



Onderwerp

Uitbouw provinciaal wegennet zuidoost Flevoland

Registratienummer

887886

Datum

28 september 2009

Auteur

Johan Pruim

Afdeling/Bureau

WVV

Doel van deze notitie

Mening van de commissie bepalen over de door het college van Gedeputeerde Staten voorgestelde uitbouw van het provinciale wegennet in zuidoost Flevoland te beginnen met de N305 Gooiseweg tussen de Nijkerkerweg en Zeewolde

Inleiding

Een vlotte en veilige verkeersafwikkeling op het provinciale wegennet in zuidoost Flevoland (N305 Gooiseweg, N301 Nijkerkerweg en N305 Waterlandseweg) staat onder druk. Tijdens de spitsuren treedt steeds meer filevorming op en deze zal de komende jaren verder toenemen. Dit wordt mede veroorzaakt door afwikkelingsproblemen op het autosnelwegennet. De genoemde provinciale wegen zijn nu enkelbaans wegen en in de diverse plannen wordt er rekening mee gehouden dat deze de komende jaren dubbelbaans (2x2) worden.

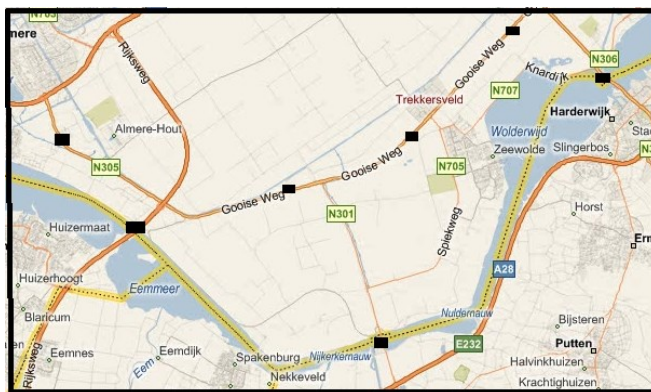
Een baanverdubbeling vraagt jaren van voorbereiding (procedure en technische voorbereiding) en uitvoering (minimaal 5 jaar). Om een baanverdubbeling uit te kunnen voeren moet daarom tijdig een besluit worden genomen over de start van de voorbereiding.

Het probleem

Het verkeer op het provinciale wegennet in zuidoost Flevoland neemt de laatste jaren fors toe. De onderstaande tabel geeft daar een beeld van.

	2000	2004	2008
A27 Stichtsebrug	44.800	56.000	66.600
N301 Nijkerkerweg (sluis)	15.100	16.600	18.000
N302 Ganzenweg (aquaduct)	22.600	24.100	29.100
N305 Gooiseweg (Knardijk)	8.500	9.200	12.100
N305 Gooiseweg (Spiekweg-Nijkerkerweg)	9.400	11.000	14.500
N305 Gooiseweg (Nijkerkerweg-A27)	9.400	11.000	16.300
N305 Waterlandseweg	15.600	15.800	19.100

motorvoertuigen per dag



Openbaarheid

Actief openbaar

Portefeuillehouder

Dijkema, H.

Vergadering Commissie Werk

5 november 2009

Agendapunt

11.b.1

Akkoord:

Portefeuille houder	Afd. hoofd	Med. FIN/P&O
Secretaris	Bureauhoofd	Prog. manag.
Directeur	Beleidsmed.	Overige

Deze toename van het verkeer op de provinciale wegen wordt veroorzaakt door de ontwikkelingen in Flevoland maar mede door de slechtere verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet in en om Flevoland. De filevorming op de A1, A6, A27 en A28 leidt er toe dat het verkeer het onderliggende wegennet in Flevoland gaat gebruiken. De maandagochtendspits is daarvan een duidelijk voorbeeld.

