

CWE05.041

Provinciale Nota Mobiliteit ~~Plan van aanpak~~ (PNM) 2006

Plan van Aanpak

Met opmaak: opsommingstekens en nummering

~~4~~Projectinformatie

~~Project: Omgevingsplan 2006~~

Bestuurlijk opdrachtgever: Gedeputeerde Staten van Flevoland

Portefeuillehouder: W.G. de Raad

Ambtelijk opdrachtgever: J. van Selm

Projectleider: F.J. Hasselaar

2^o projectleider: W. Kaljouw

Projectgroep: leden van Bureau Verkeer en Vervoer

Met opmaak: opsommingstekens en nummering

Versie 1.3 ~~beslis~~ Status en versienummer van dit beslisdocument: ~~werkdocument~~

Projectopdracht vastgesteld door managementteam WVV d.d. 14-3-2005

Plan van Aanpak vastgesteld door Gedeputeerde Staten d.d. 22-3-2005

Inhoudsopgave **pag.**

1.		
2	Inhoudelijke beschrijving	
1.1	Huidige situatie en aanleidingen voor een Provinciale Nota Mobiliteit (PNM)	3
1.2	Provinciale besluiten tot nu toe	4
1.3	Doelstelling en reikwijdte van het plan	4
1.4	Relatie tussen PNM met andere provinciale plannen en projecten	4
4		
1.5	Bevoegdheden PS en GS	5
5		
1.6	Rol andere overheden en Vervoerberaad	6
6		
3	2 Activiteitenplan	
2.1	Fase 1 Plan van Aanpak	7
4-5	2.2 Fase 2 Opstellen Hoofdlijnennotitie	7
2.3	Fase 3 Extern overleg en besprekingen van de Hoofdlijnennotitie	8
8		
2.4	Fase 4 Ontwerp Provinciale Nota Mobiliteit	8
2.5	Fase 5 Inspraak en vaststelling Provinciale Nota Mobiliteit	8
8		
3	Proces	
3.1	Planning	9
9		
3.2	Financiën	9
3.3	Communicatie	9
3.4	Risico's	10
Bijlage 1	Maatschappelijke organisaties in de WV&I van het Vervoerberaad	11
Bijlage 2	Relatie met project gegevensverzameling	12
Bijlage 3	Geïntegreerde planning van OV-visie, PNM en Omgevingsplan (bijlage 3 ligt ter inzage)	13

Met opmaak: opsommingstekens en nummering

Met opmaak: opsommingstekens en nummering

Met opmaak: opsommingstekens en nummering

2 Inhoudelijke beschrijving

2.1.1 Huidige situatie en aanleidingen voor een Provinciale Nota Mobiliteit (PNM)

Het huidige Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is op 9 maart 2000 door Provinciale Staten goedgekeurd, en loopt op 2 november 2006 af. Het huidige Omgevingsplan 2000 heeft eveneens geldigheid tot 2 november 2006.

Het nieuwe Omgevingsplan 2006 dat naar verwachting op 2 november 2006 door Provinciale Staten zal worden vastgesteld bestaat uit de vier (wettelijk verplichte) provinciale plannen, te weten:

- Het Streekplan
- Het Waterhuishoudingsplan
- Het Milieubeleidsplan
- Het Provinciaal Verkeers en Vervoersplan

Daarnaast gaat het Omgevingsplan 2006 in op de hoofdlijnen van het provinciale sociale en economische beleid.

Voor de verkeers- en vervoersaspecten van het Omgevingsplan 2006 is relevant:

- het nieuwe rijksbeleid, zoals dit is verwoord in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit;
- nieuwe (provinciale) inzichten sinds het laatste Omgevingsplan/PVVP, zoals met betrekking tot het Integraal Ontwikkelingsprogramma Almere;

Om aan de wettelijke vereisten van de Planwet Verkeer en Vervoer te voldoen (om als PVVP te kunnen gelden) zal het Omgevingsplan 2006 in ieder geval bestaan uit:

1. de hoofdzaken van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid;
2. de afstemming van en integratie met andere beleidssectoren zoals ruimtelijke ordening, milieu, economie en sociaal beleid;
3. de zogenaamde essentiële onderdelen van het rijksbeleid;
4. eventuele essentiële onderdelen van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid die de gemeenten in het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid moeten opnemen.

