare reistijden, veilig en voldoende verplaatskwaliteit kunnen verplaatsen. Daarbij wordt de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk beperkt

1. Voldoende snelle/betrouwbare reistijden

De kwaliteit van de bereikbaarheid laat zich het beste meten in termen van snelle reistijden. 'Hoe lang duurt het om van A naar B te gaan'. De reiziger (automobilist, OV-gebruiker, fietser, varende) mag rekenen op een voldoende vlotte doorstroming. De gemiddelde reissnelheid hoeft echter niet altijd en overal even hoog te zijn. In de spits mag de reistijd langer zijn dan buiten de spits. Betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van de reistijden zijn hierbij van belang.

Auto

Flevoland werkt met een categoriseringssysteem van het wegennet, met een onderverdeling naar stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Stroomwegen verbinden de belangrijkste kernen binnen en buiten Flevoland met elkaar. Stroomwegen kenmerken zich door een goede doorstroming. Dit wordt bereikt door voldoende capaciteit, een hoge maximum snelheid (100 – 120 km/u) en het zoveel mogelijk voorkomen van verstoringen, door bijvoorbeeld kruisend of langzaam verkeer.

Gebiedsontsluitingswegen zorgen voor de ontsluiting van alle steden en dorpen in Flevoland. Voor deze wegen gelden minder hoge eisen als het gaat om de snelheid. Kruisingen zijn gelijkvloers en voor fietsers zijn er vrijliggende fietspaden. De maximum snelheid op deze wegen bedraagt 80 km/u. Langzaam (landbouw)verkeer maakt gebruik van deze wegen. Onder bepaalde voorwaarden is de maximumsnelheid 100 km/u. De weg is dan gesloten voor langzaam verkeer.

Het landelijk gebied wordt ontsloten door erftoegangswegen. Deze wegen hebben vooral een verblijfsfunctie. Snelheid is hieraan ongeschikt. Indien nodig worden er infrastructurele maatregelen genomen om de veiligheid op deze wegen te verhogen.

Openbaar vervoer

De openbaar vervoerverbindingen zijn over het algemeen in de spits het beste. Dan wordt er met hoge frequentie gereden, in een aantal gevallen rijden er speciale sneldiensten en is de reistijd ten opzichte van de auto (die in de file staat) concurrerend. Zo is het openbaar vervoer op een aantal filegevoelige trajecten een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

In de daluren is de vervoervraag kleiner, waardoor de frequenties lager liggen. Gecombineerd met de goede doorstroming op de weg is de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto in de daluren slechter. Het openbaar vervoer vervult dan, met uitzondering van het spoor en enkele drukke buslijnen, vooral een sociale functie.

Het openbaar vervoer dient verschillende belangen. Zo levert het openbaar vervoer een belangrijke bijdrage aan het bereikbaar houden van de stedelijke centra, gaat het efficiënt om met de ruimte en zorgt dat degenen die niet over een auto kunnen beschikken zich toch kunnen verplaatsen.

Fiets

De fiets is een belangrijk vervoermiddel voor de korte afstand, tot zo'n 7,5 km. Vanwege de grote afstanden tussen de kernen in Flevoland betekent dit dat de fiets hier vooral een rol speelt binnen de bebouwde kom. Hier hebben de gemeenten een eerste verantwoordelijkheid.

Langs vrijwel alle provinciale wegen liggen nu fietspaden. In de planperiode zullen de ontbrekende delen worden aangelegd.

De fiets levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen en verdient daarom aandacht.

Vaarwegen

De vaarwegen in Flevoland kunnen onderverdeeld worden in

1. het rijkshoofdvaarwegennet (Amsterdam-Lemmer/Ketelmeer;
2. de regionale vaarweg door de randmeren (in beheer van het rijk);
3. de provinciale vaarten binnen de dijken.

De vaarwegen in Flevoland worden gebruikt door zowel beroeps- als de recreatievaart. Voor de beroepsvaart speelt tijd een belangrijke rol. Laad- en loskades moeten goed en snel bereikbaar zijn. Specifieke overslaglocaties vragen daarbij om goede aansluitingen vanuit water, spoor en weg.

De kruisingen tussen wegen en vaarwegen leveren soms problemen op. De recreatievaart, waarvan de schepen met staande mast de hoogste eisen stellen aan de doorvaarthoogte, neemt toe op de vaarwegen. Oponthoud voor zowel autoverkeer als vaarverkeer zal zoveel mogelijk worden vermeden. In de spits wordt prioriteit gegeven aan het autoverkeer.

2. Veilige verplaatsingen

Dit komt voor wat betreft verkeersveiligheid terug in het volgende hoofdstuk, en voor wat betreft sociale veiligheid OV bij de volgende paragraaf: kwalitatief goede verplaatsingen

3. Kwalitatief goede verplaatsingen

Je verplaatsen in Flevoland betekent naast goede doorstroming en veiligheid ook dat je een kwalitatief goede verplaatsing mag verwachten! Goed onderhouden infrastructuur, een aansprekende omgeving, geen sociale onveiligheid.

De weg- en netwerkbeheerders kunnen aan de belevingswaarde van de reiziger een bijdrage leveren door:

Te zorgen voor een duidelijke structuur van de routes en netwerken

Duurzaam en sociaal veilig ingerichte wegen met een constante ruimtelijk profiel, langs een zodanige route dat het bijdraagt aan het richtinggevoel van reizigers, voorkomen dat kruisende infrastructuur een barrière oproept, eenduidige informatievoorziening en bewegwijzering en dienstregelingen van het openbaar vervoer en haltevoorzieningen.

Onderhoud en beheer

In 2001 heeft de provincie Flevoland ervoor gekozen een beheersniveau aan te houden dat veilig en comfortabel is, maar er niet perse perfect hoeft uit te zien. Dergelijke keuzen zijn ook gemaakt voor zaken als belijningen, bermbeheer en beplantingen. De ProNoMo zal een update van de destijds gemaakte keuzen met zich brengen. Comfortabele wegen en fietspaden, afstemming tussen wegbeheerders over onderhoudsniveau.

Beleving van het landschap

Vanaf de weg en vanuit de bus en trein krijgen de reizigers een goede indruk van het Flevolandse landschap. Dit kan bijvoorbeeld worden geaccentueerd door bijzondere (kunst)objecten als markeringspunten, bijzondere beplantingen langs wegen, inspelen op

(geologische) niveauverschillen, zoals bij de Vogelweg, aandacht voor vormgeving van en alternatieven voor geluidsschermen.

Rusten en recreëren

Er moeten voldoende punten waar de reiziger kan rusten en recreëren tijdens de reis, zoals parkeerhavens langs wegen, aanlegsteigers, goede recreatieve fietspaden en meer mogelijkheden voor recreatievaart.

Sociaal veilige verplaatsingen

Vooraf de sociale onveiligheid in het OV vraagt aandacht. Samen met Almere en Lelystad wordt momenteel uitwerking gegeven aan een meerjarig programma tot 2008. De komende periode zullen met name ook de haltes meer sociaal veilig worden gemaakt.

Bovengenoemde elementen zullen een nadere uitwerking krijgen in de provinciale Nota Mobiliteit

4. Omgevingsaspecten van verplaatsingen

Infrastructuur, en het gebruik ervan, heeft gevolgen voor de (directe) omgeving. De provincie wil de hinder voor de omgeving beperken en kiest daarbij in beginsel voor oplossingen met de beste kosten/baten-verhouding. Hieronder enkele aspecten van duurzaamheid

In Flevoland is de geluidsoverlast door het wegverkeer nog relatief beperkt. Door de groei van het verkeer neemt de overlast echter wel toe. Via een goede ruimtelijke ordening moet worden voorkomen dat de in de toekomst het aantal geluidsbelaste woningen toeneemt. Voor nieuw te bouwen woningen ligt de grens op 50 dB(A), tenzij GS een hogere grenswaarde vaststelt. Ook verder gebruik van ZOAB ligt voor de hand.