De provincie heeft het adviesbureau Witteveen en Bos een studie (pre-verkenning) laten uitvoeren naar de uitbouw van het provinciale wegennet in zuidoost Flevoland tot een 2x2-weg. Hierbij is gekeken naar de N305 Waterlandseweg, N305 Gooiseweg en N301 Nijkerkerweg. Dit rapport is ter inzage gelegd.

In de studie is een verkeerskundige analyse gemaakt van de huidige en van de toekomstige situatie gebaseerd op een aantal ontwikkelingen, zoals de schaalprong Almere, OostvaardersWold, Lelystad Airport en groei van Zeewolde. Voor de prognose van het verkeer in 2020 en 2030 is gebruik gemaakt van bestaande gegevens en modellen uit de diverse studies. Uit het beschikbare materiaal wordt de conclusie getrokken dat de verkeersintensiteit op het provinciale wegennet in zuidoost Flevoland zodanig toeneemt dat op de genoemde wegen de capaciteit (20.000 mvt/dag) wordt overschreden. Een algemeen verkeerskundig uitgangspunt is dat bij een verkeersintensiteit van > 20.000 motorvoertuigen per dag een enkelbaans weg niet meer toereikend is en dat een uitbouw tot een dubbelbaans 2x2-weg nodig is. Dit spoort met de situatie in Flevoland waarbij de N302 Larserweg en Ganzenweg bij het bereiken van deze verkeersintensiteit zijn uitgebouwd tot 2x2-autowegen.

Voor de N305 Waterlandseweg, een gedeelte van de N305 Gooiseweg (A27-Nijkerkerweg) en voor de N301 Nijkerkerweg zal spoedig de grens van 20.000 motorvoertuigen per dag worden overschreden. Ook zonder grootschalige ontwikkelingen zoals schaalprong Almere en/of Lelystad Airport maar bij een autonome ontwikkeling is een uitbouw van deze wegen noodzakelijk.

Naast het belang van voldoende capaciteit op de provinciale wegen om de bereikbaarheid te waarborgen speelt ook de problematiek van de verkeersveiligheid. Op de huidige enkelbaans autowegen vinden regelmatig ernstige frontale ongevallen plaats. Deze vinden plaats door foutief inhaalgedrag maar ook omdat een weggebruiker om andere redenen op rijstrook voor tegemoetkomend verkeer terecht komt. Bij de uitbouw van een weg tot een dubbelbaansweg wordt een fysieke rijbaanscheiding tussen de beide rijrichtingen aangebracht. Vanuit de ontwikkeling van een duurzaam veilig wegennet is dit een belangrijke verbetering van de verkeersveiligheid.

Het speelveld

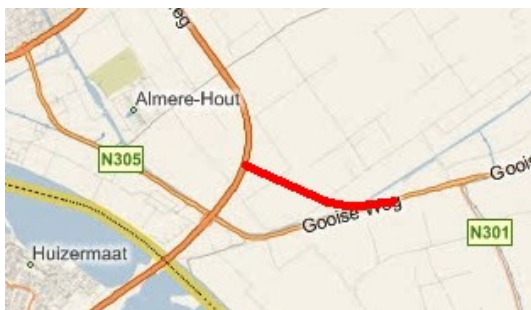
De verkeersafwikkeling op het gehele wegennet in en om Flevoland Zuid is een samenhangend geheel en is van elkaar afhankelijk. Het extra verkeer op het provinciale wegennet in combinatie met de slechte doorstroming op het hoofdwegennet zorgt voor steeds meer problemen voor de bereikbaarheid van zuidelijk Flevoland. Primair moet het hoofdwegennet voldoende capaciteit hebben en krijgen en daarop afgestemd het provinciale wegennet.