Omdat het nieuwe Omgevingsplan 2006 een plan op strategische hoofdlijnen zal zijn, bestaat er behoefte aan een sectorale uitwerking hiervan voor het provinciale verkeers- en vervoersbeleid. De Provinciale Nota Mobiliteit (PNM) gaat deze rol vervullen. Dit betekent dat de PNM een meer programmatische uitwerking is van het Omgevingsplan/PVVP. Het PNM is – op het gebied van verkeer en vervoer – een integraal plan, waar nadere beleidsuitgangspunten worden geformuleerd op het gebied van:

- algemene uitgangspunten van het verkeer- en vervoerbeleid;
- wijze waarop de provincie de regierol gaat invullen als het gaat om de integrale gebiedsuitwerkingen voor verkeer en vervoer;
- investeringsniveau en –kwaliteit van in de provinciale (vaar)wegen;
- kwaliteitsniveau van het onderhoud van provinciale (vaar)wegen;
- het openbaar vervoerbeleid;
- het verkeersveiligheidsbeleid;
- mobiliteitsmanagement.

De beleidsuitgangspunten vormen daarmee het inhoudelijke kader waarbinnen de verkeers- en vervoersprojecten zullen worden uitgevoerd.

De noodzaak voor een dergelijk plan wordt versterkt door het gegeven dat met ingang van 2005 een Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) aan o.a. provincies verstrekt voor bovengenoemde onderwerpen, waar voorheen aparte doeluitkeringen bestonden voor verkeersveiligheid, openbaar vervoer, infrastructuur en vervoersmanagement. Deze ontschotting geeft de provincies meer vrijheid om eigen beleid te ontwikkelen en in de besteding van de beschikbare financiële middelen ei-

gen accenten te leggen. De provincie zal nieuwe keuzes kunnen maken hoeveel geld naar infrastructuur gaat, hoeveel aan openbaar vervoer wordt besteed, hoeveel aan verkeersveiligheid, etc. De PNM biedt hiervoor een beleidsinhoudelijke koers.

1.2 Provinciale besluiten tot nu toe

In de door Provinciale Staten op 11 maart 2004 vastgestelde bestuursopdracht Omgevingsplan 2006 staat in § 1.5 het volgende:

“Het Omgevingsplan zal zoveel mogelijk in de geest van de nieuwe wet Ruimtelijke Ordening worden opgesteld. De overige wettelijke kaders worden gegeven door de Planwet verkeer en vervoer, de Wet op de Waterhuishouding en de Wet Milieubeheer”

Op vragen van de Staten heeft GS op 21-9-2004 vastgesteld dat het PVVP in het Omgevingsplan zal worden geïntegreerd. Expliciete besluitvorming daartoe door Provinciale Staten zal medio 2005 plaatsvinden.

In het PMIT 2005-2009 staat over de relatie tussen POP/PVVP en Provinciale Nota Mobiliteit het volgende:

“Het nieuwe PVVP zal – op strategisch beleidsniveau – naar verwachting deel uitmaken van het Omgevingsplan, dat gepland staat om in 2006 door Provinciale Staten te worden vastgesteld. In 2005 zal als sectorale uitwerking van het Omgevingsplan een begin worden gemaakt met het opstellen van een (programmatische) Provinciale Nota Mobiliteit. In de planning van werkzaamheden wordt deze Provinciale Nota Mobiliteit zoveel mogelijk afgestemd op de planning van de Hoofdlijnennota van het Omgevingsplan (juli 2005). Oplevering van het eindproduct van de Provinciale Nota Mobiliteit is voorzien in najaar 2006.

Door deze planvorming ontstaan er voor het beleidsveld verkeer en vervoer drie niveau's van insteek:

1. een integraal Omgevingsplan op strategisch niveau, dat tevens het wettelijk plankader vormt voor verkeer en vervoer (PVVP);
2. een sectoraal verkeers- en vervoersplan Nota Mobiliteit Flevoland op programmatisch niveau op het gebied van infrastructuur, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en mobiliteitsbeïnvloeding;
3. het PMIT, dat een verkeers- en vervoersplan is op operationeel/ uitvoeringsniveau.”