De afgelopen jaren zijn aanzienlijke resultaten geboekt met het terugdringen van de uitstoot van schadelijke stoffen door het verkeer. Vooral (inter)nationale regelgeving heeft hier een belangrijke bijdrage aan geleverd. De uitstoot van CO₂ en fijn stof zijn nu de belangrijkste knelpunten. De rol die de provincie hierin kan spelen is beperkt. Maatregelen moeten vooral op (inter)nationale schaal worden genomen. De provincie speelt vooral een rol via de ruimtelijke ordening. Bijvoorbeeld door te voorkomen dat er te dicht langs de hoofdwegen wordt gebouwd. Overigens blijkt uit onderzoek dat Flevoland in de toekomst geen knelpunten 'fijn stof' kent.

Voor wat betreft licht kiest de provincie het uitgangspunt dat hiermee zo min mogelijk en dan nog zo energiezuinig mogelijk wordt omgegaan, uiteraard binnen de grenzen van het veilige.

Wanneer leefgebieden van planten- en diersoorten worden verkleind door bijvoorbeeld de aanwezigheid van een weg of spoorlijn en daardoor in 'snippers' uiteen zijn gevallen, is er sprake van versnippering. De infrastructuur kan dan een barrière vormen voor de verspreiding van dieren en planten. Ontsnipperende maatregelen om dit tegen te gaan zijn bijvoorbeeld ecoducten, faunatunnels en natuurvriendelijke oevers. Het rijk heeft een meerjarenprogramma ontsnippering vastgesteld voor ontsnippering waar rijkswegen bij betrokken zijn. Daarbij is aan de regionale overheden gevraagd de regierol (afstemming tussen betrokkenen en planning) op zich te nemen. Financiële middelen zullen vanaf 2007 beschikbaar komen.

Overigens zal in de ProNoMo ook worden aangegeven in hoeverre versnippering van het regionaal wegennet speelt en een beleidsaandachtspunt moet worden ion de planperiode. Daarbij is van belang dat in het Omgevingsplan duidelijk een zwaar accent wordt gelegd op de robuuste ecologische verbindingen, zoals in het Middengebied tussen Oostvaardersplassen en Horsterwold. Bij bestaande infrastructuur wordt bij groot onderhoud veelal ontsnipperende maatregelen meegenomen in het werk.

B2 Veiligheid

Doelstellingen verkeersveiligheid

De provincie Flevoland blijft in de top 3 van de meest veilige provincies van Nederland, gemeten naar aantallen doden en ziekenhuisgewonden per 100.000 inwoners

Beleidsuitgangspunt gevaarlijke stoffen

Het gehele rijks- en provinciale wegennet in Flevoland is geschikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen de bebouwde kom dienen gemeenten te komen tot voorkeursroutes voor gevaarlijke stoffen, waarbij kwetsbare bestemmingen zoveel mogelijk worden ontzien

Beleidsuitgangspunt Vitale infrastructuur

Vitale delen van de regionale en lokale infrastructuur worden vastgesteld en hier wordt op basis van risicoanalyses mee omgegaan

1. Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in Flevoland staat op een hoog niveau. Gemeten in aantal slachtoffers per 100.000 inwoners hoort Flevoland bij de veiligste provincies van Nederland. Dat willen wij zo houden.

Het verkeersveiligheidsbeleid over de afgelopen jaren is succesvol geweest. Ondanks de enorme toename van de mobiliteit is het aantal slachtoffers gedaald. Toch vallen er nog steeds te veel slachtoffers in het verkeer. Het streven is het aantal verkeersslachtoffers verder terug te dringen. Landelijk is afgesproken dat in de periode 2002 – 2010 het aantal verkeersdoden met 15% moet dalen en het aantal ziekenhuisgewonden met 7,5%. In 2020 moeten er 40% minder doden en 30% minder ziekenhuisgewonden vallen. Deze doelstellingen gelden voor alle provincies.

Gezien de te verwachten bevolkings- en mobiliteitsgroei is dit een zware opgave voor Flevoland. Zeker als daarbij in beschouwing wordt genomen dat Flevoland nu al een van de veiligste provincies is. Daarom kiest de provincie ervoor als doelstelling te kiezen voor aantallen doden en ziekenhuisgewonden per 100.000 inwoners (behoud top-3-positie).

De aanpak van de verkeersonveiligheid kan op verschillende manieren plaatsvinden. Daarbij is het zinvol om goed te kijken naar de belangrijkste oorzaken van ongevallen. Uit een analyse van de verkeersongevallen blijkt dat relatief veel jonge weggebruikers bij ernstige ongevallen betrokken zijn. De meeste ernstige ongevallen vinden plaats op wegen buiten de bebouwde kom.

Tot op heden is gekozen voor een aanpak via twee sporen: infrastructuur en gedrag. Bij de infrastructuur ging het om een veilige vormgeving van de infrastructuur. Bijvoorbeeld door de aanleg van rotondes of bermverharding. Bij gedrag ging het vooral om educatie, voorlichting en handhaving.

Voorgesteld wordt om de komende jaren het verkeersveiligheidsbeleid te verbreden en meer integraal op te zetten. Hierbij worden sterke elementen van het huidige (en succesvolle) beleid voortgezet en worden op onderdelen nieuwe accenten gezet op basis van kosteneffectiviteit. Naar aanleiding van een analyse van de ongeval- en slachtoffercijfers, van het huidige beleid en van toekomstmogelijkheden worden de volgende vier kernpunten voor het Flevolands verkeersveiligheidsbeleid benoemd:

a. **Duurzaam Veilige infrastructuur:** via een versnelde aanpak van de gevaarlijkste locaties naar een aanpak gericht op kwetsbare verkeersdeelnemers

Het aanpakken van de meest gevaarlijke wegvakken en kruispunten door inliggende gemeenten en provincie is een voortzetting van het reguliere beleid en zal vooral leiden tot maatregelen op de gebiedsontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom, met een accent op de aanpak van kruispunten. De meest gevaarlijke locaties zijn inmiddels aangepakt waardoor de effectiviteit van deze aanpak langzamerhand afneemt. Deze aanpak vraagt een continue monitoring, als alle gevaarlijke locaties zijn aangepakt moet voorkomen worden dat er nieuwe ontstaan. Vervolgens wordt gewerkt aan het duurzaam veilig inrichten van alle overige infrastructuur. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan

de voor kwetsbare verkeersdeelnemers gevaarlijke locaties. Geleidelijk wordt op deze manier toegewerkt naar een volledig duurzaam veilige infrastructuur. Hierbij is het overigens van groot belang dat ook Rijkswaterstaat de bij haar in beheer zijnde wegen verder duurzaam beveiligd.

