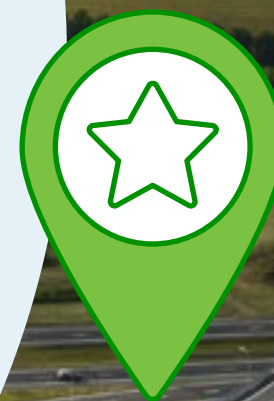
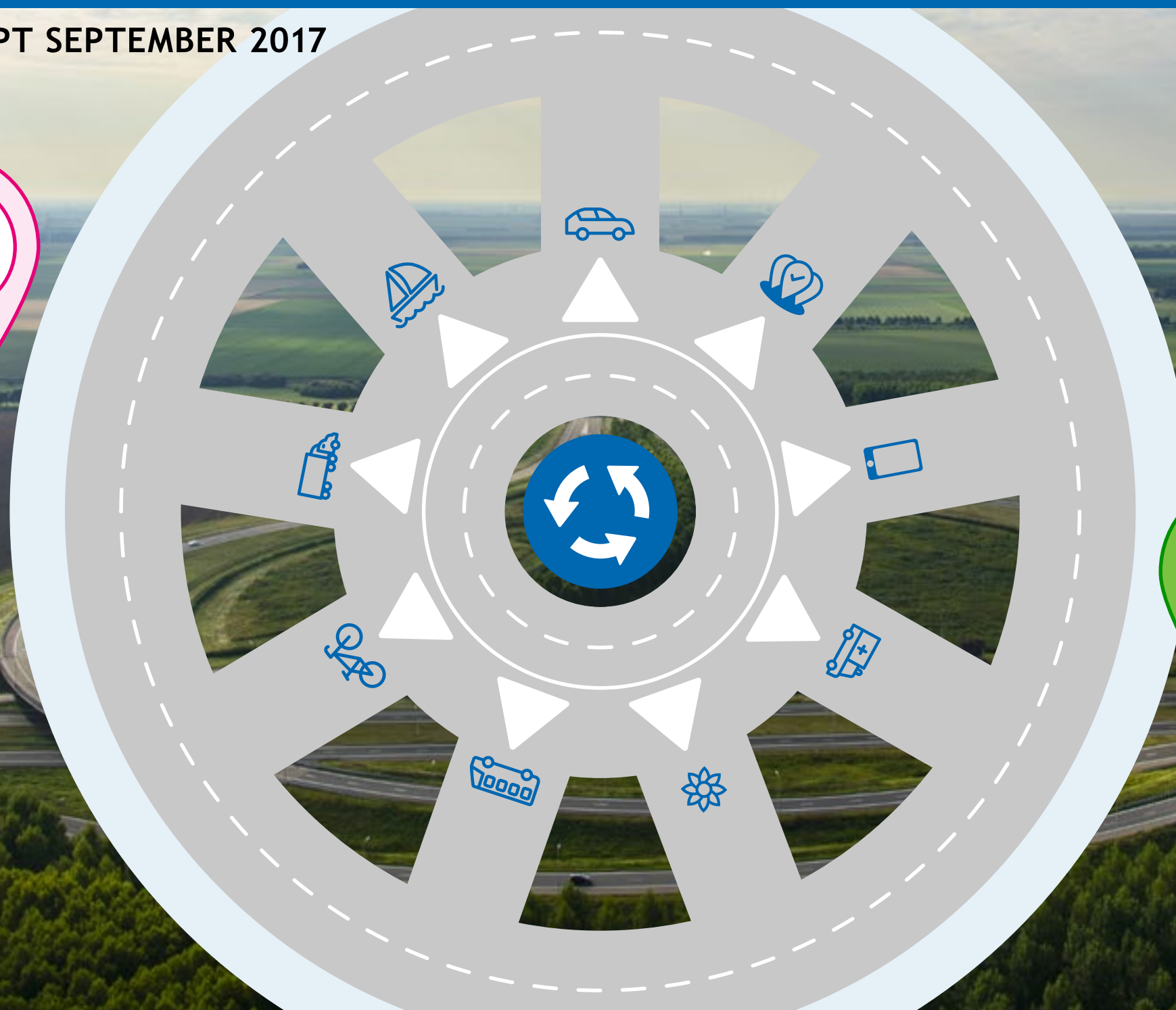
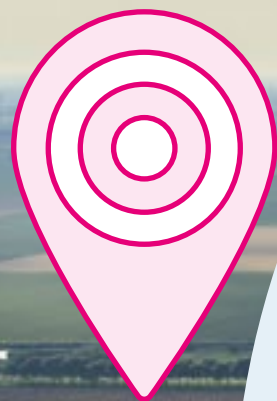
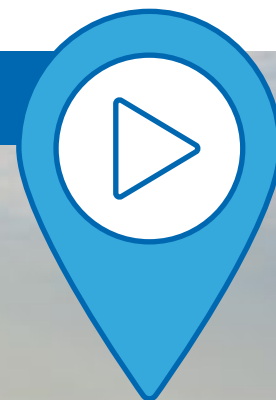




PROVINCIE FLEVOLAND

PROGRAMMA MOBILITEIT EN RUIMTE

CONCEPT SEPTEMBER 2017





Voorwoord

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor de toekomst van Flevoland. Flevolandse en bezoekers van deze provincie moeten veilig, snel en duurzaam van A naar B kunnen, met welk vervoermiddel dan ook. Mobiliteit brengt mensen in beweging. Het zorgt voor banen, zorgt voor ontmoeting en houdt zo de samenleving bijeen. Verstandige keuzes op het gebied van mobiliteit zijn dus zowel economisch als sociaal essentieel voor de provincie en haar bewoners.

Dit Programma Mobiliteit & Ruimte Flevoland is de concretisering van de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030. In deze visie beschreven we hoe we de ontwikkeling van de mobiliteit in Flevoland op middellange termijn zien. Dat was geen makkelijke opgave, gezien het tempo waarin de wereld van mobiliteit verandert en waarin technologische ontwikkelingen elkaar opvolgen. We gaan

ervoor zorgen dat u ook in 2030 kunt rekenen op een excellent wegen- en vaarwegennetwerk, op betrouwbare reistijden (ook in het openbaar vervoer), op veilige verkeerssituaties en een aantrekkelijk fietspadennetwerk.

In dit Programma Mobiliteit & Ruimte laten we zien hoe we de komende jaren aan de slag gaan om de tien vastgestelde mobiliteitsdoelen te realiseren, in samenwerking met onze gebiedspartners. Het programma biedt houvast met concrete inhoudelijke afwegingskaders en financiële kaders en is opgesteld voor een periode van vier jaar, met een perspectief op 2027. Aanleg, beheer en onderhoud van wegen is immers een kwestie van tijdige planning: voor grote infrastructurele projecten is een voorbereidingsperiode van vijf tot zeven jaar nodig.



Tegelijkertijd willen we dat het programma flexibel meebeweegt met de ontwikkelingen in onze mooie provincie. In de geest van de Flevolandse Omgevingsvisie: de maatschappelijke vraag staat centraal, niet het beleid. Daarom actualiseren we het Programma Mobiliteit & Ruimte jaarlijks.

Voor nu wens ik u in elk geval een goede reis!

Jaap Lodders
Gedeputeerde Mobiliteit

LEESWIJZER

Met het Programma Mobiliteit & Ruimte stelt de provincie zich één overkoepelend doel, waarvan negen afzonderlijke doelen zijn afgeleid. De **DOELEN** (waar gaan we voor?) zijn in hoofdstukken 1 tot en met 10 uitgewerkt in **SUBDOELEN** (wat willen we bereiken?), **OPGAVEN** (wat is daarvoor nodig?) en **ACTIES** (hoe gaan we dit doen?). De acties zijn doorgenummerd, zodat er bij de praktische uitvoering gemakkelijk naar kan worden verwezen. Hoofdstuk 11 bevat het Afwegingskader voor dit programma. Bijlage 1, Programmeren en uitvoeren bevat een overzicht van de doelen en de opgaven, met het bijbehorende tijdspad en de middelen, inclusief perspectief op 2022-2027 en de lange termijn. Bijlage 2 bevat kaarten van projecten en maatregelen.



(SUB)DOEL



OPGAVE



ACTIE



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10



Inhoud

SNEL,
BETROUWBAAR EN VEILIG

BETROUWBARE REISTIJDEN

VERBINDING NETWERKEN

KEUZES REIZIGERS

LEEFBAARHEID EN DUURZAAMHEID

KOSTENEFFECTIEF EN VRAAGGERICHT OV

GOEDERENVERVOER

VAARWEGEN

VOORWOORD 2

INLEIDING 5



11 AFWEGINGSKADER 109



BIJLAGE PROGRAMMEREN EN UITVOEREN 121



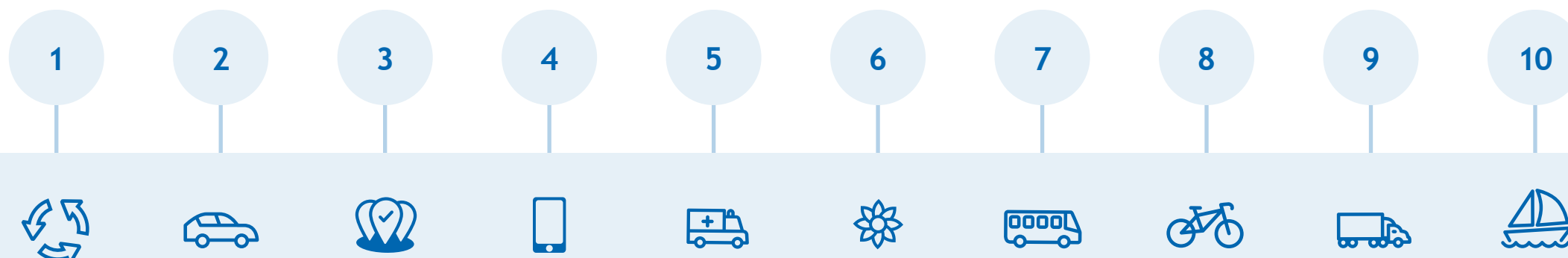
(SUB)DOEL



OPGAVE



ACTIE



Inleiding

PROGRAMMA MOBILITEIT & RUIMTE: 10 DOELEN VOOR FLEVOLAND

Met het Programma Mobiliteit & Ruimte stelt de provincie zich één overkoepelende doel, waarvan negen afzonderlijke doelen zijn afgeleid.

① SNEL, BETROUWBAAR EN VEILIG

De provincie wil dat reizigers snel, betrouwbaar en veilig kunnen reizen en kunnen kiezen tussen vervoermiddelen.

② BETROUWBARE REISTIJDEN

Een betrouwbare reistijdnorm van 1,25. Dit betekent dat de reistijd van deur tot deur, ook in de spits, nooit langer mag zijn dan 125% van de reistijd zonder vertraging.

③ VERBINDING NETWERKEN

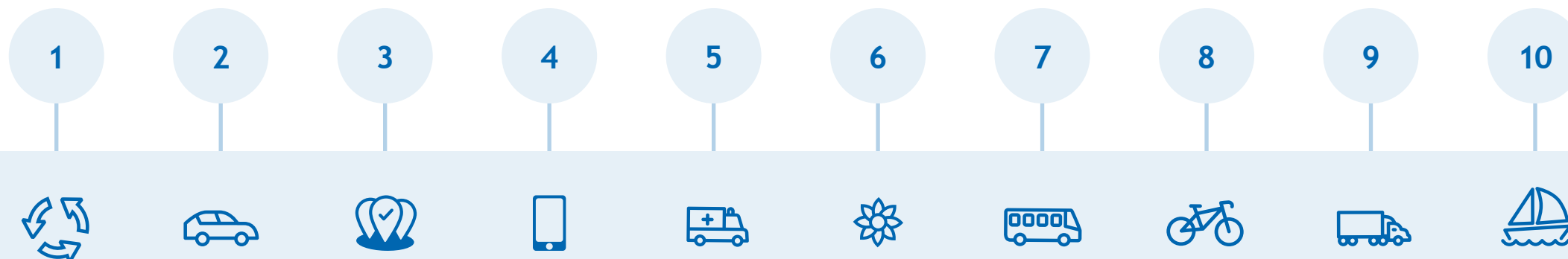
Betere onderlinge verbinding van de verschillende netwerken voor optimale keuzemogelijkheden voor reizigers en vervoerders.

④ KEUZES REIZIGERS

Reizigers in staat stellen optimale keuzes te maken ten aanzien van reistijd en vervoermiddel, zodat de beschikbare infrastructuur zo goed mogelijk wordt benut.

⑤ VERKEERSVEILIGHEID

Tussen 2015 en 2030 is er een continu dalende trend zichtbaar in het aantal ernstige verkeersslachtoffers in Flevoland.



⑥ LEEFBAARHEID EN DUURZAAMHEID

De mobiliteitsontwikkeling gaat gepaard met een verbetering van de leefbaarheid. Daar waar negatieve gevolgen lokaal niet te voorkomen zijn, worden deze geminimaliseerd.

⑦ KOSTENEFFECTIEF EN VRAAGGERICHT OPENBAAR VERVOER

De provincie streeft naar een kosteneffectief openbaar vervoersysteem dat aansluit op de mobiliteitsvraag van met name forenzen, scholieren en van mensen die van het openbaar vervoer afhankelijk zijn.

⑧ VERGROTEN AANDEEL FIETSVERKEER

Het vergroten van het aandeel fietsverkeer door het verbeteren van de samenhang binnen het fietsnetwerk, regionaal en lokaal, utilitair en recreatief en het faciliteren van nieuwe ontwikkelingen zoals e-fietsen.

⑨ GOEDERENVERVOER

Een snel, efficiënt en veilig goederenvervoernetwerk waarbij de focus ligt op de economische ontwikkeling van Flevoland.

⑩ VAARWEGEN

Aantrekkelijke vaarwegen die bijdragen aan recreatieve ontwikkelingen in Flevoland.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Kenmerken Programma Mobiliteit & Ruimte

- De provincie Flevoland geeft hiermee uitvoering aan een integraal verkeers- en vervoerbeleid, gericht op ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkelingen.
- We laten transparant zien in welke projecten en beleidsuitwerkingen we investeren.
- Het programma is doelgericht, flexibel en gericht op samenwerking. Met de jaarlijkse actualisatie door Gedeputeerde Staten spelen we snel en adequaat in op ontwikkelingen.
- Doordat Provinciale Staten eens in de vier jaar de kaders vaststellen, is hun rol en betrokkenheid bij de uitvoering van de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsbeleid gewaarborgd.
- Het Programma Mobiliteit & Ruimte omvat het huidige provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (p-MIRT). Het vervangt samen met de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 de nota Mobiliteit uit 2006.

Achtergrond

In 2015 hebben Provinciale Staten van Flevoland de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 vastgesteld. Het Programma Mobiliteit & Ruimte is daarvan de uitwerking in beleid en inzet van financiële middelen. Ook bevat het programma een agenda met onderwerpen waarvoor nog beleid moet worden uitgewerkt. Dit programma betreft mobiliteit, maar heeft ook raakvlakken met andere functies, zoals ruimtelijk-economische ontwikkelingen en natuur.

Het Programma Mobiliteit & Ruimte wordt elke vier jaar door Provinciale Staten vastgesteld en tussentijds jaarlijks door Gedeputeerde Staten geactualiseerd en voor de volgende periode van vier jaar vastgesteld. Dit programma loopt van 2018 tot 2022 met een perspectief tot 2027. Zo kunnen we inspelen op ontwikkelingen zonder onze doelen voor de lange termijn uit het oog te verliezen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Beleidsuitgangspunten

WETTELIJKE VEREISTEN, RIJKSBELEID EN LOPENDE AFSPRAKEN

De Planwet verkeer en vervoer verplicht de provincie tot het opstellen van een Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan.

Op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer dient de provincie te beschikken over een Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan. Door de mobiliteitsvisie aan te vullen met een Programma Mobiliteit en Ruimte wordt voldaan aan de wettelijke eisen die de huidige Planwet Verkeer en Vervoer stelt aan een Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan. Ook wordt rekening gehouden met het toekomstige stelsel van de Omgevingswet door de mobiliteits- en omgevingsvisie aan te vullen met een programma.

Dit programma houdt rekening met rijksbeleid en Europees beleid (SVIR, NOVI, REOS) en lopende afspraken, zoals RRAAM, Stedelijke Bereikbaarheid Almere, en de samenwerking in OV Oost-verband

met Overijssel en Gelderland. Ook sluit het programma aan bij beleid in het kader van onze samenwerking binnen de Metropoolregio Amsterdam (convenant Vervoerregio, Strategische Visie Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam, de gebiedsagenda MRA en MRA-elektrisch).

OMGEVINGSVISIE

Eind 2017 stellen Provinciale Staten Flevoland *Straks* vast. Daarin staan de opgaven die de provincie samen met de omgeving heeft bepaald voor de lange termijn. Flevoland *Straks* vormt de basis van de provinciale Omgevingsvisie, een van de nieuwe instrumenten van de Omgevingswet. De wet zegt hierover:

EEN OMGEVINGSVISIE BEVAT, MEDE VOOR DE UITOEFENING VAN DE TAKEN EN BEVOEGDHEDEN, BEDOELD IN ARTIKEL 2.1, EERSTE LID:

- a een beschrijving van de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving,
- b de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het grondgebied,



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

c de hoofdzaken van het voor de fysieke leefomgeving te voeren integrale beleid.

Met FlevolandStraks speelt de provincie in op de veranderingen die de Omgevingswet met zich meebrengt. Hiermee geven we ruimte aan ontwikkelingen, een andere manier van sturen en een andere verhouding tussen overheid en samenleving. Samen projecten realiseren is een belangrijk thema.

In het ontwerp van FlevolandStraks zijn zeven belangrijke opgaven van provinciaal belang benoemd. Een deel van deze opgaven heeft ook betrekking op mobiliteit. Vooral de opgaven 'Regionale Kracht' en 'Duurzame Energie' hebben een directe link met het mobiliteitsbeleid. Andere gerealiseerde opgaven zijn 'Het Verhaal van Flevoland' en 'Circulaire Economie'.

'Regionale Kracht' gaat over de verbinding van Flevoland met haar omgeving. De versterking van onze positie in de netwerken met de omgeving wordt als belangrijke opgave aangeduid. Lelystad Airport, de corridors naar Amsterdam, Utrecht en

Zwolle en de blauwgroene natuur- en recreatiegebieden aan de randen van Flevoland spelen hierin een belangrijke rol. Ook de verdere ontwikkeling van knooppunten vraagt aandacht.

'Duurzame Energie' gaat over de omschakeling van fossiele naar hernieuwbare brandstoffen. De Provincie Flevoland wil in 2035 energieneutraal zijn, inclusief mobiliteit. Dit heeft vanzelfsprekend ook invloed op het verkeers- en vervoerbeleid. De provincie kan daarin het goede voorbeeld geven door minder energie te gebruiken en energie zelf op te wekken. Bijvoorbeeld op of langs onze infrastructuur.

'Het verhaal van Flevoland' loopt als een rode draad door het ontwerp van FlevolandStraks. De opgave is om het eigene van Flevoland te koesteren. Het huidige landschap - steden, wegen, vaarten, bomenrijen, akkers - vertelt het verhaal van de wordingsgeschiedenis van Flevoland.

'Circulaire economie' is het antwoord op de schaarste aan grondstoffen als gevolg van de



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

toenemende vraag. Op termijn gaat dit leiden tot uitputting van grondstoffen. Hergebruik van materialen is noodzakelijk. We streven naar een samenleving waarin uiteindelijk alle materialen kunnen worden hergebruikt. De provincie geeft het goede voorbeeld, bijvoorbeeld bij de aanleg en het onderhoud van wegen. Door de samenwerking te zoeken met andere wegbeheerders kunnen we veel bereiken.

OVERIG PROVINCIAAL BELEID

Dit programma hangt samen met de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het gebied en met de beleidsdoelen voor Natuur en Economie. Diverse provinciale beleidsnota's zijn gebruikt bij de opzet van dit programma. Het Programma Mobiliteit & Ruimte vormt een basis voor de gebiedsprogramma's en sluit op zijn beurt weer bij deze gebiedsprogramma's aan.

SNIJVLAKKEN MET MOBILITEIT

Bij alle maatregelen die we uitvoeren, spelen duurzaamheid, veiligheid en effecten op de leefomgeving een belangrijke rol. Onze aandacht richt zich

daarbij ook op innovatieve oplossingen die het mobiliteitssysteem verbeteren en versterken.

Kenmerken van het Flevolandse mobiliteitssysteem

STERKE PUNTEN

Als jonge provincie heeft Flevoland een goed netwerk van (vaar-)wegverbindingen. De infrastructuur is helder ingepast in het landschap. Doorgaande wegen zorgen voor vlotte verbindingen tussen de kernen. Het wegennetwerk biedt een robuust systeem met uitwijkmogelijkheden. Het Flevolandse wegennet scoort in vergelijking met andere provincies goed op veiligheid, al blijven er verbeterpunten. In zowel Zuidelijk als Oostelijk Flevoland zijn de verkeersstromen goed gescheiden. Dit komt de doorstroming en veiligheid ten goede.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

ZWAKKE PUNTEN

Het mobiliteitssysteem kent ook een aantal zwakke punten. Het wegennet is kwetsbaar voor verstoringen door het beperkt aantal oeververbindingen. De lange rechte wegen zijn minder veilig: ze nodigen uit tot te hard rijden of zorgen ervoor dat de aandacht van de automobilist verslapt. In de Noordoostpolder en Oostelijk Flevoland leidt landbouwverkeer regelmatig tot vertraging en onveilige situaties. Op parallelwegen voor langzaam verkeer is de veiligheid voor fietsers in het geding. Qua belevingswaarde scoren het fietspadennetwerk, de knooppunten en stations laag.

De afstanden tussen de kernen zijn groot, waardoor veel Flevolandse doorgaans de auto nemen of kiezen voor OV als de auto geen optie is. Het aandeel van de fiets in verplaatsingen is relatief laag.

ONTWIKKELING

De verwachting is dat het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in Flevoland de komende jaren groeit. Hierdoor neemt de druk op het wegennet toe. Vooral in en rond de stedelijke gebieden en op een aantal corridors (Almere-Utrecht, Dronten/

Noordoostpolder-Zwolle) leidt dit tot nieuwe knelpunten. Meer files op wegen buiten Flevoland (A1, A28, N50) leiden tot verkeer dat via de polders rijdt, waardoor de drukte verder toeneemt.

Tegelijkertijd bieden nieuwe ontwikkelingen en technologieën kansen om de bereikbaarheid en de kwaliteit daarvan te vergroten. Het wordt steeds beter mogelijk om individuele reizigers van een persoonlijk reisadvies te voorzien.

Nieuwe technologieën maken het mogelijk het wegennet beter te benutten (talking traffic, automatisch rijden, etc.). Ze beperken de nadelige effecten van de mobiliteit op onze leefomgeving. De opkomst van de e-bike, zelfrijdende en duurzame voertuigen hebben invloed op ons mobiliteitsstelsel, al is het nog onduidelijk in welke omvang en wanneer. Innovaties kunnen ook een bijdrage leveren aan de Flevolandse economie, bijvoorbeeld als innovatieve bedrijven zich in Flevoland vestigen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Ruimtelijk-economische ontwikkelingen

Diverse ruimtelijk-economische ontwikkelingen zijn van invloed op de mobiliteit in en rond Flevoland. Kaart 1 (p.13) toont onder andere de ontwikkelingen rond Lelystad Airport, de Recreatieve zone Oostrand Dronten, Flevokust Haven en de Marietieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Daarnaast zijn er grootschalige plannen voor woningbouw in Almere en Lelystad, en in mindere mate in Urk, Emmeloord, Dronten en Zeewolde. Buiten de provincie groeien de stedelijke regio's Amsterdam, Utrecht en Zwolle.

BOVENREGIONAAL

In Flevoland springen de volgende krachtige bovenregionale netwerken in het oog:

- De Noordelijke Randstad vormt een metropool. Deze vormt een internationaal knooppunt voor tal van (vervoers)netwerken. Het is de sterkste economische motor van Nederland. Met de

provincie Noord-Holland en Noord-Hollandse gemeenten, Almere en Lelystad werken we samen in de netwerkorganisatie Metropoolregio Amsterdam (MRA).

- Lelystad Airport is een opkomende internationale poort voor luchtvaart. Dit knooppunt heeft betekenis voor de Noordelijke Randstad, Overijssel, Gelderland en het noorden van Nederland en vormt een belangrijke toegang tot de Noordelijke Randstad.
- De opwaardering van wegen en de aanleg van het spoor Lelystad-Zwolle versterkt de band met de regio Zwolle. Op economische gebied wordt samenwerking verkend. Met de komst van de luchthaven en Flevokust Haven neemt de verwevenheid met de regio Zwolle en Noord-Veluwe toe.

De stedelijke bereikbaarheid van de MRA en het doorontwikkelen van de bovenregionale corridors zijn als opgaven opgenomen in dit programma.

BOVENREGIONALE CORRIDORS

- Schiphol-A'dam-Almere-Lelystad Airport
- Flevoland-Noord Nederland (A6)
- Almere-Utrecht
- Alkmaar-Enkhuizen-Lelystad-Dronten-Zwolle
- Emmeloord-Kampen-Zwolle



1

2

3

4

5

6

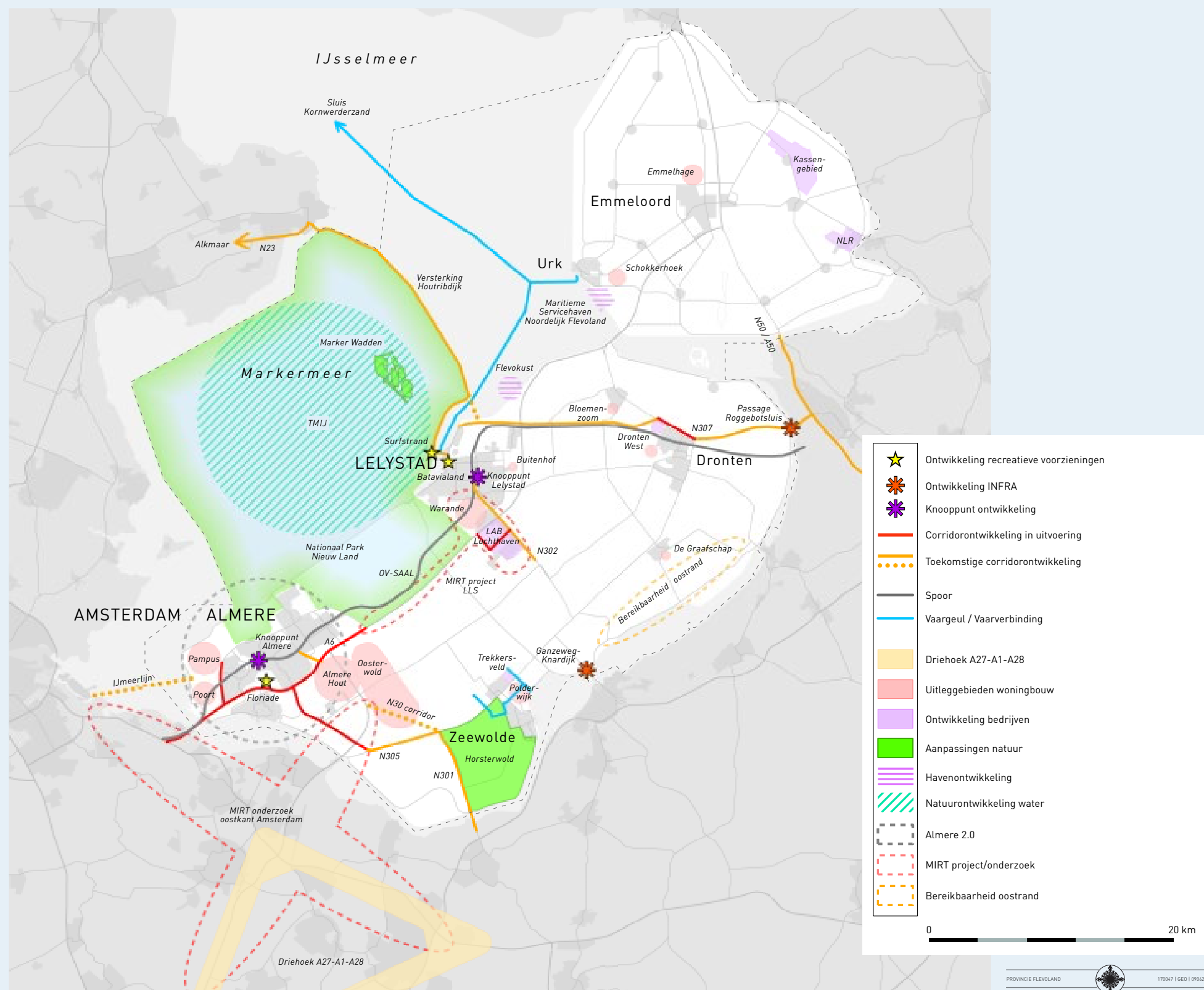
7

8

9

10

KAART 1
OVERZICHTSKAART
RUIMTELIJKE
ONTWIKKELINGEN
PROVINCIE
FLEVOLAND





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Samenwerking

In lijn met de mobiliteitsvisie laten we ons leiden door de gedachte dat we meer bereiken als we samenwerken aan de opgaven uit dit programma. De provincie streeft naar een zo gelijkwaardige mogelijke samenwerking met andere overheden en partners, zoals wegbeheerders, bedrijven, burgers en organisaties.

Samenwerking is nodig omdat netwerken en modaliteiten sterk met elkaar vervlochten zijn. Reizigers willen zo comfortabel en vlot mogelijk van deur tot deur reizen. Dat zij daarbij gebruikmaken van infrastructuur van verschillende wegbeheerders of verschillende vormen van openbaar vervoer is voor hen niet relevant.

Veranderingen in mobiliteit gaan steeds sneller. De provincie stelt zichzelf de opdracht om adequaat in te spelen op de veranderde maatschappelijke vraag en de mogelijkheden van technologische ontwikkelingen. Dit vraagt om samenwerking

en kennisuitwisseling met marktpartijen, onderzoeksinstituten, andere wegbeheerders én gebruikers.

Bij het opstellen van dit programma hebben we nieuwe samenwerkingsverbanden verkend. Zo hebben we circa tachtig partijen betrokken bij het actieprogramma Smart Mobility. Daarnaast is er met de Flevolandse gemeenten en belangenorganisaties opgetrokken om gezamenlijk invulling te geven aan dit programma.

Bij de uitvoering van het Programma Mobiliteit & Ruimte gaan we op deze voet door. We handelen flexibel en op basis van wederkerigheid. De maatschappelijke opgaven staan centraal. We zoeken steeds naar de beste samenwerkingspartners en -vormen voor de betreffende opgave.