De noodzakelijke verbeteringen in het hoofdwegennet (A1, A6, A27 en A28) zijn omvangrijk en zullen niet op korte termijn zijn gerealiseerd. Voor de A6 en A1 (Schiphol-Amsterdam-Almere) zijn concrete plannen voor verbeteringen maar voor andere delen van het hoofdwegennet moeten nog besluiten worden genomen (bv AGU). Benuttingmaatregelen zoals voor de A27, incl. HOV dragen wel aan bij aan een verbetering van de verkeersafwikkeling op korte termijn maar leiden niet tot de noodzakelijke structurele verbetering. Er moet dus nog geruime tijd rekening worden gehouden met een overbelasting van het hoofdwegennet en daardoor ook van het provinciale wegennet in en rondom zuidoost Flevoland.

De oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in en om Flevoland voor de korte en lange termijn hangen nauw samen met de ruimtelijke ontwikkeling (oa schaalprong Almere) en worden bestudeerd in diverse studies. De uitkomsten, besluitvorming en financiële afspraken hierover bepalen sterk de vormgeving van het hoofd- en provinciale wegennet. De besluitvorming over de uitbouw van het provinciale wegennet in zuidoost Flevoland moet daarom in dit geheel van afspraken worden geplaatst.

De uitbouw van het provinciale wegennet vraagt echter ook een eigen en tijdige afweging van de provincie. Een capaciteitsuitbreiding van het provinciale wegennet kan extra verkeer van het hoofdwegennet aantrekken zolang dit net onvoldoende capaciteit heeft. Hiervoor is het van belang door middel van goed verkeersmanagement dit verkeer zoveel mogelijk te weren en een verbetering van het provinciale wegennet ten goede te laten komen van de ontsluiting en bereikbaarheid van en binnen Flevoland.

In het Hoofdlijnenakkoord 2007-2011 is gekozen voor een carré van 2x2-wegen rond de luchthaven (A6, A27, Larserweg en Gooiseweg). Het college heeft aangegeven te onderzoeken of de baanverdubbeling van de Gooiseweg eerder mogelijk is dan in de nota Mobiliteit Flevoland is opgenomen. Een combinatie met de aanleg van het ecoduct voor het OostvaardersWold en de mogelijke kostenreductie bij een gelijktijdige uitvoering is daarbij een overweging geweest. Een uitbouw van de Gooiseweg is tevens van belang voor de ontwikkeling van Zeewolde, de realisering van de vaarverbinding Blauwe Diamant en sluit aan op de uitbouw van de N302 in Harderwijk. De huidige aansluiting A27-Waterlandseweg heeft de capaciteit bereikt. De ligging van deze aansluiting dicht bij de Stichtsebrug en Hoge Vaart levert een belemmering op om deze aansluiting verder uit te bouwen. In de ruimtelijke plannen van de provincie en gemeente Almere wordt daarom rekening gehouden met een nieuwe directe verbinding tussen de A27 en N305 Gooiseweg (zie onderstaand kaartje).



Deze nieuwe verbindingsweg past in de plannen voor schaa sprong Almere en zorgt voor een betere interne ontsluiting in Flevoland Zuid. De kosten van de verbindingsweg incl. nieuwe aansluiting op de A27 en brug over de Hoge Vaart worden geraamd op ca. € 50 miljoen en van de uitbouw van de N305 Gooiseweg tussen de Ganzenweg en Nijkerkerweg wordt geraamd op € 20 miljoen. De uitbouw van de N305 Gooiseweg kan gefaseerd plaatsvinden. Het college van Gedeputeerde Staten geeft daarbij prioriteit aan het gedeelte van de Gooiseweg tussen de Nijkerkerweg en Zeewolde in verband met de combinatie met een aantal andere projecten en bij de aanleg van de nieuwe verbindingsweg.

Rol van onze provincie

De provinciale wegen vormen een onderdeel van het gehele wegennet in en rond Flevoland. Een capaciteitsprobleem op het hoofdwegennet leidt tot extra verkeer (sluipverkeer) op het provinciale wegennet. Het is daarom belangrijk dat het hoofdwegennet tijdig voldoende capaciteit heeft. De inzet van de provincie is dan ook daar op gericht.