b. Een verbreding van de wijk/buurt/dorpsaanpak

Dit betreft een 'bottom up' benadering vanuit een gebied, zoals een woonwijk, een kleine kern, het buitengebied etc. De ervaren problemen worden in beeld gebracht en waar mogelijk opgelost. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar verkeer en vervoer maar ook naar bijvoorbeeld ruimtelijke ordening. Op wijkniveau is het makkelijker om problemen in kaart te brengen, te bepalen welke partijen betrokken zijn en om met alle betrokkenen te bepalen welke maatregelen het meest kansrijk zijn. De nadruk bij deze aanpak ligt bij de door bewoners ervaren onveiligheid (subjectieve onveiligheid) maar ook objectieve knelpunten komen aan bod. Kernpunt is dat in gezamenlijkheid en met een brede blik de onveiligheid wordt bekeken, aangepakt en voorkomen. Bewoners zijn zeer betrokken bij de leefbaarheid van hun woonomgeving, voor deze aanpak wordt dan ook een groot draagvlak verwacht. Deze aanpak vraagt vooral inspanning van inliggende gemeenten

c. Uitbouw van de gedragsaanpak

Menselijke fouten zijn naar schatting voor 95% (mede)oorzaak van verkeersongevallen. Nu het wegennet steeds veiliger wordt ingericht wordt de gedragsaanpak een steeds belangrijker instrument bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. De effectiviteit van de gedragsaanpak wordt vergroot door de bestaande activiteiten op het gebied van de gedragsaanpak beter te integreren met andere onderdelen van het verkeersveiligheidsbeleid zoals infrastructuur en handhaving. Voorlichting, educatie en handhaving zijn wel degelijk effectief maar meestal slechts beperkte tijd. Dat pleit ervoor om voorlichting en educatie permanent uit te voeren. Er is bijvoorbeeld steeds een nieuwe groep bromfietzers die voorlichting moeten krijgen over het gebruik van de helm. Binnen de gedragsaanpak worden prioriteiten gesteld passend bij de Flevolandse situatie en knelpunten. Doelgroepen en thema's die de komende jaren extra aandacht vragen zijn verkeerseducatie in het basisonderwijs, brommerjeugd, jonge autorijders, bestuurders van bestelauto's, ouderen en snelheid op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Er zal worden bezien of er een koppeling mogelijk is tussen verkeerseducatie en het project 'Leef met Stijl'.

d. Nieuwe technieken voor snelheidshandhaving binnen en buiten de bebouwde kom

Het overschrijden van snelheidslimieten is een groot probleem en heeft een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Verwacht wordt dat in de komende jaren steeds meer technieken beschikbaar komen, die een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Om de snelheid buiten de bebouwde kom terug te brengen kan gebruik gemaakt worden van een bredere inzet van (mobiele) trajectcontroles. In verblijfsgebieden kan ISA (intelligente snelheids aanpassing), gevaarlijk gedrag voorkomen. Het draagvlak voor technieken als ISA en trajectcontrole is redelijk groot. Flevoland zou voorloper kunnen zijn door nieuwe technieken hier te laten testen. De infrastructuur leent zich daar goed voor bovendien draagt deze aanpak bij aan het imago van Flevoland als moderne provincie.

2. Gevaarlijke stoffen

Dagelijks rijden er heel wat vrachtauto's door Flevoland die gevaarlijke stoffen vervoeren. Een ongeval met zo'n vrachtauto kan grote gevolgen hebben. Het vervoer van gevaarlijke stoffen is dan ook aan strenge (nationale) regels gebonden. Er ligt hier een directe koppeling met de ruimtelijke ordening. Het bouwen van kwetsbare bestemmingen binnen de risicocontouren (10^{-6} -contour) is niet toegestaan.

Vervoer van gevaarlijke stoffen door intensief gebruikte gebieden, zoals woongebieden, winkelcentra etc. wordt zoveel mogelijk tegengegaan.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over water vindt alleen plaats op de rijksvaarwegen en dan vooral de vaarverbinding Amsterdam – Lemmer. Er worden vrijwel geen gevaarlijke stoffen vervoerd over het provinciale vaarwegennet.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is tot de komst van de Hanzelijn (2012) niet aan de orde.

Bij het ontwerp van de Hanzelijn is rekening gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen, zodat na 2012 vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor mogelijk is.

3. Bescherming vitale infrastructuur

Voorkomen moet worden dat vitale onderdelen van de infrastructuur (sluizen, bruggen) door verstoringen (moedwillig of bij een ongeluk) ernstig beschadigd raken, waardoor zij niet goed meer kunnen functioneren. Daartoe zullen deze vitale onderdelen worden benoemd en indien nodig zullen maatregelen worden getroffen.

Overigens zij hier opgemerkt dat in Flevoland vooralsnog geen vitale onderdelen van Nationale betekenis aanwezig zijn.

B3 mobiliteitsbeïnvloeding en Openbaar Vervoer

Het nieuwe rijksbeleid, zoals verwoord in deel 1 van de Nota Mobiliteit, gaat uit van het versterken van de verschillende netwerken (wegen, vaarwegen, openbaar vervoer) en heeft (met uitzondering van het goederenvervoer) niet langer als doelstelling om de vervoerswijze van reizigers te beïnvloeden. Het is wel zo dat, gegeven keuzes die reizigers maken in het gebruik van de verschillende netwerken, de reiziger meer een marktprijs zal gaan betalen voor het gebruik van de netwerken. Dit geldt met name voor de auto (een mogelijke introductie van een kilometerheffing) en het openbaar vervoer (chipkaart). De provincie onderschrijft in hoofdlijnen het nieuwe rijksbeleid op het gebied van mobiliteitsbeïnvloeding. In aanvulling daarop kiest de provincie er voor om op belangrijke relaties beleid te formuleren om het hoge aandeel van openbaar vervoer (op zijn minst) te handhaven. Hieronder wordt een aantal onderdelen van het (rijks)beleid nader gezien.

Prijsbeleid op de weg

Met het advies van het Platform Anders betalen voor Mobiliteit (Platform Nouwen) komt wellicht een nieuw instrument beschikbaar om te betalen voor automobilititeit. Dit landelijk systeem van een –naar tijd en plaats- gedifferentieerde kilometerheffing (variabele lasten voor autogebruik) komt in plaats van de diverse autobelastingen (vaste lasten). De verwachting is dat dit prijsinstrument niet alleen de lasten eerlijker zal verdelen maar ook de mobiliteit zal beïnvloeden (tijdstip, routekeuze, vervoersmodaliteit). Het rijk lijkt voornemens dit advies te omarmen in deel 3 van de Nota Mobiliteit. Het systeem van een vaste kilometerprijs (orde van grootte 3,5 ct./km) met een hogere prijs in spitsperioden is vooral voor de relatie met de Noordvleugel van belang. Voor overig Flevoland wordt vooralsnog uitgegaan dat slechts rekening hoeft te worden gehouden met de vaste (landelijke) kilometerprijs.

De provincie is in beginsel voorstander van de verschuiving in de autokosten van vaste lasten naar variabele lasten. Het beprijzen van het gebruik van de weginfrastructuur zal ook gevolgen hebben voor de mobiliteit. Voor Flevoland is het van belang dat er een in de tijd sluitende koppeling wordt gelegd tussen invoering van wegbeprijzing en het aanwezig zijn van voldoende wegverbindingen. Dit is vooral op de relatie Flevoland-Amsterdam-Schiphol van belang.

Prijsbeleid in het openbaar vervoer

In het openbaar vervoer komt er ook een ander prijsbeleid. De chipkaart vervangt hier het treinkaartje en strippenkaartsysteem. Alle openbaar vervoerautoriteiten in Nederland maken afspraken over het raamwerk van het nieuwe tarievenstelsel. Het gezamenlijk vastleggen van de gemeenschappelijke delen van het tariefstelsel vergroot de begrijpelijkheid van het systeem voor de reiziger. Het nieuwe tariefsysteem bestaat uit een vaste voet + prijs per km. Het voorstel voor de hoogte van de vaste voet is 70 eurocent. Daarnaast wordt een onderscheid gemaakt in drie bijzondere doelgroepen (0-3 jaar, 4-11 jaar en 65+).

Voor de andere onderdelen van het tariefstelsel geldt dat deze decentraal worden vastgesteld.

