

# PMIT 2006 - 2010

## Provincie Flevoland

### Programma 'Infrastructuur en Mobiliteit'

#### Afdeling Wegen, Verkeer en Vervoer

##### Inhoudsopgave

1	.....	3
	Inleiding .....	3
1.1	Wegen, Verkeer en Vervoer .....	3
1.2	Opzet en inhoud PMIT.....	3
2	.....	7
	Beleidskader in hoofdlijnen (wat willen we bereiken).....	7
2.1	Inleiding .....	7
2.2	Collegeprogramma 2003 - 2007 .....	7
2.3	Programmabegroting 2006.....	7
2.4	Beleid ten aanzien van beheer en onderhoud .....	15
3	.....	18
	Projecten en activiteiten (Wat gaan we daarvoor doen) .....	18
3.1	Algemeen .....	18
3.2	Mobiliteit en bereikbaarheid.....	18

3.3	Verkeersveiligheid .....	21
3.4	Openbaar vervoer .....	22
3.5	Wegen .....	23
3.6	Vaarwegen .....	33
4	.....	40
	Financiële consequenties op hoofdlijnen (Wat mag het kosten) .....	40
4.1	Algemeen .....	40
4.2	Investerings 2006 .....	40
4.3	Voorzieningen 2006 .....	41
4.4	Projecten en activiteiten ten laste van het Budget 2006 .....	41
	Bijlagen .....	42
Bijlage 1	Prioriteitenlijst projecten investeringen wegen .....	43
Bijlage 2	Toelichting projecten investeringen wegen .....	46
Bijlage 3	Verwachte onderhoudsperiode verhardingen (wegen) .....	50
Bijlage 4	Verwachte onderhoudsperiode verhardingen (fietspaden) .....	51

# 1

## Inleiding

### 1.1 Wegen, Verkeer en Vervoer

Mobiliteit wordt veroorzaakt door het reizen van mensen of het vervoer van goederen. Dit gebeurt binnen Flevoland en doordat mensen of goederen Flevoland binnen komen of uitgaan. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de auto, de fiets, de trein, de bus of de boot. De provincie – afdeling Wegen, Verkeer en Vervoer - is mede verantwoordelijk voor de mobiliteit - het vervoer - binnen Flevoland.

Enerzijds houdt de provincie zich bezig met het oplossen van mobiliteitsvraagstukken (bijvoorbeeld de files bij Almere richting Amsterdam). Anderzijds is zij verantwoordelijk voor het ontwikkelen, aanleggen en onderhouden van de bestaande infrastructuur (inclusief de veiligheid daarvan). Deze bestaat uit de provinciale wegen en vaarwegen en daarnaast uit het regionaal Openbaar Vervoer. In bepaalde gevallen is de provincie leidend, in andere gevallen participeert zij als deelnemer terwijl een andere overheid de rol van trekker vervult.

Een deel van het wegennet binnen Flevoland valt onder verantwoordelijkheid van de provincie. Het zijn de doorgaande regionale wegen (en fietspaden) met de bijbehorende rotondes, bruggen, fietstunnels en –bruggen, viaducten (kunstwerken), berm, verlichting en verkeerslichten. De provincie streeft naar een goed onderhouden wegen- en fietspadennet, opdat mensen zich nu en in de toekomst op een comfortabele, veilige en met een goed in te schatten reistijd kunnen verplaatsen. De provincie voert onderhoud uit, verbetert en legt nieuwe wegen en kunstwerken aan. Het onderhoud bestaat bijvoorbeeld uit het repareren van de weg, het maaien van de berm en de gladheidbestrijding.

De vaarwegen waarvoor de provincie verantwoordelijk is betreffen doorgaande vaarten binnen Flevoland, die gebruikt worden voor scheepvaart (beroepsvaart en recreatie), de bijbehorende sluiscomplexen en de oevers en afmeervoorzieningen (steigers). Reguliere werkzaamheden betreffen onder andere de bediening van de bruggen en sluisen. Het baggerwerk is gedelegeerd aan het Waterschap.

### 1.2 Opzet en inhoud PMIT

#### 1.2.1 Relatie PMIT met het beleidskader

Het PMIT – ‘Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport’ - bevat een middellange termijnplanning van de projecten en activiteiten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit (of transport) van de provincie. Het PMIT is het uitvoeringsplan, waarbinnen de projecten en activiteiten van de afdeling Wegen, Verkeer en Vervoer (WVenV) zijn geplaatst. De planningshorizon bestrijkt 5 jaar.

Het beleid voor de middellange en lange termijn – waarvan het PMIT is afgeleid – staat beschreven in de Provinciale Nota Mobiliteit (op provinciaal niveau)<sup>1</sup>, de Nota Mobiliteit (op Rijksniveau), het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) en daarnaast in het Omgevingsplan. In het nieuwe provinciale Omgevingsplan (2006) zal het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) zijn geïntegreerd.

Voor het komende jaar (2006) is het beleid voor de korte termijn beschreven in de programmabegroting in het programma 2 ‘Infrastructuur en Mobiliteit’ en de paragraaf ‘Beheer en onderhoud kapitaalgoederen’. Dit beleid heeft betrekking op de investeringen en het onderhoud.

<sup>1</sup> De provinciale Nota Mobiliteit wordt samengesteld uit diverse bouwstenen: het maatregelenpakket verkeersveiligheid, de OV-visie en de geactualiseerde bouwstenen met betrekking tot wegen en vaarwegen

## 1.2.2 Inhoud PMIT

Het PMIT – als uitvoeringsprogramma - specificceert de projecten en activiteiten die direct<sup>2</sup> gerelateerd zijn aan het programma 'Infrastructuur en Mobiliteit'. Het betreft:

1. Civiele projecten: aanleg rotonde, vervangen verharding, etc.
2. Overige projecten: aanbesteden OV, introductie Chip-knip, voorbereiding aanleg ZZL, etc.
3. Activiteiten: gladheidbestrijding, maaien van bermen, beheer OV-concessies, etc.

Onderscheid wordt gemaakt tussen onderhoud (jaarlijks en niet-jaarlijks) en investeringen (nieuwbouw). Zowel het niet-jaarlijks onderhoud als de investeringen aan de wegen en de vaarwegen wordt in civiele projecten uitgevoerd. Het jaarlijks onderhoud wordt als activiteit gezien. De projecten met betrekking tot mobiliteit en bereikbaarheid, verkeersveiligheid en openbaar vervoer vallen onder de overige projecten.

De doelstelling van het PMIT is:

'Inzicht geven - door middel van een actualisatie - in de projecten en activiteiten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit, die in de komende 5 jaar (2006 – 2010) zullen worden uitgevoerd, met de nadruk op de financiering en de planning'.

Het PMIT 2006 – 2010 specificceert:

- Waarom projecten en activiteiten worden uitgevoerd
- Welke projecten en activiteiten wanneer worden uitgevoerd in de periode 2006 tot en met 2010
- Hoeveel middelen (geld) hiervoor nodig zijn, en hoe de projecten en activiteiten worden gefinancierd

In de programmabegroting worden de volgende programma onderdelen gebruikt, met bijbehorende onderverdeling naar projecten (PMIT en overig) en activiteiten:

Programma onderdeel	Civiele projecten	Overige projecten	Reguliere activiteiten
2.1.1 Regulering Mobiliteit	-	Uitvoeren planstudies, mobiliteitsprojecten en onderzoeken (bijv. N23, Provinciale Nota Mobiliteit, ZZL, planstudie Schiphol-Almere, Noordvleugelstudie Regionale IJmeerverbinding)	Deelname overleg (Vervoerberaad)
2.1.2 Verkeersveiligheid	-	Educatie (bijvoorbeeld Easyriders) en voorlichting	Deelname overleg, verlenen subsidie
2.1.3 Openbaar Vervoer	-	Aanbesteding OV, introductie Chipkaart	Controle op uitvoering OV (busvervoer en CVV)
2.2.1 Instandhouding landwegen	Niet jaarlijks onderhoud aan bestaande werken (vernieuwen delen van weggedeeltes, bruggen, VRI's, etc.)	-	Jaarlijks onderhoud (repareren wegdek, inspectie wegen, gladheidbestrijding, maaien van bermen, verlenen van vergunningen en ontheffingen, afhandelen schades)
2.2.2 Instandhouding vaarwegen	Niet jaarlijks onderhoud aan bestaande werken (vernieuwen delen van sluiscomplexen)	-	Jaarlijks onderhoud (onderhoud aan oevers, inspectie vaarwegen)
2.2.3 Investerings landwegen	Nieuwbouw van werken (aanleg nieuwe rotondes, viaducten, wegen, fietspaden, etc.)	-	-
2.2.4 Investerings vaarwegen	Nieuwbouw van werken (aanleg steigers, Natuur Vriendelijke Oevers, etc.)	-	-

<sup>2</sup> De indirecte activiteiten - reguliere taken en/ of projecten zoals de financiële administratie, dataverzameling en het secretariaat – worden niet in het PMIT beschreven; de kosten worden wel aan het programma toegerekend als overhead

### 1.2.3 Leeswijzer

Het PMIT is een geïntegreerd geheel, waarin beleid wordt vertaald naar concrete uitvoeringsprojecten en activiteiten. Het PMIT is bedoeld voor een aantal interne en externe doelgroepen.

Het PMIT heeft de volgende doelgroepen (voor het programma 'Infrastructuur en mobiliteit'):

1. Provinciale Staten (PS)	Krijgen het PMIT ter inzage en stellen het raamkrediet voor de civiele projecten vast	Bij het vaststellen van de programmabegroting
2. Gedeputeerde Staten (GS)	Stellen het PMIT vast	Als detaillering van de financiële budgetten in de productenraming
3. Directieteam (DT)	Krijgen het PMIT als bijlage	Ten behoeve van het vaststellen van tijd en capaciteit in het afdelingsplan
4. Afdeling WVenV	Stelt het PMIT op en gebruikt het	Voor de uitvoering van projecten en activiteiten (in 2006)
5. Externe instellingen, decentrale overheden en particulieren	Krijgen het PMIT op aanvraag (publieksvriendelijke versie)	Ter informatie ten behoeve van onder andere Het opstellen van eigen plannen

In het PMIT wordt het beleidskader uitgewerkt (hoofdstuk 2). Hierin wordt onderscheid gemaakt in het collegeprogramma, de uitwerking van het programma en het beleid ten aanzien van het onderhoud. Deze onderdelen vormen de basis voor de programmabegroting 2006 inclusief de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen (wat willen we bereiken)<sup>3</sup>. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de projecten en activiteiten gedetailleerd per begrotingsproduct (wat gaan we daarvoor doen). Hierbij wordt tevens aangegeven hoeveel een project kost en hoe dit wordt gefinancierd. In hoofdstuk 4 worden de financiële consequenties beschreven (wat mag het kosten).



<sup>3</sup> Uitgangspunt van de begroting is dat de zogenaamde 3-W vragen worden beantwoord: 'Wat willen we bereiken', 'Wat gaan we daarvoor doen' en 'Wat mag het kosten'



# 2

## ***Beleidskader in hoofdlijnen (wat willen we bereiken)***

### 2.1 Inleiding

Het beleidskader van het PMIT bestaat uit een drietal onderdelen:

1. collegeprogramma 2003 – 2007
2. programmabegroting 2006 (en het meerjarenkader 2006 – 2008)
3. beleid ten aanzien van beheer (bouwstenen 2002 – 2006)

In de programmabegroting en de productenraming wordt globaal beschreven:

- Wat de provincie wil bereiken op korte en lange termijn: welke maatschappelijke effecten, wat de rol van de provincie daarin is, welke doelstellingen daarvoor moeten worden gerealiseerd en met welke indicatoren gemeten kan worden of de doelstellingen en/ of effecten zijn gerealiseerd
- Wat de provincie daarvoor gaat doen: welke projecten en activiteiten worden uitgevoerd
- Wat het de provincie mag kosten: hoeveel gaan de projecten en/ of activiteiten kosten en welke opbrengsten (financiering) staat daar tegenover

### 2.2 Collegeprogramma 2003 - 2007

Het college is van mening dat voor de verdere ontwikkeling van Flevoland de infra-structuur (weg en spoor) verder uitgebreid moet worden. Naast de mogelijkheden van benutten (o.a. vluchtstroken, hogere bezetting op het spoor) heeft uitbreiding met nieuwe infrastructuur een oplossend vermogen.