SAMENWERKING MET (OVERHEIDS)PARTIJEN IN EN BUITEN FLEVOLAND

Sinds 1998 vindt er via het Vervoerberaad Flevoland afstemming van regionaal verkeers- en vervoerbeleid



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

plaats. Dit overleg tussen de Flevolandse wegbeheerders is verplicht op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer. Met de komst van de Omgevingswet vervalt deze verplichting. De provincie benadrukt in de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 het belang van een goede samenwerking. We streven naar een actievere samenwerking met onze partners. Daarbij past een eigen-tijdse invulling van het Vervoerberaad Flevoland, met instemming van deelnemers.

Voor het Vervoerberaad voert de provincie per polder gesprekken met de gemeenten (Almere-Zee-wolde, Lelystad-Dronten en Urk-Noordoostpolder) en Rijkswaterstaat. De resultaten hiervan worden met de verschillende stakeholders gedeeld op de Mobiliteitsdag Flevoland. Op deze jaarlijkse dag worden maatschappelijke organisaties uitgenodigd om mee te denken over het mobiliteitsbeleid in Flevoland. De wegbeheerders bespreken de uitkomsten van de gesprekken en de Mobiliteitsdag vervolgens in het Vervoerberaad.

Het Vervoerberaad Flevoland brengt formeel (beleid)advies uit aan de wegbeheerders. Het

Vervoerberaad komt jaarlijks ten minste twee keer bijeen. Eén maal voor de zomer om het Rijk (MIRT), provincie en gemeenten tijdig te kunnen adviseren voor de programmering. Aan het eind van het jaar is er een bijeenkomst om de resultaten van de behandeling in de Kamer, Staten en Raden te bespreken. Het accent komt meer te liggen op wederkerige samenwerking en gezamenlijke beleidsvoorbereiding. We kijken hoe we onze samenwerking kunnen intensiveren, bijvoorbeeld door gezamenlijke inkoop of kennisdeling. Vanwege deze nieuwe werkwijze wordt de bestaande verordening Vervoerberaad ingetrokken.

De provincie werkt intensief samen met de overheden in de Amsterdamse regio, bijvoorbeeld als partner in het convenant Vervoerregio. Het Programma Mobiliteit & Ruimte is afgestemd op de afspraken uit dit convenant en het samenwerkingskader. Daarnaast neemt de provincie deel aan de overleggen van het Platform Bereikbaarheid Metro-poolregio en de ruimtelijke en de economische evenknie daarvan. Deze samenwerking is succesvol en wordt de komende jaren versterkt. Door gezamenlijk



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

LEIDENDE PRINCIPES, VERANTWOORDING EN ACTUALISATIES

- We werken opgabegericht.
- We werken met bestaande of nieuwe partners samen als dit meer of betere resultaten kan opleveren.
- We communiceren duidelijk over onze projecten en de achterliggende processen.
- We zoeken innovatieve oplossingen. Kampen-Zwolle

op te treden kunnen opgaven beter worden opgepakt, worden de Flevolandse belangen beter behartigd, aan zowel de regionale als de nationale overlegtafels, en kunnen we gericht kennis delen.

Gezien de vele ontwikkelingen die de mobiliteit beïnvloeden, intensiveren we ook de samenwerking met de regio's Zwolle, Utrecht en Gelderland/Noord-Veluwe.

SAMENWERKING MET BEDRIJVEN, BEWONERS EN WETENSCHAPPERS

Bedrijven, bewoners en onderwijsinstellingen nemen steeds vaker (innovatieve) initiatieven en vragen nadrukkelijk om nieuwe vormen van participatie. Dit zien we bijvoorbeeld bij de introductie van nieuwe technologieën. Nieuwe spelers en opgaven dienen zich in hoog tempo aan. Dit kan zowel kansen en oplossingen opleveren als nieuwe vraagstukken en opgaven. We monitoren deze ontwikkelingen en blijven alert op hoe ze dit programma (kunnen) beïnvloeden. Als initiatieven een positieve bijdrage kunnen leveren aan de opgaven waar we als Flevoland voor staan, doen we mee.

VERANTWOORDING

- Dit programma is het eerste dat op deze wijze is opgesteld. De bestuursopdracht luidde om nieuwe manieren van werken te verkennen. Dit is het eerste programma onder de nieuwe Mobiliteitsvisie Flevoland 2030.
- De nota is tot stand gekomen in een proces van informatie-inwinning, overleg en afstemming. We hebben input gekregen van externe partijen, andere overheden en Provinciale Staten. Gemeenten hebben bijvoorbeeld een duidelijke rol gehad in de ontwikkeling van het regionale fietsnetwerk.
- Het programma is adaptief. Partijen kunnen op elk moment aanhaken of ideeën aandragen. Met behulp van het afwegingskader toetsen we deze initiatieven op het provinciale belang (zie hoofdstuk 11). Het programma sluit hiermee aan bij de principes van de nog in te voeren Omgevingswet. Indicatoren maken het provinciaal belang inzichtelijk en komen als subdoel terug in dit programma.
- Gelijktijdig met het opstellen van dit programma heeft de provincie gewerkt aan FlevolandStraks.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

De vaststelling van Flevoland*Straks* staat gepland voor december 2017. Indien nodig passen Gedeputeerde Staten bij de jaarlijks actualisatie het programma hierop aan.

ACTUALISATIES

Jaarlijks actualiseren we het Programma Mobiliteit & Ruimte in afstemming met onze partners.

We monitoren de ruimtelijke ontwikkeling en die van het verkeer en vervoer in Flevoland.





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

1 Snel, betrouwbaar en veilig



De provincie wil dat reizigers snel, betrouwbaar en veilig kunnen reizen en kunnen kiezen tussen vervoermiddelen.

Het overkoepelende doel van het Flevolandse mobiliteitsbeleid is het faciliteren van de verplaatsingsbehoefte van mensen en goederen. Dit is verwoord als snel, betrouwbaar en veilig kunnen reizen. Dit doel heeft betrekking op het gehele mobiliteitssysteem. Dit bestaat uit het wegennetwerk, fietspadennetwerk, openbaar vervoer (inclusief spoor) en vaarwegen.

In de visie zijn nog negen andere doelen geformuleerd. Deze dragen elk bij aan het overkoepelende doel. De onderdelen snel, betrouwbaar en veilig komen als volgt terug in de andere doelen:

- ⊙ **SNEL** ook bij OV, fiets, goederenvervoer en het bereikbaar maken van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.
- ⊙ **BETROUWBAAR**: bij betrouwbare reistijden, goederenvervoer en vaarwegen;
- ⊙ **VEILIG** als afzonderlijk doel veiligheid en als onderdeel bij sociale veiligheid (OV en knooppunten).

Het onderdeel snel werken we voor het wegverkeer uit in dit hoofdstuk. Daaronder valt ook onze ambitie om de reistijd te verkorten op specifieke corridors. De onderdelen betrouwbaar en veilig worden in de andere doelen apart verder uitgewerkt.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Opgave

⦿ SNEL

★ VERKORTEN REISTIJD OP EEN AANTAL CORRIDORS

We hebben de ambitie om de reistijd te verkorten op de trajecten, Almere-Nijkerk, Almere-Utrecht, Lelystad-Harderwijk en Alkmaar-Lelystad-Kampen/Zwolle. De reistijd kan daar worden verkort door de doorstroming te bevorderen via infrastructu-
rele aanpassingen of door de maximumsnelheid te verhogen. Randvoorwaarden daarbij zijn veiligheid en leefbaarheid.

▶ 1

We doen onderzoek naar welke aanvullende maatregelen nodig zijn om de reistijd verder te verkorten op delen van de N301, N302, N305 en N307. Dit kan door conflictpunten weg te nemen of waar dit verantwoord is de maximumsnelheid te verhogen naar 100 km/u.

▶ 2

We doen onderzoek naar de haalbaarheid van een verbinding over de Baai van Van Eesteren.

▶ 3

Samen met de provincie Gelderland pakken we de knelpunten aan op de Nijkerkerweg (wegvak Spiekweg-A28).

★ MINIMALISEREN VERTRAGINGEN (BIJ KRUIS- PUNTEN) OP OVERIGE PROVINCIALE WEGEN

▶ 4

We nemen maatregelen die de doorstroming bevorderen op kruispunten en bij aansluitingen. Hierbij stemmen we af met andere wegbeheerders.

▶ 5

In afstemming met andere wegbeheerders realiseren we tien intelligente verkeersregelinstallaties (VRI's) ter uitvoering van het actieplan Smart Mobility.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

☆ **BIJ DOOR DE PROVINCIE GEDRAGEN ONTWIKKELINGEN ZORGDRAGEN VOOR EEN GOEDE WEGONTSLUITING VAN NIEUWE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN EN RECREATIEVE ONTWIKKELINGEN**

De Provincie Flevoland werkt aan een goede wegontsluiting van nieuwe ruimtelijke, economische en recreatieve ontwikkelingen. Het gaat hier om de ontwikkeling van Almere, Lelystad Airport, Lelystad Airport Businesspark (LAB), Flevokust Haven, de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland en de recreatieve ontwikkelingen aan de oostrand, Nationaal park Nieuwland en Floriade (zie Kaart 1, p.13).

▶ **6**

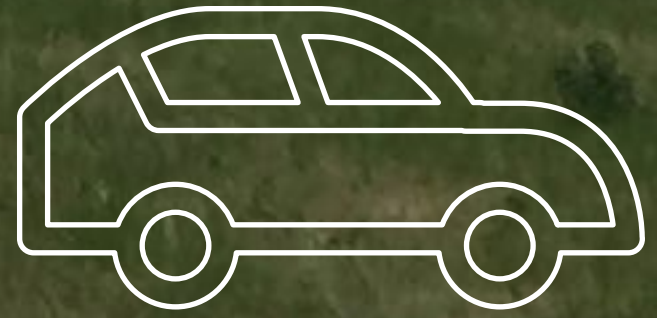
Samen met de initiatiefnemers en andere wegbeheerders zorgen we voor een adequate ontsluiting van deze locaties en voor de financiering ervan.

▶ **7**

Samen met partners geven we uitvoering aan de gebiedsprogramma's en -projecten, zoals de RRAAM-afspraken, luchthavenontwikkeling, maritieme ontsluiting en recreatieve en natuurprogramma's.



 S101
dicht
Almere-Stad
 volg S104





1

2

3

4

5

6

7

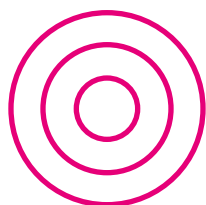
8

9

10

2

Betrouwbare reistijden



Een betrouwbare reistijdnorm van 1,25.

Dit betekent dat de reistijd van deur tot deur, ook in de spits, nooit langer mag zijn dan 125% van de reistijd zonder vertraging.

Inleiding

De komende jaren groeit de automobilititeit in heel Nederland. Dit heeft een aantal redenen, zoals de groei van de bevolking en de welvaart, investeringen in het vervoerssysteem en het zuiniger en daardoor goedkoper in gebruik worden van auto's. (Welvaart en leefomgeving 2015, Planbureau voor de Leefomgeving).

In Flevoland is de verwachte groei bovengemiddeld, door de ruimtelijk-economische ontwikkelingen, maar ook doordat Flevolandse meer kilometers

(moeten) maken naar werk en voorzieningen dan de gemiddelde Nederlander. De druk op de infrastructuur neemt verder toe en daarmee ook de druk op de leefomgeving. De provincie heeft zich tot taak gesteld om betrouwbare reistijdnormen voor automobilititeit te waarborgen.

Ontwikkelingen en uitdagingen

De groei van automobilititeit zorgt ervoor dat de doorstroming en leefbaarheid onder druk blijven staan. Om de reistijdnorm te waarborgen zijn alle wegbeheerders aan zet.

A6/A27

Het belang van de A6/A27 neemt toe. Deze wegen vormen een steeds belangrijkere verkeersader voor het internationale verkeer. De A6 is een snelle route van de Randstad naar het noorden van Nederland en Duitsland. Dit levert veel doorgaand verkeer op. Meer doorgaand verkeer biedt ook kansen om te laten zien wat Flevoland te bieden heeft op economisch en recreatief gebied.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

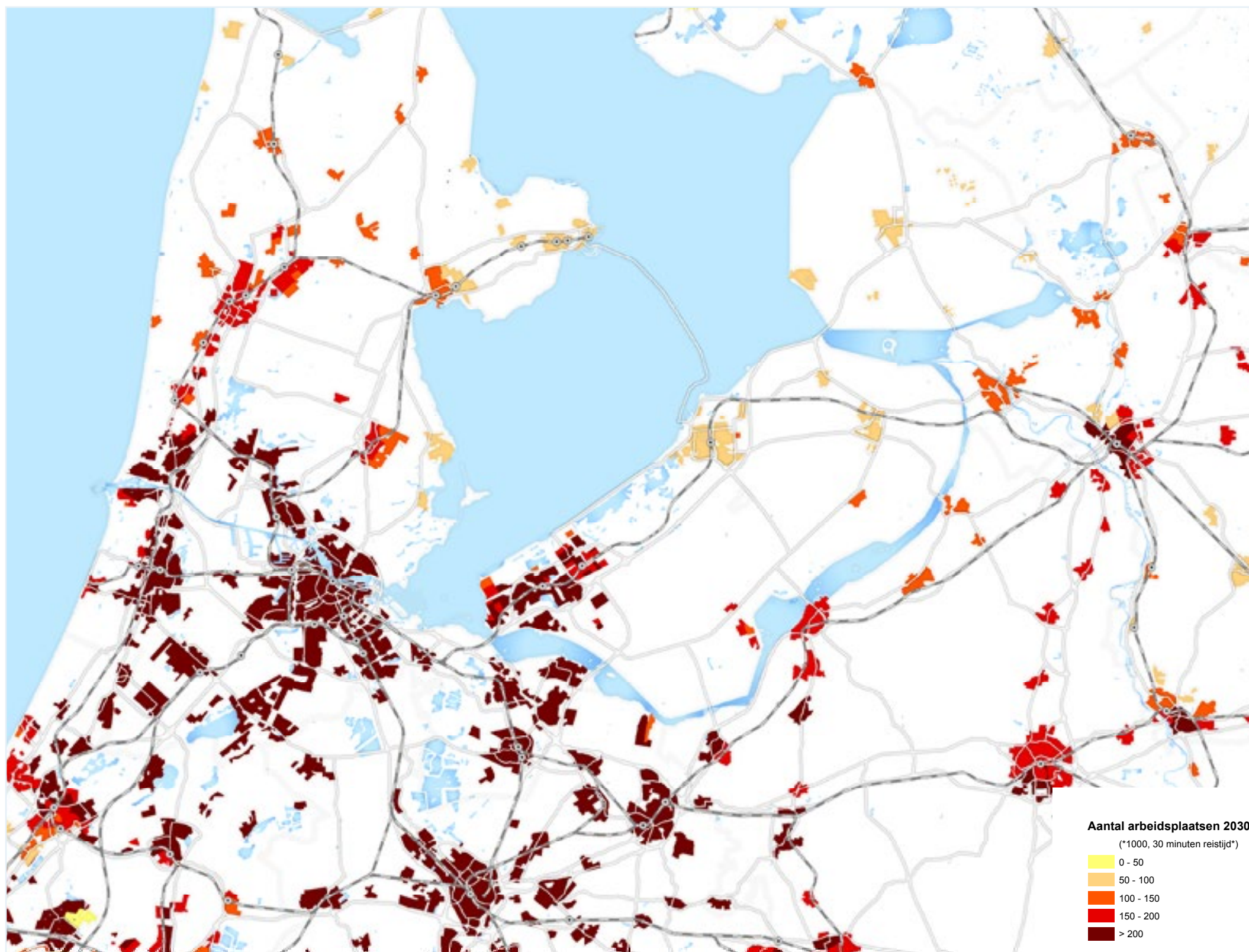
KAART 2

AANTAL BANEN

binnen een
halfuur reis-
tijd met de auto
vanaf een wille-
keurig punt in
2030

bron:

Strategische
bereikbaar-
heid Flevoland,
Goudappel
Coffeng, 2015





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

SMART MOBILITY

Technologische ontwikkelingen bieden nieuwe oplossingen voor knelpunten in het huidige verkeers- en vervoersysteem. Denk aan de zelfrijdende auto, voertuigen die met elkaar communiceren of allerlei deelsystemen. Voor dit soort ontwikkelingen wordt de term Smart Mobility gebruikt. Smart Mobility kan positieve effecten hebben op de doorstroming in en de robuustheid van ons netwerk. We hebben met partners experimenten en opgaven geformuleerd op het gebied van Smart Mobility. Om de kansen van Smart Mobility te kunnen benutten, dient ons netwerk aan nieuwe eisen te voldoen. Zo zijn bijvoorbeeld verkeersregelininstallaties (VRI's) nodig die onderling kunnen communiceren om adequaat te reageren op de verkeersstromen die ze regelen.

Subdoelen

- ⦿ **Beperken van het aantal vertragingen en de ernst ervan**
- ⦿ **De beschikbaarheid van alternatieve routes bij stremmingen en grote vertragingen**

- ⦿ **Beschikbaarheid van goede, actuele route-informatie zowel via bebording als digitaal (zie hoofdstuk 4)**

Opgaven

Per subdoel zijn de opgaven en bijbehorende acties geformuleerd.

- ⦿ **VOORKOMEN EN BEPERKEN VAN VERTRAGINGEN**

- ☆ **DOORSTROMING BEVORDEREN**

Voor een goede doorstroming is het zaak vertragingen zoveel mogelijk te voorkomen. Aandachtspunten hierbij zijn capaciteitsknelpunten, brugopeningen, langzaam verkeer/landbouwverkeer en vertragingen die ontstaan door calamiteiten.

- ▶ **8**

We zetten een monitorings- en signalerings-systeem op om knelpunten tijdig te signaleren. We maken een uitgebreidere reistijdanalyse van



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

van-deur-tot-deurverplaatsingen. Hiervoor wijzen we een aantal representatieve verplaatsingen binnen Flevoland en naar omliggende regio's aan. Vervolgens voeren we de reistijdanalyse uit om te toetsen of de reistijdnorm wordt gehaald.

▶ 9

Samen met ondernemers en gemeenten voeren we mobiliteits- en verkeersmanagement uit om bestaande en toekomstige infrastructuur optimaal te benutten. We voeren onder andere pilots uit bij de luchthaven/LAB, bij de ooststrand en voor de Floriade (bereikbaarheid/Smart Mobility) en op andere plaatsen waar mogelijk knelpunten ontstaan. In Almere maken we afspraken met werkgevers om spitsmijden te stimuleren tijdens de werkzaamheden voor de verbreding van de A6.

▶ 10

We zorgen voor goed beheer van de provinciale carpoolplaatsen (voldoende capaciteit, schoon, heel en (sociaal en verkeers-)veilig).

▶ 11

We nemen maatregelen om een betere doorstroming en grotere verkeersveiligheid te realiseren op wegen met meer dan 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Hiertoe worden maatregelen verkend op de Domineesweg, Hannie Schaftweg, Muntweg en Houtribweg.

▶ 12

We ondersteunen het initiatief voor het LAB-testcentrum door de Larserweg en de verbindingsweg geschikt te maken voor zelfrijdende voertuigen.

◎ **ROBUUSTHEID: ALTERNATIEVE ROUTES BIJ STREMMINGEN/GROTE VERTRAGINGEN**

☆ **BIJ CALAMITEITEN EN WEGWERKZAAMHEDEN ZORGEN VOOR ALTERNATIEVE ROUTES EN OPTIMALE INFORMATIE VOOR DE REIZIGERS**

▶ 13

We gebruiken RegioRegie om de planning en uitvoering van werkzaamheden af te stemmen met



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

andere wegbeheerders. Hierbij houden we rekening met evenementen in en rond Flevoland en met het openbaar vervoer.

14

We zetten verkeersmanagement in en treffen voorzieningen (zoals omleidingsroutes) en zorgen ervoor dat informatie over wegwerkzaamheden en calamiteiten beschikbaar is, om vertragingen tot een minimum terug te dringen.

We zorgen ervoor dat de hinder bij wegwerkzaamheden zoveel mogelijk wordt beperkt.

15

Samen met andere wegbeheerders actualiseren we de netwerkvisie Flevoland, inclusief onze strategie bij calamiteiten.

Prioriteiten

Als eerste toetsing van acties geldt de reistijd-norm van 1,25. Trajecten waar deze norm structureel niet wordt gehaald, worden in het programma opgenomen.

De mate waarin de norm wordt overschreden of de verwachting dat dit in de (nabije) toekomst gaat gebeuren, bepaalt de prioriteit. Het belang van de verbinding in het netwerk en het aantal passerende voertuigen (vertaald naar economische waarde) worden daarbij meegewogen.

Vervolgens wordt gekeken in welke mate een actie een bijdrage levert aan het voldoen aan de reistijdnorm. Tot slot tellen de reistijdwinst, betrouwbaarheidswinst, verkeersveiligheid en effecten op leefbaarheid mee.



1

2

3

4

5

6

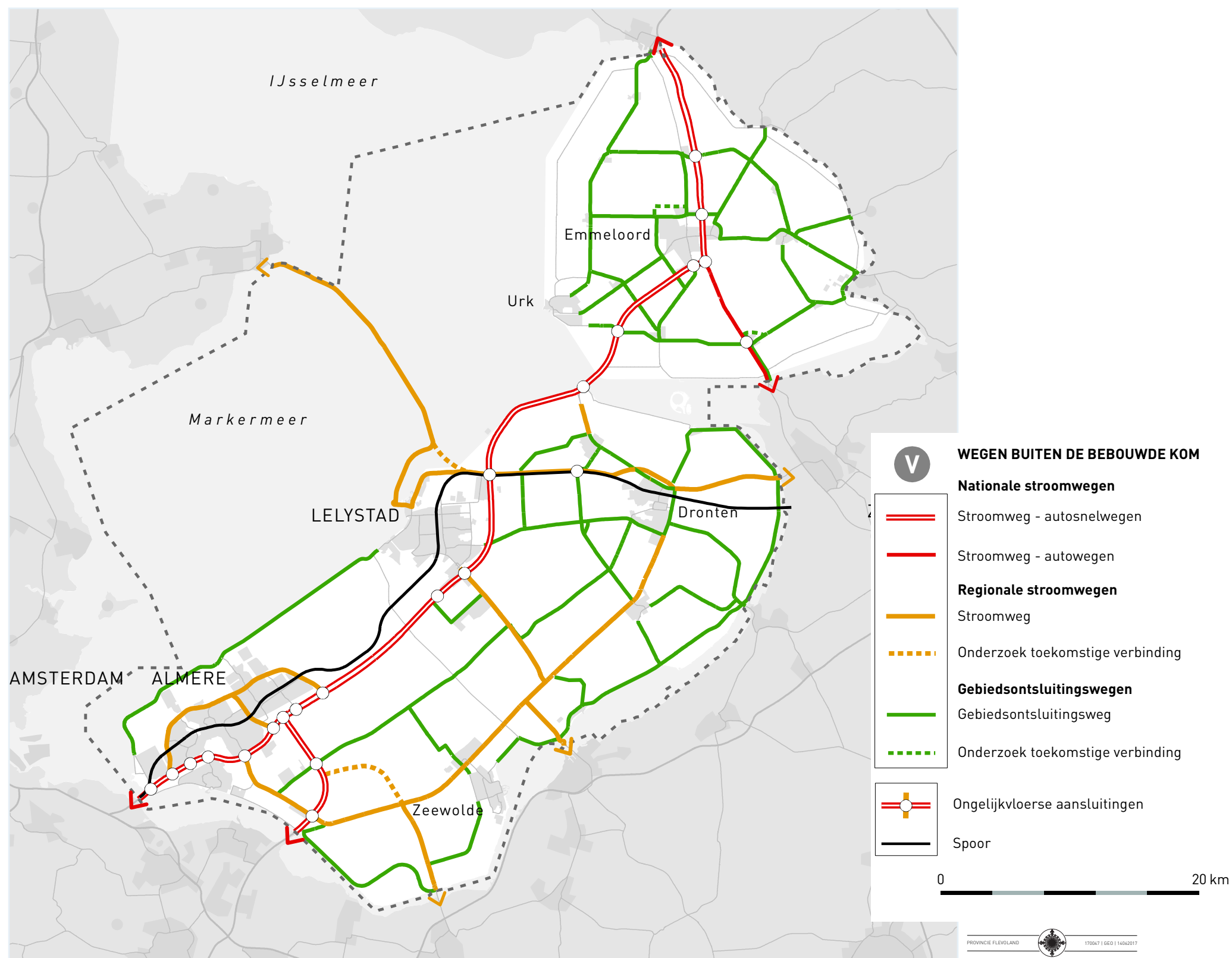
7

8

9

10

KAART 3
CATEGORISERING
PROVINCIAAL
WEGENNET 2030







1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

3

Verbinding netwerken



Betere onderlinge verbinding van de
verschillende netwerken voor optimale
keuzemogelijkheden voor reizigers en
vervoerders

Inleiding

De netwerken voor de auto, het OV en de fiets zijn met elkaar verbonden. Doorgaans komen deze verschillende vervoersvormen samen op punten die goed bereikbaar en onderling goed verbonden zijn. In de (multimodale) reis van deur tot deur zijn deze knooppunten belangrijke schakels.

Knooppunten zijn aantrekkelijke locaties voor bedrijven, kantoren, winkels, voorzieningen en woningen. Er ontstaan stedelijke netwerken waarin economische centra met elkaar en met

woonlocaties zijn verbonden. De ontwikkeling van knooppunten vergt een lange adem en is een samenspel van bereikbaarheid (knoop) en activiteiten (locatie). Deze dienen met elkaar in balans te zijn en aan te sluiten op de rol en positie van het knooppunt binnen het netwerk.

We richten ons bij de ontwikkeling van knooppunten op ‘verzwaren en verknopen’: knooppunten zijn met zoveel mogelijk vervoermiddelen goed bereikbaar. Voor de ontwikkeling van de locatie richt de inzet zich op ‘verdichten en verrijken’ van knooppunten als een aantrekkelijke plaats voor wonen, werken en verblijven. Er is geen enkele partij die zelfstandig knooppunten kan ontwikkelen. NS, ProRail, andere OV-vervoerders, gemeenten en provincie kunnen doelen alleen realiseren door samen te werken.

In de knooppontontwikkeling komen de modaliteiten samen. Daarmee hangt dit doel nauw samen met de doelen betrouwbare reistijden, kosteneffectief openbaar vervoer en vergroten aandeel fietsverkeer. Ook verkeers- en sociale veiligheid zijn



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

belangrijke thema's binnen knooppunten.

Dit hoofdstuk beperkt zich tot knooppunten voor personenvervoer. Logistieke knooppunten komen aan de orde in hoofdstuk 9, Goederenvervoer. De verbinding van het vaarwegennetwerk met het fiets- en wandelnetwerk komt aan de orde in hoofdstuk 10, Vaarwegen.

Ontwikkelingen en uitdagingen

Het is belangrijk om de eerste en laatste fase van elke reis vlot te laten verlopen, omdat uit onderzoek blijkt dat een groot deel van de reistijd wordt besteed aan de start en aankomst. Bij knooppuntontwikkeling gaat het vooral over het voor- en natransport voor openbaar vervoer. Voor het OV is de fiets een belangrijk onderdeel van de keten. Ook looproutes, Kiss & Ride en andere vormen van (commercieel) vervoer staan in de belangstelling. Samen met gemeenten, de Vervoerregio en de rijksoverheid zet de provincie het verbeteren van de keten op de agenda.

In de MRA hebben de partijen afgesproken om belemmeringen voor transformatie en nieuwbouw rond knooppunten weg te nemen. In 2017 werkt de MRA-regio het landelijke OV Toekomstbeeld 2040 uit in een regionaal OV Streefbeeld 2040. Daarin zal blijken wat de landelijke vertrekpunten betekenen voor onze regio. Bij de ontwikkeling van knooppunten in Flevoland sluiten we onze strategie hierop aan.

STERKE PUNTEN

In Flevoland is er nog voldoende ruimte bij de knooppunten om die verder te kunnen ontwikkelen. De knopen in Flevoland maken deel uit van het sterke economische netwerk van de MRA. Ook de verbinding met de regio Zwolle wordt sterker. Doordat veel reizigers in de spits de trein nemen (vooral naar de MRA) rijden er minder auto's.

ZWAKKE PUNTEN

Een visie op de samenhang tussen (het functioneren van) de knooppunten in Flevoland ontbreekt. Daarmee is er ook geen helder kader voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Verder is de



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

belevingswaarde van de belangrijkste knooppunten Almere Centrum en Lelystad Centrum beperkt. De verbinding per spoor met de regio Utrecht is niet goed ontwikkeld.

In de mobiliteitsvisie is een kaart opgenomen met een categorisering van de knooppunten. Deze indeling vormt het vertrekpunt (zie ook hoofdstuk 9, Kosteneffectief en vraaggericht OV) voor de ontwikkeling van het knooppuntenbeleid.

Subdoelen

- ⊙ Keuzemogelijkheden voor reizigers
- ⊙ Soepele overstap tussen netwerken
- ⊙ Verbeteren van de ruimtelijk-economische kwaliteit van knooppunten

We werken de subdoelen nog nader uit en ontwikkelen indicatoren. Om inzicht te krijgen in de functie en het functioneren van de knooppunten vinden er onderzoeken plaats. De uitkomsten zijn mede bepalend voor ons beleid. Daarom staat dit

onderwerp op de agenda voor uitwerking op een later moment.

Opgaven

Per subdoel zijn opgaven en bijbehorende acties geformuleerd.

⊙ KEUZEMOGELIJKHEDEN VOOR REIZIGERS

We bieden reizigers meer keuzemogelijkheden om zo efficiënt mogelijk naar de bestemming of combinatie van bestemmingen te reizen. Dit doen we door netwerken en modaliteiten onderling goed te verbinden. Daarbij vergroot de aanwezigheid van vervoersalternatieven de robuustheid van het totale mobiliteitssysteem.

☆ KNOOPPUNTEN VERZWAREN

We versterken de verbindingen naar de knooppunten.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

16

We bevorderen de komst van meer en betere fietsvoorzieningen, zoals voldoende goede, sociaal veilige fietsenstallingen. De provincie ondersteunt gemeenten via het IPO bij de lobby bij het Rijk en ProRail voor uitbreiding en verbetering van de fietsparkeervoorzieningen bij de stations in Flevoland. Eventueel draagt de provincie voor OV-knooppunten bij aan investeringen.

17

We dragen bij de ontwikkeling van het knooppunt Lelystad Centrum op twee manieren:

- Door een studie naar de kansen voor ontwikkeling van een P+R in bestaande parkeervoorzieningen nabij station Lelystad Centrum. Samen met de gemeente Lelystad werken we aan het benutten van de parkeergarage(s) Lelystad centrum voor P+R met heldere parkeerverwijzing en goede looproutes van/naar het station.
- We optimaliseren de overstap tussen trein en de toekomstige HOV-verbinding met Lelystad Airport.