Hiermee heeft de provincie de bevoegdheid om:

- zelf de hoogte van de prijs per km vast te stellen;
- indien gewenst spits- en daltijden te formuleren met daaraan gekoppelde spits- en daltarieven;
- kortingen te geven over het gehele tarief. De provincie zal een tariefbeleid voor het openbaar vervoer ontwikkelen dat zal gaan gelden op het moment dat de chipkaart zal worden ingevoerd. De hoofdlijnen hiervan zullen onderdeel zijn van de Provinciale Nota Mobiliteit

Prijsbeleid, parkeertarieven/parkeerbeleid

In centrumgebieden, die goed ontsloten zijn met openbaar vervoer, is betaald parkeren zinvol. Hierdoor wordt de druk op het stedelijk wegennet teruggedrongen. Uit oogpunt van leefbaarheid en bereikbaarheid van de centra bestaan er eisen aan het maximum aantal parkeerplaatsen bij een bedrijf. Het instellen van betaald parkeersysteem en het vaststellen van tarieven is een gemeentelijke verantwoordelijkheid. De provincie heeft een regierol inzake de onderlinge afstemming van de tarieven. Flevoland zal deze regierol overigens terughoudend en in goed overleg met de inliggende gemeenten en andere partners invulling geven.

Vervoermanagement

De opgedane ervaringen met vervoersmanagement hebben te weinig concreet resultaat opgeleverd. Dit geeft aanleiding dit beleidsaandachtveld te heroverwegen. Vervoersmanagement heeft daarbij

geen prioriteit. Eventuele nieuwe vervoersmanagementprojecten zullen (mede op effectiviteit) worden afgewogen tegen andere verkeers- en vervoersprojecten. Het initiatief wordt gelegd bij het bedrijfsleven. Dit laat onverlet dat gemeenten in het kader van milieuvergunningen eisen kunnen stellen aan bedrijven over dit onderwerp.

Ketenmobiliteit en netwerkanalyses

Door een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur-tot-deur meer centraal te stellen (rijksbeleid) neemt het belang van een goede ketenmobiliteit in de netwerken van weg, water en openbaar vervoer toe. Voor de weginfrastructuur is hiertoe al een aanzet gegeven door het in 2004 door het Vervoerberaad vastgestelde Netwerkvisie, dat gaat over het benutten van het gehele wegennet in Flevoland. De OV-visie zal een dergelijke aanzet geven voor het OV-netwerk. Dit zijn, samen met de structurerende werking van grote ruimtelijke en infrastructurele projecten de belangrijkste bouwstenen voor de op te stellen netwerkanalyses. Deze netwerkanalyses zullen onderdeel uitmaken van de Provinciale Nota Mobiliteit en zullen gebiedsspecifiek worden uitgewerkt. Bij het oplossen van knelpunten moet naar de totale infrastructuur worden gekeken. Soms bieden maatregelen op het onderliggend wegennet een oplossing voor een probleem op het hoofdwegennet en soms is het omgekeerde het geval. Ook het openbaar vervoer kan een rol spelen in het oplossen van knelpunten. Een integrale netwerkvisie moet inzicht geven in de aard van de knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen. Deze netwerkvisie wordt met verschillende andere wegbeheerders opgesteld.

Overslag goederenvervoer

Om meer goederen te vervoeren over water - en mogelijk ook rail - als alternatief voor vervoer over de weg, ziet de provincie kansen voor nieuwe overslagfaciliteiten in Flevoland. In het Omgevingsplan wordt aangegeven waar deze overslagfaciliteiten gerealiseerd kunnen worden. In beeld zijn op dit moment 3 locaties (Lelystad, Almere De Vaart en Stichtse Kant).

Openbaar vervoer

Provinciale Staten hebben opdracht gegeven een (nieuwe) OV-visie op te stellen. Er is hiertoe eerst een analyse van de bestaande situatie uitgevoerd. Vervolgens is een eerste richtingendiscussie gevoerd door Provinciale Staten. De uitkomsten hiervan zullen in het najaar voor advisering worden voorgelegd aan de Flevolandse samenleving, met name belangengroepen en deskundigen, waarop deze verder wordt uitgewerkt tot een hoofdlijnennotitie voor de OV-visie. Deze uitwerking zal geïntegreerd worden in de Provinciale Nota Mobiliteit. Vooralsnog heeft de OV-visie een eigen ontwikkeltraject, dat wel is afgestemd op het proces om te komen tot een provinciale Nota Mobiliteit.

De hoofdlijnen van denken zijn op dit moment:

- in de nu op te stellen concept-0-visie OV wordt de relatie gelegd naar strategische zaken rond OV en het bredere kader naast het eigen busbeleid aan te geven (Omgevingsplan en ProNoMo). Het gaat hier dus ook om de mogelijkheden van Flevolijn, Hanzelijn en IJmeerverbinding als het gaat om filevermindering
- De provincie gaat uit van een goed functionerend basisnet als het gaat om OV.
- Er komt een nadere uitwerking op de vraag: waar, wanneer en voor wie is CVV als OV-vervoer mogelijk (onderscheid tussen tijdgebonden reizigers en niet-tijdgebonden reizigers)
- Er komt tevens een nadere uitwerking aan de vraag: waar zijn in het basisvoorzieningenniveau doelgroepenaanvullingen mogelijk/wenselijk. Hierbij moet ook worden gedacht aan toeristische attractieparken, zoals Walibi World
- op corridors met dikke autostromen moet de bus(vervoerder) de kans krijgen met een goed product reizigers tot OV-gebruik te verleiden (vgl Q-liner)
- Gratis OV als totaalsysteem is vanwege de vele meerkosten niet aan de orde
- Er moet gekeken worden naar een relatie tussen de extra mobiliteit die laaggeprijsd OV genereert en beschikbare restcapaciteit (hetzij via vervoerder, hetzij via overheid)
- Er moet gekeken worden naar groepen die vanwege de prijs belemmerd worden in hun OV-gebruik, en hierop potentieel als overheid sturen, met name irt overcapaciteit
- Prijsdifferentiatie is niet onbespreekbaar, dus inclusief hogere spitstarieven (vooral voor non-captives in het OV) en lagere tarieven in de daluren.

Toegankelijkheid OV

Aan de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer wordt in de landelijke politiek groot belang toegekend. In de Nota Mobiliteit is dit onderwerp daarom aangemerkt als een essentieel onderdeel van beleid. Het streven is dat het openbaar vervoer over de weg in 2010 en het vervoer over het spoor in 2030 toegankelijk is voor mensen met een handicap. In de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte zijn bepalingen opgenomen die feitelijk volledige toegankelijkheid van het OV eisen. Omdat het rijk beseft dat dit op korte termijn niet reëel is, zijn de bepalingen ten aanzien van openbaar vervoer nog niet in werking getreden. In juli 2004 hebben GS een meerjarenplan toegankelijkheid Openbaar Vervoer vastgesteld. Het plan omvat o.a. de volgende keuzes:

- a) In te zetten op rolstoeltoegankelijkheid van de belangrijkste (meest gebruikte) verbindingen en haltes. Het collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) vormt een aanvulling voor de overige gebieden.
- b) De volgende prioriteiten te stellen:
 - o kleine maatregelen te nemen aan de halte (contrasterende perronmarkering, abri met zitgelegenheid en zicht op de naderende bus, situering van haltepaal of abri tegenover de ingang van de bus en consequente halte-inrichting);
 - o kleine maatregelen voor reisinformatie het (plaatselijk) ophogen van de belangrijkste haltes van het kernnet tot 18 cm.

B4 Uitvoering Pronomo: de rollen van de provincie

De provincie zal, nadat de Provinciale Nota Mobiliteit is vastgesteld uiteraard een hoofdrol vervullen in de uitvoering van de Nota. Daarbij gaat het om verschillende rollen:

1. eigen uitvoeringsactiviteiten van de provincie
2. opleggen van essentiële onderdelen aan gemeenten mbt de uitvoering van de ProNoMo
3. faciliteren en financieel bijdragen (BDU) aan uitvoeringsactiviteiten van anderen (gemeenten, private organisaties)
4. samenwerking met en beleidsbeïnvloeding van partners die in of nabij het Flevolandse gebied actief zijn in verkeers- en vervoerverband (provinciale en regionale partners, rijksoverheid, private partners)

Deze punten worden hieronder kort nader uitgewerkt

1. Eigen werken Provincie Flevoland

Het merendeel van de activiteiten die voort zal vloeien uit de Provinciale Nota Mobiliteit betreft eigen werken van de provincie. De programmatische (en globaal financieel onderbouwde) ProNoMo zal voor deze zaken een doorvertaling krijgen in de jaarlijks opvolgende PMITS – waar de globale programmeringen en beschikbare middelen van een concrete planning worden voorzien.