Het college blijft zich daarom inzetten voor realisering van een tweede Hollandse brug, de uitvoering van de Craag-studie, de doortrekking van de A6/A9, doortrekking van de A30 naar de A6, de N23 en de voltooiing van de N50 met een goede aansluiting bij Ens. De N23 voor het gedeelte Lelystad-Dronten zal tegelijkertijd met de Hanzelijn worden aangelegd. De aansluiting van Lelystad-Zuid op de A6 zal bij het Ministerie van V&W worden bepleit. De in- en externe ontsluiting van Almere vraagt veel aandacht. In het kader van het Integraal Ontwikkelingsplan Almere (IOP Almere) zullen daarover afspraken worden gemaakt. De stadsautoweg en het gebruik van de A6 als stadsautoweg vragen speciale aandacht.

Op korte termijn is het nodig dat de capaciteit van het huidige spoor tussen Almere en Weesp wordt verdubbeld. Voorts blijft het college wat betreft de Zuiderzeelijn uitgaan van de MZB-variant hetgeen betekent dat zij bereid is de daarvoor afgesproken financiële bijdrage te leveren. Voor een adequate ontsluiting van Almere is het gewenst dat de MZB door het IJmeer loopt waarbij een koppeling met een wegverbinding niet wordt uitgesloten. Met de bouw van de Hanzelijn moet snel worden gestart. Voor de lange termijn zijn de Stichtse en Amersfoortlijn noodzakelijke verbindingen.

Voor goederenvervoer vinden we het gewenst om de ketenbenadering te versterken. Onderzoek naar de aanleg van overslagpunten tussen de diverse modaliteiten en voor de stedelijke distributie zal in samenspraak met gemeenten en bedrijfsleven worden opgepakt. Het college blijft voorstander van een multimodaal overslagcentrum nabij Lelystad.

In het Collegeakkoord 2003-2007 is ten aanzien van het onderwerp 'verkeersveiligheid', 'instandhouding landwegen' en 'instandhouding vaarwegen' sprake van voortzetting van het huidige beleid.

### 2.3 Programmabegroting 2006

Het doel van het programma 'Infrastructuur en mobiliteit' is het ontwikkelen en instandhouden van een goede en veilige bereikbaarheid voor personen en goederen. Het betreft de bereikbaarheid binnen Flevoland en die van en naar Flevoland. In Flevoland dient een goed net aanwezig te zijn van spoor-, land- en vaarwegen, fietspaden en openbaarvervoer (voorzieningen). Het streven is deze afzonderlijke elementen in hun onderlinge samenhang integraal te benaderen.

Verdeling verantwoordelijkheden Rijk, provincie en gemeenten

De infrastructuur in de provincie Flevoland wordt beheerd door diverse overheden, die verantwoordelijk zijn voor de instandhouding en verbetering daarvan. In grote lijnen is het beheer van infrastructuur als volgt georganiseerd:

- Het Rijk: de (toekomstige) autosnelwegen, de spoorwegen en de vaarwegen in randmeren en IJssel- en Markermeer
- Provincie: overige doorgaande wegen in Flevoland, de vaarwegen binnendijs en het regionale openbare vervoer
- Gemeenten: de wegen binnen de bebouwde kom en de lokale wegen buiten de bebouwde kom. De gemeenten Almere en Lelystad hebben de verantwoordelijkheid voor het lokale openbaar vervoer (stadsdiensten)

De provincie houdt zich enerzijds bezig met projecten die zij zelf initieert en uitvoert en anderzijds oefent zij invloed uit op projecten die door overige overheden en/ of instellingen worden gerealiseerd.

Samenhang beleid Rijk, provincies en gemeenten

Het verkeer- en vervoerbeleid van de verschillende overheden (Rijk, gemeenten en provincies) dient een samenhangend geheel te zijn. Dit beleid is tot op heden uitgewerkt in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP 2000). Het nieuwe PVVP wordt geïntegreerd in het nieuwe Omgevingsplan (eind 2006). Het beleid van het Rijk ten aanzien van infrastructuur en mobiliteit staat beschreven in de Nota Mobiliteit (vastgesteld in 2005). In deze nota heeft de problematiek met betrekking tot de ontsluiting van Almere specifieke aandacht gekregen. Het Rijksbeleid wordt vertaald naar en aangevuld met regionaal beleid. De provincie stelt hiervoor een Provinciale Nota Mobiliteit (PNM) op (medio 2006), waarin tevens het Omgevingsplan programmatisch voor verkeer en vervoer wordt uitgewerkt. Het provinciale beleid wordt vertaald in een concreet uitvoeringsprogramma: het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en transport (PMIT). Het PMIT wordt jaarlijks geactualiseerd en vastgesteld als bijlage bij de begroting.

Een belangrijke financieringsbron voor het programma is de 'Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer' (BDU). Het betreft hier een doeluitkering van het Rijk voor de infrastructuur inclusief Openbaar Vervoer, Verkeersveiligheid en Vervoersmanagement.

Belangrijke overlegorganen

Ten aanzien van de beleidsvoorbereiding en uitvoering zijn - naast IPO en Randstad - twee specifieke overlegorganen van groot belang:

1. Platform Bereikbaarheid Noordvleugel  
Het Platform is een samenwerking tussen de provincies Noord-Holland, Flevoland, de gemeente Amsterdam en het ROA. Het Platform wil resultaat bereiken door gezamenlijke prioriteitstelling en krachtenbundeling naar het Rijk (resultaat onder andere: € 4,5 mrd in het MIT voor de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere; OV bereikbaarheid Noordvleugel een van de de kerndoelstellingen van de Zuiderzeelijn) en naar de spoorsector (inbreng in de nieuwe spoordienstregeling 2007-2012). Daarnaast zijn de activiteiten gericht op het versneld aanleggen van infrastructuur via onder andere beprijzing en publiek-private-samenwerking (PPS)
2. Programma Noordvleugel  
Dit is een door het Rijk geïnitieerd programma voor de uitwerking van de nota Ruimte voor het gebied van de Noordvleugel inclusief de provincie Utrecht. Binnen dat programma zijn voor verkeer en vervoer de belangrijke projecten: Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere en de Zuiderzeelijn. In het overleg van de regio met de minister wordt ook de onder verantwoordelijkheid van de regio uitgevoerde Verkenning Regional IJmeerverbinding besproken
3. Vervoerberaad Flevoland  
De afstemming met regionale partners binnen Flevoland vindt plaats in het Vervoerberaad Flevoland, waarin naast de provincie alle gemeentelijke portefeuillehouders Verkeer en Vervoer en de HID van de Rijksdienst IJsselmeergebied zijn vertegenwoordigd. Het Vervoerberaad heeft drie werkgroepen ingesteld:
  1. Werkgroep Verkeersveiligheid en Infrastructuur (WV&I); hierin participeren ook diverse maatschappelijke organisaties (3VO, Fietsersbond, NLTO, HVDF, CBR en ANWB), politie en Openbaar Ministerie
  2. Werkgroep Openbaar Vervoer (WOV)
  3. Werkgroep Planvorming (WPV)

Op dit moment wordt door de verschillende belanghebbenden nagedacht over de toekomstige rol, taak en werkwijze van het vervoerberaad. De aanpak van de PNM, de OV-visie en de verdeling van de Rijksgelden (BDU) zijn hiervoor aanleiding.



### 2.3.1 Mobiliteit en bereikbaarheid

#### Gewenste effecten

Het uitbreiden en verbeteren van de infrastructuur en het openbaar vervoer in de provincie Flevoland, waarbij rekening wordt gehouden met de groei en ontwikkeling van de provincie (inclusief het inhalen van achterstanden op dit gebied). Het betreft hier primair de hoofdinfrastructuur van en naar Flevoland, waardoor het programma naast de eigen infrastructuur ook gericht is op de beïnvloeding van het verkeer- en vervoerbeleid van het Rijk. Naast het oplossen van bereikbaarheidvraagstukken speelt ook een rol dat infrastructuur kan bijdragen aan de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van de provincie.

De provincie oefent invloed uit in enerzijds de Rijksprojecten en anderzijds realiseert zij eigen projecten. Gebieden waar verbetering nodig is en/ of maatregelen worden genomen zijn:

1. A6-A1-A9:

De aanleg van spitsstroken op de A1 (Diemen-Eemnes), de A6 (Muiderberg-Almere) en de A9 (Gaasperdammerweg). Dit is een uitkomst van de studie 'Corridor Regio Amsterdam Almere en het Gooi' (CRAAG). Door uitspraken van de Raad van State over wegwitbreidingen en milieuhinder is de geplande aanleg met een jaar uitgesteld. Actie van de provincie is er op gericht de vertraging minimaal te laten zijn.

Een (grotere) wegwitbreiding op bestaande A6-A1-A9 (Stroomlijnvarianten) of een directe A6-A9-verbinding (zie Planstudie Schiphol-Almere). In 2006 zal een besluit in hoofdlijnen worden genomen en een rijksbijdrage worden bepaald. Gereserveerd in het MIT is € 4,5 miljard.

2. IJmeerverbinding (Almere – Amsterdam):

Het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel heeft in 2005 een regionale studie naar een IJmeerverbinding (openbaar vervoer en weg) opgestart.

3. Zuiderzeelijn (Amsterdam - Groningen):

Door een samenwerking tussen het Rijk, de drie noordelijke provincies, Flevoland en de halteplaatsgemeenten wordt getracht tot een directe spoorverbinding tussen Amsterdam en Groningen te komen en de regionale spoorverbinding tussen Almere en Amsterdam te verbeteren. In 2004 en 2005 zijn de Noordvleugelpartijen bij het project betrokken. Door de discussie n.a.v. het TCI-rapport (Commissie Duyvestein) over grote infrastructurele projecten zal de prijsvraag in 2005 niet doorgaan. Er zal eerst een marktverkenning worden gedaan en een structuurvisie worden opgesteld op basis waarvan uiterlijk medio 2006 een keuze zal worden gemaakt.

4. Hanzelijn:

Met betrekking tot de Hanzelijn is, na het onherroepelijk worden van het genomen Tracébesluit, op 1 juli 2005 het aanlegbesluit genomen. Hierna zijn de fase van onder meer grondverwerving, landschapsplan en aanpassingen van gemeentelijke bestemmingsplannen aan de orde. Feitelijke start bouw wordt verwacht eind 2006. Er vindt overleg plaats tussen Prorail en provincie, onder meer over raakvlakken Hanzelijn en N23. Er zijn met Prorail afspraken gemaakt over de natuurcompensatie

5. (Alkmaar) - Lelystad – Zwolle (N23):

In 2005 is de Tracé/MER-procedure gestart voor de aanleg van de N23 tussen Lelystad en Dronten. Ook het vervolgetraject van Dronten naar Kampen zal in de komende periode worden onderzocht. Dit project kan worden gezien in het perspectief van een toekomstige 2x2 autoweg tussen Alkmaar en Zwolle

6. Flevolijn:

In 2005 zal de tweede fase van de Noordvleugelstudie Spoorring Amsterdam zijn afgerond. Dit onderzoek richt zich onder meer op een onderzoek naar de benodigde spoorcapaciteit van de Flevolijn, na de in gebruik name van de Hanzelijn

#### Rol provincie

De rol van de provincie is aan de ene kant het initiëren en realiseren van infrastructuur (een voorbeeld van een groot project waar de provincie zelf het initiatief heeft genomen is de N23 Lelystad-Dronten). Aan de andere kant oefent de provincie invloed uit op regionaal en nationaal beleid en de uitvoering daarvan door deel te nemen in verschillende overlegorganen en projecten.