18

Samen met gemeenten, ProRail en NS inventariseren we quick-wins voor de verbetering van de overstapfunctie. We maken afspraken over de realisatie ervan.

SOEPELE OVERSTAP TUSSEN NETWERKEN

Op OV-knooppunten komen verschillende vervoerlijnen samen. Reizigers stappen hier over van de ene op de andere OV-verbinding of op een ander vervoermiddel. De belangrijkste OV-knooppunten in Flevoland zijn de stations Almere Centrum, en Lelystad Centrum. Op deze stations stoppen alle treinen (sprinters en intercity's) en halteren de bussen van het stads- en streekvervoer. De stations Almere Poort en Almere Buiten zijn knooppunten in deze stadsdelen. Alle knooppunten moeten goed bereikbaar zijn met de fiets of te voet. Ook dienen er goede stallingsmogelijkheden te zijn.

Overstappen moet zo goed mogelijk gefaciliteerd worden, bijvoorbeeld door de dienstregeling van bus en trein op elkaar af te stemmen, overstap-punten aantrekkelijk en veilig in te richten en te zorgen voor actuele reisinformatie.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

☆ VERKNOPEN

We verbeteren knooppunten zodat overstap tussen OV, auto, fiets en lopen snel, comfortabel en betrouwbaar kan plaatsvinden.

▶ 19

We verbeteren de bereikbaarheid van de knooppunten. Met uitzondering van de bereikbaarheid per fiets en te voet, wordt dit verder uitgewerkt bij de opgaven voor de afzonderlijke modaliteiten. Bereikbaarheid per fiets en te voet is primair de verantwoordelijkheid van gemeenten.

▶ 20

We dragen bij aan een verkenning naar een deelfietssysteem bij knooppunten in Flevoland. De provincie gaat met gemeenten en vervoerders na of een deelfietssysteem binnen de provincie kan bijdragen aan een snellere deur-tot-deurverbinding. Hierbij wordt ook het huidige systeem van OV-fietsen betrokken. Een pilot start op het traject Lelystad Centrum-Lelystad Airport.

◎ VERBETEREN VAN DE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE KWALITEIT VAN KNOOPPUNTEN

Op knooppunten versterken ruimtelijke ordening, economie en mobiliteit elkaar. De concentratie van functies rond een knooppunt biedt kansen voor de ontwikkeling van economische activiteiten. Multimodale ontsluiting levert meerwaarde op voor de kwaliteit van een gebied. Knooppuntontwikkeling draagt bij aan het creëren van hoogwaardige woon- en werkmilieus.

☆ VERDICHTEN

We concentreren ruimtelijk-economische ontwikkelingen op of rondom knooppunten.

▶ 21

In het verlengde van de Omgevingsvisie en het OV Streefbeeld van de MRA werkt de provincie samen met gemeenten aan een visie op de samenhang tussen (het functioneren van) de knooppunten in Flevoland. Dit biedt ook een kader voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen. We brengen de stationsknooppunten in kaart met de betreffende kwaliteit en karakteristiek. Deze inventarisatie



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

geeft inzicht in de functie, het functioneren en benodigde ontwikkelingen en kansen van de stations in het regionale netwerk.

☆ **VERRIJKEN**

We breiden voorzieningen uit en verbeteren de openbare ruimte op knooppunten.

▶ 22

Met gemeenten, NS, Prorail en marktpartijen bevorderen we de komst van meer en betere voorzieningen op knooppunten. Hierbij kan het gaan om wachtvoorzieningen, winkels en (zakelijke) dienstverlening.

▶ 23

De ontwikkeling van knooppunt Almere Centrum wordt qua planning afgestemd op de start van de Floriade. Het gaat hier om een bestaand project van de gemeente, NS, ProRail en vastgoedeigenaren. De provincie heeft een financiële bijdrage toegezegd in het kader van het meerjarenprogramma Fonds Verstedelijking Almere voor 2017-2021.

▶ 24

We werken samen met de toeristische sector en culturele instellingen om bij te dragen aan voorzieningen en de belevingswaarde van knooppunten.

▶ 25

Specifieke aandacht gaat uit naar stations in Almere, gelet op de sociale veiligheid (verantwoordelijkheid NS, Prorail en gemeente).

In algemene zin sluiten we aan bij regionale en bovenregionale programma's om de economische potentie, toeristische functie en verblijfswaarde van knooppunten te verbeteren en benutten.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Prioriteiten

We zetten in eerste instantie in op verknopen (verbeteren van de overstap) en verrijken (uitbreiden van voorzieningen en verbeteren van de openbare ruimte op knooppunten). Verbinding van netwerken is bedoeld om een beter functionerend en robuuster mobiliteitssysteem te krijgen door meer keuze tussen vervoermiddelen te bieden. Dit doel ondersteunt een aantal andere doelen. Als toetsingsmaatstaf gelden daarom de toetsingsmaatstaven van de andere doelen uit dit programma.

Daarnaast kan knooppuntontwikkeling bijdragen aan de ruimtelijk-economische kwaliteit van de omgeving. Toetsingsmaatstaven hiervoor worden later ontwikkeld op basis van een nader uit te werken visie op de samenhang tussen (het functioneren van) de knooppunten in Flevoland.



 Dronten





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

4

Keuzes reizigers

Reizigers in staat stellen optimale keuzes te maken ten aanzien van reistijd en vervoermiddel, zodat de beschikbare infrastructuur zo goed mogelijk wordt benut.

Inleiding

Reisinformatie stelt reizigers in staat om weloverwogen keuzes te maken over welk vervoermiddel ze gebruiken. Informatie over het aanbod van mobiliteitsdiensten is belangrijk voor hun afweging. Dit aanbod bestaat uit de verschillende modaliteiten én combinaties daarvan (bijvoorbeeld fiets-OV of auto-OV). Hoe beter de informatie, hoe gemakkelijker het is voor reizigers om de beste keuze te maken.

We gaan ervan uit dat (commerciële) aanbieders van mobiliteitsdiensten reisinformatie verzamelen,

bewerken en ontsluiten. Binnen de wettelijke kaders, bijvoorbeeld op het gebied van privacy, stelt de provincie gegevens beschikbaar.

Naast reisinformatie en het aanbod van mobiliteitsdiensten, speelt ook de motivatie van reizigers een rol bij de uiteindelijke keuze. Die keuze is niet altijd rationeel te verklaren op basis van bijvoorbeeld kosten of reistijd. Soms maken mensen keuzes die vanuit het beschikbare aanbod in prijs en kwaliteit objectief niet verklaarbaar zijn. In plaats van rationele overwegingen bepalen bijvoorbeeld gewoontegedrag of imago de keuze.

Bij dit doel gaat het om gedragsbeïnvloeding door multimodale reisinformatie beschikbaar te stellen.

Ontwikkelingen en uitdagingen

GEAVANCEERDE REISINFORMATIE

Het Rijk, provincies en gemeenten, en het bedrijfsleven investeren samen tot 2020 € 90 miljoen in Talking Traffic. Dit geavanceerde systeem biedt



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

informatie vóór het vertrek en tijdens de reis. De samenwerking is erop gericht om de bestaande infrastructuur beter te benutten.

METROPOOLKAART

De MRA werkt aan één OV-kaart voor de hele metropoolregio. Deze kan bijdragen aan de keuze van reizigers van en naar Almere en Lelystad. Deze kaart is onderdeel van de Smart Mobility-agenda van de MRA, waar Flevoland aan deelneemt.

BETROUWBAARHEID EN BELEVING

Reizigers blijken ook andere aspecten dan reistijd belangrijk te vinden in hun keuze. Hierbij gaat het vooral om beleving en betrouwbaarheid van de reistijd. Het MIRT-onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid MRA Fase II toont het belang van betrouwbaarheid en beleving van de deur-tot-deurreistijd in de vervoerwijzekeuze op de trajecten Almere-Amsterdam.

OPENBAAR VERVOER

In de spits zijn treinen regelmatig vol. Dit vinden reizigers oncomfortabel. Met de myOV app stimuleert NS op enkele trajecten spitsmijden. In het

OV is er vaak onvoldoende reisinformatie over de toegankelijkheid van haltes en voertuigen voor mensen met een beperking of mensen die slecht ter been zijn. Er is (nog) geen reisplanner waarin deze toegankelijkheid is verwerkt.

INITIATIEVEN SAMENLEVING

Vanuit de samenleving zijn er initiatieven om vervoer te regelen, al dan niet met inzet van vrijwilligers of via welzijnsorganisaties. Reizigers kennen deze mogelijkheden voor (particulier) vervoer niet altijd. Vaak weten ze ook niet waar ze informatie kunnen vinden. Uit onderzoek blijkt dat veel mensen niet weten welke mogelijkheden er zijn voor busvervoer in de provincie.

EVENEMENTEN

Er komen steeds meer evenementen in Flevoland. Een belangrijke locatie is het evenemententerrein aan de Oostrand, maar ook in andere delen zien we een toename van festivals en evenementen. Voor deze locaties is bereikbaarheid van levensbelang. Door middel van bezoekersmanagement houden we deze bereikbaar.



1

2

3

4

5

6

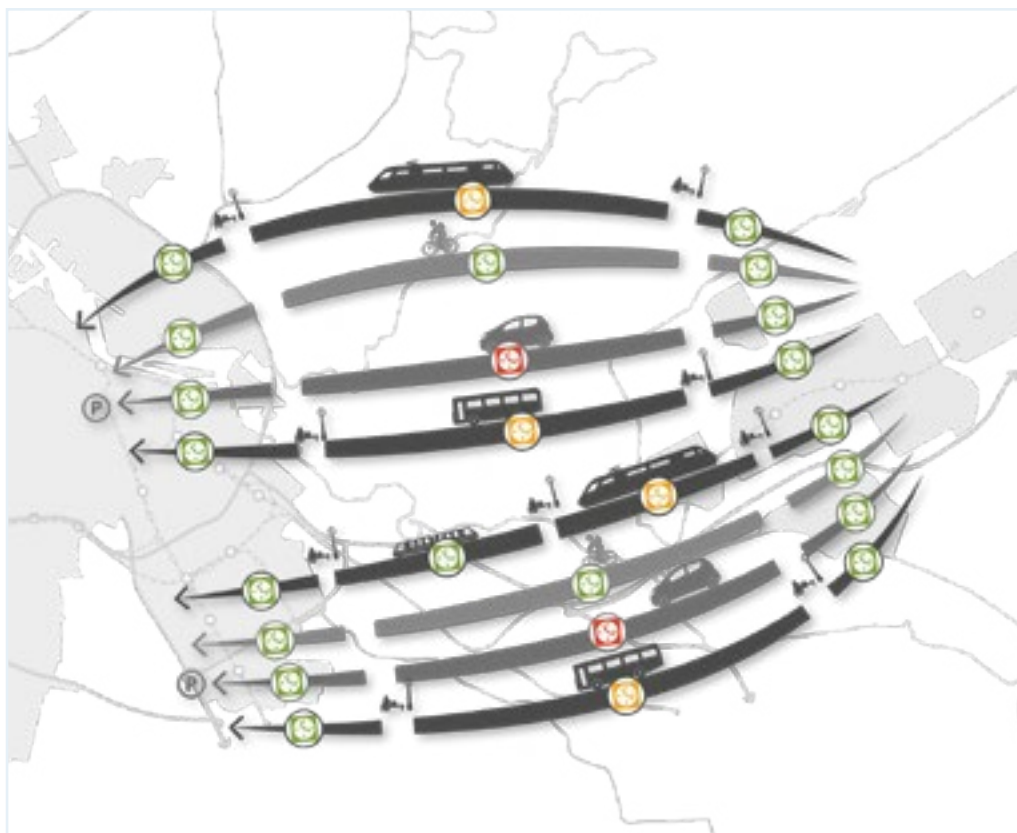
7

8

9

10

KAART 4
MIRT STEDELIJKE
BEREIKBAARHEID
MRA FASE II.
RESULTATEN
RAPPORT,
GOUDAPPEL
COFFENG,
FEBRUARI 2017



- Hoge betrouwbaarheid - een wettelijke vertraging van minder dan 4 min.
- Gemiddelde betrouwbaarheid - een wettelijke vertraging van 4-8 min.
- Lage betrouwbaarheid - een wettelijke vertraging van meer dan 8 min.

MIRT ONDERZOEK STEDELIJKE BEREIKBAARHEID AMSTERDAM

De trein scoort laag qua beleving. Vooral de treinrit zelf en het wachten op de stations in Almere worden laag gewaardeerd. Bij de autorit worden zowel het interstedelijke deel als de last mile en parkeren laag gewaardeerd. De HOV-bus wordt opvallend hoog gewaardeerd. Dit heeft mogelijk te maken met de lage beleving van de alternatieven (de bus rijdt deels langs de file).



- Hoge beleving - cijfer: >7,5
- Gemiddelde beleving - cijfer: 7 - 7,5
- Lage beleving - cijfer: <7



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Subdoelen

- ⦿ Reizigers zijn op de hoogte of kunnen zich gemakkelijk op de hoogte stellen van de reismogelijkheden naar hun bestemming, inclusief reistijden, kosten en betrouwbaarheid.

Marktpartijen voorzien reizigers van (multi)modale reisinformatie door middel van bijvoorbeeld apps. De provincie maakt de (reistijd)informatie die tot haar beschikking staat, openbaar (open data).

Opgaven

Voor het subdoel zijn de opgaven en bijbehorende acties geformuleerd.

- ⦿ **REIZIGERS ZIJN OP DE HOOGTE (OF KUNNEN ZICH MAKKELIJK OP DE HOOGTE STELLEN) VAN DE FEITELIJKE REISMOGELIJKHEDEN, MET BIJBEHORENDE REISTIJDEN, KOSTEN EN BETROUWBAARHEID.**

⦿ **BESCHIKBAAR STELLEN VAN (PERSOONLIJKE) MULTIMODALE REISADVIEZEN VOOR EN TIJDENS DE REIS**

We faciliteren marktpartijen in de ontwikkeling van een geavanceerde generatie (persoonlijke) multimodale reisadviezen vóór en tijdens de reis. Hierbij gaat het ook om reisinformatie bij specifieke situaties (evenementen) en voor specifieke doelgroepen (reizigers met een beperking).

▶ 26

Samen met andere overheden faciliteren we marktpartijen bij de ontwikkeling van (persoonlijke) multimodale reisadviezen door data beschikbaar te stellen.

▶ 27

Flevoland zoekt in samenwerking met evenementenorganisatoren, het recreatieve bedrijfsleven, serviceproviders en andere relevante marktpartijen toepassingen om de bereikbaarheid van de Oostrand, de Floriade en Lelystad Airport te verbeteren. De aanpak van evenementenverkeer valt onder het landelijke Talking Traffic-project. De



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

ervaringen van de praktijkproef Amsterdam en bezoekersmanagement Amsterdam Arena betrekken we hierbij.

☆ **IN SPELEN OP NIEUWE INZICHTEN OVER HET BELANG VAN BETROUWBAARHEID EN BELEVING VAN REISTIJD IN DE KEUZE VOOR DE VERVOERWIJZE EN HET TIJDSTIP VAN REIZEN**

▶ 28

Nieuwe inzichten over het belang van betrouwbaarheid en beleving van reistijd in de keuze voor de vervoerwijze en het tijdstip van reizen maken we toepasbaar. We participeren in het MIRT-programma Stedelijke bereikbaarheid en doen vergelijkbaar onderzoek op de trajecten Flevoland-Utrecht en Flevoland-Zwolle. Dit is relevant voor frequente reizigers (forenzen) van en naar stedelijk gebied.

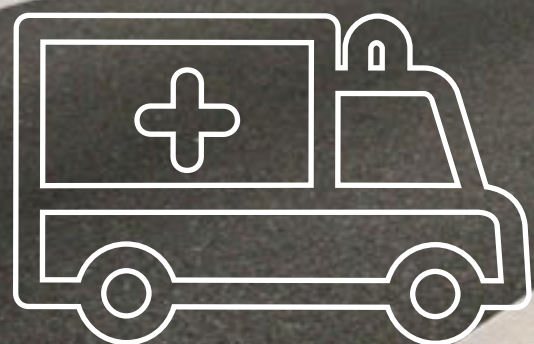
☆ **MOGELIJKHEDEN VERGROTEN VOOR REIZIGERS OM AAN MULTIMODALE (REIS)INFORMATIE TE KOMEN**

▶ 29

We verkennen of we aansluiting zoeken bij ikwilvervoer.nl, een online initiatief om reizigers te informeren over alle vervoersalternatieven.

Prioriteiten

Voor (reis)informatievoorziening hanteert de provincie het principe 'markt, tenzij'. Als er vanuit de markt een verzoek tot participatie komt, wordt dit aan de hand van de subsidievoorschriften beoordeeld.





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

5 Verkeersveiligheid



Tussen 2015 en 2030 is er een continue dalende trend zichtbaar in het aantal ernstige verkeersslachtoffers in Flevoland

Inleiding

Verkeersveiligheid is een belangrijk thema. Flevoland scoort in vergelijking met andere provincies relatief goed op het gebied van verkeersveiligheid. We streven naar behoud en verbetering van de veiligheid. Sinds 2014 stijgt het aantal dodelijke slachtoffers en ernstige verkeersgewonden. De meeste ongevallen gebeuren doordat iemand niet oplet of zich niet aan de regels houdt. Het is nodig om daadkrachtig te blijven werken aan betere verkeersveiligheid.

We zetten ons in om de situatie op de Flevolandse wegen zo veilig mogelijk te houden. Dit doen we door de wegen duurzaam veilig in te richten en te investeren in educatie en gedragsverandering. Samen met de andere wegbeheerders in Flevoland heeft de provincie nul verkeersslachtoffers als ambitie gekozen voor verkeersveiligheid. De campagne 'Maak van de nul een punt' fungeert als drager voor alle verkeersveiligheidsacties van de partners in de provincie. Met doelmatig, breed gedragen en toekomstbestendig beleid en bijbehorende acties werken we aan deze ambitie.

Ontwikkelingen en uitdagingen

De provincie Flevoland heeft vergeleken met andere provincies de minste doden in absolute zin (60 in de periode 2011-2015). Afgezet tegen het inwoneraantal is onze provincie onveiliger dan de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

REGISTRATIE

Sinds 2010 was de ongevallenregistratie van de politie sterk verslechterd. Dankzij landelijke afspraken is de registratie de laatste jaren weer verbeterd, maar niet tot op het voormalige detail-niveau. Hierdoor is er minder ongevalleninformatie beschikbaar en is deze beperkter bruikbaar voor trend- en detailanalyses.

RISICOGESTUURDE AANPAK

Met de 'duurzaam veilig'-aanpak van de afgelopen decennia is een groot aantal blackspots aangepakt. In combinatie met de verslechterde ongevallenregistratie vinden ongevallen nu verspreider plaats waardoor het lastiger is om het huidige (reactieve) beleid alleen hierop te baseren. Er is behoefte aan alternatieve prestatie-indicatoren die inzicht geven in de verkeersveiligheid van onder meer het wegennetwerk.

Een hoge veiligheidswinst is te behalen door zoveel mogelijk ongevallen te voorkomen. Dat betekent inzet op situaties, locaties en groepen verkeersdeelnemers waarbij de kans op een (ernstig) ongeval

groot is. Bij deze 'risicogestuurde' aanpak wordt niet gewacht tot er ergens ongevallen gebeuren (reactief), maar worden knelpunten aangewezen op basis van wetenschappelijke kennis over gevaarlijke omstandigheden en gedragingen (proactief).

We kiezen voor de focus op deze aanpak. Op basis van locatiekenmerken en gedragskenmerken van verkeersdeelnemers kunnen we plekken met een relatief verhoogd risico op ongevallen aanwijzen. De nadruk komt te liggen op maatregelen om deze risico's te verminderen. Er wordt gewerkt aan een landelijke methode om wegen te kunnen indelen in risicoprofielen. Deze methode gaan we hanteren zodra deze bruikbaar is. Tot die tijd maken we gebruik van de EuroRAP-methode van de ANWB (zie kaart 5).

LANDBOUW- EN FIETSVERKEER

Als provincie met veel landbouwverkeer kent Flevoland specifieke opgaven. In een aantal gevallen kunnen gevaarlijke situaties voorkomen tussen landbouwverkeer en fietsers op parallelwegen en wegen met gemengd verkeer.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

ALERTHEID

Verlies aan concentratie is een reëel risico op de rechte wegen in Flevoland. Alertheid in het verkeer wordt steeds belangrijker. Bij ouderen is het reactievermogen een factor, en bij jongeren geldt dat ze eerder afgeleid zijn door smartphonegebruik.

NIEUWE VERVOERSVORMEN

Ontwikkelingen in Smart Mobility (zelfrijdende auto's, truck platooning) gaan nieuwe opgaven opleveren ten aanzien van verkeersveiligheid. De ontwikkeling van de e-bike en speed pedelec leidt tot grotere snelheidsverschillen op fietspaden en meer fietsers op de weg.

ONDERZOEK

Om een beter beeld te krijgen van de verkeersveiligheid in de provincie en hoe we kunnen inspelen op ontwikkelingen en uitdagingen zijn de volgende onderzoeken in uitvoering of afgerond in 2017:

- Verkeersveiligheidsbeeld in de provincie Flevoland
- Veiligheidsknelpunten fiets met behulp van de CycleRAP-methode van de ANWB (op infrastructuur gericht)
- Onderzoek landbouwverkeerroutes

SAMENWERKING

We werken al jarenlang samen met handhavers en organisaties als Veilig Verkeer Nederland, de Fietzersbond en ANWB. Ook sluiten we ons aan bij landelijke initiatieven, zoals voorlichtingscampagnes en educatieve projecten. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu stelt in 2017 een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 op, in samenspraak met de regio's en partners. Ook wij leveren input. Als dit plan leidt tot nieuwe landelijke speerpunten waarop we willen aansluiten, verwerken we deze in de actualisatie van het programma in 2018.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Subdoelen

- ⊙ Snelheidsbeheersing
- ⊙ Bevorderen alertheid in het verkeer
- ⊙ Duurzaam veilige weginrichting

Opgaven

Per subdoel zijn de opgaven geformuleerd.

⊙ SNELHEIDSBEHEERSING

Snelheid is een van de belangrijke risico-indicatoren bij het realiseren van veilig verkeer. Een te hoge snelheid vergroot de kans op ongevallen en op een ernstiger afloop.

De snelheid kan worden beïnvloed door:

- de inrichting van de infrastructuur (kruispunten en wegvakken); het gaat vooral om de snelheid van elkaar kruisend verkeer op kruispunten;
- voorlichting/educatie zoals snelheidscampagnes (bijvoorbeeld snelheidsdisplays);
- verkeershandhaving.

Om te bepalen waar snelheidsbeheersing het vaakst in de knel komt, hanteren we de V85-norm. V85 is de snelheid waar 85% van de bestuurders onder blijft. Door uit te gaan van 85% ontstaat een beeld van de acceptatie van de maximumsnelheid onder het merendeel van de bestuurders. Op wegvakken waar de V85 aanmerkelijk hoger ligt dan de toegestane maximum snelheid, krijgt snelheidsbeheersing prioriteit. Doel is de V85 daar te verlagen tot dicht bij de toegestane maximumsnelheid.

De politie controleert op snelheid met onder andere traject- en mobiele controles en snelheid/roodlichtcamera's op provinciale wegen waar de V85 fors hoger ligt dan de toegestane maximumsnelheid.

Het Openbaar Ministerie heeft plannen om trajectcontrole op provinciale wegen in te voeren. De bedoeling is om in Flevoland het systeem op één traject te realiseren.



1

2

3

4

5

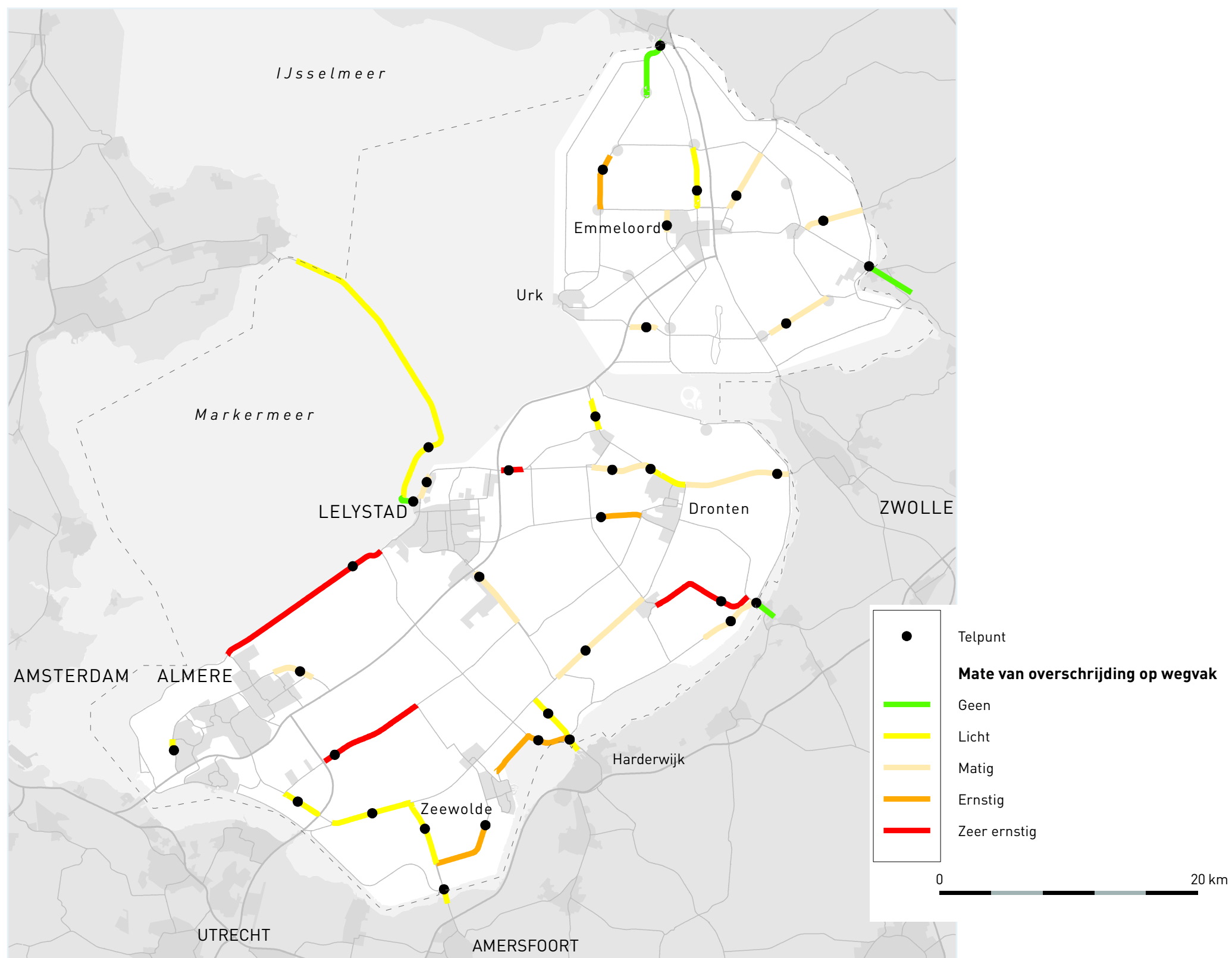
6

7

8

9

10





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Verkeershandhaving is doorgaans een sluitpost als infrastructurele maatregelen onvoldoende soelaas bieden. Gezien de kenmerken van onze wegenstructuur is verkeershandhaving in Flevoland een belangrijk speerpunt voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

☆ GEDRAGSBEÏNVLOEDING

▶ 30

Samen met gemeenten en maatschappelijke partners voeren we een gedragsbeïnvloedingsprogramma uit. Deze zijn vooral gericht op snelheidsbeheersing en alertheid.

▶ 31

We maken gebruik van kansrijke instrumenten die elders met succes zijn ingezet, vooral bij snelheid en alertheid. We sluiten aan bij landelijke of (boven)regionale campagnes en intensiveren de samenwerking met verkeersveiligheidspartners.

▶ 32

We inventariseren innovatieve maatregelen en passen deze toe. In het kader van onze doelstelling ‘toepassen van innovatieve oplossingen ter verbetering van de verkeersveiligheid’ is voor 2018 en 2019 jaarlijks € 100.000 beschikbaar.

☆ IN BALANS BRENGEN VAN MAXIMUMSNELHEID EN WEGINRICHTING

▶ 33

We doen een nadere analyse van wegvakken waar de gereden snelheden (V85) aanmerkelijk hoger liggen dan de toegestane snelheden. Is er sprake van een onveilige situatie? Kan de maximumsnelheid worden verhoogd binnen de randvoorwaarden veiligheid en leefbaarheid? Zo nee, met welke alternatieve maatregelen kunnen de gereden snelheden effectief en efficiënt worden verlaagd?

▶ 34

We voeren kleine infrastructurele aanpassingen uit die bijdragen aan de verkeersveiligheid.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

KAART 5
EURORAP
VERKEERS-
VEILIGHEID
POVINCIALE
WEGEN



De ANWB heeft in 2014 een landelijk onderzoek gedaan en daarbij gebruik gemaakt van de EuroRAP-methode. De veiligheid van de weg wordt hierbij uitgedrukt in een aantal sterren, met een maximum van vijf. Drie sterren wordt gezien als het minimum voor een veilig ingerichte weg. Bepalend voor de veiligheidsscores zijn drie soorten risico's, te weten frontale aanrijdingen, bermongevallen en flankaanrijdingen op kruispunten.

In 2014 scoorde in Flevoland 42% van de provinciale wegen 2 sterren. Om de wegen zo in te richten dat ze veilig zijn (een score van 3 of meer behalen) moeten vooral de ontwerpkenmerken worden aangepakt die een rol spelen bij de drie genoemde risico's.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

◎ BEVORDEREN ALERTHEID IN HET VERKEER

Als weggebruikers afgeleid worden van hun primaire taak als verkeersdeelnemer, ontstaat er een verhoogd ongevalsrisico. Een weginrichting met weinig variatie kan tot gevolg hebben dat de aandacht bij de rijtaak verslapt. Dit kan leiden tot (eenzijdige) ongevallen.

Voor alertheid bestaat (nog) geen indicator. Nader onderzoek is nodig om grip te krijgen op de rol van afleiding en alertheid, en specifiek hoe afleiding in het verkeer kan worden beperkt.

☆ MEER INZICHT HOE ALERTHEID TE BEVORDEREN IS

▶ 35

We doen nader onderzoek naar de rol van afleiding en alertheid op de verkeersveiligheid, en hoe afleiding in het verkeer kan worden beperkt. We passen de aanbevelingen uit dit onderzoek toe.

◎ DUURZAAM VEILIGE WEGINRICHTING

Een veilig wegennet en veilige weginrichting (voor alle weggebruikers) zijn belangrijke voorwaarden

voor een veilig verkeerssysteem. Weggebruikers moeten aan de weg en de omgeving kunnen aflezen wat veilig verkeersgedrag op de betreffende weg inhoudt. Daarnaast moet de inrichting van de weg en zijn omgeving ‘vergevingsgezind’ zijn waardoor fouten van weggebruikers zo min mogelijk leiden tot (ernstige) ongevallen.