2. Essentiële onderdelen voor gemeenten

Daarnaast zullen de doelstellingen van de ProNoMo – en indirect dus voor het landelijk beleid voor een belangrijk deel bereikt moeten worden door inzet van gemeenten. Hiertoe kent de Planwet Verkeer en Vervoer de mogelijkheid voor het vastleggen van essentiële onderdelen van beleid, die verplichtend zijn voor gemeenten. Hiermee zal de provincie Flevoland in beginsel terughoudend omgaan, te verwachten valt echter dat zaken als fietsbeleid, toegankelijkheid OV en verkeersveiligheidsbeleid – die ook in de landelijke essentiële onderdelen staan over zullen worden genomen in de ProNoMo

3. Faciliteren van partners

Niet alleen de gemeentelijke partners, maar ook maatschappelijke organisaties als 3VO en de Fietsersbond kunnen bijdragen leveren aan het bereiken van de Flevolandse doelstelling. De provincie de beschikking over de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) om deze partners met financiële bijdragen te faciliteren. In de ProNoMo wordt aangegeven op welke wijze de BDU wordt ingezet om via deze partners bij te dragen aan het behalen van de doelstellingen. Hieronder wordt kort een kader geschetst van de BDU en hoe die kan worden ingezet.

Met ingang van 2005 ontvangt de provincie van het rijk de Brede Doeluitkering (BDU), een integrale regionale uitkering in te zetten voor het verkeer en vervoer in de provincie. Deze BDU is in de plaats gekomen van verschillende doeluitkeringen die de provincie voorheen van het Rijk ontving. De provincie Flevoland krijgt de komende drie jaren 1,98% van het totale landelijke BDU-budget. In 2008 moet de bestaande verdeelsleutel echter worden vervangen door een nieuwe integrale verdeelsleutel gebaseerd op louter structuurkenmerken. Nog onzeker is hoe Flevoland dan zal worden 'bedeeld'.

Onderstaande tabel geeft een indicatie om welke (afgeronde) bedragen het voor Flevoland in de komende drie jaren gaat. Daarbij zijn de bedragen die specifiek worden ontvangen ten behoeve van de aanleg van busbanen in Almere afzonderlijk aangegeven.

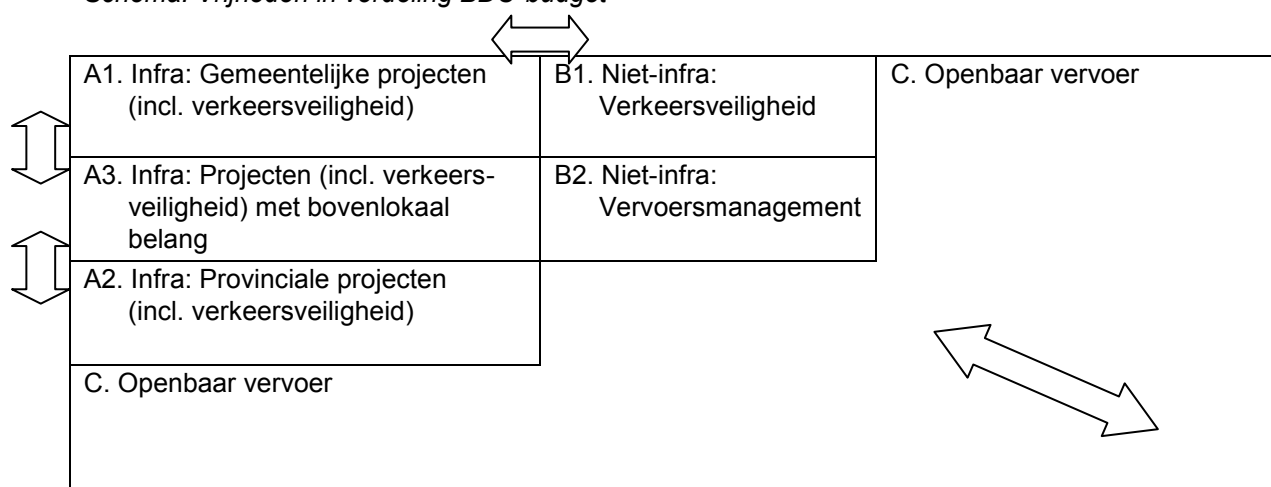
Tabel 1: BDU-middelen

Rubriek	Subonderdeel	2004	2005	2006	2007
Infra	GDU	1.9	1.5		
	Duurzaam Veilig	0.3	0.4		
Niet-infra	ROV	0.4	0.4		

Vervoersmanagement		0.05	0.04		
OV	Streekvervoer	10.9	11.4		
	Stadsvervoer Almere	8.0	9.9		
	Stadsvervoer Lelystad	2.1	2.1		
Subtotaal		23.6	25.5	25.8	27.8
MIT-projecten (Busbanen Almere)		5.1	8.2	8.6	6.2

De reden van de totstandkoming van de BDU, c.q. van de samenvoeging oftewel ontschotting van een aantal specifieke doeluitkeringen, is het bevorderen van een integrale afweging van maatregelen en de daarvoor in te zetten middelen op het meest geëigende bestuurlijk niveau. Dat wil zeggen dat er geen door het rijk geplaatste schotten meer zijn tussen de verschillende beleidsthema's binnen verkeer en vervoer. De regio – provincie en gemeenten – is vrij de middelen daar in te zetten waar zij dat het meest nuttig en nodig acht. De BDU moet wel binnen het beleidsveld verkeer en vervoer aangewend worden en het is niet de bedoeling dat de BDU wordt aangewend voor beheer en onderhoud of algemene kosten, noch dat het de eigen bijdrage aan projecten verdringt.

Schema: Vrijheden in verdeling BDU-budget



Kernvragen in de voorbereidende discussie zijn:

- waar willen we schotten plaatsen?
- Welke omvang van middelen ligt binnen de eventuele schotten?
- Wie beslist over de precieze toedeling en planning van projecten?

4. Samenwerking met en beleidsbeïnvloeding van partners

Een deel van de doelstellingen moet tenslotte voortkomen uit werken van overheidspartners buiten het gebied en private partijen. Het gaat hier naast genoemde partners ook om partners als Verkeer en Waterstaat, buurprovincies en regio's en private partijen (vanuit een "partners-in-business"-gedachte. In de ProNoMo zal de agenda van samenwerking met deze partners beschreven worden

3. DEEL C.

Agendapunten provinciale Nota Mobiliteit

In dit hoofdstuk komen de agendapunten en bijbehorende richtingen voor de Provinciale Nota Mobiliteit aan de orde. Dit zijn de punten die voortvloeien uit de bouwstenennotitie (Deel B) en waarover de provincie in gesprek wil gaan met de omgeving. Soms gaat het om nieuw beleid, maar soms is er ook sprake van voortzetting van het huidige beleid. Wanneer dit het geval is, wordt dit vermeld.

In een aantal gevallen sluit een agendapunt af met een vraag. Op dit moment kan op deze vraag nog geen antwoord worden gegeven. In de Provinciale Nota Mobiliteit zal hier, na de discussie met de omgeving, wel een antwoord op worden gegeven.

Nadat deze notitie verkennend besproken is met de gebiedspartners, zullen de agendapunten een verdere uitwerking krijgen in de Provinciale Nota Mobiliteit. Daarin zal een programmatische vertaling naar gebied worden opgenomen.