4-31.3 Doelstelling en reikwijdte van het plan

Het handhaven en verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de provincie op gebied van verkeer en vervoer, rekening houdend met maatschappelijke ontwikkeling in termen van ruimte, economie, sociale en culturele structuur, milieu en ecologie (dus binnen de kaders van het Omgevingsplan).

De Provinciale Nota Mobiliteit (PNM) richt zich hierbij op nadere uitgangspunten voor het provinciale verkeer- en vervoerbeleid (infrastructuur, openbaar vervoer, verkeersveiligheid en mobiliteitsmanagement) en is het inhoudelijke kader voor de uitvoeringsprojecten.

De PNM heeft een geldigheidsduur van vier à vijf jaar (2006-2011). De PNM kent een planhorizon tot 2020. Vooral voor infrastructurale zaken en voor openbaar vervoerconcessies is een dergelijke horizon noodzakelijk omdat een kortere termijn zou betekenen dat alleen reeds in gang gezet beleid zou worden beschreven. Er wordt wel een doorkijk gegeven naar het jaar 2030. Dit is van belang om de relatie te blijven houden met het Omgevingsplan.

4-41.4 Relatie tussen PNM met andere provinciale plannen en projecten

Hiervoor is al het nodige gezegd over de relatie tussen de PNM en het nieuwe Omge-

Met opmaak: opsommingstekens en nummering

Met opmaak: opsommingstekens en nummering

vingingsplan/PVVP 2006. Er wordt - vanwege de samenhang tussen beide plannen - gekozen voor het gelijktijdig organiseren van de werkprocessen die nodig zijn voor beide rapporten. Dit heeft als voordeel dat efficiencywinst kan worden behaald en dat de inhoudelijke koppeling tussen beide plannen voortdurend bewaakt kan worden. Gezien de onderlinge hiërarchie van beide plannen (De PNM is een uitwerking van het Omgevingsplan/PVVP) betekent dit dat de PNM nooit eerder kan worden vastgesteld dan het Omgevingsplan. De planning van de PNM is dan ook gericht op november 2006.

De op te stellen OV-visie, waarvoor een afzonderlijk besluitvormingstraject door Provinciale Staten is vastgesteld, zal onderdeel gaan uitmaken van de PNM. Ook het Integrale Maatregelenpakket Duurzaam Veilig en het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid¹ zullen in de Provinciale Nota Mobiliteit opgaan. Dit betekent dat op het gebied van verkeer en vervoer er één integraal plan zal ontstaan. Ook de beleidsuitgangspunten met betrekking tot (het kwaliteitsniveau van) investeringen en het onderhoud aan provinciale (vaar)wegen zullen deel uitmaken van de PNM. Hier ligt een relatie met de vijfjaarlijkse herijking van de Bouwstenen, die voor het laatst in 2001 heeft plaatsgevonden. De wisselwerking tussen de PNM en de (eerstvolgende) herijking van de Bouwstenen moet nog verder worden geconcretiseerd.

De relatie tussen de PNM en de Brede Doeluitkering (BDU) is evident: de PNM vormt het inhoudelijke kader waarbinnen bestedingsvoorstellen uit de BDU zullen worden getoetst. Belangrijk thema bij de verdeling van de BDU is niet alleen de verdeling op basis van beleidsprioriteiten maar ook de taakverdeling tussen provincie en gemeenten, die ook de vormen van mandatering (denk hierbij aan bestaande overeenkomsten inzake stadsvervoer Almere en Lelystad) en delegatie van bevoegdheden zou kunnen omvatten. De PNM zal hiermee rekening moeten houden.

Voor de PNM is het beschikbaar zijn van actuele cijfers over en prognoses van vervoersstromen onontbeerlijk. In bijlage 4 is een stappenplan weergegeven waar het Bureau Verkeer en Vervoer aan werkt.