Bij de inrichting van parallelvoorzieningen is naast de objectieve verkeersveiligheid ook het gevoel van onveiligheid bij fietsers een belangrijk punt. Het is vanuit oogpunt van een duurzaam veilige weginrichting wenselijk om kwetsbare verkeersdeelnemers te scheiden van snelverkeer. Of hiervoor wordt gekozen is afhankelijk van de hoeveelheid landbouwverkeer/vrachtverkeer en fietsers enerzijds en praktische factoren zoals ruimtelijke aspecten. Er is dus altijd sprake van maatwerk.

RISICOLOCATIES

Flevoland past de landelijke afspraken over ‘duurzaam veilig’ toe bij de weginrichting. Een aantal wegen en locaties kan aangemerkt worden als (potentiële) risicolocaties. De Stichting



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid werkt in opdracht van de gezamenlijke provincies aan doorontwikkeling van de Duurzaam Veilig-meter. Met dit instrument wordt het wegennet op basis van inrichtingskenmerken en verkeersintensiteit beoordeeld op verkeersveiligheid. De meting biedt aanknopingspunten voor het stellen van prioriteiten in de aanpak van infrastructuur. Van belang is dat de juiste informatie over wegkenmerken voorhanden is. Het beheerssysteem dient hierop te zijn ingericht. Daarnaast wordt het Verkeersveiligheidsbeeld Flevoland opgesteld. Als de risicolocaties bekend zijn, worden ze gemonitord om te zien welke maatregelen (infrastructuur of gedragsmaatregelen) nodig zijn.

Gezien het ongevallebeeld moet er bij de aanpak van risicolocaties aandacht zijn voor zowel de verbetering van de verkeersveiligheid op kruispunten (met name kruispunten met vier takken) als van wegvakken. De aanleg van rotondes is nog steeds een effectieve verkeersveiligheidsmaatregel.

Gezien de verwachte ontwikkelingen op het gebied van rijtaakondersteunende systemen ligt het niet voor de hand om de maatvoering van de rijstrookindeling van de provinciale wegen te veranderen. Wel is het zinvol om op basis van deze ontwikkelingen na te gaan wat dit gaat betekenen voor de kwaliteit van bijvoorbeeld markering of andere benodigde voorzieningen.

Gezien het aantal inhaalongevallen is het zinvol om te kijken welke mogelijkheden er zijn om inhalen te ontmoedigen met maatregelen in de as van de weg. Gezien het aantal fietsongevallen is het zinvol om vooral bij kruispunten te kijken welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn voor het verbeteren van de fietsveiligheid.

Het onderwerp verkeersveiligheid is breder dan de drie geformuleerde subdoelen. Ook maatregelen zoals kleinere campagnes, bijeenkomsten voor ouderen, de inzet van Team Alert, het verkeersexamen voor scholieren vallen hieronder. We blijven gemeenten, VVN en de Fietserbond stimuleren en ondersteunen met subsidies.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

MAATREGELEN VERKEERSVEILIGHEID

In de afgelopen jaren zijn met het niet-jaarlijks onderhoud op wegvakken de volgende verkeersveiligheidsmaatregelen genomen:

- Kantstrookverruwing/glas-bollen (wegdekreflectoren)/markering volgens de essentiële herkenbaarheidskenmerken(EHK);
- Toepassing van bermversteving;
- Vervangen van leuningen bij bruggen/duikers door voertuigkeurende leuningen;
- Toepassen van middenasverruwing op regionale stroomwegen.

We passen deze maatregelen uiteindelijk op het hele wegennet toe.

Daarnaast worden er maatregelen op specifieke punten genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren:

- Aanvullende herkenbaarheidsmaatregelen zoals bakens (balises) in bochten;
- Inhaalverbod in bochten met weinig zicht;
- VRI's (verkeersregelingsinstallaties) zo inrichten dat de doorstroming en verkeersveiligheid op de doorgaande weg verbetert ('groen eerlijk verdeeld');
- Fietsmaatregelen:
 - Bij onderhoud aan fietspaden wegnemen van hellingen voor oversteken;

- Aanbrengen van middengeleiders bij kruispunten voor veilig oversteken. Hierdoor kan veilig in twee etappes worden overgestoken;
- Aanbrengen van extra belijning op fietspaden en bermversteving op enkele risicolocaties.

Maatregelen waarmee is geëxperimenteerd, zoals een ruwer wegoppervlak in de middenas op gebiedsontsluitingswegen, worden geëvalueerd. Op basis daarvan wordt bepaald of deze structureel worden toegepast.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Daarnaast stellen we het analyse-instrument VIASTAT kosteloos aan gemeenten beschikbaar met informatie over ongevallen en snelheden, zodat zij hun verkeersveiligheidsbeleid daarop kunnen baseren.

Naast de risicoaanpak blijft ook de analyse van ongevalleninformatie van belang. Het is van belang om naast de politieregistratie ook inzicht te krijgen in registraties van ambulancediensten en ziekenhuizen.

☆ **DUURZAAM VEILIGE EN VERGEVINGSGEZINDE WEGINRICHTING**

▶ **36**

We ronden het ‘programma kleinschalige veiligheidsmaatregelen infrastructuur’ af. Het gaat hierbij om glasbollen (wegdekreflectoren), kantstrookverruwing en bermversteving. Per 1 januari 2018 moet nog 110 kilometer provinciale weg worden voorzien van glasbollen, bermversteving en kantstrookverruwing. Per jaar gebeurt dit op circa 20 kilometer wegvak, in combinatie met groot onderhoud.

▶ **37**

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur passen we de richtlijnen voor duurzaam veilig toe

☆ **VERBETEREN VAN RISICOLOCATIES EN -SITUATIES**

▶ **38**

Samen met gemeenten en maatschappelijke partners stellen we een uitvoeringsplan landbouwverkeer op ter bevordering van de veiligheid landbouwverkeer (snelheid, breedte voertuigen, modder, afgevalen lading, etc.)

▶ **39**

We stellen een uitvoeringsplan fysieke verkeersveiligheidsmaatregelen op en actualiseren dit jaarlijks. Als er aanleiding is passen we de richtlijn wegontwerp Provincie Flevoland hierop aan.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Prioriteiten

We bevorderen de verkeersveiligheid met twee soorten maatregelen: gedragsbeïnvloeding en aanpassing van infrastructuur. Deze kunnen niet los van elkaar gezien worden. Gedragsbeïnvloeding is gericht op gebruikers (toegespitst op doelgroepen) en infrastructuur is locatie gebonden. De kosten voor gedragsbeïnvloeding zijn relatief laag, maar het effect van de maatregel is vaak tijdelijk. De kosten voor aanpassingen van de infrastructuur zijn hoger, maar het effect is structureel.

We stellen de volgende prioriteiten voor het thema verkeersveiligheid:

- Doorgaan met de geïntensiveerde inzet op gedragsbeïnvloeding, vanwege de relatief lage kosten en het grote bereik van de doelgroep.
- Infrastructurele aanpassingen op basis van de risico-inventarisatie, prioriteit voor situaties waar de kans op ongevallen met ernstige gevolgen groot is.





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

6 Leefbaarheid en duurzaamheid



De mobiliteitsontwikkeling gaat gepaard met een verbetering van de leefbaarheid. Daar waar negatieve gevolgen lokaal niet te voorkomen zijn, worden deze geminimaliseerd.

Inleiding

Mobiliteit is een randvoorwaarde voor prettig wonen, werken en recreëren, maar kan de kwaliteit van de leefomgeving negatief beïnvloeden, bijvoorbeeld door uitstoot van broeikasgassen of geluid. In de mobiliteitsvisie zijn de ambities op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid geformuleerd. In dit hoofdstuk werken we uit hoe we de negatieve effecten van mobiliteit zoveel mogelijk beperken. Hierbij gaan we in op de thema's luchtkwaliteit,

geluid, doorsnijding van leefgebieden, landschappelijke inpassing, biodiversiteit en duurzaamheid.

Bij mobiliteitsontwikkeling vormen de kwaliteitseisen voor de omgeving een integraal onderdeel in het maken van keuzes en het oplossen van knelpunten. Dit geldt bij de realisatie en het onderhoud van infrastructuur, maar ook bij aanbestedingen en inkoop situaties. Onze duurzaamheidsopdracht komt niet alleen voort uit de mobiliteitsvisie, maar ook uit andere bestuurlijke afspraken en ambities, zoals het Nationaal Energieakkoord en de Omgevingsvisie.

Op dit gebied doen zich sterke beleidsmatige en technologische ontwikkelingen voor. Dat vereist flexibiliteit in het programma.

De parameters voor sturing op duurzaamheid staan in het afwegingskader (Hoofdstuk 11).



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

De verbetering van leefbaarheid en duurzaamheid kent twee aspecten: ‘Milieu’ en ‘Natuur en landschap’.

MILIEU

Het milieuaspect hangt sterk samen met wetgeving en technische onderwerpen. Het speelt vooral een rol bij duurzaamheid, geluid en luchtkwaliteit. Ook de aanleg van een wildtunnel voor beschermde diersoorten valt eronder. Deze onderwerpen zijn in de uitvoering goed objectiveerbaar en kwantificeerbaar.

NATUUR EN LANDSCHAP

Het aspect natuur en landschap is vooral gebaseerd op kwaliteitsaspecten. Dit kan een wettelijke grondslag hebben, maar is minder goed kwantificeer- en objectiveerbaar.

Voor het onderwerp ‘beleefbaar landschap’ wordt beleid ontwikkeld. Naast het beleidsplan Recreatie & Toerisme Flevoland geeft ‘Het Verhaal van Flevoland’ richting aan onderwerpen als landschap en cultuurhistorie. Zodra dit verhaal is uitgewerkt,

analyseren we hoe we met dit programma kunnen bijdragen aan de doelen. Bij de actualisatie van het programma kijken we welke aanvullende maatregelen er nodig zijn.

Infrastructurele elementen krijgen steeds meer cultuurhistorische waarde. Sluiscomplexen, het Christaller-netwerk van de Noordoostpolder en bruggen hebben historische waarde voor het verhaal van Flevoland. Bij het onderhoud of vervanging van dergelijke elementen willen we rekening houden met deze waarde.

De provincie wil het eigene van Flevoland bewaren en verder ontwikkelen. De infrastructuur heeft een heldere structuur en ruimtelijke kwaliteit, ook door wegbeplanting. Dit beeldbepalende landschap is uitgangspunt voor beleid. Het doel is om ervoor te zorgen dat het kan worden beleefd door bewoner en bezoeker.

Een ander belangrijk punt in de mobiliteitsvisie is de inbedding van onze infrastructuur in de omgeving. Infrastructuur doorsnijdt en vormt ons



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

landschap. Voorwaarde is dat mobiliteitsontwikkeling leidt tot verbetering van de landschappelijke inbedding.

Ontwikkelingen en uitdagingen

GELUID

Onze ambitie is om de leefbaarheid te verbeteren en daarbij middelen doelmatig in te zetten, aan de hand van een doelmatigheidscriterium. Op basis hiervan wordt per geluidbelaste woning duidelijk of het (financieel) aanvaardbaar is om geluidmaatregelen te nemen. De beoogde doelmatigheid is afhankelijk van drie factoren: de hoogte van de actuele geluidbelasting ten opzichte van de maximaal toegestane geluidbelasting van de woningen, het aantal woningen dat baat heeft bij de geluidreductie en de mate van geluidreductie (bij voorkeur 5 dB). Maatregelen worden afgestemd op de ligging van de weg in de omgeving.

Medio 2018 stelt de provincie een Actieplan Geluid vast. Hierin geven we aan wanneer sprake is van een geluidsknelpunt (voormalige grens was 60 dB Lden) en welke geluidsknelpunten langs provinciale wegen in de komende vijf jaar worden aangepakt. De basis hiervoor vormen de geluidsbelastingkaarten die op 6 juni 2017 zijn vastgesteld. Enkele uitgangspunten voor het actieplan komen uit de mobiliteitsvisie. Zo heeft het actieplan betrekking op alle provinciale wegen en moeten geluidsmaatregelen doeltreffend en doelmatig worden ingezet. Het Actieplan Geluid wordt nog volgens de huidige wetgeving vormgegeven.

GELUIDREDUCEREND ASFALT

Het effect van geluidreducerend asfalt bedraagt 2 tot 3 dB en voldoet niet aan de beoogde reductie van 5 dB. Het wordt dan ook niet als maatregel in het Actieplan Geluid 2018 opgenomen. Na 2021, als de geluidproductie van provinciale wegen op grond van de Omgevingswet is gemaximaliseerd, is geluidreducerend asfalt bij uitstek geschikt om bij dreigende overschrijding van de grenswaarden de geluidproductie terug te brengen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

IMPACT OMGEVINGSWET

De Omgevingswet die in 2019 wordt ingevoerd, houdt een drastische aanpassing in van het wettelijk kader om verkeersgeluid op de provinciale wegen te beperken. De provincies worden als wegbeheerder verantwoordelijk voor beheer van het geluid.

De Omgevingswet legt vanaf 2021 geluidproductieplafonds op aan wegen. Uitgangspunt is de actuele geluidproductie in 2019 met een marge van 1,5 dB, wat gelijk staat aan een verkeersgroei van 40%. Elk jaar vindt er een interne monitoring plaats om tijdig maatregelen te kunnen nemen. Daarnaast wordt elke vijf jaar een nalevingsrapportage opgesteld. Hierin worden knelpunten in beeld gebracht en oplossingen voorgesteld. Als plafonds (dreigen te) worden overschreden, moeten maatregelen worden getroffen.

DUURZAME ENERGIE

De provinciale ambitie in de mobiliteitsvisie is dat mobiliteit energieneutraal is in 2030. Dit wordt gerealiseerd door energieverbruik te verminderen

en energie zo duurzaam mogelijk op te wekken. De provincie kan dit slechts beperkt beïnvloeden. We kunnen een bijdrage leveren via het eigen vervoer en via onze wettelijke taken, zoals de aanleg en het onderhoud van provinciale wegen, en het verlenen van concessies voor tankstations en openbaar vervoer.

OPENBAAR VERVOER

Voor OV zijn de volgende afspraken gemaakt tussen Rijk (I&M), IPO en de Vervoerregio's:

- Het regionaal busvervoer is in 2030 volledig emissievrij bij de uitlaat, of zoveel eerder als mogelijk is.
- Uiterlijk in 2030 zijn alle nieuwe bussen emissievrij bij de uitlaat.
- Nieuwe bussen maken in 2025 gebruik van 100% hernieuwbare energie of brandstof die zoveel mogelijk regionaal wordt opgewekt.

GROND-, WEG- EN WATERBOUW (GWW)

Bij het ontwerp, de aanleg, het beheer en het onderhoud van (vaar)wegen is vermindering van CO₂-uitstoot een voorwaarde. Materialen zijn zoveel



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

mogelijk hergebruikt en herbruikbaar als bijdrage aan de circulaire economie. We bieden ruimte om te experimenteren met nieuwe technieken op en nabij onze infrastructuur om een bijdrage te leveren aan deze doelstelling. Hierbij dienen best practices tot voorbeeld (zoals energieopwekking door wegen).

De gezamenlijke wegbeheerders in Nederland kunnen veel invloed uitoefenen op de innovatiekracht van de GWW-sector. Door onze gezamenlijke aanbestedingskracht gericht in te zetten op innovatie ten behoeve van duurzaamheidsdoelen, kunnen we meer bereiken dan we in de Green Deal hebben afgesproken. We zoeken samenwerking met andere wegbeheerders om te onderzoeken hoe we de verduurzaming van de GWW-sector kunnen versnellen.

ELEKTRISCH RIJDEN, OOK MIDDEL VOOR VERDUURZAMING ENERGIEHUISHOUDING

Elektrisch rijden levert energiebesparing bij transport op. De provincie kan automobilisten niet dwingen tot elektrisch rijden, maar de keuze

ervoor wel stimuleren door een goede infrastructuur te bieden.

Daar komt bij dat elektrische auto's kunnen bijdragen aan het goed functioneren van een duurzaam elektriciteitsnetwerk. Ook hergebruik van batterijen van afgeschreven elektrische auto's biedt kansen. Voor de opgave om te komen tot effectieve energieopslag is het belangrijk dat ook vanuit het mobiliteitsbeleid wordt bijgedragen aan het vinden van oplossingen.

LUCHTKWALITEIT

De luchtkwaliteit in Flevoland voldoet aan de wettelijke normen. Dit moet worden behouden en waar mogelijk verbeterd.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren werken de EU-landen aan het instellen van nationale emissieplafonds voor 2020 en 2030. Deze worden binnen enkele jaren vastgesteld en gelden voor NOx, SO₂, fijnstof (PM_{2,5}), NH₃ en VOS. Doel is om het aantal door verzuring aangetaste gebieden met ten minste de helft terug te brengen. Een tweede doel is vermindering van de ozonbelasting.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Naar verwachting zijn er in Flevoland geen extra verkeersmaatregelen nodig. Dit wordt pas volledig duidelijk bij de definitieve vaststelling van de plafonds.

Naast fijnstof krijgen de gezondheidsrisico's van het zogeheten ultrafijnstof steeds meer aandacht. Het is aannemelijk dat hier op termijn ook nationale of Europese richtlijnen of normen voor komen.

Schonere motoren leiden tot een betere luchtkwaliteit. Hoewel de mobiliteit stijgt, daalt de uitstoot per voertuig, waardoor de totale uitstoot minder hard stijgt. Met de elektrificatie van automobility is in (stedelijke) gebieden verbetering van luchtkwaliteit mogelijk.

NATUUR EN LANDSCHAP

Voor landschap wordt een nieuw kader ontwikkeld dat richting gaat geven aan de landschappelijke aspecten bij infrastructurele projecten. Een belangrijk onderdeel zou de belevingswaarde voor de reiziger van het landschap betreffen maar ook het bezoek ervan.

Subdoelen

- ⊙ Voldoen aan de wettelijke eisen van geluidsbeleid
- ⊙ De geluidsbelasting als gevolg van verkeers- toename neemt max 1,5 dB toe
- ⊙ In 2020 is de CO₂ uitstoot ten opzichte van 1990 verminderd met 20%
- ⊙ Provinciale organisatie is energieneutraal
- ⊙ Luchtkwaliteit in stedelijke gebieden verbeteren
- ⊙ Uitvoering geven aan het nationaal Energieakkoord

Opgaven

Per subdoel zijn de opgaven en bijbehorende acties geformuleerd.

- ⊙ **VOLDOEN AAN DE WETTELIJKE EISEN VAN GELUIDSBELEID EN DE GELUIDSBELASTING ALS GEVOLG VAN VERKEERSTOENAME NEEMT MAX 1,5 DB TOE**



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

☆ **MINDER WONINGEN WORDEN GECONFRONTEERD MET EEN TE HOGE GELUIDSBELASTING.**

▶ 40

We stellen een actieplan Geluid op om ervoor te zorgen dat er bij minder woningen een te hoge geluidsbelasting is en geven hier uitvoering aan. Bij de aanpak wordt het doelmatigheidscriterium toegepast.

☆ **IMPLEMENTATIE AANVULLINGSBESLUIT GELUID OMGEVINGSWET**

Anticiperend op SWUNG (Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) zijn er nieuwe verkeerstoppunten aangelegd. Exacte verkeerstoppunten zijn belangrijk omdat marginale afwijkingen boven 1,5 dB moeten leiden tot investeringen in geluidreducerende maatregelen.

▶ 41

Uitvoering geven aan het Aanvullingsbesluit geluid omgevingswet:

- Vaststellen verkeersbelasting in basisjaar (waarschijnlijk 2018/2019).

- Opstellen uitzonderingenlijst voor hogere waarden van geluidsproductieplafonds (GPP).
- Vaststellen geluidaandachtsgebied.
- Vaststellen geluidregister.

▶ 42

Opstellen nalevingsrapportage in 2022, en vervolgens om de vijf jaar.

▶ 43

Het opstellen van doelmatigheidscriteria voor de beoordeling voor de aanpak van geluidsknelpunten.

▶ 44

Programmeren geluidmaatregelen.

⊙ **IN 2020 IS DE CO₂ UITSTOOT TEN OPZICHTE VAN 1990 VERMINDERD MET 20%.**

Voor grond-, weg- en waterbouwprojecten is de zogenaamde Green Deal duurzaam GWW 2.0 vastgesteld voor de periode tot en met 2020. Doel van deze Green Deal is om de infrastructuur van Nederland te verduurzamen teneinde schaarste van grondstoffen, opwarming van de aarde en verdere



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

klimaatverandering tegen te gaan. Belangrijkste doelstelling is dat de CO₂-uitstoot in 2020 ten opzichte van 1990 is verminderd met 20%. Deelnemers zijn opdrachtgevers, waaronder provincies en opdrachtnemers. De Green Deal wordt nader uitgewerkt in het programma Duurzame energie.

★ **UITVOERING GEVEN AAN GREENDEAL GWW**

Provincies en waterschappen werken op basis van een tienpuntenplan samen om een duurzame GWW-sector te stimuleren. Dit tienpuntenplan is onderdeel van de Green Deal. Provincies en waterschappen passen de Aanpak Duurzaam GWW als standaard toe op alle programma's en projecten.

Het tienpuntenplan en de programmering vanuit de opgaven duurzame energie en circulaire economie vormen de leidraad voor de uitwerking van concrete activiteiten en projecten. Elke provincie en elk waterschap stelt hiervoor een Actie Jaarplan op en bepaalt zelf in welk tempo doelen worden gehaald.

▶ **45**

We inventariseren de CO₂-voetafdruk van de provinciale infrastructuur (aanleg, beheer en onderhoud) en onderzoeken waar de meeste CO₂ wordt uitgestoten en waar het meest effectief op kan worden ingezet.

▶ **46**

Greendeal GWW: jaarlijks uitwerken van het tienpuntenplan in jaarplannen.

○ **PROVINCIALE ORGANISATIE IS ENERGIENEUTRAAL.**

★ **ONDERZOEK DOEN NAAR KANSRIJKE, BEWEZEN TECHNOLOGIEËN GEKOPPELD AAN INFRASTRUCTUUR**

▶ **47**

Bij elke investering in nieuwe infrastructuur en bij groot onderhoud aan bestaande infrastructuur worden de mogelijkheden voor energieopwekking en circulaire economie onderzocht.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

⦿ LUCHTKWALITEIT IN STEDELIJKE GEBIEDEN VERBETEREN

☆ UITBREIDING VAN HET AANTAL ELEKTRISCHE LAADPALEN VOOR AUTO'S

De ambitie van de MRA is twintigduizend elektrische voertuigen op de weg in 2020. In 2011 zijn de betrokken overheden gestart met het project MRA-elektrisch (MRA-E). Dit houdt onder meer in dat er in de provincies Utrecht, Flevoland en Noord-Holland tot 2020 ruim 2000 laadpalen worden uitgezet. Hoeveel daarvan in Flevoland worden geplaatst, hangt af van de vraag door particulieren. Alle Flevolandse gemeenten mogen meedoen. Gelet op de huidige trend in toename van laadpalen verwachten we dat er 150 tot 400 laadpalen via MRA-E worden aanbesteed.

▶ 48

Samen met onze partners voeren we het MRA-E programma voor elektrische laadpalen uit.

▶ 49

We werken een plan uit voor duurzame brandstoffen bij provinciale tankstations.

⦿ UITVOERING GEVEN AAN HET NATIONAAL ENERGIEAKKOORD

☆ HET REGIONAAL BUSVERVOER IS IN 2030 VOLLEDIG EMISSIEVRIJ AAN DE UITLAAT.

▶ 50

We zorgen voor een emissievrij OV via nieuwe concessies voor Lelystad 2022 en IJsselmond 2024.

⦿ DE KWALITEIT VAN LUCHT VOLDOET AAN DE WETTELIJKE NORMEN EN WORDT VERBETERD OF TEN MINSTE GEHANDHAAFD OP HET HUIDIGE NIVEAU.

Fijnstof en stikstof zijn van invloed op de luchtkwaliteit. Flevoland monitort de emissie van deze stoffen aan de hand van het model van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het model laat geen (huidige en



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

toekomstige) overschrijdingen van de normen zien langs de wegen in Flevoland. In dit model worden Europese normen en prognoses voor de toename van verkeer gehanteerd. Ook houdt NSL-model rekening met technische ontwikkelingen, zoals vermindering van brandstofverbruik en toename van het aandeel niet-fossiele brandstoffen. De provincie heeft weinig invloed op de uitstoot, anders dan genoemde duurzaamheidsmaatregelen.

Er zijn normen gesteld voor de hoeveelheid stikstofhoudende verbindingen die vanuit de atmosfeer in de bodem worden opgenomen (stikstofdepositie). De stikstofdepositienormen voor gebieden buiten Flevoland kunnen een belemmering vormen voor investeringen in provinciale wegen. Zo is voor de derde fase van de Gooiseweg een vergunningsaanvraag in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) nodig. Een goede toekomstige doorstroming op de Gooiseweg heeft als bijeffect dat verkeer van het oude land meer van deze weg gebruik zal gaan maken. Hiermee wordt dit traject door de ligging

ten opzichte van de Veluwe (PAS-gebied) voor uitvoering vergunningsplichtig.

☆ **HET PROCES VAN NATIONALE EMISSIEPLAFOND VOLGEN EN ANTICIPEREN OP DE NIEUWE WETGEVING**

▶ **51**

Bij nieuwe plannen wordt getoetst op luchtkwaliteit.

▶ **52**

Monitoring van fijnstof en stikstof via het model van Nationaal Programma Luchtkwaliteit (NSL) en over enkele jaren nagaan wat de gevolgen zijn voor verkeer van instellen van nieuw emissieplafond voor meerdere stoffen.

○ **VERSTERKEN VAN DE NATUURWAARDE**

☆ **VOORKOMEN VAN LANDSCHAPPELIJKE VERSNIPPERING VOOR FLORA EN FAUNA**

Voor flora vormt de Wet Natuurbescherming een helder kader. Nieuw aan te leggen natuur, maar ook bestaande natuur en natuurnetwerk



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

zijn beschermd via wetgeving gericht op aanwezige (dier- en planten)soorten. Ons beleid is erop gericht om versnippering zoveel mogelijk te voorkomen.

Voor fauna is het kader in 2017 geactualiseerd. Op basis daarvan kunnen prioriteiten worden gesteld voor investeringen in faunavoorzieningen aan wegen. Deze faunavoorzieningen verbeteren niet alleen de veiligheid van dieren, maar vormen ook voor de weggebruiker een veiligheidsmaatregel.

▶ 53

We voeren ‘ontsnipperende’ maatregelen door om doorsnijding van leefgebieden te vermijden en leefgebieden te versterken bij ontwikkelingen.

▶ 54

Beheer en onderhoud bermen met aandacht voor bestaande en potentiële natuurwaarden en in balans met veiligheid.

⊙ DE RECREATIEVE WAARDE VAN LANDSCHAP EN NATUUR VERBETEREN

Infrastructuur draagt bij aan de toegankelijkheid en bereikbaarheid van (natuur)gebieden. Een aantal natuurgebieden en landschappen is nu niet goed bereikbaar. Om beter gebruik te maken van de recreatieve en dus economische waarde zijn infrastructurale maatregelen nodig.

☆ ONTWIKKELEN EN ONTSLUITEN VAN EEN BELEEFBAAR LANDSCHAP

▶ 55

Ontwerpopgave: bij planvorming voor nieuwe en verbetering van bestaande infrastructuur houden we rekening met de ruimtelijke kwaliteit van het landschap. Bij nieuwe infrastructuur wordt verwacht dat deze bijdraagt aan de kwaliteit en beleving van het landschap.

▶ 56

Met andere weg- en landschapbeheerders en ondernemers verbeteren we de ontsluiting van natuur en landschap door voorzieningen te versterken



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

(bijvoorbeeld door betere bebording en aanleggen van toeristische overstapplaatsen (TOP's)).

Acties voor fietsverbindingen en aantrekkelijke vaarwegen zijn opgenomen in de desbetreffende programmaonderdelen.

Prioriteiten

Een groot deel van de genoemde acties vindt plaats in de beleidsuitwerking op de specifieke beleidsterreinen (geluid, vermindering CO₂-uitstoot, verbetering luchtkwaliteit, uitvoering geven aan het nationaal Energieakkoord). De resultaten worden verwerkt bij de actualisaties van het programma.

Op het gebied van milieu, natuur en landschap onderscheiden we een aantal acties die tot uitvoering kunnen komen in dit programma. Voor elke investering in nieuwe infrastructuur en bij groot onderhoud aan bestaande infrastructuur wordt rekening gehouden met de effecten op milieu, natuur en landschap. Negatieve gevolgen worden

zoveel mogelijk beperkt en kansen voor kwaliteitsverbetering en doorstroming worden benut. De ruimtelijke opgave is om conflicten door doorsnijdingen, geluid en luchtkwaliteit te minimaliseren.

Bij de groenstructuur langs (provinciale) wegen wordt een afweging gemaakt tussen een obstakelvrije zone ten behoeve van verkeersveiligheid, energieopwekking en het behoud van de landschappelijke en natuurlijke kwaliteit van de bermen.

Bij de aanpak van risicolocaties in verband met verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door obstakels te verwijderen (bomen), wordt altijd overwogen welke compensatie kan plaatsvinden om de structuur van de polder te behouden. Dit wordt verder uitgewerkt in het landschapsbeleid.

We stellen de volgende prioriteiten voor het doel Leefbaarheid en duurzaamheid:

- Herstel landschappelijke structuur of uitbreiding van de structuur als gevolg van de aanpassing of uitbreiding van infrastructuur;
- Voortzetten van de ontsnipperende maatregelen (kleine faunatunnels).





1

2

3

4

5

6

7

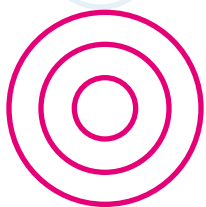
8

9

10

7

Kosteneffectief en vraaggericht openbaar vervoer



De provincie streeft naar een kosteneffectief openbaar vervoersysteem dat aansluit op de mobiliteitsvraag van met name forenzen, scholieren en van mensen die van het openbaar vervoer afhankelijk zijn

Inleiding

In de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 en de OV-visie 2014-2024 staan de ambities van de provincie op het gebied van openbaar vervoer. In dit hoofdstuk worden deze ambities uitgewerkt in opgaven en concrete activiteiten en projecten.

Het programma betreft het busvervoer waar de provincie verantwoordelijk voor is (IJsselmond) en het personenvervoer per spoor. Het lokale busvervoer in Lelystad en het lokale en regionale busvervoer in Almere vallen buiten het programma. De gemeenten Lelystad en Almere zijn gedelegeerd opdrachtgever voor dit vervoer.