Autoverkeer

reistijdverhouding spits-dal

Automobilisten die in de spits reizen hebben een langere reistijd dan degenen die buiten de spits reizen. In de spits mag de reistijd in/van/naar Flevoland maximaal anderhalf keer zolang zijn als in een situatie met vrije doorstroming.

actualisering categorisering

De Provinciale Nota Mobiliteit zal een categoriseringsplan voor de wegen bevatten.

Uitgangspunt is het categoriseringsplan uit 2000 (zie bijlage).

Vraag: Is het categoriseringsplan uit 2000 nog actueel? Hoe om te gaan met de snelheden en inrichting van erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen?

langzaam verkeer op de hoofdweg

Wanneer de verkeersintensiteit op een weg boven de 10 à 12.000 voertuigen per dag uitkomt, zal de weg in principe gesloten zijn voor langzaam verkeer. Dit betekent dat er parallelvoorzieningen voor het langzaam verkeer aanwezig moeten zijn (voortzetting huidig beleid)

Verhouding voertuigintensiteit – weggapaciteit

Daar waar door een groot verkeersaanbod de normen ten aanzien van snelheid niet worden gehaald, zijn maatregelen nodig. In eerste instantie wordt daarbij gekeken naar een betere benutting van het wegennet. Tegen relatief geringe kosten kan de situatie wellicht worden verbeterd. Bijvoorbeeld door aanpassing van de verkeersregelinstallaties, extra opstel- of spitsstroken, alternatieve routes, dynamische verkeersinformatie, mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen, etc. De Netwerkvisie Flevoland, die in 2004 door het Vervoerberaad Flevoland is opgesteld, is maatgevend voor benuttingsmaatregelen op de wegen in Flevoland en zal in de Provinciale Nota Mobiliteit worden opgenomen.

Gezien de groei van Flevoland zal er ook nieuwe infrastructuur moeten worden 'gebouwd'. Ook bij de invoering van prijsbeleid en een forse verbetering van het openbaar vervoer blijft nieuwe infrastructuur nodig. In de Provinciale Nota Mobiliteit wordt aangegeven welke nieuwe infrastructuur nodig is en waar benuttingsmaatregelen een oplossing kunnen bieden.

Wanneer de verkeersintensiteit op een enkelbaansweg boven de 20 à 25.000 voertuigen per dag uitkomt, wordt de weg in principe verdubbeld (voortzetting huidig beleid).

Regionale ontwikkeling

Wanneer de ontwikkeling van een gebied of corridor dat vraagt kan baanverdubbeling eveneens worden overwogen (voortzetting huidig beleid).

Planstudies wegen

In de toekomst (na 2015) worden, als gevolg van de groei van Almere, capaciteitsproblemen verwacht op de wegen in Zuidelijk Flevoland (Nijkerkerweg, Gooiseweg, Waterlandseweg). Ook op de Stadsautowegen van Almere ontstaan nieuwe capaciteitsproblemen. Om deze problemen in kaart te brengen en oplossingsrichtingen aan te geven, zal de provincie, samen met de andere wegbeheerders in het gebied een planstudie "wegontsluiting Almere" starten. Daarbij zal ook worden ingegaan op een passende kostenverdeling tussen de verschillende betrokken partners.

Vraag: *Wordt de noodzaak om gezamenlijk een planstudie weg uit te voeren gedeeld?*

Brugopeningen

Brugopeningen geven steeds meer vertraging voor het wegverkeer. Door het instellen van bloktijden op de belangrijkste verbindingen, wil de provincie de doorstroming van het wegverkeer in de spits verbeteren. In de spitsen wordt dus prioriteit gegeven aan de auto boven het scheepvaartverkeer. (zie ook stelling onder vaarwegen).

Vraag: *In hoeverre zijn bloktijden aanvaardbaar?*

Openbaar vervoer

OV op belangrijke vervoerassen

Op de belangrijke vervoerassen kiest de provincie voor een snel, frequent en comfortabel openbaar vervoer. Op filegevoelige punten zal de bus –daar waar mogelijk- langs de file heen worden geleid, bijvoorbeeld door de bus gebruik te laten maken van parallelwegen of de vluchtstrook. Om te voorkomen dat busreizigers te maken krijgen met vertraging als gevolg van brugopening, zullen de openingstijden van de bruggen zoveel mogelijk worden aangepast aan de dienstregeling van de bus.

Vraag: *Heeft het openbaar vervoer de hoogste prioriteit bij de doorstroming op de weg?*

Overige OV-verbindingen

Op de overige OV-verbindingen speelt snelheid een minder belangrijke rol. Hier gaat het vooral om het bieden van vervoer aan degenen die niet over een auto kunnen beschikken. Er blijft een basisnet OV, dat voldoende kwaliteit (qua beschikbaarheid en betaalbaarheid) heeft voor de reiziger.

CVV

Op plaatsen en tijden waar de vervoervraag gering is, zal het CVV de lijngebonden busdienst vervangen.

Vraag: *waar, wanneer en voor wie is CVV als OV-vervoer een goed alternatief?*

Sociaal veilige haltes

De provincie zal als wegbeheerder de eigen haltes sociaal veiliger maken en andere wegbeheerders stimuleren hetzelfde te doen.

Vraag: *Aan welke eisen voldoen sociaal veilige haltes?*

Rol van het openbaar vervoer (verplaatsingsbehoefte)

Op de belangrijke vervoerassen is het openbaar vervoer een goed alternatief voor de auto. De reizigers hebben hier meerdere keuzemogelijkheden tussen min of meer gelijkwaardige vormen van vervoer (auto of OV)

Elders biedt het openbaar vervoer degenen die niet over een auto beschikken de mogelijkheid om zich te kunnen verplaatsen. Hier is het openbaar vervoer niet direct opgezet als alternatief voor de auto, omdat de reistijden aanzienlijk langer zal zijn.

N.B. De parallel in ontwikkeling zijnde OV-visie zal onderdeel uitmaken van de Provinciale Nota Mobiliteit. In de OV-visie zullen een aantal van bovengenoemde punten verder worden uitgewerkt.

Fietsverkeer

Algemeen Fietsbeleid

De inzet van de overheden richt zich op snelle, comfortabele en directe fietsroutes. Omrijden moet zoveel mogelijk worden voorkomen, evenals wachttijden voor kruisingen. De provincie stelt de hoofd fietsroutes vast en draagt de gemeenten op hetzelfde te doen. Aandachtspunt hierbij is de

onderlinge aansluiting van de fietsroutes. Bij belangrijke bestemmingen dragen provincie en gemeenten zorg voor veilige fietsenstallingen.

Vraag: *Wat is het hoofdfietspadennetwerk in Flevoland?*

Voorrangregelingen met fietsers

Met betrekking tot de voorrangregeling voor fietsers zijn er drie hoofdopties, waaruit een keuze moet worden bepaald:

- a. binnen de bebouwde kom krijgen fietsers op de hoofdfietsroutes voorrang, buiten de bebouwde kom het gemotoriseerd verkeer;
- b. in verblijfsgebieden (binnen en buiten bebouwde kom) krijgen fietsers op de hoofdfietsroutes voorrang, buiten de verblijfsgebieden het gemotoriseerd verkeer.
- c. Gemotoriseerd verkeer heeft vrijwel altijd voorrang op het fietsverkeer.

Vraag: *Welke optie heeft de voorkeur?*

Vaarwegen

Beroepsvaart

Het rijk wordt gevraagd op de hoofdvaarwegverbindingen voldoende in te spelen op het proces van schaalvergroting in de beroepsscheepvaart.

Voor de provinciale vaarten vormen de afmetingen van de sluizen de beperkende voorwaarde voor de beroepsscheepvaart. Passend bij de feitelijke bedrijvigheid, worden de bedieningstijden van de sluizen eventueel uitgebreid (voortzetting van het huidige beleid).

