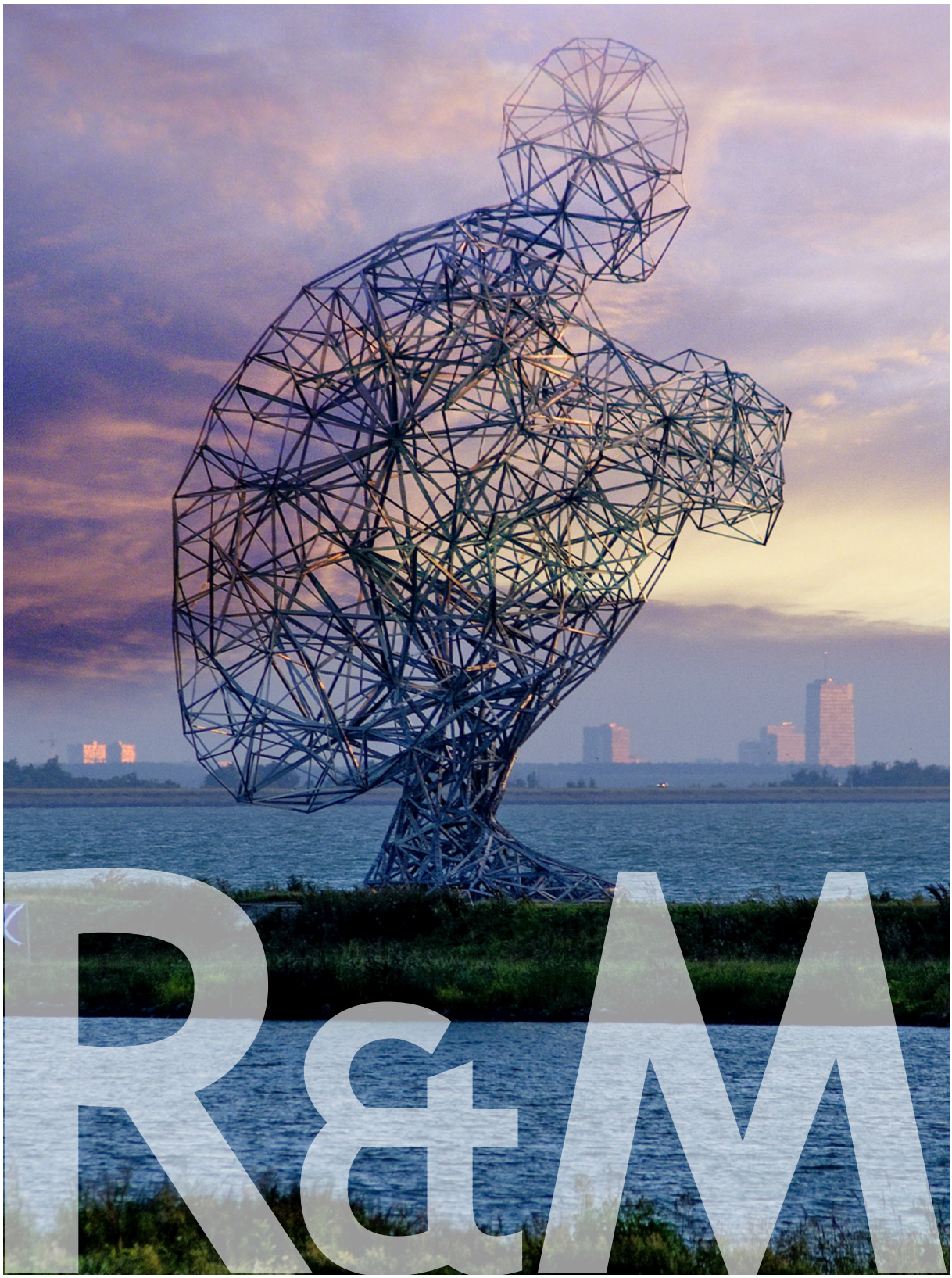
PROVINCIE FLEVOLAND

FLEVOLAND RUIMTE VOOR OPLOSSINGEN

PROVINCIAAL MEERJARENPROGRAMMA

Infrastructuur, Ruimte en Transport (p-MIRT 2013 - 2017)



INHOUDSOPGAVE

Inleiding **5**
Inhoud & opzet van het p-MIRT 5
Inhoudelijk kader 6
Financieel kader 7
Leeswijzer 10

1 Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport **11**
Actuele ontwikkelingen in het ruimtelijke domein 11
Landelijke ontwikkelingen 11
Regionale ontwikkelingen 11
Voorbereidend fysiek ruimtelijke ontwikkelingen 16

2 Flevolands fysieke leefomgeving **17**
Inleiding 17
Water 17
Duurzaamheid 17
Natuur 18

3 Instandhouding provinciale infrastructuur **21**
Inleiding 21
Op weg naar een meer professioneel beheer & onderhoud 21
Type maatregelen voor instandhouding wegen en vaarwegen 22
Uitvoeringstrategie Wegen 24
Uitvoeringstrategie Vaarwegen 25
Verloopstaat wegen & vaarwegen 26

4 Uitvoeringsprogramma p-MIRT projecten **29**
Toelichting 29
Projectbeschrijvingen Ruimte 30
Projectbeschrijvingen Wegen en Vaarwegen uitvoering 2013 49
Projectbeschrijvingen Wegen en Vaarwegen voorbereiding 2014 87
Programma Ruimte 125
Programma Wegen 127
Programma Vaarwegen 132

BIJLAGE COALITIEAKKOORD FLEVOLAND 2011-2014 **135**

INLEIDING

Het p-MIRT dat voor u ligt, is het eerste provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (p-MIRT) van de provincie Flevoland. In het p-MIRT zijn de thema's ruimtelijke ontwikkeling, natuur en landschap samengebracht. Het p-MIRT komt in de plaats van het zogenoemde p-MIT dat alleen gericht was op infrastructuurprojecten met betrekking tot de bereikbaarheid van Flevoland. Het p-MIRT gaat uitgroeien tot een stuk dat een compleet beeld geeft van de ruimtelijke projecten in Flevoland. Zo is uitvoering gegeven aan het coalitieakkoord van de provincie Flevoland 'Zelfstandig en Uniek 2011-2015'. Ook sluit deze nieuwe manier van werken aan bij de ontwikkelingen op rijksniveau.

Door het samenbrengen van de verschillende thema's heeft Gedeputeerde Staten een integrale afweging kunnen maken. Gelet op de ontwikkelingen om ons heen, de steeds complexere opgaven en de gewijzigde financiële omstandigheden is de integratie van verschillende beleidsvelden binnen de Flevolandse fysieke leefomgeving belangrijk. Door het samenbrengen van de verschillende thema's kunnen keuzes tegen een andere achtergrond worden beschouwd en kan mogelijk door synergie te creëren meer worden gerealiseerd met een beperkt budget.

Het p-MIRT is opgesteld binnen de beleidskaders van het Coalitieakkoord, College uitvoeringsprogramma, Omgevingsplan Flevoland, de Nota Mobiliteit Flevoland, KaderRichtlijn Water, Natuurakkoord en het Beleid beheer & onderhoud (vaar) wegen. Rekening is gehouden met de rijksbezuinigingen op de BDU en de provinciale bezuinigingen in het kader van het profiel versterkend ombuigen. Niet alle ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsvraagstukken zijn opgenomen in het p-MIRT. Projecten worden opgenomen in het p-MIRT bij voldoende operationalisering: er is sprake van een fysiek ruimtelijke ingreep die met een provinciale financiële bijdrage en op basis van concrete besluitvorming gerealiseerd kan worden. Ambitie is alle ruimtelijke projecten te inventariseren en inhoudelijke verbanden tussen infra en ruimte te versterken.

Gedeputeerde Staten wil met dit p-MIRT:
- Zichtbaarheid en de verantwoording van de provincie aan de Flevolandse burger bevorderen over wat de provincie Flevoland concreet doet in de fysieke leefomgeving. De manier van communiceren en presenteren sluit hierop aan: het p-MIRT geeft in één oogopslag een overzicht over wat er in de omgeving gebeurt.
- Provinciale Staten vooraf informeren over waar de middelen uit de begroting voor worden gebruikt, zodat hierover later verantwoording kan plaatsvinden.
- Andere overheden (ministeries, provincies, gemeenten, brandweer en politie) en belangenorganisaties (ANWB, VVN, NLTO, etc.) informeren en betrekken bij werkzaamheden zodat coördinatie en samenwerking kan plaatsvinden.

Presentatie
Bij een nieuw p-MIRT past ook een nieuwe manier van presenteren. Het p-MIRT is niet alleen een boekwerk geworden; maar ook een onderdeel van de website www.flevoland.nl/pmirt2013. Deze site geeft zowel in kaartmateriaal als in budget en planning aan welke projecten er op stapel staan. Het is eenvoudig te bedienen door op de verschillende mogelijkheden te klikken. Klikbaar zijn: kaarten, cijfers en data.

Inhoud & opzet van het p-MIRT

Het p-MIRT heeft een voortschrijdend karakter met een planperiode van 5 jaar en het p-MIRT geeft een doorkijk naar de volgende 5 jaar. In het eerste jaar (i.c. 2013) zijn (na vaststelling door GS) geen wijzigingen meer mogelijk, dat betekent dat de in 2013 geplande projecten worden uitgevoerd. Voor de jaren 2014 tot en met 2017 is er beperkte ruimte voor aanpassingen van uit te voeren projecten. Projecten in deze periode worden op projectmatige wijze voorbereid maar kunnen onderhevig zijn aan actuele ontwikkelingen waardoor wijzigingen mogelijk zijn. Als bijvoorbeeld het rijk middelen beschikbaar stelt om quickwins te realiseren om de bereikbaarheid in de Noordvleugel te verbeteren dan wordt het uitvoeringsprogramma daarop aangepast om op deze wijze een win-win situatie te creëren. Voor de jaren na 2017 is sprake

van een doorkijk gebaseerd op visie en agendazetting. In hoofdstuk 1 wordt u een doorkijk geschetst over de periode 2017 tot 2023. En in de bijlage is een integrale planning opgenomen om inzicht te bieden over wanneer welk project wordt voorbereid en uitgevoerd.

Doelstelling p-MIRT:
'Het bieden van overzicht en samenhang tussen projecten binnen de Flevolandse fysieke leefomgeving met betrekking tot inhoud, tijd en geld.'

Daarbij specificeert het p-MIRT:
- Waarom wordt een project uitgevoerd?
- Welke projecten worden uitgevoerd?
- Wat gaat een project kosten? Hoe wordt een project gedekt?
- Wanneer wordt een project uitgevoerd?

Een p-MIRT project bevat de volgende elementen:
- Het betreft een investeringsproject met als basis een bestuurlijk kader
- Er is sprake van een fysiek ruimtelijke ingreep
- Er is sprake van provinciaal financiële betrokkenheid door (gedeeltelijke) financiering, aanleg of subsidiëring.

De rol van de provincie ten aanzien van de investeringsprojecten in de fysieke leefomgeving kan verschillen per project. De provincie kan opdrachtgever, deelnemer, subsidieverstrekker, initiator, regisseur, etc. zijn. Voor alle rollen geldt dat de provincie het belang voor de Flevolandse burger nadrukkelijk behartigt. In het programma is aangegeven per project wat de rol van de provincie is.

Inhoudelijk kader

Op basis van vastgestelde beleidskaders is het p-MIRT programma opgesteld en geprioriteerd. De volgende beleidsdocumenten zijn hiervoor van toepassing:

Op Rijksniveau:
- Structuur Visie Infrastructuur en Ruimte (rijksniveau)
- Nota Mobiliteit (rijksniveau)
- Begroting (financieel kader)
- KaderRichtlijn Water
- Natuurakkoord

Op Provinciaal niveau:
- Omgevingsplan[1]/Omgevingsagenda
- Coalitieakkoord
- Coalitie Uitvoeringsprogramma (incl. investeringsagenda)
- Nota Mobiliteit Flevoland[2]
- Begroting (financieel kader)

Politieke sturing van het p-MIRT wordt gegeven door het Coalitieakkoord Flevoland 2011-2014 van het college van Gedeputeerde Staten van Flevoland. In de bijlage is het Coalitieakkoord met betrekking tot het thema 'Ruimte & Bereikbaarheid' opgenomen.

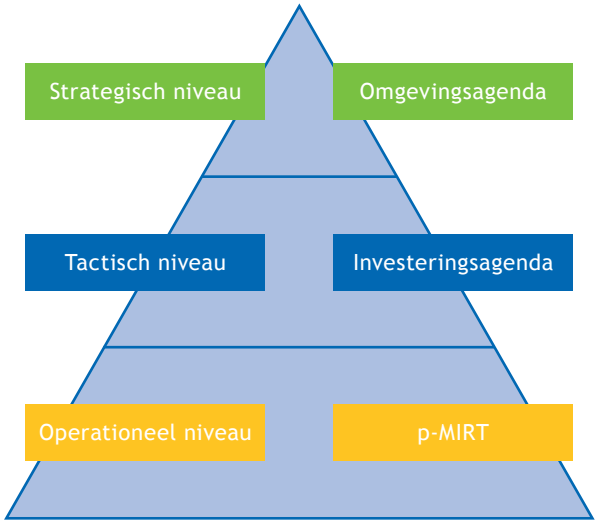
p-MIRT als onderdeel van het provinciale kader
Niet alle ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsvraagstukken zijn opgenomen in het p-MIRT. Projecten worden opgenomen in p-MIRT bij voldoende operationalisering: er is een besluit genomen tot uitvoering van het project. Het p-MIRT maakt onderdeel uit van het provinciaal kader zoals in de hier onderstaande sturingspiramide is weergegeven. De andere kaders bestaan uit de omgevingsagenda en de investeringsagenda. De piramide vormt de structuur die sturing op de activiteiten van de provincie bied. De drie onderdelen zijn complementair aan elkaar. Onderstaande piramide maakt de verschillende abstractieniveaus inzichtelijk; van de politiek-bestuurlijke keuzevraagstukken op het hoogste strategische niveau, tot de operationele afstemming bij de uitvoering.

1 Het Omgevingsplan is een wettelijk plan bestaande uit o.a. een streekplan, milieubeleidsplan, waterhuishoudingplan en verkeer- en vervoerplan.

2 Nota Mobiliteit Flevoland is samengesteld uit diverse bouwstenen zoals het maatregelenpakket verkeersveiligheid, de OV-visie en de geactualiseerde beleid met betrekking tot beheer & onderhoud wegen en vaarwegen.

De omgevingsagenda brengt met name de samenhang tussen de ontwikkelprogramma's (onderling en met de sectorale beleidsvelden) in beeld. De Investeringsagenda biedt vooral het concernbrede financiële afwegingskader op hoofdlijnen. Het p-MIRT brengt de fysieke ruimtelijke uitvoering in kaart.

In een illustratie ziet het er als volgt uit:



Financieel kader

Het p-MIRT programma geeft inzicht met betrekking tot de inhoud, planning, projectkosten en bijbehorende dekkingsarrangementen.

Het p-MIRT programma 2013-2017 is financieel getoetst aan de provinciale begroting, GS/PS-besluiten en het p-MIRT 2013-2017. Beoordeeld zijn de juistheid van de opgenomen bedragen, de aanwezigheid van provinciale dekking en de doorrekening in de diverse tabellen. Het programma past binnen de door Provinciale Staten beschikbaar gestelde financiële kaders voor de betreffende periode.

In het schema op de volgende pagina's worden per dekkingsbron de spelregels weergegeven.

Dekkingsbron	Spelregels
BDU (Brede Doel Uitkering)	Vanuit het rijk ontvangt de provincie jaarlijks geoormerkt geld voor regionale activiteiten op het gebied van verkeer en vervoer. De provincie heeft als BDU-ontvanger de regie om de BDU te verdelen. Bij de verdeling van BDU-middelen heeft het vervoerberaad (gedeputeerde, H.I.D. Rijkswaterstaat en wethouders van de inliggende Flevolandse gemeenten) een prominente adviserende rol, waarna GS het BDU-verdeelmodel voor het betreffende jaar vaststelt. Doel van de BDU is de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de provincie Flevoland te waarborgen en te verbeteren. Dit doet zij op basis van de van de nota Mobiliteit Flevoland. De BDU wordt ingezet als dekking voor activiteiten op het gebied van OV (openbaar vervoer), infrastructurele projecten (verdeeld in een algemene - en specifieke bijdrage waarvoor geldt een maximaal bijdrage van 50% aan infrastructurele werken van € 1 miljoen of meer), verkeersveiligheid en mobiliteitsbeïnvloeding.
Voorziening niet-jaarlijks onderhoud (NJO) wegen en vaarwegen	De voorziening, de spaarpot voor het niet-jaarlijks onderhoud, dient om de lasten met betrekking tot groot onderhoud aan de provinciale wegen en vaarwegen gelijkmatig over de jaren te spreiden en dient tevens als financiële buffer bij calamiteiten. Over een langere periode gerekend zijn de toevoegingen en onttrekkingen aan de voorzieningen aan elkaar gelijk. NB: De jaarlijkse dotatie (middels de begroting) is gebaseerd op het kwaliteitsniveau 'matig[3]' voor de provinciale wegen.
Investeringen wegen	Investeringen wegen hebben betrekking op relatief kleine investeringsprojecten wegen om de doelstellingen te behalen uit de nota Mobiliteit Flevoland op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Daarnaast wordt het investeringsvolume ingezet als 50% cofinanciering BDU voor grotere infrastructurele projecten. Bij de uitgaven aan projecten wordt onderscheid gemaakt tussen netto en bruto investeringen (exclusief BTW). De bruto investering van een project zijn voor aftrek van ontvangen gelden van derden (bijdragen van gemeenten en doeluitkeringen zoals de BDU van het Rijk). Conform het financieel meerjaren kader mag er gemiddeld € 3,8 mln. per jaar netto geïnvesteerd worden De (netto) investeringen in wegen worden geactiveerd. Volgens het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) is dit toegestaan omdat het hier investeringen betreft met een maatschappelijk nut. De investeringen worden bij aanvang van het project in 20 jaar afgeschreven (afschrijvingsdeel) tegen een rekenrente van 5% (rentedeel) conform de financiële verordening provincie Flevoland. De kapitaallasten worden verantwoord in de exploitatie begroting. De niet benutte kapitaallasten in een jaar komen ten gunste van het betreffende rekeningresultaat c.q. algemene middelen. Monitoring vindt plaats door middel van de staat van vaste activa.
Infrafonds	Het Infrafonds is door PS in 2006 bij motie vastgesteld als strategische reserve voor majeure infrastructurele projecten met als dekking de opcenten motorrijtuigenbelasting (MRB) om de uitvoering van de nota Mobiliteit Flevoland mogelijk te maken. Daartoe zijn destijds de opcenten verhoogd. Doel van het Infrafonds is op basis van de gestelde doelstellingen van PS op grond van de nota Mobiliteit Flevoland de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de provincie Flevoland op lange termijn te waarborgen en te verbeteren. Als kader voor de uitgaven ten laste van het Infrafonds geldt: in de Nota Mobiliteit Flevoland opgenomen grote projecten c.q. capaciteitssprongen op het eigen (vaar)wegennet, zowel ten behoeve van vooronderzoek als realisatie eigen bijdragen aan grote rijksinfraprojecten, indien die projecten in de Nota Mobiliteit Flevoland zijn aangemerkt als essentieel voor Flevoland, en een eigen bijdrage voor agendasetting dan wel realisatie onontkoombaar is.
Rijksbijdrage, bijdrage derden, bijdrage gemeenten en provinciale middelen	Tijdens diverse overlegstructuren op lokaal, regionaal en nationaal niveau wordt gelobbyd om de projecten die de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en staat van onderhoud van de provinciale wegen en vaarwegen verbeteren op de agenda te krijgen en te houden. Belangrijke voorwaarde hierbij is het gemeenschappelijk belang waartegenover een financiële bijdrage staat en het uitgangspunt zoals gesteld in het coaltieakkoord dat de provinciale inzet voor Rijksopgaven wordt begrensd door de omvang van de middelen die het Rijk daarvoor beschikbaar stelt: 'geen Rijksplannen zonder Rijksgeld'. Voor het bepalen van de (extra) provinciale middelen, naast het reguliere budget voor verkeer en vervoer, wordt het interne planning & control traject gebruikt.

3 Kwaliteitsniveau 'matig' is het minimaal aanvaarbaar niveau volgens het CROW (Nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer & vervoer en openbare ruimte) waarbij aspecten als aanzien en comfort ondergeschikt zijn. Dat geldt uiteraard niet voor de verkeersveiligheid. Door de toename van de verkeersintensiteit, zwaarder transport en de veroudering van de wegen en vaarwegen neemt de intensiteit van de uit te voeren onderhoudswerkzaamheden echter toe.

Zuiderzeelijngelden Noordelijk Flevoland	Voor de leefbaarheid in het gebied en voor een goede balans binnen de provincie is een sociaaleconomische structuurversterking van Noordelijk Flevoland nodig. Vanuit het programma Zuiderzeelijn gelden Noordelijk Flevoland is tot en met 2020 € 30,5 mln. beschikbaar voor gebiedsgerichte projecten die de economische structuur van Urk en Noordoostpolder versterken. Uit het budget kunnen voor de volgende maatregelen middelen onttrokken worden: Versterken van innovatief potentieel en ondernemerschap Verbeteren van arbeidspotentieel, diversiteit MKB en vestigingsklimaat Versterken en uitbreiden van toeristisch potentieel Het investeringsbudget is opgebouwd uit bijdragen van het rijk, de gemeenten Urk en Noordoostpolder en provincie. Tevens is uitgegaan van een bijdrage van het bedrijfsleven van € 9,3 mln. Er wordt uitgegaan dat 50% van het geld beschikbaar is voor de periode 2011-2015 en 50% voor de periode 2016-2020. Het beslissen over opname van projecten in de Zuiderzeelijngelden Noordelijk Flevoland wordt gedaan door de provincie en de gemeenten Urk en de Noordoostpolder. In dit p-MIRT zijn geen projecten opgenomen gefinancieerd uit de Zuiderzeelijn gelden.
Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV)	Het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) over de periode 2010-2014 is een decentralisatie uitkering van het Rijk. Het ISV-3 budget is een provinciefondsuitkering. Dit betekent dat het in principe overal aan kan worden uitgegeven. De gezamenlijke provincies hebben wel toegezegd de middelen te besteden aan het doel waarvoor het is bestemd. Investeringen in openbare ruimte, woningvoorraad of voorzieningen, die er toe leiden dat een wijk, dorp of stad weer voldoet aan de eisen van de huidige tijd. In totaal is er voor de periode 2010-2014 € 630.000 vanuit het ISV beschikbaar. De gebruikelijke manier waarop ISV-subsidie wordt toegekend, is door projectvoorstellen van gemeenten te honoreren. De gemeente Lelystad krijgt rechtstreeks geld van het Rijk, maar de overige vijf gemeenten zijn aangewezen op een bijdrage via de provincie. Op dit moment zijn er geen projecten vanuit het ISV in het p-MIRT opgenomen.
Investeringsimpuls Flevoland Almere (IFA)	De ontwikkeling van Almere is een speerpunt binnen het provinciaal beleid. In 2006 hebben de provincie Flevoland en de gemeente Almere het Convenant Investeringsprogramma Flevoland-Almere (IFA) ondertekend. Hierin heeft de provincie toegezegd om tot 2020 in totaal € 100 mln. beschikbaar te stellen voor de versterking van de stedelijke ontwikkeling van Almere met uitstraling voor de gehele regio. De provincie wil een multiplier-effect genereren door het programma te koppelen aan bijdragen van andere overheden, die worden aangesproken op een extra ondersteuning van Almere, en aan investeringen van marktpartijen. IFA heeft drie programma perioden. In april 2011 is de tweede periode IFA2 gestart. Voor IFA 2 zijn vijf aandachtsvelden vastgesteld die moeten bijdragen aan het versterken van het hoger onderwijs, kunst & cultuur, sport, leisure (vrijetijdssector) en zorg.
Provinciaal-Meerjarenprogramma (p-MJP)	Het Flevolandse Meerjarenprogramma (p-MJP) is gebaseerd op het Omgevingsplan (OPF2) en richt zich tevens op de doelen van de gebiedspartners, het Rijk en de EU. De plannen staan beschreven in het provinciaal Meerjarenprogramma (p-MJP) 'Volop kansen in Flevoland 2007 – 2013' Het p-MJP beschrijft voor de periode 2007-2013 de uitvoering van het gebiedsgerichte beleid van Flevoland: Een samenhangende verwerving, inrichting en beheer van het landelijk gebied ten behoeve van water, landbouw, natuur, plattelandseconomie, recreatie en toerisme, landschap, cultuurhistorie, milieu en bodem. De uitvoering van het p-MJP wordt gefinancierd door het Rijk, de EU en de provincie. De gebiedspartners stellen financiële middelen ter beschikking op projectniveau.
Kansen voor West Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO)	Het EFRO, een Europees fonds, subsidieert projecten die de ongelijkheden tussen regio's verminderen, het concurrentievermogen vergroten, werkgelegenheid creëren en de cohesie tussen de regio's versterken. Provincie Flevoland maakt onderdeel uit van het programma onder de noemer Kansen voor West. Naast geld vanuit Europa, wordt cofinanciering van de provincie en andere partijen gevraagd. De looptijd van het programma 'Kansen voor West' is tot 2015.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1
In het hoofdstuk 1 wordt de vertaling van de beleidsdocumenten en actuele ontwikkelingen in relatie tot het p-MIRT programma beschreven. Er is speciale aandacht voor de relatie tussen het p-MIRT programma en de nationale en regionale ruimtelijk economische ontwikkelingen. Tevens is een doorkijk gegeven voor de periode na 2017 tot en met 2022.

Hoofdstukken 2 en 3
In hoofdstuk 2 en 3 wordt het kader geschetst met betrekking tot de verschillende onderdelen ten aanzien van de Flevolandse fysieke leefomgeving. In verband met het verschil in abstractie niveau is het beleid verdeeld over hoofdstuk 2 waarin de beleidsontwikkelingen met betrekking tot de Flevolandse fysieke leefomgeving worden beschreven en in hoofdstuk 3 het beleid over p-MIRT projecten investeringen en niet-jaarlijks onderhoud wegen en vaarwegen.

Hoofdstuk 4
Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 de geplande projecten voor de periode 2013-2017 weergegeven in het p-MIRT programma. Door middel van de projectomschrijvingen wordt inzicht geboden in de doelstelling van het project, de aard van de gekozen oplossing, de omgevingsanalyse, inschatting van de risico's, planning en de dekkingsarrangementen.

Bijlage
Tot slot is als bijlage toegevoegd het Coalitieakkoord 'Ruimte & Bereikbaarheid'.

1 PROVINCIAAL MEERJARENPROGRAMMA INFRASTRUCTUUR, RUIMTE EN TRANSPORT

Actuele ontwikkelingen in het ruimtelijke domein

Het p-MIRT – en de daarbij behorende projecten en programma's – kan niet worden los gezien van de actualiteit en ontwikkelingen. De belangrijkste daarvan worden in dit hoofdstuk beschreven. Eerst worden de nationale ontwikkelingen beschreven, die daarna worden uitgewerkt tot op provinciaal niveau. Voor een aantal projecten en programma's is het vooralsnog onduidelijk hoe het nieuwe (rijks) beleid en wetgeving er uiteindelijk uit gaat zien en welk effect dat heeft op het p-MIRT.

Landelijke ontwikkelingen

1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
Het Rijk heeft recent de Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte (SVIR) vastgesteld. In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. Het Rijk richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet (rijkswegen) en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd:
1. De concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijke-economische structuur van Nederland te versterken
2. De bereikbaarheid verbeteren
3. Zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Rol provincies en gemeenten bij ruimte en mobiliteit
De provincies en gemeenten krijgen in het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties.

Op www.ruimtelijkeplannen.nl kan iedereen zien welk nationaal (ruimtelijk) beleid geldt op een locatie.

13 Nationale doelen
In de SVIR worden, 13 specifieke rijksdoelen benoemd:
1. excellent en bereikbaar vestigingsklimaat in stedelijke regio's
2. energievoorziening
3. vervoer via buisleidingen
4. efficiënt gebruik ondergrond
5. robuust hoofdnetwerk weg, spoor en vaarwegen
6. betere benutting weg, spoor en vaarwegen
7. beheer en onderhoud weg, spoor en vaarwegen
8. milieukwaliteit en externe veiligheid
9. waterveiligheid en zoetwatervoorziening
10. unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten
11. natuurnetwerk
12. militaire activiteiten
13. zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten

De provincie Flevoland sluit met haar eigen beleidsdoelen aan bij die van het rijk. Zodat ook hier samenhang ontstaat, zowel inhoudelijk, als op bestuurlijk en financieel gebied.

Regionale ontwikkelingen

Zoals reeds aangegeven heeft de provincie regionale doelen opgesteld, die gerelateerd zijn aan de nationale belangen en rijksdoelen. In het p-MIRT worden deze ruimtelijke doelen uitgewerkt in projecten. Deze projecten hebben onderling een ruimtelijke samenhang.

De provincie streeft in het algemeen naar een evenwichtige groei en heeft hiertoe een aantal randvoorwaarden opgesteld: het behoud en het verbeteren van de kwaliteit van de samenleving, het milieu, het water, de natuur en het landschap. Daarnaast kunnen de belangrijkste Flevolandse ruimtelijke doelen ontleend worden aan de Omgevingsagenda. Deze ruimtelijke randvoorwaarden luiden als volgt:

- versterken van de Flevolandse identiteit
- behouden en versterken van de stedelijke hoofdstructuur en de groen-blauwe hoofdstructuur
- vitaal landelijk gebied en de uitwerking van vitaal platteland
- versterken woonfunctie en het ruimte bieden aan specifieke woonmilieus
- faciliteren en ondersteunen van de ontwikkeling van de agrarische sector zoals een moderne intensieve veehouderij
- ontwikkelen en bescherming ecologische natuurnetwerk, als Natura 2000 gebieden
- behoud Flevolandse karakteristieke landschap, cultuurhistorie, archeologie en aardkunde
- versterken recreatie en toerisme:
- versterken en verbreden economische structuur onder meer door het versterken van de topsectoren Agrofood, High Tech, Life Sciences en de clusterbenadering Agribusiness en Visserij
- inzetten op goede waterhuishouding en uitwerking van de Flevolandse belangen in het Deltaprogramma
- duurzame kansen verzilveren
- gebruik maken van de milieuvoordelen en economische potenties van windenergie
- versterken van de algemene voorzieningenstructuur
- oplossen van specifieke infrastructurele knelpunten, betere bereikbaarheid van Flevoland en een sluitend, veilig en efficiënt netwerk van openbaar vervoer

2 Gebiedsagenda

De landelijke doelen zijn vertaald naar lokale doelen. Dit zijn opgaven per regio en opgeschreven in de zogeheten Gebiedsagenda's. Flevoland behoort tot de regio: Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en valt onder de gebiedsagenda 'Noordwest-Nederland, Metropoolregio Amsterdam, Noord-Holland en Flevoland'.

Sinds 2009 werken de Rijksoverheid en de regio's met gebiedsagenda's. Doel van deze agenda's is om per gebied een beeld te krijgen van de knelpunten en gewenste ontwikkelingen op korte, middellange en lange termijn.

De gebiedsagenda van 2009 wordt op dit moment herzien. Aan deze gebiedsagenda heeft het rijk het nationale Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) gekoppeld. De gebiedsagenda's zijn bedoeld als onderbouwing voor beslissingen over rijksinvesteringen in het kader van het MIRT. Aan de hand van gebiedsagenda's onderzoekt de Rijksoverheid samen de regio's waar de komende jaren de belangrijkste vraagstukken voor een gebied liggen en wat de mogelijke oplossingen zijn. Dit gebeurt op basis van: kenmerken gebied, beleid van alle partijen en ontwikkelingen in het gebied. Voor Flevoland is deze agenda van belang, omdat hier financiële middelen aan zijn gekoppeld.

Rijk en regio's bespreken de gebiedsagenda's in bestuurlijk overleg MIRT. Zodra een gebiedsagenda daar is vastgesteld, wordt hij gebruikt om in de jaren daarna onderwerpen te bespreken en concrete (financiële) afspraken te maken. De gebiedsagenda heeft een dynamisch karakter. Jaarlijks, of zo vaak als nodig, kunnen in overleg tussen de partijen zaken worden toegevoegd of afgevoerd.

De inhoud van een gebiedsagenda is niet vrijblijvend. Op basis van de gebiedsagenda kunnen partijen Rijk en regio besluiten om een MIRT-verkenning of MIRT-onderzoek te starten.

Uit de gebiedsagenda over Flevoland

Gezien de ruimtelijke beperkingen in het Noord-Hollandse deel van de metropoolregio is een flink deel van de verstedelijkingsopgave in de provincie Flevoland gesitueerd, met name in Almere. Deze nieuwbouwopgave dient hand in hand te gaan met kwaliteitsverbeteringen voor de huidige bewoners. Essentieel is tevens het verbeteren van de bereikbaarheid van Flevoland, evenals het creëren van werkgelegenheid en voorzieningen. Voor Almere geldt dat de afspraken voor verdere verstedelijking worden gemaakt in het Integraal Afspraken Kader van het Randstad Urgent project 'Schaalsprong Almere'.

Voor het IJsselmeergebied komt er een aparte gebiedsagenda. De relevante hoofdthema's en opgaven voor bijvoorbeeld het Markermeer/IJmeer

krijgen een plek in zowel de gebiedsagenda IJsselmeergebied als Noordwest-Nederland.

3 RAAM-brief en IAK

Rijk en regio willen de internationale concurrentiekracht en de duurzaamheid van de Noordelijke Randstad een flinke impuls geven. In het programma Randstad Urgent zijn vijf grote projecten aangewezen om aan dit doel bij te dragen. Het succes van de projecten wordt groter als ze elkaar versterken en vlot van de grond komen. Daarom stemt het kabinet de besluitvorming over de vijf projecten op elkaar af. De vijf projecten worden samengebracht in de zogenoemde RAAM-brief (Rijksbesluiten Amsterdam-Almere-Markermeer) en vormt de drievoudige schaalsprong op het vlak van verstedelijking, ecologie en bereikbaarheid in dit gebied.

De vijf projecten zijn:

1. Schaalsprong Almere met 60.000 nieuwe woningen en het streven naar 100.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de periode tot 2030
2. Verbetering van het openbaar vervoer tussen Schiphol, Amsterdam en Lelystad op lange termijn
3. Verbetering van de ecologische kwaliteit van het Markermeer en het IJmeer, die onderdeel vormen van het Europese ecologische netwerk Natura 2000
4. Ontwikkeling van de luchthaven Lelystad in relatie tot de ontwikkeling van Schiphol
5. Bereikbaarheid tussen Almere, ’t Gooi en Utrecht via de weg en het openbaar vervoer.

Naast de verbreding van de A6 heeft het kabinet, provincie Flevoland en gemeente Almere de ambitie uitgesproken om Almere te ontwikkelen tot een volwaardige, complete stad met een eigen herkenbare identiteit en een gezonde woon-werkbalans. Deze ambitie is door het rijk vastgelegd in de zogenaamde RAAM-brief (Rijksbesluiten Amsterdam-Almere-Markermeer). Uitwerking van de in de RAAM-brief opgenomen ontwikkeling van Almere is in het Integraal Afspraken Kader 2010 (IAK) tussen rijk, Almere en de provincie vastgelegd. In het Integraal Afsprakenkader Almere (IAK) van januari 2010 hebben Rijk en regio werkafspraken vastgelegd over de verdere groei van Almere op het gebied van woningbouw, infrastructuur, werkgelegenheid, cultuur, ecologie, onderwijs, sport en financiën.

Uitwerking vindt plaats onder Rijksregie en onder de noemer Rijks-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM). Hierin zoeken Rijk en regio uit hoe de gewenste ontwikkelingen gerealiseerd kunnen worden. Dit doen zij zoveel mogelijk samen met marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Met hun kennis, ervaring en innovatiekracht worden de plannen verrijkt.

Natuurontwikkeling

Een andere belangrijke ruimtelijke uitwerking onder de noemer van RRAAM betreft de natuurontwikkeling. Het Markermeer-IJmeer vormt een cruciaal onderdeel binnen het RijksRegioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer. Het ecologische klimaat in dit gebied is instabiel. De kwaliteit van het water in dit gebied voldoet niet aan de Europese normen voor een veerkrachtige natuur. Om de meren in de toekomst bestand te laten zijn tegen de gevolgen van klimaatverandering én om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken moet een Toekomst Ecologisch Bestendig Ecologisch Systeem (TBES) worden gerealiseerd.

Hiermee vormt het een zelfstandige ontwikkelopgave voor Flevoland. Natuurontwikkeling is nodig om het gebied ruimtelijk economisch te kunnen benutten. Natuurontwikkeling voegt intrinsiek economische waarde toe aan het gebied en faciliteert de saldering van ruimtelijke ingrepen met negatieve gevolgen. Met natuurontwikkeling wordt het gebied aantrekkelijker om er te wonen, werken en recreëren. De recreatieve ontsluiting van de Ecologische Hoofdstructuur wordt verder verbeterd. Door de achteruitlopende natuurkwaliteit in het Natura 2000-gebied Markermeer en IJmeer staan ontwikkelingen hier op slot. Hier is natuurontwikkeling vooraf nodig om andere ontwikkelingen mogelijk te maken.

Eerste resultaten

De eerste resultaten, Hoger onderwijs onder Windesheim en het programma Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA) zijn twee majeure projecten die in het IAK kader zijn vastgesteld. Tot en met 2020 gaat het om een investering van circa € 120 miljoen (excl. BTW) in rijks-, provinciale- en

gemeentelijke wegen rondom Almere. De investering in provinciale wegen is circa € 70 miljoen. De provincie draagt in het totale project tot 2020 een derde deel bij, ofwel circa € 40 miljoen (excl. BTW). Onderdelen van de SBA, de verbreding van de Waterlandseweg en de capaciteituitbreiding van de Hogering zijn opgenomen in het p-MIRT vanaf 2015.

De uitkomsten van het programma komen in 2012 samen in een concept-rijksstructuurvisie, waarin de stappen naar uitvoering worden vastgelegd. Informatie: www.rraam.nl.

4 Beter Benutten

De komende jaren komt er steeds meer verkeer op de weg bij. Weguitbreidingen en nieuwe wegen kunnen die groei niet opvangen. Om de doorstroming blijvend te verbeteren moeten wegen ook beter worden benut. De files moeten landelijk met 20% worden teruggebracht.

Beter Benutten betekent:
- aantrekkelijker maken om buiten de spits te reizen
- (snel)wegen, spoor en vaarwagen beter op elkaar laten aansluiten.

Zo kan de bestaande infrastructuur beter worden benut en vermindert de noodzaak om nieuwe wegen aan te leggen.

Het gehele traject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL) en de weg- en openbaar vervoersverbindingen op het traject Almere-het Gooi-Utrecht (AGU) is in ontwikkeling. Voor AGU wordt bekeken of het kan worden uitgevoerd in het Rijksprogramma 'Beter Benutten'.

In het kader van Beter Benutten realiseert de provincie Flevoland een verbeterde verkeersafwikkeling op het kruispunt Larserweg met de A6 en op het kruispunt A27 met de Waterlandseweg. Dit gebeurt in 2014. In het verlengende van het laatst genoemde project wordt tevens het kruispunt tussen de Gooiseweg met de Gooimeerdijk gereconstrueerd.

Ook wordt in het kader van Beter Benutten verkeersmanagement maatregelen uitgevoerd.

Voorbeelden van verkeersmanagement maatregelen zijn:
- toeritdosering
- dynamische maximumsnelheden
- spitsstroken
- verkeersinformatie op panelen boven de weg of via andere kanalen.

De maatregelen zijn in eerste instantie bedoeld om de bereikbaarheid te verbeteren, maar ze worden ook steeds vaker ingezet om de verkeersveiligheid of leefbaarheid te verbeteren.

5 Flevokust

Aan de Flevokust wordt een studie uitgevoerd naar de ontwikkeling van een 'Multi Modale Overslagbedrijventerrein'(MMO) in Lelystad. Beoogd resultaat is een versterking van de economische structuur, het productiemilieu en het vestigingsklimaat. De ontwikkeling past ook binnen het provinciaal speerpunt ter ontwikkeling van de Oost-West as. Het Rijk en het Havenbedrijf Amsterdam zien Flevokust als een goede locatie voor een ontbrekende schakel in een netwerk van achterlandhavens. Het bedrijfsleven heeft behoorlijke interesse in vestiging op Flevokust. Er is in de markt meer behoefte aan 'natte bedrijventerreinen'.
Het MMO gaat bestaan uit een insteekhaven en containerterminal aan de noordzijde van Lelystad. Het totale terrein omvat circa 115 hectare. Om de haven te realiseren en het bedrijventerrein te kunnen ontwikkelen moet de primaire waterkerende dijk worden verlegd. Gepland is dat de haven eind 2014 operationeel is. Bij bestuurlijke vaststelling van een provinciale financiële bijdrage aan het project MMO wordt het project opgenomen in het p-MIRT.

6 Luchthaven

De luchthaven Lelystad wordt verder ontwikkeld in het kader van economische structuurversterking van Flevoland. In het zogenoemde Aldersadvies zijn de mogelijkheden van de groei en doorontwikkeling van de luchthaven Lelystad beschreven. De ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven zijn nog afhankelijk van de besluiten die het rijk neemt. De Minister gaat ter voorbereiding op het luchthavenbesluit in 2015 een MIRT-verkenning uitvoeren, waarin ook de landzijdige ontsluiting wordt onderzocht. Volgens de monitoring van het

rijk zal rond 2020 een knelpunt kunnen ontstaan rond de aansluiting A6 bij Lelystad. Anticiperend op de groei van de luchthaven zijn projecten gepland ter verbetering van de infrastructurele ontsluiting van de luchthaven op de Larserweg (2016) en de verdubbeling van diverse tracés van de Gooiseweg (2012-2016) als onderdeel van de corridor rondom de luchthaven.

7 N50

Als uitwerking van het rijksdoel om een robuust hoofwegennetwerk voor Nederland te realiseren wordt de rijksweg N50 tussen Emmeloord en Ramspol via Ens verlegt en verbreed voor een totaal bedrag van € 16,5 mln. De verkenning van het project wordt uitgevoerd door de provincie Flevoland en de voorkeursbeslissing zal worden vastgelegd in een convenant. De regionale bijdrage van de provincie wordt gedekt uit de Zuiderzeelijn gelden.

8 Ruimtelijke uitwerking Regionale projecten Van Oost naar West

In samenwerking met de provincies Noord Holland en Overijssel en een aantal gemeenten is het programma van Alkmaar tot Zwolle opgezet. Doel is de verbinding tussen Alkmaar en Zwolle op te waarderen en past binnen het Flevolandse speerpunt van West naar Oost.

Het reizen van Oost naar West of van West naar Oost wordt versneld door groot onderhoud en verkeersveiligheidmaatregelen te treffen aan de Markerwaarddijk tussen Lelystad en Enkhuizen (2013), groot onderhoud uit te voeren aan de Houtribweg (2013) en de Dronterringweg (2015), inclusief de aanleg van een tweetal rotondes. Tevens wordt de verkenning gestart naar een capaciteitsuitbreiding bij Roggebotsluis. De infrastructurele aanpassingen geven ook een stimulans aan de economische ontwikkelingen in Oost-Flevoland.

9 Ruimtelijke uitwerking Flevolandse projecten Groen Flevoland

Doelstelling vanuit de KaderRichtlijn Water is dat 30 kilometer natuurvriendelijke oever (nvo) wordt aangelegd in Noordoostpolder en 1,5 kilometer nvo in het gebied Horsterwold voor 2021. In het p-MIRT programma 2013-2017 wordt hiermee gestart door circa 12 kilometer nvo te programmeren in Noordoostpolder (nvo Lemstervaart) en 5 kilometer nvo in het gebied Horsterwold. Tegelijkertijd wordt het groen langs de provinciale wegen - waar nodig - hersteld en onderhouden. En ontsnipperende maatregelen (duikers) gerealiseerd zodra er werkzaamheden aan wegen worden uitgevoerd die binnen het ecologische netwerk liggen.

4 Instandhouden is het beheer, onderhoud (jaarlijks & niet-jaarlijks onderhoud) en vervanging.

Duurzame provincie
De openbare verlichting langs de provinciale wegen wordt vervangen gedurende 2013 en 2014 met als doel minder energieverbruik, minder lichthinder en CO2-reductie. Diverse fietspaden krijgen een betonverharding, rekening houdend met het aspect duurzaamheid (levensduurverlengend).

Openbaar Vervoer
In het kader om OV-haltes beter toegankelijk te maken voor minder validen worden een vijftal provinciale bushaltes in de periode 2013 en 2014 aangepast. Doel is dat in 2015 van alle haltes in Flevoland (incl. gemeentelijke) 42% ten behoeve van het streekvervoer en 50% ten behoeve van het stadsvervoer is aangepast.

Verkeersveiligheidsmaatregelen
Uit de monitoringscijfers blijkt dat de aanleg van rotondes de afgelopen jaren zijn succes heeft bewezen. Nu is de provincie op het punt beland dat er sprake is van een afnemende meerwaarde voor de verkeersveiligheid. Daarom wordt overgegaan op een trajectbenadering waarbij gekozen is voor kosteneffectieve verkeersveiligheid maatregelen om een groter doelbereik met minder investeringsmiddelen te creëren. Deze maatregelen bestaan uit extra attentieverhogende maatregelen in bochten, bermverstevigingsprogramma's, aanbrengen Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK), verruwen middenas en vervangen leuningen bruggen. Dit alles wordt uitgevoerd tegelijkertijd met het groot onderhoud aan bepaalde wegvakken om de overlast voor de burger zo veel mogelijk te beperken.

Voorbereidend fysiek ruimtelijke ontwikkelingen

Flevoland is een provincie in ontwikkeling.
De ontwikkelingen leiden tot een toename van mobiliteit. Een goede bereikbaarheid is een randvoorwaarde om te kunnen ontwikkelen.