1.5 Bevoegdheden PS en GS

In het duale stelsel is het uitgangspunt dat de Provinciale Staten (PS) o.m. de kaders op hoofdlijnen aangeeft en Gedeputeerde Staten (GS) de uitwerking hiervan. Met betrekking tot verkeer- en vervoer kan hierbij opgemerkt worden dat het Omgevingsplan, dat ook het wettelijke Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) bevat, het hoofdkader is waar PS richtinggevende uitspraken doet over het beleid. De Provinciale Nota Mobiliteit is dan een sectorale uitwerking van het Omgevingsplan op het gebied van verkeer en vervoer. Vanwege de samenhang tussen het Omgevingsplan (vaststelling door PS) en de Provinciale Nota Mobiliteit wordt voorgesteld ook laatstgenoemde nota door PS te laten vaststellen.

Tevens wordt voorgesteld om op 15 september 2005 een workshop van de Commissie Werk te organiseren, waardoor Statenleden in de gelegenheid worden gesteld zelf input te geven aan de thema's van de PNM. Dit gebeurt door de al geplande workshop over de OV-visie, uit te breiden met twee thema's: de integrale maatregelenpakketten verkeersveiligheid en bereikbaarheid/infrastructuur. Op die manier bestaat de workshop uit drie afzonderlijke blokken, waarmee alle belangrijke thema's van de PNM aan de orde komen.

De voortgang van het project komt aan de orde in het Portefeuillehoudersoverleg WVV. De portefeuillehouder verkeer en vervoer zal nauw bij het project betrokken worden, zeker wanneer politiek-bestuurlijke aspecten aan bod komen.

¹ Het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid is geen provinciaal plan maar een plan van het Vervoerberaad Flevoland. Hier wordt in volgende paragraaf verder op ingegaan.

1.6 Rol andere overheden en Vervoerberaad

Het Vervoerberaad Flevoland, het samenwerkingsverband tussen de provincie, de Flevolandse gemeenten en Rijkswaterstaat, speelt een belangrijke rol bij het opstellen van de PNM. De bestaande (ambtelijke) werkgroepen worden nauw betrokken bij de inhoudelijke voorbereiding en het Vervoerberaad Flevoland heeft een adviserende rol ten aanzien van het algemene provinciale verkeers- en vervoersbeleid. Bovendien heeft het Vervoerberaad specifieke taken en bevoegdheden met betrekking tot verkeersveiligheid, zoals het besluiten over:

- De besteding van de gelden voor verkeersveiligheid (nadat PS het budget voor verkeersveiligheid heeft bepaald);
- Het opstellen van een meerjarenplan verkeersveiligheid.

Nu er geen apart meerjarenplan verkeersveiligheid zal worden opgesteld, maar dit beleid onderdeel zal uitmaken van de PNM, betekent dit alleen al dat het Vervoerberaad nauw betrokken zal worden bij de opstelling van de PNM.

Daarnaast zijn er tal van inhoudelijke redenen om dit te doen, zoals:

- in de Nota Mobiliteit wordt de regio (provincies en gemeenten) verplicht een regionaal integraal maatregelenpakket te formuleren voor verkeersveiligheid.
- In de Nota Mobiliteit wordt de regierol aan provincies gegeven om samen met andere overheden integrale gebiedsvisies op te stellen voor verkeer- en vervoer;
- De PNM is vooral een *programmatische* nota. Uit oogpunt van effectiviteit en efficiency is het wenselijk niet alleen beleidsuitspraken te doen over provinciale verantwoordelijkheden, investeringen en beheerstaken maar om dit gezamenlijk te doen met alle (weg)beheerders in het gebied.

In dit Plan van Aanpak wordt in die samenwerking met het Vervoerberaad voorzien. In de eerste helft van 2005 door samen de beleidsuitgangspunten voor te bereiden en in de tweede helft van 2005 door de programma's per gebiedsdeel nader te bepalen.