Er is een verkenning gaande naar een andere concessie-indeling van het busvervoer in Flevoland, Gelderland en Overijssel. Het is denkbaar dat dit leidt tot veranderingen in de concessies IJsselmond en Lelystad en tot veranderingen in de taakverdeling tussen de provincie en de gemeente Lelystad. Mocht dat aan de orde zijn, dan wordt het onderdeel openbaar vervoer in het programma op dit punt mogelijk gewijzigd.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Ontwikkelingen en uitdagingen

ONTWIKKELINGEN

In 2016 is het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 opgesteld. Dit landelijk toekomstbeeld sluit goed aan bij de OV-visie en mobiliteitsvisie van Flevoland. In de MRA krijgt het Toekomstbeeld OV 2040 een regionale uitwerking. Deze uitwerking zal de ontwikkelingsrichting beschrijven voor het OV binnen de MRA in de komende decennia.

Technologische ontwikkelingen hebben invloed op (de behoefte aan) collectief vervoer van heden en toekomst. Voorbeelden zijn e-bikes en informatie- en ritreserveringssystemen en op langere termijn zelfrijdende voertuigen.

Er zijn nieuwe marktinitiatieven, zoals Flixbus, deelauto- en deelfietssystemen, en mobiliteitsdiensten als Samobiel en Uber. Deze kunnen een positieve bijdrage leveren aan de mobiliteitsdoelstellingen, maar ook negatieve gevolgen hebben, zoals het beconcurreren van regulier OV en extra drukte op busstations.

UITDAGINGEN

De kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer verschilt sterk per lijn, lijndeel en dag. Er is een aantal veelgebruikte verbindingen met een goed rendement. Vooral rond Dronten en Emmeloord zien we diverse zwakke verbindingen. Het overgrote deel van de reizigers is scholier of student en heeft weinig reisalternatieven. Dit zorgt voor lange spitsperioden en weinig reizigers in de avond en het weekend. De uitdaging is om ook op deze momenten passende vervoervoorzieningen te bieden.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Voor de invulling van het openbaar vervoer zijn de volgende wettelijke en beleidskaders van belang:

- De OV-visie
- Het besluit toegankelijkheid openbaar vervoer: het OV moet toegankelijk zijn voor iedereen. Dit leidt tot de opgave om haltes en voertuigen van het OV toegankelijk te maken en om zorg te dragen voor toegankelijke reisinformatie (goed leesbaar en begrijpelijk).
- De bestuursovereenkomst zero emissie busvervoer: minder uitstoot door bussen:
 - vanaf 2025 100% van de nieuw instromende bussen 0-emissie aan de uitlaat
 - vanaf 2030 alle bussen 0-emissie aan de uitlaat

- Bestuursovereenkomst Hoogwaardig OV Randstad:
 - Afspraken tot 2020, over de productformule R-net (Randstadnet), de implementatie daarvan en de ontwikkelingsrichting van het openbaar vervoer in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling in de Randstad. De afspraken omtrent R-net zijn vertaald in het delegatiebesluit voor de gemeente Almere.

- FlevolandStraks:
 - Energietransitie: dit betreft voor wat betreft OV vooral schone voertuigen, uitgewerkt in hoofdstuk 6 Leefbaarheid en duurzaamheid.
 - Regionale kracht: grensontkennend samenwerken. Het grensoverschrijdend karakter van het regionaal OV draagt hieraan bij. Dit geven we onder andere vorm door grensoverschrijdende busconcessies en samenwerking op spoorgebied in MRA-verband.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Subdoelen

Een zo hoog mogelijk maatschappelijk rendement van de inzet van provinciale middelen voor exploitatie van het openbaar vervoer, in het bijzonder in de vorm van:

- ⊙ een aantrekkelijk alternatief voor de auto op kansrijke en congestiegevoelige verbindingen;
- ⊙ een vraaggericht openbaar vervoer, aansluitend op vervoerstromen;
- ⊙ verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer o.a. voor reizigers met een beperking.

Een aantal thema's met betrekking tot 'vraaggericht' valt onder regulier concessiemanagement. Deze zijn niet expliciet uitgewerkt in het programma, maar in de (nieuwe) concessies opgenomen. Voor de volledigheid zijn ze hier genoemd:

- Minimaal gelijkblijvende sociale veiligheid;
- Stiptheid en betrouwbaarheid bus en regiotaxi conform concessie/contracteisen;
- Betaalbaarheid voor de reiziger;
- Verbeteren kaart- en tariefintegratie spoor, bus,

regiotaxi, alternatieve vervoermogelijkheden;

- Zo goed mogelijke aansluitingen tussen modaliteiten.

Opgaven

Per subdoel zijn de opgaven en bijbehorende acties geformuleerd.

⊙ AANTREKKELIJK ALTERNATIEF VOOR DE AUTO OP KANSRIJKE EN CONGESTIEGEVOELIGE VERBINDINGEN

Dit moet leiden tot meer reizigers die kiezen voor OV op kansrijke of congestiegevoelige verbindingen.

☆ BETERE SPOORVERBINDING MET AMSTERDAM EN UTRECHT, HOGERE FREQUENTIE EN KORTERE REISTIJD

▶ 57

De provincie neemt deel aan de MRA-spoorgroep en lobbyt voor betere spoorverbindingen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de realisatie van verbeterde



1

2

3

4

5

6

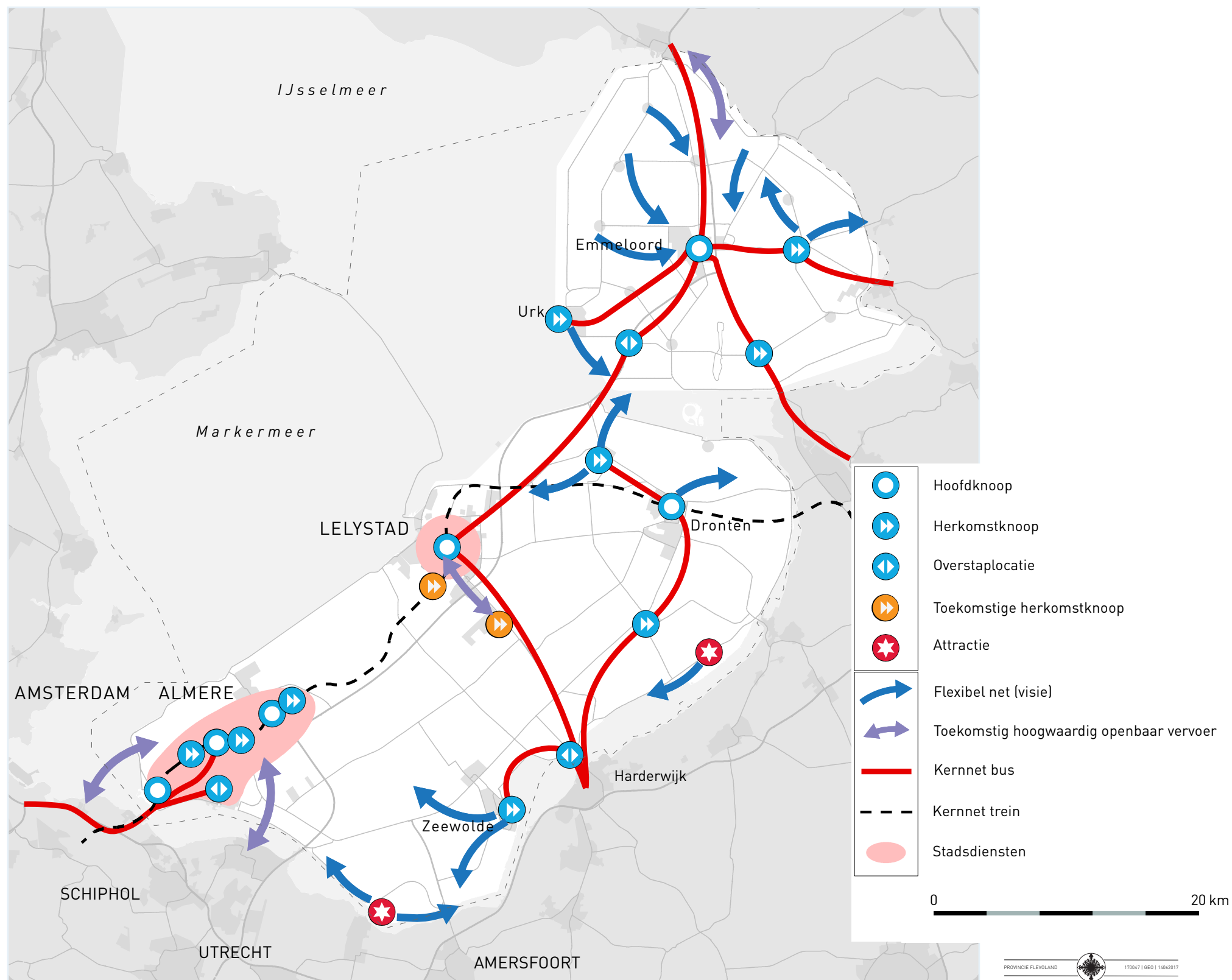
7

8

9

10

KAART 6
KERNNET
OPENBAAR
VERVOER





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

treinverbindingen tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad (OV-SAAL) en Lelystad-Almere-Utrecht en een rechtstreekse spoorverbinding tussen Lelystad en Amsterdam Centraal.

☆ **HOV-VERBINDING LELYSTAD AIRPORT-STATION LELYSTAD CENTRUM**

▶ **58**

Samen met de gemeente Lelystad en Lelystad Airport realiseren we een shuttlebus tussen Station Lelystad Centrum en Lelystad Airport in aansluiting op aankomst en vertrek van vluchten (in eerste instantie maatwerk).

▶ **59**

Voor de langere termijn werken we samen met de gemeente Lelystad en Lelystad Airport een innovatief vervoerconcept uit voor de verbinding Lelystad Centrum-Lelystad Airport. In het actieplan Smart Mobility staat bijvoorbeeld de mogelijkheid van een zelfrijdende-busverbinding.

☆ **VERSTERKEN EN UITBREIDEN KERNNET BUS**

▶ **60**

We onderzoeken mogelijkheden om de volgende verbindingen te verbeteren:

- Urk-Lelystad
- Urk-Emmeloord-Kampen(-Zwolle)
- Lelystad-Harderwijk

▶ **61**

We onderzoeken mogelijkheden om de doorstroming rond station Lelystad te verbeteren. De gemeente Lelystad is trekker van deze actie.

▶ **62**

Samen met gemeenten verbeteren we voor- en natransport.

◎ **VRAAGGERICHT, AANSLUITEND OP VERVOERSTROMEN**

De ontsluitingskwaliteit blijft voor het landelijk gebied minimaal gelijk. Bedrijventerreinen zijn goed ontsloten per OV. Ook hier geldt dat het vervoer goed moet aansluiten op



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

de vervoerbehoefte en kosteneffectief dient te zijn. Voor scholieren en studenten is er passend vervoeraanbod.

☆ **ZOEKEN NAAR MOGELIJKHEDEN OM HET ONTSLUITENDE OV TE VERSTERKEN**

▶ **63**

We stimuleren gebruik van het openbaar vervoer door middel van marketing.

☆ **SAMEN MET BELANGHEBBENDEN EN MAATSCHAPPELIJKE PARTNERS ONTWIKKELEN EN TOEPASSEN VAN ALTERNATIEVE VERVOEROPLOSSINGEN VOOR LOCATIES EN TIJDEN WAAROP REGULIER OV ONVOLDOENDE TOEKOMST HEEFT**

▶ **64**

We onderzoeken welke (latente) vervoerbehoefte er is op tijden en locaties waar OV onvoldoende uitkomst biedt. We kijken welke kansen er zijn voor marktpartijen en voor zelforganisatie door inwoners en op welke tijden en locaties de provincie wellicht

ook in de toekomst in een vorm van vervoer moet blijven voorzien. Mede op basis van dit onderzoek gaat de provincie mobiliteitsinitiatieven van inwoners en marktpartijen stimuleren en het aanbod van openbaar vervoer bijstellen.

▶ **65**

We onderzoeken de mogelijkheden voor een verbinding tussen Lelystad en Enkhuizen, in elk geval voor reizigers die niet over een eigen vervoermogelijkheid beschikken.

▶ **66**

We realiseren 'Living Learning Labs' voor toepassing van Smart Mobility-oplossingen voor het landelijk gebied. Dit zijn omgevingen waarin innoveren centraal staat. Deze experimenteerruimte leidt tot maatwerkoplossingen die de vitaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid van het landelijke gebied garanderen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

☆ **SAMEN MET HET BEDRIJFSLEVEN ONTWIK-
KELEN EN TOEPASSEN VAN PASSENDE EN
KOSTENEFFECTIEVE VERVOEROPLOSSINGEN
NAAR WERKLOCATIES**

▶ **67**

We onderzoeken knelpunten in het vervoer naar werklocaties, in samenwerking met gemeenten en bedrijfsleven. We onderzoeken ook verbetermogelijkheden. Een voorbeeld is OMALA, gebiedsontwikkelaar van Lelystad Airport Businesspark (LAB), waarbij het gaat om de bereikbaarheid van Lelystad Airport.

☆ **SAMEN MET VERVOERDER EN SCHOLEN ZOEKEN
NAAR PASSENDE OPLOSSINGEN**

Maatregelen kunnen liggen op het vlak van meer maatwerk in het vervoer, maar ook op het vlak van aanpassing van schooltijden. Deze opgave is onderdeel van de reguliere ontwikkeling en het beheer van concessies.

○ **VERBETERING TOEGANKELIJKHEID
O.A. VOOR REIZIGERS MET EEN BEPERKING**

☆ **TOENAME VAN HET AANTAL TOEGANKELIJKE
HALTES**

▶ **68**

Voltooien van het toegankelijk maken bushaltes uit halteplan 2015. Verder is uitgangspunten dat bij reconstructies en groot onderhoud haltes toegankelijk worden gemaakt. Uitvoering is verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

⑤ **INFORMATIEVOORZIENING IS GESCHIKT VOOR REIZIGERS MET EEN BEPERKING, INFORMEERT OVER DE MATE VAN TOEGANKELIJKHEID VAN DE REIS EN BIEDT MOGELIJK ONDERSTEUNING TIJDENS DE REIS.**

De opgave van de provincie is om vervoerders en marktpartijen te stimuleren om met passende oplossingen te komen. Deze opgave is onderdeel van de reguliere ontwikkeling en het beheer van concessies.

⑤ **69**

We volgen landelijke ontwikkelingen en marktinitiatieven en passen de kansrijke toe.

Prioriteiten

Eerste uitgangspunt is dat het maatschappelijk rendement van de uitgaven aan het OV dient te worden vergroot. De kosten van maatregelen ter verbetering van het OV dienen in beginsel te worden gedekt door hogere vervoeropbrengsten (inclusief financiering door derden) of kostenbesparingen. Dit kan ook door kostenbesparingen of opbrengstverhogingen elders in het netwerk.

Het OV-systeem functioneert alleen als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem van deur-tot-deur. De aandacht gaat de komende jaren daarom evenveel uit naar het verder versterken van kansrijke verbindingen als naar vraaggerichte oplossingen voor dunnere vervoerstromen.

Ten slotte is verbetering van de toegankelijkheid een wettelijke taak. Bij de inhaalslag om het halteplan 2015 te voltooien krijgen veelgebruikte haltes prioriteit.





1

2

3

4

5

6

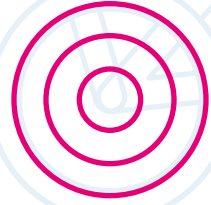
7

8

9

10

8 Vergroten aandeel fietsverkeer



Het vergroten van het aandeel fietsverkeer door het verbeteren van de samenhang binnen het fietsnetwerk, regionaal en lokaal, utilitair en recreatief en het faciliteren van nieuwe ontwikkelingen zoals e-fietsen.

Inleiding

Vergeleken met andere manieren van vervoer is fietsen goedkoop, gezond en neemt het weinig ruimte in. Fietsen draagt bij aan een goede stedelijke leefomgevingskwaliteit. Bij fietsgebruik vindt er geen uitstoot van schadelijke stoffen plaats.

Meer fietsgebruik kan bijdragen aan het tegengaan van filevorming binnen de bebouwde kom. De fiets heeft een belangrijke rol als voor- en natransport voor andere modaliteiten (bus, trein, carpool).

De provincie streeft naar een goede bereikbaarheid per fiets van ruimtelijk-economische en maatschappelijke bestemmingen op voor de fiets relevante afstanden, als alternatief voor auto, bromfiets of busvervoer. Randvoorwaarden hiervoor zijn een goed en veilig fietspadennetwerk met aantrekkelijke recreatieve fietsroutes en een goede aansluiting van het fietspadennetwerk op belangrijke overstappunten rond OV, carpoolplaatsen en toeristische attracties.

REGIONAAL BASISFIETSNETWERK

De provincie en de gemeenten hebben samen met de Fietzersbond het regionaal basisfietsnetwerk gedefinieerd. Dit netwerk bestaat uit de verbindingen tussen de belangrijkste vertrekpunten en bestemmingen in de regio. Ook de kwaliteit van de schakels in het netwerk is in beeld gebracht.

Het is vrijwel onmogelijk om het basisfietsnetwerk exact te definiëren aan de hand van scherpe criteria. Discussiepunten zijn in overleg met de betreffende wegbeheerder opgelost.



1

2

3

4

5

6

7

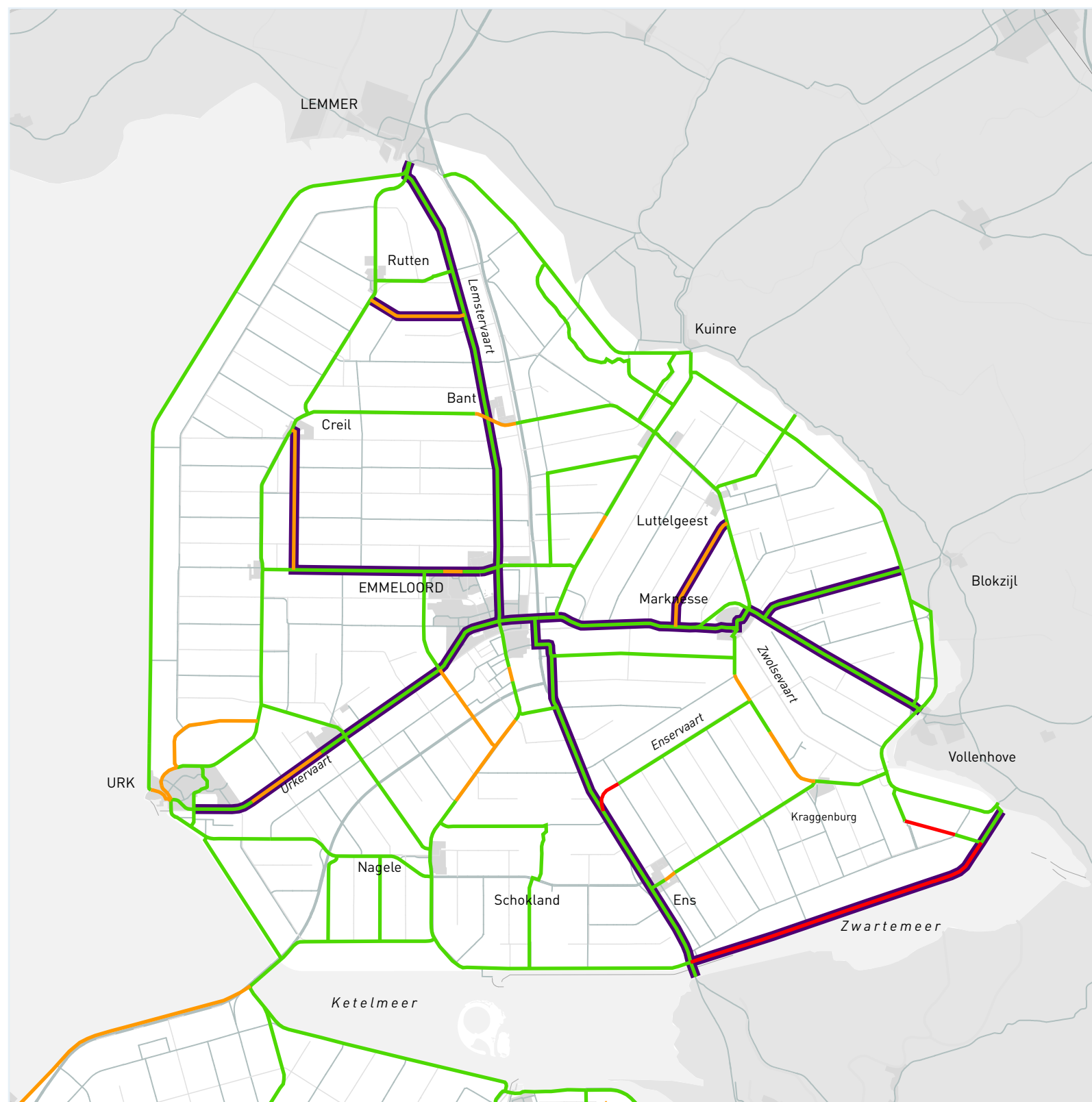
8

9

10

KAART 7 REGIONAAL BASISFIETS- NETWERK

NOORDELIJK
FLEVOLAND





1

2

3

4

5

6

7

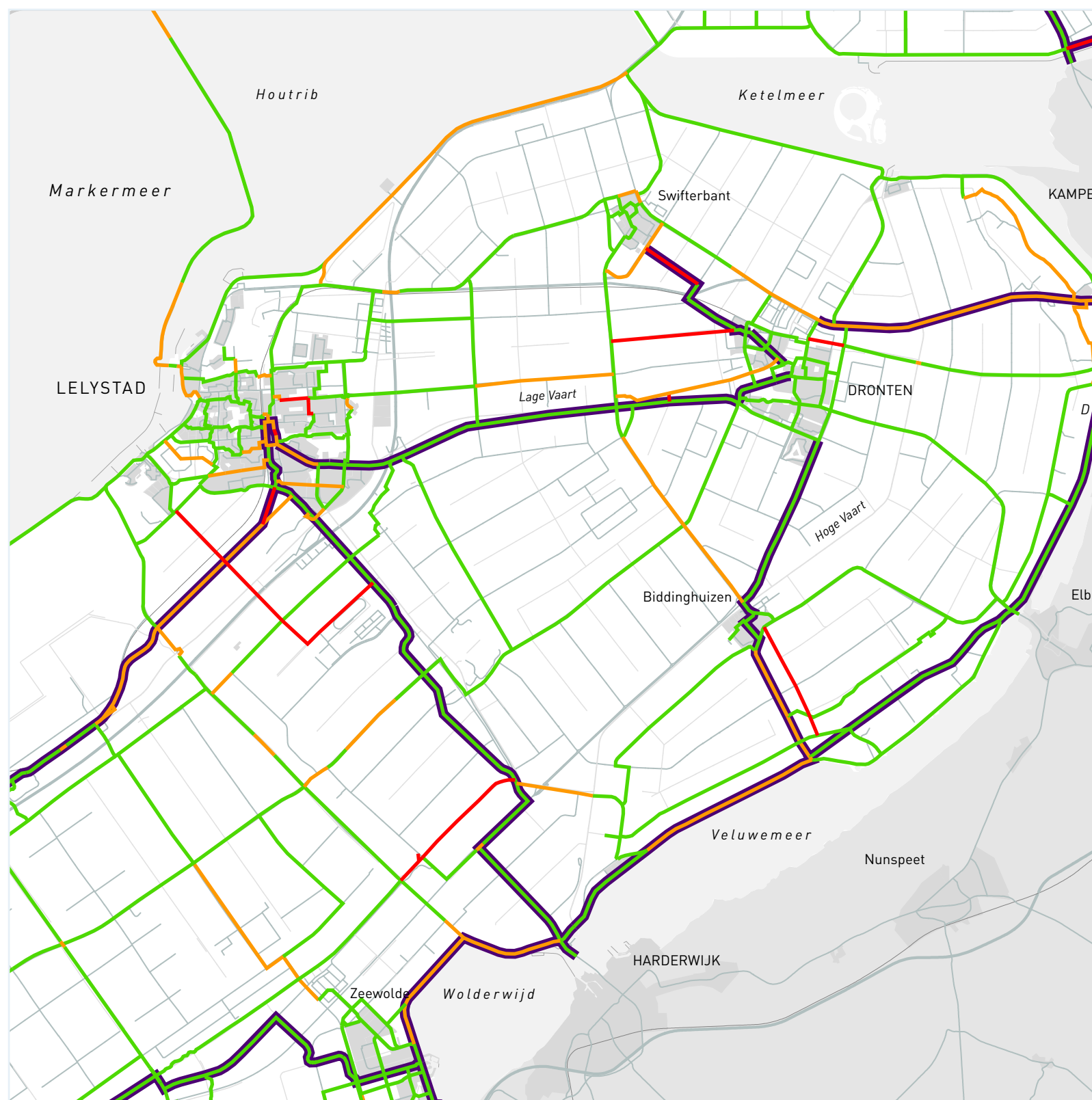
8

9

10

KAART 8 REGIONAAL BASISFIETS- NETWERK

OOSTELIJK
FLEVOLAND



- Schakel op orde
- Zwakke schakel
- Ontbrekende schakel
- Hoofdnetwerk fiets





1

2

3

4

5

6

7

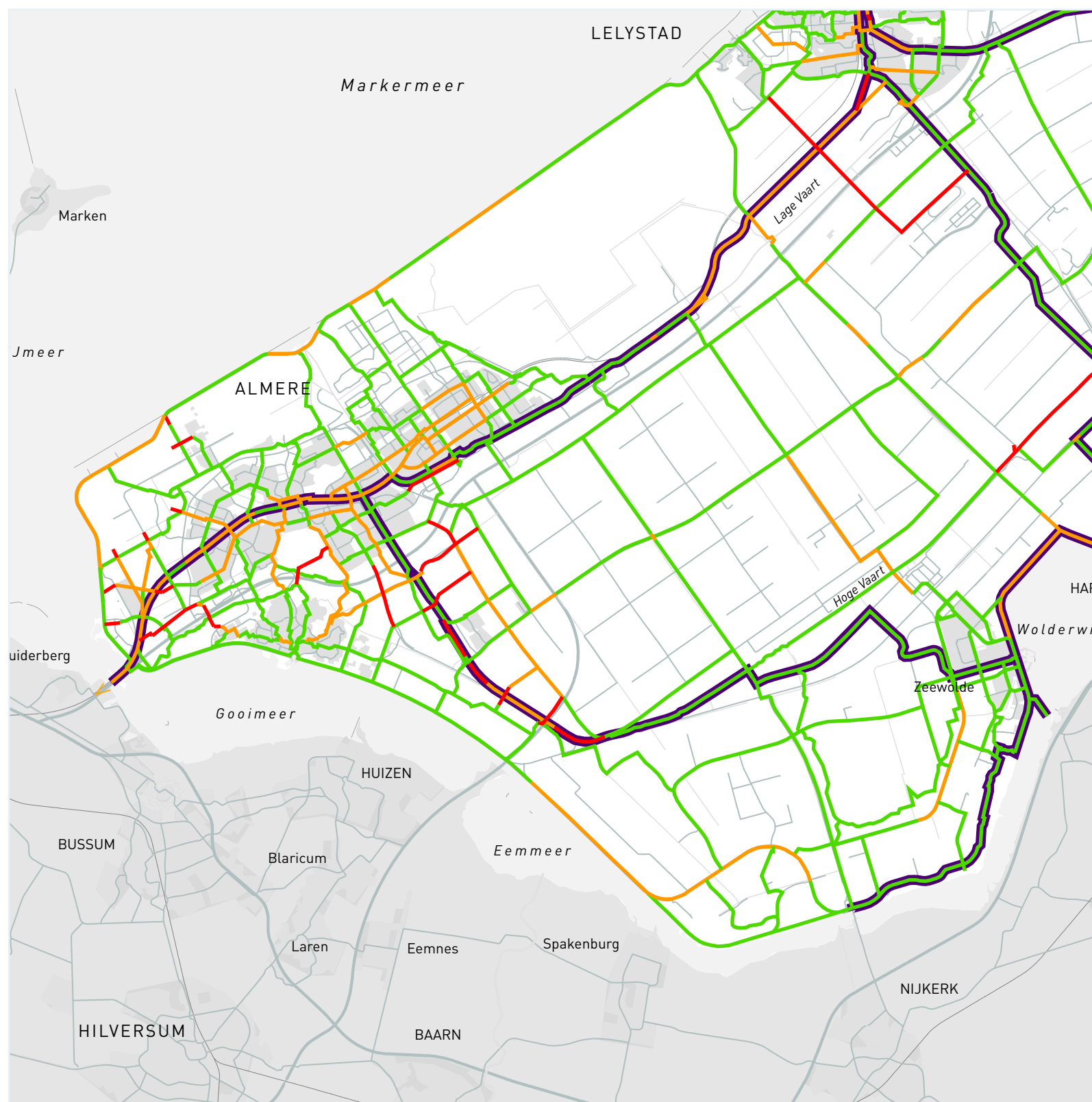
8

9

10

KAART 9 REGIONAAL BASISFIETS- NETWERK

ZUIDELIJK
FLEVOLAND



- Schakel op orde
- Zwakke schakel
- Ontbrekende schakel
- Hoofdnetwerk fiets

PROVINCIE FLEVOLAND 170006 | RE | GEO | 09062017

0 5 km



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Op de deelkaarten is het regionale basisfietsnetwerk onderverdeeld in de categorieën ‘op orde’ (groen), ‘zwakke schakel’ (oranje) en ‘ontbrekende schakel’ (rood). Het regionale basisnetwerk vormt samen met de onderliggende overige netwerken van de gemeenten en andere wegbeheerders het totale fietsnetwerk. Netwerken van de verschillende niveaus en beheerders dienen goed op elkaar aan te sluiten.

BIJ HET BEPALEN VAN HET BASISFIETSNETWERK ZIJN

DE VOLGENDE CRITERIA GEHANTEERD:

- verbindingen tussen de kernen
- verbindingen naar OV-knooppunten
- bovenlokale winkel- en werkgebieden met veel werknemers
- maatschappelijke bestemmingen/ziekenhuizen met regionale uitstraling
- oeververbindingen naar andere provincies
- onderwijsinstellingen met een bovenlokale functie
- belangrijke toeristisch-recreatieve locaties van regionaal belang en land-art objecten

Naast het basisfietsnetwerk is het regionale hoofdrouthenetwerk in blauw weergegeven. Dit is het belangrijkste deel van het basisfietsnetwerk en wordt gezien als de ruggengraat van het regionale fietsnetwerk. Bij het hoofdrouthenetwerk gaat het om verbindingen met een (boven-)regionaal karakter of verbindingen op aantrekkelijke afstand waar al relatief veel fietsverkeer is of waar potentie is gezien de omvang van kernen of aantrekkingskracht van bestemmingen.