In de Nota Mobiliteit Flevoland zijn de projecten benoemd die moeten bijdragen aan de bereikbaarheid. Voor de jaren 2018 tot en met 2022 zijn een aantal corridors (gebieden) agendazettend:

- Oplossing bij Roggebot en passage Dronten (als onderdeel van de Oost-West verbinding tussen Alkmaar en Zwolle): Op deze trajecten zijn meerdere knelpunten die in samenwerking met diverse partijen moeten worden opgelost. Voor het jaar 2019 en 2020 zijn afspraken gemaakt met de gemeente Dronten over aanleg van een passage bij Dronten. Hierbij is een totaalbedrag gemoeid van € 9,6 mln. (incl. een bijdrage van de gemeente Dronten). Voor traject tussen Roggebot en Kampen wordt samen met de provincie Overijssel een oplossing uitgewerkt voor de periode na 2020. Het rijk participeert financieel.
- Aansluiting luchthaven Lelystad op de A6: Dit betreft een nieuwe aansluiting op de A6 (incl. een derde rijstrook), een verbindingsweg van deze aansluiting naar de Luchthaven, een nieuw station en een ontsluiting middels hoogwaardig openbaar vervoer. Met de betrokken partijen gemeente Lelystad, Rijkswaterstaat en het Ministerie van IenM moet nauw worden samengewerkt om het project vorm te geven. Er zijn nog geen afspraken gemaakt ten aanzien van de financiële bijdragen.
- De schaalsprong Almere: Tussen 2017 en 2020 ligt de nadruk op de capaciteitsuitbreiding van de Hogering vanaf de A6 tot aan de Hollandsedreef. Hiertoe zijn (financiële) afspraken gemaakt met het Rijk en de gemeente Almere vastgelegd in een convenant. De aankomende periode wordt gebruikt om het project voor te bereiden.
- De N30-corridor: Dit betreft in eerste instantie een nieuwe verbindingsweg tussen de Nijkerkerweg en de nieuwe aansluiting A27. De aankomende periode wordt gebruikt om onderzoek te doen in samenwerking met Rijkswaterstaat, gemeente Zeewolde en gemeente Almere.

2 FLEVOLANDS FYSIEKE LEEFOMGEVING

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt in het kort accenten beschreven ten aanzien van de programma's die betrekking hebben op Flevolandse fysieke leefomgeving. De thema's dragen elk op hun eigen wijze bij aan de realisatie van de verschillende provinciale doelen. Hiermee wordt duidelijk op welke wijze de programma's aan het p-MIRT bijdragen aan het realiseren van de verschillende doelen van Flevoland.

Water

De provincie maakt (beleids)kaders voor het op orde houden en brengen van de waterhuishouding om voldoende ruimte te (blijven) bieden voor de ontwikkelingen binnen Flevoland. Een andere taak van de provincie is het toezicht houden op het waterschap.

Voor de provincie is het Waterschap Zuiderzeeland de grootste uitvoerende instantie in het waterdomein. De meeste investeringen op het gebied van water worden door het waterschap betaald en uitgevoerd. Deze projecten zijn in het p-MIRT alleen opgenomen als er een directe financiële relatie met de provincie is.
Vanuit de provincie wordt ook een aantal investeringen in het fysieke waterdomein gedaan of medegefinancierd. De provinciale investeringen in water kunnen we onderscheiden in;

- De rol van vaarwegbeheerder waarbij de provincie natuurvriendelijke oevers aan provinciale vaarwegen aanlegt. Deze natuurvriendelijke oevers dragen bij aan het realiseren van de waterkwaliteitsdoelen. De aanleg van de natuurvriendelijke oevers wordt uit efficiency overwegingen gelijktijdig gedaan bij vervanging van beschoeiing. In het p-MIRT zijn de projecten met betrekking van natuurlijke oevers opgenomen in het hoofdstuk vaarwegen.
- De financiële bijdragen bij de aanpak van de verdrogingbestrijding van gebieden in zogenoemde Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Deze EHS projecten zitten "verweven" in de bredere afspraken die wij met de terreinbeherende organisaties, zoals Staatsbosbeheer of Flevolandschap, hebben gemaakt. Deze projecten zijn opgenomen en verklaard in het kader van het pMJP en opgenomen in het p-MIRT.

Waterprojecten als 'Duurzame oevers Waterschap Zuiderzeeland' zorgen voor een belangrijke inzet op het gebied van een goede waterhuishouding.

Deltaprogramma

Provincie Flevoland participeert in het nationaal Deltaprogramma. Het doel van de provincie is om een goede balans te creëren tussen het 'houden van droge voeten', de aanwezigheid van voldoende zoetwater en de ontwikkeling van steden, dorpen, recreatie, toerisme en natuur. Hierin spelen klimaatverandering en het waterpeil een belangrijke rol. In het Deltaprogramma werken gemeenten, provincie en het rijk samen op het gebied van veiligheid tegen overstromingen en de zoetwatervoorraad. Provincie Flevoland neemt zowel bestuurlijk als ambtelijk deel aan verschillende deelprogramma's om haar belangen te behartigen en de ruimtelijke ontwikkeling van Flevoland te bevorderen. De rijksbeslissing over het waterpeil van het IJsselmeer is van belang voor Flevoland.
Het Deltaprogramma kent drie fasen en wordt inhoudelijk in 2014 afgerond. De eerste fase liep van 2010 tot en met 13 april 2011. In deze fase vond een verkenning van de effecten van de stijgende zeespiegel plaats. Medio april 2011 is gestart met de tweede fase (tot 2012). In deze fase worden potentiële voorkeursstrategieën opgesteld. In de derde fase word een advies opgesteld over de voorkeursstrategieën. Dan zal ook helder zijn welke maatregelen en projecten mogelijk nodig zijn voor Flevoland.

Duurzaamheid

Duurzaamheid is een integraal onderdeel van ons hele beleid. Het is geen opdracht, maar geeft ook kansen op bijvoorbeeld innovatie en economische ontwikkelingen. Een belangrijke ambitie is de ontwikkeling van duurzame energie. Flevoland is in duurzame energie koploper. Het is onze ambitie om in 2020 energieneutraal te zijn, exclusief de uitstoot uit transport.

Er wordt een nota voorbereid over nut, noodzaak en reikwijdte van de ruimtelijke visie bevordering duurzame energieproductie. Als onderdeel van de Flevolandse agenda is samen met de gemeenten een visie opgesteld waarmee een gezamenlijke basis is ontstaan. Doel is versnelling aan te brengen in het realiseren van projecten en ook het ontwikkelen van nieuwe economische dragers voor het landelijk gebied. Twee voor de provincie belangrijke thema's op het gebied van duurzame energie zijn DE-on en Wind.

DE-on

Met DE-on hebben we de kans om de energietransitie te versnellen, de economie te stumuleren, de sociale cohesie te versterken en nieuwe vitale coalities aan te boren. DE-on maakt onderdeel uit van het coalitieakkoord 2011-2015. Samen met de zes Flevolandse gemeenten, waterschap Zuiderzeeland, HVC (Huisvuil Centrale) en Alliander zet de provincie in op de oprichting en ontwikkeling van DE-on (Duurzame Energie- en Ontwikkelingsmaatschappij Flevoland). Ook maatschappelijke en private instellingen zijn geïnteresseerd om een bijdrage te leveren aan het oprichten van DE-on. Het ministerie van EL&I heeft inmiddels een Green Deal DE-on afgesloten. Bij positieve besluitvorming over het businessplan zal de € 6,2 miljoen die binnen de algemene reserve is opgenomen, geheel of gedeeltelijk worden geïnvesteerd in DE-on. De inleg kan aanzienlijk groter zijn door participatie van de partners. Projectopbrengsten worden opnieuw geïnvesteerd in nieuwe projecten.

Gelet op het karakter van het DE-on betreft het hier geen projecten van de provincie. Om deze reden worden DE-on projecten niet opgenomen in het p-MIRT.

Wind

De provincie Flevoland streeft samen met de gemeenten Almere, Lelystad, Zeewolde en Dronten naar de volledige herstructurering van het bestaande windareaal in Zuidelijk en Oostelijk Flevoland in de periode van 2012-2030. Doel van de herstructurering is om de hoeveelheid duurzaam opgewekte elektriciteit substantieel te laten groeien en tegelijkertijd het aantal bestaande windmolens te halveren. De halvering en de concentratie van de nieuwe windmolens in windparken zorgen er voor dat de karakteristieke openheid van Flevoland deels wordt hersteld.

Voor de toekomstige ontwikkeling van windparken, willen de provincie Flevoland en de gemeenten in Zuidelijk en Oostelijk Flevoland een gezamenlijke Regioplan opstellen.

Het Regioplan biedt de mogelijkheid om maatschappelijke eisen zoals de genoemde saneringsequivalent, participatie en gebiedsgerichte investeringen te borgen. Het plan zorgt ook voor een actualisatie van het huidige provinciale beleidskader voor windenergie.

Het Regioplan wordt het resultaat van een gebiedsgericht proces. Met ondersteuning van de overheden geven belanghebbenden in zes windontwikkelgebieden zelf vorm aan de tweede generatie windparken. De Werkgroep Opschalen en saneren Windenergie Flevoland wordt gevraagd om dit proces in het landelijk gebied bottom up vorm te geven.

Het resultaat van de gebiedsprocessen zijn 6 projectplannen die in hun onderlinge samenhang worden beschouwd door een plan-MER uit te voeren. De resultaten vormen de basis voor het Regioplan en de verdere planvorming op projectniveau. Het plan wordt in 2014 opgeleverd.

Natuur

In het Natuurakkoord heeft het Rijk besloten een aantal verantwoordelijkheden voor het natuurbeleid te decentraliseren naar de provincies. Met ingang van 1 januari 2014 zijn de provincies volledig verantwoordelijk voor de afronding en het beheer van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor de afronding van de EHS is in het natuurakkoord een ontwikkelopgave afgesproken die gefinancierd moet worden uit een grond-voor grond-constructie. Voor het beheer zijn afspraken gemaakt over een decentralisatie-uitkering. De afgelopen jaren waren de provincies al verantwoordelijk voor het beheer door particuliere organisaties (Natuurmonumenten, Flevolandschap). Per 1 januari 2014 wordt ook de verantwoordelijkheid voor het beheer van natuurgebieden door Staatsbosbeheer toegevoegd aan de provinciale taak.

In aanvulling op de beheeropgave wordt de provincie ook verantwoordelijk voor het vaststellen en uitvoeren van de wettelijk verplichte beheerplannen voor de N2000-gebieden. Voor Flevoland gaat het dan over de Lepelaarsplassen en de Oostvaardersplassen. Het Rijk behoudt zelf de verantwoordelijkheid voor de Rijkswateren, de randmeren en het IJsselmeergebied. De voorwaarden waaronder deze verantwoordelijkheid wordt overgedragen moet nog nader worden uitgewerkt.

Financiering

In het Natuurakkoord is opgenomen dat de gezamenlijke provincies voor de beheeropgave een decentralisatie-uitkering van 105 miljoen euro ontvangen. In IPO-verband wordt daarvoor een verdeelsleutel afgesproken die gebaseerd is op de werkelijke kosten per provincie. Eind 2012 zal duidelijk worden hoe groot de bijdrage voor Flevoland zal zijn. Omdat de verwachting is dat de bijdrage voor Flevoland niet toereikend zal zijn voor de totale beheeropgave binnen de EHS, zullen in 2013 belangrijke keuzes moeten worden gemaakt om het beheer effectief, haalbaar (ook in ecologische zin) en betaalbaar te laten zijn. In het natuurakkoord is afgesproken dat de provincies ook een eigen bijdrage voor beheer zullen leveren.
Ook op het gebied van afronding van de EHS ligt een financiële opgave bij de provincies. De landelijk afgesproken ontwikkelopgave zal eveneens over de provincies verdeeld moeten worden, waarbij ook bekeken zal worden in hoeverre de door het Rijk beschikbaar gestelde Bureau Beheer Landbouwgronden (BBL-gronden) over de provincies herverdeeld moeten worden. De provincies laten zich bij deze verdeelvraagstukken adviseren door een externe commissie van wijzen, die op 1 september 2012 hun advies zullen uitbrengen.
Voor de N2000-gebieden staat de provincie Flevoland op het standpunt dat de financiering van de noodzakelijke maatregelen een rijkstaak blijft. Bij de nadere uitwerking van het natuurakkoord zal duidelijk worden of hiervoor voldoende middelen beschikbaar komen en hoe deze besteed gaan worden. Indien de besteding voldoet aan de p-MIRT criteria zullen deze na vaststelling opgenomen worden in het volgende programma.

Provinciaal Natuurbeleid

Het huidige provinciale natuurbeleid is gebaseerd op het Omgevingsplan (OPF2) en vertaald in het Flevolandse Meerjarenprogramma (p-MJP) 'Volop kansen in Flevoland 2007 – 2013'. Het p-MJP beschrijft voor de periode 2007-2013 de uitvoering van het gebiedsgerichte beleid van Flevoland: Een samenhangende verwerving, inrichting en beheer van het landelijk gebied ten behoeve van water, landbouw, natuur, plattelandseconomie, recreatie en toerisme, landschap, cultuurhistorie, milieu en bodem. De uitvoering van het p-MJP wordt gefinancierd door het Rijk, de EU en de provincie.
Het PMJP eindigt in 2013. De rijksbijdrage in het PMJP is per 20-10-2010 beëindigd, en wordt afgerekend op basis van de prestaties en harde verplichtingen per 1 januari 2011. De projecten uit het PJMP die nu in uitvoering zijn of nog komen worden opgenomen in het p-MIRT.

Vitaal platteland

In het coalitieakkoord heeft het college opdracht gegeven om een nota Vitaal platteland op te stellen. Deze nota zal zich richten op de actualisatie van beleid voor zover nodig en tevens het kader vormen voor een nieuwe p-MJP-periode. Met de komst van de Rijksstructuurvisie Infrastructuur & Ruimte (SVIR) en het bestuursakkoord Natuur is in ieder geval op onderdelen een herijking van het provinciale beleid voor het landelijk gebied noodzakelijk. In 2012 is een start gemaakt met het formuleren van onderdelen voor het nieuwe programma die aansluiten bij de provinciale omgevingsagenda. Voor de uitvoering van het nieuw te ontwikkelen p-MJP zijn middelen voor uitvoeringsperiode opgenomen in de investeringsagenda. De reservering van deze middelen is mede nodig om aanspraak te kunnen blijven maken op financiële bijdrage uit Europese programma's.

3 INSTANDHOUDING PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR

Inleiding

Een intensief verkeer van mensen, producten en diensten is onlosmakelijk verbonden met Flevoland. Flevoland: centraal in Nederland gelegen, levensader voor de Noordvleugel van de Randstad, schakel naar het Noorden en Oosten van ons land. Het is zaak al dit verkeer, inclusief openbaar vervoer, in beweging te houden. Daarbij dient de druk op de leefomgeving niet toe te nemen en moet het aantal verkeersslachtoffers worden terug gedrongen. Dit is de doelstelling van de provincie als het gaat om de bereikbaarheid van Flevoland.

Een deel van het wegen- en vaarwegennet binnen Flevoland valt onder verantwoordelijkheid van de provincie. De provincie Flevoland is verantwoordelijk voor het in stand houden[5] van een omvangrijke hoeveelheid vastgoed op het gebied van mobiliteit. Het betreft in eerste instantie de autowegen (540 km), rotondes (49 stuks), fietspaden (370 km) en parallelwegen (45 km).
De wegen hebben als primaire functie het regionale verkeer tussen de dorpen en steden af te wikkelen; een kerntaak van de provincie. Langs de wegen ligt circa 1.050 hectare wegberm, waarin ongeveer 37.000 bomen staan. De bermen bepalen mede het landschappelijk karakter van de provincie. Het provinciale wegennet bestaat daarnaast uit bruggen en tunnels (ruim 100 kunstwerken), verkeersregelinstallaties (circa 30 verkeerslichten) en openbare verlichting (ruim 2200 lichtmasten).

Ten tweede beheert de provincie 170 km vaarweg. De vaarwegen betreffen de vaarwegbak, de oevers en de beweegbare bruggen (13 stuks) en sluizen (11 stuks). De vaarwegen zijn voor de beroepsvaart en de recreatievaart een belangrijke randvoorwaarde en faciliteit.

De provincie streeft naar een goed onderhouden wegen- en vaarwegennet, zodat mensen zich nu en in de toekomst op een comfortabele, veilige en met een goed in te schatten reistijd kunnen verplaatsen.

Dit wordt gewaarborgd door alle onderdelen van die infrastructuur op goede wijze in stand te houden. In de bouwstenen beheer & onderhoud (vaar)wegen zijn de uitgangspunten en kwaliteitsniveaus voor het beheer en onderhoud vastgelegd.

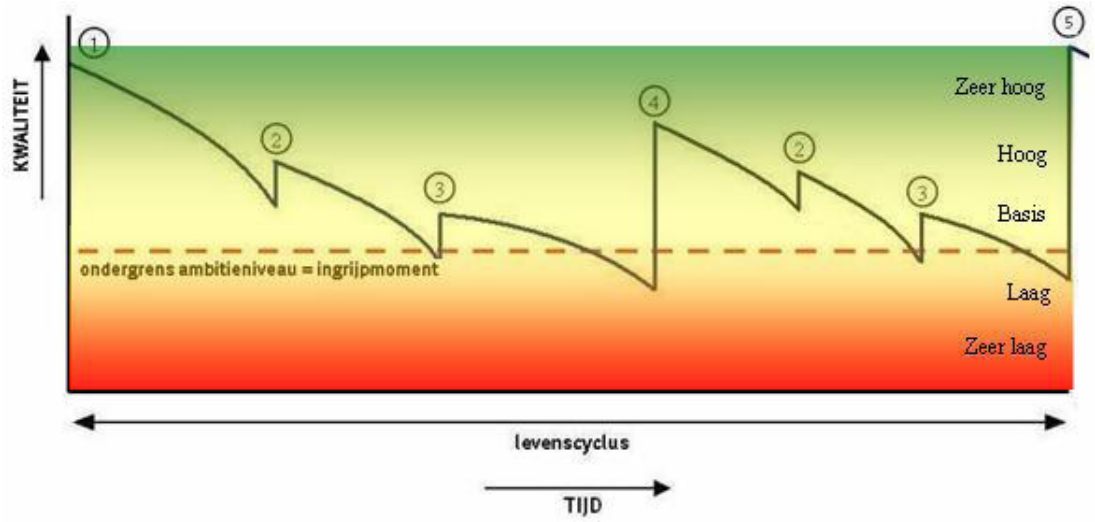
Op weg naar een meer professioneel beheer & onderhoud

Intentie is om over te gaan naar een andere systematiek van beheer en onderhoud van de infrastructuur. In de literatuur ook wel aangeduid als assetmanagement. Hiermee wordt het beheer en onderhoud op een meer planmatige, risicogestuurde en professionele manier ingevuld via strategische uitvoeringsplannen. De prestaties worden in normen en beelden uitgedrukt.
Door het 'output en risico' gericht werken is beheer en onderhoud voor de politiek transparant. Het kan aan de voorkant integraal sturen op de gewenste kwaliteit van de infrastructuur in relatie tot de overige provinciale doelstellingen en het totaal aan beschikbare provinciale middelen.

Het effect van professioneel beheer en onderhoud moet zijn dat de infrastructuur gedurende de gehele levensduur 'op orde is' tegen de laagst mogelijke kosten rekening houdend met de levenscyclus van de objecten. Dat is om te kunnen garanderen dat onze wegen en vaarwegen goed onderhouden worden en tegelijk rekening te houden met de versobering van de hiervoor beschikbare financiële middelen. Dat doen we op basis van actuele economische en woningbouw prognoses. Hiertoe worden tevens de kansen van samenwerking met andere overheden en private partijen onderzocht.
De functionele en kwaliteitsnormen die bij de aanleg ervan zijn vastgelegd moeten continue worden gemonitoord. Afwijkingen van die normen leiden tot maatregelen om weer de beoogde norm te halen. Aan het einde van de levensduur wordt rekening gehouden met een integrale vervanging. De frequentie en intensiteit van deze maatregelen verschillen per onderdeel van de infrastructuur.

Schematisch is het als volgt weer te geven waarbij fase 1 de aanleg betreft, fase 2 en 3 het klein onderhoud, fase 4 het groot onderhoud en fase 5 de vervangingsinvestering:

5 Instandhouden is beheer, onderhoud (jaarlijks & niet-jaarlijks onderhoud) en vervanging.



Type maatregelen voor instandhouding wegen en vaarwegen

De provincie Flevoland hanteert, uitgaande van de levenscyclus, vier soorten maatregelen:

1 Investeringen
De investeringen in de landwegen zijn gericht op een grotere verkeersveiligheid en betere bereikbaarheid vanuit de Nota Mobiliteit Flevoland.
De verkeersintensiteit op de provinciale wegen neemt jaarlijks toe. De provincie wil bereiken dat de reistijd op de provinciale wegen van deur tot deur in de spits niet langer is dan 1,25 keer de reistijd buiten de spits. Voor de kruispunten en wegvakken waarop de doorstroming afneemt (filevorming) worden maatregelen getroffen. Hiervoor wordt de ontwikkeling van de verkeersintensiteit gevolgd en kan een prioriteit in verbeteringsmaatregelen op kruispunten en wegvakken worden bepaald. Als eerste komen de verkeersonveilige trajecten (incl. kruispunten) in aanmerking of trajecten die de capaciteitsgrens benaderen en/of overschrijden. De investeringen hebben tot gevolg dat de instandhouding- en vervangingskosten van het provinciale land- en vaarwegennet toenemen.

De doelstelling met betrekking tot de investeringen aan het provinciale vaarwegennet hebben als intentie het vaarwegennet voldoende bereikbaar te houden voor de beroeps- en recreatievaart. Het vaarwegennet moet voldoen aan de veiligheidseisen en aantrekkelijk zijn voor toerisme, recreatie en natuur. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de waterkerende functie, natuur en landschap.

2 Jaarlijks onderhoud
Dit betreft kleine reparaties zoals het vervangen van enkele ankerstangen van de oeverconstructie of het herstellen van de schade die als gevolg van de vorstperiode is opgetreden. Ook werkzaamheden als het maaien van de bermen van de wegen en het talud / plasberm van de vaarwegen vallen hieronder. De benodigde middelen voor het jaarlijks onderhoud staan verantwoord in de begroting en zijn niet opgenomen in het p-MIRT.

3 Niet-jaarlijks onderhoud
De instandhouding van het provinciale wegen en vaarwegennet wordt gewaarborgd door alle tot het wegen- en vaarwegennet behorende componenten op goede wijze te beheren, exploiteren en te onderhouden. Dergelijke maatregelen zijn bedoeld om er voor te zorgen dat de infrastructuur gedurende de levensduur niet door de ondergrens zakt van het vastgelegde kwaliteitsniveau.

Ten aanzien van het wegennet houdt dit in het tijdig uitvoeren van groot onderhoud aan de verhardingsconstructies, de civiele kunstwerken (bruggen, viaducten, duikers en (fiets)tunnels), de beplantingen en het wegmeubilair (openbare verlichting, verkeersregelinstallaties en het

meubilair ten behoeve van het openbaar vervoer). De exploitatie en beheer van het vaarwegennet omvat naast het zorgen voor vastgestelde vaarwegprofielen ook het op tijd uitvoeren van groot onderhoud aan de sluiscomplexen en de oevers (inclusief de aanwezige oevervoorzieningen zoals steigers, loswallen).

Uiteraard draagt het voeren van een goed publiekrechtelijk en privaatrechtelijk beheer van provinciale eigendommen langs/in de provinciale wegen en vaarwegen bij aan het op goede wijze beheren, exploiteren en in standhouden op het gewenste kwaliteitsniveau.

4 Vervanginginvesteringen

Flevoland is ontstaan in de periode vanaf 1950. Toen is een groot deel van de wegen en kunstwerken aangelegd; eerst in de Noordoostpolder en daarna in de rest van Flevoland. In de komende jaren zal een groot deel van het areaal aan het einde van de (theoretische) technische levensduur zijn. Tevens blijkt een deel van het areaal niet meer te voldoen aan de eisen die het huidige gebruik er aan stelt door bijvoorbeeld een verhoogde verkeersintensiteit, zwaarder transport en gewijzigde regelgeving (voorbeelden is de vervanging van de brug bij de Friese sluis). Op het moment dat het jaarlijks en niet-jaarlijks onderhoud niet meer afdoende is, zijn grootschalige vervanginginvesteringen noodzakelijk.

Een bijkomend probleem vormt het feit dat niet exact bekend is wanneer welke weg / kunstwerk de technische levensduur zal bereiken. Hierdoor kan alleen een schatting worden gemaakt. Om de juiste beslissingen te kunnen nemen over instandhouding en / of vervanging, is het noodzakelijk per weg / kunstwerk te weten wat de risico's (bedrijfszekerheid en veiligheid) zijn.

In de provinciale begroting is tot op heden geen rekening gehouden met dergelijke 'grootschalige' vervanginginvesteringen. Tot nu toe is de vervanging van infrastructuur van voor 1986 bekostigd vanuit de begrotingsposten voor investeringen en/ of de voorziening niet-jaarlijks onderhoud. Hierdoor dreigt een financieringsprobleem te ontstaan dat de 'stille lasten problematiek' wordt genoemd.

Stille lasten problematiek

Bij nieuwe investeringen, gedaan in de periode na 1986, wordt wel jaarlijks een bedrag afgeschreven. Na afloop van de afschrijvingstermijn van 20 jaar vallen deze bedragen vrij en kan een nieuwe investering worden gedaan. Regulier onderhoud (zowel jaarlijks als niet niet-jaarlijks) zorgt ervoor dat het kapitaalgoed bruikbaar blijft (de functies worden op een veilige manier gewaarborgd) gedurende de levensduur.

De meeste wegen, kunstwerken, sluizen, vaarwegen en fietspaden zijn aangelegd voor de vorming van de provincie in 1986 en zijn tot die tijd onderhouden door de Rijksdienst IJsselmeerpolders of de provincie Overijssel. Bij de vorming van de provincie Flevoland is een groot deel van de wegen 'om-niet' verkregen. Er zijn toen geen aanvullende middelen toegevoegd aan de begroting om ze aan het eind van de technische levensduur geheel of gedeeltelijk te vervangen. Dit financiële probleem wordt ook wel aangeduid als de 'stille lasten'.

In het coalitieakkoord is aangeven dat het niet verstandig is om deze problematiek steeds verder vooruit te schuiven en het een probleem van volgende generaties te laten worden. Om die reden is in het meerjarenperspectief vanaf 2014 jaarlijks € 4,5 miljoen opgenomen voor de stille lasten. De komende periode wordt onderzocht welke bedragen per jaar daadwerkelijk nodig zijn. Bij dit onderzoek zullen onder andere strategische uitvoeringsplannen en afschrijvingstermijnen betrokken worden. Op die manier wordt de totale problematiek inzichtelijk gemaakt en kunnen financieringsspelregels opgesteld worden om ook op langere termijn de Flevolandse wegen en vaarwegen op een adequate kostenefficiënte, maar bovenal veilige manier te beheren.
Naar verwachting zal de vertaling naar projecten worden verwerkt in het volgende p-MIRT 2014-2018.

Voor elke product (onderverdeeld in wegen en vaarwegen) zijn de belangrijkste zaken uit de uitvoeringstrategie hierna benoemd.

Uitvoeringstrategie Wegen

De laatste bouwstenen op basis waarvan het beleid met betrekking tot het instandhouden van de wegen en vaarwegen is beschreven is eind 2006 vastgesteld. Medio 2013 worden de bouwstenen herzien in strategische uitvoeringsplannen op basis waarvan het politieke bestuur de onderhoudsniveaus vaststelt.

1 Verhardingen
Het in stand houden van de verhardingsconstructies is erop gericht het afgesproken kwaliteitsniveau te handhaven. Dit houdt in dat de verkeersveiligheid voldoende wordt gewaarborgd, doordat nergens veiligheids- en aansprakelijkheidsnormen worden onder- of overschreden. Ook ligt het rijcomfort op een aanvaardbaar niveau en wordt overal tijdig het noodzakelijk onderhoud uitgevoerd. Door dit laatste punt is de instandhouding van de constructies voor langere tijd zeker gesteld (duurzaamheid). Aangezien toonbaarheid geen issue is, zullen op bepaalde plaatsen schades of reparatieplekken zichtbaar zijn.

2 Kunstwerken
Het in stand houden van de kunstwerken is erop gericht om het afgesproken kwaliteitsniveau te handhaven. Dit houdt in dat wordt voldaan aan de randvoorwaarden veiligheid en beschikbaarheid. Bij dit niveau zullen onderhouds-maatregelen komen te vervallen die betrekking hebben op de randvoorwaarde duurzaamheid (gedeeltelijk) en toonbaarheid (geheel). Deze onderhoudsstrategie is uiteindelijk de meest kostenefficiënte methode, doordat het onderhoud op (of net na) het meest ideale moment wordt uitgevoerd. Door regelmatig inspecties uit te voeren kan de onderhoudstoestand goed in de gaten worden gehouden en kan het moment van onderhoud aan de betreffende onderdelen worden bijgesteld.

3 Groen
Het in stand houden van het groen, omvat het beheer van bermen, bomen en singels conform het vastgestelde eindbeeld. Het bermbeheer richt zich op het beheer van de grasvegetatie in de berm. Afhankelijk van de locatie wordt dit frequent (zichthoeken voor het verkeer) tot weinig frequent gemaaid (ecologisch beheerde bermgedeelte). Bomen worden periodiek gesnoeid.
Voor de duurzame instandhouding van de boombeplantingen is het boomvervangingsplan opgesteld. Jaarlijks wordt ook een zogeheten zorgplichtinspectie uitgevoerd bij circa 1/3 deel van het totale bomenbestand. Hierbij wordt de vitaliteit van de

bomen langs de wegen gecontroleerd, zodat voorkomen wordt dat de bomen gevaar opleveren voor de weggebruikers.
Het beheer van landschappelijke beplantingen (singels) is gericht op een gevarieerde duurzame ontwikkeling van de bomen en struiken. Een deel van het budget wordt ingezet voor het onderhoud van de sierbeplanting in de rotondes.

4 Openbare verlichting en verkeersregelinstallaties
Het in stand houden van de openbare verlichting en de verkeersregelinstallaties (VRI) is erop gericht om het aantal storingen en uitval tot een minimum te beperken, zodat de veiligheid van de weggebruikers voldoende is gewaarborgd. Het onderhoud van portalen, masten, uithangers, lantaarns en dergelijke wordt beperkt tot het hoogst noodzakelijke (corrosie bestrijden, controle op materiaalmoeheid). Vervanging vindt plaats aan het eind van de technische levensduur. Bij de automaten van de verkeersregelinstallaties (VRI) is overigens niet de technische levensduur bepalend, maar het feit dat de fabrikanten maar voor een beperkte tijd garanderen dat reserveonderdelen verkrijgbaar zijn.

Uitvoeringstrategie Vaarwegen

5 Vaarwegen objecten
Alle sluisobjecten worden onderhouden op een niveau waarbij de veiligheid en bruikbaarheid zijn gegarandeerd. Door middel van grote en kleine onderhoudswerkzaamheden vindt instandhouding van de complexen plaats op een niveau waarbij niet of nauwelijks kapitaalvernietiging optreedt. Daarbij wordt een cyclus gehanteerd voor groot onderhoud van 7 jaar. Alle groot onderhoud werkzaamheden worden dan in één keer uitgevoerd, zodat de hinder voor de scheepvaart tot een minimum wordt beperkt. Deze wijze van onderhouden van de objecten moet er toe leiden dat er weinig sprake is van storingen in het gebruik en van achterstallig onderhoud. Vanaf medio 2013 worden de sluizen en bruggen op afstand bediend door middel van een glasvezelnetwerk.
Vrijwel alle sluizen in beheer van de provincie hebben een waterkerende functie. Aangezien deze functie van essentieel belang is voor de veiligheid van het achterliggende gebied, wordt deze functie elke vijf jaar getoetst door het waterschap Zuiderzeeland.

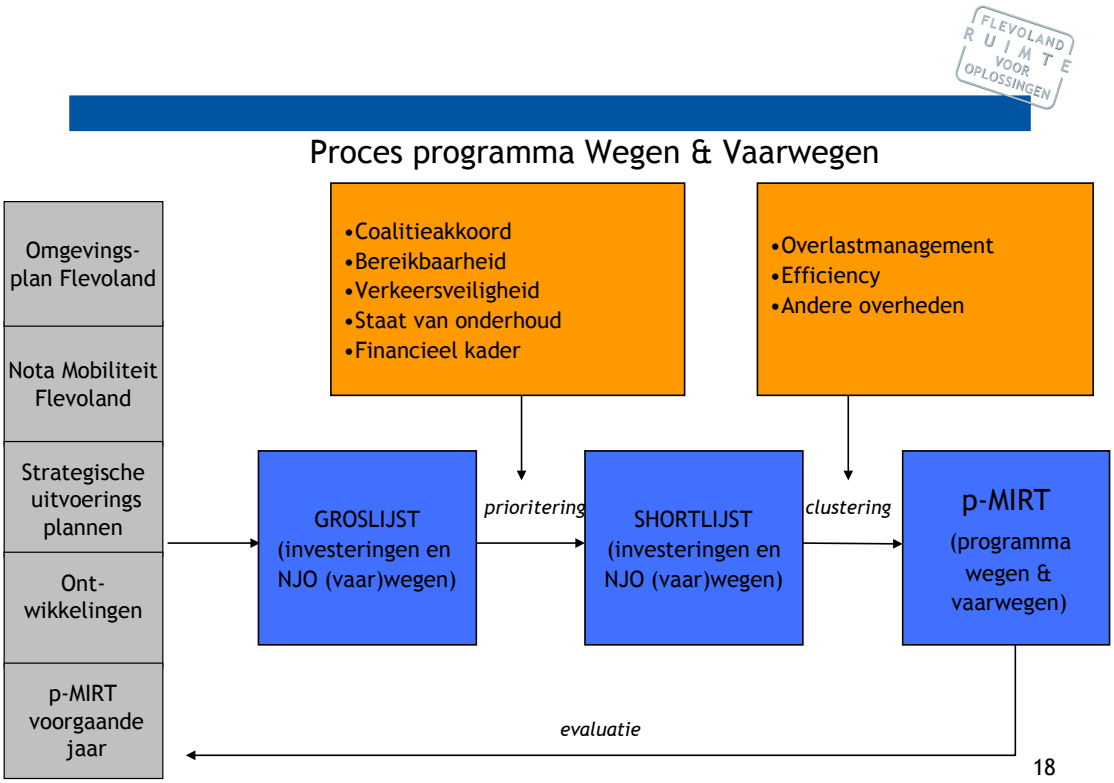
6 Vaarwegen oevers
Voor alle provinciale vaarten zijn scheepvaartprofielen vastgesteld uitgaande van de maatgevende scheepsafmetingen (zoals vermeld in de landelijk gehanteerde CVB richtlijnen) en de maximale vaardiepte bij de sluizen. Het leggerprofiel (de diepte die nodig is voor de waterafvoer van de polder naar het IJsselmeer) is echter vrijwel overal dieper dan het scheepvaartprofiel. In 2004 is daarom met het waterschap Zuiderzeeland bestuurlijk overeengekomen dat het waterschap het baggerwerk in de vaarten op zich neemt en de provincie voor 20 % bijdraagt in de kosten. De baggerwerkzaamheden zijn in 2009 gestart en elk jaar worden de werkzaamheden in een deel van de vaarten uitgevoerd.

Een groot deel van de oeverbeschoeiing is de komende twee decennia toe aan vervanging: hiertoe wordt een meerjarenplan opgesteld. Tot nu toe zijn alleen kleinschalige reparaties uitgevoerd en is op enkele plaatsen sprake van achterstallig onderhoud. In dit PMIRT zijn de eerste grote vervangingsinvesteringen opgenomen met betrekking tot oeverbeschoeiing.

Er liggen in totaal ongeveer 30 steigers in de provinciale vaarten die bestemd zijn voor de recreatietoervaart. Op basis van een inventarisatie is een meerjarenplanning gemaakt voor het onderhoud en de vervanging van deze steigers. Bij enkele steigers is sprake van achterstallig onderhoud en dienen deze op afzienbare termijn te worden vervangen.

Verloopstaat wegen & vaarwegen

Vanuit de beleidskaders zoals het Omgevingsplan Flevoland, de Nota Mobiliteit Flevoland, Kaderrichtlijn Water, Natuurakkoord, beleid beheer & onderhoud (vaar)wegen en het coalitieakkoord is het p-MIRT opgesteld. De beleidskaders met betrekking tot mobiliteit generen in eerste instantie een groslijst aan werken die op grond van de bereikbaarheid (verkeerstellingen), verkeersveiligheid (blackspotlijst), staat van onderhoud (rationeel wegbeheer), het coalitieakkoord (politiek en economisch structuur versterkende overwegingen) en het financieel kader worden geprioriteerd tot een shortlijst. Daarna worden de werken geclusterd tot projecten op basis van overlastmanagement, efficiency en het afstemmen van de programmering met andere overheden. Dit is in onderstaande processchema weergegeven.



Voor het p-MIRT 2013-2017 zijn alle geplande projecten op het gebied van beheer & onderhoud en investeringen opnieuw integraal heroverwogen. Hierdoor is het p-MIRT 2013-2017 op een aantal onderdelen gewijzigd ten opzichte van het voorgaande PMIT[6]. De verloopstaat maakt de aansluiting zichtbaar. De belangrijkste mutaties betreffen:

- Eén van de uitgangspunten is om in afwachting van de analyse op basis van diepte inspecties naar vervangingsinvesteringen nog geen vervangingsinvesteringen op te nemen in het p-MIRT programma. Desondanks zijn de vervangingsinvestering projecten om de verkeersklasse van de brugklap Friese sluis te verhogen (2014), aanbrengen geleiderail langs de Markerwaarddijk (2013) en het vervangen van oeverbeschoeiingen langs diverse provinciale vaarten (2013-2017) opgenomen omdat uitstel onacceptabel is gelet op de mogelijke risico's voor de gebruiker en claims voor de provincie.
- Op basis van de staat van onderhoud, actuele ontwikkelingen en de financiële mogelijkheden zijn de groot onderhoud projecten aan de Espelerringweg (van 2012 naar 2014), Dronterringweg, incl. aanleg twee rotondes ter hoogte van de Biddingweg en de Poort (van 2013 naar 2015), Hogering noordbaan (van 2015 naar 2017), Voorstersluis (van 2015 naar 2017) en Zuidwesterringweg (van 2016 naar 2017) getemporiseerd.
- Daartegenover staat dat om dezelfde reden de groot onderhoud projecten aan de Swifterweg, incl. aanleg rontonde ter hoogte van de Lisdoddeweg (van 2015 naar 2013) en de Buitenring zuidbaan (van 2015 naar 2014) versneld uitgevoerd worden.
- In het kader van Beter Benutten zijn de projecten waarbij de kruising van de A27 met de Waterlandseweg en de kruising van de A6 met de Larserweg worden gereconstrueerd nieuw opgenomen in 2014. Doel is om de verkeersafwikkeling te verbeteren. De helft van de kosten wordt betaald door het rijk.
- Conform het coalitieakkoord wordt het ontwikkeltempo ten aanzien van infrastructurele aanpassingen afgestemd op de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. Gelet op de verwachte ontwikkelingen naar aanleiding van de Aldersadvies is de infrastructurele ontsluiting van de luchthaven via de Larserweg nieuw opgenomen in 2016.
- De aanleg van de tweede rijbaan Gooiseweg voor het deel tussen Zeewolde en de Nijkerkerweg staat gepland voor 2013 en 2014. Aansluitend is de aanleg van de tweede rijbaan Gooiseweg voor het deel tussen Zeewolde en de Ganzenweg nieuw opgenomen voor de jaren 2015 en 2016 conform de PS-motie. Dit betekent dat de Gooiseweg op het traject Ganzenweg tot Nijkerkerweg voor 12,4 kilometer is verdubbeld medio 2016.
- Door de versnelde baanverdubbeling is - gelet op het aspect overlastmanagement - de reconstructie van het kruispunt Ganzenweg met de Knardijk met één jaar doorgeschoven naar 2017/2018.
- Conform het geaccordeerde convenant zijn de projecten in het kader van de Stedelijke Bereikbaarheid Almere: verbreding Waterlandseweg en capaciteitsuitbreiding Hogering opgenomen vanaf 2015.

6 Insteek bij het programmeren is een stabiel programma om het proces van voorbereiden van projecten te kunnen continueren. Een gedegen voorbereiding & uitvoering van (majeure) projecten vergt namelijk enkele jaren voorbereidingstijd.

4 UITVOERINGSPROGRAMMA p-MIRT PROJECTEN

Toelichting

In dit hoofdstuk wordt een nadere toelichting gegeven met betrekking tot de periode 2013-2017 over:

- Investeringsprojecten wegen en vaarwegen
- Niet-jaarlijks onderhoud projecten wegen en vaarwegen
- Projecten met een fysiek ruimtelijk kader gefinancierd uit de verschillende provinciale programma's
- Een aantal van de programma's zijn eindig zoals het PMJP dat in 2013 afloopt en EFRO wat in 2015 eindigt. Dit heeft tot gevolg dat projecten met betrekking tot het programma Ruimte in de periode 2013 tot 2016 vallen.

Het uitvoeringsprogramma biedt inzicht ten aanzien van de inhoud, planning, projectkosten en bijbehorende dekkingsarrangementen.

1 Inhoud
Er is per project een korte omschrijving gegeven over de inhoud van het project. De projecten zijn gerubriceerd per regio. Daarbij is aangegeven of het investeringwerkzaamheden of groot onderhoud werkzaamheden betreft en of het project betrekking heeft op de infrastructuur of op ruimtelijke aspecten.

2 Planning

- De projecten staan geprogrammeerd in het jaar dat het project gerealiseerd wordt. In bepaalde gevallen loopt de realisatie en opleveringsfase dus over de jaargrens heen. Dit is evident aan grootschalige projecten waar allerlei (externe) factoren van invloed zijn op de voortgang. Afwijkingen worden via de P&C-cyclus verantwoord.
- Tevens is per project aangegeven in welke fase zich het project bevindt. We onderkennen drie fases te weten verkenningenfase (V), planstudiefase (P) of realisatiefase (R). De fase waarin een project zich bevind bepaalt de mate van hardheid met betrekking tot de uiteindelijke realisatie. De overgang van fases wordt gemarkeerd door een besluitvormingsdocument wat in voorkomende gevallen van invloed is op de verdere planning, financiën en ook op de omgeving en organisatie.

3 Projectkosten en dekkingsarrangementen
De bedragen in het p-MIRT programma zijn exclusief BTW en maal € 1.000. De opgevoerde bedragen zijn gebaseerd op huidige inzichten, dat wil zeggen prijspeil 2012. Omdat de projecten gefaseerd in de periode 2013-2017 tot uitvoering zullen komen, kunnen er in een aantal gevallen prijsstijgingen optreden. Dit betekent dat in het betreffende jaar dat dit zich voor doet extra beslag zal worden gelegd op de beschikbare dekkingsbronnen.
NB: Uit het programma blijkt dat er gedurende de periode 2013 tot en met 2017 circa € 165 mln. geïnvesteerd wordt. Per regio betekent dit voor Noordelijk Flevoland € 30 mln., Oostelijk Flevoland € 38 mln. en Zuidelijk Flevoland € 97 mln. (incl. Schaalsprong projecten ter waarde van € 43 mln.).

Ter inleiding op de p-MIRT programma is een specificatie per project opgenomen voor projecten die in 2013 in uitvoering worden genomen en voor projecten die in 2013 in voorbereiding worden genomen ter uitvoering in 2014 of later.
Naast een locatieschets of foto wordt het probleem en de gekozen oplossingen wat de provincie Flevoland wil bereiken beschreven daarbij rekening houdend met de omgeving op basis van een analyse en welke actoren benodigd zijn. Tevens wordt vermeld wat het project kost en hoe die kosten worden gedekt. Tot slot is een indicatie gegeven van het tijdpad van voorbereiding en uitvoering van het project, inschatting van de risico's en de relaties met andere projecten.

De specificaties per project zijn opgenomen in de volgorde van de nummering op de algehele overzichtskaarten en voor het wegen & vaarwegen programma onderverdeeld in uitvoering (2013) en voorbereiding (2014). De kleur rood/oranje staat voor wegprojecten, de kleur blauw voor vaarwegprojecten en voor de overige ruimtelijke projecten geldt de kleur groen.

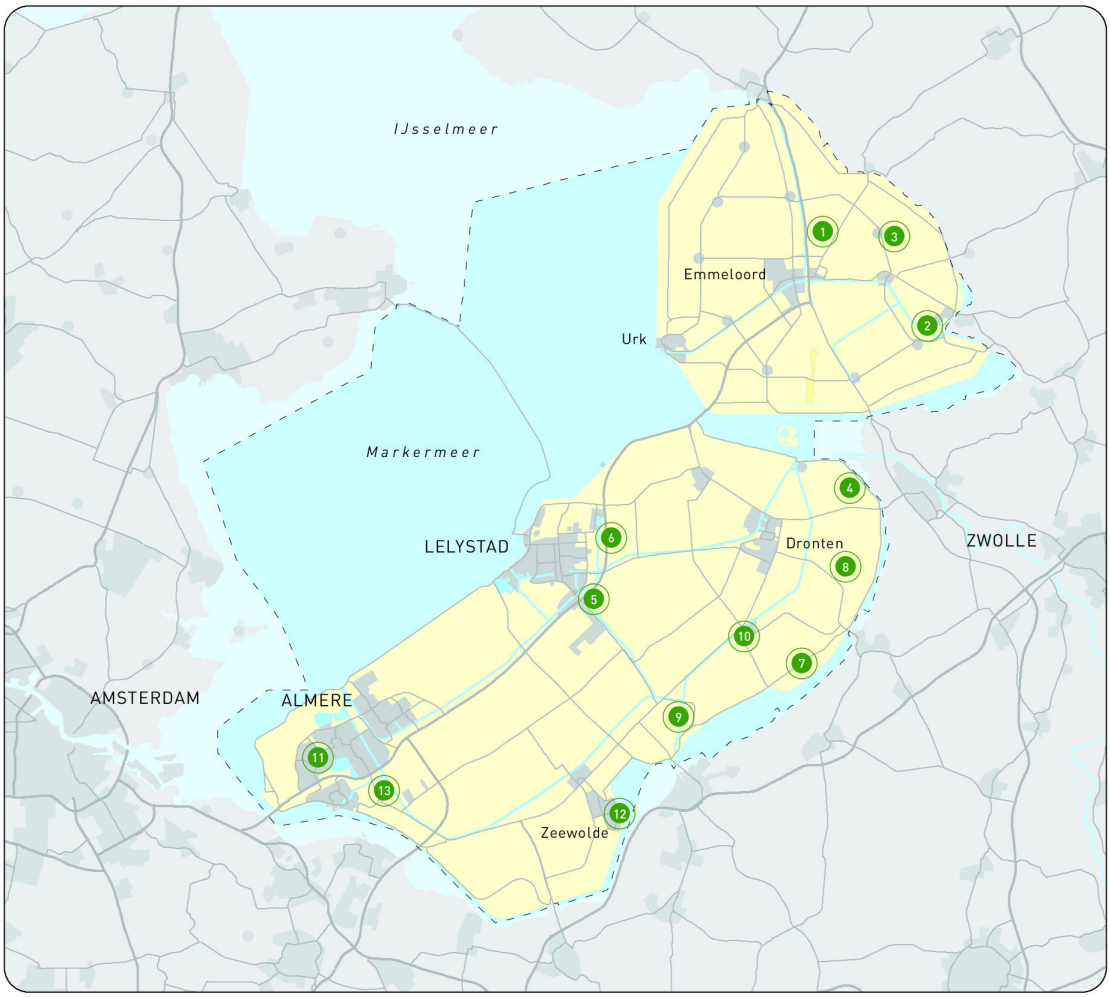
Disclaimer financiële aansluiting:
Normaliter sluit het p-MIRT programma financieel aan bij de financiële kaders van de provinciale meerjarenbegroting. Beoordeeld zijn dan de juistheid van de opgenomen bedragen, de aanwezigheid van provinciale dekking en de doorrekening in de diverse tabellen.