De bestaande werkgroepen van het Vervoerberaad krijgen hier een nadrukkelijke rol: de werkgroep Planvorming als het gaat om het algemene verkeers- en vervoerbeleid en de doorwerking van rijks/provinciaal beleid naar gemeenten, de werkgroep Openbaar Vervoer als het gaat om de OV-visie en de werkgroep Verkeersveiligheid en Infrastructuur, als het gaat om het integrale maatregelenpakket verkeersveiligheid. In deze laatste werkgroep vindt ook het overleg plaats met een aantal maatschappelijke organisaties (zie bijlage 1).

Het opstellen van het integrale maatregelenpakket is een apart te benoemen deelproces binnen het project Provinciale Nota Mobiliteit met een apart deelproduct: een nota Maatregelenpakketten Verkeersveiligheid Flevoland. Deze nota zal inzicht geven in mogelijke doelstellingen, maatregelenpakketten, kosten en effecten op het terrein van verkeersveiligheid. Daarbij moet rekening worden gehouden met integraliteit tussen rijks, provinciale en gemeentelijke doelstellingen en tussen infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen (voorlichting, educatie en handhaving). Met deze nota kan in de PNM een bredere integrale afweging plaatsvinden. Het vormt, net als de OV-visie, één van de bouwstenen voor de PNM. De nota Maatregelenpakketten Flevoland zal in de periode maart-september 2005 worden opgesteld (zie planning, bijlage 3). Op 1 augustus wordt de concept-nota opgeleverd, zodat deze ook een rol kan spelen bij de workshop van de Commissie Werk op 15 september.

Voor de uitwerking van het gebiedsgerichte deel van de PNM zal worden aangesloten bij de gebiedsindeling die het Omgevingsplan hanteert. De vier gebieden die worden onderscheiden zijn:

- Noord-Flevoland (gemeenten Urk en Noordoostpolder, RWS)
- Midden-Flevoland (gemeenten Lelystad en Dronten, RWS)

- Zuid-Flevoland (gemeenten Almere en Zeewolde. RWS)
- Grote Wateren (RWS)

Deze gebieden vormen niet enkel een kader voor procedurele afspraken; het kan betekenen dat per gebied andere accenten zullen kunnen worden gelegd voor het verkeers- en vervoersbeleid. Bijvoorbeeld in gebied X kan het accent liggen op verbeteren van de externe bereikbaarheid, in gebied Y op duurzaam veilig, in gebied Z op interne bereikbaarheid, etc. Of dit ook zinvol is, is mede afhankelijk van de uitkomsten van de op te stellen integrale gebiedsvisies in het kader van de PNM.

32 Activiteitenplan

Het opstellen van de PNM gebeurt in een aantal fasen. Hieronder volgt een korte beschrijving van de verschillende fasen, waarbij expliciet is aangegeven wanneer GS-besluitvorming moet plaatsvinden. In de planning, die als bijlage is toegevoegd, wordt inzicht gegeven in de tijdplanning. Ook de planning voor de projecten Omgevingsplan (als nieuw PVVP) en de OV-visie (als bouwsteen voor de PNM) worden in de bijlage weergegeven om zo de onderlinge samenhang te verduidelijken.

2.1 Fase 1 Plan van Aanpak (februari 2005-mei 2005)

Fase 1 bestaat uit het ambtelijk en bestuurlijk vaststellen van het Plan van Aanpak en het besluit van GS om de bestuurlijke opdrachtgeverrol te vervullen voor de PNM. Dit besluitvormingstraject bestaat uit:

- Bespreking Projectopdracht/Plan van Aanpak in Managementteam WVV² op 14 maart 2005;
- Bespreking Plan van Aanpak en concept-PS-nota in Portefeuillehoudersoverleg WVV op 14 maart 2005
- Concept- Plan van Aanpak ter vaststelling in GS op 22 maart 2005
- Bespreking Plan van Aanpak in Commissie Werk op 21 april 2005

Het Vervoerberaad zal op 13 april 2005 het Plan van Aanpak bespreken.

4-52.2 Fase 2 Opstellen Hoofdlijnennotitie (februari 2005-juni 2005)

In deze fase wordt begonnen met een aantal workshops waar met betrokkenen wordt gesproken over de inhoudelijke kaders van o.m. het rijksbeleid, een evaluatie van het recent gevoerde beleid en een discussie over de doelen van het beleid. In april en mei 2005 zal worden gewerkt aan de opstelling van een Hoofdlijnennotitie. Deze notitie zal richtinggevende beleidsuitspraken voorstellen waaraan de PNM zal moeten voldoen.