Een specifiek aandachtspunt in het fietspadennetwerk is de verbinding tussen Zeewolde en Horst geweest. We hebben samen met de gemeente Zeewolde onderzoek laten doen naar de haalbaarheid van een fietsbrug tussen deze bestemmingen. Dit onderzoek geeft aan dat er kansen liggen en beveelt vervolgonderzoek aan. Gezien de hoge kosten (€ 10 à 19 miljoen) ziet de provincie geen aanleiding voor een vervolgonderzoek.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Ontwikkelingen en uitdagingen

ONTWIKKELINGEN

De elektrische fiets (e-bike) is in opkomst.

Daarmee samenhangend leggen fietsers vaker langere afstanden af. Er komen bovendien steeds meer verschillende types fietsen, zoals e-bikes, speed-pedelecs, bakfietsen, ligfietsen (velomobiel). Ook komen er steeds meer deelfietssystemen.

Landelijk doet 40% van de reizigers het vervoer naar openbaar vervoer met de fiets. Dit betekent een kans om het natransport met fiets te stimuleren door slimme concepten met OV- en deelfietsen. Recreatieve ontwikkelingen leiden mogelijk tot meer fietsgebruik.

UITDAGINGEN

Het is geen gemakkelijke opgave om het aandeel van het fietsverkeer te vergroten in Flevoland.

De afstanden tussen kernen vormen vaak een belemmering om de fiets te gebruiken voor dagelijkse ritten. De meeste ritten vinden binnen de bebouwde kom plaats. In de grootste, meest

verstedelijkte gemeenten (Almere en Lelystad) ligt het fietsgebruik beduidend lager dan landelijk gemiddeld.

Uit onderzoek en voorbereidende gesprekken voor dit programma (o.a. tijdens de Tour de Force Fiets) blijkt bovendien dat een verbeterde beleving van fietsers een belangrijke voorwaarde vormt om dit doel te realiseren. Recreatieve fietsers beleven de Flevolandse fietsroutes vaak als 'lange, saaie, rechte stukken' met weinig voorzieningen, vaak dicht langs wegen waar het snelverkeer langs raast. Uit het belevingsonderzoek van het platform Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders (WOW) blijkt dat Flevoland slecht scoort op verlichting en zichtbaarheid van markeringen. Daarnaast scoort Flevoland op één na het slechtst op voorzieningen onderweg. Een positief punt is dat fietsen in Flevoland relatief veel wordt beoefend als sport.

Een specifiek aandachtspunt voor het regionaal fietsnetwerk rond toeristisch-recreatieve bestemmingen is dat terreinbeheerders



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

(natuurorganisaties) weinig geld hebben om hun fietspadennetwerk te onderhouden en op te waarderen.

Er liggen dus meerdere opgaven om het regionale fietsnetwerk zowel functioneel als aantrekkelijk te maken. Maar zelfs als deze helemaal

- Regionaal betekent dat het gaat om verbindingen die van boven-lokaal belang zijn voor het fietsverkeer voor het bereiken van de belangrijkste economische, maatschappelijke en toeristisch-recreatieve locaties.
- Robuust betekent dat het netwerk voldoende kwaliteit heeft voor het huidige gebruik en voor de komende vijftien jaar, inclusief eventuele aanpassingen voor het veilig inpassen van nieuwe technologische mogelijkheden (zoals verhoging gemiddelde fietssnelheid, Smart Mobility-oplossingen). Als criterium hanteren we de CROW-richtlijnen, waaraan ons netwerk nu al grotendeels voldoet.
- Op de verbinding afgestemd betekent dat de kwaliteit van de fietspaden is afgestemd op het gebruik (intensiteiten, typen fiets, combinatie met bromfietsen).

worden uitgevoerd, is het niet gegarandeerd dat het aandeel fietsverkeer daadwerkelijk stijgt. Dat is afhankelijk van de keuzes die mensen maken, zowel voor hun dagelijkse verplaatsingen, als voor hun sportieve of recreatieve fietstochten. De provincie zet verschillende instrumenten in om deze keuzes te beïnvloeden. Zo stimuleren we samen met werkgevers het fietsgebruik en vestigen we met de campagnes van Toerisme Flevoland de aandacht op Flevoland als aantrekkelijke fietsregio. Daarnaast onderzoeken we of de provincie een voorbeeldfunctie kan vervullen voor andere werkgevers, door het fietsgebruik te stimuleren onder het eigen personeel.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Subdoelen

- ⊙ Een volledig/sluitend, veilig, vlot, aantrekkelijk regionaal fietsnetwerk
- ⊙ Toename fietsgebruik

Opgaven

Per doel zijn de opgaven en bijbehorende acties geformuleerd.

- ⊙ **EEN SLUITEND, VEILIG, VLOT EN AANTREKKELIJK REGIONAAL FIETSNETWERK**
De provincie streeft in de eerste plaats naar een regionaal fietsnetwerk met robuuste, op de verbinding afgestemde kwaliteit. Voor dit netwerk is structureel draagvlak bij de andere wegbeheerders in Flevoland en daarbuiten (voor de overgangen in het regionaal fietsnetwerk). Naar aanleiding van ontwikkelingen in het fietsverkeer bepalen we jaarlijks of het regionale fietsnetwerk aanpassing behoeft.

☆ **REALISEREN VAN EEN HOOGWAARDIGE SNELFIETSRUTE AMSTERDAM-ALMERE-LELYSTAD (AIRPORT)**

Deze opgave is overeenkomstig de gemaakte afspraken in de MRA en en pakken we samen op met de gemeenten Almere en Lelystad en de Vervoerregio Amsterdam. Onderdeel van de opgave is opwaardering van de provinciale fietsinfrastructuur tussen Lelystad en Lelystad Airport.

HOOGWAARDIG BETEKENT:

- Direct: rechtstreekse routes, minimale omwegen;
- Snel: voorrang voor de fietser bij kruisend verkeer, routes tot in hartje stad;
- Veilig: Auto's en fietsers zo veel mogelijk gescheiden, voldoende breed (ruimte om met zijn tweeën naast elkaar te fietsen én om in te halen, meestal een meter breder dan gewone fietspaden), zonder paaltjes, geen scherpe bochten, 'vergevingsgezinde' bermen, duidelijke markering en sociaal veilig;
- Comfortabel: vlakke gesloten verharding, weinig obstakels, lichte hellingen, markering,



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

verhardingskleur en weinig hinder van ander verkeer;

- Herkenbaar: Eenduidige en tijdige bewegwijzering en bij voorkeur rood asfalt.

70

We ontwikkelen een businesscase en maken afspraken over hoe deze snelfietsroute samen met gemeenten wordt gerealiseerd.

ONTBREKENDE SCHAKELS IN HET REGIONAAL FIETSPADENNETWERK OPVULLEN

71

Samen met gebiedspartners ontwikkelen we een programma voor het opvullen van ontbrekende schakels en de opwaardering van zwakke schakels in het regionale netwerk.

WAAR NODIG OPWAARDEREN VAN FIETSPADEN

72

We inventariseren in hoeverre het fietspadennet in beheer bij de provincie robuust is (voldoet aan de

CROW-richtlijnen voor de gemeten intensiteiten). Waar nodig worden fietspaden aangepast.

EEN GOED ONDERHOUDEN, AANTREKKELIJK, BEWEGWIJZERD RECREATIEF FIETSNETWERK

Een tweede belangrijke streven is aantrekkelijke (thematische) fietsroutes naar toeristisch-recreatieve bestemmingen, zoals beschreven in het beleidsplan Recreatie & Toerisme Flevoland 2016.

AANTREKKELIJK BETEKENT:

- dat verschillende afstanden kunnen worden gereden voor verschillende doelgroepen;
- dat er toeristische overstapplaatsen zijn die het mogelijk maken over te stappen naar auto of OV;
- dat er verschillende thema's zijn voor verschillende doelgroepen (natuur, land art, erfgoed, (water)sport).

73

Samen met weg- en landschapbeheerders realiseren we bewegwijzering en bevorderen we dat deze worden opgenomen in aantrekkelijke fietsroutes.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

74

We stimuleren dat er meer en betere voorzieningen komen langs fietsroutes, gericht op rusten, opladen, stallen, overstappen, enzovoorts.

TOENAME FIETSGEBRUIK

Het fietsgebruik neemt daadwerkelijk toe doordat we een toename van zowel het aandeel en aantal fietskilometers als van het aandeel en aantal fietsers realiseren.

Aantrekkelijke stallingsvoorzieningen kunnen ook een bijdrage leveren aan het vergroten van het aandeel fietsverkeer. In dit programma is het realiseren van die voorzieningen ondergebracht bij de doelstelling ‘Verbinding netwerken’.

EEN GEDRAGSBEÏNVLOEDINGSPROGRAMMA ONTWIKKELEN OM HET FIETSGEBRUIK TE STIMULEREN

75

Via optimaal mobiliteitsmanagement bij grote infrastructuurle ingrepen beperken we overlast (bijvoorbeeld het stimuleren van spitsmijden, carpoolen, gebruik OV en fiets).

76

Samen met werkgevers ontwikkelen we een programma voor het verbeteren van het aandeel fietsverkeer in het woon-werkverkeer.

77

Samen met gemeenten en Toerisme Flevoland promoten we Flevoland als aantrekkelijke fietsprovincie.

78

We monitoren fietsgebruik.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Prioriteiten

De realisatie van het regionaal basisfietsnetwerk is een gedeelde verantwoordelijkheid van alle wegbeheerders in Flevoland. Ieder is primair verantwoordelijk om invulling te geven aan het eigen deel. De provincie wil een stimulerende en faciliterende rol vervullen. Bij de realisatie van snelfietsroutes kunnen we een coördinerende rol vervullen.

PROVINCIAAL BELANG

Het eerste criterium in de prioritering is het provinciaal belang. De provincie is in de eerste plaats verantwoordelijk voor het op orde houden en/of brengen van de fietspaden waarover we het beheer hebben. Dit is onze wettelijke taak. Daarnaast is een goed en sluitend regionaal fietsnetwerk van provinciaal belang. Dit vormt het uitgangspunt om al dan niet (mede) te investeren in de aanleg van ontbrekende schakels in het netwerk.

VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid is het belangrijkste argument om zwakke schakels in het netwerk op te waarderen. Voorbeelden daarvan zijn verbindingen tussen de groendorpen in de Noordoostpolder naar Emmeloord. Hier bieden veilige routes langs provinciale wegen een goede verbinding, maar fietsen scholieren vooral over buitenwegen omdat dit een kortere route is. In zo'n geval kan de combinatie van een kwetsbare doelgroep die de weg deelt met snelverkeer en landbouwverkeer, een reden zijn om deze zwakke schakel aan te pakken. De intensiteit van het gebruik van de zwakke schakel speelt een rol in de prioritering.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

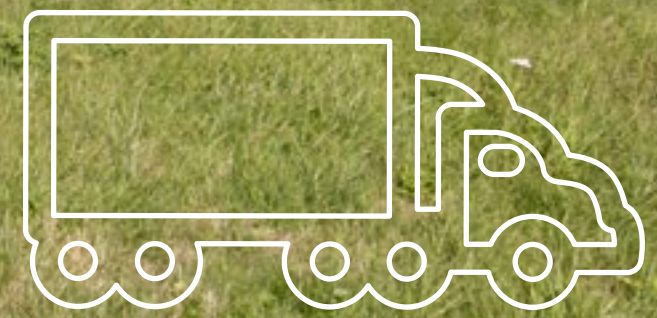
10

We stellen de volgende prioriteiten voor het aanpakken van zwakke en ontbrekende schakels op het basisfietsnetwerk:

- 1 Bevorderen verkeersveiligheid: prioriteit voor situaties waarbij de kans op ongevallen met ernstige gevolgen groot is;
- 2 Totale reistijdwinst: tijdswinst maal aantal fietsers;
- 3 Ontbrekende schakels wegen zwaarder dan zwakke schakels;
- 4 Onderdeel 'dagelijks vervoerssysteem' is belangrijker dan recreatieve verbindingen;
- 5 Kosteneffectiviteit uitgedrukt in het aantal fietsers die baat hebben bij de verbetering;
- 6 Bijdrage aan verbetering leefbaarheid en overige (mobiliteits)doelstellingen.

Om een afweging te maken tussen projecten of maatregelen geldt bovenstaande volgorde waarin wordt beoordeeld (eerste criterium heeft het meeste belang).

Voor het op orde brengen van overige onderdelen van het regionaal basisfietsnetwerk kunnen wegbeheerders in Flevoland subsidie aanvragen in het kader van de subsidieregeling verkeer en vervoer.





1

2

3

4

5

6

7

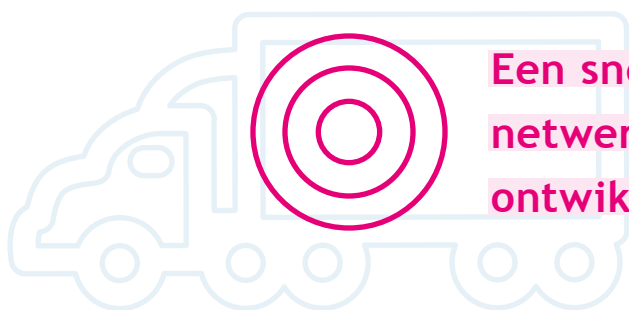
8

9

10

9

Goederenvervoer



Een snel, efficiënt en veilig goederenvervoernetwerk waarbij de focus ligt op de economische ontwikkeling van Flevoland.

Inleiding

De logistieke sector in Flevoland is relatief klein en omvat vijf niches waarbinnen bedrijven groeien en innoveren. Deze niches zijn ruimtelijk binnen Flevoland af te bakenen. Agrofood en groothandel vooral in noordelijk Flevoland en rond Flevokust Haven (geconditioneerd transport), de logistiek van retourstromen op de as Lelystad-Zeewolde en E-commerce en geconditioneerd transport in zuidelijk Flevoland.

Ontwikkelingen en uitdagingen

ONTWIKKELINGEN

Voorals rond Lelystad ontwikkelt zich met Lelystad Airport/LAB en Flevokust Haven een belangrijk logistiek knooppunt. Hiermee ontstaat een logistiek cluster dat van Lelystad de (oostelijke) logistieke poort maakt tot de MRA, maar ook nadrukkelijk de verbinding vormt met de regio Zwolle (langs de as Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Dronten-Zwolle-Duitsland).

De ontwikkeling van corridors biedt mogelijkheden voor Europese samenwerking en financiering (bijvoorbeeld het Trans European Transport Network TEN-T). Voor nieuwe economische centra als Flevokust Haven (gericht op overslag), de maritieme servicehaven Noordelijk Flevoland (gericht op onderhoud) en Lelystad Airport is een goede ontsluiting voor goederenvervoer nodig.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Almere-Zeewolde staat op nummer 18 en Emme-loord-Lelystad (Flevokust Haven) op nummer 24 in de lijst van logistieke hotspots (logistiek.nl). Er zijn mogelijkheden om door te groeien. Ook het vervoer met Lange Zware Voertuigen (LZV) kan mogelijk doorgroeien. De belangrijkste goederencorridors dienen daartoe uitgerust te zijn. Op langere termijn zou truck platooning (vrachtwagens die coöperatief rijden op korte afstand van elkaar op basis van geautomatiseerd rijden) op grotere schaal zijn intrede kunnen doen.

Er is sprake van toenemende schaalvergroting in het goederenvervoer over water. Flevoland biedt hiervoor de ruimte met Flevokust Haven. De realisatie van Flevokust Haven en de mogelijke capaciteitsvergroting van de sluis Kornwerderzand zullen invloed hebben op het gebruik van het vaarwegennet en het wegennet. De huidige afmetingen van sluizen in Flevoland worden als een gegeven beschouwd. Bij binnendijs goederenvervoer over water is er geen sprake van grote groei of krimp.

Het aandeel buitenlandse voertuigen neemt toe.

UITDAGINGEN

Het is van belang een goede balans te vinden tussen de doorstroming van het wegverkeer op de oeververbindingen over de Randmeren in de spits (en dus zo weinig mogelijk openstaande bruggen tijdens de spits) en een vlotte doorvaart voor het goederenvervoer over water.

Subdoelen

- ⊙ Economische centra via samenhangend netwerk goed bereikbaar voor goederenvervoer
- ⊙ Goede doorstroming goederenverkeer

Opgaven

Per doel zijn de opgaven en bijbehorende acties geformuleerd.

- ⊙ **ECONOMISCHE CENTRA VIA SAMENHANGEND NETWERK GOED BEREIKBAAR VOOR GOEDERENVERVOER**



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Economische centra zijn bedrijventerreinen, agrarische terreinen die veel vrachtverkeer generen en detailhandelscentra. Het goederenverkeer van en naar deze centra kan goed doorstromen en wordt bijvoorbeeld niet gehinderd door te krap vormgegeven rotondes. De economische centra zijn via dit netwerk bereikbaar.

De weginrichting is momenteel geschikt voor vrachtverkeer. Ook voor LZV's is een netwerk beschikbaar, dat via de Rijksdienst voor het Wegverkeer wordt gecoördineerd.

Voor de optimale ontsluiting van Flevokust Haven zijn meerdere ontwikkelingen van belang. Van een weegbrug op de A6 tot op de lange termijn mogelijk een railaansluiting.

☆ **SAMENHANGEND NETWERK: WEGINRICHTING GESCHIKT VOOR VRACHTVERKEER**

☆ **BETERE ONTSLUITING VAN FLEVOLAND VOOR GOEDERENVERVOER OVER WATER (VAARGEUL, SLUIZEN EN BRUGGEN)**

▶ **79**

We gaan uit van de huidige capaciteit van sluizen en vaarten. Via aanvaarbeveiliging vergroten we de benuttingscapaciteit van de Noorder- en de Zuidersluis, mits daarvoor cofinanciering door het bedrijfsleven beschikbaar komt.

▶ **80**

De provincie is bezig met het opstellen van een notitie nautisch beheer. Hierin worden alle provinciale regels met betrekking tot de vaarwegen vastgelegd. Onderdeel hiervan is de veiligheid van het schutten. Uit oogpunt van veiligheid brengen we de maximaal toelaatbare scheepslengte in overeenstemming met de werkelijk beschikbare ruimte in de sluis.

◎ **GOEDE DOORSTROMING GOEDERENVERKEER**

Doel is dat Flevoland via snelle, betrouwbare en veilige wegen voor het goederenverkeer goed bereikbaar is. Ook de doorstroming op de vaarwegen, op het spoor en door de sluizen is gewaarborgd, zodanig dat vervoerders geen kosten maken die hun concurrentiepositie negatief beïnvloeden. Een goede doorstroming maakt bovendien mogelijk



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

dat een bijdrage wordt geleverd aan de circulaire economie doordat er reststromen kunnen worden vervoerd en slimme combinaties kunnen worden gemaakt.

★ OPLOSSEN EN VOORKOMEN VAN KNELPUNTEN OP HET REGIONALE AUTOWEGENNET

▶ 81

We onderzoeken de mogelijkheid om oplossingen te (laten) realiseren voor de belangrijkste knelpunten waarvoor nog geen (volledig) concrete plannen zijn ontwikkeld, namelijk de A27 tussen knooppunt Eemnes en de A6, de Nijkerkerbrug en de aansluitende verbinding in Gelderland, de N50 en de N23. Zie ook hoofdstuk 2.

▶ 82

Via het programma Bereikbaarheid van, in en naar de MRA werkt Flevoland samen met de MRA-partners en het Rijk een samenhangend pakket van maatregelen uit die de bereikbaarheid binnen, van en naar de MRA verbeteren.

▶ 83

In verband met de uitbreiding van Lelystad Airport wordt een bereikbaarheidsprogramma uitgevoerd voor auto en bus, inclusief mobiliteitsmaatregelen. Daarover zijn afspraken gemaakt tussen Rijk, provincie en gemeente Lelystad.

★ ZO MIN MOGELIJK HINDER VOOR WEGVERKEER OP DE OEVERVERBINDINGEN OVER DE RANDMEREN IN DE SPITS DOOR OPENSTAANDE BRUGGEN (IN AFWEGING MET BELANGEN GOEDERENVERVOER OVER WATER)

▶ 84

In de spits geven we voorrang aan een vlotte doorstroming van het wegverkeer boven de doorstroming van de recreatievaart (waar de provincie zeggenschap heeft). Waar nodig dringen we er bij andere wegbeheerders op aan hetzelfde te doen.

▶ 85

De provincie heeft onderzocht welke effecten het openingsregime van de Nijkerkerbrug heeft op het



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

verkeer over de weg en het water. Samen met partijen uit de goederenvervoersector bereiden we een advies voor over afstemming van de openingstijden van bruggen over de Randmeren. Hiertoe vindt overleg plaats tussen de provincie en Rijkswaterstaat.

☆ **ONTSLUITING NIEUWE ECONOMISCHE CENTRA, ZOALS FLEVOKUST HAVEN EN DE MARITIEME SERVICEHAVEN NOORDELIJK FLEVOLAND**

▶ **86**

Voor Flevokust Haven is de uitbreiding van de sluis bij Kornwerderzand en verdieping van de vaargeul op termijn van belang. Uit de NMCA (Nationale Markt- en CapaciteitsAnalyse) blijkt een potentieel capaciteitsknelpunt bij de sluizen in de Houtribdijk. De provincie lobbyt samen met andere decentrale overheden bij het Rijk en stelt een bijdrage beschikbaar voor de investeringskosten.

▶ **87**

We gaan verkennen welke aanvullende maatregelen nodig zijn om de kwaliteit en veiligheid van de wegverbinding naar Flevokust Haven te verbeteren, met het oog op de toename van het vrachtverkeer.

▶ **88**

Voor de maritieme servicehaven is aansluiting op de Domineesweg noodzakelijk. Deze is onderdeel van de businesscase die we samen met de gemeenten Urk en Noordoostpolder opstellen. De mogelijk noodzakelijke capaciteitsuitbreiding van de Domineesweg wordt in samenhang met de ontwikkeling van de nieuwe woningbouwlocatie Schokkerhoek onderzocht. Op basis hiervan maken we afspraken over realisatie en financiering.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Prioriteiten

We hanteren bij de prioritering ook voor vrachtverkeer de 1,25 norm van het regionaal netwerk autoverkeer (zie doel 'Betrouwbare reistijden'). Voor bruggen en sluizen hanteren we een aangepaste toetsing. Bij brugopeningen mag de wachttijd van het goederenverkeer over water maximaal 30 minuten zijn (op basis van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte).

Als deze waarden worden overschreden, komt een project of maatregel in aanmerking voor programmering. De prioritering wordt vervolgens bepaald door de bijdrage aan de beleidsdoelstellingen. Reistijdwinst, betrouwbaarheid en kosteneffectiviteit zijn bepalend.





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

10

Vaarwegen



Aantrekkelijke vaarwegen die bijdragen aan
recreatieve ontwikkelingen in Flevoland

Inleiding

De ontwikkeling van vaarwegen draagt bij aan de ambities van andere beleidsplannen. Zo bevat het beleidsplan Recreatie & Toerisme Flevoland de ambities ‘meer bezoekers, langer vasthouden/toename bestedingen, grotere bekendheid als aantrekkelijke bestemming en kruisbestuiving recreatie/toerisme met cultuur, natuur, sport en archeologie’. Op het thema ‘nieuw land op de zeebodem’ is de strategie om te zorgen voor meer bezoekers en bestedingen door het unieke en onderscheidende karakter van Flevoland beter te benutten, uit te dragen en beleefbaar te maken.

De Sportnota 2013-2016 heeft als speerpunt twee sporten (triathlon en watersport) die passen bij

de identiteit van Flevoland vanwege de aspecten water, ruimte en landschap. In het in 2015 deels voor het onderwerp Water herziene Omgevingsplan is aangegeven dat de provincie streeft naar mooi en schoon water als voorwaarde voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. In de nota Cultuurbeleid 2017-2020 is het behoud van erfgoed (waaronder watererfgoed) een van de vier speerpunten.

In al deze beleidsplannen is het ontwikkelingspotentieel uitgangspunt voor het gebruik van de wateren, de kwaliteit van het water en de economische betekenis hiervan. De provincie ziet vooral mogelijkheden voor meer recreatief gebruik door verschillende doelgroepen. In dit Programma Mobiliteit en Ruimte ligt de nadruk op integratie van de vaarwegen met de (directe) omgeving. Ook het aspect brugopeningstijden heeft raakvlakken met dit onderwerp.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Ontwikkelingen en uitdagingen

ONTWIKKELINGEN

De Markerwadden bieden als icoon in het IJsselmeergebied kansen voor de recreatieve vaart. Bij nieuwe woningbouw krijgen bewoners stallingsmogelijkheid voor een eigen boot (in Almere en Zeewolde). De gemeente Almere realiseert een blauwe as. Er zijn plannen voor een nieuwe verbinding tussen de Hogevaart en het Wolderwijd bij Zeewolde.

Vaarwegen die primair als afwatering dienen, worden steeds meer prettige vaar- en verblijfsplekken met toeristisch-recreatieve waarde.

LANDELIJKE TRENDS DOELGROEPEN:

- Afname aantal booteigenaren i.v.m. vergrijzing; (deelmarkt waar veel wordt besteed);
- Toename van de kleine recreatievaart (sloepvaren groeimarkt);
- Toename waterrecreatie vanaf de kant (suppen, vissen, kanoën/roeien);
- Toename aantal (rivier) cruiseschepen.

Een aantal sluizen, bruggen en andere objecten heeft inmiddels waarde als erfgoed. Aanmeren langs de vaarten is goedkoop (passantensteigers). Vergeleken met andere delen van Nederland is er in Flevoland nog volop rust en ruimte, zonder drukte aan de steigers. Toch zijn deze plekken nog relatief onbekend bij varende Nederland.

Negatieve effecten van toenemende recreatievaart zijn de verslechterende doorstroming van het wegverkeer op een aantal oeverovergangen en de verminderde betrouwbaarheid van de bediening van Flevolandse bruggen en sluizen.

UITDAGINGEN

Doorgaand vaarverkeer passeert Flevoland. We hebben de ambitie om mensen te verleiden tot een langer verblijf in Flevoland. De provincie wil de vaarwegen in en om Flevoland aantrekkelijker maken en tegelijk rekening houden met hun ecologische waarde. We streven naar een optimale doorstroming van wegverkeer en vaarwegverkeer op de oeverovergangen.



1

2

3

4

5

6

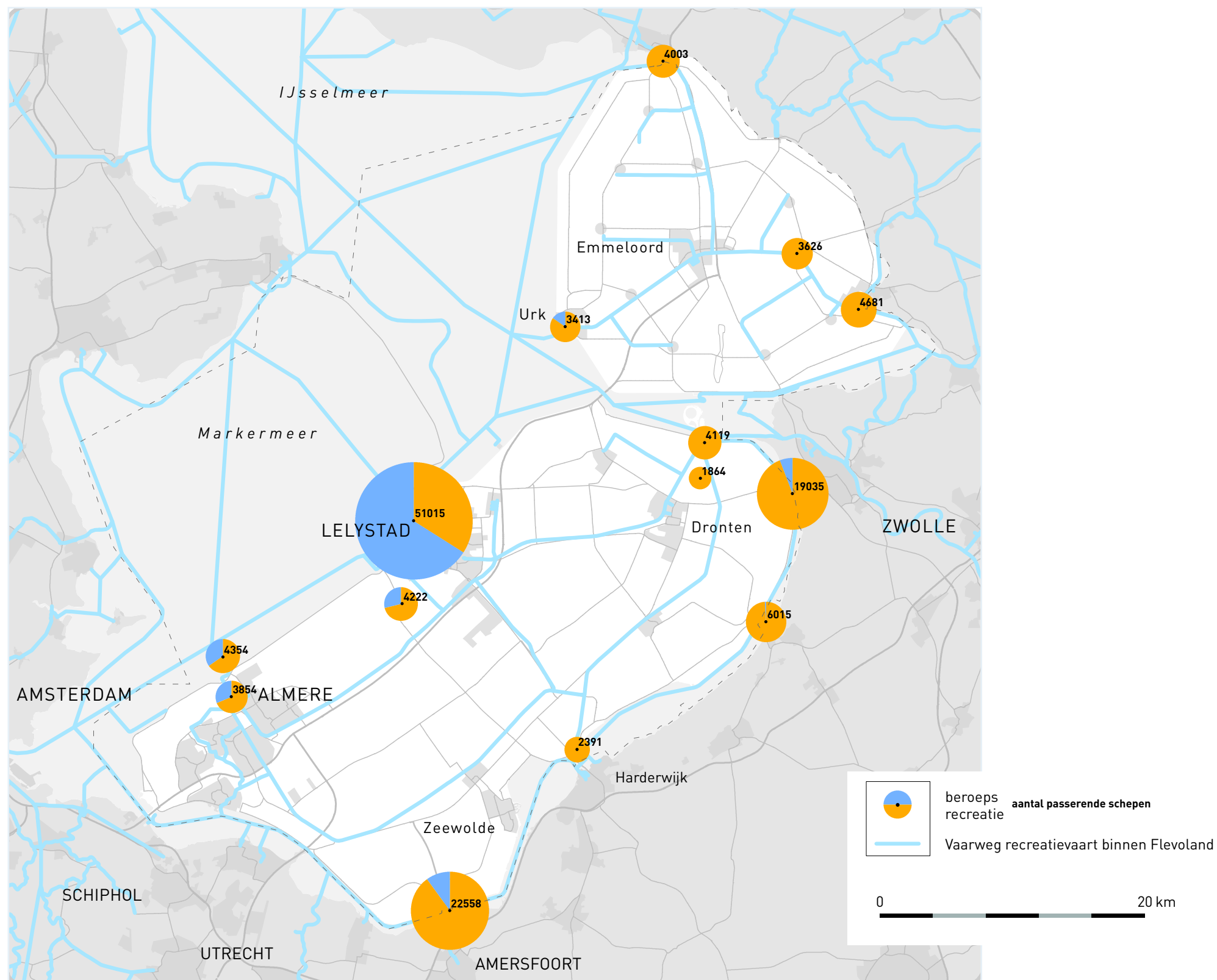
7

8

9

10

KAART 10
AANTAL
PASSERENDE
SCHEPEN NAAR
BEROEPS- EN
RECREATIEVAART





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Subdoelen

- ⦿ Attractieve waarde: Onze vaarwegen zien er aantrekkelijk uit en passen in de omgeving;
- ⦿ Netwerk: het vaarwegennetwerk meer verbinden met andere netwerken/modaliteiten en voorzieningen;
- ⦿ Betrouwbaarheid: een goede bereikbaarheid en bevaarbaarheid van het provinciale vaarwegennet.

Opgaven

Per doel zijn de opgaven en bijbehorende acties geformuleerd.

- ⦿ **ATTRACTIEVE WAARDE: ONZE VAARWEGEN ZIEN ER AANTREKKELIJK UIT, WORDEN ZO ERVAREN EN PASSEN IN DE OMGEVING.**

Natuurvriendelijke oevers maken vaarwegen aantrekkelijker voor vaarweggebruikers. Deze voldoen aan de norm voor de waterkwaliteit zonder dat dit ten koste gaat van de ecologische waarde.