Het is dit jaar niet gelukt de besluitvormingprocessen exact op elkaar te laten aansluiten. Gevolg is dat de actualisatie van het Beter Benutten projectkrediet A27-Waterlandseweg met betrekking tot jaar 2014 en het herziene besluit inzake de programmering van de baanverdubbeling Gooiseweg (Ganzenweg-Zeewolde) versus reconstructie kruispunt Ganzenweg/Knardijk gedurende de periode 2015-2017 wel zijn verwerkt in het p-MIRT 2013-2017 maar niet in de meerjarenbegroting 2013. Omdat er sprake is van een budgetneutrale actualisatie en een verschuiving heeft dit geen directe financiële gevolgen. In de volgende cyclus van p-MIRT 2014-2018 en de meerjarenbegroting 2014 zal voorstaande worden hersteld.

Op basis van de planning van het p-MIRT programma is een inschatting gemaakt voor de benodigde uren. Daaruit blijkt een structureel capaciteitstekort. Omdat de kosten van inhuur hoger zijn dan het aantrekken van eigen personeel wordt voor het laatste gekozen. Hiermee wordt over een periode van 5 jaar een extra kostenpost voorkomen van circa € 900.000. Deze uitbreiding van de formatie met 5 fte wordt binnen de middelen voor infrastructuur opgelost door:
1. inzet van vrijvallende kapitaallasten door het opheffen van het engineeringkrediet
2. inzet van vrijvallende kapitaallasten door het aframen van het inhuurdeel bestemd voor projectleidercapaciteit (2%) van majeure p-MIRT projecten.

Het p-MIRT programma is op basis van bovenstaande besluit aangepast. Om aan te sluiten bij de meerjarenbegroting 2013 is in de tabel als tussenoplossing een regel ‘Benodigde investeringsruimte in verband met 1e begrotingwijziging 2013’ opgenomen. Definitieve aanpassing volgt bij de Perspectiefnota 2013 (actualisatie p-MIRT) en in het p-MIRT 2014-2018.

RUIMTE | 2013 - 2017



Noordelijk Flevoland

1. Wellerwaard Corridor-Zuid, stimuleren recreatie en toerisme
2. Voorsterbos, recreatieve natuurontwikkeling
3. Luttelgeest, Multifunctioneel Evenemententerrein

Oostelijk Flevoland

4. Roggebotstaete, realiseren attractieve en innovatieve ecologische vestigingslocatie
5. Natuurpark Lelystad realiseren kwaliteitsimpuls
6. Biosafety dierfaciliteit nieuw en verbouw
7. Nationaal Evenemententerrein Ellerveld, kwaliteitsimpuls
8. Oostrand Dronten, kwaliteitsimpuls recreatie
9. Harderbos, recreatieve natuurontwikkeling
10. Park de Graafschap en Boulevard De Kaai, realiseren hoogwaardige verblijfsgebieden

Zuidelijk Flevoland

11. Stadscentrum Almere, bereikbaarheid op maat
12. Woldstrand, revitalisering en doorontwikkeling
13. Boshart Almeerderhout, ontwikkeling

Algemeen (provinciebrede projecten)

- Boerenerven in het groen, kwaliteitsverbetering op maat
- Aanleg duurzame oevers
- Soortenbeleid ter vergroting natuurwaarde en biodiversiteit
- Antiverdrogingsprojecten ter vergroting natuurwaarde en biodiversiteit
- Integrale Inrichting Veluwerandmeren

PROVINCIE FLEVOLAND RWN | GEO | 120053

0 25 km

1. Wellerwaard Corridor-Zuid, stimuleren recreatie en toerisme

Problematiek
Gemeente NOP ontwikkelt de Wellerwaard. Hierin zijn recreatie en bijzonder wonen in de natuur belangrijke elementen.

Beschrijving oplossing
In het gebied worden de volgende maatregelen doorgevoerd:
- Het verbeteren van de recreatieve en toeristische infrastructuur in het speerpuntgebied door de aanleg van fietspaden, voetpaden, ontsluitingspaden, bruggen en parkeergelegenheden en de verbetering van de onderlinge verbindingen met het gebied.
- Stimuleren van intensievere vormen van recreatie en toerisme door de aanleg van voorzieningen zoals de recreatieplas.
- Het koppelen van recreatieve/toeristische functies aan natuur door de hoogwaardige recreatieve invulling van het gebied rondom de Casteleynsplas met behoud van de huidige natuurwaarden.

Omgevingsanalyse
Project past binnen het pMJP en de kaders voor recreatieve ontwikkeling die daarin gesteld worden.

Gebruikers:
Bewoners van de Noordoostpolder en toeristen. Kaders zijn vastgesteld door gemeente en provincie.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid:
Landschapsbeheer Flevoland
Rol Provincie: Subsidieverstrekker
Overig: Eigenaren

Financiën
De totale kosten zijn geraamd op € 6.603.966 gedekt uit POP2 middelen voor een bedrag van € 1.622.000 in het jaar 2013.

Planning
Voorbereiding: 2010
Realisatie: 2011-2013

Risico's
Geen. Dit betreft een gesubsidieerd werk. De subsidie wordt verstrekt conform de vastgestelde subsidievoorwaarden.

2. Voorsterbos recreatieve natuurontwikkeling

Problematiek
Het Voorsterbos heeft een achterblijvende aantrekkelijkheid voor een optimale recreatieve functie.

Beschrijving oplossing
In het bos wordt een fietspad en een wandelpad van beiden 4 kilometer aangelegd. Daarnaast worden voorzieningen zoals banken, picknicksets en speeltoestellen aangebracht. Met het project wordt ook een functionaliteitverbetering van het huidige infocentrum Waterloopbos gerealiseerd.

Omgevingsanalyse
Het project past binnen het pMJP en de daarin vastgelegde kaders voor recreatie en natuur.
De gebruikers van het Voorsterbos zijn de inwoners en toeristen in Flevoland.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Natuurmonumenten
Rol Provincie: Subsidieverstrekker
Overig: Eigenaren

Financiën
De totale kosten zijn geraamd op € 1.107.168. Voor 2013 draagt de provincie € 155.000 bij gedekt voor een bedrag van € 51.000 uit provinciale middelen en € 104.000 uit POP2 middelen.

Planning
Voorbereiding: 2010
Realisatie: 2011-2013

Risico's
Geen. Dit betreft een gesubsidieerd werk. De subsidie wordt verstrekt conform de vastgestelde subsidievoorwaarden.

3. Luttelgeest Multifunctioneel Evenemententerrein

Problematiek
In Luttelgeest in de Noordoostpolder is behoefte aan een terrein waar lokale evenementen kunnen worden georganiseerd.

Beschrijving oplossing
Er wordt in Luttelgeest een evenemententerrein gerealiseerd met een multifunctioneel ingericht gebouw en een buitenpodium voor voorstellingen in de buitenlucht. In het gebouw komen kleed- en opbergruimtes en een kleine kantine. Het terrein en het gebouw zullen door een aantal doelgroepen worden gebruikt zoals verenigingen, stichtingen, scholen en inwoners uit Luttelgeest. Voor de bereikbaarheid worden een aantal parkeerplaatsen op het terrein gerealiseerd.

Omgevingsanalyse
Het project past binnen het pMJP en de daarin gestelde kaders voor het onderwerp leefbaarheid
De toekomstige gebruikers zijn de bewoners van Luttelgeest

Actoren
Formele verantwoordelijkheid:
Stichting Multifunctioneel Evenemententerrein Luttelgeest
Rol Provincie: Subsidieverstrekker

Financiën
De totale kosten zijn geraamd op € 285.000. De provincie betaald 28% van de kosten. Dit betekent voor 2013 een provinciale bijdrage van € 17.000 uit POP2 middelen.

Planning
Voorbereiding: gerealiseerd
Realisatie: 2012-2013

Risico's
Geen. Dit betreft een gesubsidieerd werk. De subsidie wordt verstrekt conform de vastgestelde subsidievoorwaarden.

4. Roggebotstaete, realiseren attractieve en innovatieve ecologische vestigingslocatie

Problematiek
Stichting Pulsar Instituut (SPI) is een internationaal instituut voor ontwikkelingen in het onderwijs, gezondheid en duurzaam ondernemen. De Stichting heeft als doel het ontwikkelen en het realiseren van de Pulsarvisie, een succesvolle benaderingswijze waarin de mens wordt versterkt in autonomie, talent en zelfsturend vermogen om dit vervolgens op eigen wijze vorm te geven in werk en omgeving.
Stichting de Voorde is in 1977 gestart als cursuscentrum voor gezond leven en anno 2010 uitgegroeid tot een organisatie die op grote schaal training en begeleiding geeft.

SPI en deVoorde werken aan een langgekoesterde droom om visie en werk op duurzame wijze verder te ontwikkelen in een omgeving vol rust en ruimte, dooraderd met ecologie en rustige recreatie. De huidige beschikbare locaties bieden onvoldoende ontwikkelingsmogelijkheden. Roggebotstaete is een nieuw landgoed met terreinen aan de Vossemeerdijk te Dronten. Op het landgoed is ruimte gereserveerd voor de bebouwing van drie terpen met de mogelijkheid wooneenheden te realiseren.

Beschrijving oplossing
Het doel van het project is om het landgoed Roggebotstaete op duurzame wijze te transformeren tot een attractieve en innovatieve ecologische vestigingslocatie voor SPI/deVoorde en tegelijkertijd het opwaarderen van het natuurgebied om deze te ontsluiten voor bezoekers. Met dit project komt een duurzame economische ontwikkeling in Flevoland tot stand. Met het project wordt een innovatief voorbeeldproject gelanceerd van respectvol samengaan van natuur en samenleving, op elk denkbaar vlak: bewustzijn van mensen ten opzichte van natuur en milieu, voeding, gezondheid, onderwijs en ondernemen. Bezoekers van dit innoverende leercentrum en recreanten van het natuurgebied zullen geconfronteerd worden met een uniek duurzaamheidsconcept met internationale allure. Roggebotstaete is de plaats waar deze ambities een plek krijgen.

Om de doelstelling te bereiken worden binnen het EFRO-project de volgende hoofdactiviteiten uitgevoerd:
- Opwaardering van het natuurgebied
- Adequate ontsluiting van het landgoed
- Ontwikkeling bebouwing voor publieksdoeleinden
- Duurzaamheidtoepassingen

Afbakening
Het project wordt aangevraagd in het kader van prioriteit 2 “Attractieve regio’s” van het EFRO programma Kansen voor West en wordt dus binnen de betreffende kaders uitgevoerd.

Omgevingsanalyse
Het project wordt gerealiseerd in een gebied dat valt onder Natura 2000 en de Ecologische Hoofdstructuur. Hiertoe is het project getoetst aan de geldende regelgeving. Bovendien zijn alle vereiste vergunningen aangaande milieu voor het project afgegeven, evenals de bouwvergunningen.

Gebruikers zijn deelnemers aan de activiteiten van het Pulsar Instituut en SPI/deVoorde.
Mogelijk dat bij mensen uit de omgeving draagvlak gecreëerd moet worden voor het project.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Pulsar instituut
Provincie: Subsidieverstrekker

Financiën
De totale kosten bedragen € 3.826.000. De provinciale bijdrage bedraagt € 861.000 gedurende de periode 2013 tot en met 2015 gedekt voor een bedrag van € 462.000 uit EFRO-middelen en € 399.000 uit provinciale cofinanciering.

Planning
Voorbereiding: 2010
Realisatie: 2010-2015

Risico’s
Geen. Dit betreft een gesubsidieerd werk. De subsidie wordt verstrekt conform de vastgestelde subsidievoorwaarden.

5. Natuurpark Lelystad, realiseren kwaliteitsimpuls

Problematiek

Het Natuurpark Lelystad vervult een belangrijke recreatieve rol voor Lelystad, Flevoland en tot op zekere hoogte ook voor de Randstad. Inwoners en toeristen komen er om te wandelen, te fietsen, de Euraziatische grazers te bekijken of te genieten van culturele activiteiten. In het Natuurpark vinden daarnaast veel zakelijke ontmoetingen plaats. Toch is er noodzaak om te innoveren in het Natuurpark. Ten eerste omdat de omgeving van het Natuurpark sterk in verandering is en dit kansen biedt om mens en natuur nog meer te verbinden. Zo wordt het vliegveld "Lelystad Airport" waarschijnlijk uitgebreid en aangewezen als een nationale luchthaven. Hieraan gekoppeld wordt het aan het Natuurpark grenzende bedrijventerrein Larserknoop verder ontwikkeld. Daarnaast speelt de Schaalsprong Almere en de recreatieve ontwikkeling langs de Randmeren.
Ten tweede omdat de wijze waarop mensen in contact met natuur in aanraking willen komen aan verandering onderhevig is en de voorzieningen in het Natuurpark daarop moeten inspelen. Mensen willen nog altijd in de natuur tot rust komen en er ontspanning vinden, maar men heeft daarbij behoefte aan meer beleving en comfort. Ook gaan vrije tijd en werken steeds meer in elkaar over.

Het huidige Natuurpark is van grote waarde, maar zonder blijvend te vernieuwen zal het geleidelijk aan zijn waarde verliezen. Daarom is juist nu een impuls en innovatie nodig om het Natuurpark zijn verbindende rol te laten behouden en deze verder te ontwikkelen.

Beschrijving oplossing

Het project "Natuurpark Lelystad: duurzaam verbindend" heeft als doel een kwaliteitsimpuls te realiseren voor het Natuurpark Lelystad, zodat het Natuurpark zich op eigentijdse wijze doorontwikkelt en zijn verbindende rol tussen mens en natuur in de regio kan behouden en versterken. Het Natuurpark Lelystad wil daarbij inspringen op en aansluiten bij de ambitie van de regio.

Het huidige bezoekerscentrum is 10 jaar geleden ontwikkeld. Het bevindt zich op de begane grond van het centrumgebouw in het Natuurpark. In het gebouw is ook het Flevolandschap en het restaurant Willem Barentsz gevestigd. Met de huidige inrichting van het bezoekerscentrum en de

bestaande route er naar toe kan de ambitie die het Flevolandschap heeft voor het bezoekerscentrum niet worden gehaald. Jaarlijks bezoeken circa 150.000 mensen het Natuurpark, maar slechts 10-15% brengt ook een bezoek aan het bezoekerscentrum. De bedoeling is dit aandeel substantieel te verhogen.

De opgave voor het bezoekerscentrum is aantrekkelijker te worden voor bezoekers, door:
- Een nieuwe, eigentijdse inrichting en expositie, die stimuleert tot het doen van natuuractiviteiten.
- Versterken van de relatie tussen binnen en buiten door het plaatsen van webcams.
- Vergroten van de herkenbaarheid van het bezoekerscentrum, waaronder een directe ingang aan het plein en inrichten van een plek op het plein voor (huur)fietsen en voor de excursiebus.
- Verbetering van de inrichting van het evenemententerrein.
- Daarnaast wordt met een aantal ingrepen het voorzieningenniveau van het gehele Natuurpark op peil gebracht.

Afbakening
Het project wordt aangevraagd in het kader van prioriteit 2 “Attractieve regio’s” van het EFRO programma Kansen voor West en moet dus binnen de betreffende kaders worden uitgevoerd.

Omgevingsanalyse
Het project past in het provinciaal beleid om de sector toerisme en recreatie verder te ontwikkelen. Het Natuurpark behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur, met uitzondering van het centrumgebouw en zijn directe omgeving. Het Natuurpark heeft een eigen bestemming “Natuur - Natuurpark”. Deze bestemming staat de bebouwing van maximaal 2 % van het oppervlak toe, mits in de sfeer van de huidige bestemming. Voor de verbouwing van het centrumgebouw is een bouwvergunning nodig. Deze is in februari 2011 aangevraagd. Voor de plaatsing van een stalling voor fietsen en excursiebus is een bouwvergunning nodig. Voor de aanleg van de watertuin kan afhankelijk van ontwerp een ontgrondingvergunning nodig zijn en is een keurontheffing nodig.

De gebruikers van de projectresultaten zijn de bezoekers van het Natuurpark. De maatschappelijke effecten van het project zijn dat intensiever gebruik van het bezoekerscentrum en het Natuurpark mogelijk wordt.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Stichting Flevolandschap
Rol Provincie: Subsidieverstrekker

Financiën
De totale kosten bedragen € 1.933.000. De provincie draagt in 2013 een bedrag van € 323.000 bij gedekt uit € 117.000 EFRO-middelen en € 206.000 provinciale cofinanciering.

Planning
Voorbereiding: 2010
Realisatie: 2010-2013

Risico’s
Geen. Dit betreft een gesubsidieerd werk. De subsidie wordt verstrekt conform de vastgestelde subsidievoorwaarden.

6. Biosafety, dierfaciliteit nieuw- en verbouw

Problematiek
Dit project heeft als doelstelling de uitbreiding en verbouwing van de high containment unit (HCU) van het Centraal Veterinair Instituut van Wageningen UR (CVI). De uitbreiding en aanpassing bestaat uit het realiseren van een zogenaamde Biosafety Level 3 (BSL 3) faciliteit, bestaande uit dieraccommodaties en een laboratorium om dierexperimenteel onderzoek te doen.

Het CVI heeft reeds de beschikking over verschillende BSL 3 laboratoria echter onderzoek naar en met grotere huisdieren is nog niet mogelijk. Voor (landbouw-) huisdieren als varkens en koeien en paarden bestaat nog geen accommodatie. Een vergelijkbare faciliteit bestaat ook nog niet in Nederland. In de hele wereld bestaan überhaupt slechts enkele van dergelijke faciliteiten. Het CVI mag, kan en doet onderzoek voor en met externe

(private) partijen. De nieuwe faciliteit zal dan ook zo worden ingericht dat externe partijen hiervan gebruik kunnen maken. Dit is in de wereld uniek, aangezien bij andere BSL 3 dierfaciliteiten onderzoek met derde partijen (het bedrijfsleven en de farmaceutische industrie) heel moeilijk is. Zodoende wordt niet alleen een voor Nederland unieke en noodzakelijke faciliteit gerealiseerd, maar vindt er voor de regio ook een substantiële impuls richting nieuwe bedrijvigheid en consolidatie van reeds aanwezige hoogwaardige arbeidsplaatsen plaats.

Beschrijving oplossing

De te creëren faciliteit en de te verwachten aantrekkingskracht op de lifesciences en biotechnologische community in Nederland, passen zeer goed in de strategie en het beleid van de Provincie Flevoland.

Het programma van eisen van de nieuw te realiseren BSL 3 faciliteit betreft 700 m2 aan gebouwen met een bijbehorende sectiezaal en faciliteiten voor monsterbewerking en -opwerking. In totaal betreft de nieuwbouw inclusief technische voorzieningen een kleine 1000m2 (inclusief kelder en zolder 3000 m2).
De nieuwe faciliteiten worden specifiek ingericht voor het werken met BSL-3 zoönosen. Met name het werken met zoönosen stelt bijzondere eisen aan de bescherming van mensen, veiligheidvoorzieningen, werkprocedures maar ook een verantwoorde en veilige verwerking van kadavers en afvalwater. Aansluitend betreft de investering een aantal nieuwe flexibele stalruimten. Naast veiligheidsvoorzieningen is ook een nieuwe sectiezaal / kadaververwerking noodzakelijk. Naast de sectiezaal wordt een beperkte labfaciliteit voorzien waarin monstermateriaal kan worden opgewerkt en vervolgens eenvoudig kan worden doorgesluisd voor verder onderzoek in de eigen laboratoria van de opdrachtgevers.

Afbakening

Het project wordt aangevraagd in het kader van prioriteit 1 “Kennis, innovatie en ondernemerschap” van het EFRO programma Kansen voor West en moet dus binnen de betreffende kaders worden uitgevoerd.

Omgevingsanalyse

Er zijn geen ruimtelijke ordening procedures nodig. Gebruikers van de projectresultaten zijn de partijen die onderzoek willen doen in de nieuwe faciliteit.
De beoogde maatschappelijke effect is dat met de nieuwe faciliteit nieuw onderzoek naar zeer besmettelijke infectieziekten mogelijk wordt.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Centraal Veterinair Instituut van Wageningen
Rol Provincie: Subsidieverstrekker

Financiën

De totale kosten bedragen € 11.170.384. De provinciale bijdrage voor 2014 bedraagt € 1.900.000 gedekt voor een bedrag van € 1.400.000 uit EFRO-middelen en voor € 500.000 uit provinciale cofinanciering.

Planning

Voorbereiding: 2011-2013
Realisatie: 2014

Risico’s

Geen. Dit betreft een gesubsidieerd werk. De subsidie wordt verstrekt conform de vastgestelde subsidievoorwaarden.

Relaties met andere projecten

Hangt erg nauw samen met het project Emerging Disease Campus.

7. Nationaal Evenemententerrein Ellerveld, kwaliteitsimpuls

Problematiek

De provincie Flevoland heeft in het Omgevingsplan 2006 aangegeven dat het ruimte wil bieden aan de ontwikkeling van een grootschalig (nationaal) evenemententerrein binnen het grondgebied van de provincie. Voor de locatieafweging voor een evenemententerrein is een Plan-MER opgesteld waarbij drie locaties zijn onderzocht. Na de beoordeling in het Plan-MER is de voorkeur gegeven aan de locatie Biddinghuizen.

Beschrijving oplossing

Ter verbetering van de infrastructuur van het evenemententerrein in Biddinghuizen en om het totale terrein een kwaliteitsimpuls te geven, zullen onderstaande werkzaamheden uitgevoerd worden:

- het aanleggen van een calamiteitenroute
- het aanleggen van een buslus
- het aanleggen van twee Ecologische Verbindingszones (EVZ)

De eerste 2 punten zullen bijdragen aan de veiligheid en permanente ontsluiting van het evenemententerrein. Momenteel wordt er tijdens evenementen het terrein nog deels ontsloten door middel van een brug vanaf de dijk. Een deel van de 108 hectare van het Ellerveld wordt ingericht als natuurgebied. Enerzijds om de natuurgebieden aan weerszijden van de 108 hectare met elkaar te verbinden, anderzijds om het evenemententerrein en de recreatiebungalows van elkaar te scheiden. Deze Ecologische Verbindingszones maken het gebied aantrekkelijker en zorgen voor een betere uitstraling van het gehele gebied.

Afbakening

Het project wordt aangevraagd in het kader van prioriteit 2 “Attractieve regio’s” van het EFRO programma Kansen voor West en moet dus binnen de betreffende kaders worden uitgevoerd.

Omgevingsanalyse

- De gebruikers van het evenemententerrein zijn organisatoren van niet plaatsgebonden evenementen.
- Het gewijzigde bestemmingsplan Ellerveld ligt ter inzage van 14 juni tot en met 26 juli 2012. De verwachting is dat er in het najaar van 2012 door de Raad van State een uitspraak wordt gedaan over het bestreden besluit.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Gemeente Dronten
Rol Provincie: Subsidieverstrekker

Financiën

De provinciale bijdrage voor 2013 bedraagt € 450.000 gedekt voor een bedrag van € 225.000 uit EFRO-middelen en € 225.000 uit provinciale cofinanciering.

Planning

Voorbereiding: 2012
Realisatie: 2012-21013

Risico’s

Geen. Dit betreft een gesubsidieerd werk. De subsidie wordt verstrekt conform de vastgestelde subsidievoorwaarden.

8. Oostrand Dronten, kwaliteitsimpuls recreatie

Problematiek

De recreatieve aantrekkelijkheid van de Oostrand van Flevoland bij Dronten blijft achter om van de toeristische potentie optimaal te benutten.

Beschrijving oplossing

In het gebied worden de volgende maatregelen doorgevoerd:
Om de recreatieve aantrekkelijkheid van de Oostrand van de polder bij Dronten te verhogen worden de volgende maatregelen doorgevoerd een wandelpad van 5 km, 80 parkeerplaatsen, 3 informatiepanelen en 3 picknickbanken gerealiseerd.

Omgevingsanalyse

Project past binnen het pMJP en de kaders voor recreatieve ontwikkeling die daarin gesteld worden. (hoofdstuk 4.2.1 recreatieve voorzieningen)

Gebruikers:

- Bewoners en toeristen
- Kaders zijn vastgesteld door gemeente en provincie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Staatsbosbeheer
Rol Provincie: Subsidieverstrekker

Financiën

De totale projectkosten bedragen € 167.832. De provincie betaalt 69,7%. De provinciale bijdrage voor 2013 bedraagt € 29.000 gedekt uit POP2-middelen voor een bedrag van € 21.000 en € 8.000 als provinciale cofinanciering. Een deel van de bijdrage slaat neer op de voorgaande jaren

Planning
Voorbereiding: 2010
Realisatie: 2011-2013

9. Harderbos, recreatieve natuurontwikkeling

Problematiek
Het Harderbos heeft een achterblijvende aantrekkelijkheid op het gebied van het recreëren.

Beschrijving oplossing
In het gebied worden de volgende maatregelen doorgevoerd:
Om de recreatieve en natuurlijke aantrekkelijkheid voor de bezoekers van het Harderbos te vergroten wordt een 5250 meter lang fietspad aangelegd. Daarnaast wordt een vleermuisverblijf gerealiseerd en de huidige ontvangstruimte naar ontwerp van de kunstenaar Krein Giezen hersteld. De vogel kijkhut, eveneens naar ontwerp van de kunstenaar Krein Giezen wordt op een andere plek in het bos herbouwd.

Omgevingsanalyse
- Het project past binnen het pMJP en de daarin vastgelegde kaders voor recreatie en natuur (hoofdstuk 4.2.1 recreatieve voorzieningen).
- Inwoners en toeristen in Flevoland.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Natuurmonumenten
Rol Provincie: Subsidieverstrekker
Overig: Eigenaren

Financiën
De totale kosten zijn geraamd op € 795.848. De provincie betaald 75% van de kosten. De provinciale kosten voor 2013 zijn geraamd op € 155.000 waarvan € 104.000 wordt gedekt uit POP2 middelen en € 51.000 uit provinciale cofinanciering. Een deel van de bijdrage slaat neer op de voorgaande jaren.

Planning
Voorbereiding: 2010
Realisatie: 2011-2013

Risico's
Geen. Dit betreft een gesubsidieerd werk. De subsidie wordt verstrekt conform de vastgestelde subsidievoorwaarden.

10. Park de Graafschap en Boulevard De Kaai, realiseren hoogwaardige verblijfsgebieden

Problematiek
In verband met de uitbreiding van Dronten richting Biddinghuizen voldoen de gebieden "Boulevard de Kaai" en het "Park de Graafschap" niet meer aan de gestelde recreatieve eisen.

Beschrijving oplossing
Met de uitvoering van de project het Park de Graafschap en Boulevard De Kaai worden twee hoogwaardige verblijfsgebieden gerealiseerd. Bij verblijfsgebied "Boulevard de Kaai" wordt een hoogwaardig kade langs de Hoge Vaart ingericht. In het andere verblijfsgebied "Park de Graafschap" wordt een park met hoogwaardige groen, speel- en recreatievoorzieningen gerealiseerd.

Omgevingsanalyse
Het project past binnen het pMJP en de daarin vastgelegde kaders voor leefbaarheid (hoofdstuk 4.6.3 Dorpsvernieuwing en -ontwikkeling).
De toekomstige gebruikers zijn de bewoners en toeristen.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Gemeente Dronten
Rol Provincie: Subsidieverstrekker
Overig: Eigenaren

Financiën
De totale kosten zijn geraamd op € 1.462.005. De provincie betaald 50% van de kosten. Voor 2013 is een provinciale bijdrage geraamd van € 244.000 gedekt uit POP2-middelen. Een deel van de bijdrage slaat neer op de voorgaande jaren

Planning
Voorbereiding: 2010
Realisatie: 2011-2013

Risico's
Geen. Dit betreft een gesubsidieerd werk.
De subsidie wordt verstrekt conform de vastgestelde subsidievoorwaarden.

Relaties met andere projecten
Ontwikkeling van gemeenten Dronten

11. Stadscentrum Almere, bereikbaarheid op maat

Problematiek
Om de groei van Almere met 60.000 woningen te kunnen faciliteren moet voor de bereikbaarheid van stadscentrum van Almere tijdig maatregelen getroffen worden om te kunnen anticiperen op de nieuwe situatie.
Almere heeft een bereikbaarheidsplan voor het stadscentrum ontwikkeld dat de huidige knelpunten oplost en tegelijkertijd fungeert als vliegwiel voor de ambities van Almere op de lange termijn. Kortom, Almere kiest voor bereikbaarheid op maat.

Beschrijving oplossing
Het project 'Bereikbaarheid op maat' heeft tot doel de randvoorwaarden te scheppen voor het vergroten van het draagvlak voor bestaande en nieuwe economische activiteiten en voorzieningen in het stadscentrum. Het verbeteren van bereikbaarheid betekent ook de verbetering van het vestigingsklimaat in het stadscentrum voor ondernemers en het vergroot tevens de aantrekkelijkheid van het stadscentrum voor bezoekers. Bereikbaarheid wordt niet alleen bezien vanuit het oogpunt van de automobilist. Het doel van het project is tevens om ook duurzame alternatieve fysieke en niet-fysieke maatregelen te treffen die bijdragen aan een verbetering van de bereikbaarheid van het stadscentrum van Almere. Het project 'Bereikbaarheid op maat', kent drie groepen van maatregelen.

1. Strategische schakels in de verkeersafwikkeling
Het centrum van Almere heeft drie aanvoerroutes voor de auto. De verkeersafwikkeling op deze drie locaties stagneert op dit moment. Dit leidt tijdens de spits en op koopavonden/zaterdagen tot opstoppingen waardoor onder andere de parkeergarages niet meer toegankelijk zijn. Met de beoogde groei van Almere zal dit probleem toenemen. Om die reden wordt de verkeersafwikkeling op twee strategische locaties verbeterd. Het gaat om de volgende locaties:
1. Ontsluiting Krakeling
2. Ontsluiting kruispunt Landdrostdreef-Rooseveltweg

2. Duurzame bereikbaarheidsalternatieven
Om bezoekers en werknemers alternatieve vervoerswijzen te kunnen bieden investeert Almere in de:
1. Verhoging van de busbaan door middel van een brug
2. Fietsverbinding Filmwijk-stadscentrum

3. Faciliteiten voor een waterverbinding A6-Noordoever Weerwater. De exploitatie van de watertaxi gebeurd door derden.

3. Verkeersbegeleiding op maat
Naast de beschreven fysieke ingrepen investeert Almere in verkeersbegeleiding op maat. Het huidige Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) biedt aan de weggebruiker onvoldoende informatie op strategische punten. Met het PRIS weten bezoekers van het centrum van Almere dus niet welke garages vol zijn en waar er files staan, het toont alleen of een compleet cluster aan parkeergarages (P-Route) vol/vrij is. Om het verkeer naar het centrum optimaal te informeren en te verdelen over het beschikbare wegennet en de beschikbare garages, is informatie over volle parkeergarages en files cruciaal. Het is mogelijk deze informatie te tonen met een nieuw innovatief dynamisch verkeerssysteem. Almere is de eerste stad van Nederland die een dergelijk systeem in een stedelijke omgeving zou gaan gebruiken. Door een betere verdeling van het verkeer over het verkeersnetwerk rondom het centrum zal de filevorming verminderen. Concreet gaat het om zes locaties waar nieuwe geoptimaliseerde panelen worden geplaatst.

Afbakening
Het project wordt aangevraagd in het kader van prioriteit 3 “Attractieve steden” van het EFRO programma Kansen voor West en moet dus binnen de betreffende kaders worden uitgevoerd.

Omgevingsanalyse
Voor de projecten zijn de nodige vergunningen nodig in het project wordt rekening met het aanvragen gehouden. Draagvlak dient te worden gecreëerd bij de inwoners van Almere. De gebruikers van de resultaten zijn de inwoners van Almere en de mensen die een bezoek aan het centrum van Almere brengen.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Gemeente Almere
Rol Provincie: Subsidieverstrekker

Financiën
De totale kosten bedragen € 7.090.000. De provinciale bijdrage voor 2013 is geraamd op €1.256.000 gedekt uit EFRO-middelen voor een bedrag van € 693.000 en uit provinciale cofinanciering voor een bedrag van € 563.000.

Planning
Voorbereiding: 2010
Realisatie: 2010-2013

Risico’s
Geen. Dit betreft een gesubsidieerd werk. De subsidie wordt verstrekt conform de vastgestelde subsidievoorwaarden.

Relaties met andere projecten
Het project dient wellicht rekening te houden met andere projecten in het kader van Almere 2.0.

12. Woldstrand, revitalisering en doorontwikkeling

Problematiek
Het Woldstrand in gemeente Zeewolde te laten voldoen aan de hedendaagse recreatieve eisen.

Beschrijving oplossing
Het Woldstrand in gemeente Zeewolde verder te ontwikkelen en te revitaliseren tot een recreatief gebied voor zowel de inwoners als bezoekers van Zeewolde. Dit gebeurt door de realisatie van een jongerenstrand met een natuurzwembad ('Atol') en een sportveld. Verder wordt er een surfstrand gerealiseerd en vindt er een uitbreiding plaats van het strand met een recreatieve strook aan de zuidzijde. Ten slotte worden ook de dijkstrook en Zeewolderhoek recreatief ingericht

Omgevingsanalyse
Het project past binnen het pMJP en de daarin vastgelegde kaders voor recreatie en natuur hoofdstuk 4.2.1 recreatieve voorzieningen). De gebruikers van het Woldstrand zijn inwoners en toeristen.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Gemeente Zeewolde
Rol Provincie: Subsidieverstrekker

Financiën
De totale kosten zijn geraamd op € 4.145.908. De provincie betaald 50% van de kosten. De provinciale bijdrage voor 2013 is geraamd op € 92.000 gedekt uit POP2 middelen.

Planning
Voorbereiding: 2011
Realisatie: 2012-2013

Risico's
Geen. Dit betreft een gesubsidieerd werk. De subsidie wordt verstrekt conform de vastgestelde subsidievoorwaarden.

Relaties met andere projecten
Onderlinge relatie binnen het project: het project bestaat uit verschillende fasen.

13. Boshart Almeerderhout, ontwikkeling

Problematiek
Sinds de realisatie van Stadslandgoed de Kemphaan begin deze eeuw is het inwoneraantal van Almere aanzienlijk toegenomen. Als gevolg hiervan en de toekomstige stedelijke uitbreiding van Almere zijn uitbreidingen, functionele aanpassingen en kwaliteitsverbetering van de Kemphaan en directe omgeving nodig.

Beschrijving oplossing
Het project speelt in op het verbeteren van het aanbod van toeristisch-recreatieve voorzieningen in Almere en dient een bijdrage te leveren aan de Almere economie (extra banen).

Het project bestaat in het kort uit de volgende onderdelen:
- het versterken van de evenementenfunctie (het beter geschikt maken van twee terreinen voor evenementen).
- toevoegen van nieuwe toeristisch-recreatieve voorzieningen (onder andere uitbreiding van speelbos, multifunctioneel gebouw bij speelbos en manage).
- opwaarderen van entree de Kemphaan (o.a. extra parkeerplaatsen en aanpassen ontsluiting Braambergen).

Omgevingsanalyse
Het project bevindt zich in de uitvoeringsfase. De looptijd van het project is van 1 april 2011 t/m 31 december 2015. De voorgestelde plannen passen binnen de juridische kaders van het vigerende bestemmingsplan. De vergunningen zullen aanwezig zijn voordat betreffende fysieke werkzaamheden van start gaan.

- Gebruikers van het projectresultaat: inwoners van (de regio) Almere en toeristen (dagbezoekers en verblijfsgasten).
- De volgende maatschappelijke effecten worden verwacht:
  1. meer vrijwilligers bij Stichting AAP (het nieuwe gebouw van Stichting AAP maakt geen deel uit van het project, wel de rondgang rondom het gebouw/terrein van AAP).
  2. vergroting maatschappelijke betekenis van de Kemphaan (onder andere cultuur-/natuurparticipatie en -educatie).
  3. meer mogelijkheden om de huidige culturele betekenis van het Boshart/de Kemphaan verder uit te bouwen.
  4. positieve effecten op zorgfunctie van de Kemphaan (er zijn diverse werk-leer-/zorgbedrijven op de Kemphaan).

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Gemeente Almere
Rol Provincie: Subsidieverstrekker
Overig: Staatsbosbeheer en Stichting Stad & Natuur.

Financiën
De totale investeringskosten zijn geraamd op € 5,4 mln. De provincie subsidieert over de periode 2013 tot en met 2015 een bedrag van € 1.764.000 gedekt uit IFA2-middelen

Planning
Voorbereiding: 2011/2012
Realisatie: 2012/2015

Risico's
- Slechte weersomstandigheden (werkzaamheden worden zo veel mogelijk buiten de schoolvakanties om uitgevoerd en er wordt rekening gehouden met broed-/rustseizoenen van dieren in het Boshart Almeerderhout).
- Verkrijgen van de benodigde vergunningen.
- Multifunctioneel gebouw (plan hiervoor moet nader worden uitgewerkt – begroot bedrag betreft nu een stelpost).

Relaties met andere projecten
Relatie met het project Stedelijke Bereikbaarheid Almere: de entree van de Kemphaan is gelegen aan de Waterlandseweg die zal worden aangepast.

14. Boerenerven in het groen

Problematiek
De kwaliteit van de erfbeplanting in Flevoland gaat achteruit en heeft voor het behoud van Flevolandse cultuurlandschap verbetering nodig.

Beschrijving oplossing
Doelstelling van het project is kwaliteitverbetering van erfbeplanting op 375 erven door aanplant en onderhoud van singels in de Noordoostpolder, Lelystad, Dronten en Zeewolde.
Het project past binnen het pMJP en de kaders (hoofdstuk 4.3.1 versterken landschappelijke kwaliteit) voor landschap die daarin gesteld worden.

Omgevingsanalyse
- Betrokkenen zijn de Flevolandse inwoners, toeristen, passanten en agrariërs.
- Het creëren van een aantrekkelijk Flevolands landschap en het maken van stepping stones voor Flora en Fauna.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Landschapsbeheer Flevoland
Rol Provincie: Subsidieverstrekker
Overig: Eigenaren

Financiën
De totale kosten zijn geraamd op € 461.514. Voor 2013 is een provinciale bijdrage geraamd van € 204.000 gedekt uit POP2-middelen van € 133.000 en € 71.000 uit provinciale cofinanciering.

Planning
Voorbereiding: 2007-2008
Realisatie: 2009-2013

Risico's
Geen. Dit betreft een gesubsidieerd werk. De subsidie wordt verstrekt conform de vastgestelde subsidievoorwaarden.

15. Duurzame oevers, aanleg

Problematiek
De waterkwaliteit van in Flevoland voldoet nog niet aan de Europese eisen uit de Kaderrichtlijn Water. De deadlines die Europa stelt moeten gehaald worden. De duurzame oevers dragen bij aan de verbetering van de waterkwaliteit en de landbouw-structuur. Het Waterschap is verantwoordelijk voor de tochten in de polder. De Provincie voert vergelijkbare projecten uit in de provinciale vaarten.

Beschrijving oplossing
In het project worden natuurvriendelijke oevers in de tochten gerealiseerd, die een bijdrage leveren aan het halen van de doelstellingen opgenomen in de Kaderrichtwater.

Omgevingsanalyse
Het project past binnen de kaders van het pMJP, het omgevingsplan en de kaders die daarin voor water worden gesteld. De maatregel past 4.4.1 Verbeteren ruimtelijke structuur.
Betrokkenen en gebruikers zijn het Waterschap Zuiderzeeland en agrariërs en bewoners/toeristen.

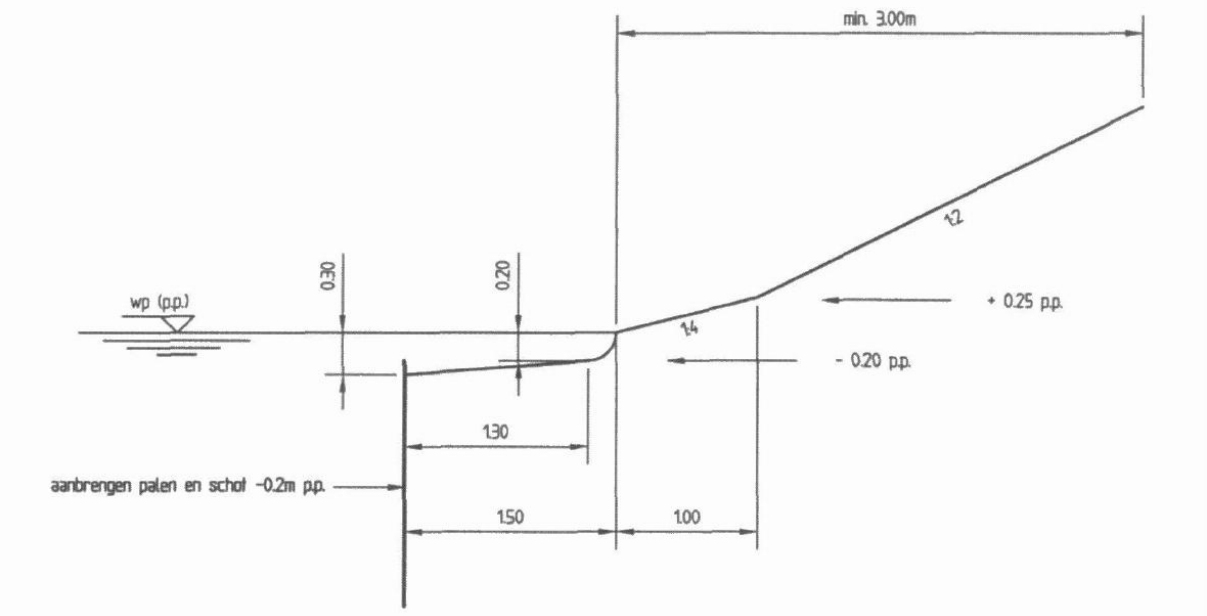
Actoren
Formele verantwoordelijkheid:
Waterschap Zuiderzeeland
Rol Provincie: Subsidieverstrekker
Overig: Eigenaren

Financiën
De totale kosten zijn geraamd op € 4.145908. De provincie betaald 50% van de kosten. Voor de periode 2013 tot en met 2015 wordt er € 1.386.000 gesubsidieerd gedekt uit POP2- middelen.

Planning
Voorbereiding: 2010/2011
Realisatie: 2012-2015

Risico's
Medewerking grondeigenaren indien verwerving noodzakelijk is.

Relaties met andere projecten
Uitvoering van het gehele natuur vriendelijke oever programma.



Schematische weergave van een duurzame oever

16. Soortenbeleid ter vergroting natuurwaarde en biodiversiteit

Problematiek
De achteruitgang van de biodiversiteit is een actueel probleem. De provincie zet zich in voor een gezonde leefomgeving voor flora en fauna. Hiervoor zet de provincie vanuit het soortenbeleid de Leefgebiedenbenadering in.

Beschrijving oplossing
- De projecten soortenbeleid en leefgebiedenbenadering zijn opgenomen in de Meerjarenovereenkomsten met de Terreinbeheerders Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en Flevolandschap en worden voor 2014 uitgevoerd.
- Het betreffen 3 projecten gericht op soortenbeleid.
- De afgesproken prestaties zijn te realiseren hectares in projecten ter vergroting van het leefgebied.
- Naast financiering vanuit de Provincie wordt het project deels gefinancierd door het Rijk, Waterschap, de Terreinbeheerders en gemeenten.

Afbakening
Projecten geformuleerd binnen het soortenbeleid: Paddensstoelenreservaat, robuuste moerasnatuur en de Laakse Slenk.

Omgevingsanalyse
Alle projecten passen binnen het vigerende natuurbeleid.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Terreinbeheerders
Rol Provincie: Subsidieverstrekker
Overig: Rijk en Waterschap ZZL

Financiën
De totale kosten voor het project soortenbeleid bedraagt € 488.251. De provinciale bijdrage voor 2013 bedraagt € 295.000 uit het meerjarigbudget PMJP 2007-2013.

Planning
Status van het project is dat het in uitvoering is en voor 2014 moet worden gerealiseerd.

Risico's
Geen. Dit betreft een gesubsidieerd werk. De subsidie wordt verstrekt conform de vastgestelde subsidievoorwaarden.

Relaties met andere projecten
Worden integraal afgestemd met de uitvoering van de projecten in het kader van Soortenbeleid.

17. Antiverdrogingsprojecten ter vergroting natuurwaarde en biodiversiteit

Problematiek
Provincie zet zich in voor een goede waterhuishouding in Flevoland. Om de verdrogingsproblematiek in specifieke gebieden aan te pakken zijn antiverdrogingsprojecten uitgewerkt. Met deze projecten wordt de natuur in Flevoland teruggebracht op het gewenste ambitieniveau.

Beschrijving oplossing
- De projecten soortenbeleid, leefgebiedenbenadering en antiverdrogingsprojecten zijn opgenomen in de Meerjarenovereenkomsten met de Terreinbeheerders Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en Flevolandschap en worden voor 2014 uitgevoerd.
- Het betreft 6 projecten antiverdrogingsmaatregelen.
- De afgesproken prestaties zijn te realiseren hectares vernatting.
- Alle projecten passen binnen het vigerende natuurbeleid.

Afbakening
Projecten geformuleerd binnen het antiverdrogingbeleid: Zwarte Hoek/ Kadoelerbos/ Kievitslanden/ Strandgaperbeek/ Ellerslenk/ Schoterveld.

Omgevingsanalyse
Alle projecten passen binnen het vigerende natuurbeleid: vergroten natuurwaarde, biodiversiteit, abiotische randvoorwaarden en vitaal platteland.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Terreinbeheerders
Rol Provincie: Subsidieverstrekker
Overig: Gemeenten en Waterschap ZZL

Financiën
De totale kosten zijn geraamd op € 2.300.000. De provincie draagt in 2013 € 258.000 uit het meerjarigbudget PMJP 2007-2013, bij onder de noemer meerjarenovereenkomst terreinbeheerders.

Planning
Uitvoering gedurende de jaren 2012 en 2013.

Risico's
Geen. Dit betreft een gesubsidieerd werk. De subsidie wordt verstrekt conform de vastgestelde subsidievoorwaarden.

Relaties met andere projecten
Worden integraal afgestemd met de uitvoering van de projecten in het kader van Soortenbeleid.