#### Meetbare doelstellingen

- De aanwezigheid van 'Flevoland' in de belangrijke Rijksplannen en projecten (bijvoorbeeld de Verstedelijking Almere, de Zuiderzeelijn en een wegverbinding Almere – Amsterdam-Schiphol in de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit)
- De afronding van de Provinciale Nota Mobiliteit, met daarin alle relevante mobiliteitsvraagstukken

- De afronding van de Tracé /MER-studie N23, op basis waarvan een besluit kan worden genomen over de aanleg van de N23 tussen Lelystad en Dronten (eerste deel) en inzicht in een aanpak met mogelijk PPS voor het traject Dronten – Kampen

In het Omgevingsplan 2006 (dat de opvolger is van het PVVP 2000) en in de Provinciale Nota Mobiliteit, dat een programmatische uitwerking is van het Omgevingsplan, zullen nieuw geformuleerde doelstellingen worden opgenomen.

#### Indicatoren

- Aantal files Rijkswegen, gemiddelde reistijd van A (binnen Flevoland) naar B (buiten Flevoland), aantal mogelijkheden trein
- Honorering prioriteiten Flevoland in Rijksplannen, afronding plan en mate van compleetheid (bijvoorbeeld N23 en provinciale Nota Mobiliteit)

### 2.3.2 Verkeersveiligheid

#### Gewenste effecten

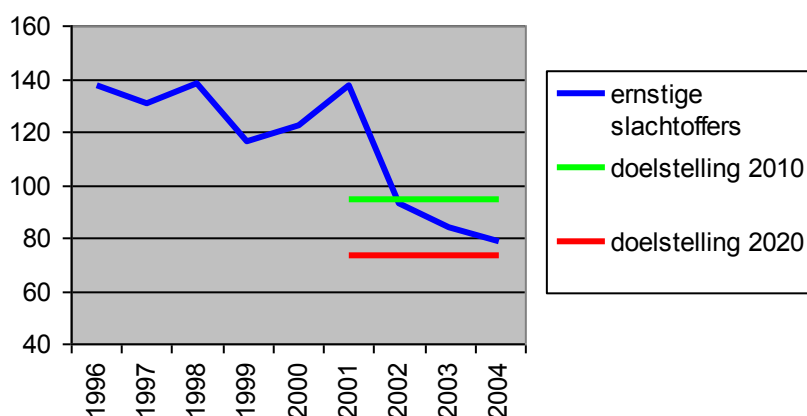
Het uiteindelijke effect van het verkeersveiligheidsbeleid is te komen tot een veilige infrastructuur door maatregelen op het gebied van infrastructuur (zie het product wegen) en een verbetering van het verkeersgedrag door educatie, voorlichting en handhaving (product verkeersveiligheid). Dit moet vervolgens bijdragen aan een daling van het aantal verkeersslachtoffers.

Het effect (gemeten in werkelijk aantal ernstige slachtoffers per 100.000 inwoners) is dat:

- Flevoland in de top 3 van 'meest' veilige provincies blijft
- In 2010 maximaal 93 ernstige slachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden)
- In 2020 maximaal 70 ernstige slachtoffers

Ongeval en slachtoffercijfers  
*Het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden fluctueert jaarlijks sterk in Flevoland, dit komt voor een deel door de relatief kleine aantallen. Een beter beeld wordt verkregen door de doden en ziekenhuisgewonden (de ernstige slachtoffers) samen te nemen. Naast de grote fluctuatie speelt ook de bevolkingsgroei van Flevoland een rol. Door het aantal ernstige slachtoffers per 100.000 inwoners jaarlijks te berekenen wordt duidelijk hoe het er voor staat met verkeersveiligheid in Flevoland.*

**Ernstige slachtoffers per 100.000 inwoners**  
 (werkelijk aantal)



*De grafiek laat zien dat het aantal ernstige slachtoffercijfers schommelt maar dat een dalende lijn lijkt ingezet.*

*De volledige cijfers over 2004 zijn nog niet bekend. In de cijfers tot en met 2003 valt op dat de meeste slachtoffers vallen in de leeftijdsgroepen 18-24 en 25-39 jaar; de beginnende bestuurders. Ook het aantal slachtoffers onder 16-17 jarigen, bromfietrijders, is aanzienlijk. Veruit de meeste slachtoffers (53%) valt onder bestuurders en passagiers van auto's.*

#### Rol provincie

Het verbeteren van de verkeersveiligheid in Flevoland wordt aangepakt op verschillende niveaus. Zo worden zowel op Europees als landelijk niveau diverse maatregelen genomen die ook de verkeersveiligheid in Flevoland beïnvloeden. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan het bevorderen van innovatieve (voertuig)technologie, verdere implementatie van de gefaseerde rijopleiding en de landelijke uitvoering van verkeersveiligheidscampagnes.

De provincie hanteert een integrale aanpak, bestaande uit het beïnvloeden van het gedrag van verkeersdeelnemers (educatie, voorlichting en handhaving) en het veiliger maken van de infrastructuur. Aan de ene kant is de provincie wegbeheerder en in die rol draagt de provincie zorg voor het veilig inrichten van het provinciale wegennet. Daarnaast heeft de provincie een coördinerende en stimulerende rol op het gebied van gedragsbeïnvloeding.

Het Vervoerberaad Flevoland is door Provinciale Staten gemandateerd besluiten te nemen over de inzet van de beschikbare middelen voor projecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding. Het Vervoerberaad wordt hierbij geadviseerd door de werkgroep Verkeersveiligheid en Infrastructuur (met daarin vertegenwoordigers van alle wegbeheerders, maatschappelijke organisaties, Openbaar Ministerie en Politie).

#### Meetbare doelstellingen

- Afronding (volgens planning) van de 'eigen' verkeersveiligheidsprojecten, zoals opgenomen in het werkplan verkeersveiligheid 2006 (wordt later in 2005 opgesteld door het Vervoerberaad Flevoland)
- Tijdige verstrekking en afhandeling van subsidies aan de juiste verkeersveiligheidsprojecten
- Afname aantal black-spots (gevaarlijke wegvlakken en kruispunten)



#### Indicatoren

- Aantal geregistreerde slachtoffers/ ziekenhuisgewonden op provinciale wegen (in 2010 maximaal 93 ernstige slachtoffers: doden en ziekenhuisgewonden), aantal klachten rijgedrag
- Afronding projecten (geld, planning en kwaliteit), afhandelingstermijn subsidie, aantal black-spots

### 2.3.3 Openbaar Vervoer

#### Gewenste effecten

Een voor reizigers betaalbare veilige en toegankelijke basisvoorziening voor degenen die geen alternatieve vervoerswijze hebben. Een alternatief voor de auto op die verbindingen waar de auto-infrastructuur door files dreigt te verstoppingen. Een betaalbaar, rendabel en toekomstvast openbaar vervoer netwerk.

De kwaliteit van het openbaar vervoer neemt in de gemeente Almere jaarlijks toe. In de gemeente Lelystad blijft het openbaar vervoer globaal gelijk. Het aanbod, met name op het gebied van de frequentie, van het interlokale vervoer breidt op sommige lijnen uit als gevolg van de in 2003 en 2004 gehouden aanbestedingen.

Er is sprake van stagnatie in de groei van het openbaar vervoergebruik op de filegevoelige verbinding van Lelystad en Almere met Amsterdam. Zowel trein als bus laat weinig groei zien, terwijl er toch sprake is van een fors aantal automobilisten op deze verbinding, die vanuit hun functie best met het openbaar vervoer zouden kunnen reizen (keuzereizigers). Inzet is het huidige relatieve aandeel van het OV in de totale mobiliteit tenminste te handhaven en waar mogelijk op kansrijke relaties te verhogen.

#### Rol provincie

De provincie Flevoland is eindverantwoordelijk voor al het openbaar streekvervoer, het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) in de gemeenten Lelystad, Dronten, Zeewolde en NOP en de veerverbinding Aquanet. De provincie heeft het stadsvervoer van de gemeenten Almere en Lelystad aan deze steden gedelegeerd. De provincie is niet verantwoordelijk voor de treinverbindingen. Om het hoofd te kunnen bieden aan telkens terugkerende rijksbezuinigingen zal de provincie een streng financieel meerjarenbeleid voeren, waarin eventuele fluctuaties, die ondermeer worden veroorzaakt door de komst van de BDU, kunnen worden opgevangen zonder dat dit direct leidt tot wijzigingen in het aanbod openbaar vervoer. Met behulp van de vanaf medio 2006 en 2007 in te voeren OV-chipkaart kunnen tarieven en daarmee de reizigeropbrengsten worden beïnvloed.

Voor het openbaar vervoer is het beleid, zoals vastgesteld in het PVVP, verder uitgewerkt in de Openbaar Vervoer Visie Flevoland en in programma's van eisen aanbesteding Openbaar Vervoer. Wensen ten aanzien van het spoor (Hanzelijn, ZZL en Flevolijn) worden door de provincie ingebracht.

#### Meetbare doelstellingen

- Een - inclusief rijksbijdrage - kostendekkend openbaar vervoernetwerk, waarbij uitsluitend nieuwe lijnen worden ingezet wanneer de kostendekkingsgraad van het totale netwerk hiermee verbetert (eventueel inclusief bijdragen van derden zoals scholen en bedrijven), tenzij sprake is van een sociaal wenselijke voorziening (bijvoorbeeld de bereikbaarheid van een ziekenhuis, de aansluiting met Urk, etc.)
- Een minimaal gelijkblijvend aandeel in de mobiliteit op de corridor Almere – Amsterdam (42%)
- Tussen 2006 en 2008 wordt de OV-chipkaart geïmplementeerd

#### Indicatoren

- Aantal reizigers (20% groei over de gehele concessieperiode), aantal mogelijkheden bus/ regiotaxi, kostendekkendheid busnetwerk en netwerk regiotaxi (wanneer geen busverbinding voorhanden is), gemiddelde prijs per reizigerskilometer
- Reizigersopbrengst, kosten, bezettingsgraad bus, klanttevredenheid, stiptheid bussen/ regiotaxi's, aantal reizigers per traject in verhouding tot andere vervoersmiddelen (auto), afronding project (geld, planning en kwaliteit)

### 2.3.4 Instandhouding Wegen

#### Gewenste effecten

Een zodanig onderhouden wegen- en fietspadennet, opdat mensen zich nu en in de toekomst op een comfortabele, veilige en met een goed in te schatten reistijd kunnen verplaatsen binnen of door de Provincie. Het betreft hier het noodzakelijke onderhoud, waardoor de wegen het gewenste kwaliteitsniveau (matig) behouden.

#### Rol provincie

De provincie vervult voor de doorgaande wegen buiten de bebouwde kom (exclusief de autosnelwegen) de wettelijke taak van de provincie als wegbeheerder.