De hoofdlijnennotitie is bedoeld als discussiedocument (extern en intern) voor de PNM. Het accent in de notitie zal worden gelegd op beleidszaken waar sprake is van nieuwe (beleids- en maatschappelijke) ontwikkelingen en waar te wijzigen beleid aan de orde is. Aan GS zal deze notitie 14 juni 2005 ter vaststelling worden aangeboden. Na dit besluit wordt de Hoofdlijnennotitie vrijgeven voor extern overleg. Op deze manier kan het externe overleg over de Hoofdlijnennotitie met andere overheden en betrokken maatschappelijke organisaties nog voor de zomervakantie plaatsvinden. Hier ligt een nauwe koppeling met de Hoofdlijnennota van het Omgevingsplan, dat hetzelfde besluitmoment van GS kent en dezelfde periode van extern overleg heeft. Uit efficiencyredenen en uit oogpunt van effectiviteit is het wenselijk deze koppeling te leggen om zo voor iedereen inzichtelijk te maken welke aspecten van het verkeers- en vervoersbeleid in het Omgevingsplan(/PVVP) zullen worden opgenomen en welke in de PNM een plaats zullen krijgen.

² eerdere aanzetten van Plan van Aanpak zijn dan al besproken in Bureau Verkeer en Vervoer en Planteam Omgevingsplan

Met opmaak: opsommingstekens en nummering

Met opmaak: opsommingstekens en nummering

2.3 Fase 3 Extern overleg en besprekingen van de Hoofdlijnennotitie (juni 2005 – sep. 2005)

Nadat GS de Hoofdlijnennotitie heeft vastgesteld en vrijgegeven voor extern overleg, zullen de gemeenten, rijkswaterstaat, buurprovincies- en gemeenten en maatschappelijke organisaties vanaf medio juni tot medio juli de mogelijkheid hebben een reactie te geven op de Hoofdlijnennotitie. Deze inspraakperiode is gelijk aan die van de Hoofdlijnennota van het Omgevingsplan. Afstemming met verzending van beide stukken zal plaatsvinden.

Betrokkenen krijgen de mogelijkheid schriftelijk te reageren. Deze reacties zullen worden verwerkt in een inspraaknota, die aan GS ter besluitvorming zal worden aangeboden.

Op 7 juli 2005 wordt de Hoofdlijnennotitie besproken in de Commissie Werk. Op 15 september volgt een inhoudelijke workshop met de Commissie Werk over de hoofdonderwerpen van de Provinciale Nota Mobiliteit. Te denken valt aan thema's zoals OV-visie (is al afgesproken), prioriteiten uit Integrale Maatregelenpakket Verkeersveiligheid, Bereikbaarheid en infrastructuur. Tijdens de reguliere vergadering van de Commissie Werk staat gepland de discussie over de strategie van de OV-visie (conform goedgekeurde projectplan OV-visie) en de inspraaknota op de Hoofdlijnennotitie PNM.

2.4 Fase 4 Ontwerp Provinciale Nota Mobiliteit (sep. 2005 – mei 2006)

In het 4^e kwartaal zullen de gebiedgerichte aspecten van de PNM worden bepaald met gemeenten en rijkswaterstaat.

De uitkomsten van de voorafgaande fase (workshop Commissie Werk, extern overleg) vormen mede de input voor het opstellen van de feitelijke tekst van het Ontwerp-PNM. Dit werk zal eveneens in het 4^e kwartaal van 2005 plaatsvinden, met een doorloop naar 2006. Dit loopt gelijk op met het schrijven van de (verkeers- en vervoers)teksten voor het concept-Ontwerp Omgevingsplan, zodat ook in deze fase een goede afstemming plaats zal vinden. De vaststelling van het Ontwerp-PNM kan niet eerder plaatsvinden dan nadat GS het Ontwerp-Omgevingsplan heeft vastgesteld (planning GS-besluit over het Omgevingsplan is op dit moment: laatste week van februari 2006). Voor de vaststelling van het Ontwerp-PNM wordt daarom uitgegaan van mei 2006. In mei/ juni 2006 kan het Ontwerp-PNM worden besproken in de Commissie Werk en in het Vervoerberaad.