18. Integrale Inrichting Veluwerandmeren

Problematiek
Achtergrond van het project is dat de Veluwerandmeren in de jaren '70 en '80 een zeer slechte waterkwaliteit hadden. In het kader van BOVAR (Bestrijding Overmatige Algenbloei Randmeren) zijn vele maatregelen genomen die uiteindelijk in de jaren '90 als resultaat hadden 'schoon helder water'. Als reactie hierop ontstonden bij overheden en particulieren heel veel plannen en ideeën die vaak lijnrecht tegenover elkaar stonden. Dit heeft geleid tot het opstellen van een integraal inrichtingsplan Veluwerandmeren (IIVR) onder de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de 19 betrokken overheden (10 gemeenten, 3 provincies, 2 waterschappen en 4 ministeries).

Het plan is interactief tot stand gekomen met medewerking van de 6 B's (burgers, bedrijven, beheerders, belangenorganisaties, beleidsmedewerkers en bestuurders). Leidraad voor het inrichtingsplan was het behoud van de balans tussen ecologie en economie. Door een goede zonering is het gelukt om veel van de oorspronkelijke plannen en ideeën in het plan een plaats te geven onder het motto: de Veluwerandmeren bieden voor elk wat wils, maar alles kan beslist niet overal.

Beschrijving oplossing
De uit te voeren projecten maken onderdeel uit van het integraal inrichtingsplan Veluwerandmeren. Leidraad voor het inrichtingsplan was het behoud van de balans tussen ecologie en economie, rekening houdend met de aan de Habitatrichtlijn gelieerde vogelrichtlijn en de beschermingszones zoals opgenomen in NATURA 2000.

Hoofddoel van IIVR is een duurzame inrichting van de Veluwerandmeren en directe omgeving. Duurzaam betekent dat de natuur blijft voldoen aan de Natura 2000-doelstellingen en dat mensen gepast gebruik kunnen maken van het gebied, bijvoorbeeld voor hun broodwinning of om te recreëren. Om dit te bereiken worden de volgende drie projecten uitgevoerd:

1. Aanleggen groene kruispunt Nuldernauw en Verdiepen bij Nulderhoek

Doel: Natuurlijke inrichting van het gebied tussen Horst en Nulde, en tussen A28 en de dijk van Flevoland mede ter versterking van de ecologische hoofdstructuur in zowel de breedte- als de lengterichting van de Veluwerandmeren. Als doelsoorten gelden de das, otter, ringslang en snoek. Als nevendoel is aangegeven het in visueel ruimtelijk opzicht aantrekkelijker maken van het Nuldernauw. Teven is het doel om de vaarmogelijkheden voor de recreatievaart in de directe omgeving van Nulde met een diepgang tot 1,3 meter te behouden.

Activiteiten:
- Aanleggen van 2 eilanden (resp. 2 en 3 hectare) die maximaal 50 cm. boven het wateroppervlak komen te liggen en die voor maximaal 2/3 beschermd zijn met oeververdediging (stortsteen);
- Het verdiepen tot NAP -1,5 meter;
- Het leggen van recreatiebebakening ter markering van dit gebied.

2. Aanleggen kustzone Zeewolde en Vergroten vaarmogelijkheden Wolderwijd

Binnen de Veluwerandmeren is het Wolderwijd qua oppervlakte het meest geschikte meer voor de watersportrecreant en wellicht het enige waar zeilwedstrijden van enige allure kunnen worden georganiseerd. In de bocht bij Zeewolde ontwikkelt zich de nieuwe Polderwijk. Dit vraagt om voorzieningen voor lokaal en regionaal bezoek aan en op het water. Vanuit de watersport is behoefte aan (vaar)-doelen incl. horeca en wedstrijdvoorzieningen.

Het aanleggen van voorzieningen (stranden en eiland) in de noordwest hoek van het Wolderwijd ter hoogte van de Polderwijk heeft als doel het versterken van de recreatie in en om het Wolderwijd, oevergebonden recreatie, het woonklimaat (nieuwe) wijken en mogelijkheden voor de (wedstrijd)zeilsport. Het vergroten van de vaarmogelijkheden voor de recreatievaart op het Wolderwijd wordt bereikt door:
- het creëren van een overzichtelijker en beter bevaarbaar watersport-gebied ten noordwesten van de vaargeul tot een gebied van ca. 820 ha
- het verbeteren van de toegankelijkheid van de haven van Zeewolde en van de aanlegplaatsen rondom eiland De Zegge.

Activiteiten:
- Aanleggen van 2 stranden en een watersporteiland
- Het verdiepen tot NAP -2,0 meter
- Het leggen van recreatiebebakening ter markering van dit gebied.

3. Aanleggen recreatiegebied Bremerberg

Vanuit het noorden gezien omvat de Bremerbergse hoek achtereenvolgens een jachthaven, een particuliere seizoenscamping en een openbaar strandje (200 m.). Met name het laatstgenoemde strandje heeft te weinig om het lijf en ziet er verwaarloosd uit. Dit komt onder andere door afslag van zand als gevolg van de golven bij een zuidwester wind en de bereikbaarheid. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied kan geoptimaliseerd worden. Momenteel is de oude dijkweg alleen nog toegankelijk voor fietsers en wandelaars. Vroeger maakte ook gemotoriseerd verkeer gebruik van deze weg. Doel van dit projectonderdeel is het aanleggen van één robuuste structuur (dijk, boulevard, strand) die als basis dient voor het ontwikkelen van de Bremerbergse Hoek tot een goed ontsloten, kwalitatief hoogstaand, zwaartepunt voor recreatie.

Activiteiten:
- Aanleggen van beschermende strekdam met daarachter een strand
- Aanleggen van ontsluiting en parkeervoorzieningen.

Afbakening

Het project wordt aangevraagd in het kader van prioriteit 2 “Attractieve regio’s” van het EFRO programma Kansen voor West en moet dus binnen de betreffende kaders worden uitgevoerd.

Omgevingsanalyse

In de voorbereidende fase zijn bestemmingsplanprocedures doorlopen en vergunningen aangevraagd. Voor de verdiepingen (vergroten vaarmogelijkheden) in Wolderwijd en Veluwemeer is een MER opgesteld dat medio 2008 in procedure gaat. Omdat het hier om een MER in een Natura 2000 gebied gaat, is er een essentiële relatie met de Natuurbeschermingswet. De cumulatieve (natuur) effecten van alle IIVR-maatregelen tezamen met alle overige ontwikkelingen in het gebied mag niet leiden tot een significant effect op één van de beschermingssoorten. Na enige aanpassing van het oorspronkelijke IIVR-plan is een natuurtoets opgesteld.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Rijkswaterstaat IJsselmeergebied
Rol Provincie: Subsidieverstrekker
Overige: 17 partners

Financiën

De provinciale bijdrage voor de jaren 2013 en 2014 bedraagt € 1,6 mln. gedekt uit EFRO-middelen ad € 1,3 mln. en uit provinciale cofinanciering voor een bedrag van € 0,3 mln.

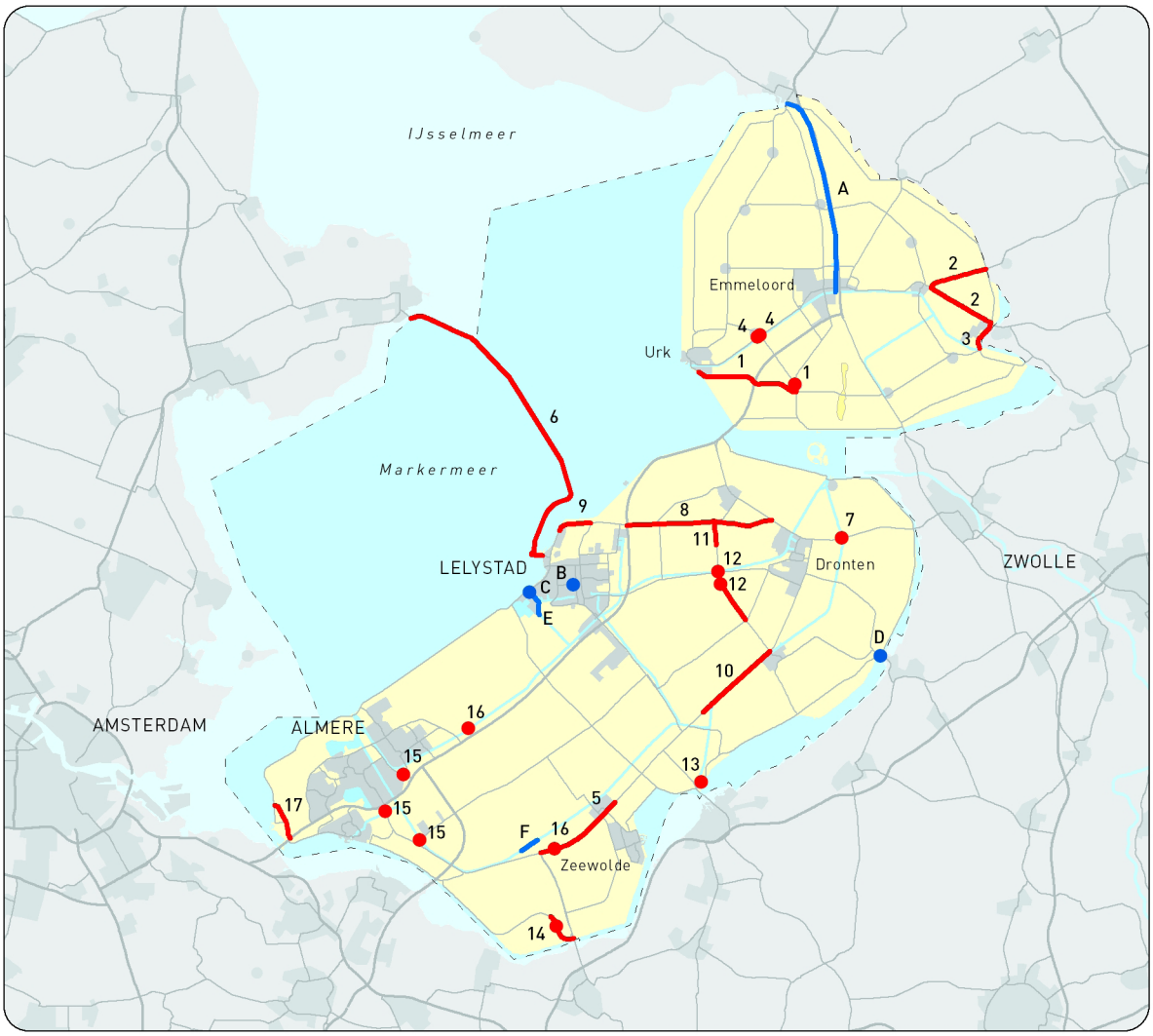
Planning

Voorbereiding: 2008
Realisatie: 2008 – 2012 (een verlengingsverzoek tot eind 2014 wordt nog ingediend)

Risico's

Geen. Dit betreft een gesubsidieerd werk. De subsidie wordt verstrekt conform de vastgestelde subsidievoorwaarden.

UITVOERING 2013



Wegen

1. Onderhoud verharding rijbaan Domineesweg, aanpassen halte Nagele en onderhoud verharding rijbaan Nagelerweg
2. Onderhoud verharding rijbaan en fietspad Steenwijkerweg, onderhoud verharding fietspad Vollenhoverweg
3. Aanleg verbindingsweg Kadoelermeer
4. Reconstructie kruispunt Urkerweg - Zuidwesterringweg en aanpassen halte Tollebeek
5. Aanleg tweede rijbaan Gooiseweg (Spiekweg - Nijkerkerweg)
6. Opwaarderen weg Markerwaarddijk
7. Onderhoud kunstwerk Hanzeweg - Hoge Vaart
8. Werkzaamheden onderliggende wegennet N23
9. Onderhoud verharding rijbaan en aanleg ontsnipperende voorziening Houtribweg
10. Onderhoud verharding rijbaan Biddingringpad
11. Aanbrengen boombeplanting Biddingweg (tracé Hanzelijn)
12. Onderhoud verharding rijbaan Swifterweg, aanleg rotonde en onderhoud kunstwerk

Wegen

13. Onderhoud kunstwerk Gemaal Lovink
14. Onderhoud verharding fietspad en fietsbrug Slingerweg
15. Onderhoud kunstwerk Waterlandse weg, Vogelweg en Hogering
16. Aanleg fietspaden en fietsbruggen Hosterwold en Kotterbos
17. Bijdrage aanleg busbaan Almere Poort

Vaarwegen

A. Aanbrengen natuurvriendelijke oever Lemstervaart

B. Afstandbediening objecten en bruggen in Flevoland

C. Vervanging aandrijving sluisdeuren Noordersluis

D. Groot onderhoud Elburgerbrug

E. Vervanging oeverbeschoeiing gedeelte Lage Dwarsvaart

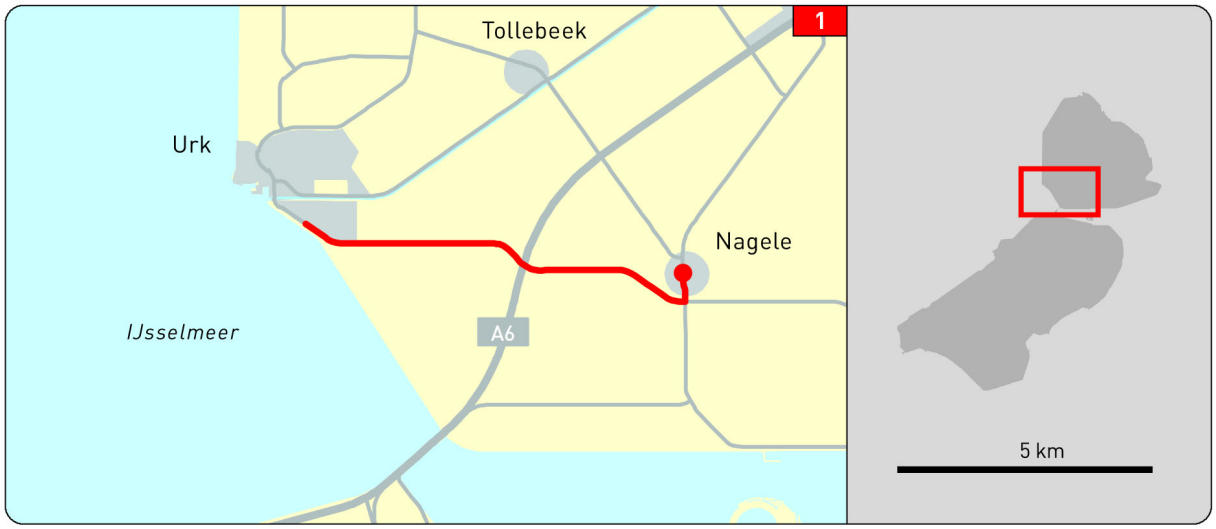
F. Bijdrage aanleg natuurvriendelijke oever Hoge Vaart

PROVINCIE FLEVOLAND RWN | GEO | 120053

0 25 km

13112

Onderhoud verharding rijbaan Domineesweg, aanpassen halte Nagele en onderhoud verharding rijbaan Nagelerweg



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (matige rafeling en matige tot plaatselijk ernstige scheurvorming) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding in 2013 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt.
Daarnaast vinden er op deze provinciale wegen regelmatig ongevallen plaats ten gevolge van het van de weg raken van voertuigen. De OV-halte Nagele is onvoldoende geschikt voor minder validen.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbanen op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Daarbij dient het wegontwerp te voldoen aan de provinciale Richtlijnen Wegontwerp.
De bushalte moet voldoen aan de vigerende eisen voor ontwerp provinciale bushaltes. Tevens is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding de weg te verbreden conform de provinciale richtlijnen en aan de zijkant te voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.
Bij de kunstwerken zullen kleine betonreparaties en de aansluitingen voor de bruggen worden bijgewerkt. Ook wordt de leuning vervangen voor een voertuigkerende leuning.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Domineesweg van de bebouwde komgrens Urk tot de rotonde Ploegstraat nabij Nagele (excl. rotonde Zuidermeerweg, de rotondes nabij de op-/afritten nabij de rijksweg A6 en het tussenliggende weggedeelte aansluiting Ovonde) en de rijbaan van de Ploegstraat tot aan de Klamp
- Tevens wordt het gedeelte bebouwde komgrens Urk tot de Zuidermeerweg heringericht waarbij een fysieke middengeleider wordt aangebracht en een rotonde
- Met betrekking tot de kunstwerken over de Abstocht en professor Brandsmarocht is rekening gehouden met het vervangen van de huidige deklaag en het aanbrengen van een waterwerend membraan
- De bushalte in Nagele wordt toegankelijker gemaakt voor minder validen conform de vigerende eisen
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten

5. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend
6. Met betrekking tot de kunstwerken over de Abstocht en professor Brandsmatocht is rekening gehouden met het aanbrengen van een waterwerend membraam
7. Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
8. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
9. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht
10. De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden
- In het kader van overlastmanagement wordt de bushalte in Nagele aangepast tegelijkertijd met de werkzaamheden aan de Nagelerweg
- Combinatie van werkzaamheden in één project leidt ertoe, dat de overlast voor het weg- en vaarwegverkeer tot een minimum wordt beperkt
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. de beschikbaarheid van het object
  4. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  5. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie
  6. verbeterde toegankelijkheid van het openbaar busvervoer

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente Urk & NOP, RWS en omwonenden

Financiën

Voor dit project is een totaalbedrag geraamd van € 2.265.000 waarvan € 1.355.000 wordt gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen, € 775.000 uit het investeringsbudget wegen, € 35.000 uit de BDU (onderdeel verbeteren toegankelijkheid OV-haltevoorziening) en € 100.000 als bijdrage van de gemeente Urk.

Planning

Voorbereiding: 2012
Realisatie: 2013

Risico's

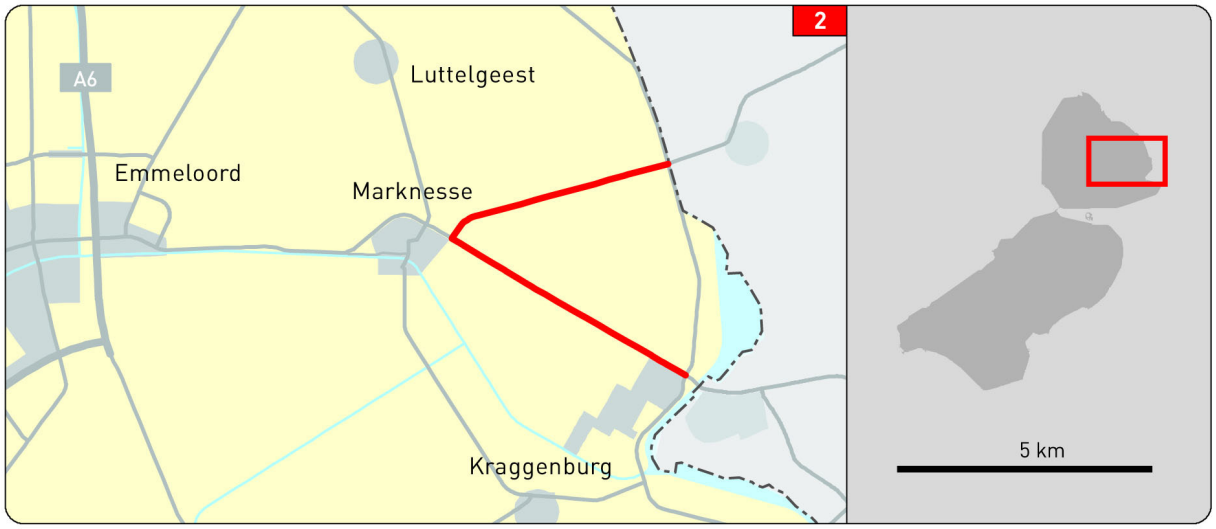
- Op basis van naderonderzoek kan er teerhoudend materiaal aangetroffen worden
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden
- Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen

Relaties met andere projecten

- [project 13126] Aanleg rotonde Urkerweg – Zuidwesterringweg
- [project derden] Plaatsing windmolens nabij Urk

13113

Onderhoud verharding rijbaan en fietspad Steenwijkerweg, onderhoud verharding fietspad Vollenhoverweg



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (plaatselijk matige tot ernstige randschade, oneffenheden en reparatievakken) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding en fietspadverharding in 2013 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan en het fietspad op het gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Tevens is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door het aanbrengen van kantstrookverruwing en bermverharding.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Steenwijkerweg voor het gedeelte van de Vollerhoverweg tot de Ettenlandseweg.
- Tot de scope van dit project behoren de fietspaden van de Steenwijkerweg (gedeelte van de Vollenhoverweg tot aan de Ettelandseweg) en de Vollenhoverweg (gedeelte van de Steenwijkerweg tot aan de Ettenlandseweg).
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen.
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van het fietspad minimaal 20 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:

1. Verkeersmaatregelen
2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
5. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend
6. Het aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande asfaltbeton verharding
7. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht
9. De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer (incl. toeristische en recreatieve fietsers) en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden
- Combinatie van werkzaamheden in één project leidt ertoe, dat de overlast voor het weg- en vaarwegverkeer tot een minimum wordt beperkt
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving

- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente Noordoostpolder, provincie Overijssel aanwonenden, openbaar vervoerbedrijf Connexxion

Financiën

Totale kosten voor het project zijn geraamd op € 1.775.000 gedekt voor een bedrag van € 1.590.000 uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en voor een bedrag van € 185.000 uit het investeringsbudget wegen ten behoeve van de aanleg van kantstrookverruwing en bermverharding in het kader van de verkeersveiligheid.

Planning

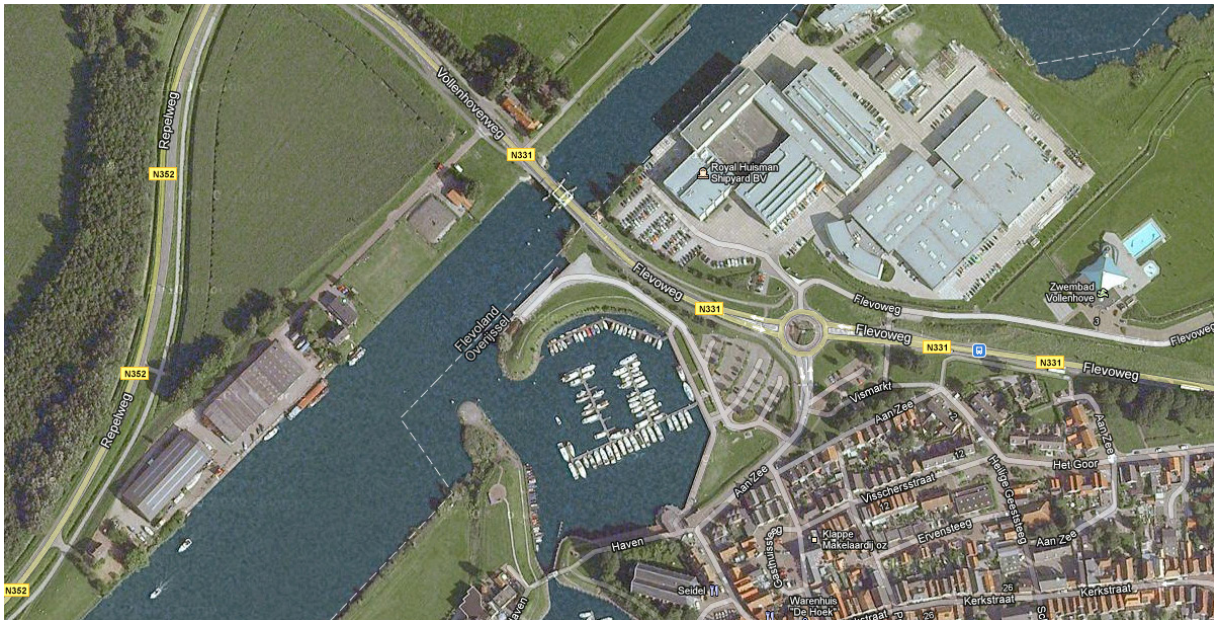
Voorbereiding: 2011/2012
Realisatie: 2013

Risico's

- Op basis van naderonderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden
- Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen

Relaties met andere projecten

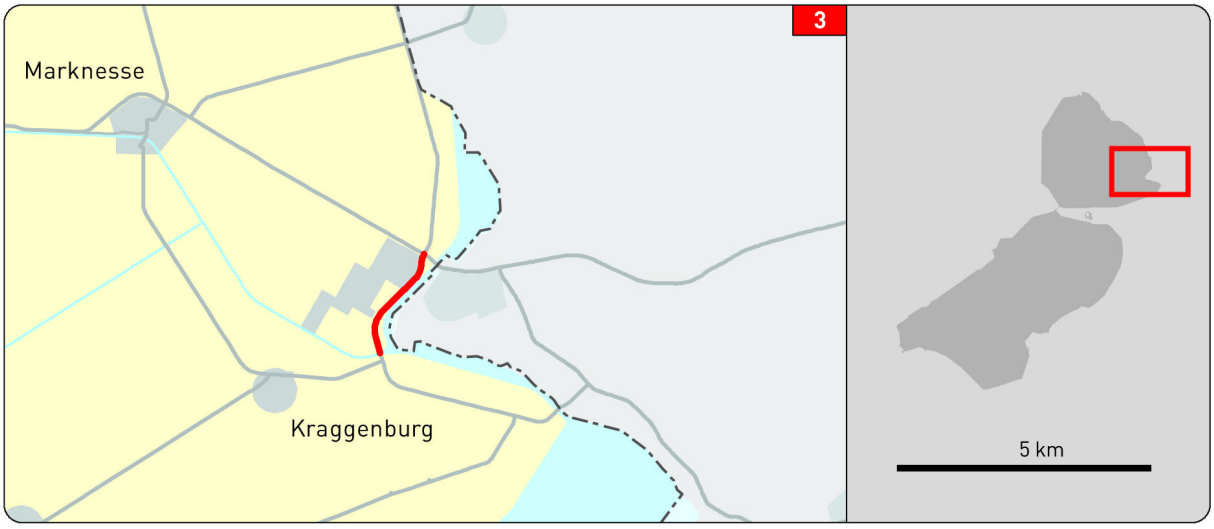
Geen.



Afbeelding bij pagina 54: 13128
1 Verbinding tussen Repelweg en aanwonenden /gebruikers Kadoelermeer t.h.v. de brug.
2 Afsluiting van de verbinding tussen Vollenhoverweg en aanwonenden / gebruikers Kadoelermeer.

13128

Aanleg verbindingsweg Kadoelermeer Repelweg



Problematiek

In 2012 is de reconstructie van de Vollenhoverbrug gerealiseerd. De wijziging van de inrichting van de weg is een fundamenteel argument geweest voor de aanleg van een nieuwe Vollenhoverbrug. Echter dit heeft een ongewenst neveneffect op de verkeersveiligheid ter hoogte van de huidige verbinding tussen Vollenhoverweg en de aanwonenden / gebruikers Kadoelermeer.

Beschrijving oplossing

Dit project draagt direct bij aan de reconstructie van de Vollenhoverbrug. De toekomstige verbinding tussen de Repelweg en de aanwonenden /gebruikers Kadoelermeer moet worden gerealiseerd en de huidige verbinding tussen Vollenhoverweg en de aanwonenden / gebruikers Kadoelermeer moet worden afgesloten.

Afbakening

Er zijn meerdere varianten getoetst om de situatie verkeersveilig te maken, zoals een lager snelheidsregime en het plaatsen van een verkeersregelinstallatie. Al deze varianten blijken minder effectief voor zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid. De aangegeven variant is dus richtinggevend. Het tracé moet nog nader worden bepaald.

Omgevingsanalyse

- Dit betreft een project dat in nauw overleg met de omgeving en belanghebbenden moet worden afgestemd en uitgevoerd. Een randvoorwaarde hierbij is dat de aanwonenden elders worden ontsloten, waar dit niet ten koste gaat van de verkeersveiligheid en de doorstroming en zonder al te grote omwegen.
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente NOP en omwonenden

Financiën

De projectkosten voor het onderhoud aan de rijbaan en fietspad zijn begroot op € 170.000 gedekt vanuit de BOK voor een bedrag van € 85.000 en vanuit het infrafonds voor eveneens € 85.000.

Planning

Voorbereiding: 2012
Uitvoeringsjaar: 2013

Risico's

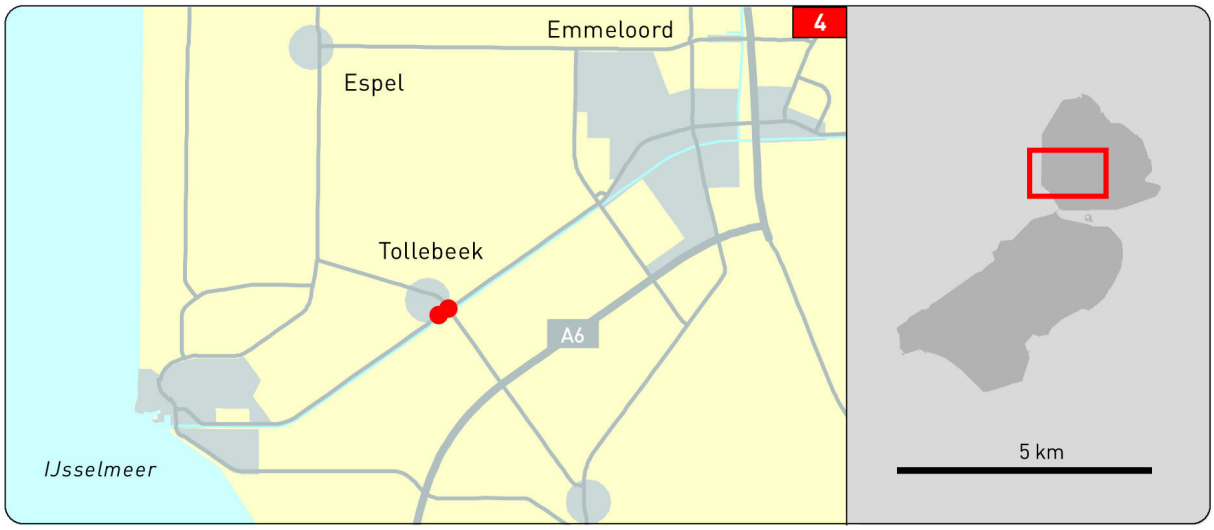
- Afhankelijk van de te kiezen variant kan een bestemmingsplanprocedure noodzakelijk zijn
- Afhankelijk van de te kiezen variant dient grond te worden aangekocht
-

Relaties met andere projecten

Geen.

15104

Reconstructie kruispunt Urkerweg - Zuidwesterringweg en aanpassen halte Tollebeek



Problematiek

Er vinden op het kruispunt regelmatig ernstige ongevallen plaats. Tegelijkertijd ligt de Tollebekerbrug vlak naast dit kruispunt. Na opening van deze brug ontstaan op het kruispunt doorstromingsproblemen. De OV-halte Tollebeek is onvoldoende geschikt voor minder validen.

Beschrijving oplossing

De aanleg van een rotonde met opstelstroken en signalering ten behoeve van de brugopening. Bij dit type kruispunt en gelet op het type ongevallen heeft een rotonde het meeste effect. Daarbij dient het wegontwerp te voldoen aan de provinciale Richtlijnen Wegontwerp. De bushalte moet voldoen aan de vigerende eisen voor ontwerp provinciale bushaltes.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort het kruispunt van de Urkerweg met de Zuidwesterringweg inclusief een oplossing voor de doorstroming bij brugopeningen van Tollebekerbrug
- Uitgangspunt is dat de fietstunnel gehandhaafd blijft
- De bushalte Tollebeek wordt toegankelijker gemaakt voor minder validen conform de vigerende eisen
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding van het fietspad
  6. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden
- In het kader van overlastmanagement wordt de bushalte Tollebeek aangepast tegelijkertijd met de werkzaamheden aan het kruispunt
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  4. verbeterde toegankelijkheid van het openbaar busvervoer

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente NOP, dorpsbelang en omwonenden

Financiën

Voor dit project is een totaalbedrag geraamd van € 525.000 waarvan € 500.000 wordt gedekt uit het investeringsbudget wegen en € 25.000 uit de BDU (onderdeel verbeteren toegankelijkheid OV-halte-voorziening)

Planning

Voorbereiding: 2011/2012
Uitvoeringsjaar: 2013

Risico's

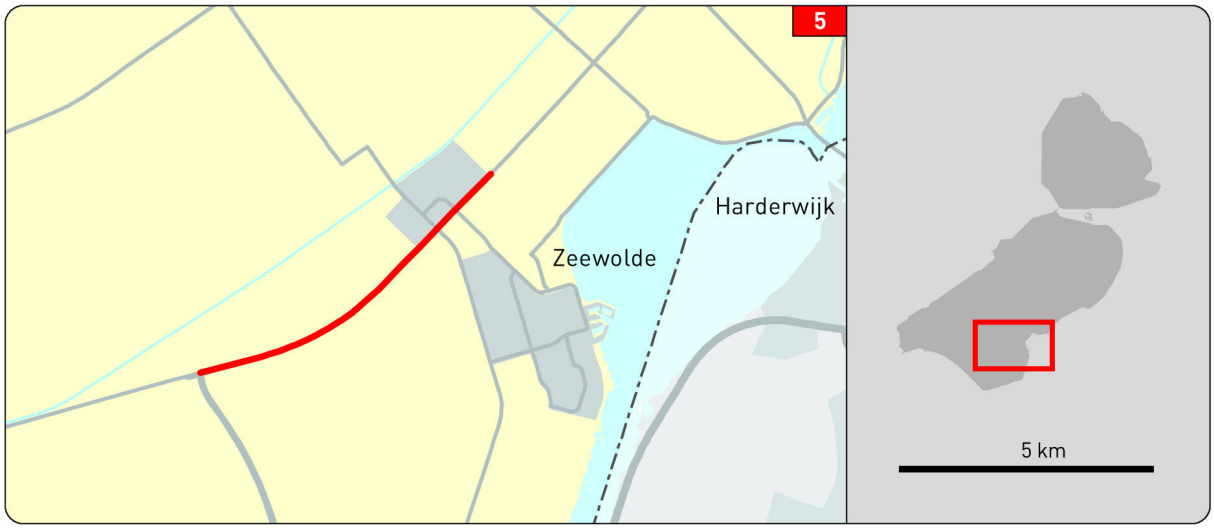
- Aanwezigheid van kabels en leidingen
- Bezwaren tegen de planologische inpassing van de rotonde
- Problemen bij grondverwerving waardoor project niet tijdig kan worden gerealiseerd

Relaties met andere projecten

[13114] groot onderhoud Zuidwesterringweg (deel Urkerweg tot Nagelerweg)
[13112] groot onderhoud Domineesweg

13108

Aanleg tweede rijbaan Gooiseweg



Problematiek

De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op het provinciale wegennet in Zuid-Oost Flevoland komt onder druk te staan. Deze druk ontstaat niet alleen door de Flevolandse ontwikkelingen, maar ook doordat het regionale wegennet in dit deel van de provincie een overloopfunctie heeft voor het onderliggende rijkswegennet (A1 en A28).

De gewenste economische ontwikkeling van Zeewolde vraagt een vlotte verkeersafhandeling van en naar haar bedrijventerrein Trekkersveld via de N305 Gooiseweg. Een vlotte bereikbaarheid van dit bedrijventerrein is niet alleen van belang voor de bestaande gebruikers van het bedrijventerrein, maar is ook een belangrijke voorwaarde voor de vestiging van nieuwe bedrijven en daarmee voor de economische ontwikkeling van Zeewolde.

Tevens dient de gemeente Zeewolde in het kader van 'De Blauwe Diamant' de doorvaarthoogte onder de brug in de Gooiseweg over de Groenewoudsetocht te verhogen. De bouw van het nieuwe kunstwerk wordt uitgevoerd bij de werkzaamheden voor de baanverdubbeling van de Gooiseweg. Daarna vindt het ophogen van het bestaande kunstwerk plaats, waardoor overlast voor het wegverkeer tot een minimum beperkt kan worden.

Beschrijving oplossing

De verdubbeling van de Gooiseweg tot een dubbelbaans weg wordt uitgewerkt met als doel een betere ontsluiting voor de bewoners en bedrijven in dit deel van Flevoland.

In dit project wordt de verdubbeling van het deel tussen de Nijkerkerweg en de aansluiting Trekkersveld III uitgevoerd. De kruising van de Gooiseweg met de Spiekweg wordt ingericht zodat deze goed past in een dubbelbaans autoweg. Hierbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met overstekende fauna, het aantal aanrijdingen met dieren wordt zoveel mogelijk gereduceerd. Bij het bouwen van de kunstwerken wordt rekening gehouden met 'De Blauwe Diamant', waar nodig worden kunstwerken opgehoogd.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Gooiseweg gedeelte Spiekweg tot de Nijkerkerweg, incl. maatregelen bij de aansluiting Trekkersveld en het kunstwerk over de Groenwoudsetocht
- Bij het ontwerp worden maatregelen getroffen die aanrijdingen met fauna moeten voorkomen
- De gemeente Zeewolde bekostigt de realisering van de aansluiting Trekkersveld III en het ophogen van het bestaande kunstwerk.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend

6. Het aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
7. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer, omwonenden en bedrijven
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers, omwonenden en bedrijven
- Doel is tevens het realiseren van de "Blauwe Diamant" ter plaatse van de Gooiseweg
- Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat het tracé in een milieubeschermingsgebied 'stilte' en 'grondwater' ligt
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving door het combineren van gemeentelijke en provinciale projecten
- Er moet afstemming plaatsvinden met de uitvoering een aantal andere projecten die binnenkort worden uitgevoerd op de N305 Gooiseweg, te weten, de aanleg van een nieuwe aansluiting van Trekkersveld op de Gooiseweg, de verhoging van de bestaande brug over de Groenewoudse-tocht en de aanleg van een fietsbrug over de Gooiseweg bij de Bosruitertocht
- Er dient rekening te worden gehouden dat het tracé in een Milieubeschermingsgebied stilte en grondwater ligt
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. de beschikbaarheid van het object
  4. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  5. de economische ontwikkeling van de regio.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Wegbeheerder en opdrachtgever
Overig: Aanliggende bedrijven en gemeente Zeewolde

Financiën

De kosten van het totale project zijn geraamd op € 16,6 miljoen over de periode 2013 en 2014. De kosten worden gedekt voor een bedrag van € 6,4 miljoen uit de BDU, € 4,1 als bijdrage van de gemeente Zeewolde, € 1,5 miljoen vanuit het infrafonds en € 4,6 miljoen uit het investeringsbudget wegen.

Planning

Voorbereiding: 2010-2012
Uitvoering: 2013 en 2014

Risico's

Aanwezigheid van kabels en leidingen

Relaties met andere projecten

- De beide projecten moeten passen in de planvorming omtrent de baanverdubbeling van de gehele Gooiseweg (deel Nijkerkerweg – Ganzenweg)
- Infrastructurele maatregelen p-MJP project Horsterwold

12104

Onderhoud verharding rijbaan en verkeersveiligheidmaatregelen en vervangen geleiderailconstructie Markerwaarddijk

Problematiek

De Markerwaarddijk tussen Lelystad en Enkhuizen is een ongeveer 27 kilometer lange enkelbaans autoweg met smalle vluchtstroken. De weg ligt op een dijk en wordt bereden door regelmatige gebruikers (forenzen) maar ook door recreanten. De verkeersintensiteit blijft redelijk stabiel (ca. 9.000 motorvoertuigen per dag). De afgelopen jaren hebben er regelmatig ernstige frontale aanrijdingen plaats gevonden waarbij automobilisten op de tegemoetkomende rijstrook terecht komen, zonder dat er sprake is van een inhaalmanoeuvre.
Delen van de verhardingsconstructie zijn als gevolg van ouderdom en gebruik in kwaliteit afgenomen. Op basis van de huidige kwaliteit kan uitstel van onderhoud leiden tot afname van het comfort en mogelijk ook van nadelige invloed zijn op de verkeersveiligheid. De provincie vindt het probleem van de verkeersonveiligheid zo groot dat op korte termijn maatregelen nodig worden gevonden. Ook een groot deel van de geleiderail blijkt in slechte staat van onderhoud te verkeren.

Beschrijving oplossing

De verkeersveiligheid op de Markerwaarddijk wordt verbetert door de ruimte tussen de asstrepen van de weg te vergroten en het aanbrengen van een verruwing in de as en in beide kantbelijningen. Het inhaalverbod op belangrijke delen van de weg blijft gehandhaafd. Daarnaast wordt een informatiesysteem geplaatst om de weggebruikers te informeren c.q. te waarschuwen over bijzondere situaties die zich kunnen voordoen op deze weg. Met de politie zal worden overlegd om dit systeem op termijn te combineren met een trajectcontrole op snelheid.

Vanwege de slechte onderhoudstoestand wordt in 2013 over 23 kilometer van de Markerwaarddijk niet-jaarlijks onderhoud uitgevoerd aan de verhardingen. Gelijktijdig met deze werkzaamheden kan de verbrede asmarkering en de verruwing in de as en in beide kantbelijningen worden aangebracht. Ook worden de slechte delen van de geleiderail vervangen.

Afbakening

- Oplossingsvarianten zijn verkend binnen het bestaande profiel van de dijk. Het breder maken van de dijk eventueel in combinatie met een fysieke rijbaanscheiding is mede gelet op de financiële consequenties geen optie.
- Daarnaast bleek dat er aan een fysieke rijbaanscheiding ook nadelen kleven ten aanzien van beheer, gladheidbestrijding (sneeuw ruimen) en calamiteitenbestrijding.
- Een verbreding van de vluchtstrook wordt gezien de geringe breedte op de dijk en de daarvoor noodzakelijke maatregelen en hoge kosten nu niet overwogen. Deze maatregel kan wellicht worden meegenomen bij de versterking van de dijk die Rijkswaterstaat in de toekomst moet uitvoeren.

Omgevingsanalyse

- In verband met de uitvoering van het niet jaarlijks onderhoud dient in 2013 rekening gehouden te worden met ernstige verkeershin-

der op de Markerwaarddijk. Omdat afsluiten van de Markerwaarddijk vanwege grote omrijafstanden geen optie is, wordt het werk gefaseerd uitgevoerd waarbij gebruik zal worden gemaakt van verkeersregelinstallaties en verkeersregelaars. De werkzaamheden worden zoveel mogelijk in verkeersluwe periodes gepland maar vanwege de beperkte ruimte op de dijk kan verkeershinder en vertraging voor de weggebruiker, zijnde het fiets- en autoverkeer tussen de provincies Flevoland en Noord-Holland, niet voorkomen worden.
- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer
Overig: Rijkswaterstaat (dijkbeheerder)

Financiën

De totale kosten van het opwaarderen van de Markerwaarddijk is begroot op € 8,5 miljoen.
De kosten worden als volgt gedekt voor € 3,6 miljoen uit de voorziening NJO wegen, voor € 4,4 miljoen uit het investeringenbudget wegen en voor € 0,5 miljoen uit de BDU.

Planning

Voorbereiding: In 2009 is de voorbereiding gestart met het uitvoeren van een geotechnische toets in overleg met RWS ten behoeve van het verkrijgen van een watervergunning van RWS
Uitvoering: De aanleg wordt voorzien in 2013

Risico's

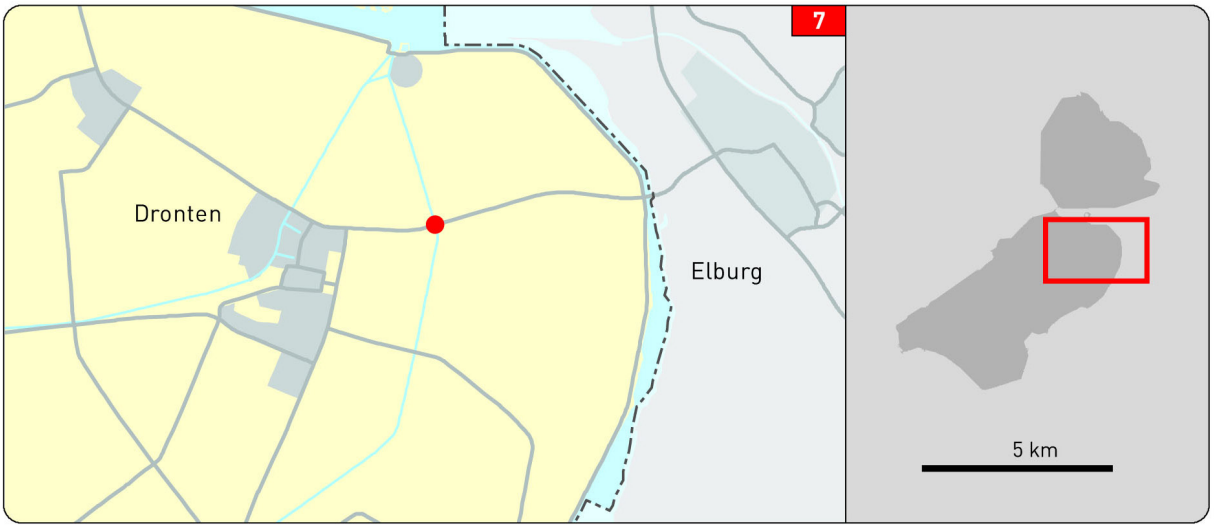
De Markerwaarddijk is een belangrijke verbinding tussen de Provincie Flevoland en Provincie Noord-Holland. Daarom dient er bijzondere aandacht te zijn voor het beperken van de verkeershinder tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

Relaties met andere projecten

- De Markerwaarddijk is onderdeel van de verbetering van de oost-west verbinding door de gefaseerde aanleg van de N23 tussen Alkmaar en Zwolle.
- Het opwaarderen c.q. veiliger maken van de Markerwaarddijk maakt onderdeel uit van een pakket van maatregelen, waartoe begin 2009 is besloten door de provincie Flevoland, om de negatieve gevolgen van de kredietcrisis voor de economie te beperken door het versneld uitvoeren van een aantal projecten.
- Uitvoering dient te worden afgestemd op de uitvoering van project [13116] groot onderhoud aan de verharding van de rijbaan Houtribweg, gedeelte Parlaan tot aan de inrit NS bedieningsgebouw.

13321

Onderhoud kunstwerk Hanzeweg - Hoge Vaart



Problematiek
Er is sprake van te weinig ruimte tussen de langsliggers en het landhoofd om bij warme dagen de uitzetting van de liggers op te vangen. Dit probleem is van invloed op de veiligheid, maar met name op de beschikbaarheid van het kunstwerk.

Beschrijving oplossing
Om de kunstwerken te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft, worden de voegen verruimt zodat er meer ruimte ontstaat om de uitzetting van de liggers op te vangen. Werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd na de bouw van het tweede kunstwerk in relatie tot de parallelweg Hanzeweg.