#### Meetbare doelstellingen

- Geen afsluitingen van wegen en/of fietspaden of andere beperkingen voor het wegverkeer tengevolge van een gebrekkige onderhoudstoestand, uitgezonderd de gebreken die te wijten zijn aan onvoorziene (niet te voorspellen) omstandigheden, zoals extreme weersomstandigheden, schades veroorzaakt door derden etc.
- Afname (gerelateerd aan de verkeersintensiteit) van het aantal klachten en aansprakelijkheidstellingen tengevolge van een gebrekkige onderhoudstoestand, uitgezonderd de gebreken die te wijten zijn aan onvoorziene (niet te voorspellen) omstandigheden, zoals extreme weersomstandigheden, schades door derden etc.
- Afronding van de onderhoudsprojecten zoals gepland in het PMIT voor 2006

#### Indicatoren

- Aantal afsluitingen van weggedeelten of andere ingestelde beperkingen voor het wegverkeer, aantal klachten en aantal aansprakelijkheidstellingen tengevolge van een gebrekkige onderhoudstoestand<sup>4</sup>
- Aantal afgeronde onderhoudprojecten (planning, capaciteit, geld en kwaliteit)

### 2.3.5 Investerings in Wegen

#### Gewenste effecten

Een verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid op de provinciale wegen. De verkeersintensiteit op de provinciale wegen neemt jaarlijks toe. Voor de kruispunten en wegvakken, waarop de doorstroming afneemt (filevorming), worden maatregelen getroffen. Hiervoor wordt de ontwikkeling van de verkeersintensiteit gevolgd en kan een prioriteit in verbeteringsmaatregelen op kruispunten en wegvakken worden bepaald. Hiervoor komen als eerste in aanmerking kruispunten en wegvakken die de capaciteitsgrens benaderen en/ of overschrijden. Ook aan onveilige kruispunten (black-spots) en/ of wegen wordt prioriteit gegeven.

Voor de realisatie van de doelstellingen wordt bij de prioritering en programmering van de projecten gekeken naar de plaatsen waar de meeste ongevallen gebeuren (black spots) op zowel kruispunten als wegvakken en waar de verkeersafwikkeling tekort schiet. Er vindt tevens afstemming plaats met het niet-jaarlijks onderhoud verhandelingen. De kruispunten en wegen in Flevoland krijgen een vormgeving afgestemd op de visie Duurzaam Veilig. In 2004 heeft de provincie besloten meer aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid in relatie tot beplanting langs provinciale wegen en daar wordt in de programmering rekening mee gehouden.

#### Rol provincie

In 2001 is voor de uitvoering een budget berekend van in totaal € 68 mln. voor de periode 2002-2016, waarmee de doelstellingen van het PVVP voor 75% kunnen worden gerealiseerd. De provincie is verantwoordelijk voor de uitvoering van deze investeringen, waarvoor eigen middelen beschikbaar worden gesteld en een Rijksbijdrage wordt ontvangen (BDU).

#### Meetbare doelstellingen

- De hoeveelheid kruispunten en wegvakken, waarop de verkeersafwikkeling (filevorming) stagneert, mag niet toenemen
- Een verbetering van (de meest) onveilige kruispunten en wegvakken, om de gewenste effecten met betrekking tot verkeersveiligheid te realiseren
- Afronding van de investeringsprojecten zoals gepland in het PMIT voor 2006

#### Indicatoren

- Aantal files (en lengte in km) op provinciale wegen, gemiddelde reistijd van A naar B (binnen Flevoland)
- Afname aantal filegevoelige en onveilige wegvakken en kruispunten, aantal afgeronde investeringsprojecten (planning, capaciteit, geld en kwaliteit)

### 2.3.6 Instandhouding Vaarwegen

#### Gewenste effecten

Een zodanig onderhouden vaarwegennet, dat voor de beroeps- en recreatievaart voldoende bereikbaarheid biedt, waarbij aan veiligheidseisen wordt voldaan en dat voorts voor toerisme en recreatie een aantrekkelijk verblijfsgebied vormt.

De beroepsvaart in de provinciale vaarten blijft al jaren op hetzelfde peil. Het meeste vervoer over water is de aanvoer van grondstoffen voor de bouw en de weg- en waterbouw naar bedrijventerreinen De Vaart in Almere en Oostervaart in Lelystad. Er valt toename te bespeuren in de scheepsbouw en -reparatie sfeer vooral voor recreatievaartuigen.

#### Rol provincie

De provincie heeft de wettelijke taak van vaarwegbeheerder. De provincie heeft in die verantwoordelijkheid tot en met 2003 het volledige beheer van de vaarten op zich genomen. Het betreft hier met name het baggeren. Omdat de vaarten ook een belangrijke functie vervullen in de waterhuishouding, en de daarvoor benodigde leggerprofielen breder en dieper zijn dan de scheepvaartprofielen, zijn in 2004 bestuurlijke afspraken met het waterschap Zuiderzeeland gemaakt

<sup>4</sup> uitgezonderd de gebreken die te wijten zijn aan onvoorziene (niet te voorspellen) omstandigheden, zoals extreme weersomstandigheden, schades veroorzaakt door derden etc.

over verdeling van de kosten. Het onderhoud van het natte profiel (baggerwerkzaamheden) gaat door het waterschap uitgevoerd worden. Onderhoud en exploitatie van de sluiscomplexen staat hier buiten, omdat daarbij geen waterkwantiteitsbelang valt te onderkennen.

#### Meetbare doelstellingen

- De vaarwegen en sluisobjecten blijven in 2005 begaanbaar, met een verwaarloosbaar aantal klachten en schadeclaims naar aanleiding van de onderhoudstoestand
- Afronding van de onderhoudsprojecten zoals gepland in het PMIT voor 2006

Bij het beheer en onderhoud van de provinciale vaarwegen zijn de aspecten veiligheid en de bedrijfszekerheid voor het ontwikkelde basisprogramma de belangrijkste uitgangspunten.

#### Indicatoren

- Aantal kilometer onderhouden vaarweg en oeverbescherming, aantal klachten en het aantal gevallen van aansprakelijkheidstelling
- Aantal afgeronde onderhoudsprojecten (planning, capaciteit, geld en kwaliteit)

### 2.3.7 Investerings in Vaarwegen

#### Gewenste effecten

Een integrale functie van de vaarten voor de beroepsvaart en de recreatievaart en een verbeterde ecologische functie van de oeverzones door een natuurvriendelijke inrichting.

#### Natuurvriendelijke oevers

Bij het aanleggen van natuurvriendelijke oevers wordt de huidige oever achter de beschoeiing omlaag gebracht en onder een flauwere helling gelegd. Verder worden in de oeverstrook terreinverlagingen en poelen gemaakt. Een dergelijk ingerichte strook biedt aan verschillende diersoorten de mogelijkheid tot verblijf en verplaatsing. Het betreft vooral dieren die gebaat zijn bij een nat/dras situatie. Op de lange duur wordt gestreefd naar het geheel verwijderen van beschoeiingen. Natuurvriendelijk ingerichte oevers maken deze ook aantrekkelijker voor de recreatievaart. De saaie lange rechte vaartoevers krijgen na de vergravingen een gevarieerdere en landschappelijk waardevollere aanblik. Voor natuurvriendelijke oevers zijn bredere stroken nodig dan de provinciale taluds. De oeveruitbreiding wordt bij voorkeur gezocht op aangrenzend grondgebied van Staatsbosbeheer, Vereniging Natuurmonumenten, Flevolandschap en gemeenten. Deze instanties stellen hun grondgebied daarvoor zonder kosten ter beschikking. Vaartoevers die grenzen aan agrarisch grondgebied worden voorlopig niet natuurvriendelijk ingericht. Voor de medewerking van de eigenaren is veel tijd nodig en de kosten van grondaankoop zijn hoog.

De effecten van de gedane investeringen worden gemeten door middel van monitoringen van de natuurvriendelijk ingerichte oevers. Aan de hand van de verschillende waterdieptes en de ontwikkeling van de begroeiing wordt aangegeven welk dierlijk leven daarbij verwacht mag worden.

#### Rol provincie

De provincie zorgt er voor dat er in de provinciale vaarten meer aanlegplaatsen komen voor de recreatievaart. Nieuwe aanlegsteigers worden aangelegd op plaatsen waar meerdere voorzieningen aanwezig zijn, in dorpen en steden en plaatsen in de buurt van attracties.

De oevers van de provinciale vaarten worden natuurvriendelijker ingericht. In de strategische aandachtsgebieden wordt een bijdrage uit de Subsidieregeling Gebiedsgericht Beleid (SGB) ontvangen van circa 25% van de realisatiekosten van aanleg van natuurvriendelijke oevers.

De oevers van de vaarten worden ook gebruikt door sportvissers, waarvoor echter geen specifieke voorzieningen worden aangelegd. Wel wordt rekening gehouden met de zogenaamde 'visoevers' bij de aanleg van natuurvriendelijke oevers.

#### Meetbare doelstellingen

- circa 5 kilometer nieuwe natuurvriendelijke oevers langs provinciale vaart tussen Lelystad en Dronten (Lage vaart)
- Eén nieuwe recreatieve aanlegsteiger (één keer per jaar)
- Afronding van de investeringsprojecten zoals gepland in het PMIT voor 2006

#### Indicatoren

- Aantal kilometer natuurvriendelijke oever, aantal aanlegsteigers en vissteigers

## 2.4 Beleid ten aanzien van beheer en onderhoud

De instandhouding van het provinciale wegen en vaarwegennet wordt gewaarborgd door alle tot het wegen en vaarwegennet behorende componenten op goede wijze te exploiteren en te beheren.

Ten aanzien van het wegennet houdt dit in het op tijd uitvoeren van onderhoud aan de verhardingsconstructies, de civiele kunstwerken (bruggen, viaducten, duikers en (fiets)tunnels) de markering, de bermen, de beplantingen, het wegmeubilair (openbare verlichting, verkeersregelinstallaties, ANWB-bewegwijzeringsborden, RVV-bebording en het meubilair ten behoeve van het openbaar vervoer). Daarnaast zijn een adequate gladheidsbestrijding en het voeren van een goed publiekrechtelijk (wegverkeerswet) en privaatrechtelijk beheer van provinciale eigendommen langs/in provinciale wegen ook belangrijke aspecten om het provinciale wegennet op goede wijze te kunnen exploiteren en beheren.

De exploitatie en beheer van het vaarwegennet omvat naast het zorgdragen voor vastgestelde van het vaarwegprofiel ook het op tijd uitvoeren van onderhoud aan de sluiscomplexen, de oevers inclusief de aanwezige oevervoorzieningen, steigers, loswallen en servicepunten. Uiteraard draagt ook hier het voeren van een goed publiekrechtelijk en privaatrechtelijk beheer van provinciale eigendommen langs/in de provinciale vaarten bij aan het op goede wijze exploiteren en beheren van het provinciale vaarwegennet.

In de bouwstenen worden voor de wegen en de vaarwegen het investeringsprogramma en het onderhoudsprogramma voor tenminste vijf jaren vastgelegd. De bouwstenen zijn in 2001 opgesteld voor de periode 2002 – 2006/ 2007. Eind 2005/ begin 2006 zullen de bouwstenen worden herzien, zodat dit kan worden betrokken in het PMIT 2007 – 2011/ 2008 - 2012. In de bouwstenen zijn de kwaliteitseisen voor het beheer en onderhoud vastgelegd en door PS vastgesteld. Op basis van inspecties van de werkelijke situatie wordt een prioritering van onderhoudsprojecten gemaakt, waarbij de beschikbare financiële middelen de randvoorwaarde vormen.

Er is sprake van verschillende soorten onderhoud; jaarlijks en niet-jaarlijks onderhoud. Het niet-jaarlijks onderhoud (niet regulier) bestaat uit klein onderhoud (gemiddeld om de 3 tot 5 jaar uitgevoerd) en groot onderhoud (gemiddeld om de 10 tot 20 jaar). Onder het jaarlijks onderhoud (regulier) wordt bijvoorbeeld verstaan het dichten van gaten in wegen en het maaien van bermen. Een voorbeeld van niet-jaarlijks onderhoud is het vernieuwen van een gehele deklaag van een weg. Het jaarlijks onderhoud is opgenomen in het programmaplan onder het programma 'Instandhouding Wegen en Vaarwegen'; het niet-jaarlijks onderhoud gaat ten laste van de voorziening 'Niet jaarlijks Onderhoud'.