2.5 Fase 5 Inspraak en vaststelling Provinciale Nota Mobiliteit (juni 2006 – 2 nov. 2006)

Na vaststelling door GS zal het ontwerp-PNM, in overeenstemming met de Algemene Wet Bestuursrecht, voor inspraak ter visie worden gelegd (juni 2006). De reacties op het ontwerp-PNM zullen worden verwerkt in een inspraaknota en deze zal, samen met het (eventueel gewijzigde) ontwerp-PNM ter besluitvorming worden aangeboden aan GS, Commissie Werk en tot slot ter vaststelling aan PS. Streefdatum van deze vaststelling is 2 november 2006, dezelfde datum als de geplande vaststelling door PS van het Omgevingsplan.

33 Proces

3.1 Planning

In de planning wordt er van uit gegaan dat Provinciale Staten de kaders zal stellen voor het opstellen van de PNM en het PNM uiteindelijk zal vaststellen. Hieronder volgt een overzicht van de politieke besluitmomenten in GS, Commissie Werk en PS. Een uitgebreide planning is te vinden in bijlage 3, aangevuld met de planning van de projecten OV-visie en het Omgevingsplan.

Met opmaak: opsommingstekens en nummering

2005

			mrt	apr	mei	juni	juli	aug	sep	okt	nov	dec
Fase 1	Plan van Aanpak	GS	22									
		Ci e		21								
Fase 2	Hoofdlijnennotitie	GS				14						
		Ci e					07					
Fase 3	Resultaten van extern overleg	GS						23				
		Ci e							15			

2006

			feb	mrt	apr	mei	juni	juli	aug	sep	okt	nov	dec
Fase 4	Ontwerp-PNM	GS				xxx							
		Ci e				xxx	xxx						
Fase 5	Vaststelling PNM	GS								xxx			
		Ci e									xxx		
		PS										02	

3.2 Financiën

De totale projectkosten bedragen voor het jaar 2005 € 15.000,00 (exclusief BTW) en worden betaald uit de post (verkeers)onderzoek en advisering. Het gaat hier om de out-of-pocketkosten voor ontwerp en vormgeving van de Hoofdlijnennotitie en inhuur van externe expertise voor het leiden van bepaalde workshops. Voor 2006 moet gerekend worden met een kostenpost van ca. € 10.000,00 (exclusief BTW) bestemd voor het drukken van de Provinciale Nota Mobiliteit.

3.3 Communicatie

In verschillende fasen van het proces is communicatie van belang. Communicatie binnen de provinciale organisatie, met andere overheden, met maatschappelijke organisaties. Zonder uitputtend te zijn, zullen de volgende middelen worden ingezet:

- mailings,

- persberichten n.a.v. tussenproducten en eindproduct,
- advertentie i.v.m. inspraak,
- Internet,
- maandelijkse nieuwsflits voor externe partijen, staten- en GS-leden, management en interne betrokken ambtenaren

~~In de volgende fase zal hieraan nadere uitwerking worden gegeven.~~

3.4 Risico's

Er kunnen een aantal risico's worden gedefinieerd die van invloed kunnen zijn op het hiervoor geschetste Plan van Aanpak, te noemen zijn:

- beleidsmatige risico's
- planningrisico's
- financiële risico's

Beleidsmatige risico's kunnen zijn:

- de Nota Mobiliteit wordt (dit najaar) niet door de Tweede Kamer vastgesteld.
 - o Dit is vooral van invloed op het Omgevingsplan, omdat dit gevolgen heeft voor het PVVP-onderdeel ervan. Als de Nota Mobiliteit later/te laat door de Tweede Kamer wordt vastgesteld, kan dit leiden tot een partiele herziening van het Omgevingsplan. Voor de PNM zijn de effecten indirect.
- het Omgevingsplan wordt later vastgesteld dan gepland
 - o Dit heeft als gevolg dat ook de planning van de PNM bijgesteld moet worden