Afbakening
- Tot de scope van dit project behoort het kunstwerk in de Hanzeweg over de Hoge Vaart.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen (mogelijk omleiding via de te realiseren brug in de parallelweg)
  2. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  3. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  4. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse
- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de gebruiker
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. de beschikbaarheid van het object
  4. een verhoging van het comfort voor de gebruiker

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Connexxion

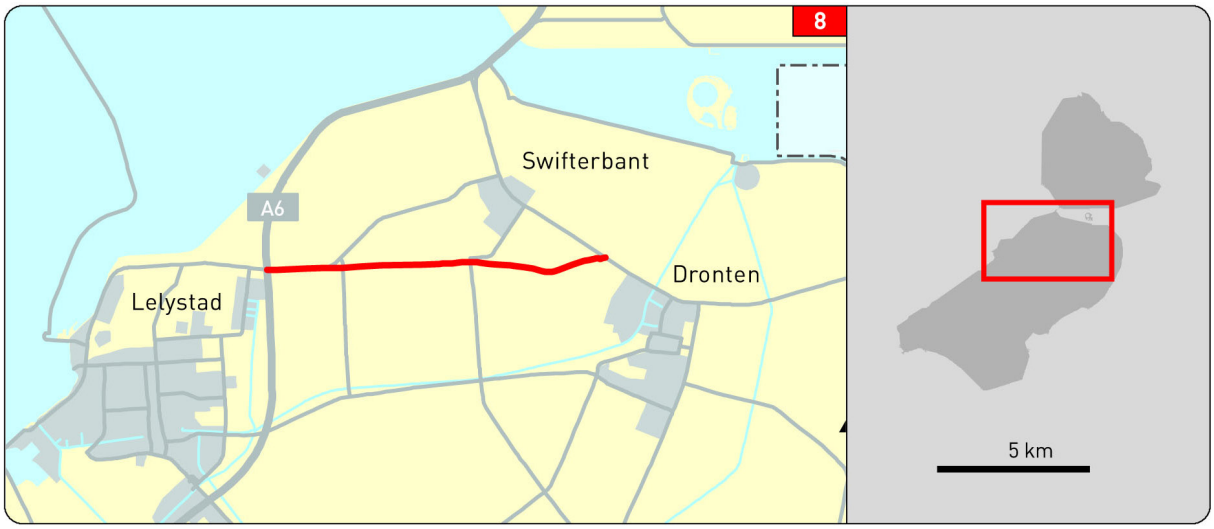
Financiën
De totale projectkosten zijn geraamd op € 85.000 gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen voor een bedrag van € 50.000 en uit het investeringsbudget wegen voor een bedrag van € 35.000.

Planning
Voorbereiding: 2012
Realisatie: 2013

Risico's
Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.

Relaties met andere projecten
Geen.

13124
Werkzaamheden onderliggende wegennet N23



Problematiek
Als onderdeel van de aanleg van de N23 Alkmaar-Zwolle is het traject Lelystad-Dronten aangelegd. De volgende fase is het sluipverkeer te ontmoedigen in het kader van de verkeersveiligheid door een aantal randzaken in het onderliggend wegennet te realiseren.

Beschrijving oplossing
De doelstelling van het project is een goede verantwoorde verkeersstroom op het onderliggende wegennet van de N23 door het treffen van fysieke verkeersmaatregelen, zoals het plaatsen van bewegwijzering, verkeersdrempels, markeringen en paaltjes. Hierbij speelt veiligheid en geluid een belangrijke rol.

Afbakening
- Tot de scope van dit project behoort het onderliggende wegennet rondom de autoweg N23 langs het traject Lelystad-Dronten
- In de projectdefinitie zijn de kosten met betrekking tot het eventueel overdragen van wegen en fietspaden naar gemeenten buiten beschouwing gelaten
- In de projectdefinitie is er vanuit gegaan dat er geen vergunningen of gronden moeten worden verworven
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten

Omgevingsanalyse
- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer (incl. toeristische en recreatieve fietsers) en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers, gemeenten en omwonenden
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Wegbeheerder en opdrachtgever
Overig: Gemeenten

Financiën
De kosten voor de werkzaamheden aan het onderliggende wegennet zijn begroot op € 300.000 gedekt vanuit het investeringsbudget wegen.

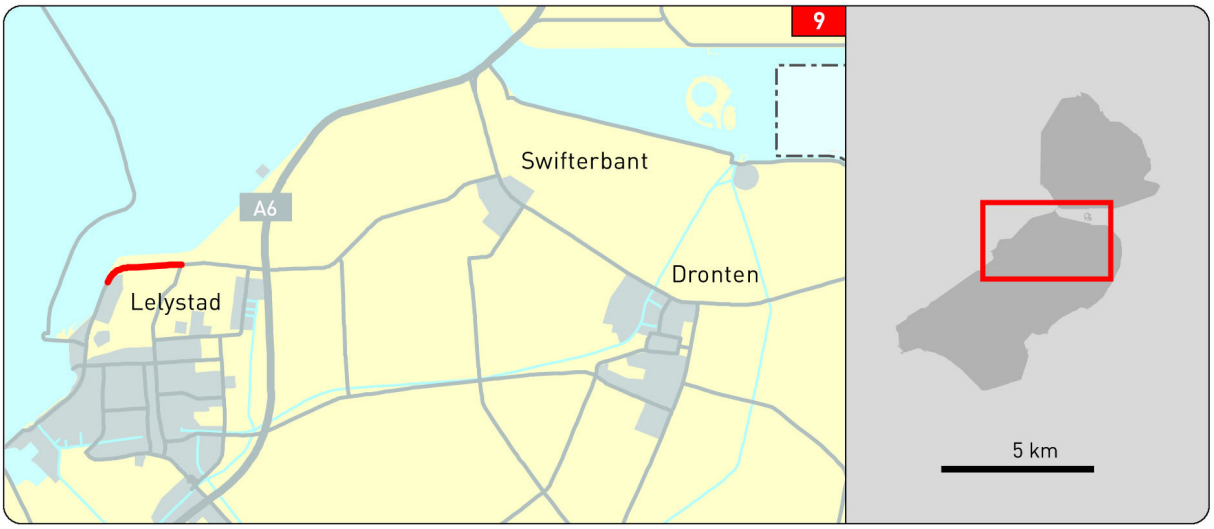
Planning
Voorbereiding: 2011/2012
Realisatie: 2012/2013

Risico's
Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen

Relaties met andere projecten
[07101] Aanleg autoweg N23 (Lelystad-Dronten).

13116

Onderhoud verharding rijbaan en aanleg ontsnipperende voorziening Houtribweg



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (plaatselijk lichte tot matige rafeling en diverse reparatievakken) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding in 2013 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt.
Het project omvat de aanleg van een voorziening ten behoeve van de ontsnippering van kleine zoogdieren, waaronder de das. Uit onderzoek is gebleken dat door de huidige versnippering van de populaties de aanleg van een faunatunnel is gewenst.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Ten behoeve van het verbeteren van de verkeersveiligheid wordt kantstrookverruwing en bermverharding toegepast. Als ontsnipperende voorziening voor de kleine zoogdieren wordt een faunatunnel onder de Houtribweg aangelegd.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Houtribweg voor het gedeelte van de rotonde Parlaan tot de rijbaansplitsing en van rijbaansplitsing tot inrit NS
- Exacte locatie, maatregel en inrichting voor wat betreft de aanleg van een faunatunnel wordt nader uitgewerkt
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend
  6. Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
  7. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
  8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht
  9. De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker en de eigenaren van de bedrijven op het bedrijventerrein bij de 'Marinahaven'
- Combinatie van werkzaamheden in één project leidt ertoe, dat de overlast voor het weg- en vaarwegverkeer tot een minimum wordt beperkt
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid

3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
4. het beschermen van kwetsbare diersoorten in Flevoland
5. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente Lelystad, Staatsbosbeheer, scoutingroep Ascanen en bedrijven 'Marinahaven'

Financiën

De projectkosten zijn geraamd op € 665.000 gedekt voor een bedrag van € 540.000 uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en € 125.000 uit het investeringsbudget wegen ten behoeve van:

- de aanleg van ontsnipperende voorzieningen in het kader van de ecologie
- en de aanleg van kantstrookverruwing en bermverharding in het kader van de verkeersveiligheid.

Planning

Voorbereiding: 2011/2012
Realisatie: 2013

Risico's

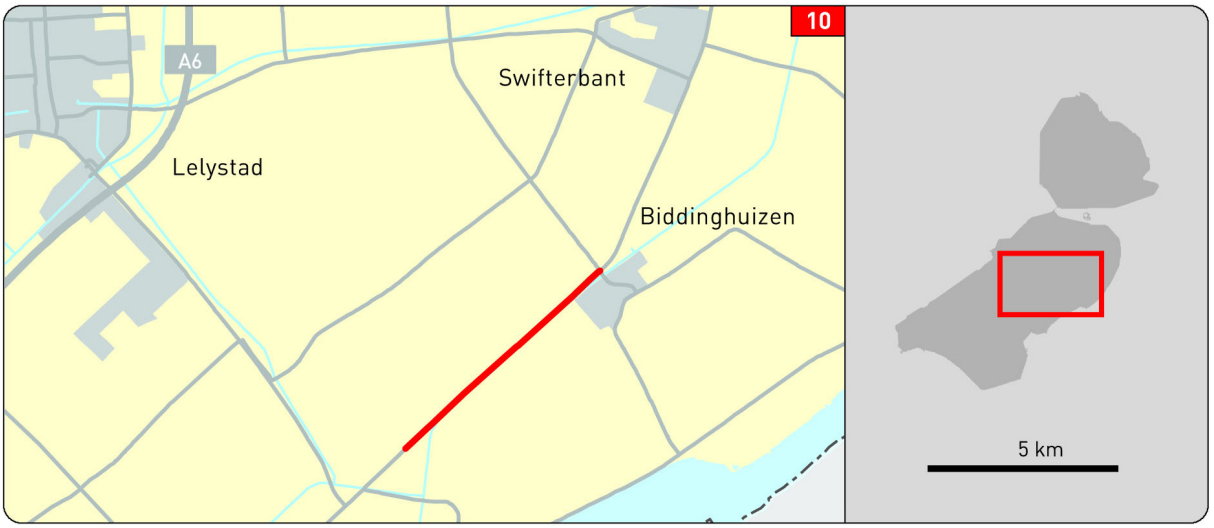
- Op basis van naderonderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden

Relaties met andere projecten

[12104] werkzaamheden op de Markerwaarddijk

13117

Onderhoud verharding rijbaan Biddingringpad



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (lichte tot matige oneffenheden en lichte tot matige rafeling) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaan in 2013 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van het Biddingringpad voor het gedeelte van de Swifterweg tot aan de Harderringweg
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  3. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  4. Het aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande asfaltbeton verharding
  5. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
  6. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht
  7. De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker en omwonenden
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente Dronten

Financiën

De kosten voor het onderhoud aan de verharding zijn begroot op € 570.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen.

Planning

Voorbereiding: 2011/2012
Realisatie: 2013

Risico's

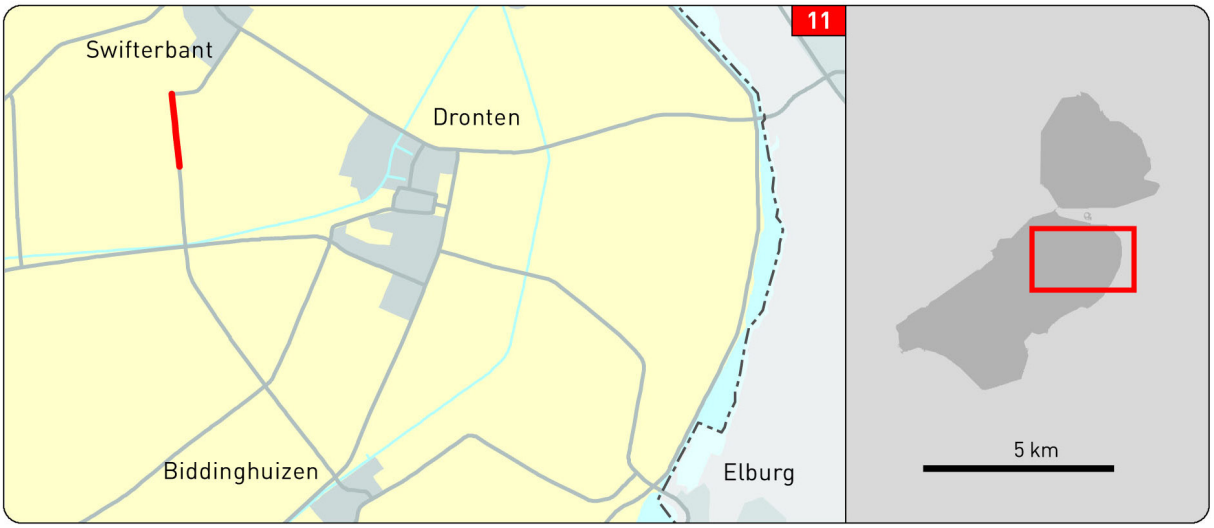
- Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien.
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden.

Relaties met andere projecten

Geen.

13202

Aanbrengen boombeplanting Biddingweg



Problematiek
Vanuit het herstel van de beplantingstructuur langs provinciale wegen is het gewenst boombeplanting aan te leggen langs de Biddingweg in het kader van het p-MJP.

Beschrijving oplossing
Het aanplanten van bomen is gewenst vanwege de grote rol die deze wegbeplanting vervult in de groenstructuur van de provincie Flevoland.

Omgevingsanalyse
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, in het kader van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de groenstructuur van de provincie Flevoland
  2. de beleving voor de weggebruiker (incl. recreatieve fietsers) en omwonenden
  3. de ecologie

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: -

Financiën
Voor het aanbrengen van boombeplanting is een bedrag gereserveerd van € 45.000 gedekt vanuit de p-MJP bijdrage voor het ontwikkelen en herstellen van beplanting langs wegen.

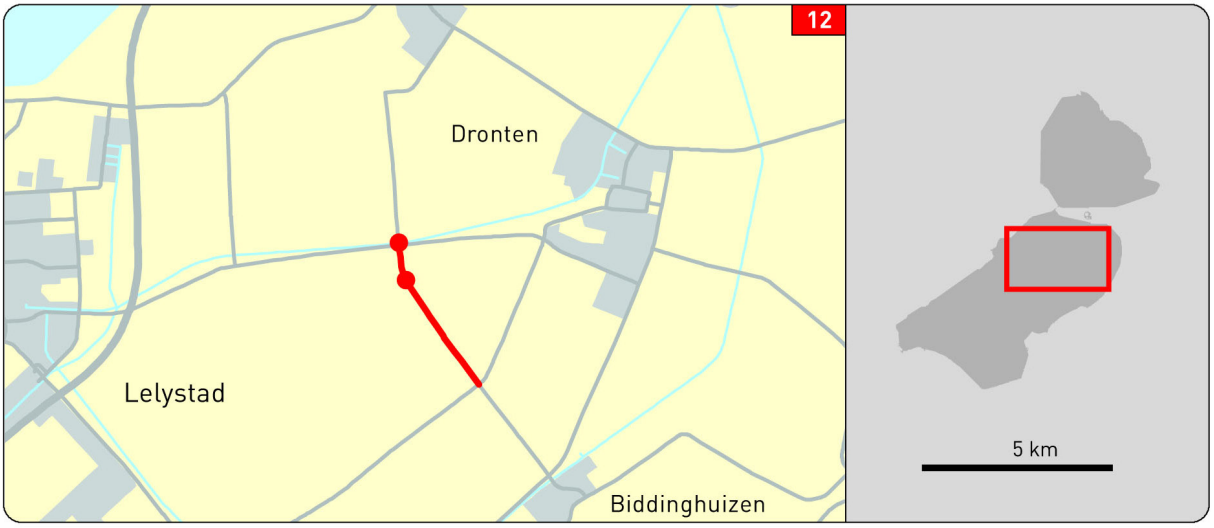
Planning
Voorbereiding: 2012
Uitvoering: 2013

Risico's
Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen

Relaties met andere projecten
Geen.

14104

Aanleg rotonde Swifterweg - Lisdoddeweg, onderhoud kunstwerk Hoge Vaart en onderhoud verharding rijbaan Swifterweg



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding in 2013 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt. Daarnaast vinden er op deze provinciale weg en kruising regelmatig ongevallen plaats. Tot slot blijkt uit visuele inspectie dat het huidige kwaliteitsniveau van het kunstwerk in de Swifterweg over de Hoge vaart dusdanig dat dit in 2013 de veiligheid en beschikbaarheid zou kunnen gaan beïnvloeden.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbanen op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Daarbij dient het wegontwerp te voldoen aan de provinciale Richtlijnen Wegontwerp.
Tevens is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding een rotonde aan te leggen, de weg te verbreden conform de provinciale richtlijnen en aan de zijkant te voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd. Ook worden er onderhoudswerkzaamheden aan het kunstwerk uitgevoerd om de veiligheid en de beschikbaarheid te borgen door:

- het kunstwerk te reinigen
- betonreparaties uit te voeren
- het beton te conserveren
- het vervangen van de stalen leuning
- het vervangen van de asfaltverharding op de brug
- het vervangen van de leuning

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rotonde inclusief fietsverbinding langs Swifterweg en inclusief landschappelijke inpassing middengebied
- Tot de scope van dit project behoort de gerenoveerde verhardingsconstructie van de rijbaan van de Swifterweg voor het gedeelte van het kunstwerk over de Lage Vaart (hm 6.665) tot aan de Rietweg. Het traject is exclusief de rotonde Rietweg
- Tot de scope van dit project behoort het kunstwerk in de Swifterweg over de Hoge Vaart
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend
  6. Met betrekking tot de kunstwerk is rekening gehouden met het aanbrengen van een waterwerend membraam

7. Het aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
8. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
9. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht
10. De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer en omwonenden.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden
- Combinatie van werkzaamheden in één project leidt ertoe, dat de overlast voor het weg- en vaarwegverkeer tot een minimum wordt beperkt
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Bij de vast te stellen voorkeursvariant moet het effect van de maatregel in verhouding staan tot de kosten. De kosteneffectiviteit van de variant moet gerelateerd worden aan die van andere verkeersveiligheidprojecten
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. de beschikbaarheid van het object
  4. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  5. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: -

Financiën

Voor dit project is een totaalbedrag geraamd van € 1.970.000 waarvan € 1.220.000 wordt gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en € 750.000 uit het investeringsbudget wegen.

Planning

Voorbereiding: 2012
Realisatie: 2013

Risico's

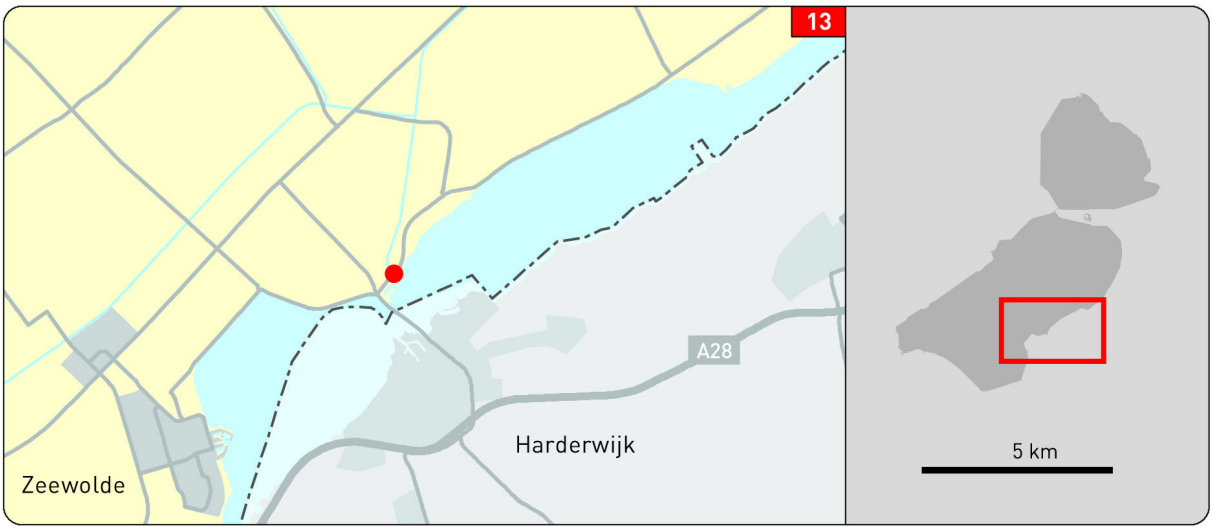
- Op basis van naderonderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden
- Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen

Relaties met andere projecten

Geen.

13120

Onderhoud kunstwerk Gemaal Lovink, Harderbosweg



Problematiek
Uit visuele inspecties blijkt dat het huidige kwaliteitsniveau van het kunstwerk over het gemaal Lovink in de Harderbosweg dusdanig dat dit in 2014 de veiligheid en beschikbaarheid zou kunnen gaan beïnvloeden.

Beschrijving oplossing
Om de kunstwerken te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft wordt het noodzakelijk geacht de (Epoxy)slijtlaag ter plaatse van het fietspad te vervangen waarbij oppervlak wordt geëgaliseerd. Tevens worden de stalen leuningen geconserveerd, de ondersabelingen van de leuning en de stalen hoekijzers vervangen.

Afbakening
- Tot de scope van dit project behoort de brug over het gemaal “Lovink” in de Harderbosweg (kunstwerknummer F419)
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen (mogelijk omleiding via de te realiseren brug in de parallelweg)
  2. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  3. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  4. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse
- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name de recreatieve en toeristische fietser
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de gebruiker Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. de beschikbaarheid van het object
  4. een verhoging van het comfort voor de gebruiker

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Waterschap ZZL

Financiën
De totale projectkosten zijn geraamd op € 85.000 gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen voor een bedrag van € 50.000 en uit het investeringsbudget wegen voor een bedrag van € 35.000.

Planning
Voorbereiding: 2012
Realisatie: 2013

Risico’s
Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.

Relaties met andere projecten
Geen.

Problematiek

13123

Onderhoud verharding fietspad en fietsbrug Slingerweg

Op basis van het huidige schadekenmerken is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding en het fietspad in 2013 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding te vervangen. Voor wat betreft het fietspad is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding te vervangen door het aanbrengen van beton.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort het fietspad langs de Slingerweg tussen het Slingerpad en het Erkmederstrand
- Er is in de uitgangspunten met betrekking tot het fietspad rekening gehouden met het verwijderen van de asfaltverharding en het aanbrengen van een beton
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van het fietspad minimaal 20 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding van het fietspad
  6. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
  7. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande fietsverkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente Zeewolde en omwonenden

Financiën
De projectkosten voor het onderhoud aan de rijbaan en fietspad zijn begroot op € 200.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen.

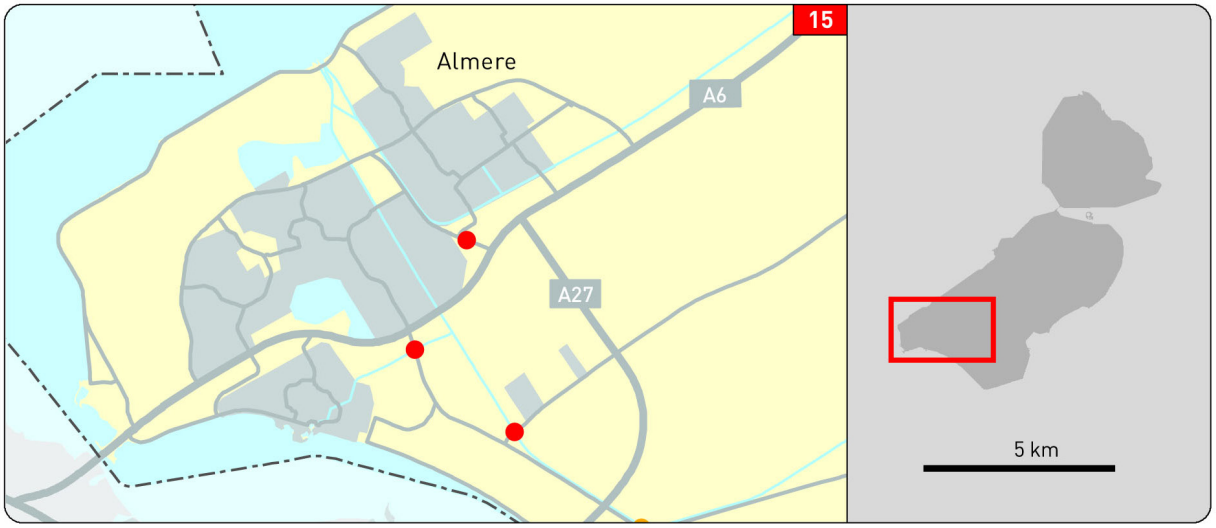
Planning
Voorbereiding: 2011/2012
Uitvoeringsjaar: 2013

Risico's
- Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen
- Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien

Relaties met andere projecten
[16107] groot onderhoud aan de verharding van de rijbaan Slingerweg

13120

Onderhoud kunstwerk Waterlandse weg, Vogelweg en Hogering



Problematiek

Op basis van de visuele inspectie blijkt dat het huidige kwaliteitsniveau van het kunstwerk over de inlaat van gemaal 'Lovink' in de Harderdijk, het kunstwerk over het afwateringskanaal in de Waterlandseweg, het kunstwerk over de Hoge vaart in de Vogelweg en een kunstwerk over de Hogering in het Realiteitspad dusdanig is dat dit in 2013 de veiligheid en beschikbaarheid zou kunnen gaan beïnvloeden.

Beschrijving oplossing

Om de kunstwerken te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft, wordt het noodzakelijk geacht onder andere de volgende werkzaamheden uit te voeren:

1. Reinigen van de kunstwerken
2. Vervangen van de voegprofielen en herstellen van de voegconstructies
3. Aanbrengen van rubberbitumen bij de voegovergangen
4. Conserveren van de leuningen en hoeklijnen
5. Uitvoeren van betonreparaties en het conserveren van het beton

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort het kunstwerk over de inlaat van gemaal 'Lovink' in de Harderdijk, het kunstwerk over het afwateringskanaal in de Waterlandseweg, het kunstwerk over de Hoge vaart in de Vogelweg en een kunstwerk over de Hogering in het Realiteitspad
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  3. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Waterschap Zuiderzeeland, gemeente Zeewolde en gemeente Almere

Financiën

De totale projectkosten zijn geraamd op € 290.000 gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen voor een bedrag van € 100.000 en uit het investeringsbudget wegen voor een bedrag van € 190.000.

Planning

Voorbereiding: 2011/2012
Realisatie: 2013

Risico's

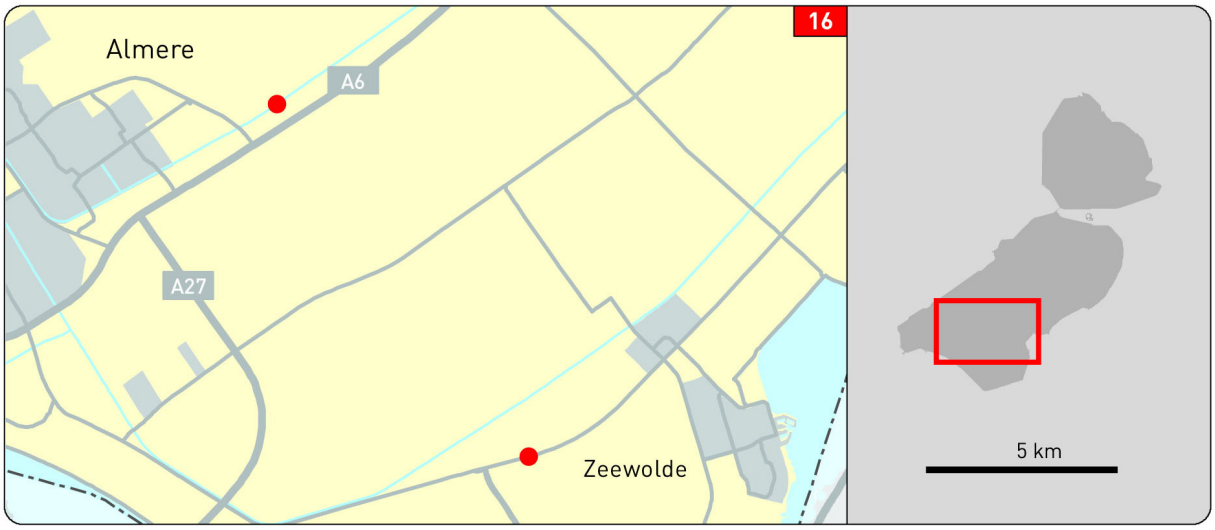
Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.

Relaties met andere projecten

Geen.

13825

Aanleg fietspaden en bruggen Horsterwold en Kotterbos



Problematiek

Het Horsterwold bij Zeewolde en het Kotterbos bij Almere zijn bosgebieden die beiden zijn aangelegd kort na het droogvallen van de polder. Het zijn gebieden met oorspronkelijk grootschalige dichte bossen en overwegend loofhout. Bij de aanleg is voorzien in een beperkte ontsluiting voor bezoekers. Door de geringe variatie in de gebieden waren natuur- en landschapwaarde niet optimaal en bleef het gebruik van de gebieden relatief laag.

In het Horsterwold is een aantal jaren geleden gestart met het aanbrengen van meer variatie in het gebied door plaatselijk verwijderen van beplanting en het realiseren van open water en aantrekkelijke oevers (het project “de Stille Kern”). De resultaten daarvan waren zo goed dat er behoefte was om deze kwaliteitsverbetering verder door te zetten in het Horsterwold en eenzelfde aanpak te realiseren voor het Kotterbos. In aanvulling op het aanbrengen van meer variatie moet ook de toegankelijkheid voor bezoekers worden verbeterd. Dit geldt vooral voor het Horsterwold. In het Kotterbos zijn eerder al extra paden gerealiseerd.

Beschrijving oplossing

In navolging van de reeds eerder gerealiseerde aanpassingen in het Horsterwold is een plan ontwikkeld om grotere delen van het bosgebied open te maken en daar deels waterpartijen en oevers aan te leggen. De ‘Stille Kern” wordt naar het noorden toe uitgebreid tot aan de Flediteweg en vervolgens vanaf de Flediteweg tot aan de Gooise weg. In het gebied worden bestaande fietspaden verbeterd en verbreed en worden nieuwe fiets- en wandelpaden aangelegd waardoor het gebied ook beter bereikbaar en beleefbaar wordt voor bezoekers. De toegankelijkheid en de mogelijkheid om langere routes te maken wordt nog verder verbeterd door de bouw van een fietsbrug over de Gooise weg. Het gebied rond de Bosruiterweg wordt daardoor verbonden met het gebied ten zuiden van de Gooiseweg en de keuzemogelijkheid in routes neemt sterk toe.

In het Kotterbos worden ook delen van de beplanting verwijderd zodat open gebieden en meer overgangen tussen open en gesloten gebieden gaan ontstaan. Dergelijke overgangen zijn bijzonder waardevol voor de natuur. De belangrijkste ingreep in het gebied is de aanleg van een “natuurboulevard”. Vanaf deze enigszins verhoogd aangelegde boulevard die weerszijden in het water ligt, met daarop en wandelpad en diverse uitkijkplekken is er een goed uitzicht op het gebied waarin meer open plekken en doorzichten worden gemaakt. Ook hier wordt aandacht gegeven aan de verbetering van de toegankelijkheid en het uitbreiden van routes door de bouw van een fietsbrug over de Lage Vaart. Daarmee wordt het Trekweg gebied met daarin de Vaartplas beter toegankelijk aan ontstaan vanuit Almere meer mogelijkheden voor fietsen en wandelen.

Afbakening

Alle werkzaamheden en aanpassingen vinden plaats binnen reeds bestaande bos- en recreatiegebieden. Bestaande natuurwaarden en voorzieningen voor bezoekers worden in stand gehouden of zonodig

enigszins aangepast. Uitzondering is de dagcamping in het Kotterbos. De voorziening vervalt op deze locatie.

Omgevingsanalyse

De kwaliteitsverbetering draagt in belangrijke mate bij aan versterken van natuurwaarden en het realiseren van een nog aantrekkelijker gebied voor bezoekers. De aanleg van extra fiets en wandelpaden in het gebied zorgt dat het gebied beter toegankelijk en beter beleefbaar wordt. De bouw van fietsbruggen over de Gooiseweg en de Lage Vaart zorgt voor aansluiting met aanliggende gebieden en biedt veel extra keuze mogelijkheden om routes te fietsen of te wandelen.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Staatsbosbeheer (eigenaar en beheerder)
Rol provincie: Opdrachtgever
Overig: Gemeenten en Waterschap (planologie en vergunningen)

Financiën

De totale kosten voor het project bedragen € 9,3 mln. gedekt vanuit het PMJP, provinciale cofinanciering en een bijdrage van Staatsbosbeheer.

Inmiddels zijn de fietspaden in het Horsterwold aangelegd en worden de fietsbruggen in 2012 en 2013 aangelegd.

Planning

Voorbereiding: 2010-2012
Realisatie: 2012/2013

Risico's

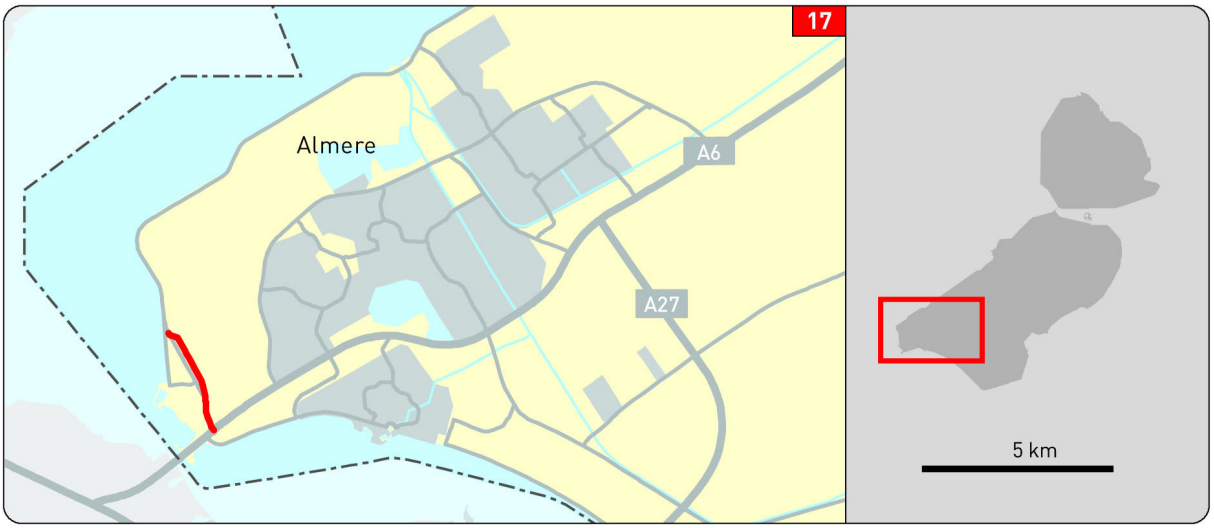
Door de vernietiging van het Provinciale Inpassings Plan voor het Oostvaarderswold - dat ook betrekking had op deze gebieden - moet nu voor de uitvoering van een deel van de voorzieningen een wijziging van het huidige bestemmingsplan worden opgesteld en goedgekeurd. De betreffende gemeenten staan daar positief tegenover maar de procedure kan tot vertraging in de uitvoering leiden.

Relaties met andere projecten

Dit project hangt samen, maar is daar niet afhankelijk van, met de aanleg van natuurvriendelijke oevers langs de Hoge Vaart en de bouw van een fietsbrug over de A6, ten westen van de Vaartplas. In combinatie met de fietsbrug over de Lage Vaart wordt daardoor het aantal mogelijke fietsroutes en de afwisseling in het landschap rond de routes nog aanzienlijk vergroot.

10117

Bijdrage aanleg busbaan Pampusweg - Hollandse brug, Almere Poort



Problematiek
Gelet op de bereikbaarheid van Almere Poort is een direct OV-ontsluiting voor de bus nodig vanaf de Pampusweg naar de Hollandsebrug voor onder andere een openbaar vervoer verbinding naar Amsterdam.

Beschrijving oplossing
De aanleg van een busbaan buiten de bebouwde kom van Almere Poort.

Afbakening
De randvoorwaarden en inrichting van het project wordt bepaald door de gemeente Almere.

Omgevingsanalyse
OV-reizigers.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Gemeente Almere
Rol provincie: Subsidieverstrekker
Overig: Rijkswaterstaat

Financiën
In het p-MIRT programma staat een bijdrage aan dit project gepland voor de periode 2013/2014 van € 2,2 miljoen volledig gedekt vanuit de BDU conform afspraak inzake financiering busbanen met de gemeente Almere.

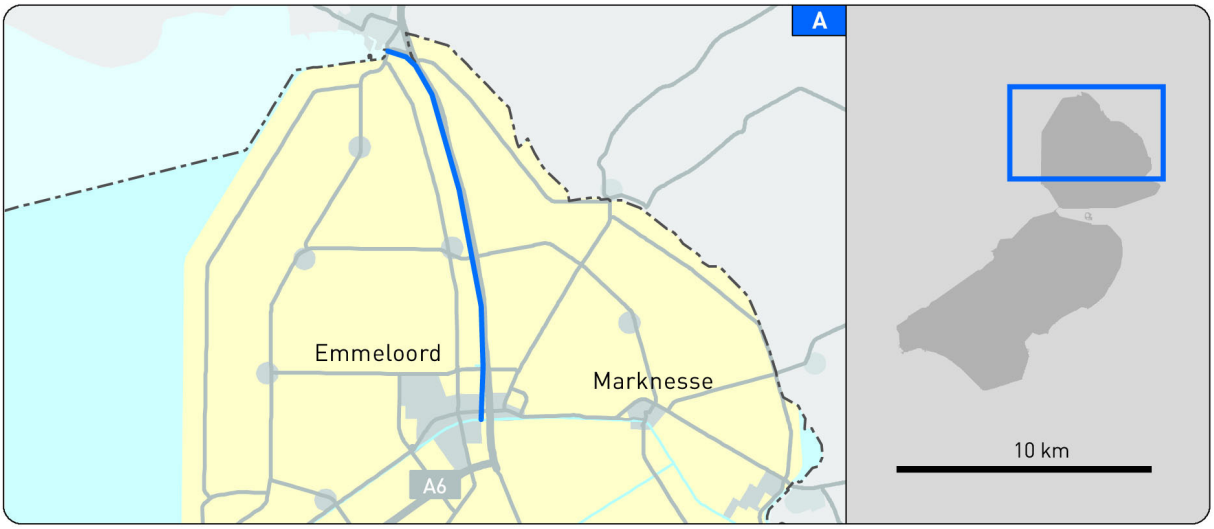
Planning
Voorbereiding: -
Uitvoering: 2013/2014

Risico's
Het project wordt volledig getrokken door de gemeente Almere

Relaties met andere projecten
Geen.

10128

Aanbrengen natuurvriendelijke oever Lemstervaart



Problematiek
Op basis van de KaderRichtlijn Water (KRW) zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt over verbetering van de waterkwaliteit in de Noordoostpolder. Met dit project wordt een start gemaakt door de aanleg van 12 kilometer natuurvriendelijke oever in de Noordoostpolder.

Beschrijving oplossing
Het aanleggen van natuurvriendelijke oevers draagt bij aan de verbetering van de waterkwaliteit. DLG heeft een pré-verkenning gemaakt met mogelijke locaties en typen aan te leggen oevers. De Lemstervaart (oostoever) is daarin als meest kansrijke vaart genoemd.

Afbakening
De oevers worden aangelegd aan de oostkant van de Lemstervaart.

Omgevingsanalyse
De oevers worden aangelegd op geleide van de KRW. Domeinen (agentschap Onroerende Zaken) is eigenaar van het grootst deel van de oever met Rijkwaterstaat en het Flevolandschap als gebruiker. Naast verbetering van de waterkwaliteit wordt een bijdrage geleverd aan de diversificatie van de oever op het gebied van de natuurlijke habitat. Het draagt ook bij aan de toeristisch-recreatieve belevingswaarde van het gebied voor de recreatie-toervaart.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol provincie:	Vaarwegbeheerder en opdrachtgever
Overig:	Rijkswaterstaat, Waterschap Zuiderzeeland, Flevolandschap, gemeente Noordoostpolder

Financiën
Voor het aanleggen van de natuurvriendelijke oevers langs de Lemstervaart gedurende de periode 2012 en 2013 is een totaalbedrag gereserveerd van € 2.368.680 (voor 2013 € 1.184.000). De investering wordt voor de helft gedekt uit PMJP-middelen (POP) en voor de andere helft uit de provinciale cofinanciering in het kader van het PMJP-programma.

Planning

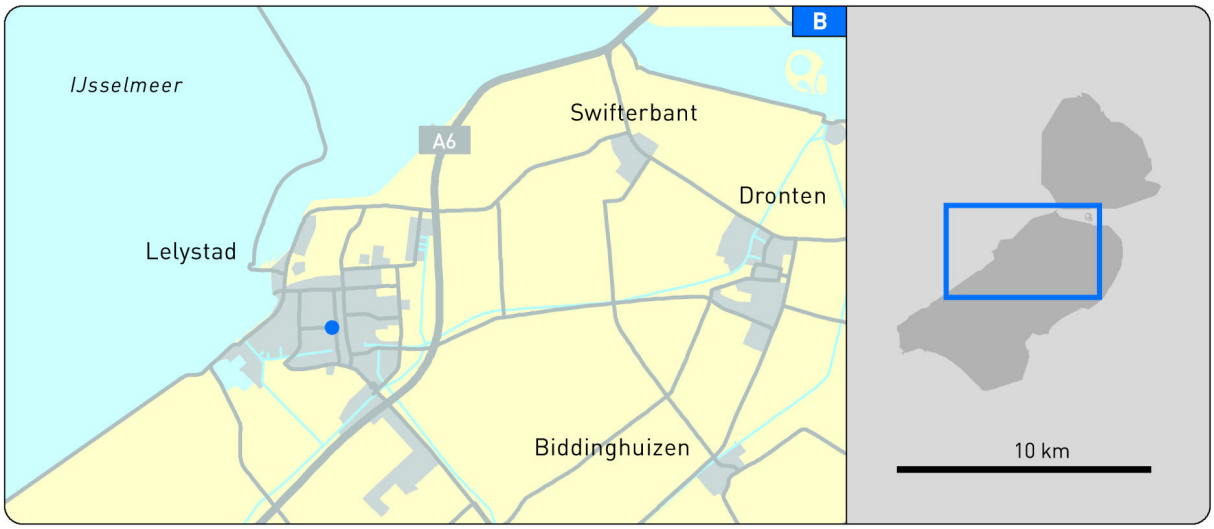
Voorbereiding:	2011/2012
Uitvoering:	2012/2013 (gerealiseerd en gefactureerd voor 30 juni 2013)

Risico's
- RWS geeft geen toestemming om de oevers aan te leggen
- Geen medewerking van Flevolandschap
- Er zijn onvoldoende mogelijkheden om de vrijkomende grond af te voeren
- Boswet compensatie

Relaties met andere projecten
Overige projecten met betrekking tot de aanleg van natuurvriendelijke oevers in de NOP.

06321

Afstandbediening objecten en bruggen in Flevoland



Problematiek

De openingstijden van de provinciale sluizen en bruggen is beperkt. Slecht twee van de vijftien sluizen kennen openingstijden van 6:00 - 22.00 uur. In de Basis Recreatie Toervaart Netwerk (BRTN) worden deze openingstijden als knelpunten gekenmerkt.

Beschrijving oplossing

Doelstelling van het project is volledig operationele bediening op afstand van alle provinciale bruggen en sluizen in Flevoland middels glasvezel vanuit één bedieningcentrale op het terrein van de Noordersluis te Lelystad. Met het project worden de knelpunten uit het BRTN opgeheven (langere openingstijden), wordt de bediening efficiënter (minder personeel) en een aantrekkelijker werkaanbod gerealiseerd voor het bedieningspersoneel.

Afbakening

- In de planstudiefase zijn verschillende scenario's onderzocht waarbij onder andere beoordeeld is of de objecten vanuit één of meerdere locaties op afstand kunnen worden en naar een mogelijke samenwerking met Rijkswaterstaat. Uiteindelijk is de onderhandeling met Rijkswaterstaat op niets uitgelopen en is uit onderzoek gebleken dat bediening vanuit één locatie het meest efficiënt is. Daarom is gekozen voor centrale bediening vanuit het provinciehuis te Lelystad
- Ten aanzien van kwaliteit is het belangrijk dat de afstandsbediening een hoge beschikbaarheid en betrouwbaarheid heeft en de veiligheid voor het verkeer gewaarborgd is
- Voor de werkzaamheden op de sluizen zijn omgevings- en watervergunningen benodigd. Voor de realisatie van het centrale bediening in het provinciehuis zijn geen vergunningen nodig
- Het project richt zich op de objecten van de provincie Flevoland; de bruggen en sluizen die momenteel onder verantwoordelijkheid van de provincie vallen. Buiten het project vallen de objecten van anderen, die op of in nabijheid van de corridor liggen

Het project omvat de volgende objecten en/of locaties:

Sluis-Brug combinatie	Sluis	Brug	Communicatie infrastructuur	Locatie centrale bediening
Zuidersluis	Blauwe Dromer	Elburgerbrug	Tracés UNet	Provinciehuis
Noordersluis	Larsersluis	Vollenhovenbrug	Urk - Tollebeek	
Ketelsluis	Vaartsluis	Tollebekerbrug	Ketelsluis - Kampersluis	
Urkersluis		Arie de Witbrug	Zuidersluis - Vaartsluis	
Friese Sluis		Zwolsebrug (fietsbrug)		
Voorstersluis				
Marknessersluis				

Omgevingsanalyse

- De gebruikers van het projectresultaat zijn de beroepsvaart en de recreatievaart. De bruggen hebben ook een rol in het overige verkeer
- Bij de volgende partijen dient draagvlak worden gecreëerd:
  1. Gemeenten
  2. Waterschap
  3. Scheepvaartorganisaties
  4. Bedieningsmedewerkers
  5. Omwonenden

- De beoogde maatschappelijke effecten zijn:
  1. Efficiencyverbeteringen, c.q. lagere exploitatielasten bediening objecten
  2. Verbeterde bereikbaarheid door langere openingstijden objecten
  3. Oplossen van 121,1 kilometer knelpunten landelijke vaarroutes (beschikking subsidie p-MJP)
  4. Gevarieerder werkaanbod bedieningsmedewerkers
  5. Voorkomen personeelstekort door natuurlijk verloop
  6. Verbeterde veiligheid door veiligheidsmaatregelen

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en initiatiefnemer
Overig: p-MJP, Schuttevaer en Waterschap ZZL

Financiën

Voor de realisatie van het op afstand bedienen van de vaarwegobjecten en de aanleg van een nieuwe bedieningcentrale is een bedrag begroot van € 7.072.000 voor de periode 2012 en 2013. Door het op afstand bedienen van de vaarwegobjecten is op termijn sprake van efficiency winst dat als dekking dient voor de helft van het krediet. De andere helft van het krediet wordt gedekt vanuit het p-MJP.