De provincie heeft ook een verantwoordelijkheid voor een eigen provinciaal wegennet dat voldoende capaciteit heeft. Dit is mede van belang voor het waarborgen van de interne bereikbaarheid in Flevoland, bijvoorbeeld relatie Zeewolde-Almere.

Politieke context

De uitbouw van het provinciale wegennet in zuidoost Flevoland hangt samen met de ruimtelijke ontwikkelingen in Flevoland, bv de schaa sprong Almere en Lelystad Airport, en is mede afhankelijk van de afspraken die worden gemaakt over de uitbouw van het wegennet in en rondom Flevoland (SAA, AGU, etc.).

De uitbouw van de N305 Waterlandseweg tot een 2x2-autoweg (€ 17 miljoen) is eind dit jaar onderdeel van de financiële afspraken die worden gemaakt in het kader van de schaa sprong Almere. De provincie heeft de uitbouw van deze weg daarbij ingebracht.

De uitbouw van de N301 Nijkerkerweg tot een A of N30 is onderdeel van de studie AGU. De provincie is voorstander van een gefaseerde uitbouw tot eerst een dubbelbaans N30 en mogelijk op lange termijn een A30. Een uitbouw tot N30 vraagt medefinanciering door het rijk en provincie Gelderland. De totale kosten van de uitbouw tot een N30 (Gooiseweg tot A28) met een nieuwe lage dubbelbaans brug bij de Nijkerkersluis worden geraamd op € 35 miljoen.

Een uitbouw van de N305 Gooiseweg draagt bij een betere en veiliger provinciaal wegennet in zuidoost Flevoland en door een combinatie met andere infrastructurele projecten in dit gebied kan een synergie worden bereikt. De voorbereiding van met name van de nieuwe verbindingsweg tussen de Gooiseweg en A27 vraagt een tijdige besluit om met de voorbereiding te starten. Conform de aanbevelingen van de Randstedelijke Rekenkamer naar aanleiding van het onderzoek naar de N23 tussen Lelystad en Dronten moet daartoe een besluit door Provinciale Staten worden genomen.

De totale kosten van de uitbouw van het provinciale wegennet in zuidoost Flevoland bedragen globaal ruim € 120 miljoen. Er moeten nog afspraken met andere overheden worden gemaakt over medefinanciering, maar er moet rekening worden gehouden met een provinciale bijdrage van € 75 - 100 miljoen. In de ramingen van infrastructurele projecten voor langere termijn (2020/2030) wordt met deze investeringsbijdrage rekening gehouden. Er is onzekerheid over de beschikbare provinciale middelen op (middel)lange termijn (provinciefonds/BDU/infrafonds) en over de bereidheid van derden om mee te financieren.

De kosten van de uitbouw van de N305 Gooiseweg worden globaal als volgt geraamd:

- gedeelte Ganzenweg-Spiekweg € 12 miljoen
- gedeelte Spiekweg-Nijkerkerweg € 8 miljoen
- verbindingsweg Gooiseweg-A27 € 50 miljoen (incl. aansluiting op A27)

Met het rijk en de gemeente Almere zullen afspraken moeten worden gemaakt over hun bijdrage in de kosten van verbindingsweg Gooiseweg-A27.

Het vervolg

De besluitvorming over een uitbouw van dit provinciale wegennet in samenhang blijven bezien met besluiten over de uitbouw van het hoofdwegennet in en om Flevoland.

Een besluit over de uitbouw van de N305 Waterlandseweg tot een dubbelbaans weg daarom laten afhangen van de afspraken die worden gemaakt in het kader van de RAAM-brief en over de uitbouw van de N301 Nijkerkerweg (N/A30) op basis van besluitvorming in het kader van AGU.

Met de voorbereiding voor de uitbouw van de N305 Gooiseweg een aanvang maken en hiervoor zal het college een voorstel aan Provinciale Staten doen.