Planningrisico's kunnen zijn:

- het niet op tijd realiseren van tussenproducten en eindproduct:
 - o door de koppeling te leggen in besluitvormingsproces van en inspraak over de Hoofdlijnennota Omgevingsplan en Hoofdlijnennotitie van PNM is het halen van de planning in het 2^e kwartaal van 2005 het meest kritisch. Blijkt de planning niet haalbaar, dan moet de koppeling tussen Hoofdlijnennota Omgevingsplan en Hoofdlijnennotitie PNM worden losgelaten.
 - o In 2006 is de planning ruim, maar hierbij moet aangetekend worden dat dan het meeste werk voor de interne organisatie is gedaan. Er is nog enige ruimte in 2006 voor het opstellen en vaststellen van het Ontwerp-PNM zonder dat de einddatum van 2 november 2006 in gevaar komt. Eerder vaststellen van PNM dan die datum gaat niet i.v.m. koppeling met Omgevingsplan.

Financiële risico's kunnen zijn:

- budgetoverschrijding
 - o dit is niet mogelijk omdat het budget taakstellend is. Bezuinigingsmogelijkheden zijn mogelijk door het goedkoper vormgeven van de deel- en eindproducten.

Bijlage 1 Maatschappelijke organisaties in de Werkgroep Verkeersveiligheid en Infrastructuur van het Vervoerberaad

Arrondissementsparket Zwolle van het Openbaar Ministerie
Politie Flevoland
Hulpverleningsdienst Flevoland
Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB/Regionaal consulent Oost Nederland
BOVAG
Fietsersbond afdeling Flevoland
Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie
Verenigde Verkeersveiligheidsorganisatie 3VO
Bureau Slachtofferhulp
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen

Bijlage 2 Relatie met project gegevensverzameling

Voor het formuleren van (nieuw) beleid is het belangrijk te weten hoe het verkeer en vervoer zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld en hoe de huidige situatie is. Daarover is in de loop van de tijd veel informatie verzameld. Deze informatie is verspreid over de organisatie aanwezig, maar niet altijd even goed toegankelijk.

Stap 1: Verzamelen en analyseren van de beschikbare gegevens

Voor de PNM zal in eerste instantie worden bepaald welke gegevens relevant zijn en of deze gegevens beschikbaar zijn. De verwachting is dat er op dit moment geen aanvullende grootschalige onderzoeken hoeven plaats te vinden. De meeste gegevens zullen beschikbaar zijn.

De Beleidseffectrapportage Verkeer en Vervoer Flevoland (BER) levert de belangrijkste input. In de BER worden de verkeers- en vervoerontwikkelingen gemonitord en geanalyseerd. Op dit moment zijn gegevens beschikbaar tot 2003. Eind 2005 verschijnt er een nieuwe BER, waarin de ontwikkelingen t/m 2004 zijn opgenomen. In de PNM zal daarom 2004 als basisjaar gelden.

Stap 2: Het maken van prognoses

Op basis van de ontwikkelingen over de afgelopen jaren en de verwachte ontwikkelingen in de toekomst (woningbouw, werkgelegenheid, autobezit, reisgedrag e.d.) kunnen er prognoses gemaakt worden voor de situatie in 2020. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het NRM-Randstad. De effecten van de verschillende groeiscenario's kunnen met dit model worden doorgerekend.

Stap 3: Het formuleren van meetbare doelen en er zorg voor te dragen dat er ook gemeenten kan worden.

Om de effecten van het beleid in de toekomst te kunnen monitoren zal er ook een monitoringprogramma moeten worden opgesteld. Dat vraagt om heldere en meetbare doelen en een goede gegevensverzameling.

Ook het Ministerie verlangt van de provincies gegevens ten behoeve van de monitoring van de het landelijk verkeers- en vervoerbeleid.

Stap 4: Beschikbare gegevens beter toegankelijk maken

Parallel aan de totstandkoming van de PNM zal een project worden opgestart om de beschikbare gegevens beter toegankelijk te maken. Daarvoor zal een database worden ontwikkeld.