### 2.4.1 Wegen

#### Verhardingen

Het onderhoud van de verhardingsconstructie is erop gericht om het kwaliteitsniveau behorende bij het in 2001 vastgestelde basisprogramma 'instandhouding landwegen' te handhaven. Dit houdt in dat de verkeersveiligheid voldoende wordt gewaarborgd, doordat nergens veiligheids- en aansprakelijkheidsnormen worden onder of overschreden. Ook ligt het rijcomfort om een aanvaardbaar niveau en wordt overal tijdig het noodzakelijk zogeheten structureel onderhoud uitgevoerd. Door dit laatste punt is de instandhouding van de constructies voor langere tijd zeker gesteld (duurzaamheid). Er wordt echter geen conserverend onderhoud uitgevoerd, waardoor er sprake is van een geringe kapitaalsvernietiging. Aangezien toonbaarheid geen issue is, zullen op bepaalde plaatsen schades of reparatieplekken zichtbaar zijn.

#### Wegbermen

Het onderhoud van de wegbermen geschiedt aan de hand van een hiertoe opgesteld bermbeheerplan. Het plan voorziet in een maaieregime afgestemd op de in een berm aanwezige vegetatie. Het doel hiervan is een verschraling van de bermen, waardoor het afkomend maaisel wordt beperkt en het aantal vegetatiesoorten toeneemt.

Het slootbeheer is gebonden aan de Keur van het Waterschap Zuiderzeeland. De Keur bevat onder andere eisen ten aanzien van het onderhoudsniveau en onderhoudstijdstip.

#### Gladheidsbestrijding

De gladheidsbestrijding heeft tot doel het (zoveel mogelijk preventief) bestrijden van gladheid op de wegen en fietspaden. De wegbeheerder heeft namelijk een wettelijk vastgelegde inspanningsverplichting om bij optredende gladheid de weg zo goed mogelijk bereikbaar te houden. Voordat natte weggedeelten gaan opvriezen wordt een preventieve strooiactie uitgevoerd. Bij sneeuwval wordt een sneeuw bestrijdingactie uitgevoerd. Het aantal strooibeurten varieert per jaar sterk

en bedraagt gemiddeld 31 preventieve strooiacties en 7 sneeuw bestrijdingacties. In de zogenaamde kwakkelwinters, met temperaturen rond het vriespunt, worden de meeste strooiacties uitgevoerd.

#### 2.4.2 Civiele Kunstwerken

Het onderhoud van de kunstwerken is erop gericht om – het kwaliteitsniveau van de basisprogramma's jaarlijks en niet-jaarlijks onderhoud - te handhaven. Dit houdt in dat wordt voldaan aan de randvoorwaarde veiligheid en deels aan de randvoorwaarde beschikbaarheid. Er worden geen onderhoudsacties opgenomen ten aanzien van het onderhouden van onderdelen van kunstwerken. In plaats hiervan worden de betreffende onderdelen alleen periodiek vervangen. Bij dit niveau kan aan de overige randvoorwaarden zoals toonbaarheid, duurzaamheid en bruikbaarheid van de kunstwerken niet worden voldaan. Een kortere levensduur van de kunstwerken wordt geaccepteerd als gevolg van dit minimale onderhoudsniveau.

#### 2.4.3 Openbare verlichting en Verkeersregelinstallaties

Het onderhoud van de aan de openbare verlichting en de verkeersregelinstallaties is erop gericht om het aantal storingen en uitval tot een minimum te beperken, opdat de veiligheid van de weggebruikers voldoende is gewaarborgd. Het onderhoud van portalen, masten, uithangers, lantaarns en dergelijke wordt beperkt tot het hoogst noodzakelijke (corrosie bestrijden, controle op materiaalmoetheid) en een vervanging aan het eind van de technische levensduur. Bij de automaten van de verkeersregelinstallaties (VRI) is niet de technische levensduur bepalend, maar het feit dat de fabrikanten maar voor een beperkte tijd garanderen dat reserve onderdelen verkrijgbaar zijn. Waar mogelijk worden bij de VRI- installaties LED-verlichting aangebracht in plaats van de traditionele gloeilampen. Deze investering verdient zich binnen een paar jaar terug doordat wordt bespaard op energiekosten (LED's gebruiken veel minder energie) en op de kosten voor de jaarlijkse vervanging van de lampen.

#### 2.4.4 Beplanting

Het onderhoud van de beplanting, zijnde bomen en singels, is erop gericht om het in het genoemde basisprogramma 'instandhouding landwegen' geschetste eindbeeld te realiseren. Ten behoeve van het realiseren van het eindbeeld wordt niet alleen het hiertoe noodzakelijk onderhoud uitgevoerd, maar worden ook boomvervangingen uitgevoerd. Daarnaast wordt een deel van het beschikbare budget besteed aan het onderhoud van de sierbeplanting in de rotondes.

Jaarlijks wordt ook een zogeheten zorgplichtinspectie uitgevoerd bij circa 1/3 deel van het totale bomenbestand. Hierbij wordt de vitaliteit van de bomen langs de wegen gecontroleerd, opdat voorkomen wordt dat de bomen gevaar opleveren voor de weggebruikers.

#### 2.4.5 Vaarten

Voor de vaarten zijn scheepvaartprofielen vastgesteld uitgaande van de maatgevende scheepsafmetingen (vermeld in de landelijk gehanteerde CVB Richtlijnen) en de maximale invaardiepte bij de sluisen. In de Flevolandse vaarten is het leggerprofiel echter vrijwel overal dieper dan het scheepvaartprofiel. In 2004 is in bestuurlijk overleg overeengekomen dat het Waterschap voortaan het baggerwerk in de vaarwegen op zich gaat nemen en dat de provincie afhankelijk van haar verantwoordelijkheden 20% van de kosten voor het achterstallig baggeronderhoud draagt. De provincie is nog in afwachting van een door het waterschap op te stellen baggerprogramma. Pas daarna kunnen definitieve bedragen voor het baggeren in het PMIT worden opgenomen.

#### 2.4.6 Oeverbescherming

Voor de oeverbescherming is met het waterschap afgesproken dat ook daar gekomen gaat worden tot een verdeling van de kosten en de uitvoering daarvan. Onderhandelingen hierover hebben nog niet tot concrete resultaten geleid. Bij de oeverbescherming komen we nu in een onderhoudsintensieve periode terecht waarbij veel van de oeverbescherming aan vervanging toe komt doordat deze over in het verleden met grote trajecten ineens is aangelegd. Gepoogd zal worden om een zo natuur- en milieuvriendelijk mogelijk alternatief te vinden voor de aanwezige verticale oeverbescherming.

#### 2.4.7 Sluiscomplexen

Alle sluisobjecten worden onderhouden op een niveau waarbij de bruikbaarheid zoveel als mogelijk wordt gegarandeerd. Voor de recreatievaart worden de sluisen verder ook deels op toonbaarheid onderhouden (schoon houden kolkwanden). Door middel van regelmatige grote en kleine onderhoudswerkzaamheden wordt de bruikbaarheid gegarandeerd en wordt de levensduur van de sluisobjecten verlengd. Een speciaal probleem vormt de in 2004 aangetoonde Alkali Silica reactie (ASR). In alle sluisen en bruggen in de NOP is reactief materiaal aanwezig maar het proces is alleen bij de Voorstersluis, de Tollebekerbrug en in veel mindere mate de Urkersluis op gang gekomen. Monitoring is nodig om bij de start van het ASR proces in een zo vroeg mogelijk stadium te kunnen



ingrijpen. ASR is een destructieve aantasting van het beton onder invloed van vocht. Aanvullend onderzoek heeft aangetoond dat bij de Voorstersluis vrij ingrijpende maatregelen nodig zijn om het proces af te remmen. In het PMIT worden deze werkzaamheden in 2006 opgenomen. Bij geen van de sluisen is de waterkerende functie van de sluis in het geding. De Tollebekerbrug is waarschijnlijk voor het wegverkeer kritisch geworden omdat door de ASR de veiligheidsmarge die in elk ontwerp is ingecalculleerd volledig opgebruikt is. De komende maanden wordt dit verder onderzocht.

# 3

## **Projecten en activiteiten (Wat gaan we daarvoor doen)**

### 3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een vertaling gemaakt van het beleid naar activiteiten en projecten, die worden uitgevoerd om het beleid te realiseren. Projecten hebben daarbij een tijdelijk karakter en zijn vaak complex, terwijl activiteiten veelal doorlopend zijn, repeterend en beter zijn af te bakenen.

Het programma wordt voor een groot deel uitgevoerd door provinciale medewerkers (gemeten in uren en uitgedrukt in FTE's). De uren worden wel toegerekend aan de verschillende producten, maar niet uitgedrukt in geld. Gezien de omvang van de bedragen wordt voor ieder civiel project een kostencalculatie gemaakt. De kosten van de overige projecten en activiteiten (met uitzondering van de OV-concessies en verkeersveiligheidsprojecten en subsidies) bestaan voor het grootste deel uit uren van provinciaal personeel.

Voor de (civiele) projecten van de producten 'Wegen' en 'Vaarwegen' zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd in de kostencalculaties:

1. Voor de projecten die in 2006 worden gerealiseerd zijn actuele kostencalculaties gemaakt (naar aanleiding van het plan op hoofdlijnen)
2. Van de projecten die in de periode 2007 t/m 2010 worden gerealiseerd (en waarvoor nog geen plan op hoofdlijnen beschikbaar is) wordt de kostencalculatie op basis van kengetallen opgesteld. Als normkosten (realisatie in 2007 of later) worden de volgende bedragen gehanteerd:
 

- kleine rotonde	€ 350.000
- grote rotonde	€ 660.000
- kleine aanpassing kruispunt met verkeerslichten	€ 200.000
- grote aanpassing kruispunt met verkeerslichten	€ 600.000
- kantstrook met verruwing	€ 2.700 per km
- bermversteving	€ 24.000 per km
3. In de kostencalculaties wordt uitgegaan van de inzet van eigen personeel
4. In de kostencalculaties wordt rekening gehouden met de post onvoorzien en eventueel te verwachten kortingen
5. De bedragen zijn de kosten met prijspeil 1 januari 2005; waarbij rekening is gehouden met 3% inflatie ten opzichte van het PMIT 2005 – 2009

### 3.2 Mobiliteit en bereikbaarheid

#### Projecten

Een aantal grote infrastructurele projecten die in de komende jaren (kunnen) worden gerealiseerd is van direct belang voor Flevoland. Het betreft de (vaar)wegen en de spoorwegen. Bij de realisatie wordt onderscheid gemaakt in de korte (tot 2010), middellange (vanaf 2010 tot 2020) en lange termijn (2020 tot 2030). Grote projecten zijn in dit verband projecten met een investeringsraming van tenminste € 5 mln.

Sinds het vorige PMIT is het station 'Almere-Oostvaarders' gerealiseerd (december 2004). Daarnaast zijn de P+R terreinen 'Oostvaarders' en 't Oor' in Almere in gebruik genomen.