We waarborgen en benutten de waarde van watererfgoed. We versterken de toeristisch-recreatieve waarde van vaarwegen met plekken die goed bereikbaar zijn en passen binnen de programmaliijn 'Routeontwikkeling' van het beleidsplan Recreatie & Toerisme Flevoland.

Er zijn voldoende en aantrekkelijke aanlegvoorzieningen voor passanten om tijdelijk te verblijven of de omgeving te verkennen of attracties te bezoeken.

☆ **BEKEND ZIJN MET EN INSPELEN OP DE WENSEN VAN VAARWEGGEBRUIKERS**

▶ **89**

We doen een belevingsonderzoek onder vaarweggebruikers naar varen in Flevoland.

▶ **90**

Samen met andere partijen inventariseren we welke kansen er op of langs de vaarwegen zijn om de aantrekkelijkheid en economische waarde van de vaarwegen te verhogen. We werken kansrijke initiatieven uit als de kosten gedekt zijn.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

▶ 91

We voeren gesprekken met vertegenwoordigers van watersportbeoefening vanaf de oever over plannen en wensen voor vaarvoorzieningen. Hier dient sprake te zijn van een sluitende businesscase. Nieuwe vaarvoorzieningen dienen deugdelijk, veilig en goed onderhouden te zijn. Goede afspraken over eigendom en beheer en onderhoud zijn van wezenlijk belang.

☆ **ONDERHOUD EN BEHEER VAN VAARWEGEN MOET (LANGJARIG) OP ORDE ZIJN.**

▶ 92

We onderzoeken hoe (ander) onderhoud van de schouwstrook langs de vaarten kan bijdragen aan aantrekkelijkere vaarwegen en een hogere natuurwaarde.

▶ 93

We doen onderzoek naar het beheer van de verschillende typen natuurvriendelijke oevers. We maken afspraken over hoe dit beheer plaatsvindt, gezien de doelstellingen voor waterkwaliteit en voor de toeristisch-recreatieve kwaliteit.

▶ 94

Naar aanleiding van de waardering van het watererfgoed inventariseren we welk extra onderhoudsbudget er nodig is voor instandhouding ervan. Daarnaast onderzoeken we mogelijkheden voor medegebruik van watererfgoed.

☆ **VERBETERING VAN DE WATERKWALITEIT**

▶ 95

We voeren de twee resterende natuurvriendelijke-oeverprojecten uit in het kader van de doelstelling van de Kaderrichtlijn Water.

▶ 96

We evalueren of de doelstelling voor waterkwaliteit uit de kaderrichtlijn water is gerealiseerd. Daarbij wordt de attractieve waarde van de natuurvriendelijke oevers voor vaarweggebruikers betrokken. Hieruit zal blijken of aanvullende maatregelen nodig zijn.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

▶ 97

Mogelijk formuleren we (extra) doelen gericht op natuurvriendelijke oevers met attractieve waarde op basis van de evaluatie van het bestaande uitvoeringsprogramma.

◎ **NETWERK: HET VAARWEGENNETWERK MEER VERBINDEN MET ANDERE NETWERKEN/MODALITEITEN EN VOORZIENINGEN**

Voor beroepsgoederenvervoer verknopen we verschillende vervoermodaliteiten, zoals spoor en water. We bieden recreatieve vaarweggebruikers verbindingen met de omgeving, bijvoorbeeld met het wandel- en fietsnetwerk en attracties. We benutten de kwaliteit van vaarwegen om andere netwerken aantrekkelijker te maken.

We sluiten aan bij netwerken rond Flevoland en creëren nieuwe mogelijkheden om aantrekkelijke routes te varen. Met andere partijen onderzoeken we de mogelijkheden van personenvervoer over water om attracties of kernen met elkaar te verbinden.

☆ **VERBETEREN VAN DE VERBINDING MET HET WANDEL- EN FIETSNETWERK**

▶ 98

Van de huidige afmeervoorzieningen onderzoeken we in samenwerking met relevante partijen hoe deze nu zijn aangesloten op het wandel- en fietsnetwerk en doen indien noodzakelijk gezamenlijke verbetervoorstellen.

▶ 99

We onderzoeken hoe de kwaliteit van vaarten meer kan bijdragen aan de kwaliteit van het fiets- en wandelnetwerk (zichtbaarheid vaart, pleisterplaatsen).

▶ 100

Samen met gemeenten en andere provincies onderzoeken we kansen voor de economische ontwikkeling/aantrekkelijkheid van het routenetwerk en de robuustheid hiervan in en om Flevoland.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

▶ 101

We spelen in op vragen en initiatieven vanuit de markt en andere overheden ten aanzien van personenvervoer over water.

★ MOGELIJKHEDEN VERBINDEN MET ATTRACTIES

▶ 102

We peilen bij ondernemers/Recron/attracties welke behoefte er is aan verbinding van vaarvoorzieningen met attracties en welke locaties kansrijk zijn.

◎ BETROUWBAARHEID: EEN GOEDE BEREIKBAARHEID EN BEVAARBAARHEID VAN HET PROVINCIALE VAARWEGENNET

We streven naar betrouwbare reistijden voor zowel beroeps- als recreatievaart. Daarbij is goede bevaarbaarheid van de randmeren nodig om de groei van het toerisme/recreatie te waarborgen/mogelijk te maken. Goede bevaarbaarheid van het provinciaal vaarwegennet is van belang voor de beroepsvaart, binnen de bestaande voorzieningen.

★ BETROUWBAARHEID BRUGGEN, SLUIZEN EN

BEVAARBAARHEID RANDMEREN VERGROTEN

▶ 103

We voeren een programma groot onderhoud aan bruggen/sluisen uit. Hierdoor doen zich minder storingen voor bij sluisen en bruggen voor zowel beroeps- als recreatievaart.

▶ 104

We stemmen bedieningstijdvensters sluisen en bruggen af op de vraag en stellen hiervoor zo nodig een beleidslijn op.

▶ 105

We monitoren de wachttijden bij sluisen. Op dit moment geldt een genormeerde maximale wachttijd van 60 minuten.

▶ 106

We gaan in gesprek met Rijkswaterstaat over het bevaarbaar houden van de randmeren in verband met het recreatieve gebruik. Hierbij wordt rekening gehouden met de randvoorwaarden die het natuurbeleid stelt.



Prioriteiten

Bij de prioritering van acties staat de bijdrage aan de doelen centraal. Eerste prioriteit heeft de bijdrage aan ‘netwerk’, gevolgd door ‘betrouwbaarheid’ en ‘attractieve waarde’. Vervolgens worden projecten en maatregelen getoetst op bereikbaarheidseffecten (betrouwbaarheid) en bijdrage aan recreatieve ontwikkelingen. Ook de kosteneffectiviteit weegt mee.

Daarnaast gelden de volgende principes:

- Bij oeverovergangen binnen redelijke grenzen prioriteit voor het wegverkeer. Voldoende wachtvoorzieningen voor recreatieve vaartuigen;
- In geval van aanvullende voorzieningen (bijvoorbeeld afmeervoorzieningen) in de provinciale vaarten prioriteit voor het zuidelijk deel van Flevoland, gezien de potentie van ontwikkelingen.
- Ten aanzien van personenvervoer over water prioriteit bij initiatieven in MRA-verband, gezien de potentie van bezoek uit de Amsterdamse regio;

- Mate waarin wordt bijgedragen aan toename van het aantal recreatievaartuigen;
- Mate waarin wordt bijgedragen aan de waardering van de vaarweggebruikers;
- Mate waarin wordt bijgedragen aan de vergroting van het aantal overstapmogelijkheden op fiets-, wandel- en autonetwerken;
- Mate waarin wordt bijgedragen aan de beperking van de wachttijden bij sluizen en het aantal (ver)storingen.

Voor de afmeervoorzieningen zijn regels opgenomen over waar schepen mogen afmeren langs provinciale vaarten en waar voorzieningen mogen worden aangelegd (‘Nadere regels voor ligplaatsen en afmeervoorzieningen in de provinciale vaarwegen van Flevoland’). De uitvoeringsstrategie Vaarwegen (april 2013) vormt het kader voor instandhouding van de provinciale vaarweginfrastructuur.





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

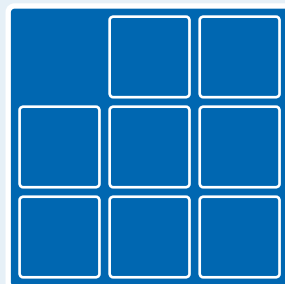
11 Afwegingskader

De Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 voorziet in een afwegingskader voor de bestuurlijke afweging van projecten.

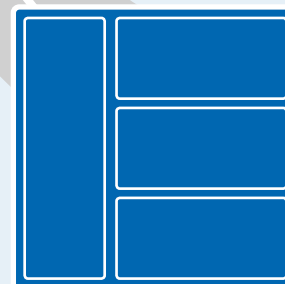
Dit kader kent drie opeenvolgende stappen:



Agendering



Prioritering



Programmering





1

2

3

4

5

6

7

8

9

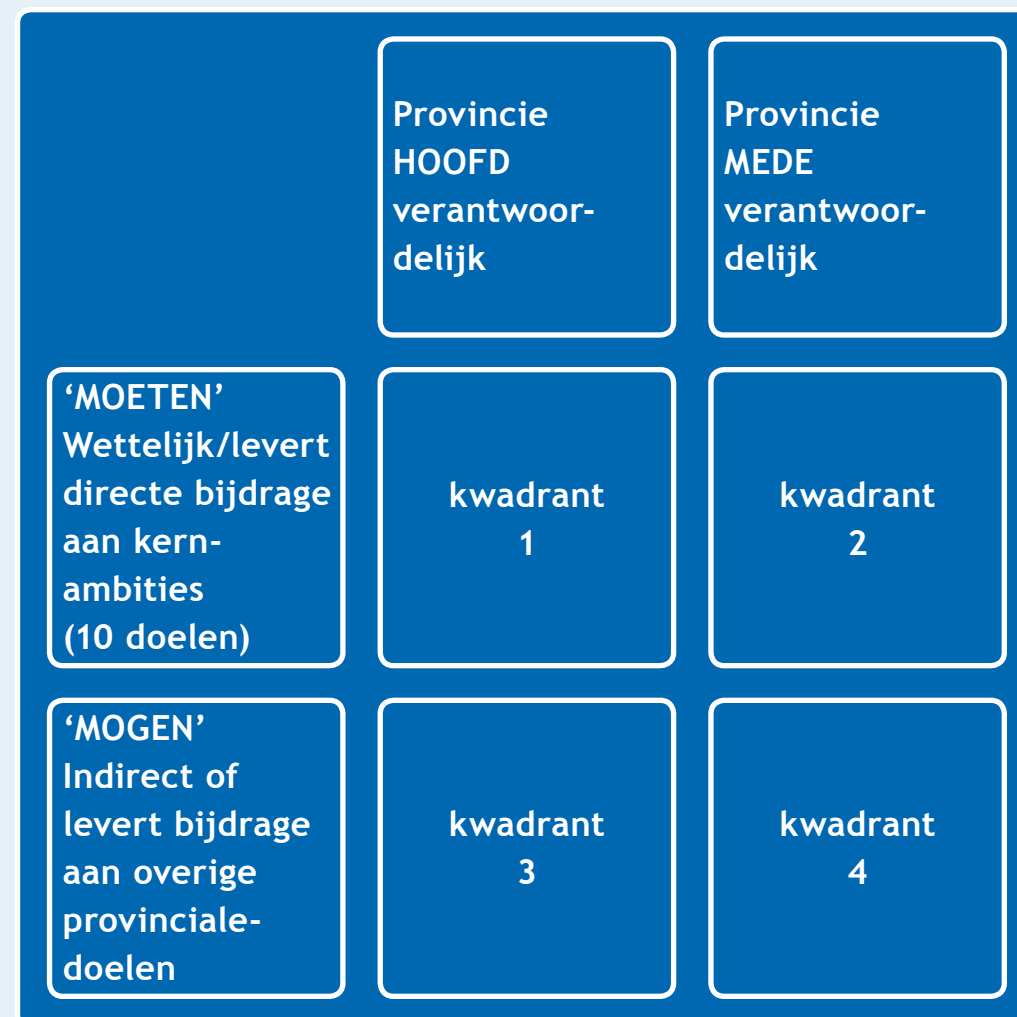
10

Agendering



Het afwegingskader uit de mobiliteitsvisie is uitgangspunt voor de agendering van projecten en activiteiten.

Bij agendering wordt primair bepaald of een project of maatregel bijdraagt aan de doelstellingen van de provincie en welke rol de provincie daarin heeft. Projecten die bijdragen aan provinciale doelstellingen en waarvoor de provincie (mede)verantwoordelijk is, komen in aanmerking voor agendering. Bij de doelstellingen beoordelen we of projecten enerzijds voortkomen uit wettelijke taken of direct bijdragen aan de 10 kerndoelen van de mobiliteitsvisie of anderzijds indirect bijdragen aan 10 kerndoelen of bijdragen aan overige provinciale doelen (bijvoorbeeld natuur, cultuur, recreatie en economie). Bij de rol maken we onderscheid in hoofd- en medeverantwoordelijkheid. Op basis van deze beoordeling plaatsen we de projecten in kwadranten. Deze indeling in kwadranten vormt de input voor de volgende stap, prioritering.





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Prioritering



De geagendeerde projecten worden vervolgens geprioriteerd. Projecten dragen in verschillende mate bij aan doelen en weerspiegelen in meer of mindere mate een gezamenlijke aanpak door provincie en partners. Ook verschillen de benodigde investeringskosten. Om te bepalen welke projecten

als eerste in aanmerking komen, vindt prioritering plaats aan de hand van de volgende vier aspecten:

1 PROVINCIAAL BELANG

Ten eerste is het belangrijk of het project de geschetste en gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen faciliteert. Ten tweede wordt gekeken naar de schaal van het project: dient het een bovenlokaal belang of is het een lokale aangelegenheid?

2 DOELMATIGHEID

Bij de doelmatigheidstoets wegen we mee in hoeverre projecten bijdragen aan het bevorderen van innovaties. Ten slotte speelt de urgentie van een project een belangrijke rol bij de prioritering. Om de mate van bijdrage aan de doelen van de mobiliteitsvisie te beoordelen hanteren we de hierna volgende tabel, waarin de doelen zijn uitgewerkt in subdoelen, indicatoren en toetsingsmaatstaven.

- Draagvlak - Mogelijkheden voor vergroten maatschappelijk rendement van de gezamenlijke inzet	SAMENWERKING	PROVINCIAAL BELANG	- Faciliteren gedragen ruimtelijk-economische ontwikkelingen - Bovenlokaal belang	
		DOELMATIGHEID	- Mate van bijdrage aan doelen mobiliteitsvisie - Bevorderen van innovaties	- Mate van bijdrage aan overige provinciale doelen - Urgentie
		KOSTEN-EFFECTIVITEIT	- Bijdrage aan doelen gerelateerd aan kosten	



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

	DOEL	SUBDOEL	INDICATOREN DOELBEREIK	TOETSINGSMAATSTAF
1	Reizigers kunnen snel, betrouwbaar en veilig reizen en kunnen kiezen tussen vervoermiddelen.	- Betrouwbaar, veilig en keuzemogelijkheden zijn uitgewerkt in overige doelen - Ontsluiten van ruimtelijk-economische ontwikkelingen - Verhogen snelheid	- Aantal modaliteiten waarmee RE-ontwikkelingen bereikbaar zijn. - Gemiddelde snelheid op geselecteerde weg-, OV en fietstrajecten	- Voertuigverlies-/winsturen (totale mobiliteitssysteem) of reistijdwinst / economische waarde - Reistijdverhouding Auto/OV/ Fiets - Prioriteit van de route
2	Vergroten betrouwbaarheid	- Voorkomen en beperken van vertragingen - Robuustheid (alternatieve routes)	- Reistijd spits /onbelemmerder reistijd: norm max. 1,25	- Reistijd spits /onbelemmerde reistijd: norm 1,25 - Voertuigverlies-/winsturen/ economische waarde - Prioriteit van de route
3	Beter onderling verbinden van netwerken	- Keuzemogelijk heden voor reizigers en vervoerders - Soepele overstap tussen netwerken - Ruimtelijk-economische kwaliteit	- Nader uit te werken	- Toetsing o.b.v. maatstaven andere doelen - RE-kwaliteit: nader uit te werken
4	Reizigers zijn in staat keuze te maken (reisinformatie)	- Reizigers kunnen zich makkelijk op de hoogte stellen van reismogelijkheden	- Beschikbaarheid van multimodale reisinformatiesystemen (ja/nee)	- Toetsing o.b.v. maatstaven andere doelen
5	Verbeteren verkeersveiligheid	Daling ernstige verkeersslachtoffers: - Snelheidsbeheersing - Bevorderen alertheid - Aanpak risicolocaties	- Aantal verkeersslachtoffers - Mate waarin de maximumsnelheid wordt overschreden - Alertheid: geen indicator - Risicolocaties-en trajecten (kaart), nader uit te werken	- Risico: bereik van de maatregel /aantal passanten (kans) x ernst



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

	DOEL	SUBDOEL	INDICATOREN DOELBEREIK	TOETSINGSMAATSTAF
6	Verbeteren leefbaarheid	- Oplossen/voorkomen geluidsknelpunten - Reductie CO2-uitstoot - Verbeteren of ten minste handhaven luchtkwaliteit stedelijke gebieden - Duurzaam gebruik grondstoffen - Versterken natuur en recreatieve waarde landschap	- Geluidproductie - CO2-voetafdruk provinciaal wegbeheer, aantal e-laadpalen en snellaadstations, aandeel 0-emissie bussen, - Fijnstof en stilstof o.b.v. Nationaal Programma Luchtkwaliteit - Aandeel hergebruikte/herbruikbare grondstoffen GWW - Gebruik faunapassages, aantal aanrijdingen wild	- Reductie geluidsbelasting x aantal woningen - CO2-reductie - Aandeel hergebruikte/herbruikbare grondstoffen - Reductie emissie van (ultra) fijn stof en stikstofoxiden - Effecten leefgebieden, kans aanrijding wild
7	Het OV is vraaggericht en kosteneffectief	- Aantrekkelijk alternatief voor de auto op kansrijke verbindingen - Kosteneffectiviteit - Aansluitend op vervoerstromen - Toegankelijkheid voor alle reizigers, inclusief reizigers met een beperking	- Reizigersaantallen - Kostendeckingsgraad en exploitatiesaldo - Bezettingsgraad & klantwaardering - Aandeel toegankelijke haltes	- Exploitatieresultaat OV - Bezettingsgraad & klantwaardering - Aantal in-uitstappers
8	Vergroten van het aandeel fietsverkeer	- Bereikbaarheid: samenhangend netwerk - Toename fietsgebruik	- Aantal ontbrekende en zwakke schakels - Aantal en aandeel fietsers/-kilometers	- Aantal fietsers (kans) x ernst - Reistijdwinst (centrum-centrum) x aantal fietsers - Aantal fietsers x Kwaliteitsverbetering - Prioriteit van de route



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

	DOEL	SUBDOEL	INDICATOREN DOELBEREIK	TOETSINGSMAATSTAF
9	Het goederen-vervoernetwerk is snel, efficiënt en veilig	- Economische centra goed bereikbaar voor goederenvervoer - Goede doorstroming goederenvervoer	- Zie doelen 1, 2, 3, 5 & 6	- Toetsing o.b.v. maatstaven doelen 1, 2, 3, 5 & 6
10	Vergroten van de aantrekkelijkheid van vaarwegen	- Attractieve vaarwegen - Verbinding met andere netwerken/ modaliteiten en voorzieningen - Betrouwbaarheid (bereikbaarheid en bevaarbaarheid)	- Aantal binnenkomende recreatievaartuigen bij sluizen - Waardering vaarweggebruikers - Aantal vaarwegvoorzieningen met overstapmogelijkheden op fiets-/wandel- en autonetwerk - Wachttijden vaarverkeer bij sluizen, aantal storingen	- Verwachte groei recreanten/ vaarweggebruikers en van waardering - Bijdrage aan beperking wachttijden



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Ook kunnen activiteiten bijdragen aan andere mobiliteitsdoelen dan waarvoor ze primair zijn bedoeld. Voor de leesbaarheid zijn deze kruisverwijzingen niet weergegeven in de tabel.

Deze toetsingsmaatstaven zijn een belangrijk middel om een beeld te krijgen van de doelmatigheid. Dat kan en hoeft niet altijd kwantitatief. Vaak kan met een kwalitatieve inschatting worden volstaan. De toetsing is niet bedoeld als rekenkundig model, maar om de beoordeling bespreekbaar te maken.

In aanvulling op de bijdrage aan bovengenoemde doelen uit de mobiliteitsvisie zijn er nog drie criteria:

- Bijdrage aan overige provinciale beleidsdoelen
- Bevorderen van innovaties
- Urgentie

3 SAMENWERKING

We geven prioriteit aan projecten waarvoor breed maatschappelijk draagvlak is. Of het nu bedrijven, inwonersinitiatieven of een samenwerking met

andere wegbeheerders betreft, een gedragen project krijgt hogere prioriteit. Zo vergroten we het maatschappelijk rendement van onze gezamenlijke inzet. Draagvlak komt het best tot uiting wanneer er sprake is van samenwerking (meedoen of meebetalen).

4 KOSTENEFFECTIVITEIT

Door de kosten af te zetten tegen het effect (de bijdrage aan de doelen) ontstaat inzicht in de kosteneffectiviteit van een project. Zo kunnen relatief kleine projecten worden vergeleken met grote.

TOEPASSING

Voor de genoemde aspecten worden kwalitatieve scores bepaald. Daarbij hanteren we ‘plussen’ en ‘minnen’ om de scores tot uitdrukking te brengen. Dat is gebaseerd op de dan bekende informatie over het project (doelstelling, uitwerking, kosten, etc.). Mogelijk kan de score op een bepaalde indicator niet worden berekend omdat de uitwerking van het project niet ver genoeg gevorderd is. In dat geval wordt volstaan met een score ‘onbekend’. Ook zijn projecten en maatregelen in verschillende



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

fasen van ontwikkeling. De methode is bedoeld om de afweging transparant en bespreekbaar te maken.

Het prioriteren wordt programmabreed toegepast om keuzes mogelijk te maken tussen verschillende type projecten (o.a. fiets, auto, openbaar vervoer).

Het afwegingskader wordt toegepast op nieuwe projecten en activiteiten. Dat wil zeggen dat eerder geprogrammeerde projecten (op grond van eerdere p-MIRT's) niet opnieuw in de afweging worden betrokken. Vaak zijn over deze projecten al bestuurlijke afspraken gemaakt of is de voorbereiding in een dermate gevorderd stadium dat het niet zinvol is ze alsnog in de afweging te betrekken.



1

2

3

4

5

6

7

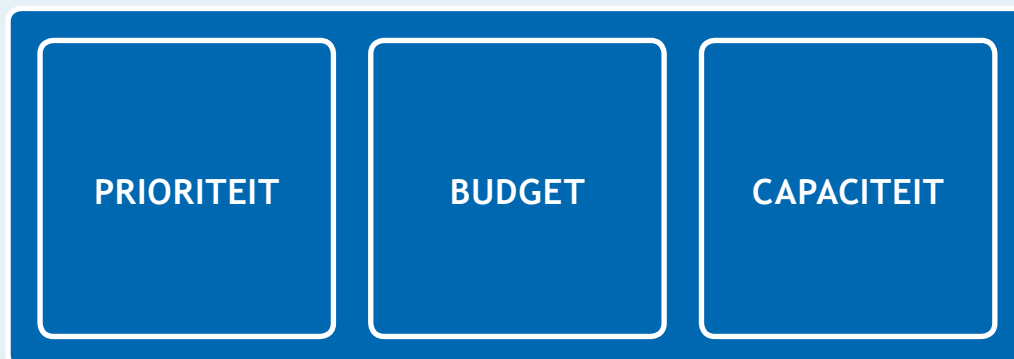
8

9

10



Programmering



De uitkomst van de prioritering leggen we naast de beschikbare budgetten en capaciteit. Dit resulteert in de uiteindelijke programmering.

HET PROGRAMMA IS VERDEELD IN DRIE PERIODES:

2018-2021

Projecten zijn geprogrammeerd met een globale planning en een budget. Voor het programma 2018-2021 geldt het in 2017 vastgestelde p-MIRT 2018-2022 als vertrekpunt. Deze projecten zijn

reeds geprogrammeerd en financieel gedekt. Wijzigingen ten opzichte van dit p-MIRT 2018-2022 zijn expliciet aangegeven.

2022-2027

Voor het perspectief op 2022-2027 blijft er ruimte om keuzes te maken. Een groot deel van de beschikbare middelen voor deze periode ligt vast. Zo maken OV-budgetten (zowel voor gedelegeerde als voor eigen concessies) nog steeds een belangrijk deel uit van het totaal.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Bij de uitvoering van projecten wordt een bepaald proces doorlopen van voorbereiding tot uitvoering. Voor een aantal projecten is een verkenning noodzakelijk als eerste stap om tot de gewenste maatregel te komen. Afhankelijk van de complexiteit van het vraagstuk is hiervoor een maximale doorlooptijd van twee jaar nodig. Bij de daaropvolgende voorbereiding en uitvoering van civiele projecten worden de volgende fasen onderscheiden:

- 1 Initiatieffase
- 2 Definitiefase
- 3 Planuitwerkingsfase
- 4 Realisatiefase
- 5 Afrondingsfase

Afhankelijk van de mate van complexiteit wordt er onderscheid gemaakt in drie categorieën projecten met verschillende doorlooptijden:

A-PROJECTEN

Zeer complexe projecten. Projecten met een lange voorbereidingsfase, waarbij een brede afstemming (intern en gebiedspartners) nodig is, met een looptijd van meer dan vijf jaar, veel nieuwe aspecten, etc. (bijvoorbeeld aansluiting Hogering met de A6)

B-PROJECTEN

Projecten met een gemiddelde complexiteit (gemiddelde voorbereiding en afstemming, looptijd circa drie jaar, relatief veel standaardwerk (bijvoorbeeld overlaging Vogelweg)

C-PROJECTEN

Eenvoudige projecten (weinig voorbereiding en afstemming, looptijd circa een jaar, standaardwerk)

Enkele grote projecten, zoals de Hogering en Ganzenweg-Knardijk, zijn al geprogrammeerd vanwege de lange voorbereidingstijd.

2027 EN DAARNA

Hier staan indicatief grote projecten met een lange voorbereidingstijd. Daarnaast is er een groslijst van projecten die op lange termijn mogelijk aan de orde komen. Dit betreft bijvoorbeeld de aanpak van toekomstige infrastructurele knelpunten, ontsluiting van nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen, de uitwerking van onderzoeken en continuering van bestaande activiteiten.

De verdeling in deze periodes is belangrijk voor de programmering van (nieuwe) infrastructuur. De aanleg ervan kent doorgaans een lange doorlooptijd. De provincie gaat uit van een gemiddelde van zeven jaar voor de cyclus van verkenning, planuitwerking tot realisatie.

De programmering van infrastructurele projecten is een cyclisch proces. In eerste instantie wordt de aanpak of verkenning van een knelpunt



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

geprogrammeerd op basis van een eerste inschatting van uitvoeringskosten en effecten. De verkenning geeft nader inzicht in effecten en kosten. Ook kunnen er ontwikkelingen zijn geweest die aanleiding geven tot een andere afweging. Daarom wordt de voorkeursvariant na de verkenning nogmaals getoetst aan het afwegingskader. Pas dan volgt de definitieve programmering van een maatregel.

Subsidieregeling

Voor subsidiëring aan gemeenten op grond Algemene Subsidieverordening Flevoland 2012 en de Nadere regels subsidiëring verkeer en vervoer hanteert de provincie de volgende uitgangspunten:

- We stellen een subsidieplafond vast per gemeente en maatschappelijke organisatie, uitgaande van de huidige plafonds. Deze plafonds worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de provinciale subsidie-index.
- De middelen zijn niet gelabeld aan specifieke projecten of maatregelen.
De aanvrager moet aannemelijk maken dat de

activiteiten waarvoor subsidie wordt aangevraagd, bijdraagt aan de doelen van het provinciaal mobiliteitsbeleid zoals verwoord in de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 en het Programma Mobiliteit & Ruimte. De uitgebreide doelmatigheidstoets uit dit hoofdstuk is niet van toepassing.

- Voor gemeenten geldt een vast co-financieringspercentage van 50%.
- Voor maatschappelijke organisaties kan de subsidie oplopen tot 100%.

Daarnaast is maatwerksubsidie mogelijk. Het subsidiepercentage wordt onder andere bepaald op basis van een voorliggende businesscase, verantwoordelijkheden en belangen, en bedraagt maximaal 90%. De uitgebreide doelmatigheidstoets uit dit hoofdstuk is van toepassing op de maatwerksubsidies. Na de eerste programmaperiode wordt bepaald of en hoe we doorgaan met de gemeentelijke subsidieregeling en de maatwerksubsidie.





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

BIJLAGE

Programmeren en uitvoeren

Het afwegingskader vormt de basis voor de agendering, prioritering en programmering.

Voor de verschillende doelstellingen zijn de prioriteiten al op hoofdlijnen beschreven.

Deze zijn omgezet in projecten of acties die, afhankelijk van de resultaten of de uitgewerkte beleidslijn, kunnen leiden tot projecten.

Voor de programmering maken we daarom onderscheid in projecten en de beleidsagenda.

Afwegingskader ingevuld

We hebben het afwegingskader ingevuld voor de reeds bekende projecten. Daarbij is per project gekeken naar de agendering op basis van de kwadranten. Het provinciaal belang en de samenwerking is in beeld gebracht en de doelmatigheid is bepaald. De score op de agendering bepaalt in eerste instantie de prioritering (eerste zeef), vervolgens de score op provinciaal belang en samenwerking (tweede zeef) en ten slotte de score op doelmatigheid (derde zeef). Hierbij is de bijdrage aan de doelen van de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 en de overige provinciale doelen ingeschat, uitgaande van de inschatting van het moment waarop de betreffende knelpunten zich voordoen. Dit moment is aangegeven in de kolom 'Urgentie'. Het kan dus zijn dat een project hoog scoort in de prioritering, maar op grond van urgentie later wordt geprogrammeerd.