Bediening van bruggen

Waar beweegbare bruggen Flevoland verbinden met het 'oude land' worden indien nodig bloktijden voor de brugbediening ingevoerd, waardoor het autoverkeer (tijdens spitsdrukke) minder gehinderd wordt. (zie ook onder autoverkeer). Het autoverkeer krijgt in de spitsen dus prioriteit.

Algemeen/omgevingskwaliteit

Kwaliteit verplaatsingen

De provincie zal het thema 'goede kwaliteit van de verplaatsingen' verder uitwerken in de provinciale Nota Mobiliteit: het moet leiden tot zinvolle en uitvoerbare maatregelen. Gedacht kan worden aan de toepassing van 'stil asfalt', landschapsbeleving, informatievoorziening aan de reiziger, betaalbaarheid etc... Bij de uitwerking zal een relatie worden gelegd met o.a. het ruimtelijke ordenings- en cultuurbeleid.

Vraag: *Welke elementen spelen een rol bij de kwaliteit van verplaatsingen?*

Duurzaam Bouwen

Bij aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur moeten duurzame oplossingen vanaf het begin worden meegenomen. In beginsel wordt daarbij gekozen voor oplossingen met de beste kosten-batenverhouding.

Daar waar normen worden overschreden zullen bij groot onderhoud of reconstructies aanvullende maatregelen worden genomen, bijvoorbeeld door 'stil asfalt' te gebruiken of geluidsschermen te plaatsen.

Vraag: *Welke elementen van duurzaam bouwen moeten worden meegenomen bij de plannen voor aanleg, reconstructie en onderhoud van wegen?*

Luchtkwaliteit

Er worden in Flevoland geen knelpunten in de luchtkwaliteit verwacht. Ingrijpende maatregelen met het oog op luchtkwaliteit, zoals het verlagen van de maximumsnelheid of het beperken van het (auto)verkeer op wegen, zijn in Flevoland voorlopig niet aan de orde. Voorkomen moet worden dat deze problemen alsnog ontstaan. Daarom moeten zowel uitstootbeperkende maatregelen genomen worden bij de bron en moet er ook geen woningbouw dicht langs de hoofdwegen plaatsvinden.

Lichtproductie en lichthinder

Om lichthinder tegen te gaan is de provincie terughoudend bij de verlichting van provinciale wegen. Uiteraard gebeurt dit binnen de grenzen van het veilige. De provincie kiest voor energiezuinige verlichting.

Ecologie/versnippering

Bij ontsnippering neemt de provincie de regierol in Flevoland op zich nemen. Als het gaat om nieuw aan te leggen ecologische verbindingen, waarbij bestaande infrastructuur wordt gekruist, ligt de prioriteit bij het Middengebied.

Veiligheid

Verkeersveiligheid

De provincie Flevoland blijft behoren tot de top 3 van meest veilige provincie van Nederland (gemeten in doden en ziekenhuisgewonden per 100.000 inwoners). Om dit te bereiken wordt een maatregelpakket opgesteld.

In 2020 zijn alle wegen in Flevoland ingericht volgens de essentiële herkenbaarheidskenmerken (markering). Bij aanleg en reconstructie van wegen worden deze ingericht volgens de visie Duurzaam Veilig. Daarbij speelt de kosteneffectiviteit van de maatregel een rol.

De vier kernpunten van het verkeersveiligheidsbeleid voor de periode 2007 – 2020 zijn:

- Aanpak gevaarlijke plekken. de meest gevaarlijke wegvakken en kruispunten worden versneld aangepakt. Daarna de overige weginfrastructuur, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de voor kwetsbare verkeersdeelnemers gevaarlijke locaties;
- een verbreding van de wijk/buurt/dorpsgewijze aanpak van verkeers(on)veiligheid;
- accent bij de gedragsaanpak ligt de komende jaren op verkeerseducatie in het basisonderwijs, brommerjeugd, jonge autorijders, bestuurders van bestelauto's, ouderen en snelheid op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom
- Proeven met nieuwe technieken in het kader van het snelhedenbeleid worden gestimuleerd.

Vraag: Zijn er nog meer maatregelen nodig/te bedenken en welke dan om Flevoland tot de meest veilige provincies van Nederland te laten behoren.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Het gehele rijks- en provinciale wegennet in Flevoland is en blijft geschikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen de bebouwde kom dienen gemeenten te komen tot voorkeursroutes voor gevaarlijke stoffen, waarbij kwetsbare bestemmingen zoveel mogelijk worden ontzien

Vitale infrastructuur

Vitale onderdelen van de lokale en regionale infrastructuur worden vastgesteld.

Voor deze vitale delen van de infrastructuur zal een veiligheidsscan worden uitgevoerd.

Vraag: Wat zijn vitale onderdelen van de Flevolandse infrastructuur?

Mobiliteitsbeïnvloeding:

Gedragsbeïnvloeding

In overeenstemming met het rijksbeleid, zullen er geen pogingen meer worden ondernomen om de vervoerwijzekeuze van reizigers te beïnvloeden, anders dan door het aanbieden van goede alternatieven op de belangrijkste relaties (fietsvoorzieningen, openbaar vervoer, carpoolplaatsen).

Openbaar vervoer

Op de belangrijkste relaties zal het huidige hoge OV-aandeel op zijn minst gehandhaafd moeten blijven. Dat stelt eisen aan de kwaliteit van het openbaar vervoer. (Dit wordt uitgewerkt in de OV-visie).

Prijsbeleid auto

De provincie is in beginsel voorstander van de verschuiving in de autokosten van vaste lasten naar variabele lasten. Het beprijzen van het gebruik van de weginfrastructuur zal ook gevolgen hebben voor de mobiliteit. Voor Flevoland is het van belang dat er een koppeling wordt gelegd tussen invoering van wegbeprijzing (naar plaats en tijd) en het gerealiseerd zijn van nieuwe aanvullende wegverbindingen. Dit is vooral op de relatie Almere – Amsterdam – Schiphol van belang.

Vraag: *Wanneer is beprijzen naar plaats en tijd acceptabel? Na het gereedkomen van nieuwe infrastructuur? Of kan het ook al vooruitlopend op nieuwe infrastructuur (bijvoorbeeld voor de financiering ervan)?*

Prijsbeleid openbaar vervoer

Er zal een tariefbeleid voor het openbaar vervoer worden ontwikkeld, die zal gaan gelden op het moment dat de chipkaart wordt ingevoerd.

Vraag: Kiezen wij voor meer tariefdifferentiatie? Doen wij dat naar tijd (bijvoorbeeld duurder OV in de spits en goedkoper OV in de daluren) en/of naar doelgroep (bijvoorbeeld gratis OV voor ouderen)?

Parkeren

De provincie speelt een regierol bij de onderlinge afstemming van parkeertarieven in gemeenten, maar zal hier terughoudend mee omgaan. Het instellen van parkeertarieven en de hoogte daarvan is een gemeentelijke aangelegenheid.

Vervoermanagement

Wanneer bedrijven willen starten met vervoermanagement, om de bereikbaarheid van een bedrijf of bedrijventerrein te verbeteren, zal de provincie dit positief tegemoet treden.

Netwerkanalyses

Er zullen netwerkanalyses worden opgesteld, die de problematiek op de verschillende netwerken (naar wegbeheerder en modaliteit) in samenhang zullen bezien. Deze netwerkanalyses vallen samen met de gebiedsuitwerkingen en bevatten informatie over:

- Benutting
- Bouwen (infrastructuur)
- Wegverkeer
- Openbaar vervoer
- Goederenvervoer
- etc.

Provinciale Rollen

Samen met de gemeenten zal de provincie nadere afspraken maken over de inzet van de BDU-middelen. Deze afspraken worden vastgelegd in de Provinciale Nota Mobiliteit. Het beleid zoals verwoord in de Provinciale Nota Mobiliteit zal bepalend zijn voor de verdeling van de BDU over projecten en partijen

Er zal in de Provinciale Nota Mobiliteit een afweging worden gemaakt over de inzet van de middelen voor openbaar vervoer, infrastructuur en verkeersveiligheid.