In het PMIT 2006 – 2010 zijn de volgende projecten nieuw en/ of gewijzigd:

- Diverse benuttingmaatregelen die getroffen kunnen worden op het (rijks-, provinciale - en gemeentelijke -) wegennet in Zuidelijk Flevoland als uitloeijsel van de Gebiedgerichte Aanpak Zeewolde-Almere (Netwerkvisie Flevoland)
- Realisatie van de capaciteitsuitbreiding van de A6 tussen Lelystad en Almere
- De projecten vertramping van busbanen in Almere, de Stichtselijn en de Amersfoortselijn zijn projecten die na 2030 gaan spelen en komen daardoor niet in het PMIT voor (wel in het nieuwe Omgevingsplan als indicatieve projecten voor na 2030)

Aandachtsgebieden	Voorbeelden van projecten	Uitvoering door:
Openbaar vervoer bus	- Diverse busbanen in Almere en Almere-Poort (realisatie)	Gemeente
Openbaar vervoer trein korte termijn (tot en met 2010)	- Station Almere –Poort (planstudie)	Rijk
Openbaar vervoer trein middellange termijn (van 2010 tot en met 2020)	- Hanzelijn (realisatie) - Zuiderzeelijn (planstudie) - Regionale IJmeerverbinding (verkenning) - Partiele spoorverdubbeling Flevolijn in Almere (onderzoek) - Station Lelystad-Zuid (onderzoek)	Rijk Rijk Regio Rijk Rijk
Openbaar vervoer trein lange termijn (vanaf 2020)	- Houtlijn (Almere-hout) (onderzoek)	Provincie, gemeente
Weginfrastructuur korte termijn (tot en met 2010)	- ZSM Maatregelen A6 (Almere, Lelystad en Emmeloord) - CRAAG-benuttingsmaatregelen op A1 /A6/A9 (planstudie) - N23 Lelystad-Dronten (planstudie) - N50 Ramspol-Ens (planstudie) - Benuttingmaatregelen hoofdwegennet/onderliggend wegennet Z-Flevoland (gebiedsgerichte aanpak) (verkenning) - Studie Schiphol-Almere (planstudie): o Hollandse brug o Parallelbanen/ uitbreiding A6	Rijk Rijk provincie Rijk Rijk, provincie, gemeenten Rijk
Weginfrastructuur middellange termijn (2010 – 2020)	- Uitbreiding en upgradering stadsautowegen Almere (onderzoek) - Aansluiting A6-Lelystad-Zuid (gebiedsgerichte aanpak) (verkenning) - Uitbreiding A6 Lelystad-Almere (onderzoek) - A6/A9 of stroomvariant (onderzoek) - N23 Dronten-Roggebotsluis (verkenning/ planstudie) - Gooiseweg/ Waterlandseweg (onderzoek)	Rijk, Provincie, Almere Rijk Rijk Rijk Provincie Provincie, Almere
Weginfrastructuur lange termijn (vanaf 2020)	- Uitbreiding A27 (onderzoek) - A30/ maatregelen Onderliggend wegennet Z-Flevoland (onderzoek)	Rijk Provincie, Rijk



### 3.3 Verkeersveiligheid

In het product verkeersveiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen projecten met betrekking tot gedragsbeïnvloeding en het verbeteren (veilig maken) van de infrastructuur. In deze paragraaf worden alleen de eerstgenoemde projecten (educatie, voorlichting en handhaving) beschreven.

#### Projecten

Aandachtsgebieden	Projecten	Uitvoering door:
Voorlichting en educatie	Verkeersveiligheidslabel Flevoland (Basisonderwijs)	Provincie, gemeenten, scholen basisonderwijs
	Verkeerseducatie Voortgezet Onderwijs (VEVO) (Voortgezet Onderwijs)	Provincie, gemeenten, scholen voortgezet onderwijs
	Easy Riders (brom- en snorfietsers)	Provincie, 3VO, politie, OM, alle gemeenten, HVDF
	Verkeersveiligheidscampagnes 2006: <ul style="list-style-type: none"> <li>- BOB (Rijden onder invloed)</li> <li>- Gebruik gordels voorin/ achterin</li> <li>- Agressief ervaren rijgedrag</li> <li>- De scholen zijn weer begonnen</li> <li>- Kentekening brom- en snorfiets</li> <li>- Gebruik kinderbeveiligingsmiddelen auto</li> </ul>	Provincie ism anderen

#### Activiteiten

- Verstrekken van subsidies aan:
  - o Voorlichtingsprojecten
  - o Educatieprojecten
  - o Communicatieprojecten
- Overige (ondersteunenden) activiteiten:
  - o Beleidsvoorbereiding
  - o Voorlichting en communicatie
  - o Organisatie themabijeenkomst verkeersveiligheid
  - o Overleg met verschillende instellingen (3VO, politie, ANWB, Fietzersbond, CBR, OM, etc.) en/ of overheden (Rijk, gemeenten en provincies)



### 3.4 Openbaar vervoer

Het product ‘Openbaar vervoer’ bevat voor het grootste deel activiteiten en projecten gerelateerd aan het streekvervoer (per bus). Aangezien het busvervoer is uitbesteed is het beheer van concessies een belangrijk aandachtsgebied (dit zijn activiteiten); momenteel is al het streekvervoer aanbesteed. Over een aantal jaar zullen gebieden en/ of lijnen opnieuw worden aanbesteed; dit wordt als een project beschouwd. Momenteel worden er specifieke projecten uitgevoerd met betrekking tot openbaar vervoer.

#### Projecten

Ten opzichte van het vorige PMIT is alleen de businesscase met betrekking tot RegioNet een nieuw project. De overige projecten (meerjaren) lopen door tot in 2006 of 2007.

Aandachtsgebieden	Projecten	Uitvoering door:
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voorbereiding omzetting strippenkaartensysteem naar OV-chipkaart</li> <li>- Ontwikkeling en uitwerking OV-visie</li> <li>- Ontwikkeling tarief- en distributiebeleid</li> <li>- Opstellen business case RegioNet</li> <li>- Opstellen halte- en abribeheerplan</li> </ul>	Provincie, Rijk  Provincie Provincie Provincie, ROA en NH Provincie

#### Activiteiten

De activiteiten betreffen het concessiebeheer met betrekking tot de volgende lijnen/ gebieden:

- Regiotaxi Flevoland: CVV (Collectief Vraagafhankelijk vervoer)
- Veerverbinding Almere - Huizen
- Regionaal busvervoer:
  - o Almere Streek
  - o IJsselmond
  - o HOV 315 (Lelystad - Groningen)
- Stadsvervoer:
  - o Almere
  - o Lelystad



Het concessiebeheer bestaat onder andere uit het monitoren en analyseren van (kwalitatieve en kwantitatieve) gegevens aangeleverd door de concessiehouder of zelf verkregen door eigen onderzoek en daarnaast uit het (indien nodig) bijsturen van de vervoerders en/of het lijnennet



### 3.5 Wegen

#### Projecten

Bij het inplannen van de projecten (zie bijlage<sup>5</sup>) wordt rekening gehouden met de volgende aspecten:

1. staat van onderhoud en planning benodigd onderhoud
2. verkeers(on)veiligheid
3. stagnatie van verkeer

Deze aspecten zijn direct gerelateerd aan de gewenste maatschappelijke effecten van het programma 'Mobiliteit en infrastructuur'. Op basis van de gewenste effecten is in 2001 (bouwstenen) een prioriteitenlijst ('wensenlijst') opgesteld voor de onderhoud- en investeringsprojecten. Deze lijst wordt indien nodig jaarlijks geactualiseerd (afwijkingen ten opzichte van PMIT 2005 – 2009).



#### *Staat van onderhoud*

Voor het beheer en onderhoud van de landwegen zijn in de bouwstenen (2001) de kwaliteitseisen (niveau 'matig') vastgelegd. Op basis van de onderhoudstoestand in 2000/ 2001 en de verwachte levensduur, aangevuld met periodieke inspecties van wegen (inclusief kunstwerken), worden de projecten die voor het niet-jaarlijks onderhoud in aanmerking komen jaarlijks ge(her)prioriteerd.

#### *Verkeers(on)veiligheid*

In de projecten wordt aandacht besteed aan de kruispunten en wegvakken (de zogenaamde 'Black spots') waar relatief veel ongevallen gebeuren. De vormgeving en inrichting van nieuwe en bestaande (reconstructie) provinciale kruispunten wordt afgestemd op de visie Duurzaam Veilig. In volgorde van voorkeur worden, uit oogpunt van verkeersveiligheid, rotondes, plateaus en verkeerslichten toegepast. Bij verkeerslichten worden roodlicht- en snelheidscamera's geplaatst. Bij de inrichting van wegvakken wordt rekening gehouden met het voorkomen van eenzijdige en inhaalongevallen. Maatregelen bestaan uit een betere geleiding in de as van de weg (dubbele onderbroken asstrepen en doorgetrokken als het inhaalzicht beperkt is), het aanbrengen van een kantstrook met verruwing (indien de weg voldoende breed is), het inrichten van veilige wegbermen (versteviging wegberm en meer afstand tussen de weg en obstakels) en het aanbrengen van 'herkenbaarheidskenmerken'. De kenmerken met betrekking tot de herkenbaarheid moeten leiden tot beter (en veiliger) weggedrag van de weggebruiker. Voorbeeld daarvan zijn: een onderbroken kantstreep op wegen waar een snelheidslimiet geldt van 80 km/uur en een 'groene vulling' tussen de asstrepen op enkelbaans autowegen (100 km/uur).

<sup>5</sup> In de lijst wordt tevens aangegeven of in bestuurlijk overleg nadere afspraken zijn gemaakt over een bepaald project





*Stagnatie van het verkeer*

Uit gegevens blijkt dat de verkeersintensiteit op de provinciale wegen, ondanks flankerend mobiliteitsbeleid, de afgelopen jaren aanzienlijk is toegenomen. De verbetering van wegverbindingen (N50 bij Kampen en N302 bij Harderwijk) hebben daaraan mede bijgedragen. Verbeteringen aan het provinciale wegennet zijn daardoor nodig. Voorbeelden zijn baanverdubbelingen, capaciteitsvergroting van kruispunten en afsluiting van provinciale wegen voor langzaam verkeer door de aanleg van parallelwegen.

In het PMIT 2006 – 2010 zijn de volgende projecten nieuw en/ of gewijzigd:

*Niet jaarlijks onderhoud*

- Hanzeweg (Roggebotweg-parkeerplaats Roggebotsluis): doorgeschoven naar 2007 in verband met de koppeling aan de werkzaamheden door de provincie Overijssel op verlengde deel (Roggebotsluis - N50 te Kampen)
- Hannie Schaftweg (Espelerweg- rotonde Karel Doormanweg): doorgeschoven naar 2007 in verband met de koppeling aan het investeringswerk kruispunt Hannie Schaftweg - op/ en afrit Urkerweg (koppeling blijkt efficiënter te zijn en noodzakelijk vanwege werkzaamheden van het Rijk aan de A6)
- Biddingringweg (Kubbeweg - Harderringweg, inclusief brugdek Gooiseweg/ Hoge vaart): verschoven naar 2006 (was 2007) in verband met het verschuiven van het project Hanzeweg naar 2007, zodat de capaciteit evenredig over de jaren blijft verdeeld. Het naar voren halen van het project valt binnen de bandbreedte waarbinnen het project moet worden uitgevoerd (2005 -2008)