Planning

In het project is tijd een cruciale succesfactor. Een tijdige realisatie van de centrale bedieningslocatie is essentieel om voldoende tijd over te houden voor het bouwen van het systeem voor afstandsbediening, het testen van het systeem en het inwerken van de bedieningsmedewerkers. De volgende beheersmaatregelen worden genomen:

1. Van het project wordt een hoofdplanning gemaakt
2. Van ieder deelproject wordt een detailplanning gemaakt
3. Vierwekelijks wordt een voortgangsrapportage opgesteld en de planning bijgesteld

De uitvoering zal plaats vinden gedurende de periode 2012 en 2013.

Risico's

Gelet op de complexiteit van het project zijn voor de beheersing van de risico's de volgende maatregelen genomen:

1. Vierwekelijks wordt een voortgangsrapportage opgesteld en de het risicodossier bijgesteld
2. Per kwartaal worden het risicodossier voorgelegd aan de gedeputeerde
3. Bij aanvang van iedere fase van een deelproject wordt vastgesteld welke risico's en beheersmaatregelen gelden voor die fase, deze worden opgenomen in het werkplan
4. Bij afsluiting van een fase van een deelproject wordt gecontroleerd of de beheersmaatregelen uitgevoerd zijn en de risico's zijn ondervangen.

Mogelijke risico's zijn o.a. :

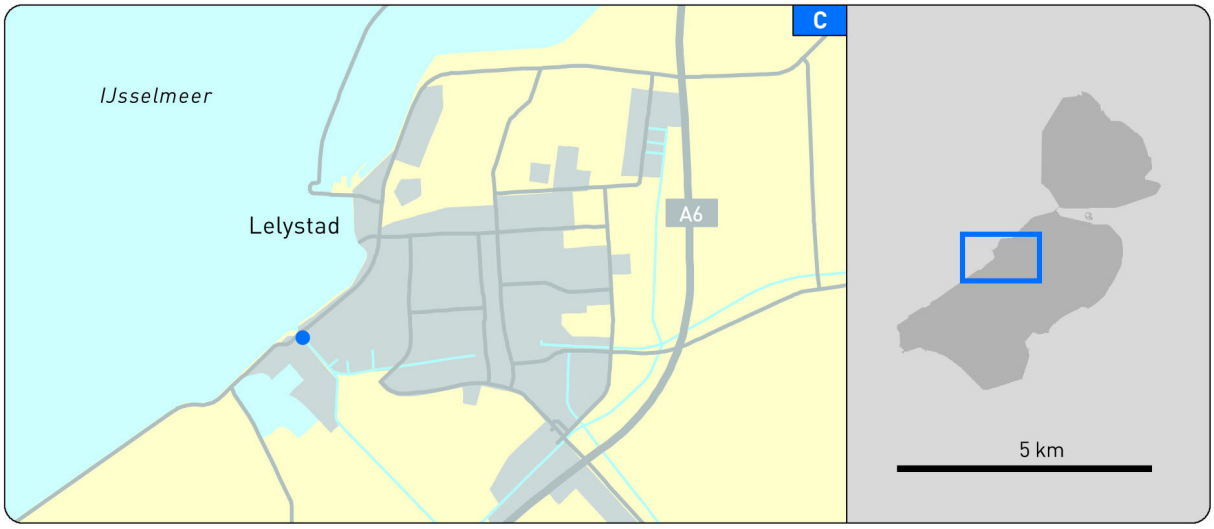
- Producten niet op tijd gereed door gebrek aan: informatie, kennis, capaciteit
- Vergunningen worden niet op tijd verkregen
- Werken in de bodem van primaire waterkeringen kan alleen buiten stormseizoen (15 maart t/m 15 oktober)
- Er wordt bezwaar gemaakt tegen de vergunningen
- Werken in de bodem kan alleen buiten stormseizoen (17 maart t/m 17 oktober)
- Bouw loopt vertraging op door niet-werkbare dagen
- Beschadigen kabels en leidingen

Relaties met andere projecten

Er dient rekening gehouden te worden met diverse projecten niet-jaarlijks onderhoud wegen & vaarwegen en in het bijzonder het project reconstructie Vollenhoverbrug.

13302

Vervanging aandrijving sluisdeuren Noordersluis



Problematiek

De aandrijving van de binnen en buitendeuren van de Noordersluis is sinds de bouw in 1964 niet vernieuwd. Er is gebruikt gemaakt van een mechanisme voor aandrijving dat onder andere werkt met de zogenaamde panama wielen. Deze wielen zijn niet meer te verkrijgen en moeten in geval van technisch of mechanisch falen apart worden gemaakt.

Beschrijving oplossing

Vervanging van de aandrijving (tandwielkasten) door een hydraulisch mechanisme is voor de toekomst de meest bedrijfzekere en kosten efficiënte oplossing.

Afbakening

- Tot de scope van het project behoort de Noordersluis
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  2. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  3. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande beroeps- & pleziervaart verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij het beroeps- & pleziervaart verkeer omdat gedurende de uitvoering de sluis is gestremd
- De vervangingswerkzaamheden hebben geen gevolgen voor de weggebruikers omdat de brug over de sluis in gebruik blijft gedurende de uitvoering
- De instandhouding door middel van groot onderhoud gebeurt om de bedrijfszekerheid van de sluis voor de beroeps- & pleziervaart te garanderen
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de gebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. de beschikbaarheid van het object
  4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol Provincie:	Opdrachtgever en vaarwegbeheerder
Overig:	Schuttevaer

Financiën

De kosten voor het vervangen van de aandrijving van de sluisdeuren is geraamd op € 850.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen.

Planning

Voorbereiding:	2012
Uitvoeringsjaar:	2013

Risico's

- Het niet tijdig vervangen van de aandrijving kan in geval van mechanisch falen of een aanvaring

door een schip tot hoge kosten en een lange stremmingperiode van de sluis leiden
- Uit de nog uit te voeren technische inspectie of gedurende de uitvoering kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen

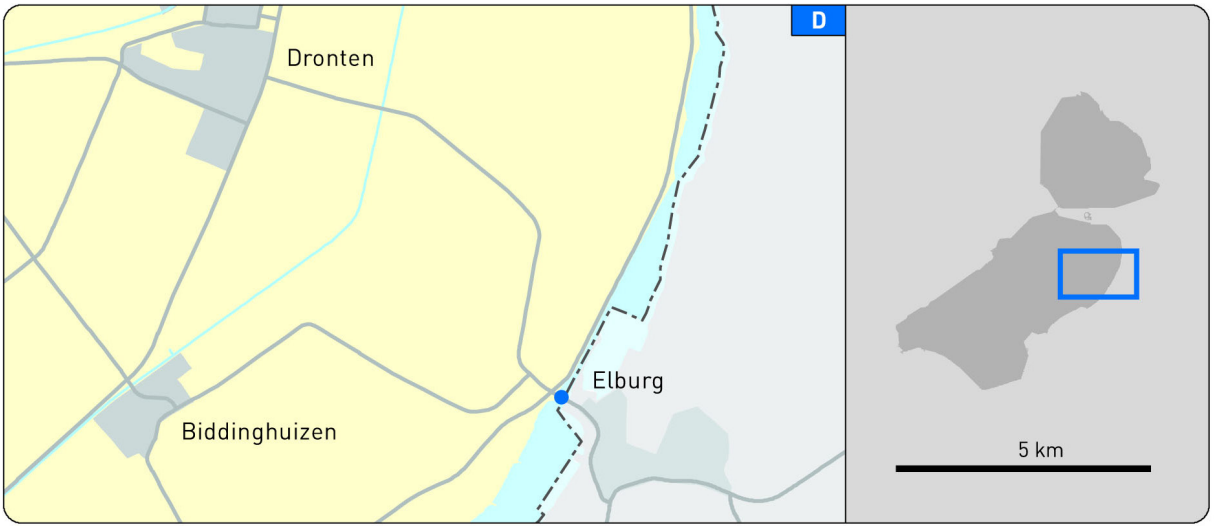
Relaties met andere projecten

Geen.

Elburgerbrug

13301

Groot onderhoud Elburgerbrug



Problematiek
Op basis van visuele inspecties is geconstateerd dat de staat van de Elburgerbrug onvoldoende voldoet aan de eisen die gesteld worden ten aanzien van de toegestane belasting mede gelet op de verwachte verkeersintensiteit. Dit kan onveilige situaties en ongewenste storingen opleveren.

Beschrijving oplossing
Door het vervangen van de val van de brug, het conserveren van het staal van de boven- en onderbouw, het vervangen van het bevestigingsmateriaal van het houten brugdek, het conserveren van het beton en het vervangen van het rijdek voldoet de Elburgerbrug aan de eisen die gesteld worden aan het (toekomstige) gebruik

Afbakening
- Tot de scope van het project behoort de Elburgerbrug
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  3. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  4. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse
- De Elburgerbrug is belangrijk voor de verbinding van alle weggebruikers tussen Flevoland en Gelderland
- Door het combinatie van diverse werkzaamheden aan de Elburgerbrug wordt de overlast voor het vaar- en wegverkeer tot een minimum beperkt
- De instandhouding door middel van groot onderhoud gebeurt om de bedrijfszekerheid van de brug voor de weggebruikers en beroeps- & pleziervaart te garanderen
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de gebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. de beschikbaarheid van het object
  4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol Provincie:	Opdrachtgever en vaarwegbeheerder
Overig:	Rijkswaterstaat, Schuttevaer en Watersportverbond

Financiën
In het PMIT-programma staat een bedrag geraamd van € 700.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen.

Planning

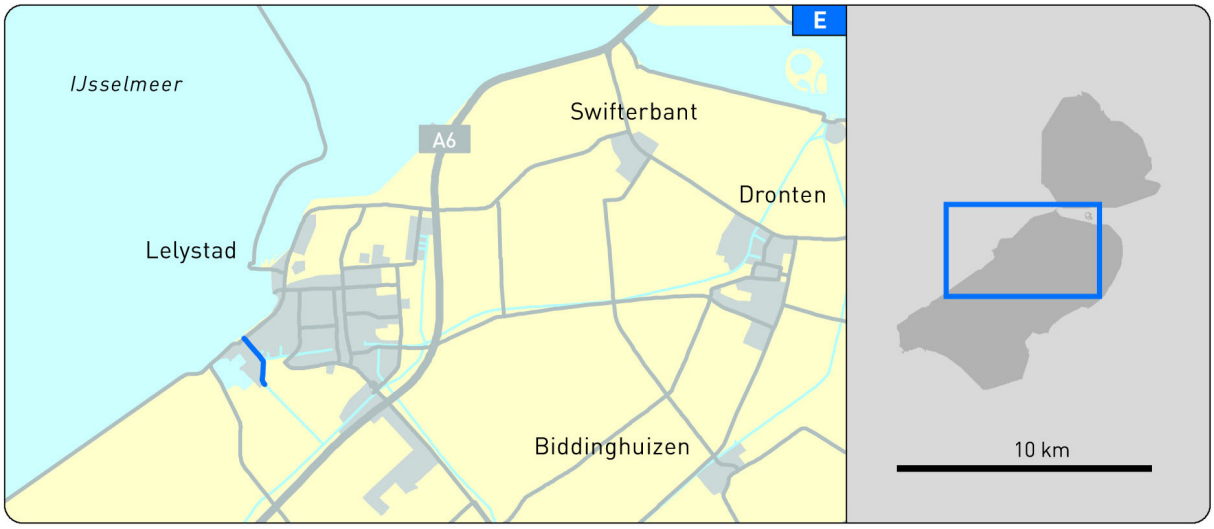
Voorbereiding:	2011/2012
Realisatie:	2013

Risico's
Uit de nog uit te voeren technische inspectie of gedurende de uitvoering kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen

Relaties met andere projecten
Geen.

13142

Vervanging oeverbeschoeiing rechts Lage Dwarsvaart



Problematiek

De beschoeiingen (verticale damwanden) van de provinciale vaarten zijn voor het grootste deel tussen de 30 en 50 jaar geleden aangelegd. Uit visuele inspecties blijkt dat een deel van de houten damwanden in (zeer) slechte staat zijn en zouden moeten worden vervangen. Bij het kleine stukje aan de Lage Dwarsvaart (vlak bij de Noordersluis) zijn diverse ankerstangen gebroken en zijn de gordingen stuk, waardoor de damwand onder grote spanning staat en deels is voorover gaan hellen.

Beschrijving oplossing

De damwand over de lengte van 150 meter geheel vervangen.

Afbakening

- Tot de scope van het project behoort de oeverbeschoeiing langs de Lage Dwarsvaart aan de rechterkant van hm 5.25 tot hm 5.40
- Dit gedeelte moet het eerste zijn in een reeks van vervangingen van de oeverbeschoeiingen en geldt dan ook als pilot.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  2. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten

Omgevingsanalyse

- Eigenaren van aangrenzende percelen moeten worden geïnformeerd over de uit te voeren vervangingsmaatregel.
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid
  2. de beschikbaarheid

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en vaarwegbeheerder
Overig: Schuttevaer

Financiën

De kosten voor het vervangen van de aandrijving van de sluisdeuren is geraamd op € 50.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen.

Planning

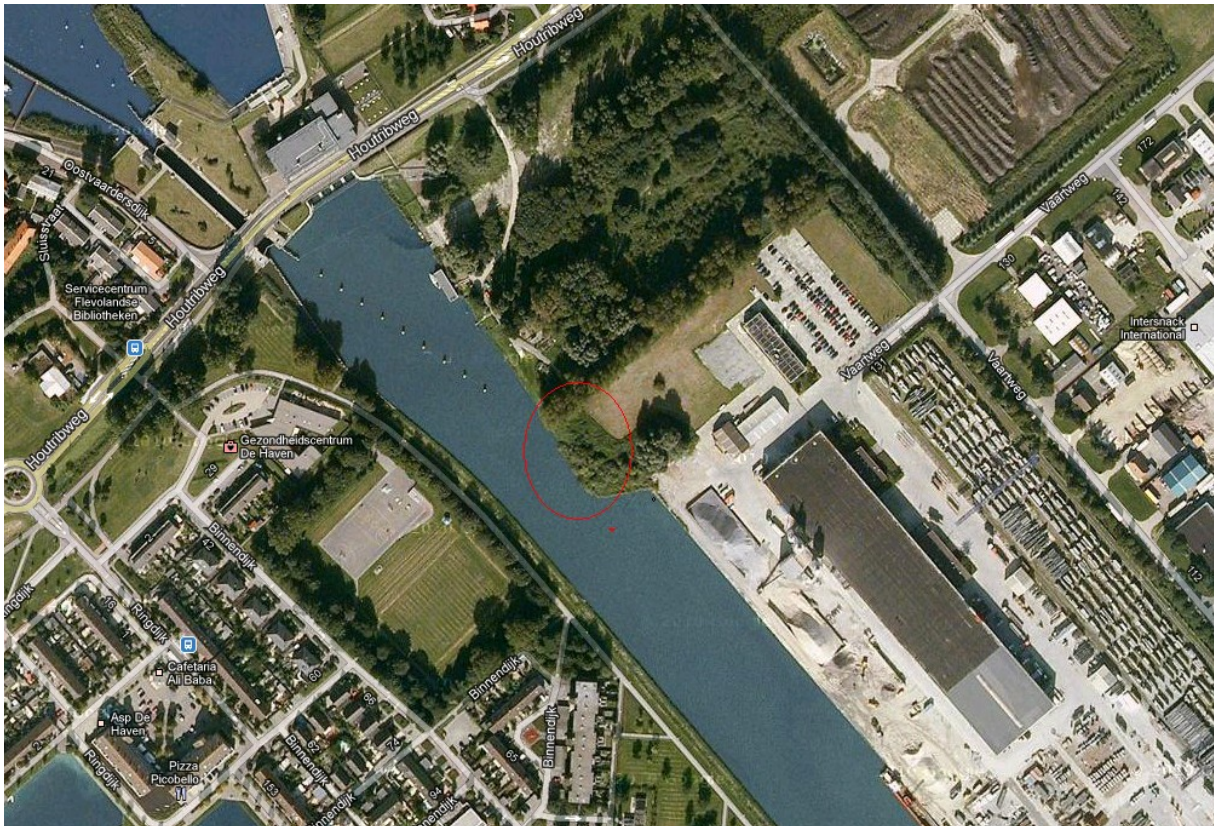
Voorbereiding: 2012
Uitvoeringsjaar: 2013 (na vaarseizoen)

Risico's

- Uit de nog uit te voeren technische inspectie of gedurende de uitvoering kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen
- Werken met nieuw materiaal voor de oeverconstructie kan tot vertraging leiden

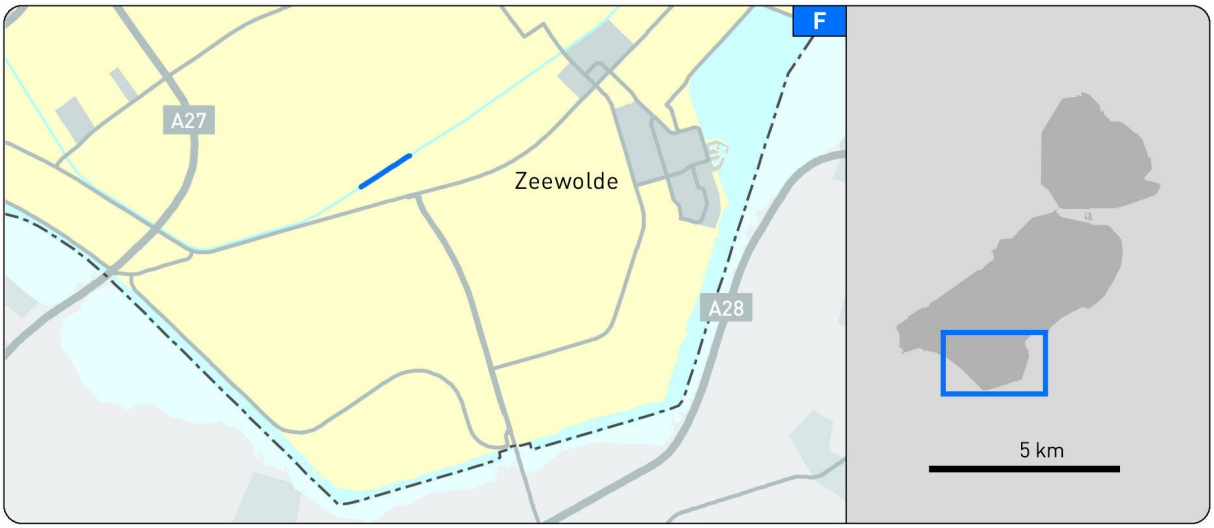
Relaties met andere projecten

Geen.


Houtribweg
Houtribweg
Oostvaardersdijk
Sluisstraat
Servicecentrum Flevolandse Bibliotheken
Houtribweg
Gezondheidscentrum De Haven
Binnendijk
Ringdijk
Cafetaria Ali Baba
Asp De Haven
Pizza Picobello
Binnendijk
Vaartweg
Vaartweg
Vaartweg
Intersnack International

13121

Bijdrage aanleg natuurvriendelijke oever Hoge Vaart



Problematiek
Op basis van de KaderRichtlijn Water (KRW) zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt over verbetering van de waterkwaliteit. Daarvoor is de aanleg van natuurvriendelijke oevers (nvo) van belang. Hiermee wordt de waterkwaliteit verbeterd en een duurzame oplossing gevonden voor wateroverlast.

Beschrijving oplossing
De oevers worden deels vergraven om het beter aan te laten sluiten bij de landschappelijke en ecologische eisen.

Afbakening
De Hoge Vaart vormt de ecologische verbindingszone tussen Ketelmeer, Zuidelijk Flevoland en de Randmeerzone en is vooral van belang voor waterminnende soorten.

Omgevingsanalyse
De oevers worden aangelegd op geleide van de KRW. Naast verbetering van de waterkwaliteit wordt een bijdrage geleverd aan de diversificatie van de oever op het gebied van de natuurlijke habitat. Het draagt ook bij aan de toeristisch-recreatieve belevingswaarde en de ecologie.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Vaarwegbeheerder en financier
Overig: Waterschap ZZL en p-MJP

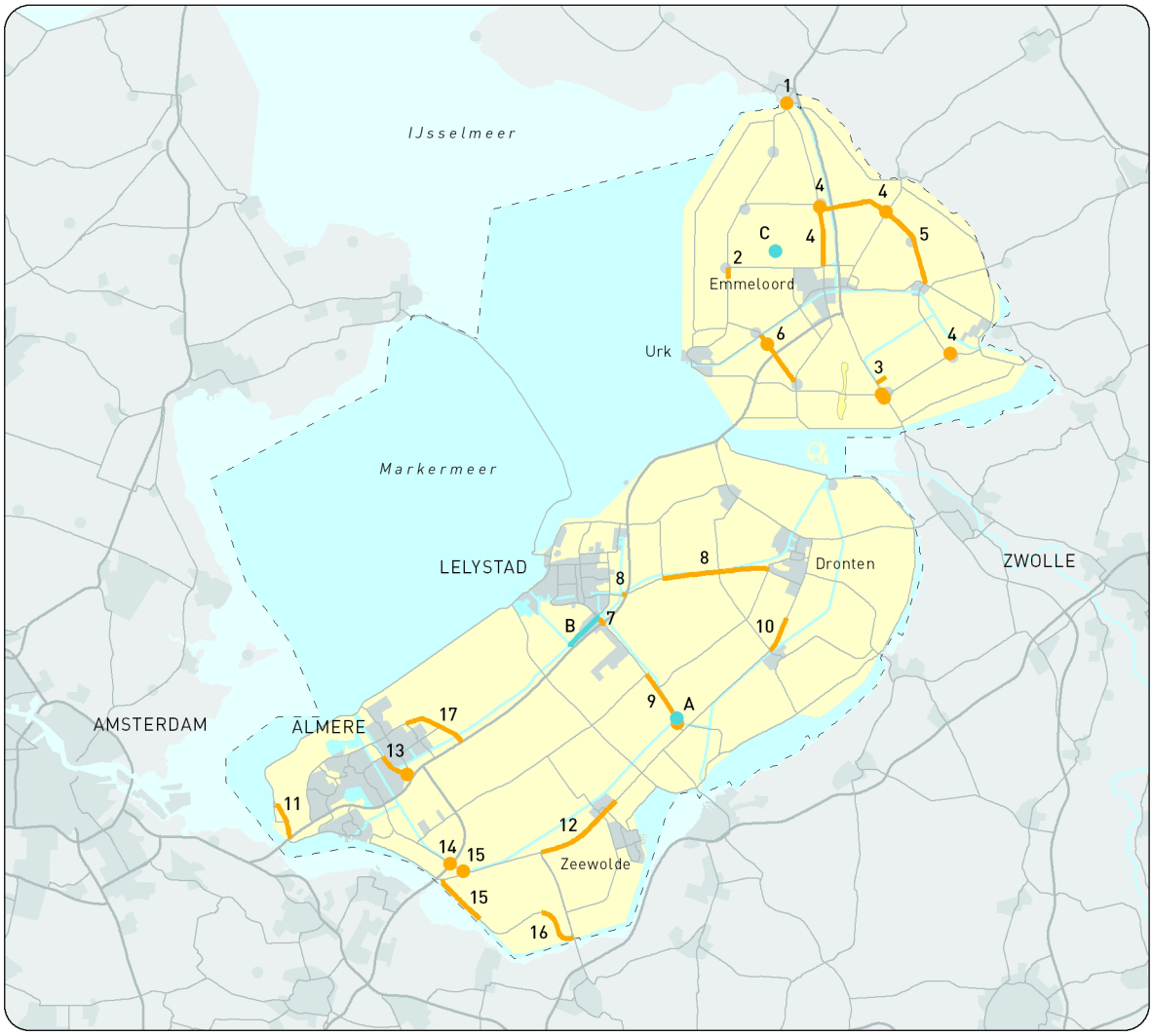
Financiën
De totale bijdrage aan dit project voor de periode 2012 en 2013 bedraagt € 1.260.336 waarvan € 945.252 wordt bijgedragen vanuit de p-MJP gelden (POP) en € 315.084 vanuit het investeringsbudget vaarwegen (provinciale cofinanciering). Voor 2013 staat een bedrag gereserveerd van € 942.000 waarvan € 706.000 wordt bijgedragen vanuit de p-MJP gelden (POP) en € 236.000 vanuit het investeringsbudget vaarwegen.

Planning
Voorbereiding: 2011/2012
Uitvoering: 2012/2013 (realisatie en facturering voor 1 april 2013)

Risico's
Er zijn onvoldoende mogelijkheden om de vrijkomende grond af te voeren

Relaties met andere projecten
Project Oostvaarderswold

VOORBEREIDING 2014



Wegen

1. Verhogen verkeersklasse brugklap Friesesluis
2. Onderhoud verharding rijbaan Espelerringweg
3. Ens: Verplaatsen busstation, aanleg ontsluitingsweg bedrijventerrein en aanleg carpoolplaats
4. Onderhoud verharding rijbaan Banterweg en aanpassen haltes Bant, Kraggenburg en Luttelgeest
5. Onderhoud verharding rijbaan en aanleg ontsnipperende voorziening Oosterringweg
6. Onderhoud verharding fietspad, vervangen fietsbrug en vervangen beplanting Zuidwesterringweg
7. Onderhoud verharding rijbaan en verbeteren verkeersafwikkeling Larserweg
8. Onderhoud verharding rijbaan en fietspad, onderhoud asfalt en voegen, en aanleg ontsnipperende maatregelen Dronterweg
9. Onderhoud verharding rijbaan Larserweg ZB en onderhoud kunstwerk Hoge Vaart
10. Vervanging beplanting fase 2 Biddingringweg
11. Bijdrage aanleg busbaan Pampusweg - Hollandse brug, Almere Poort
12. Aanleg tweede rijbaan Gooiseweg

Wegen

13. Onderhoud verharding rijbaan, onderhoud kunstwerk en verplaatsen VRI Tussenring NB en ZB
14. Verbeteren verkeersafwikkeling A27 - Waterlandseweg
15. Reconstructie kruispunt Gooiseweg - Gooimeerdijk en onderhoud verharding rijbaan Eemmeerdijk
16. Onderhoud verharding rijbaan en aanleg ontsnipperende maatregelen Slingerweg
17. Onderhoud verharding rijbaan, onderhoud kunstwerken en aanleg ontsnipperende maatregelen Buitenring

Vaarwegen

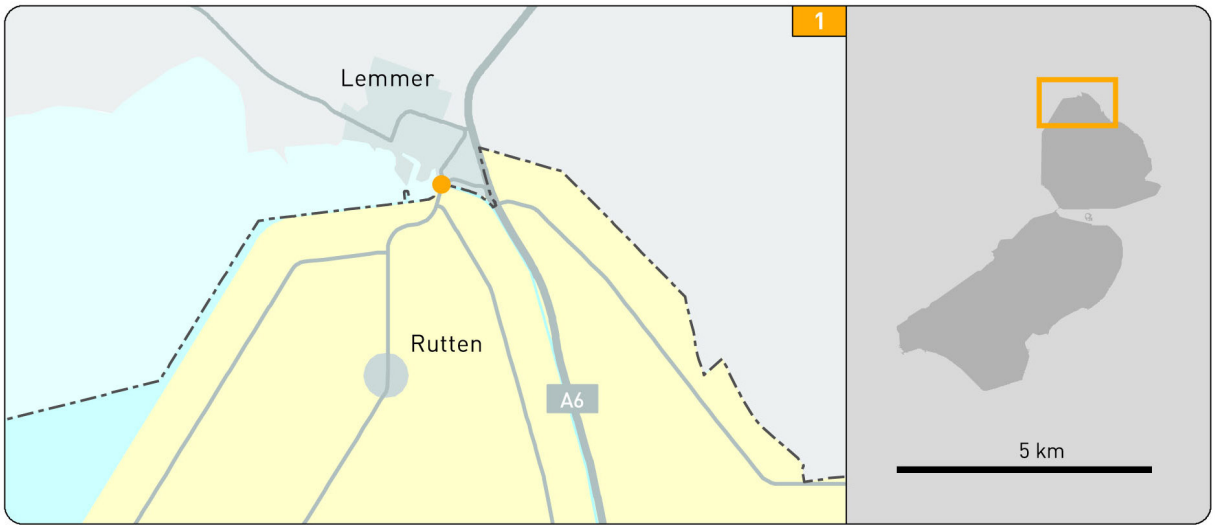
A. Groot onderhoud Larsersluis
B. Vervanging oeverbeschoeiing links Lage Vaart
C. Natuurvriendelijke oevers (locatie nader te bepalen)

PROVINCIE FLEVOLAND — RWN | GEO | 120053

0 — 25 km

12309

Verhogen verkeersklasse brugklap Friesesluis



Problematiek

De brugklap is niet meer geschikt voor het hedendaagse vrachtverkeer. De breedte is niet goed voor de combinatie van auto's, fietsverkeer en voetgangers. Rijdek en onderbouw zijn niet geschikt voor de zwaarste verkeersklasse. Er is een beperking aangegeven voor de aslast, maar uit controle blijkt dat men zich onvoldoende houdt aan deze beperking. Dit leidt op termijn tot verkeersonveilige situaties, schade aan de brugklap en de betonnen landhoofden. Tevens blijkt uit visuele inspectie dat de gehele fietsbrug langs de Gemaalweg nabij de Lemsterweg vervangen dient te worden.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de brug te borgen wordt de brugklap vervangen, hydraulische installatie vervangen en de onderbouw aangepast voor de zwaarste verkeersklasse. Tegelijkertijd wordt er groot onderhoud gepleegd aan de loopbrug en de sluisdeuren.
Afstemming moet plaatsvinden met de nabijgelegen betonnen brug in de Gemaalweg bij gemaal Buma. Nagegaan moet worden of er een vrijliggende fietsvoorziening nodig is ter plaatse van de sluis.
Om de houten fietsbrug Gemaalweg te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft, wordt het noodzakelijk geacht de beplanking van het dek, leuning, damwand te vervangen evenals de slijtlaag op het dek. Gezien de onderhoudstoestand van de houten fietsbrug langs de Gemaalweg heeft het kostentechnisch de voorkeur het gehele kunstwerk te vervangen.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de brugklap Friese sluis
- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Gemaalweg van de brug tot de Lemsterweg
- Tot de scope van dit project behoort de houten fietsbrug langs de Gemaalweg nabij de Lemsterweg (kunstwerk F124)
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  3. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  4. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer, omwonende en toeristische / recreatieve fietsers
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker en omwonende
- Combinatie van werkzaamheden in één project leidt ertoe, dat de overlast voor het weg- en vaarwegverkeer tot een minimum wordt beperkt
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. de beschikbaarheid van het object

4. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
5. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Schuttevaer, waterschap Zuiderzeeland, gemeenten NOP en Lemsterland

Financiën

De kosten zijn geraamd op € 2.125.000 gedekt voor een bedrag van € 775.000 uit het investeringsbudget wegen, € 775.000 uit de BDU, € 460.000 uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen en € 115.000 uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen.

Planning

Voorbereiding: 2012 / 2013
Realisatie: 2014

Risico's

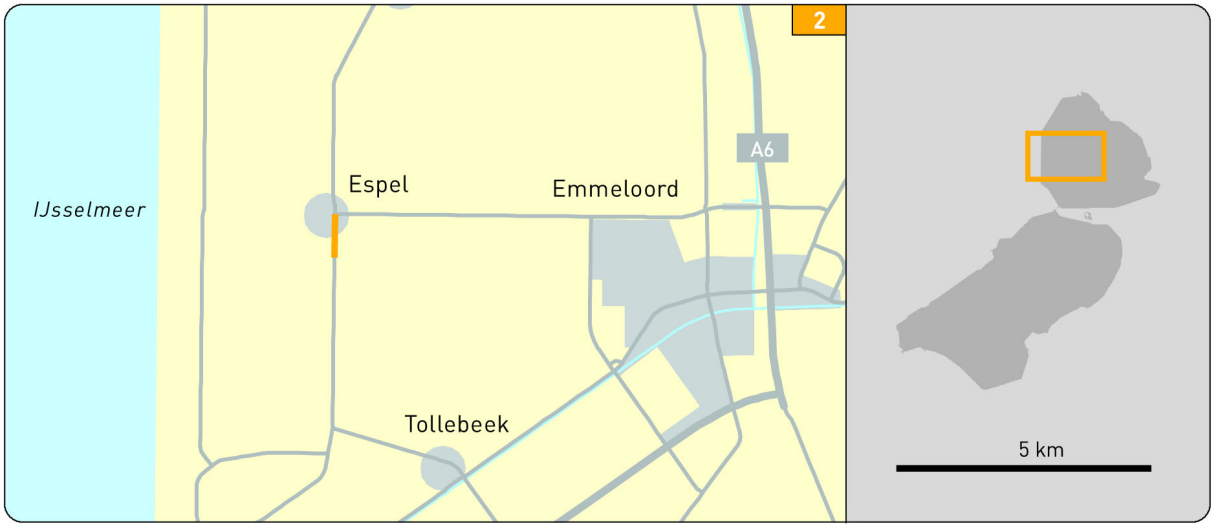
- Gelet op de staat van onderhoud dient de brug en de kelder van de brug frequent gecontroleerd te worden op scheurvorming
- Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen

Relaties met andere projecten

Intentie is de vervanging van de fietsbrug gelijktijdig uit te voeren met de vervanging van de fietsbrug in de Zuidwesterringweg [13114]. Dit kan voordelen opleveren in de aanbesteding.

12120

Onderhoud verharding rijbaan Espelerringweg



Problematiek

Het groot onderhoud aan de verharding van de rijbaan van de Espelerringweg is naar achteren geschoven in verband met de planontwikking in Espel. Nu deze is afgerond is de uitvoering van het groot onderhoud noodzakelijk omdat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' is gedaald. Tevens wordt vanuit de omgeving aandacht gevraagd voor een verkeersveilige oplossing.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding te vervangen. Daarnaast is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door het aanbrengen van kantstrookverruwing en bermverharding. Tevens moet dit project bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Er bestaat voor dit probleem echter nog geen voorkeursoplossing. De varianten moeten daarom worden verkend in nauw overleg met de omgeving.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Espelerringweg tussen de lus (recent werk) en de rotonde bij de Espelerweg
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met het vervangen van de huidige dek- en tussenlaag, alsmede een versterkende maatregel in het kader van de vervanginginvesteringen. De detaillering van deze maatregel vindt plaats in het nog uit te voeren verhardingsonderzoek.
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Bij de vast te stellen voorkeursvariant moet het effect van de maatregel in verhouding staan tot de kosten. De kosteneffectiviteit van de variant moet gerelateerd worden aan die van andere verkeersveiligheidprojecten
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. Het aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding van het fietspad
  6. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
  7. Aanbrengen van bermverharding op locaties waar het risico op het van de weg raken het grootst is
  8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te

worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Dorpsbelang en gemeente NOP

Financiën

De projectkosten zijn begroot op € 530.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen voor een bedrag van € 480.000 en vanuit het investeringbudget wegen voor een bedrag van € 50.000.
Het opgenomen investeringsbedrag kan niet worden gezien als een hard kader omdat hier nog geen rekening gehouden wordt met de voorkeursoplossing. Genoemd bedrag is slechts gebaseerd op het nemen van standaard wegvakmaatregelen op het gebied van verkeersveiligheid.

Planning

Voorbereiding: 2012/2013
Uitvoeringsjaar: 2014

Risico's

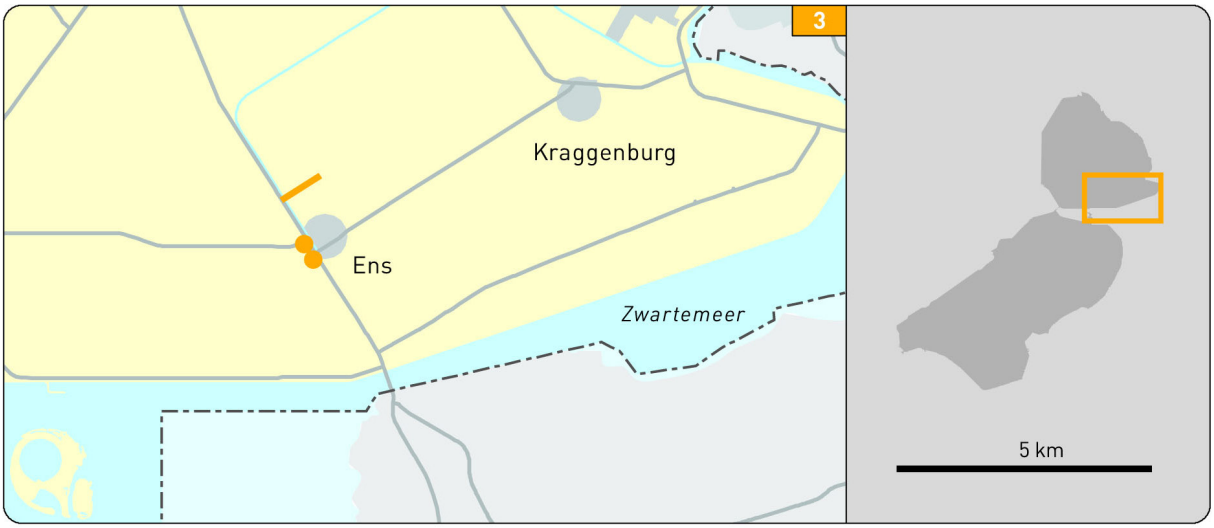
- Uit de nog door uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen
- Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor er een zwaardere maatregel moet worden uitgevoerd.
- Afhankelijk van de te kiezen variant kan een bestemmingsplanprocedure noodzakelijk zijn.

Relaties met andere projecten

Geen.

8106

Ens: Verplaatsen busstation, aanleg ontsluitingsweg bedrijventerrein en aanleg carpoolplaats



Problematiek

De bereikbaarheid van het bedrijventerrein te Ens is verslechterd onder andere door de aanleg van de N50 Ramspol - Ens. Tevens veroorzaakt verkeer afkomstig van het bedrijventerrein overlast in de bebouwde kom. Er is sprake van parkeerproblemen nabij restaurant 'Het Wapen van Ens' doordat het terrein wordt gebruikt als carpoolterrein.
Tot slot dient het plein in Ens heringericht te worden en voor een betere bereikbaarheid van het openbaar vervoer dient de bushalte gereconstrueerd te worden.

Beschrijving oplossing

Er zal een nieuwe ontsluitingsweg worden aangelegd, een nieuwe carpoolplaats en een nieuwe bushalte op een nieuwe locatie die voldoet aan de eisen voor een goede bereikbaarheid van het openbaar vervoer.

Afbakening

Tot de scope van dit project behoort:
- een nieuw gedeelte ontsluitingsweg vanaf de aansluiting Oogstveld op het bedrijventerrein tot aan de oude Kamperweg
- aanleg van een brug over de Enservaart en een ongelijkvloerse kruising voor het fietsverkeer
- aanpassing van de westelijke rijbaan van een gedeelte van de (oude) Kamperweg vanaf de aantakking nieuwe ontsluitingsweg tot en met het maken van een nieuwe aansluiting op de rotonde Schokkeringweg-N50
- de aanleg van een carpoolplaats nabij de rotonde Schokkeringweg-N50
- verplaatsen van het busstation naar de ovonde Kamperweg - De Baan

Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
- Verkeersmaatregelen
- Het aanbrengen van markering conform de EHK
- Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
- Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
- Het op termijn doortrekken van de ontsluitingsweg richting de Zuiderringweg.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door bestemmingsverkeer, het doorgaande verkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  4. verbeterde toegankelijkheid van het openbaar vervoer
  5. verbetering leefbaarheid in het dorp Ens

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Bedrijven op het bedrijventerrein, gemeente NOP, inwoners Ens en RWS

Financiën

Voor dit project is een totaalbedrag geraamd van € 1.575.000 waarvan € 875.000 wordt gedekt uit het investeringsbudget wegen en € 700.000 uit de BDU.

Planning

Voorbereiding: 2011 - 2013
Uitvoeringsjaar: 2014

Risico's

- Aanwezigheid van kabels en leidingen
- Bezwaren tegen de planologische inpassing
- Problemen bij grondverwerving waardoor project niet tijdig kan worden gerealiseerd

Relaties met andere projecten

- Aanleg N50 inclusief de reconstructie van de aansluitingen N50 op de Schokkeringweg door RWS
- De ontwikkeling van het noordelijke bedrijventerrein Ens door de gemeente NOP

12106

Onderhoud verharding rijbaan Banterweg en aanpassen haltes Bant, Kraggenburg en Luttelgeest

Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (plaatselijk rafeling en scheurvorming) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding in 2014 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt. Daarnaast vinden er op deze provinciale wegen regelmatig ongevallen plaats ten gevolge van het van de weg raken van voertuigen. De OV-haltes Bant, Kraggenburg en Luttelgeest zijn onvoldoende geschikt voor minder validen.

Beschrijving oplossing

Om de rijbaan op het gewenste onderhoudsniveau te brengen, is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding te vervangen. Daarbij dient het wegontwerp te voldoen aan de provinciale Richtlijnen Wegontwerp. De bushalte moet voldoen aan de vigerende eisen voor ontwerp provinciale bushaltes. Tevens is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding de weg te verbreden conform de provinciale richtlijnen en aan de zijkant te voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Banterweg voor het gedeelte van Oosterringweg tot Jeane D'Arclaan.
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Bij de vast te stellen voorkeursvariant moet het effect van de maatregel in verhouding staan tot de kosten. De kosteneffectiviteit van de variant moet gerelateerd worden aan die van andere verkeersveiligheidprojecten
- De bushaltes in Bant, Kraggenburg en Luttelgeest worden toegankelijker gemaakt voor minder validen conform de vigerende eisen
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. Het aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
  6. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
  7. Aanbrengen van bermverharding op locaties waar het risico op het van de weg raken het grootst is
  8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de

werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie
  5. verbeterde toegankelijkheid van het openbaar busvervoer

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente NOP

Financiën

De projectkosten zijn begroot op € 885.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen voor een bedrag van € 645.000, vanuit het investeringbudget wegen voor een bedrag van € 165.000 en € 75.000 uit de BDU (onderdeel verbeteren toegankelijkheid OV-haltevoorziening).

Planning

Voorbereiding: 2012/2013
Uitvoeringsjaar: 2014

Risico's

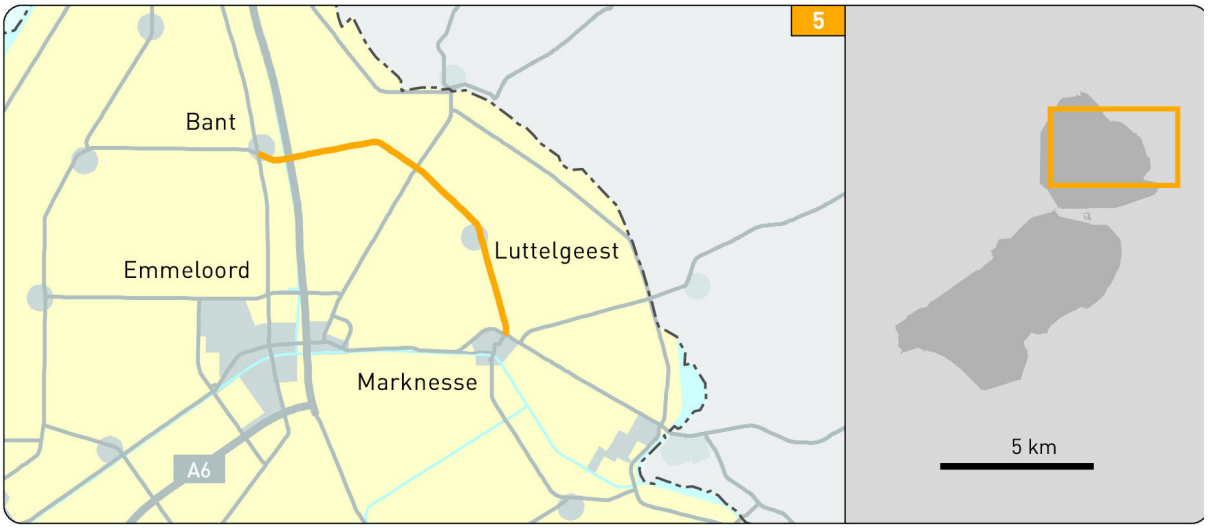
- Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen
- Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor er een zwaardere maatregel moet worden uitgevoerd.

Relaties met andere projecten

Geen.

14102

Onderhoud verharding rijbaan en aanleg ontsnipperende voorziening Oosterringweg



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (plaatselijk rafeling en scheurvorming) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding in 2014 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt. Daarnaast vinden er op deze provinciale wegen regelmatig ongevallen plaats ten gevolge van het van de weg raken van voertuigen. Het project omvat tevens de aanleg van een voorziening ten behoeve van kleine zoogdieren, waaronder de das. Uit onderzoek is gebleken dat door de huidige versnippering van de populaties de aanleg van faunatunnels gewenst is.

Beschrijving oplossing

Om de rijbaan op het gewenste onderhoudsniveau te brengen, is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding te vervangen. Daarbij dient het wegontwerp te voldoen aan de provinciale Richtlijnen Wegontwerp.
Tevens is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding de weg te verbreden conform de provinciale richtlijnen en aan de zijkant te voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.
Bij het voorbereiden van het project wordt de locatie, maatregel en inrichting bepaalt van de te nemen ontsnipperende maatregel. Optie is een faunatunnel onder de Oosterringweg.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Oosterringweg van het Friesepad tot de Kuinderweg
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Bij de vast te stellen voorkeursvariant moet het effect van de maatregel in verhouding staan tot de kosten. De kosteneffectiviteit van de variant moet gerelateerd worden aan die van andere verkeersveiligheidprojecten
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. Het aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
  6. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
  7. Aanbrengen van bermverharding op locaties waar het risico op het van de weg raken het grootst is
  8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie
  5. het beschermen van kwetsbare diersoorten in Flevoland

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente NOP

Financiën

De projectkosten zijn begroot op € 805.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen voor een bedrag van € 570.000 en vanuit het investeringbudget wegen voor een bedrag van € 235.000.

Planning

Voorbereiding: 2012/2013
Uitvoeringsjaar: 2014

Risico's

- Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen
- Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor er een zwaardere maatregel moet worden uitgevoerd
- Aanwezigheid van kabels en leidingen

Relaties met andere projecten

Geen.

13114

Onderhoud verharding fietspad, vervangen fietsbrug en vervangen beplanting Zuidwesterringweg

Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (plaatselijk rafeling en scheurvorming) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de verharding in 2014 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt. Tevens is er sprake van scheve populieren langs de Zuidwesterringweg. Tot slot blijkt uit visuele inspectie dat delen van de houten fietsbrug langs de Zuidwesterringweg nabij de Karel Doormanweg en de gehele fietsbrug langs de Gemaalweg nabij de Lemsterweg vervangen dient te worden.