BIJLAGE A

In onderstaande tabel is de verwachte mobiliteitsgroei tot 2020 weergegeven voor de drie scenario's 'Eigen Behoeftte', 'Midden Variant' en 'Groeiplus'. De cijfers zijn gebaseerd op het NRM-Randstad en geven een grove indicatie. De cijfers betreffen het aantal kilometers afgelegd door inwoners van Flevoland. Doorgaand verkeer is hierin niet meegenomen.

De scenario's voor 2020

	2000	Eigen behoefte	Midden Variant	Groeiplus
Aantal inwoners	317.000	440.000 (+ 40%)	472.500 (+50%)	521.000 (+65%)
Autokilometers	6,7 miljoen	11,0 miljoen (+65%)	12,1 miljoen (+80%)	14,1 miljoen (+110%)
Reizigerskilometers (trein)	1,7 miljoen	2,2 miljoen (+30%)	2,4 miljoen (+40%)	2,5 miljoen (+45%)
Reizigerskilometers (bus)	0,6 miljoen	0.8 miljoen (+45%)	0,9 miljoen (+55%)	1,0 miljoen (+ 75%)
Langzaam verkeer (km's)	0,9 miljoen	1, 3 miljoen (+40%)	1,4 miljoen (+50%)	1,5 miljoen (+65%)

Opvallend is de sterke groei van de bus. Deze groei wordt voornamelijk veroorzaakt door de groei van het stads- en streekvervoer in Almere. De nieuwe stadsdelen Hout en Pampus die in 2020 volop in ontwikkeling zijn, beschikken niet over een treinstation. In het model is daarom gerekend met snelle busverbindingen tussen deze stadsdelen en Amsterdam.

Indien gekozen wordt voor een spoorontsluiting van deze wijken veranderen de cijfers vanzelfsprekend.

PM

Op dit moment bestaan twijfels over de lage groeicijfers voor de trein. Er wordt nog nagegaan of hier een fout in het model zit.

BIJLAGE E

Verwerking van de essentiële onderdelen van het rijksbeleid

In onderstaande tabel staat in de 1^e kolom een korte verwijzing naar een essentieel onderdeel van Nota Mobiliteit. De 2^e kolom geeft aan of dit een doorwerking moet krijgen naar provincie (p), gemeenten (g) of beiden (b). De 3^e kolom geeft een inhoudelijke voorzet aan hoe het betreffende onderdeel te verwerken in het provinciaal en/of gemeentelijk beleid.

De hierbij gehanteerde afkortingen zijn:

NoMo= Nota Mobiliteit; OP=Omgevingsplan(/PVVP), GVVP=gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen; PNM= Provinciale Nota Mobiliteit

Essentieel onderdeel van NoMo		P, g, b	Verwerking in decentrale V&Vplannen
Korte aanduiding	Pa g.		
1,5 jaar na NoMo aanpassing PVVP	136	p	In OP (in november 2006)
Nationale doelen voor 2010 en 2020	136	b	Opname in OP, uitwerking in PNM, GVVP's.
Integratie RO, V&V en economie	136	b	In OP, GVVP's
Infra anticiperen op verstedelijking en centrumvorming	136	b	Opname in OP, doorwerking via bestemmingsplannen
Infra als sturend in RO beleid	136	b	Opname in OP en gem. structuurplannen
Voldoende en gevarieerd aanbod bedrijfslocaties	136	b	Opname in OP, prov. beleidsregel, gem. structuurplannen
PVVP/GVVP's opstellen met regio, bedrijfsleven en aangrenzende regio's	136	b	Gebeurt OP-proces, doorwerking GVVP's
Gebiedgerichte aanpak	136	b	Opname in OP, uitwerking in PNM
Nationaal stedelijk netwerk	136	p	Opname in OP, doorwerking naar Almere en Zeewolde
Rekening houden met MOP van inliggende Grote Steden	136	p	N.v.t.
PVVP/GVVP's gericht op ruimtelijke-economische ontwikkeling	137	b	Opname in OP, doorwerking naar GVVP's
Mobiliteitseisen bij locatievergunningen	137	g	Opname in OP, doorwerking naar GVVP's
Onderzoek knelpunten goederenvervoer	137	b	Opname in OP, uitwerking in PNM
Concrete doelen betrouwbaarheid/reistijden op wegen	137	b	Opname in OP, uitwerking in PNM
Optimale benutting infra (+ samenhangend pakket van maatregelen)	137 / 138	b	Opname in OP, uitwerking in PNM (= bestaande Netwerkvisie Flevoland en uitwerkingen)
Stedelijke distributie	138	b	Opname in OP
Afspraken spoorsector/regio toetsen aan kwaliteitseisen	138		N.v.t. Flevoland kent geen regionale spoorlijnen
Uitvoering chipkaart uiterlijk 31-12-2007 regelen in PVVP/GVVP's	139	p	Doorwerking in PVVP/GVVP is te laat, maar anderszins wordt hierin al voorzien
Afstemming uitvoering chipkaart met VenW, andere prov, plusregio's, vervoerders, cons.	139	P	Idem
Aangeven welke doelstelling voor het OV	139	b	Opname in OP, doorwerking naar GVVP's Almere en Lelystad
Aangeven toegankelijke OV-vormen voor ouderen, gehandicapten en toegankelijkheid van centrumvoorzieningen	139	b	Opname in OP, uitwerking in PNM (Regiotaxi Flevoland)
Netwerk van veilige fietsroutes en parkeervoorzieningen	139	b	Opname in OP, uitwerking in PNM, doorwerking GVVP's
Decentralisatie regionale luchthaven	139	p	Standpunt provincie opnemen in OP
Landzijdige ontsluiting regionale luchthavens	140	p	Opname in OP, uitwerking in PNM,

			doorwerking GVVP Lelystad
Ruimte bepalen voor eg. luchthavens	140	p	Opname in OP
Gebiedgerichte ontwikkeling van vaarwegen	140	p	Opname in OP, uitwerking in PNM
Zeehavens/Greenports	140	b	N.v.t.
nationale verkeersveiligheidsdoelstelling in regionale maatregelpakketten	141	b	Opname in OP, uitwerking in PNM
Verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheidsbeleid	141	b	Opname in OP, doorwerking naar GVVP's
Railveiligheid	142		N.v.t.
Veiligheid op water	142	b	Opname in OP
Luchtvaartveiligheid	142	p	Opname in OP
Streefcijfers sociale veiligheid OV en inbedding in integrale aanpak	142	p	Opname in OP, uitwerking in PNM
Tunnelveiligheid	142	b	N.v.t.
Gevaarlijke stoffen	143	b	Opname in OP, doorwerking in bestemmingsplannen
Externe veiligheid opnemen in beheersplannen infrastructuur	143	b	Opname in OP, doorwerking in GVVP's
Gebiedgerichte aanwijzing van veilige routes	143	b	Opname in OP, uitwerking in PNM
Risico's vervoer gevaarlijke stoffen meenemen in ruimt. plannen	143	b	Opname in OP, doorwerking in bestemmingsplannen
Toetsing van ontwikkeling bedrijventerreinen op vervoer gevaarlijke stoffen	143	b	Opname in OP, uitwerking in PNM
Moedwillige verstoring infra verkennen	143	b	Opname in OP
Antiterrorisme/geweld op zeehavens	143	g	N.v.t.
Afstemmingsverplichting over grenswaarden NO2	144	g	Opname in OP
Inspanningsverplichting te voldoen aan natuur en landschapsbeleid en infra	144	b	Opname in OP
Realisatie EHS	144	p	Opname in OP