*Investerings*

- Marknesserweg: uitvoering (verkeersveiligheids)maatregelen verschoven naar 2006 (van 2007) in verband met wens bewoners (Lindeweg en Luttelgeesterweg) om een snellere uitvoering
- Hannie Schaftweg-Urkerweg (kruispunt): voor de reconstructie van het kruispunt is een lager bedrag opgevoerd omdat nu geen rekening meer wordt gehouden met de aanleg van een rotonde
- Ens (ontsluitingsweg/ rondweg/ rotondes): uitgezocht wordt of deze aan de noord of de zuid kant van Ens wordt gerealiseerd in verband met een betere ontsluiting van Ens en het glastuinbouwgebied nabij Ens
- Zuiderringweg-Drietorensweg (rotonde): voor 2010 is de programmering van de aanleg van de rotonde opgenomen (wellicht als onderdeel van een rondweg Ens)
- N23 (Dronten – Kampen):
  - o Hanzeweg (parallelweg): een gefaseerde uitbouw van de bestaande wegverbinding tot een dubbelbaans autoweg met ongelijkvloerse kruising lijkt het meest wenselijk. In de komende jaren wordt een parallelweg aangelegd, die eventueel uit te bouwen is tot een dubbelbaans autoweg. De aanleg blijft geprogrammeerd voor 2007 – 2009; de deelbedragen zijn over de jaren anders ingevuld
  - o Hanzeweg (kruispunten Hondweg en Oudebosweg): voor 2009 is rekening gehouden met een reconstructie als onderdeel van het project aanleg parallelweg Hanzeweg
  - o Roggebotsluis: voor de jaren 2009/2010 is rekening gehouden met maatregelen om de verkeersafwikkeling beter te doen plaatsvinden
- N23 (Lelystad - Dronten):
  - o Dronterringweg (kruispunten De Noord en Rivierendreef): rekening wordt gehouden met de aanleg en reconstructie van een rotonde in 2006 vooruitlopend op de definitieve besluitvorming (medio 2006). Vanwege noodzakelijk onderhoud en uit het oogpunt van kostenbesparing en beperking van de hinder voor het wegverkeer is een gecombineerde uitvoering gewenst
  - o Lelystad – Dronten: voorbereidingskrediet van € 425.000,- beschikbaar gesteld voor opstellen projectnota/MER (gemeenten Dronten en Lelystad betalen samen € 127.500). Nadere voorstellen worden uitgewerkt voor de uitbouw van dit deel. Vanaf 2007 wordt rekening gehouden met de aanleg, omdat in dat jaar ook de aanleg van de Hanzelijn – waarschijnlijk parallel aan de N23 – start
- Gooiseweg-Spiekweg (roodlichtcamera's op kruispunt): verschoven naar 2006 (was 2007) in verband met het ongevallenbeeld op het kruispunt
- Waterlandseweg (aansluiting A6): Rijkswaterstaat gaat onderhoud uitvoeren aan de A6; de aansluiting met de Waterlandseweg zal worden meegenomen (2008) waarbij de provincie een deel van de kosten voor haar rekening neemt

- Almere (Stadsautowegen): in het kader van het gebiedsgericht benutten zijn met de gemeente Almere en Rijkswaterstaat afspraken gemaakt over de verbetering van de weginfrastructuur in het Almere-gebied en een onderlinge afstemming van projecten. Dit heeft geleid tot de volgende programmering van projecten:
  - o een reconstructie van de rotonde Buitenring-JP Tijsseweg in 2007;
  - o een reconstructie van het kruispunt Tussenring-Buitenhoutsedreef;
  - o een gezamenlijke reconstructie van het kruispunt Waterlandseweg-A27 door de provincie en het Rijk in 2008
- Spiekweg-Baardmeesweg (kruispunt): aanleg rotonde vervroegd naar 2007 (was 2008), omdat een combinatie met het niet-jaarlijks onderhoud aan dit gedeelte van de Spiekweg de voorkeur heeft
- Bijdrage NV Luchthaven Lelystad: afgesproken is de toegezegde bijdrage van € 1,1 miljoen te verschuiven van 2005/2006 naar 2007/2008
- Oostvaardersdijk-noord (wildraster): een bijdrage is toegezegd aan Rijkswaterstaat van € 80.000 voor de aanleg
- Essentiële herkenbaarheidskenmerken: ten behoeve van de uitvoering is voor een aantal jaren een bedrag van € 50.000,- gereserveerd



Naam project	Jaar van realisatie											Project- kosten	
	2006			2007		2008		2009		2010			
	njo- kunst- werken	njo- voorz. weg- verkeer	njo- verhar- dingen	njo duur- zame marke- ringen	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen		niet- jaarlijks onder- houd
<b>Noordelijk Flevoland</b>													
VOLLENHOVERWEG (Steenwijkerweg=>Repelweg) deklaag			977	1)	25								1.002
MARKNESSERWEG maatregelen					250								250
DOMINEESWEG beplanting					50	100			50				200
HANNIE SCHAFTWEGxURKERWEG rotonde en						150							1.150
HANNIE SCHAFTWEG (Espelerweg=>Randweg) deklaag en						845	25						
HANNIE SCHAFTWEGxURKERYAART renovatie kunstwerk en						95							
HANNIE SCHAFTWEGxESPELERYAART renovatie kunstwerk						35							
STAARTWEG (bebouwde kom Urk=>Espelerringweg) deklaag						450	25						475
DOMINEESWEG (bebouwde kom Urk=>de Meep) fietspad						45							45
BANTERWEGxCREILERYAART renovatie kunstwerk								130					130
ENS ontsluitingsweg									300				300
ZUIDERRINGWEGxDRIETORENSWEG rotonde												350	350
Bermversteving diverse wegen									100		100		300
<b>Subtotaal Noordelijk Flevoland</b>	-	-	<b>977</b>	<b>1)</b>	<b>325</b>	<b>1.470</b>	<b>300</b>	<b>130</b>	<b>450</b>	-	<b>100</b>	-	<b>450</b>

Oostelijk Flevoland

Naam project	Jaar van realisatie												Projectkosten				
	2006			2007		2008		2009		2010		niet-jaarlijks onderhoud					
	njo-kunstwerken	njo-voorz.wegverkeer	njo-verhar-vingen	njo-duur-zame markeringen	inve- ringen	niet-jaarlijks onder- houd	inve- ringen	niet-jaarlijks onder- houd	inve- ringen	niet-jaarlijks onder- houd	inve- ringen						
<b>Oostelijk Flevoland</b>																	
DRONTERRINGWEG (Rivierendreef-de Noord) deklaag en DRONTERRINGWEG (Lage Vaart) vervangen leuningen	50		245	1)	25												390
DRONTERRINGWEGxLAGE VAART renovatie kunstwerk	50					20											
GOOISEWEG (Ganzenweg=>Knardijk en Futenweg=>Knarweg) deklaag en			875	1)	25								150				2.040
GOOISEWEGxHOGE VAART renovatie kunstwerk	195																
BIDDINGRINGWEG (Kubbeweg=>Harderringweg) deklaag			770	1)	25												
ELBURGERWEGxDRONTERRINGWEGxVAART Vervangen automaat VRI 11		115															115
MARKERWAARDDIJK maatregelen					250												250
HANZEWEG parallelweg (Biddingringweg=>Hoge Vaart)					1.310												1.310
N23 (L stad-Dronten) aanleg autoweg					1.000			1.300		1.300			1.300				6.200
BIDDINGRINGWEG (Drontenweg=>Palingweg) deklaag						355		25									380
SWIFTERWEG (Lisdoddeweg=>Biddingringpad) fietspad											725						725
HOUTRIBDIJK (km61,8=>uitwateringssluizen) deklaag						645											645
ELBURGERBRUG renovatie onderzijde kunstwerk						95											95
HANZEWEG (Hoge Vaart=>Roggebotsluis) parallelweg en HANZEWEG reconstr.krp en								1.900		1.500					200		5.515
HANZEWEG (Biddingringweg=>Ketelweg en Roggebotweg=>verpoziingsplaats) deklaag en						830		25						1.000			
HANZEWEGxHOGE VAART renovatie kunstwerk						60											
SPLUKWEG maatregelen								100									100
OLDEBROEKERWEG maatregelen beplanting								50		50							100
ELBURGERWEG (Oudebroekerweg=>Provinciegrens incl. brugdek Elburgerbrug) deklaag en ELBURGERWEG (omloop onder Elburgerbrug) fietspad										320							320
DRONTERRINGWEG (Rietweg=>Lisdoddeweg) deklaag											745						745
KAMPERHOEKWEG (Visvijverweg=>Swifterringweg) en KAMPERHOEKWEGxNOORDERTOCHT vervangen voegconstructies kunstwerk											340	10					350
HOUTRIBDIJK (Naviduct-hmp 20.800) deklaag											675						675
DRONTERRINGWEG deklaag parallelweg											135						360
LARSERPAD (Lage Vaart=>Larserpoort) deklaag											60						
BIDDINGRINGPAD (Botweg=>Palingweg) deklaag											165						
LARSERWEGxVOGELWEG vervangen automaat VRI 14											115						115
KNARDIJK maatregelen													100				100
ROGGEBOTSLUIS maatregelen													800				2.300
Bermversterking diverse wegen												50					150
<b>Subtotaal Oostelijk Flevoland</b>	<b>295</b>	<b>115</b>	<b>1.890</b>	<b>-</b>	<b>2.635</b>	<b>2.005</b>	<b>3.400</b>	<b>3.290</b>	<b>2.900</b>	<b>150</b>	<b>3.450</b>	<b>2.850</b>	<b>-</b>	<b>2.850</b>			

## Zuidelijk Flevoland

Naam project	Jaar van realisatie												Projectkosten	
	2006				2007		2008		2009		2010			
	njo-kunstenwerken	njo-voorz.weg-verkeer	njo-verhar-dingen	njo-duur-zame-marke-ringen	inves-te-ringen	niet-jaarlijks onder-houd	inves-te-ringen	niet-jaarlijks onder-houd	inves-te-ringen	niet-jaarlijks onder-houd	inves-te-ringen	niet-jaarlijks onder-houd		
<b>Zuidelijk Flevoland</b>														
HOGERING (Muziekdreef=>Grasweg en Muziekdreef=>Markerdreef)				805 1)	25									830
GOOISEWEGxSPIEKWEG roodlichtcamera's					200									200
BUITENRINGxJP THUISSEWEG reconstr.krp.					300									300
BUITENRING (Bosranddreef=>km15,4) deklaag						685	25							710
VOGELWEG (Leeuwerikweg=>Paradijsvogelweg) fietspad						165	25							190
SPIEKWEGxBAARDMEESWEG rotonde							350							350
TUSSENRINGxBuitenhoutsedreef reconstr.krp.							300							500
TUSSENRING (A6=>Buitenhoutsedreef) verlichting							200							
BUITENRING (Grote Yaartweg-brug=>Lage Yaart) deklaag								835						835
SPIEKWEG (Groenewoudseweg=>Gooiseweg en rotonde Horsterparc=>Hoge Yaart) deklaag								114						174
SPIEKWEG (km2,67=>Nulderpad) fietspad														
SPIEKWEGxHOGE VAART renovatie kunstwerk								60						
WATERLANDSEWEGx27 reconstr.krp.										200				200
GOOISEWEGxSPIEKWEG vervangen automaat VRI 26											115			115
VOGELWEGxHOGE VAART renovatie kunstwerk												135		135
ALMERE Stadsautowegen reconstr.krp.													500	900
ALMERE Stadsautowegen verlichting													400	
Bemversteving diverse wegen										25			25	75
<b>Subtotaal Zuidelijk Flevoland</b>	-	-	-	<b>805 1)</b>	<b>525</b>	<b>850</b>	<b>900</b>	<b>1.009</b>	<b>115</b>	<b>225</b>	<b>115</b>	<b>25</b>	<b>135</b>	<b>925</b>



## Totaal Wegen

Totaal	Jaar van realisatie											
	2006				2007		2008		2009		2010	
	njo-kunst-werken	njo-voorz. weg-verkeer	njo-verhar-dingen	njo-duur-zame-marke-ringen	investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd	investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd	investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd	investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd
<b>Uitgaven wegen</b>												
Noordelijk Flevoland	-	-	977	1)	325	1.470	300	130	450	-	100	450
Oostelijk Flevoland	295	115	1.890	-	2.635	2.005	3.400	3.290	2.900	150	3.450	2.850
Zuidelijk Flevoland	-	-	805	1)	525	850	900	1.009	225	115	25	925
Algemeen of locatie nader te bepalen	-	85	1.039	1)	1.213	429	830	314	980	4.485	840	280
<b>Totaal bruto projectkosten wegen</b>	<b>295</b>	<b>200</b>	<b>4.711</b>	<b>200</b>	<b>4.698</b>	<b>4.754</b>	<b>5.430</b>	<b>4.743</b>	<b>4.555</b>	<b>4.750</b>	<b>4.415</b>	<b>4.800</b>
<b>Financieringsbijdragen wegen</b>												
EDU (provinciaal deel infrastructuur)	-	-	-	-	900	-	900	-	900	-	900	900
<b>Totaal financieringsbijdragen wegen</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>900</b>	<b>-</b>	<b>900</b>	<b>-</b>	<b>900</b>	<b>-</b>	<b>900</b>	<b>900</b>
<b>Totaal netto projectkosten wegen</b>	<b>295</b>	<b>200</b>	<b>4.711</b>	<b>200</b>	<b>3.798</b>	<b>4.754</b>	<b>4.530</b>	<b>4.743</b>	<b>3.655</b>	<b>4.750</b>	<b>3.515</b>	<b>4.800</b>

Opmerking: De niet-jaarlijks onderhoud projecten verhardingen zijn voor de jaren 2009 en 2010 nog niet gedefinieerd.