Beschrijving oplossing

Om de rijbaan op het gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding te vervangen door een betonverharding.
Tevens wordt de oude wegbeplantingen gekapt en jonge bomen ingeplant. Door een goede afstemming met de realisatie van het fietspad is een verbetering te bereiken van de continuïteit van beplantingstructuur en een veilige weginrichting. De Zuidwesterringweg maakt deel uit van de ringwegenstructuur, waarbij een boombeplanting aan weerszijden van de weg gewenst is.
Om de kunstwerken te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft, wordt het noodzakelijk geacht de houten fietsbrug langs de Zuidwesterringweg de beplanking van het dek, leuning en damwand te vervangen evenals de slijtlaag op het dek. Gezien de onderhoudstoestand van de houten fietsbrug langs de Gemaalweg heeft het kostentechnisch de voorkeur het gehele kunstwerk te vervangen.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort het asfaltbeton fietspad van de Urkerweg tot aan de Nagelerweg
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met het vervangen van de asfaltbeton verharding door een verharding van cementbeton
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van het fietspad minimaal 20 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Het niet herplanten langs de weg is ongewenst. De ringwegenstructuur is een van de belangrijkste groenstructuur elementen van de Noordoostpolder conform de provinciale Groenvisie
- Tot de scope van dit project behoren de houten fietsbrug langs de Zuidwesterringweg nabij de Karel Doormanweg (kunstwerk F110) en de fietsbrug langs de Gemaalweg nabij de Lemsterweg (kunstwerken F124).
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. Het aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
  6. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
  7. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande (toeristische en recreatieve) fietsverkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de gebruikers en omwonenden
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de gebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. de beschikbaarheid van het object
  4. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  5. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie door uitvoering in cementbeton
  6. de beleving van de weggebruiker door het aanbrengen van wegbeplanting

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente NOP

Financiën

De projectkosten zijn begroot op € 595.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen voor een bedrag van € 540.000 en vanuit het p-MJP budget voor ontwikkelen en herstellen beplanting wegen een bedrag van € 55.000.

Planning

Voorbereiding: 2012/2013
Uitvoeringsjaar: 2014

Risico's

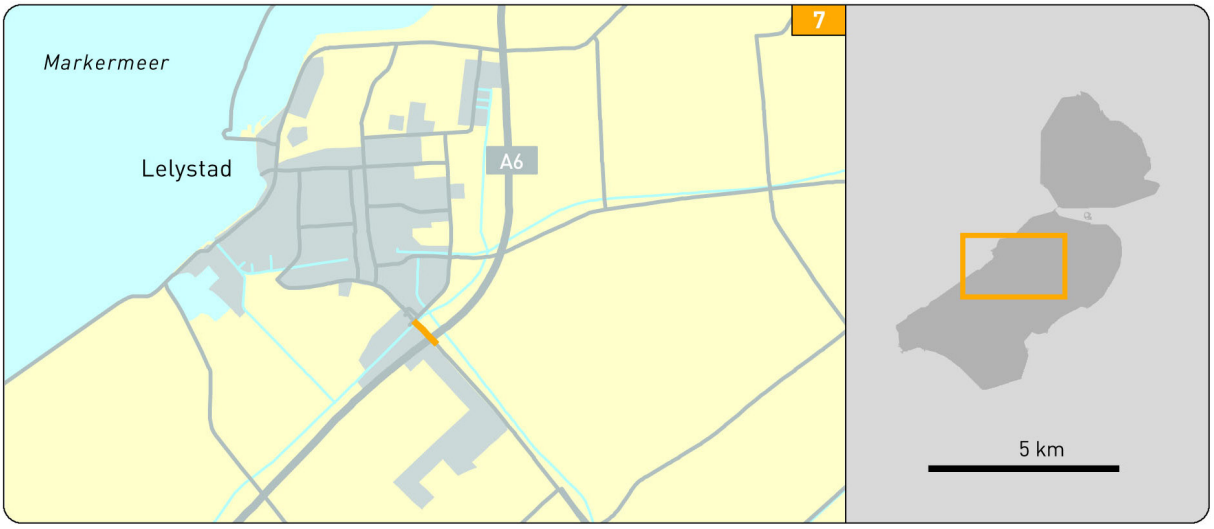
- Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen. Voor de houten brug nabij de Karel Doormanweg kan nog worden overwogen om de brug in zijn geheel te vervangen
- Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor er een zwaardere maatregel moet worden uitgevoerd
- Aanwezigheid van kabels en leidingen.

Relaties met andere projecten

Intentie is de vervanging van de fietsbrug gelijktijdig uit te voeren met de vervanging van de fietsbrug in de Gemaalweg [12309]. Dit kan voordelen opleveren in de aanbesteding.

13122

Onderhoud verharding rijbaan en verbeteren verkeersafwikkeling Larserweg



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (plaatselijk rafeling en scheurvorming) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding in 2014 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt. Daarnaast is de afwikkeling van het verkeer op de aansluiting Lelystad (A6) met de Larserweg in de spits onvoldoende.

Beschrijving oplossing

Om de rijbaan op het gewenste onderhoudsniveau te brengen, is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding te vervangen in verband met de aanwezige spoorvorming. Daarbij dient het wegontwerp te voldoen aan de provinciale Richtlijnen Wegontwerp. De voorkeursvariant om de verkeersafwikkeling te verbeteren bestaat uit de volgende onderdelen:

- Uitvoeger A6 (vanuit Almere) verbreden tot twee rijstroken. Deze rijstroken lopen door tot op de provinciale Larserweg (N302).
- Invoeger A6 (richting Almere) verlengen en verbreden, zodat er buffercapaciteit ontstaat. Uiteindelijk voegt er 1 rijstrook in op de A6, om verkeershinder op de A6 te beperken.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de zuidelijke rijbaan van de Larserweg tussen de Lage Vaart en de eerste las na de tweede VRI (ter hoogte van de busoprit).
- Tot de scope van dit project behoort de capaciteitsverruiming op de Larserweg. Het gaat daarbij om het verlengen en verbreden van het linksafvak komende uit de richting Harderwijk naar de A6.
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Bij de vast te stellen voorkeursvariant moet het effect van de maatregel in verhouding staan tot de kosten. De kosteneffectiviteit van de variant moet gerelateerd worden aan die van andere verkeersveiligheidprojecten
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid door gebruik van o.a. gemodificeerd asfalt
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
  6. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
  7. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers
- De gebruikers zijn in eerste instantie de inwoners en bezoekers van Lelystad. Daarnaast profiteert ook het doorgaande verkeer van de gekozen oplossing

- Voor de maatregelen op de A6 en Larserweg zijn geen ruimtelijke procedures of grondaankopen nodig
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving. Burgers en bedrijven dienen geïnformeerd te worden over de werkzaamheden. Met name tijdens de werkzaamheden zal er verkeershinder kunnen ontstaan. Het gaat om werkzaamheden op een van de drukste punten binnen Flevoland en de belangrijkste invalsweg naar Lelystad en de luchthaven.
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid:

Provincie Flevoland is verantwoordelijk voor de maatregelen op de Larserweg. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de maatregelen aan de op- en afritten. De algehele projectcoördinatie van dit Beter Benutten project ligt bij Rijkswaterstaat.

Rol Provincie:	Opdrachtgever en wegbeheerder (Larserweg)
Overig:	Gemeente Lelystad, RWS en aanliggende bedrijven

Financiën

De projectkosten zijn begroot op € 800.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen voor een bedrag van € 450.000 en vanuit het investeringbudget wegen voor een bedrag van € 350.000.

Planning

Voorbereiding: 2012/2013
Uitvoeringsjaar: 2014

Risico's

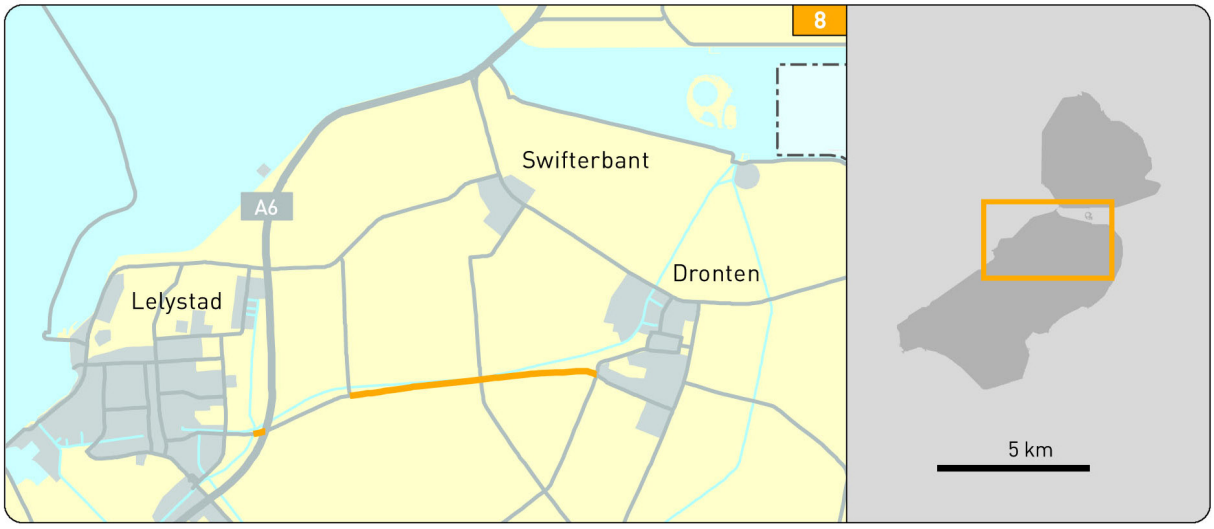
- Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor er een zwaardere maatregel moet worden uitgevoerd
- Project dient uiterlijk in 2014 uitgevoerd te zijn om in aanmerking te komen voor de rijksbijdrage in het kader van Beter Benutten pakket.

Relaties met andere projecten

Geen.

14105

Onderhoud verharding rijbaan en fietspad, onderhoud asfalt en voegen, en aanleg ontsnipperende maatregelen Dronterweg



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (lichte tot matige rafeling en lichte tot matige scheurvorming en diverse reparatievakken) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaan en fietspad in 2014 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt. Daarnaast vinden er op deze provinciale weg regelmatig ongevallen plaats. Ook blijkt uit visuele inspectie dat het huidige kwaliteitsniveau van het kunstwerk in de in de Dronterweg over de Lage Vaart en van het kunstwerk in de Dronterweg over de Wiertocht dusdanig is dat dit in 2014 de veiligheid en beschikbaarheid zou kunnen gaan beïnvloeden.
Tot slot blijkt uit onderzoek dat door de huidige versnippering van populaties van kleine zoogdieren (zoals de das) de aanleg van een faunatunnel en de optimalisering van een paar onderdoorgangen bij een viaduct gewenst is.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbanen op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Voor het fietspad wordt de bestaande asfaltverharding vervangen door een betonverharding en bestaande betonplaten worden vervangen of gerepareerd. Daarbij dient het wegontwerp te voldoen aan de provinciale Richtlijnen Wegontwerp.

Tevens is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding de weg te verbreden conform de provinciale richtlijnen en aan de zijkant te voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.

In de aankomende periode wordt de locatie, maatregel en inrichting bepaald voor de aanleg van ontsnipperende maatregelen. Oplossingsrichting is een faunatunnel onder de Dronterweg tussen de Larserringweg en de Rijksweg 6.

Ook worden er onderhoudswerkzaamheden aan het kunstwerk uitgevoerd om de veiligheid en de beschikbaarheid te borgen door:
- het kunstwerk te reinigen
- betonreparaties uit te voeren
- de stalen leuningen te conserveren
- het herstellen van de voegconstructie
- het vervangen van de stalen leuning
- het vervangen van de asfaltverharding op de brug
- het vervangen van de leuning
- het vervangen van het voegprofiel

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Dronterweg voor het gedeelte van de Lisdoddeweg tot aan de aansluiting Swifterringweg en van de aansluiting Larserringweg tot aan het kunstwerk over de Lage vaart
- Tot de scope van dit project behoort het fietspad van de Dronterweg ter hoogte van aansluiting Lisdoddeweg hm 8.250 tot aan de rotonde De West/Rietweg

- Tot de scope van dit project behoort het kunstwerk in de Dronterweg over de Lage vaart (kunstwerknr. F411)
- Tot de scope van dit project behoort het kunstwerk in de Dronterweg over de Wiertocht (kunstwerknr. F408)
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van het fietspad minimaal 20 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend
  6. Het aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
  7. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
  8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht
  9. De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande (fiets)verkeer en toeristische / recreatieve fietsers
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de gebruikers
- Combinatie van werkzaamheden in één project leidt ertoe dat de overlast voor het weg- en vaarwegverkeer tot een minimum wordt beperkt
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Bij de vast te stellen voorkeursvariant moet het effect van de maatregel in verhouding staan tot de kosten. De kosteneffectiviteit van de variant moet gerelateerd worden aan die van andere verkeersveiligheidprojecten
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. de beschikbaarheid van het object
  4. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  5. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie doordat het fietspad o.a. wordt uitgevoerd in cementbeton
  6. Het beschermen van kwetsbare diersoorten in Flevoland.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: -

Financiën

Voor dit project is een totaalbedrag geraamd van € 1.295.000 waarvan € 1.095.000 wordt gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en € 200.000 uit het investeringsbudget wegen.

Planning

Voorbereiding: 2012
Realisatie: 2013

Risico's

- Op basis van naderonderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden
- Extra hoeveelheden betonschade die vanuit inspecties niet zichtbaar zijn
- In de verhardingsconstructie is asfaltwapening toegepast, mogelijk dat dit tijdens de uitvoering tot problemen kan leiden
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden
- Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen

Relaties met andere projecten

Geen.

14106
Onderhoud verharding rijbaan Larserweg ZB en onderhoud kunstwerk Hoge Vaart

Problematiek
Op basis van het huidige schadekenmerken (lichte tot matige dwarsonvlakheid en plaatselijk lichte tot matige rafeling) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaan in 2014 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt. Ook blijkt uit visuele inspectie dat het huidige kwaliteitsniveau van het kunstwerk in de zuidbaan van de Larserweg over de Hoge vaart dusdanig is dat dit in 2014 de veiligheid en beschikbaarheid zou kunnen gaan beïnvloeden.

Beschrijving oplossing
Om de kwaliteit van de rijbanen op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Daarbij dient het wegontwerp te voldoen aan de provinciale Richtlijnen Wegontwerp. Tevens is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding de weg te verbreden conform de provinciale richtlijnen en aan de zijkant te voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.
Ook worden er onderhoudswerkzaamheden aan het kunstwerk uitgevoerd om de veiligheid en de beschikbaarheid te borgen door:
- het kunstwerk te reinigen
- betonreparaties aan de landhoofden uit te voeren
- het vervangen van de asfaltverharding op de brug
- het vervangen van het voegconstructie
- diverse reparaties aan de looproosters en geleiderailconstructie
- betonreparaties onder de asfaltconstructie.

Afbakening
- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Larserweg voor het gedeelte van de Vogelweg tot aan het kunstwerk over de Hoge vaart
- Tot de scope van dit project behoren de brug in de zuidbaan van de Larserweg over de Hoge vaart (kunstwerken F418)
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend
  6. Het aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
  7. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
  8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruiker
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. de beschikbaarheid van het object
  4. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  5. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: -

Financiën

Voor dit project is een totaalbedrag geraamd van € 845.000 waarvan € 785.000 wordt gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en € 60.000 uit het investeringsbudget wegen.

Planning

Voorbereiding: 2012
Realisatie: 2013

Risico's

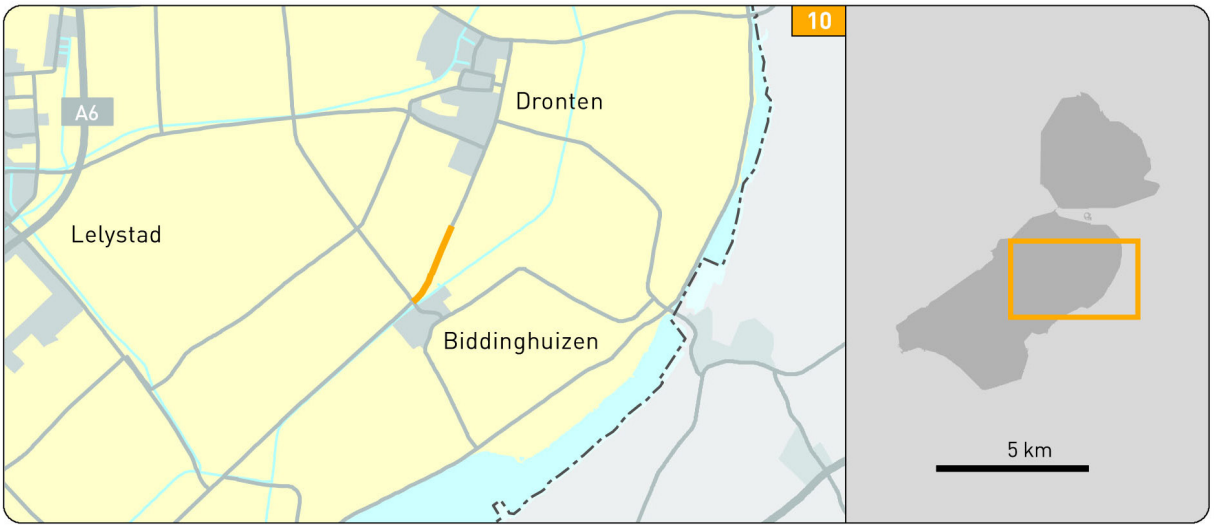
- Op basis van naderonderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden
- Tijdens de werkzaamheden kunnen meer betonschades worden ontdekt die niet tijdens de uitgebreide inspecties zijn geconstateerd
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden
- Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen

Relaties met andere projecten

Geen.

14201

Vervanging beplanting fase 2 Biddingringweg



Problematiek
Gelet op de huidige leeftijd van de wilgen langs de Biddingringweg is boomvervanging noodzakelijk mede in belang van de verkeersveiligheid en de rol deze beplanting vervult in de groenstructuur van Flevoland.

Beschrijving oplossing
Het project omvat de vervanging van een oude wilgenbeplanting langs de Biddingringweg door het herplanten met diverse boomsoorten.

Afbakening
- Tot de scope van dit project behoort de beplanting langs de Biddingringweg op het deel tussen de Palingweg en de Swifterweg
- Het niet herplanten langs de weg is ongewenst

Omgevingsanalyse
- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de gebruikers en omwonenden
- De beplanting vormt een afscheiding tussen de kom Biddinghuizen en de Biddingringweg
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de gebruiker
  2. de beleving van de weggebruiker door het aanbrengen van wegbeplanting

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Bewoners Biddinghuizen

Financiën
De projectkosten zijn begroot op € 70.000 gedekt en worden geheel gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen.

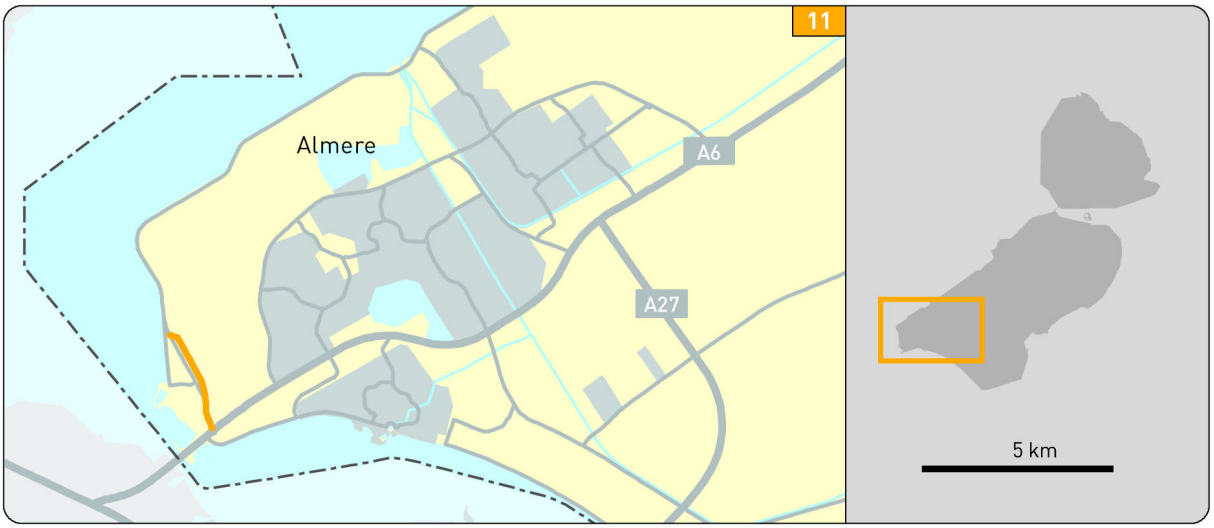
Planning
Voorbereiding: 2013
Uitvoeringsjaar: 2014

Risico's
- Bezwaren van omwonenden kan leiden tot vertraging van het project
- Vertraging voor het verkrijgen van de benodigde vergunningen kan leiden tot vertraging
- Aanwezigheid van kabels en leidingen.

Relaties met andere projecten
Geen.

10117

Bijdrage aanleg busbaan Pampusweg - Hollandse brug, Almere Poort



Problematiek
Gelet op de bereikbaarheid van Almere Poort is een direct OV-ontsluiting voor de bus nodig vanaf de Pampusweg naar de Hollandsebrug voor onder andere een openbaar vervoer verbinding naar Amsterdam.

Beschrijving oplossing
De aanleg van een busbaan buiten de bebouwde kom van Almere Poort.

Afbakening
De randvoorwaarden en inrichting van het project wordt bepaald door de gemeente Almere.

Omgevingsanalyse
OV-reizigers.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Gemeente Almere
Rol provincie: Subsidieverstrekker
Overig: Rijkswaterstaat

Financiën
In het p-MIRT programma staat een bijdrage aan dit project gepland voor de periode 2013/2014 van € 2,2 miljoen volledig gedekt vanuit de BDU conform afspraak inzake financiering busbanen met de gemeenten Almere.

Planning
Voorbereiding: -
Uitvoering: 2013/2014

Risico's
Het project wordt volledig getrokken door de gemeente Almere

Relaties met andere projecten
Geen.

13108

Aanleg tweede rijbaan Gooiseweg

Problematiek

De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op het provinciale wegennet in Zuid-Oost Flevoland komt onder druk te staan. Deze druk ontstaat niet alleen door de Flevolandse eigen ontwikkelingen, maar ook doordat het regionale wegennet in dit deel van de provincie een overloopfunctie heeft voor het onderliggende rijkswegennet (A1 en A28).

De gewenste economische ontwikkeling van Zeewolde vraagt een vlotte verkeersafhandeling van en naar haar bedrijventerrein Trekkersveld via de N305 Gooiseweg. Een vlotte bereikbaarheid van dit bedrijventerrein is niet alleen van belang voor de bestaande gebruikers van het bedrijventerrein, maar is ook een belangrijke voorwaarde voor de vestiging van nieuwe bedrijven en daarmee voor de economische ontwikkeling van Zeewolde.

Tevens dient de gemeente Zeewolde in het kader van 'De Blauwe Diamant' de doorvaarthoogte onder de brug in de Gooiseweg over de Groenewoudsetocht te verhogen. De bouw van het nieuwe kunstwerk wordt uitgevoerd bij de werkzaamheden voor de baanverdubbeling van de Gooiseweg. Daarna vindt het ophogen van het bestaande kunstwerk plaats, waardoor overlast voor het wegverkeer tot een minimum beperkt kan worden.

Beschrijving oplossing

De verdubbeling van de Gooiseweg tot een dubbelbaans weg wordt uitgewerkt met als doel een betere ontsluiting voor de bewoners en bedrijven in dit deel van Flevoland.

In dit project wordt de verdubbeling van het deel tussen de Nijkerkerweg en de aansluiting Trekkersveld III uitgevoerd. De kruising van de Gooiseweg met de Spiekweg wordt ingericht zodat deze goed past in een dubbelbaans autoweg. Hierbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met overstekende fauna, het aantal aanrijdingen met dieren wordt zoveel mogelijk gereduceerd. Bij het bouwen van de kunstwerken wordt rekening gehouden met 'De Blauwe Diamant', waar nodig worden kunstwerken opgehoogd.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Gooiseweg gedeelte Spiekweg tot de Nijkerkerweg, incl. maatregelen bij de aansluiting Trekkersveld en het kunstwerk over de Groenwoudsetocht
- Bij het ontwerp worden maatregelen getroffen die aanrijdingen met fauna moeten voorkomen
- De gemeente Zeewolde bekostigt de realisering van de aansluiting Trekkersveld III en het ophogen van het bestaande kunstwerk.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een

normbedrag per kilometer en taakstellend
6. Het aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
7. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer, omwonenden en bedrijven
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers, omwonenden en bedrijven
- Doel is tevens het realiseren van de "Blauwe Diamant" ter plaatse van de Gooiseweg
- Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat het tracé in een milieubeschermingsgebied 'stilte' en 'grondwater' ligt
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving door het combineren van gemeentelijke en provinciale projecten
- Er moet afstemming plaatsvinden met de uitvoering een aantal andere projecten die binnenkort worden uitgevoerd op de N305 Gooiseweg, te weten, de aanleg van een nieuwe aansluiting van Trekkersveld op de Gooiseweg, de verhoging van de bestaande brug over de Groenewoudse-tocht en de aanleg van een fietsbrug over de Gooiseweg bij de Bosruitertocht
- Er dient rekening te worden gehouden dat het tracé in een Milieubeschermingsgebied stilte en grondwater ligt
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:

1. de veiligheid van de weggebruiker
2. de verbetering van de bereikbaarheid
3. de beschikbaarheid van het object
4. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
5. de economische ontwikkeling van de regio.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Wegbeheerder en opdrachtgever
Overig: Aanliggende bedrijven en gemeente Zeewolde

Financiën

De kosten van het totale project zijn geraamd op € 16,6 miljoen over de periode 2013 en 2014. De kosten worden gedekt voor een bedrag van € 6,4 miljoen uit de BDU, € 4,1 als bijdrage van de gemeente Zeewolde, € 1,5 miljoen vanuit het infrafonds en € 4,6 miljoen uit het investeringsbudget wegen.

Planning

Voorbereiding: 2010-2012
Uitvoering: 2013 en 2014

Risico's

Aanwezigheid van kabels en leidingen

Relaties met andere projecten

- De beide projecten moeten passen in de planvorming omtrent de baanverdubbeling van de gehele Gooiseweg (deel Nijkerkerweg – Ganzenweg)
- Infrastructurele maatregelen p-MJP project Horsterwold

14108

Onderhoud verharding rijbaan, onderhoud kunstwerk en verplaatsen VRI Tussenring NB en ZB

Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding in 2014 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt. Daarnaast vinden er op deze provinciale weg en kruising regelmatig ongevallen plaats. Tot slot blijkt uit visuele inspectie dat het huidige kwaliteitsniveau van de beide kunstwerken in de Tussenring over de Kraanvogelweg dusdanig is dat dit in 2014 de veiligheid en beschikbaarheid zou kunnen gaan beïnvloeden.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbanen op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Daarbij dient het wegontwerp te voldoen aan de provinciale Richtlijnen Wegontwerp. Tevens is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding een VRI te plaatsen, de weg te verbreden conform de provinciale richtlijnen en aan de zijkant te voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd. Ook worden er onderhoudswerkzaamheden aan het kunstwerk uitgevoerd om de veiligheid en de beschikbaarheid te borgen door:

- het kunstwerk te reinigen
- het vervangen van de voegconstructie
- betonreparaties uit te voeren onder de asfaltconstructie
- het verstevigen van de leuningen

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de noordelijke rijbaan van de Tussenring van het kunstwerk over de A6 tot de aansluiting met de Vrijheidsdreef en de zuidelijke rijbaan van de Tussenring van de carpoolplaats tot aan de Bezuidenhoutse dreef
- Tot de scope van dit project behoren de beide bruggen (N.W. en Z.W.) over de Kraanvogelweg (kunstwerken F736 en F737)
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend
  6. Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
  7. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
  8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht
  9. De bermverharding wordt alleen aangebracht

op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers
- Het is van belang de gemeente Almere en de politie bij dit project te betrekken
- Combinatie van werkzaamheden in één project leidt ertoe, dat de overlast voor het weg- en vaarwegverkeer tot een minimum wordt beperkt
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Bij de vast te stellen voorkeursvariant moet het effect van de maatregel in verhouding staan tot de kosten. De kosteneffectiviteit van de variant moet gerelateerd worden aan die van andere verkeersveiligheidprojecten
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. de beschikbaarheid van het object
  4. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  5. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente Almere, RWS en politie

Financiën

Voor dit project is een totaalbedrag geraamd van € 1.250.000 waarvan € 810.000 wordt gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en € 440.000 uit het investeringsbudget wegen.

Planning

Voorbereiding: 2012 en 2013
Realisatie: 2014

Risico's

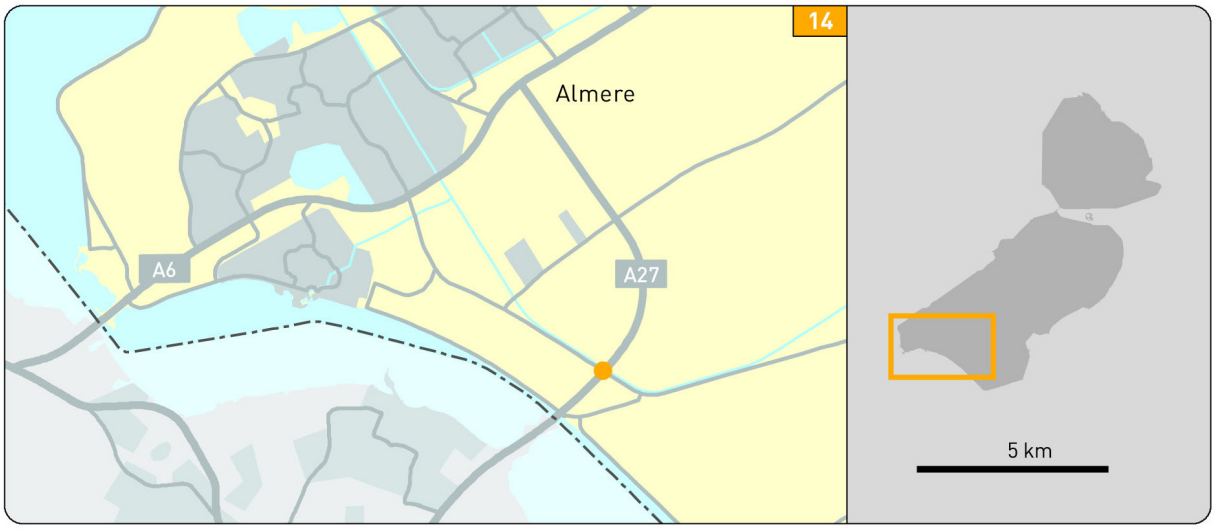
- Op basis van naderonderzoek kan teerhoudend materiaal aangetroffen worden
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden
- Op basis van naderonderzoek kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen. Mogelijk ook de asfaltconstructie op de kunstwerken gelijktijdig vervangen
- Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen

Relaties met andere projecten

Geen.

14132

Verbeteren verkeersafwikkeling A27 - Waterlandseweg



Problematiek
Op de beide kruispunten op de Waterlandse weg aansluitend op de A27 stagneert de verkeersafwikkeling. Het probleem bevindt zich op het raakvlak tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet. Het is een structureel probleem.

Beschrijving oplossing
Het project moet de verkeersafwikkeling verbeteren in het kader van het rijksprogramma 'Beter Benutten'. De voorkeursvariant om de verkeersafwikkeling te verbeteren bestaat uit een toevoeging en herschikking van rijstroken, optimalisering van de verkeersregeling en aanleg van een specifieke rijstrook voor het OV.

Afbakening
Maatregel betreft de afwikkeling op de twee kruisingen van de Waterlandseweg met de A27. Niet de op- en afritten en de rijksweg A27 zelf. Het project moet in 2014 worden afgerond in verband met de bijdrage vanuit het rijk.

Omgevingsanalyse
- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving. Het gaat om werkzaamheden op veelgebruikte en belangrijke kruispunten in Zuidelijk-Flevoland
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente Almere en RWS

Financiën
De projectkosten zijn begroot op € 1.180.000 en zijn uit het rijksprogramma 'Beter Benutten' gedekt voor een bedrag van € 340.000, vanuit de BDU voor € 590.000 en uit het investeringbudget wegen voor een bedrag van € 250.000.

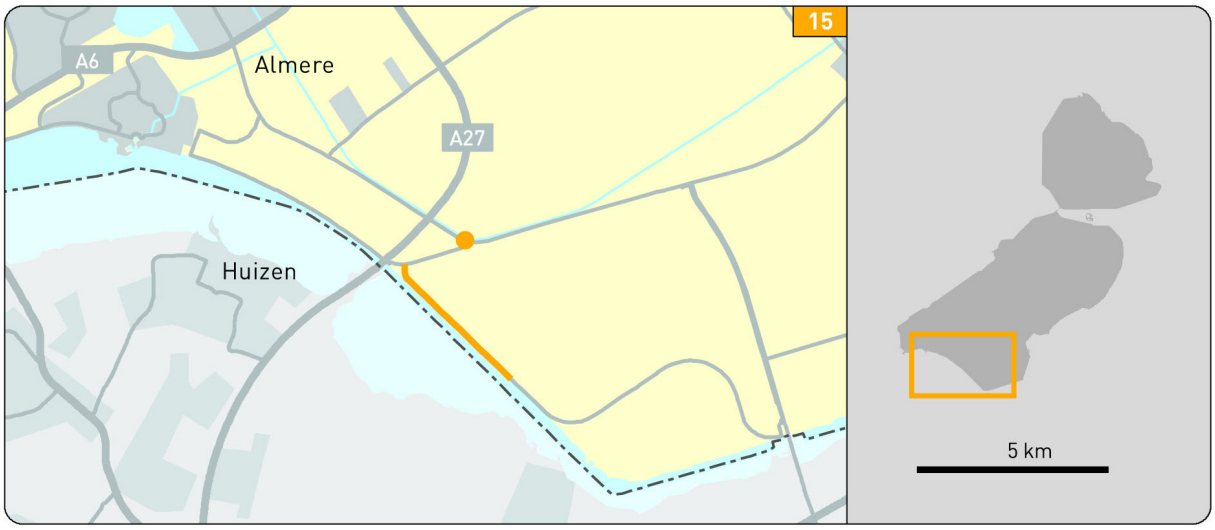
Planning
Voorbereiding: 2012/2013
Uitvoeringsjaar: 2014

Risico's
Project dient uiterlijk in 2014 uitgevoerd te zijn om in aanmerking te komen voor de rijksbijdrage in het kader van Beter Benutten pakket.

Relaties met andere projecten
Het project hangt samen met de verdubbeling van de Waterlandseweg als overeengekomen tussen rijk, provincie Flevoland en gemeente Almere in het kader van het convenant Eerste fase Stedelijke bereikbaarheid Almere en de door de provincie uit te voeren aanpassing van het kruispunt Gooimeerdijk-Gooiseweg, incl. de baanverdubbeling tot aan het kruispunt oostelijke aansluiting A27.

11116

Reconstructie kruispunt Gooiseweg - Gooimeerdijk en onderhoud verharding rijbaan Eemmeerdijk



Problematiek

De Gooiseweg is een belangrijke ontsluitende stroomweg in Zuidoost Flevoland. Het kruispunt Gooiseweg- Gooimeerdijk-Oost komt voor in de top 10 van onveilige provinciale kruispunten. Tevens is sprake van lange wachttijden gedurende de drukke uren van de dag.
Tot slot is er sprake op de Eemmeerdijk van schadekenmerken (lichte tot matige rafeling en lichte tot matige scheurvorming)op basis waarvan de verwachting is dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding in 2014 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt.

Beschrijving oplossing

Er zijn drie varianten ontwikkeld die de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van het kruispunt Gooimeerdijk kunnen verbeteren. Voorkeursvariant is de aanleg van een verkeersregelinstallatie (VRI) met een bypass. Door de aanleg van een VRI kan het verkeer het kruispunt ongehinderd oprijden hetgeen de verkeersveiligheid van het kruispunt sterk verbetert. Het verkeer vanuit Zeewolde in de doorgaande richting de A27/Almere wordt geleid over een bypass en valt daarmee buiten de regeling van de VRI.

Om de kwaliteit van de rijbaan op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Daarbij dient het wegontwerp te voldoen aan de provinciale Richtlijnen Wegontwerp.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort het kruispunt Gooiseweg met de Gooimeerdijk
- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Eemmeerdijk voor het gedeelte van de Gooimeerdijk tot aan hm 4.900
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. Met betrekking tot de kunstwerk is rekening gehouden met het aanbrengen van een waterwerend membraam
  6. Het aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
  7. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
  8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers
- Een mogelijke ontwikkeling in de nabijheid van

het kruispunt is de bouw door de Politie van een Operationeel Centrum Midden Nederland (OCMNL) aan de Gooimeerdijk-oost op de locatie waar momenteel de vestiging Stichtse Brug van de provincie is gesitueerd. Vinden deze bouwplannen doorgang, dan zal het verkeersaanbod op het kruispunt beduidend toenemen. De verkeersproblematiek op het kruispunt zal dan verder verslechteren.
- Combinatie van werkzaamheden in één project leidt ertoe, dat de overlast voor het weg- en vaarwegverkeer tot een minimum wordt beperkt
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente Zeewolde, Eemhof, NUON (windmolenpark) en Waterschap Zuiderzeeland

Financiën

Voor dit project is een totaalbedrag geraamd van € 1.700.000 waarvan € 400.000 wordt gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen, € 650.000 uit het investeringsbudget wegen en € 650.000 uit de BDU.

Planning

Voorbereiding: 2012/2013
Realisatie: 2014

Risico's

- Op basis van naderonderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden
- Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen
- Vertraging in de ruimtelijke ordening procedures kan leiden tot vertraging

Relaties met andere projecten

[14132] A27 x Waterlandseweg verbeteren verkeersafwikkeling
[16114] baanverdubbeling Waterlandseweg SBA

16107

Onderhoud verharding rijbaan en aanleg ontsnipperende maatregelen Slingerweg

Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (plaatselijk rafeling en scheurvorming) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding in 2014 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt. Daarnaast vinden er op deze provinciale wegen regelmatig ongevallen plaats. Het project omvat tevens de aanleg van een voorziening ten behoeve van kleine zoogdieren, waaronder de das. Uit onderzoek is gebleken dat door de huidige versnippering van de populaties de aanleg van faunatunnels gewenst is.

Beschrijving oplossing

Om de rijbaan op het gewenste onderhoudsniveau te brengen, is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding te vervangen. Daarbij dient het wegontwerp te voldoen aan de provinciale Richtlijnen Wegontwerp. Tevens is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding de weg te verbreden conform de provinciale richtlijnen en aan de zijkant te voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.
Bij het voorbereiden van het project wordt de locatie, maatregel en inrichting bepaalt van de te nemen ontsnipperende maatregel. Optie is een twee faunatunnels onder de Slingerweg.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de Slingerweg tussen km. 12.0 en de las met de Erkermederstrand
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Bij de vast te stellen voorkeursvariant moet het effect van de maatregel in verhouding staan tot de kosten. De kosteneffectiviteit van de variant moet gerelateerd worden aan die van andere verkeersveiligheidprojecten
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  5. Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
  6. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
  7. Aanbrengen van bermverharding op locaties waar het risico op het van de weg raken het grootst is
  8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie
  5. het beschermen van kwetsbare diersoorten in Flevoland

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: -

Financiën

De projectkosten zijn begroot op € 830.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen voor een bedrag van € 530.000 en vanuit het investeringbudget wegen voor een bedrag van € 300.000.

Planning

Voorbereiding: 2012/2013
Uitvoeringsjaar: 2014

Risico's

- Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen
- Op basis van nader onderzoek kan er teerhoudend materiaal aangetroffen worden
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor er een zwaardere maatregel moet worden uitgevoerd

Relaties met andere projecten

Geen.

15114

Onderhoud verharding rijbaan, onderhoud kunstwerken en aanleg ontsnipperende maatregelen Buitenring

Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (plaatselijk rafeling en scheurvorming) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding in 2014 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt. Het project omvat tevens de aanleg van een voorziening ten behoeve van kleine zoogdieren. Uit onderzoek is gebleken dat door de huidige versnippering van de populaties de aanleg van faunatunnels gewenst is.
Tot slot blijkt op basis van de visuele inspectie dat het huidige kwaliteitsniveau van de beide kunstwerken in de Buitenring over de Lage vaart dusdanig is dat dit in 2014 de veiligheid en beschikbaarheid kan beïnvloeden.

Beschrijving oplossing

Om de rijbaan op het gewenste onderhoudsniveau te brengen, is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding te vervangen. Daarbij dient het wegontwerp te voldoen aan de provinciale Richtlijnen Wegontwerp.
Tevens is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding de weg te verbreden conform de provinciale richtlijnen en aan de zijkant te voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.
Bij het voorbereiden van het project wordt de locatie, maatregel en inrichting bepaalt van de te nemen ontsnipperende maatregel. Optie is de aanleg van drie faunatunnels onder de Buitenring.
Om de kunstwerken te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft, wordt het noodzakelijk geacht onder andere de volgende werkzaamheden uit te voeren:

1. Reinigen van de kunstwerken
2. Vervangen van de voegovergangen en de voegconstructies
3. Vervangen van de asfaltverharding op de kunstwerken
4. Uitvoeren van betonreparaties onder de asfaltconstructie

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoren de beide bruggen over de Lage vaart (kunstwerken F732 en F733)
- Tot de scope van dit project behoort de zuidelijke rijbaan van de Buitenring tussen de Polderdreef en de A6 (zuidelijke oprit)
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Bij de vast te stellen voorkeursvariant moet het effect van de maatregel in verhouding staan tot de kosten. De kosteneffectiviteit van de variant moet gerelateerd worden aan die van andere verkeersveiligheidprojecten
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Verkeersmaatregelen
  2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
  3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid

4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
5. Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
6. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
7. Aanbrengen van bermverharding op locaties waar het risico op het van de weg raken het grootst is
8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de weggebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. de beschikbaarheid van het object
  4. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
  5. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie
  6. het beschermen van kwetsbare diersoorten in Flevoland

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente Almere en omwonenden

Financiën

De projectkosten zijn begroot op € 1.750.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen voor een bedrag van € 1.430.000 en vanuit het investeringbudget wegen voor een bedrag van € 320.000.

Planning

Voorbereiding: 2012/2013
Uitvoeringsjaar: 2014

Risico's

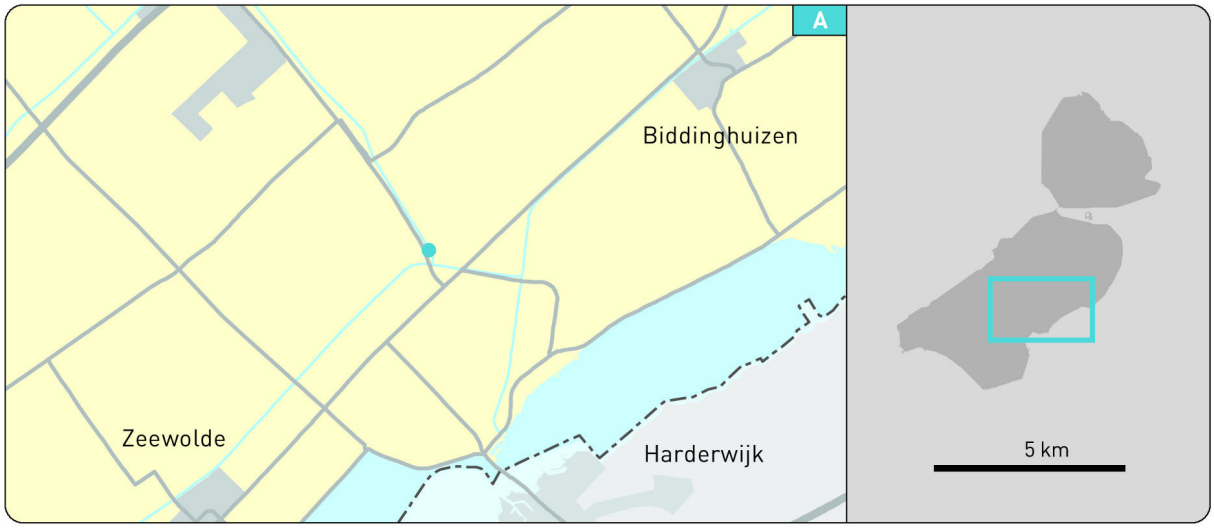
- Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen. Mogelijk dient de asfaltconstructie op de kunstwerken ook vervangen te worden
- Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor er een zwaardere maatregel moet worden uitgevoerd

Relaties met andere projecten

Geen.

12313

Groot onderhoud Larsersluis



Problematiek

Om de overlast voor de burger te beperken en uit efficiency redenen is het provinciale beleid dat eens in de zeven jaar groot onderhoud wordt gepleegd aan de sluiscomplexen. De noodzakelijke werkzaamheden zijn op basis van visuele inspecties in beeld gebracht.

Beschrijving oplossing

Om de sluiscomplexen te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft wordt onder andere de houten sluisdeuren en houten schotten van de sluiskolk hersteld en diverse betonreparaties uitgevoerd aan de sluiskolk.

Afbakening

- Tot de scope van het project behoort de Larsersluis
- De drooglegging van de kolk moet buiten het vaarseizoen worden gepland, zodat het groot onderhoud relatief tot weinig overlast leidt bij de scheepvaart
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  2. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
  3. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande pleziervaart verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij het pleziervaart verkeer omdat gedurende de uitvoering de sluis is gestremd
- De instandhouding door middel van groot onderhoud gebeurt om de bedrijfszekerheid van de sluis voor de pleziervaart te garanderen
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid van de gebruiker
  2. de verbetering van de bereikbaarheid
  3. de beschikbaarheid van het object

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol Provincie:	Opdrachtgever en vaarwegbeheerder
Overig:	Schuttevaer[7] en Waterschap ZZL

Financiën

De kosten voor het vervangen van de aandrijving van de sluisdeuren is geraamd op € 230.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen.

7 De Schuttevaer behartigt namens de beroepsbinnenvaart de belangen op het gebied van nautisch-technische zaken en de natte infrastructuur voor de binnenvaart.