De tabel op de volgende pagina geeft het resultaat.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

PROVINCIAAL BELANG & SAMENWERKING

DOELMATIG

PROJECT



AGENDERING OBV KWADRANT

GEDRAGEN ONTWIKKELING

(BOVEN) LOKAAL

SAMENWERKING

SNELHEID WEGVERKEER

BETROUWBARE REISTIJDEN

KNOOPPUNTONTWIKKELING

REISINFORMATIE

VERKEERSVEILIGHEID

LEEFBAARHEID & DUURZAAMHEID

OV

FIETS

GOEDERENVERVOER

VAARWEGEN

BIJDRAGE OVERIGE DOELEN

URGENTIE
(wanneer problematisch)

TOTAAL DOELMATIGHEID

KOSTENEFFECTIEF
(eerste inschatting)

Reconstructie kruispunt Ganzenweg- Knardijk

1

+

++

o

+

++

o

o

++

o

+

o

+

o

o

nu

++

++

Gooiseweg 3de fase

1

+

++

o

++

++

o

o

+

-

o

o

++

o

o

nu

++

+

Capaciteitsverruiming Nijkerkbrug/weg

1

o

++

+

o

++

o

o

+

o

o

o

++

o

o

2025-2030

++

+

Aanleg rotonde Kuinderweg - Muntweg

1

o

+

o

o

++

o

o

++

o

o

o

+

o

o

nu

++

++

Aanleg rotonde Dronterweg - Biddingringweg

1

o

+

o

o

o

o

o

++

o

o

o

o

o

o

nu

+

+

Faunavoorziening Harderbosweg

1

o

+

o

o

o

o

o

+

+

o

o

o

o

o

2020

+

+

Infrastructurele maatregelen (aanpak risicolocaties)

1

o

+

o

o

o

o

o

++

o

o

o

o

o

o

nu

+

+

Uitvoeren programma kleine verkeersveiligheidsmaatregelen

1

o

+

o

-

o

o

o

++

o

o

o

o

o

o

continu

+

+

Aanleg snelfietsroute Almere - Lelystad - Lelystad Airport, traject Lelystad-Lelystad Airport

2

+

+

++

+

+

+

o

++

+

o

++

o

o

o

2019

++

+

Toepassingen bereikbaarheid Oostrand, evenementenverkeer

2

+

+

++

o

++

o

++

o

o

+

o

o

o

++

nu

++

+

Pilot mobiliteitsmanagement LAB

2

+

+

++

o

+

o

o

o

+

+

o

o

o

++

2018-2022

+

+



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

PROVINCIAAL BELANG & SAMENWERKING

DOELMATIG

PROJECT



AGENDERING OBV KWADRANT

GEDRAGEN ONTWIKKELING

(BOVEN) LOKAAL

SAMENWERKING

SNELHEID WEGVERKEER

BETROUWBARE REISTIJDEN

KNOOPPUNTONTWIKKELING

REISINFORMATIE

VERKEERSVEILIGHEID

LEEFBAARHEID & DUURZAAMHEID

OV

FIETS

GOEDERENVERVOER

VAARWEGEN

BIJDRAGE OVERIGE DOELEN

URGENTIE
(wanneer problematisch)

TOTAAL DOELMATIGHEID

KOSTENEFFECTIEF
(eerste inschatting)

Doorstromingsmaatregelen Domineesweg	2	+	+	+	o	++	o	o	++	o	o	o	++	o	o	monitoring	++	~
Aansluiting en doorstromingsmaatregelen Hannie Schaftweg	2	+	+	+	o	++	o	o	++	o	o	o	++	o	o	2020-2025	++	+
Aansluiting en doorstromingsmaatregelen Muntweg	2	+	+	+	o	++	o	o	++	o	o	o	++	o	o	2020-2025	++	+
Doorstroming Houtribweg	2	+	++	o	+	++	o	o	+	o	o	o	++	o	o	monitoring	++	~
Aanleg rotonde Buitenringweg Natuurbelevingcentrum	2	+	+	+	+	o	o	o	+	+	o	o	o	o	o	nu	+	+
Aanleg ontbrekende schakel Zwartemeerdijk	2	+	+	+	o	o	o	o	+	o	o	++	o	o	+	nu	+	o
Aanpak knelpunten N3o1 (Spiekweg-A28)	2	o	++	o	o	++	o	o	+	o	o	o	+	o	o	2020-2025	+	+
Voorzieningen verbinding vaarwegnetwerk met andere netwerken	2	o	+	+	o	o	o	o	o	o	o	o	o	++	++	2019-2022	+	~
Testroute zelfrijdende auto's Larserweg/ontsluiting LA	3	+	++	++	o	+	o	o	+	o	o	o	+	o	++	2019-2020	+	~
Installatie 10 intelligente VRI's Larserweg	3	+	+	+	++	+	o	o	+	+	+	o	+	o	o	2018-2021	++	++
Realisatie Living Learning Lab Smart Mobility in landelijk gebied	4	+	++	++	o	o	o	+	o	+	+	o	o	o	++	2018-2025	+	o



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Gezien de lange voorbereidingstijd van grote infrastructurale projecten worden voor deze projecten verkenningen uitgevoerd. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan projecten die hoog scoren in het

afwegingskader en/of urgent zijn. Voor een aantal projecten met hoge urgentie zijn al verkenningen gestart. Dit resulteert in de volgende verkenningen met bijbehorende planning:

VERKENNINGEN INFRASTRUCTUUR	2018	2019	2020	2021
Capaciteitsverruiming Nijkerkbrug/weg				
Aanleg snelfietsroute Almere-Lelystad-Lelystad Airport, trajectdeel Lelystad-Lelystad Airport				
Toepassingen bereikbaarheid Oostrand, evenementenverkeer				
Pilot mobiliteitsmanagement LAB				
Doorstromingsmaatregelen Domineesweg	Afhankelijk van uitkomst monitoring			
Aansluiting en doorstromingsmaatregelen Hannieschaftweg				
Aansluiting en doorstromingsmaatregelen Muntweg				
Doorstroming Houtribweg	Afhankelijk van uitkomst monitoring			
Aanleg rotonde Buitenringweg Natuurbelevingcentrum				
Aanpak knelpunten N301 (Spiekweg-A28)				
Testroute zelfrijdende auto's Larserweg/ontsluiting LAB				



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Programmering en uitvoering projecten

2018-2021

Projecten zijn geprogrammeerd met een globale planning en een budget. Vertrekpunt voor het programma 2018-2021 is in 2017 vastgestelde p-MIRT 2018-2022. Deze projecten zijn al geprogrammeerd en financieel gedekt. De prioritering en de beschikbare budgetten en capaciteit leiden tot een beperkt aantal extra uitvoeringsprojecten voor de periode 2018-2021. Zie kaart A op p. 125.

2022-2027

Voor de periode na 2021 is op basis van het afwegingskader aangegeven welke opgaven we verwachten. De resultaten van de verkenningen en de snelheid van ruimtelijke en economische ontwikkelingen zijn mede bepalend voor de uitwerking en programmering van deze opgaven. Zie kaart B op p. 126.



1

2

3

4

5

6

7

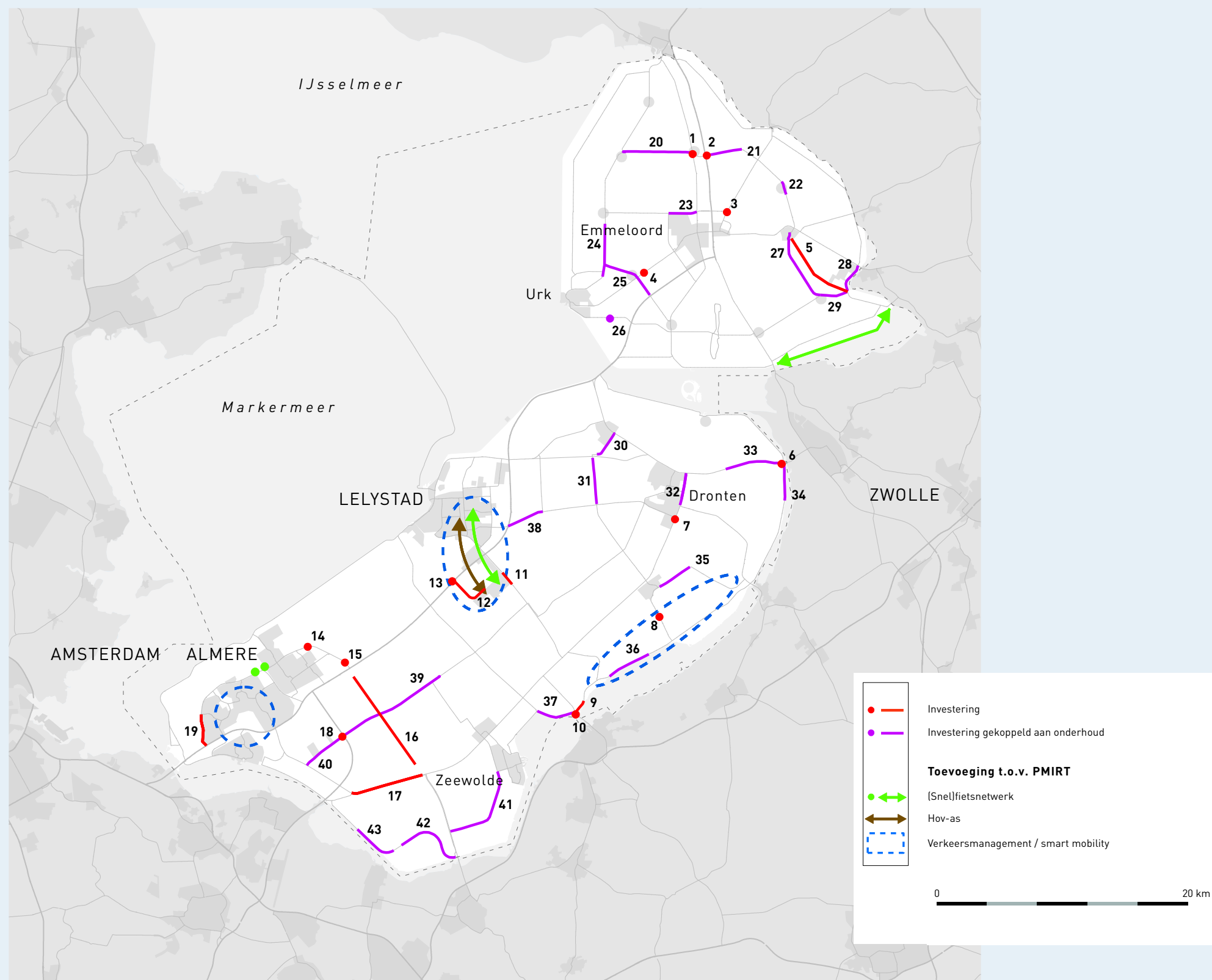
8

9

10

BIJLAGE
KAART A

PROJECTEN
PMIRT 2018 - 2021





1

2

3

4

5

6

7

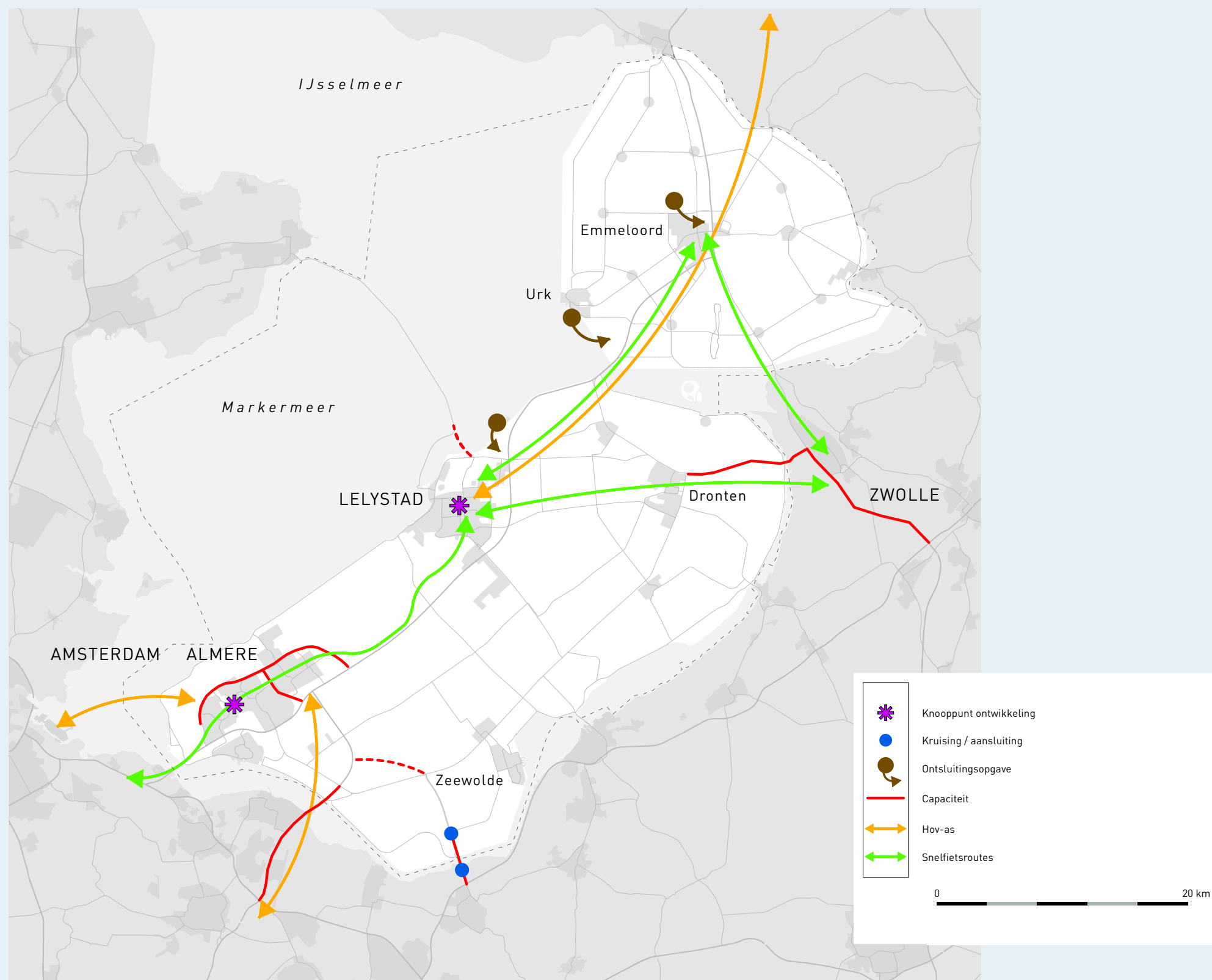
8

9

10

BIJLAGE
KAART B

OPGAVEN NA 2021





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Programmering beleidsagenda

Voor de beleidsagenda geldt dat de genoemde acties bij de verschillende doelen afhankelijk van de resultaten (of de uitgewerkte beleidslijn) kunnen leiden tot projecten. De acties zijn voorzien van een planning per gedefinieerde doelstelling en opgave. Voor elke opgave hebben we in beeld gebracht of de provincie het initiatief neemt voor de onderliggende acties (eventueel samen met partners) of dat we het initiatief aan partners laten en de provincie samenwerkt met de initiatiefnemers.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

  OPGAVE		2018	2019	2020	2021
1 SNEL, BETROUWBAAR EN VEILIG					
VERKORTEN REISTIJD OP EEN AANTAL CORRIDORS De onderzoeken vinden plaats in 2019 en 2020. Een mogelijk vervolgonderzoek naar de haalbaarheid van de baai van Van Eesteren is afhankelijk van de uitkomsten van het huidige onderzoek.	1 2 3				
MINIMALISEREN VERTRAGINGEN (BIJ KRUISPUNTEN) OP OVERIGE PROVINCIALE WEGEN We voorzien dat mogelijke onderzoeken niet voor 2019 plaatsvinden.	4 5				
BIJ DOOR DE PROVINCIE GEDRAGEN ONTWIKKELINGEN ZORGDRAGEN VOOR EEN GOEDE WEGONTSLUITING VAN NIEUWE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN EN RECREATIEVE ONTWIKKELINGEN Samen met partners werken we continu aan adequate ontsluiting, ieder vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid.	6 7				
2 BETROUWBARE REISTIJDEN					
DOORSTROMING BEVORDEREN Begin 2018 wordt een monitorings- en signaleringssysteem opgezet om knelpunten tijdig te signaleren. Daarna gaan we meten. We zetten mobiliteits- en verkeersmanagement vanaf het begin in. De verkenning van verkeersveiligheidsmaatregelen op de Domineesweg, Hannie Schaftweg, Muntweg en Houtribweg vindt naar verwachting plaats in 2018 en 2019.	8 9 10 11				

 provincie neemt initiatief, eventueel samen met partners

 samen, partners nemen initiatief



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

	 OPGAVE		2018	2019	2020	2021
	BIJ CALAMITEITEN EN WEGWERKZAAMHEDEN ZORGEN VOOR ALTERNATIEVE ROUTES EN OPTIMALE INFORMATIE VOOR DE REIZIGERS Het actualiseren van de netwerkvisie vindt naar verwachting plaats in 2018. De inzet van RegioRegie en verkeersmanagement vindt gedurende de gehele periode plaats.	13 14 15				
3	VERBINDING NETWERKEN					
	KNOOPPUNTEN VERZWAREN De quick-wins voor de overstapfunctie vinden als eerste plaats. Het bevorderen van meer en betere fietsvoorzieningen is een continu proces, mede afhankelijk van de knelpunten. De studie naar de kansen voor de ontwikkeling van P+R Lelystad vindt naar verwachting plaats in 2018.	16 17 18				
	VERKNOPEN De verkenning naar een deelfietssysteem bij knooppunten kan snel worden uitgevoerd, naar verwachting in 2018.	19 20				
	VERDICHTEN Na de inventarisatie van de knooppunten in 2019 volgt de uitwerking van de visie op de samenhang tussen (het functioneren van) de knooppunten in Flevoland samen met gemeenten.	21				
	VERRIJKEN [22,23, 24,25] TOELICHTING: De ontwikkeling van knooppunt Almere, onder leiding van de gemeente Almere, is de gehele periode aan de orde. Meer en betere voorzieningen op andere knooppunten is mede afhankelijk van de samenwerkingsmogelijkheden met partners.	22 23 24 25				



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

  OPGAVE		2018	2019	2020	2021
4 KEUZES REIZIGERS					
BESCHIKBAAR STELLEN VAN (PERSOONLIJKE) MULTIMODALE REISADVIEZEN VOOR EN TIJDENS DE REIS Faciliteren van marktpartijen gebeurt gedurende de gehele periode, mede afhankelijk van de vraag van partijen. De toepassingen voor de bereikbaarheid van de Oostrand staan gepland voor 2019/2020.	26 27				
INSPLEN OP NIEUWE INZICHTEN OVER HET BELANG VAN BETROUWBAARHEID EN BELEVING VAN REISTIJD IN DE KEUZE VOOR DE VERVOERWIJZE EN HET TIJDSTIP VAN REIZEN De MIRT-onderzoeken stedelijke bereikbaarheid op de trajecten Flevoland-Utrecht en Flevoland-Zwolle worden in 2018 (Utrecht) en 2021 (Zwolle) uitgevoerd.	28				
MOGELIJKHEDEN VERGROTEN VOOR REIZIGERS OM AAN MULTIMODALE (REIS) INFORMATIE TE KOMEN In 2018 vindt de verkenning plaats over aansluiting bij ikwilvervoer.nl, een online initiatief om reizigers te informeren over alle vervoersalternatieven.	29				
5 VERKEERSVEILIGHEID					
GEDRAGSBEÏNVLOEDING TOELICHTING: Het gedragsbeïnvloedingsprogramma wordt in 2018 ontwikkeld en daarna uitgevoerd. De inzet van kansrijke instrumenten van elders en innovatiemaatregelen is een continu proces.	30 31 32				



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

  OPGAVE			2018	2019	2020	2021
IN BALANS BRENGEN VAN MAXIMUMSNELHEID EN WEGINRICHTING De analyse van wegvakken waar de gereden snelheden (V85) aanmerkelijk hoger ligt dan de toegestane snelheden vindt naar verwachting plaats in 2018.	33 34					
MEER INZICHT HOE ALERTHEID TE BEVORDEREN IS De planning van het onderzoek naar de rol van afleiding en alertheid vindt naar verwachting plaats in 2018 of 2019. Dit is mede afhankelijk van ontwikkelingen en onderzoek elders op dit gebied.	35 36					
DUURZAAM VEILIGE EN VERGEVINGSGEZINDE WEGINRICHTING Het toepassen van de richtlijnen duurzaam veilig is een continu proces.	37					
VERBETEREN VAN RISICOLOCATIES EN -SITUATIES In 2018 en 2019 stellen we samen met gemeenten en maatschappelijke partners de uitvoeringsplannen op. Deze worden in de jaren daarna uitgevoerd.	38 39					
6 LEEFBAARHEID EN DUURZAAMHEID						
MINDER WONINGEN WORDEN GECONFRONTEERD MET EEN TE HOGE GELUIDSBELASTING Het actieplan geluid stellen we definitief op als er duidelijkheid is over de geluidsnormen (naar verwachting 2019). De uitvoering vindt naar verwachting plaats in de periode 2020/2021.	40					



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

  OPGAVE		2018	2019	2020	2021
IMPLEMENTATIE AANVULLINGSBESLUIT GELUID OMGEVINGSWET De acties, zoals het opstellen van doelmatigheidscriteria, het programmeren en de nalevingsrapportage, worden in de gehele programmaperiode uitgevoerd.	41 42 43 44				
UITVOERING GEVEN AAN GREENDEAL GWW De Greendeal wordt in jaarplannen uitgewerkt; de inventarisatie van de CO ₂ voetafdruk van de provinciale infrastructuur start in 2018.	45 46				
ONDERZOEK DOEN NAAR KANSRIJKE, BEWEZEN TECHNOLOGIEËN GEKOPPELD AAN INFRASTRUCTUUR Dit onderzoek is afhankelijk van de planning van nieuwe infrastructuur en groot onderhoud aan bestaande infrastructuur. Bij elke investering worden de mogelijkheden voor energieopwekking en circulaire economie onderzocht. De actie is geprogrammeerd voor de gehele periode.	47				
UITBREIDING VAN HET AANTAL ELEKTRISCHE LAADPALEN VOOR AUTO'S Uitvoering is mede afhankelijk van de uitvoering van het MRA-E programma.	48 49				
HET REGIONAAL BUSVERVOER IS IN 2030 VOLLEDIG EMISSIEVRIJ AAN DE UITLAAT We starten in 2019 met de voorbereidingen van de nieuwe OV-concessies.	50				
HET PROCES VAN NATIONALE EMISSIEPLAFOND VOLGEN EN ANTICIPEREN OP DE NIEUWE WETGEVING Dit is een continu proces; het monitoren van fijnstof en stikstof is mede afhankelijk van het model van NSL.	51 52				



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

OPGAVE			2018	2019	2020	2021
VOORKOMEN VAN LANDSCHAPPELIJKE VERSNIPPERING VOOR FLORA EN FAUNA De ontsnipperende maatregelen en maatregelen ten behoeve van natuurwaarden (bij beheer en onderhoud) kunnen gedurende de gehele programmaperiode worden ingezet, afhankelijk van onderzoek naar de wenselijkheid.	53 54					
ONTWIKKELEN EN ONTSLUITEN VAN EEN BELEEFBAAR LANDSCHAP Met andere weg- en landschapbeheerders en ondernemers verbeteren van de ontsluiting van natuur en landschap door voorzieningen te versterken vindt gedurende de gehele periode plaats.	55 56					
7 KOSTENEFFECTIEF EN VRAAGGERICHT OPENBAAR VERVOER						
BETERE SPOORVERBINDING MET AMSTERDAM EN UTRECHT, HOGERE FREQUENTIE EN KORTERE REISTIJD Dit betreft de deelname aan de MRA-spoorgroep.	57					
HOV-VERBINDING LELYSTAD AIRPORT-STATION LELYSTAD CENTRUM De realisatie van de shuttlebus vindt plaats in 2019 als de luchthaven vluchten van Schiphol gaat accommoderen. Voor de verdere ontwikkeling van een innovatief vervoerconcept is meer tijd nodig.	58 59					
VERSTERKEN EN UITBREIDEN KERNNET BUS De onderzoeken voor specifieke verbindingen en doorstroming worden in 2018 uitgevoerd.	60 61 62					
ZOEKEN NAAR MOGELIJKHEDEN OM HET ONTSLUITENDE OV TE VERSTERKEN Deze mogelijkheden inventariseren is een continu proces.	63					



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

  OPGAVE			2018	2019	2020	2021
SAMEN MET BELANGHEBBENDEN EN MAATSCHAPPELIJKE PARTNERS ONTWIKKELEN EN TOEPASSEN VAN ALTERNATIEVE VERVOEROPLOSSINGEN VOOR LOCATIES EN TIJDEN WAAROP REGULIER OV ONVOLDOENDE TOEKOMST HEEFT De onderzoeken staat voor 2018 en 2019 gepland, de realisatie van de 'Living Learning Labs' voor 2019.	64 65 66					
SAMEN MET HET BEDRIJFSLEVEN ONTWIKKELEN EN TOEPASSEN VAN PASSENDE EN KOSTENEFFECTIEVE VERVOEROPLOSSINGEN NAAR WERKLOCATIES Onderzoek samen met gemeenten en bedrijfsleven is afhankelijk van de behoefte, naar verwachting in 2018.	67					
SAMEN MET VERVOERDER EN SCHOLEN ZOEKEN NAAR PASSENDE OPLOSSINGEN						
TOENAME VAN HET AANTAL TOEGANKELIJKE HALTES Het voltooiën is mede afhankelijk van de gemeenten, we plannen 2020 als einddatum.	68					
INFORMATIEVOORZIENING IS GESCHIKT VOOR REIZIGERS MET EEN BEPERKING, INFORMEERT OVER DE MATE VAN TOEGANKELIJKHEID VAN DE REIS EN BIEDT MOGELIJK ONDERSTEUNING TIJDENS DE REIS Het volgen van landelijke ontwikkelingen en toepassen kansrijke initiatieven is een continu proces.	69					
8 VERGROTEN AANDEEL FIETSVERKEER						
REALISEREN VAN EEN HOOGWAARDIGE SNELFIETSRUTE AMSTERDAM-ALMERE-LELYSTAD (AIRPORT) De ontwikkeling van de business case en het maken van afspraken met gemeenten over de realisatie zal de gehele periode in beslag nemen. In 2018 is de verkenning naar het infrastructurele deel voorzien, mede als input voor de businesscase.	70					



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

⦿	★ OPGAVE	▶	2018	2019	2020	2021
	ONTBREKENDE SCHAKELS IN HET REGIONAAL FIETSPADENNETWERK OPVULLEN De geïdentificeerde ontbrekende schakels realiseren duurt de gehele periode.	71	★	★	★	★
	WAAR NODIG OPWAARDEREN VAN FIETSPADEN Ook voor het opwaarderen van fietspaden geldt dat de periode van 4 jaar nodig is.	72	★	★	★	★
	EEN GOED ONDERHOUDEN, AANTREKKELIJK, BEWEGWIJZERD RECREATIEF FIETSNETWERK Hier ligt het initiatief bij weg- en landschapbeheerders, waarbij de provincie samenwerkt en stimuleert.	73 74	★	★	★	★
	EEN GEDRAGSBĚINVLOEDINGSPROGRAMMA ONTWIKKELEN OM HET FIETSGEBRUIK TE STIMULEREN De provincie neemt het initiatief, samen met werkgevers, gemeenten en Toerisme Flevoland. Het ontwikkelen vindt in 2018 plaats en de uitvoering in de drie jaar daarna.	75 76 77 78	★	★	★	★
9	GOEDERENVERVOER					
	BETERE ONTSLUITING VAN FLEVOLAND VOOR GOEDERENVERVOER OVER WATER (VAARGEUL, SLUIZEN EN BRUGGEN) We vergroten de benuttingscapaciteit van Noorder- en Zuidersluis via aanvaarbeveiliging, mits cofinanciering van het bedrijfsleven tot stand komt. We voorzien hier 2018 en 2019 voor nodig te hebben.	79 80	★	★		



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

OPGAVE			2018	2019	2020	2021
OPLOSSEN EN VOORKOMEN VAN KNELPUNTEN OP HET REGIONALE AUTOWEGENNET Samen met MRA-partners, Provincies, Rijk en gemeenten werken we de gehele periode aan een bereikbaarheidsprogramma.	81					
	82					
	83					
ZO MIN MOGELIJK HINDER VOOR WEGVERKEER OP DE OEVERVERBINDINGEN OVER DE RANDMEREN IN DE SPITS DOOR OPENSTAANDE BRUGGEN (IN AFWEGING MET BELANGEN GOEDERENVERVOER OVER WATER) In 2018 bereiden we met Rijkswaterstaat en de goederenvervoersector een advies voor over afstemming van openingstijden van bruggen over de randmeren.	84					
	85					
ONTSLUITING NIEUWE ECONOMISCHE CENTRA, ZOALS FLEVOKUST HAVEN EN DE MARITIEME SERVICEHAVEN NOORDELIJK FLEVOLAND Het werken aan de ontsluiting van nieuwe economische centra doen we de gehele periode, de ruimtelijk en economische ontwikkelingen bepalen mede het tempo.	86					
	87					
	88					
10 VAARWEGEN						
BEKEND ZIJN MET EN INSPELEN OP DE WENSEN VAN VAARWEGGEBRUIKERS Het belevingsonderzoek, inventarisatie van behoeften en gesprekken met vertegenwoordigers van watersport beoefening voorzien we voor 2018, 2019 en 2020.	89					
	90					
	91					
ONDERHOUD EN BEHEER VAN VAARWEGEN MOET (LANGJARIG) OP ORDE ZIJN In 2018 en 2019 doen we onderzoek naar de kosten van beheer en onderhoud, mede in relatie tot de voorziene waardering van watererfgoed.	92					
	93					
	94					
VERBETERING VAN DE WATERKWALITEIT De twee resterende natuurvriendelijke oeverprojecten worden in 2018 en 2019 uitgevoerd. De evaluatie of de doelstellingen zijn gehaald, staat gepland voor 2020.	95					
	96					
	97					



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

  OPGAVE		2018	2019	2020	2021
VERBETEREN VAN DE VERBINDING MET HET WANDEL- EN FIETSNETWERK De onderzoeken naar afmeervoorzieningen, kwaliteit van vaarten, kansen voor economische ontwikkeling van het routenetwerk en de robuustheid hiervan, plus het inspelen op marktinitiatieven voor personenvervoer over water vindt gedurende de gehele periode plaats.	98 99 100 101				
MOGELIJKHEDEN VERBINDEN MET ATTRACTIES In 2019 en 2020 wordt onderzocht welke behoefte er is aan verbinding van vaarvoorzieningen met attracties en welke locaties kansrijk zijn.	102				
BETROUWBAARHEID BRUGGEN, SLUIZEN EN BEVAARBAARHEID RANDMEREN VERGROTEN Het programma groot onderhoud, het monitoren van wachttijden en de overleg met Rijkswaterstaat over het bevaarbaar houden van de Randmeren is een continu proces.	103 104 105 106				

 provincie neemt initiatief, eventueel samen met partners

 samen, partners nemen initiatief



PROVINCIE FLEVOLAND



Provincie Flevoland
Postbus 55
8200 AB Lelystad
+31 320 265 265
provincie@flevoland.nl
www.flevoland.nl

© concept september 2017