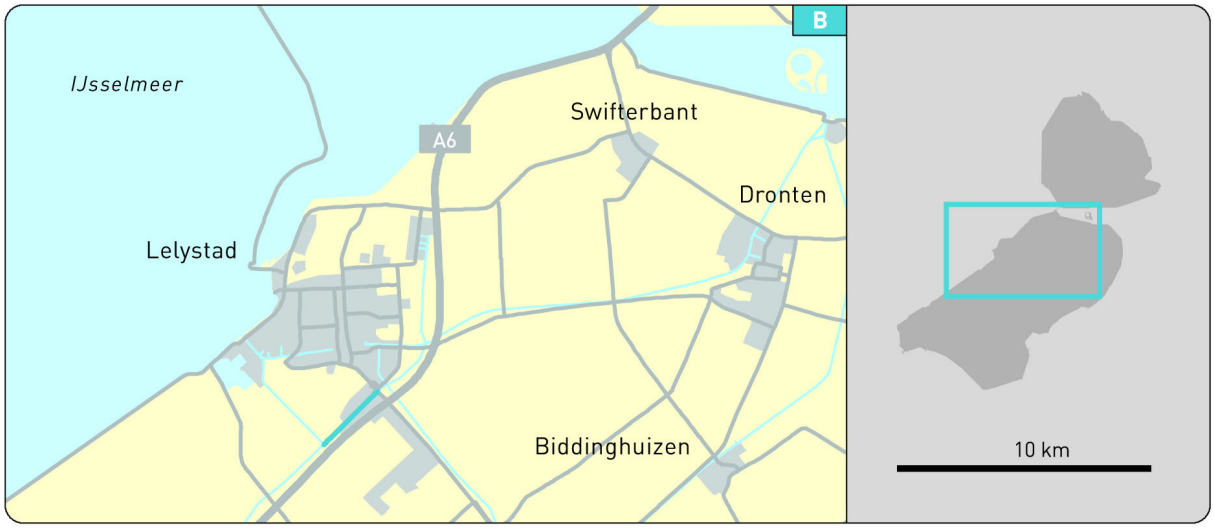
Planning
Voorbereiding: 2012/2013
Uitvoeringsjaar: 2014

Risico's
Uit de nog uit te voeren technische inspectie of gedurende de uitvoering kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen

Relaties met andere projecten
Geen.

13142

Vervanging oeverbeschoeiing links Lage Vaart



Problematiek

De beschoeiingen (verticale damwanden) van de provinciale vaarten zijn voor het grootste deel tussen de 30 en 50 jaar geleden aangelegd. Uit visuele inspecties blijkt dat een deel van de houten damwanden in (zeer) slechte staat zijn en zouden moeten worden vervangen. De houten damwand is op dit traject van de Lage vaart in (zeer) slechte staat. De risico's richting beroepsvaart zijn groot. Tevens grens een deel van het traject aan een bedrijventerrein.

Beschrijving oplossing

De damwand over een lengte van 3.350 meter geheel vervangen.

Afbakening

- Tot de scope van het project behoort de oeverbeschoeiing langs de Lage Vaart aan de linkerkant van hm 21.150 tot hm 24.500
- Dit gedeelte moet het eerste zijn in een reeks van vervangingen van de oeverbeschoeiingen en geldt dan ook als pilot
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
  1. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
  2. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten

Omgevingsanalyse

- Eigenaren van aangrenzende percelen moeten worden geïnformeerd over de uit te voeren vervangingsmaatregel
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
  1. de veiligheid
  2. de beschikbaarheid

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en vaarwegbeheerder
Overig: Schuttevaer

Financiën

De kosten voor het vervangen van de aandrijving van de sluisdeuren is geraamd op € 1.200.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen.

Planning

Voorbereiding: 2013
Uitvoeringsjaar: 2014 (na vaarseizoen)

Risico's

- Uit de nog uit te voeren technische inspectie of gedurende de uitvoering kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen
- Werken met nieuw materiaal voor de oeverconstructie kan tot vertraging leiden

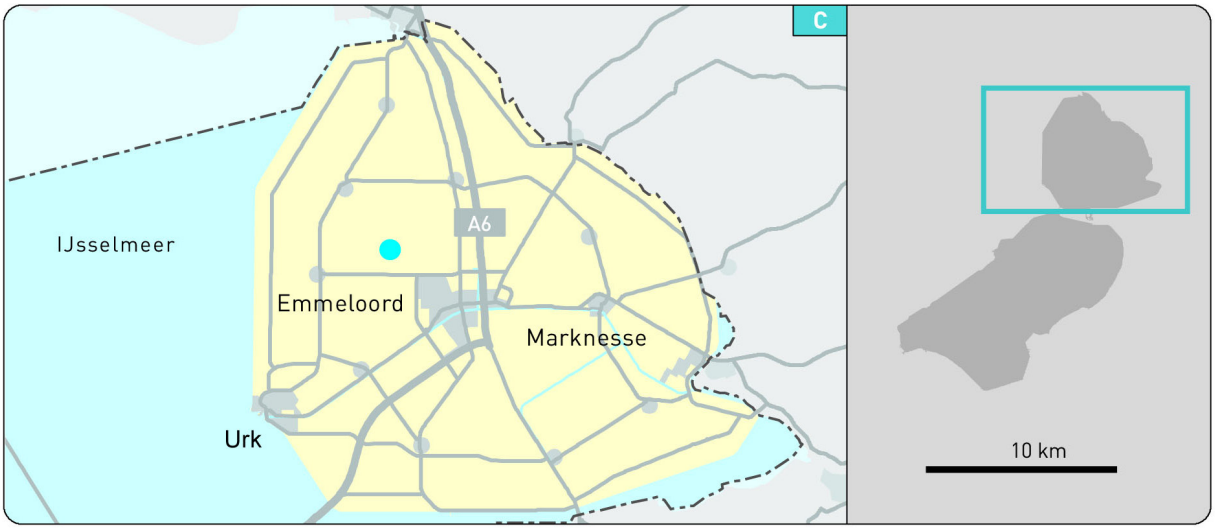
Relaties met andere projecten

Geen.

Torenvalkweg
Torenvalkweg
Torenvalkweg
Flevopoort II
Apollowe
Apolloweg
Heralaan
Heralaan
Artemisweg
Artemisweg
Minerve
Minerveweg
Poseidonweg
Poseidonweg
A6
Flevopoort I
Pascallaan
Donkervoort
Automobielen BV
A6
10
Warandedreef
Warandedreef

13110

Natuurvriendelijke oevers (locatie nader te bepalen)



Problematiek
Op basis van de KaderRichtlijn Water (KRW) zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt over verbetering van de waterkwaliteit in de Noordoostpolder. In totaal moet een lengte van 29 kilometer natuur vriendelijke oever worden aangelegd voor eind 2021.

Beschrijving oplossing
Het aanleggen van natuurvriendelijke oevers draagt bij aan de verbetering van de waterkwaliteit. DLG[8] heeft een pré-verkenning gemaakt met mogelijke locaties en typen aan te leggen oevers. Op basis daarvan zijn voorbereidingen in gang gezet om te bepalen waar, hoeveel kilometer en welk type oever aangelegd kan worden. Hiertoe wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld in 2012 en 2013 waarna de uitvoering zal starten.

Afbakening
De oevers worden alleen aangelegd in gebieden, waar het onderzoek van DLG heeft uitgewezen dat het kansrijk is. Ook worden er in eerste instantie oevers daar aangelegd, waar particulieren / agrariërs bereid zijn (indien nodig) hiervoor grond af te staan.

Omgevingsanalyse
De oevers worden aangelegd op geleide van de KRW en betreft een maatschappelijk doel.
Naast verbetering van de waterkwaliteit wordt een bijdrage geleverd aan de diversificatie van de oever op het gebied van de natuurlijke habitat. Het draagt ook bij aan de toeristisch-recreatieve belevingswaarde van het gebied voor de recreatie-toervaart.

Actoren
Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol provincie:	Vaarwegbeheerder en opdrachtgever
Overig:	Waterschap Zuiderzeeland, grondeigenaren en beheerders

Financiën
Voor het opstellen van een uitvoeringsprogramma in 2012 en 2013 is een bedrag gereserveerd van € 240.000 voor de helft gedekt uit PMJP-middelen (POP). Voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers gedurende de periode 2014 tot en met 2017 is een bedrag begroot van circa € 2,0 mln. gedekt uit het provinciaal investeringenbudget vaarwegen.

Planning

Voorbereiding:	2011-2013
Uitvoering:	2014-2017

Risico's
- Er is onvoldoende medewerking van particulieren om grond beschikbaar te stellen.
- Er zijn te weinig middelen beschikbaar om de gehele lengte aan te leggen.
- Er zijn niet /onvoldoende middelen en mogelijkheden om de vrijkomende grond af te voeren.

Relaties met andere projecten
[10128] aanleg natuurvriendelijke oever Lemstervaart

8 DLG is Dienst Landelijk Gebied van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.

RUIMTE							
NOORDELIJK FLEVOLAND		2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
1	Wellerwaard Corridor-Zuid, stimuleren recreatie en toerisme (subsidie)	1.622					1.622
2	Voorsterbos recreatieve natuurontwikkeling (subsidie)	155					155
3	Luttelgeest Multifunctioneel Evenemententerrein (subsidie)	17					17
SUBTOTAAL NOORDELIJK FLEVOLAND		**1.794**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1.794**
OOSTELIJK FLEVOLAND							
4	Roggebotstaete realiseren attractieve en innovatieve ecologische vestigingslocatie (subsidie)	287	287	287			861
5	Natuurpark Lelystad realiseren kwaliteitsimpuls (subsidie)	323					323
6	Biosafety dierfaciliteit nieuw en verbouw (subsidie)		1.900				1.900
7	Nationaal Evenemententerrein Ellerveld kwaliteitsimpuls (subsidie)	450					450
8	Oostrand Dronten kwaliteitsimpuls recreatie (subsidie)	29					29
9	Harderbos recreatieve natuurontwikkeling (subsidie)	155					155
10	Park de Graafschap en Boulevard De Kaai realiseren hoogwaardige verblijfsgebieden (subsidie)	244					244
SUBTOTAAL OOSTELIJK FLEVOLAND		**1.487**	**2.187**	**287**	**0**	**0**	**3.961**
ZUIDELIJK FLEVOLAND							
11	Stadscentrum Almere, bereikbaarheid op maat (subsidie)	1.256					1.256
12	Woldstrand revitalisering en doorontwikkeling (subsidie)	92					92
13	Boshart Almeerderhout ontwikkeling (financierder)	980	490	294			1.764
SUBTOTAAL ZUIDELIJK FLEVOLAND		**2.327**	**490**	**294**	**0**	**0**	**3.111**
ALGEMEEN							
14	Boerenerven in het groen, kwaliteitsverbetering erfbeplanting (subsidie)	204					204
15	Duurzame oevers aanleg (subsidie)	531	441	415			1.386
16	Soortenbeleid ter vegroting natuurwaarde en biodiversiteit (subsidie)	295					295
17	Antiverdrogingsprojecten ter vegroting natuurwaarde en biodiversiteit (subsidie)	258					258
18	Integrale inrichting Veluwerandmeren (subsidie)	800	800				1.600
SUBTOTAAL ALGEMEEN		**2.088**	**1.241**	**415**	**0**	**0**	**3.743**

TOTAAL BRUTO PROJECTKOSTEN RUIMTE		**7.695**	**3.918**	**996**	**0**	**0**
BIJDRAGEN RUIMTE						
	Bijdrage EFRO Bereikbaarheid op maat	693				
	Bijdrage EFRO Roggebotstaete	154	154	154		
	Bijdrage EFRO Natuurpark Lelystad	117				
	Bijdrage EFRO Integrale inrichting Veluwerandmeren	650	650			
	Bijdrage EFRO Biosafety dierfaciliteit nieuw en verbouw		1.400			
	Bijdrage EFRO Nationaal Evenemententerrein Ellerveld kwaliteit-simpuls	225				
	Bijdrage POP2 Boerenerven in het groen, kwaliteitsverbetering erfbeplanting	133				
	Bijdrage POP2 Wellerwaard Corridor-Zuid, stimuleren recreatie en toerisme	1.622				
	Bijdrage POP2 Oostrand Dronten kwaliteitsimpuls recreatie	21				
	Bijdrage POP2 Harderbos recreatieve natuurontwikkeling	104				
	Bijdrage POP2 Voorsterbos recreatieve natuurontwikkeling	104				
	Bijdrage POP2 Park de Graafschap en Boulevard De Kaai	244				
	Bijdrage POP 2 Luttelgeest Multifunctioneel Evenemententerrein	17				
	Bijdrage POP2 Duurzame oevers aanleg	531	441	415		
	Bijdrage POP2 Woldstrand revitalisering en doorontwikkeling	92				
	Bijdrage IFA2 Boshart Almeerderhout ontwikkeling (financierder)	980	490	294		
	Bijdrage provinciale co-financiering Europees programma Bereikbaarheid op maat	563				
	Bijdrage provinciale co-financiering Europees programma Roggebotstaete	133	133	133		
	Bijdrage provinciale co-financiering Europees programma Natuurpark Lelystad	206				
	Bijdrage provinciale co-financiering Europees programma Biosafety dierfaciliteit nieuw en verbouw		500			
	Bijdrage provinciale co-financiering Europees programma Nationaal Evenemententerrein Ellerveld	225				
	Bijdrage provinciale co-financiering Europees programma Integrale inrichting Veluwerandmeren	150	150			
	Bijdrage provinciale co-financiering PMJP Boerenerven in het groen	71				
	Bijdrage provinciale co-financiering PMJP Oostrand Dronten kwaliteitsimpuls recreatie	8				
	Bijdrage provinciale co-financiering PMJP Harderbos recreatieve natuurontwikkeling	51				
	Bijdrage provinciale co-financiering PMJP Voorsterbos recreatieve natuurontwikkeling	51				
	Bijdrage provinciale co-financiering meerjarenovereenkomst terreinbeheerders Soortenbeleid	295				
	Bijdrage provinciale co-financiering meerjarenovereenkomst terreinbeheerders Antiverdrogingsprojecten	258				
TOTAAL BIJDRAGEN RUIMTE		**7.695**	**3.918**	**996**	**0**	**0**
TOTAAL NETTO PROJECTKOSTEN RUIMTE		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

WEGEN			2013		2014		2015		2016		2017		Totaal
FASE	PROJECT NR.	NOORDELIJK FLEVOLAND	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	
P	13112	DOMINEESWEG (Urk<>A6) onderhoud verharding rijbaan	705	655									**2.265**
		DOMINEESWEG (A6<>Ploegstraat) onderhoud verharding rijbaan	560	160									
		DOMINEESWEGxABTSTOCHT en x PROF.BRANDSMATOCHT onderhoud kunstwerken	20	50									
		HALTE NAGELE aanpassen		35									
		NAGELERWEG (Domineesweg<>Klamp) onderhoud verharding rijbaan	70	10									
P	13113	STEENWIJKERWEG (Vollenhoverweg<>Ettenlandseweg) onderhoud verharding fietspad	420										**1.775**
		VOLLENHOVERWEG (Steenwijkerweg<>Ettenlandseweg) onderhoud verharding fietspad	485										
		STEENWIJKERWEG (Vollenhoverweg<>Ettenlandseweg) onderhoud verharding rijbaan	685	185									
P	13128	REPELWEG aanleg verbindingsweg Kadoelermeer (onderdeel project Vollenhoverbrug)		170									**170**
P	15104	URKERWEGxZUIDWESTERRINGWEG reconstructie kruispunt		500									**525**
		HALTE TOLLEBEEK aanpassen		25									
P	8106	ENS verplaatsen busstation		75									**1.575**
		ENS aanleg ontsluitingsweg bedrijventerrein				1.400							
		ENS aanleg carpoolplaats				100							
V	12309	GEMAALWEG verhogen verkeersklasse en verbreding brugklap Friesesluis			490	1.520							**2.125**
		GEMAALWEG (Brug <> Lemsterweg) onderhoud verharding rijbaan, fietspad en brugdek			50								
		GEMAALWEG vervangen fietsbrug			65								
V	12120	ESPELERRINGWEG (Espelerweg<>las ASB-DAB) onderhoud verharding rijbaan			480	50							**530**
P	12106	BANTERWEG (Oosterringweg<>Jeanne D'Arclaan) onderhoud verharding rijbaan			645	165							**885**
		HALTES BANT, KRAGGENBURG en LUTTELGEEST aanpassen				75							
P	14102	OOSTERRINGWEG (Friesepad<>Kuinderweg) onderhoud verharding rijbaan			570	185							**805**
		OOSTERRINGWEG aanleg ontsnipperende voorziening				50							
P	13114	ZUIDWESTERRINGWEG (Urkerweg<>Nagelerweg) onderhoud verharding fietspad			490								**595**
		ZUIDWESTERRINGWEGxKAREL DOORMANTOCHT vervangen fietsbrug			50								
		ZUIDWESTERRINGWEG (Urkerweg<>Nagelerweg) vervangen beplanting (deel PMJP)				55							
P	13126	URKERWEG (Zuidwesterringweg<>Urk) onderhoud verharding rijbaan					670	115					**835**
		URKERWEGxZUIDWESTERINGWEG onderhoud tunnelbak					50						
P	16104	NAGELERWEG (Nagele<>Emmeloord) onderhoud verharding rijbaan							1.440	220			**1.855**
		NAGELERWEG (Klamp<>Kombord) onderhoud verharding rijbaan							85	10			
		NAGELERWEGxNAGELERVAART onderhoud kunstwerk							35	25			
		NAGELERWEGxZUIDERTOCHT onderhoud kunstwerk							15	25			
P	16103	ZUIDWESTERRINGWEG (Staartweg<>A6) onderhoud verharding rijbaan									820	290	**1.220**
		ZUIDWESTERRINGWEG aanleg ontsnipperende voorziening										110	
P	17111	KRAGGENBURGERWEG (Zwolse Vaart-Rotonde Kraggenburg) onderhoud verharding rijbaan									480	130	**1.360**
		REPELWEG (Vollenhoverweg-Kraggenburgerweg) onderhoud verharding rijbaan									450	130	
		KRAGGENBURGERWEG (gemaal Smeege) onderhoud kunstwerk									45	25	
		KRAGGENBURGERWEG en REPELWEG aanleg ontsnipperende maatregelen										100	
V	17112	SCHOKKERRINGWEG (parallelweg Nagele-Ens) onderhoud verharding rijbaan									720	100	**820**
SUBTOTAAL NOORDELIJK FLEVOLAND			**2.945**	**1.865**	**2.840**	**3.600**	**720**	**115**	**1.575**	**280**	**2.515**	**885**	**17.340**

WEGEN			2013		2014		2015		2016		2017		Totaal
FASE	PROJECT NR.	OOSTELIJK FLEVOLAND	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	
R	12104	MARKERWAARDDIJK onderhoud verharding rijbaan en verkeersveiligheidmaatregelen	3.550	4.900									**8.450**
P	13321	HANZEWEGxHOGE VAART onderhoud kunstwerk	50	35									**85**
P	13124	N23 werkzaamheden onderliggende wegennet		300									**300**
P	13116	HOUTRIBWEG (Parlaan<>inrit NS bedieningsgebouw) onderhoud verharding rijbaan	540	75									**665**
		HOUTRIBWEG aanleg ontsnipperende voorziening		50									
P	13117	BIDDINGRINGPAD (Swifterweg<>Harderringweg) onderhoud verharding rijbaan	570										**570**
R	13202	BIDDINGWEG (tracé HANZELIJN) aanbrengen boombeplanting (deel PMJP)		45									**45**
P	14104	SWIFTERWEGxLISDODDEWEG aanleg rotonde		500									**1.970**
		SWIFTERWEGxLAGE VAART onderhoud kunstwerk	600	35									
		SWIFTERWEG (Rietweg<>Lage Vaart) onderhoud verharding rijbaan	620	215									
P	13120	HARDERBOSWEGxGEMAAL LOVINK onderhoud kunstwerk	50	35									**85**
P	13122	LARSERWEG ZB (Lage Vaart<>A6) onderhoud verharding rijbaan			450								**800**
V		LARSERWEGxA6 verbeteren verkeersafwikkeling (Beter Benutten project)				350							
P	14105	DRONTERWEG (Lisdoddepad<>Swifterringweg en A6<>Lage Vaart) onderhoud verharding rijbaan			710	115							**1.295**
		DRONTERWEGxLAGE VAART en WIERTOCHT onderhoud kunstwerk asfalt en voegen			80	35							
		DRONTERWEG aanleg ontsnipperende voorziening				50							
		DRONTERWEG (Rietweg<>Lisdoddeweg) onderhoud verharding fietspad			305								
P	14106	LARSERWEG ZB (Vogelweg<>Hoge Vaart) onderhoud verharding rijbaan			635	25							**845**
		LARSERWEG ZBxHOGE VAART onderhoud kunstwerk			150	35							
R	14201	BIDDINGRINGWEG (Palingweg<>Swifterweg) vervanging beplanting fase 2			70								**70**
V	12116	DRONTERRINGWEG (N23<>Swifterringweg) onderhoud verharding rijbaan					970	120					**2.560**
		KAMPERHOEKWEG NB (Swifterringweg<>rijbaansplitsing) onderhoud verharding rijbaan											
		DRONTERRINGWEGxBIDDINGWEG aanleg rotonde						735					
		DRONTERRINGWEGxDE POORT aanleg rotonde						735					
P	15106	SPIJKWEG (Elburgerweg<>Spijkven en Colombinehuis<>Bremerbergweg) onderhoud rijbaan verharding					510	50					**1.250**
		SPIJKWEG (Bremerbergweg<>Bremerbergdijk) onderhoud verharding fietspad					640						
		SPIJKWEG aanleg ontsnipperend voorziening						50					
P	15107	DRONTERWEGxWIERTOCHT onderhoud fietsbrug					60						**100**
		DRONTERWEGx zijtak LAGE VAART onderhoud fietsbrug					40						
V	16122	LUCHTHAVEN LELYSTAD infrastructurele ontsluiting op Larserweg								980			**980**
P	15201	BIDDINGRINGWEG (Biddinghuizen) vervanging wilgen							135				**135**
P	16105	ELBURGERWEG (Biddingringweg<>km 28.9) onderhoud verharding rijbaan							1.470	215			**2.085**
		ELBURGERWEGxHARINGWEG reconstructie kruispunt								350			
		ELBURGERWEG aanleg ontsnipperende voorzieningl								50			
P	16121	HARDERBOSWEG (Gemaal Lovink<>Harderdijk) onderhoud verharding rijbaan							720	130			**850**
P	17122	BIDDINGWEG (km 2.7<>Lage Vaart) onderhoud verharding rijbaan									570	200	**1.175**
		BIDDINGWEG (Dronterringweg - hm 1.8) onderhoud verharding rijbaan									280	125	
	-	LUCHTHAVEN LELYSTAD bijdrage onder voorwaarden										550	**550**
P	17121	GOOISEWEG (Harderringweg - Viaduct Hoge Vaart) onderhoud verharding rijbaan									260	15	**275**
SUBTOTAAL OOSTELIJK FLEVOLAND			**5.980**	**6.190**	**2.400**	**610**	**2.220**	**1.690**	**2.325**	**1.725**	**1.110**	**890**	**25.140**

WEGEN			2013		2014		2015		2016		2017		Totaal
FASE	PROJECT NR.	ZUIDELIJK FLEVOLAND	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	
P	13123	SLINGERWEG (Slingerpad<>Nijkerkerweg) onderhoud verharding fietspad en fietsbrug	200										**200**
P	13120	WATERLANDSEWGxAFWATERINGSKANAAL onderhoud kunstwerk	30	35									**290**
		VOGELWEGxHOGE VAART onderhoud kunstwerk	20	35									
		HOGERINGxREALITEITSPAD onderhoud kunstwerken	50	120									
	10117	ALMERE POORT (Pampusweg<>Hollandse brug) bijdrage aanleg busbaan		1.100		1.100							**2.200**
P	13108	GOOISEWEG (Spiekweg<>Nijkerkerweg, Trekkersveld en Groenewoudsetocht) aanleg tweede rijbaan		7.500		9.125							**16.625**
P	14108	TUSSENRING NB (A6<>Vrijheidsdreef) onderhoud verharding rijbaan			540	25							**1.250**
		TUSSENRING ZB (A6 <> Buitenhoutsedreef) onderhoud verharding rijbaan			190	25							
		TUSSENRINGxKRAANVOGELWEG NW en ZW onderhoud kunstwerk			80	70							
		TUSSENRING X HOGERING plaatsen VRI				320							
V	14132	A27 x WATERLANDSEWEG verbeteren verkeersafwikkeling (Beter Benutten project)				1.180							**1.180**
P	11116	GOOISEWEGxGOOIMEERDIJK reconstructie kruispunt				1.275							**1.700**
P		EEMMEERDIJK (Gooimeerdijk<>km 4.9) onderhoud verharding rijbaan			400	25							
P	16107	SLINGERWEG (km 12.0<>Nijkerkerweg) onderhoud verharding rijbaan			530	200							**830**
		SLINGERWEG aanleg ontsnipperende voorziening				100							
P	15114	BUITENRING ZB (Polderdreef<>A6) onderhoud verharding rijbaan			1.310	50							**1.750**
		BUITENRING onderhoud kunstwerken			120	70							
		BUITENRING aanleg ontsnipperende voorziening				200							
P	13201	SPIEKWEG (Nijkerkerweg<> Nulderpad) vervanging beplanting					145						**370**
		GOOISEWEG ontsnipperende maatregel (PMJP)				10							
		BUITENRING vervangen populieren 1e fase					115						
		NIJKERKERWEG (Spiekweg<> Winkelweg) vervanging beplanting fase 3					100						
V	15113	VOGELWEG (A27<>Roerdompweg) onderhoud verharding rijbaan diverse wegvakken					1.075	150					**1.925**
		VOGELWEG/WULPWEG aanleg rotonde						350					
		VOGELWEG/DODAARSWEG aanleg rotonde						350					
V	15131	GOOISEWEG (Ganzenweg<>Zeewolde) aanleg tweede rijbaan						2.940		2.940			**5.880**
V	16114	STEDELIJKE BEREIKBAARHEID ALMERE: WATERLANDSEWEG verbreding						5.200		7.155		5.360	**17.715**
V	16102	STEDELIJKE BEREIKBAARHEID ALMERE: HOGERING capaciteituitbreiding										24.680	**24.680**
P	15111	GANZENWEG ZB (Gooiseweg<>Knardijk) onderhoud geluidreducerende deklaag rijbaan							540				**540**
P	16132	SLINGERWEG (Schillinkweg<>Eempad) onderhoud verharding rijbaan							300	130			**430**
P	16109	ZEEWOLDERDIJK (Knardijk<>Zeewolde) onderhoud verharding fietspad							150				**620**
		ZEEWOLDERDIJK (Knardijk<>Zeewolde) onderhoud verharding rijbaan							400	70			
V	14107	GANZENWEGxKNARDIJK reconstructie kruispunt										1.960	**1.960**
P	17121	GOOISEWEG (Knardijk - viaduct ‘de Jellema’) onderhoud verharding rijbaan								40	680	20	**740**
P	15112	HOGERING NB (Grasweg<>Contrabasweg) en HOGERING ZB (Muziekdreef<>Grasweg) onderhoud geluidreducerende deklaag rijbaan									670	50	**1.245**
		HOGERINGxMUZIEKDREEF NW onderhoud kunstwerk									30	35	
		HOGERINGxPARKWETERING NW onderhoud kunstwerk									30	35	
		HOGERINGxPAMPUSHAVENWEG NW onderhoud kunstwerk									30	35	
		HOGERING x PARKWETERING ZO onderhoud kunstwerk									30	35	
		HOGERINGxMUZIEKDREEF ZO onderhoud kunstwerk									30	35	
		HOGERINGxMADISONPAD onderhoud kunstwerken NB en ZB									130	70	
SUBTOTAAL ZUIDELIJK FLEVOLAND			**300**	**8.790**	**3.170**	**13.775**	**1.435**	**8.990**	**1.390**	**10.335**	**1.630**	**32.315**	**82.130**

WEGEN			2013		2014		2015		2016		2017		Totaal
FASE	PROJECT NR.	ALGEMEEN	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	
R	11320	Niet-jaarlijks onderhoud verkeersregelinstallaties en openbare verlichting	40		40		40		40		40		**200**
	-	Engineering		0		0		0		0		0	**0**
R	12323	Vervangen openbare verlichting	155		150						200		**505**
P	15303	Vervanging verkeersregelinstallaties (VR80 types)							320		320		**640**
P	13141	Aanleg attentieverhogende verkeersveiligheidsmaatregelen in bochten		100		100							**200**
		Benodigde investeringsruimte i.v.m. dekking 1e begrotingswijziging 2013	70	1.450	10	530	20	485		520		942	**4.027**
SUBTOTAAL ALGEMEEN			**265**	**1.550**	**200**	**630**	**60**	**485**	**360**	**520**	**560**	**942**	**5.572**

WEGEN			2013		2014		2015		2016		2017	
			niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen
UITGAVEN WEGEN												
		Noordelijk Flevoland	2.945	1.865	2.840	3.600	720	115	1.575	280	2.515	885
		Oostelijk Flevoland	5.980	6.190	2.400	610	2.220	1.690	2.325	1.725	1.110	890
		Zuidelijk Flevoland	300	8.790	3.170	13.775	1.435	8.990	1.390	10.335	1.630	32.315
		Algemeen	265	1.550	200	630	60	485	360	520	560	942
TOTAAL BRUTO PROJECTKOSTEN WEGEN			**9.490**	**18.395**	**8.610**	**18.615**	**4.435**	**11.280**	**5.650**	**12.860**	**5.815**	**35.032**

WEGEN		2013		2014		2015		2016		2017	
		niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen
BIJDRAGEN WEGEN											
	BDU directe uitkering infra en impuls vergroten verkeersveiligheid provinciaal wegennet		1.310		1.297		1.289		1.299		1.291
	BDU MARKERWAARDDIJK verkeersveiligheidmaatregelen		500								
	BDU ALMERE POORT (Pampusweg<>Hollandse brug) bijdrage aanleg busbaan		1.100		1.100						
	BDU GOOISEWEG (Spiekweg<>Nijkerkerweg, Trekkersveld en Groenewoudsetocht) aanleg tweede rijbaan		2.950		3.450						
	BDU REPELWEG aanleg verbindingsweg Kadoelermeer (onderdeel project Vollenhoverbrug)		85								
	BDU OV-haltevoorzieningen (incl. toegankelijkheid en knooppunten)		60		75						
	BDU GEMAALWEG verhogen verkeersklasse brugklap Friesesluis				775						
	BDU ENS aanleg ontsluitingsweg bedrijventerrein				700						
	BDU GOOISEWEGxGOOIMEERDIJK en A27 x Waterlandseweg				1.240						
	BDU SBA: WATERLANDSEWEG verbreding						2.230		3.230		3.513
	BDU SBA: HOGERING capaciteituitbreiding										759
	Bijdrage gemeente Almere SBA: WATERLANDSEWEG verbreding (deel BDU)						500		500		500
	Bijdrage gemeente Almere SBA: HOGERING capaciteituitbreiding (deel BDU)										800
	BDU GANZENWEGxKNARDIJK reconstructie kruispunt										1.000
	BDU GOOISEWEG (Ganzenweg<>Zeewolde) aanleg tweede rijbaan						1.500		1.500		
	BDU LUCHTHAVEN LELYSTAD infrastructurele ontsluiting op Larserweg								500		
	Infrafonds GOOISEWEG (Spiekweg<>Nijkerkerweg, Trekkersveld en Groenewoudsetocht) aanleg tweede rijbaan		1.000		500						
	Infrafonds REPELWEG aanleg verbindingsweg Kadoelermeer (onderdeel project Vollenhoverbrug)		85								
	Infrafonds SBA: WATERLANDSEWEG verbreding						1.115		1.615		557
	Infrafonds SBA: HOGERING capaciteituitbreiding										1.579
	Infrafonds GANZENWEGxKNARDIJK reconstructie kruispunt										750
	Infrafonds GOOISEWEG (Ganzenweg<>Zeewolde) aanleg tweede rijbaan						750		750		
	Bijdrage gemeente Urk Domineesweg (Urk <> A6)		100								
	Bijdrage PMJP ontwikkelen en herstellen beplanting wegen (incl. 50% cofin. prov. middelen)		45		65						
	Bijdrage Rijk A27 x WATERLANDSEWEG verbeteren verkeersafwikkeling (Beter Benutten project)				340						
	Bijdrage vanuit voorziening NJO vaarwegen t.b.v. groot onderhoud Friese sluis			500							
	Strategische reserve / ZZL SBA WATERLANDSEWEG verbreding						1.115		1.615		557
	Bijdrage gemeente Almere SBA: WATERLANDSEWEG verbreding						340		340		340
	Bijdrage gemeente Almere SBA: HOGERING capaciteituitbreiding										779
	Bijdrage gemeente Zeewolde GOOISEWEG (Trekkersveld en Groenewoudsetocht) aanleg tweede rijbaan		1.750		2.405						
	Bijdrage Rijk SBA: HOGERING capaciteituitbreiding										19.748
	Strategische reserve / ZZL SBA HOGERING capaciteitsuitbreiding										1.270
	Strategische reserve / ZZL LUCHTHAVEN LELYSTAD bijdrage onder voorwaarden en infrastructurele ontsluiting op de Larserweg								500		550
TOTAAL BIJDRAGEN WEGEN		**-**	**8.985**	**500**	**11.947**	**-**	**8.839**	**-**	**11.849**	**-**	**33.993**
TOTAAL NETTO PROJECTKOSTEN WEGEN		**9.490**	**9.410**	**8.110**	**6.668**	**4.435**	**2.441**	**5.650**	**1.011**	**5.815**	**1.039**

VAARWEGEN			2013		2014		2015		2016		2017		Totaal
FASE	PROJECT NR.	NOORDELIJK FLEVOLAND	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	
R	10128	LEMSTERVAART aanleg natuurvriendelijke oever		1.184									1.184
-	12309	FRIESE SLUIS bijdrage aan investeringswerk t.b.v. groot onderhoud			500								500
V	13110	NATUURVRIENDELIJKE OEVERS (locaties nader te bepalen)		120		580		580		406		406	2.092
V	15316	TOLLEBEKERBRUG groot onderhoud					150						150
P	15304	MARKNESSERSLUIS groot onderhoud					550						550
V	15301	VOORSTERSLUIS groot onderhoud (incl. vervangen val)									450		450
V	13142	LEMSTERVAART vervanging oeverbeschoeiing links, km. 12.5-15.2							740		100		840
SUBTOTAAL NOORDELIJK FLEVOLAND			-	1.304	500	580	700	580	740	406	550	406	5.766

VAARWEGEN			2013		2014		2015		2016		2017		Totaal
FASE	PROJECT NR.	OOSTELIJK FLEVOLAND	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	
R	13302	NOORDERSLUIS vervanging aandrijving sluisdeuren	850										850
R	13301	ELBURGERBRUG groot onderhoud (incl. vervangen val)	700										700
P	12313	LARSERSLUIS groot onderhoud			230								230
P	15305	KAMPERSLUIS herstellen sluisdeuren, conserveren beton en staal							200				550
		KETELSLUIS herstellen sluisdeuren, revisie aandrijving waaierdeuren en groot onderhoud steiger							350				
P	17321	NOORDERSLUIS groot onderhoud									220		220
V	13142	LAGE DWARSVAART vervanging oeverbeschoeiing rechts, km. 5.25-5.40	50										50
V	13142	LAGE VAART vervanging oeverbeschoeiing links, km. 21.150-24.500			1.200								1.200
V	13142	LAGE DWARSVAART vervanging oeverbeschoeiing links, km. 3.00-5.100					750						750
SUBTOTAAL OOSTELIJK FLEVOLAND			1.600	-	1.430	-	750	-	550	-	220	-	4.550

VAARWEGEN			2013		2014		2015		2016		2017		Totaal
FASE	PROJECT NR.	ZUIDELIJK FLEVOLAND	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	
R	13121	HOGE VAART bijdrage aanleg natuurvriendelijke oever		942									942
V	13142	HOGE VAART vervanging oeverbeschoeiing links, km. 0.0-0.50									170		170
V	13142	LAGE VAART vervanging oeverbeschoeiing links, km. 0.45-0.90									150		150
V	13142	LAGE VAART vervanging oeverbeschoeiing rechts, km. 0.50-0.85									110		110
SUBTOTAAL ZUIDELIJK FLEVOLAND			-	942	-	-	-	-	-	-	430	-	1.372

VAARWEGEN			2013		2014		2015		2016		2017		Totaal
FASE	PROJECT NR.	ALGEMEEN	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	
R	-	Baggeren (bijdrage aan Waterschap)	200		200		200		200		200		1.000
R	12114	Revisie aanlegsteigers			150		100		100				350
R	11128	Niet jaarlijks onderhoud bestaande natuurvriendelijke oevers Flevoland	125		125		125		125		125		625
R	06321	AFSTANDBEDIENING objecten en bruggen in Flevoland		4.102									4.102
SUBTOTAAL ALGEMEEN			325	4.102	475	-	425	-	425	-	325	-	6.077

TOTALEN VAARWEGEN	2013		2014		2015		2016		2017	
Uitgaven vaarwegen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen	niet-jaarlijks onderhoud	inves-teringen
Noordelijk Flevoland	-	1.304	500	580	700	580	740	406	550	406
Oostelijk Flevoland	1.600	-	1.430	-	750	-	550	-	220	-
Zuidelijk Flevoland	-	942	-	-	-	-	-	-	430	-
Algemeen	325	4.102	475	-	425	-	425	-	325	-
TOTAAL BRUTO PROJECTKOSTEN VAARWEGEN	1.925	6.348	2.405	580	1.875	580	1.715	406	1.525	406
BIJDRAGEN VAARWEGEN										
Bijdragen PMJP (Project afstandbediening vaarwegobjecten)		2.051								
Dekking project afstandbediening vaarwegobjecten op basis van inverdienmodel		2.051								
Bijdrage POP-gelden t.b.v. aanleg nvo Hoge Vaart		706								
Bijdrage POP-gelden t.b.v. aanleg nvo Lemstervaart		592								
Bijdrage POP-gelden t.b.v. aanleg nvo diverse locaties NOP		60								
Bijdrage Synergiegelden KRW nvo's te NOP				174		174				
TOTAAL BIJDRAGEN VAARWEGEN	-	5.460	-	174	-	174	-	-	-	-
TOTAAL NETTO PROJECTKOSTEN VAARWEGEN	1.925	888	2.405	406	1.875	406	1.715	406	1.525	406

BIJLAGE

COALITIEAKKOORD FLEVOLAND 2011-2014

(Flevoland: Zelfstandig & Uniek)

RUIMTE & BEREIKBAARHEID

Flevoland is een jonge provincie, die volop ruimte biedt voor ontwikkeling. Dat staat overigens niet overal per definitie en in dezelfde mate gelijk aan groei. Groei is nooit een doel op zichzelf. Ook onze jonge provincie kent een diversiteit aan gebieden, met elk een eigen karakteristiek. Die verscheidenheid draagt bij aan de aantrekkelijkheid van het gebied en willen we dan ook koesteren; het is de kracht die essentieel is voor de transitie van het gehele gebied. Dat vraagt een passende aanpak, toegespitst op de specifieke situatie van het betreffende gebied. De gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de eigen plannen. De provincie ziet toe op een provinciebreed evenwichtige ontwikkeling. Dat gebeurt op basis van een expliciet benoemde rol, die in overleg met de gemeenten wordt bepaald en niet altijd voor elke gemeente gelijk hoeft te zijn.

Omgevingsplan

Ons omgevingsplan, dat de kaders geeft voor integrale gebiedsontwikkeling, zal worden geactualiseerd. We vinden dat ons huidige plan nog voldoende ruimte biedt en willen de hoofdlijnen hiervan zoveel mogelijk handhaven. Een breed interactief proces achten we hiervoor dan ook niet noodzakelijk. Wel nodigen we in het bijzonder de Flevolandse gemeenten van harte uit om hun visie in te brengen bij de reguliere inspraakprocedures die we hiervoor zullen volgen. We willen in het nieuwe omgevingsplan een duidelijk onderscheid aanbrengen tussen beheer- en ontwikkeltaken.

Water

We blijven actief participeren in het Deltaprogramma Water. Pas wanneer de scenario's voor het Deltaprogramma duidelijk zijn, bepalen we hierin onze inzet. Leidend daarbij zijn de gevolgen voor de inwoners van onze provincie.

Bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid van en binnen Flevoland is een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van onze ruimtelijke en economische ambities. Dit is ook essentieel om inhoud te geven aan onze schakelfunctie tussen de Randstad, Midden, Noord en Oost-Nederland. Bijzondere aandacht willen wij schenken aan de Oost-West as. Met het in gebruik nemen van de Hanzelijn en de ontwikkeling van de N23 komt de regio Lelystad-Dronten-Kampen-Zwolle in een duidelijk nationaal netwerk. Als schakel tussen de noordelijke Randstad en Noord- en Noordoost-Nederland zal het gebied steeds meer dynamiek gaan vertonen. Wij zien in de komst van Hogeschool Windesheim naar Flevoland het bewijs dat een samenwerking met de regio Zwolle ook op het gebied van voorzieningen kansrijk is.

Voordat kan worden gesproken over een toekomstige groeiopgave van Flevoland moet het Rijk eerst de bestaande afspraken over het verbeteren van de bereikbaarheid nakomen. Het gaat daarbij vooral over de verdubbeling van de rijkswegen A6-A1-A9 en de verdubbeling van de Flevospoorlijn.
Daarnaast liggen er opgaven die samenhangen met de schaalsprong, zoals de IJmeerverbinding, de

stedelijke bereikbaarheid Almere en het toekomstperspectief voor het Markermeer en IJmeer. Conform ons algemene uitgangspunt, wordt onze inzet voor deze Rijksopgaven begrensd door de omvang van de middelen die het Rijk daarvoor beschikbaar stelt: geen Rijksplannen zonder Rijksgeld.

Om de bereikbaarheid binnen onze provincie op peil te houden, blijven we investeren in wegen en openbaar vervoer. Gezien het financiële perspectief ontkomen we hierin niet aan versobering. We vragen het college hiervoor een voorstel voor te bereiden met daarin een integrale financiële afweging. In dit voorstel worden zowel nieuwe investeringen als het onderhoudsniveau betrokken. Onderdeel daarvan is een herziening van het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (PMIT), dat onder meer worden getoetst aan gewijzigde woningbouwvolumes. Daarnaast worden het Infrafonds en de Rijksbezuiniging op de Brede Doeluitkering (BDU) hierbij betrokken.
Ons ambitieniveau en tempo bij de ontwikkeling van het carré van wegen rondom luchthaven Lelystad (A6, A27, Larserweg, Gooiseweg) stemmen we af op het ontwikkeltempo van de luchthaven. Hiermee houden we het ontwikkelingsperspectief rondom de luchthaven in stand. Wij kiezen bovendien voor een integrale benadering en plaatsen de ontsluiting van de luchthaven in een bredere context. Hierbij denken wij bijvoorbeeld aan de samenhang met het transferium in Lelystad.

Openbaar Vervoer

Mobiliteit is een voorwaarde om deel te nemen aan sociale en maatschappelijke activiteiten en om gebruik te maken van voorzieningen. Het openbaarvervoer moet hierin voorzien voor diegenen die niet kunnen beschikken over een auto en voor wie de(brom)fiets geen geschikt alternatief is. Bij de concessieverlening is veiligheid een belangrijk criterium. Ook in het openbaar vervoer dwingen de Rijksbezuinigingen op de Brede Doeluitkering (BDU) ons tot keuzes. We maken die keuzes heel zorgvuldig, omdat we ons realiseren hoe belangrijk openbaar vervoer is voor die reizigers die hierop zijn aangewezen. We zorgen daarom voor een sluitend netwerk van busdiensten. Versoberingen zoeken wij in de eerste plaats in de uitvoering van het vervoer, bijvoorbeeld door de inzet van kleinere bussen of door samenwerking, en niet in de frequentie. Als de frequenties al moeten worden aangepast, dan kiezen we in de eerste plaats voor verlaging van frequenties in stedelijk gebied en niet in het landelijk gebied. Als ondergrens in de beschikbaarheid van openbaar vervoer gaan we uit van de kaders die zijn vastgelegd in de nota Mobiliteit. Bij de heroverweging van het openbaar vervoer betrekken we ook de efficiency van het stedelijk vervoer (Almere en Lelystad). Wij vinden een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding naar het Noorden via de Noordoostpolder van belang. Wij monitoren het gebruik van de nieuwe Hanzelijn en zullen het overige openbaar vervoer afstemmen op de mogelijk veranderende behoefte.

Landelijk gebied

In het landelijk gebied passen we de ambities aan het perspectief van veranderende ontwikkeltempo. Dat houdt in meer aandacht voor beheer en weloverwogen besluitvorming over nieuwe ontwikkelplannen. Leefbaarheid in de kernen en de kwaliteit van de kleinschaligheid in het landelijk gebied zijn daarbij belangrijke thema's.

De leefbaarheid in het landelijk gebied willen we verbeteren. Daarvoor zetten we het ruimtelijk beleid actief in. Gemeenten krijgen meer ruimte om in hun bestemmingsplannen kleinschalig multifunctioneel gebruik van het landelijk gebied mogelijk te maken, in balans met de transitie van de landbouw. Uitgangspunt hierbij is dat de ruimtelijke kwaliteit wordt geborgd. De kaders voor het kleinschalig multifunctioneel gebruik van het landelijk gebied leggen wij vast in de nieuwe kadernota landbouw en visserij).

Werklocaties

Onze regierol bij de ontwikkeling van kantorenlocaties en bedrijventerreinen staat in het teken van slim en zuinig ruimtegebruik. Daarbij moet er voldoende ruimte zijn in Flevoland voor nieuwe ontwikkelingen. Als uitgangspunt hanteren wij hiervoor de SER-ladder, waarbij de bedrijfs- en kantorenlocaties in afstemming met omringende regio's worden geprogrammeerd. Wij staan een optimale benutting van bestaande terreinen voor. Dat betekent dat wij het toestaan van nieuwe locaties zullen afwegen tegen het bestaande aanbod en de mogelijkheden tot herstructurering. Ook de effecten van het 'nieuwe werken' betrekken we hierbij. De middelen die het Rijk beschikbaar stelt begrenzen de inzet van de provincie op dit thema.

Natuur en milieu

Duurzaamheid is een integraal onderdeel van ons hele beleid. We vinden dat we bij alles wat we doen rekening moeten houden met de effecten op de generaties die na ons komen. Duurzaamheid is niet alleen een opdracht, maar ook een belangrijke kans. Vooral op het gebied van duurzame energie heeft Flevoland inmiddels een gidsfunctie, die interessante kansen biedt voor onze economie en een stimulans voor de werkgelegenheid kan zijn. Het is onze ambitie om in 2020 energieneutraal te zijn, exclusief transport. In deze coalitieperiode besteden wij extra aandacht aan verduurzaming van het transport.

Colofon

Dit is een uitgave van
Provincie Flevoland
afdeling Ruimte & Mobiliteit
Visarenddreef 1
Postbus 55
8200 AD Lelystad

Meer weten over het p-MIRT?
Mail of bel naar: Peter Noordijk of Ad Otte
E-mail: noordijk@flevoland.nl of
otte@flevoland.nl
Telefoon: 0320 265 560 of 265 363

Digitale versie:
www.flevoland.nl/pMIRT2013

September 2012