Activiteiten

Activiteiten hebben betrekking op het jaarlijks onderhoud aan de wegen en daarnaast op een aantal overige activiteiten. Het jaarlijks onderhoud betreft:

- Uitvoeren van reparaties
- Maaien van bermen en het snoeien en vervangen van wegbeplanting (bomen en struiken)
- Exploitatie van openbare verlichting en verkeersregelininstallaties en onderhoud van borden en bewegwijzering
- Uitvoeren van de gladheidbestrijding (strooien)

De overige activiteiten zijn:

- Verlenen van vergunningen en ontheffingen





### 3.6 Vaarwegen

#### Projecten

In het PMIT 2006 – 2010 zijn de volgende projecten nieuw en/ of gewijzigd:

#### *Niet jaarlijks onderhoud*

- Sluizen (alle): de loopvlakken en de steigers worden in een project samengevoegd om efficiencyredenen
- Urkersluis en Vaartsluis : extra onderhoud aan de hydro-schuiven (Urkersluis) en de mechanische onderdelen (Vaartsluis) uitvoeren vanwege de toegenomen storingsgevoeligheid om extra kosten als gevolg van storingen te voorkomen



#### *Investerings*

- geen wijzigingen ten opzichte van het vorige PMIT





Naam project	Jaar van realisatie										Projectkosten	
	2006		2007		2008		2009		2010			
	njo baggerwerk	njo oeverbescherming	njo sluiscomplex en	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen		
<b>Zuidelijk Flevoland</b>												
HOGE VAART (Trekerveld=>Ketelsluis) baggerwerk	110											110
VAARTSLUIS hydr.schuiven en besturingskasten			185									185
VAARTSLUIS vervangen remmingwerken				100								100
HOGE VAART (km14,6=>km61,5 div.plaatsen) oeverbescherming				266								266
ZUIDERSLUIS remmingwerken					72							72
ZUIDERSLUIS vervangen sluisdeuren bovenzijde								143				143
HOGE VAART (km23,0=>31,0 div.plaatsen) oeverbescherming								431				431
<b>Subtotaal Zuidelijk Flevoland</b>	<b>110</b>	<b>-</b>	<b>185</b>	<b>366</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>72</b>	<b>573</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>431</b>

## Algemeen

Naam project	Jaar van realisatie										Projectkosten
	2006		2007		2008		2009		2010		
	njo baggerwerk	njo oeverbescherming	njo sluiscomplexen	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	
<b>Algemeen of locatie nader te bepalen</b>											
NOORDELIJK, OOSTELIJK en ZUIDELIJK Flevoland Loopvlakken sluisdeuren en steigers			130								130
Jaarlijkse bijdrage inhuur brugbediening (afstandsbediening)			10	10	10	10	10	10	10	10	50
LOCATIE NADER TE BEPALEN Afmeervoorziening			44								44
LOCATIE NADER TE BEPALEN schilderwerk				50							50
LOCATIE NADER TE BEPALEN Afmeervoorziening					73						73
LOCATIE NADER TE BEPALEN afstandsbediening					125						125
LOCATIE NADER TE BEPALEN Afmeervoorziening							44				44
LOCATIE NADER TE BEPALEN afstandsbediening							125				125
LOCATIE NADER TE BEPALEN HOGE of LAGE VAART baggerwerk								169			169
LOCATIE NADER TE BEPALEN Afmeervoorziening									73		73
LOCATIE NADER TE BEPALEN afstandsbediening									125		125
LOCATIE NADER TE BEPALEN Afmeervoorziening										44	44
LOCATIE NADER TE BEPALEN afstandsbediening										125	125
<b>Subtotaal Algemeen</b>	-	-	130	54	50	208	-	179	169	208	179

**Totaal Vaarwegen**

Totaal	Jaar van realisatie											
	2006			2007		2008		2009		2010		
	njo baggerwerk	njo oeverbescherming	njo sluis-complexen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	
<b>Uitgaven vaarwegen</b>												
Noordelijk Flevoland	-	-	575	409	-	908	-	265	-	925	-	-
Oostelijk Flevoland	-	150	-	326	339	170	368	143	339	275	368	-
Zuidelijk Flevoland	110	-	185	366	-	72	-	573	-	-	-	-
Algemeen of locatie nader te bepalen	-	-	130	50	208	-	179	169	208	-	179	-
<b>Totaal bruto projectkosten vaarwegen</b>	<b>110</b>	<b>150</b>	<b>890</b>	<b>1.150</b>	<b>547</b>	<b>1.150</b>	<b>547</b>	<b>1.150</b>	<b>547</b>	<b>1.200</b>	<b>547</b>	<b>547</b>
<b>Financieringsbijdragen vaarwegen</b>												
Bijdrage van SRN	-	-	-	-	44	-	44	-	-	-	44	44
<b>Totaal financieringsbijdragen vaarwegen</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>44</b>	<b>-</b>	<b>44</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>44</b>	<b>44</b>
<b>Totaal netto projectkosten vaarwegen</b>	<b>110</b>	<b>150</b>	<b>890</b>	<b>1.150</b>	<b>503</b>	<b>1.150</b>	<b>503</b>	<b>1.150</b>	<b>503</b>	<b>1.200</b>	<b>503</b>	<b>503</b>

### Activiteiten

Activiteiten hebben betrekking op het jaarlijks onderhoud aan de vaarwegen en daarnaast op een aantal overige activiteiten. Het jaarlijks onderhoud betreft:

- Bediening van sluisen en bruggen
- Het verhelpen van storingen en het uitvoeren van kleine reparaties aan sluisobjecten
- Kleinschalig baggerwerk en beperkte reparaties aan oeverbescherming



De overige activiteiten zijn:

- Verlenen van vergunningen en ontheffingen

## 4

**Financiële consequenties op hoofdlijnen (Wat mag het kosten)**

## 4.1 Algemeen

Uitgangspunten financiering:

1. Civiele projecten hebben altijd betrekking op niet-jaarlijks onderhoud en/ of investeringsprojecten (zie hoofdstuk 3)
2. Onderscheid wordt gemaakt tussen netto en bruto projectkosten. De brutokosten van een project zijn voor aftrek van ontvangen gelden van derden (bijdragen van gemeenten en doeluitkeringen zoals de BDU van het Rijk). De netto projectkosten (na aftrek) drukken op de begroting van de provincie
3. Het niet-jaarlijks onderhoud wordt, vanwege het onregelmatige karakter van het uitgavenpatroon, gefinancierd vanuit de voorzieningen 'Niet-jaarlijks onderhoud' (NJO) Wegen en Vaarwegen (onttrekkingen). Dotaties (toevoegingen) aan de voorziening NJO komen rechtstreeks ten laste van de producten instandhouding wegen en vaarwegen
4. De voorzieningen NJO wegen en vaarwegen zijn opgehoogd ten opzichte van het PMIT 2005 – 2009 met 1½ %
5. Alleen investeringen in wegen (netto) worden geactiveerd, waarbij de kapitaallasten (rente en afschrijving) ten laste van het product investeringen wegen wordt gebracht. Een investering wordt in 20 jaar afgeschreven. Kapitaallasten komen ten laste van het product investeringen wegen. De kapitaallasten bestaan uit de jaarlijkse afschrijving en de toegerekende rente (5% over de boekwaarde)
6. Het jaarlijks onderhoud en de lasten gerelateerd aan de overige projecten en activiteiten worden ten laste gebracht van het reguliere budget op de producten in de begroting
7. Alle bedragen zijn (tenzij anders aangegeven) exclusief BTW

## 4.2 Investeringen 2006

Investeringen leiden tot activa, waarbij binnen de provincie alleen de investeringen in de wegen worden geactiveerd.

<b>Staat van activa wegen</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Beginstand 1/1	23.508	25.629	28.301	29.683	30.906
Investeringen	3.798	4.530	3.655	3.515	3.605
Afschrijvingen	1.677	1.858	2.273	2.292	pm
<b>Eindstand 31/12</b>	<b>25.629</b>	<b>28.301</b>	<b>29.683</b>	<b>30.906</b>	<b>pm</b>
Rentelasten (5%)	1.473	1.520	1.566	1.605	pm
Kapitaallasten	3.150	3.378	3.839	3.897	pm



## 4.3 Voorzieningen 2006

De belangrijkste voorzieningen gerelateerd aan het programma 'Mobiliteit en Infrastructuur' betreffen het Niet-jaarlijks onderhoud wegen en vaarwegen.

Voorziening Niet jaarlijks onderhoud Wegen	2006	2007	2008	2009	2010
Beginstand 1/1	987	167	237	351	491
Dotaties	4.586	4.824	4.857	4.890	4.923
Onttrekkingen	5.406	4.754	4.743	4.750	4.800
<b>Eindstand 31/12</b>	<b>167</b>	<b>237</b>	<b>351</b>	<b>491</b>	<b>614</b>

Voorziening Niet jaarlijks onderhoud Vaarwegen	2006	2007	2008	2009	2010
Beginstand 1/1	475	369	467	566	665
Dotaties	1.044	1.248	1.249	1.249	1.249
Onttrekkingen	1.150	1.150	1.150	1.150	1.200
<b>Eindstand 31/12</b>	<b>369</b>	<b>467</b>	<b>566</b>	<b>665</b>	<b>714</b>

Geconcludeerd kan worden dat in 2006 de onttrekking relatief groot is, wat samenhangt met de overdracht van een deel van de Spiekweg aan de gemeente Zeewolde (inclusief overdracht van budget voor niet-jaarlijks onderhoud).

## 4.4 Projecten en activiteiten ten laste van het Budget 2006

In de productenraming behorend bij de programmabegroting zijn voor de producten van het programma 'Mobiliteit en infrastructuur' budgetten opgenomen. De budgetten zijn per programma geclusterd naar:

1. apparaatlasten: personeel en huisvesting
2. beheerslasten: voor specifieke uitgaven zoals concessies, mobiliteitsprojecten, jaarlijks onderhoud wegen en vaarwegen, etc. (overige projecten en activiteiten)
3. kapitaallasten: rente en aflossing gerelateerd aan activa (civiele investeringsprojecten)
4. dotaties voorzieningen<sup>6</sup>: toevoegingen aan de voorziening voor toekomstig onderhoud aan wegen en vaarwegen (civiele niet jaarlijks onderhoud projecten)

Producten 2006	apparats lasten	beheers lasten	kapitaal lasten	Voor zieningen	Totaal
Mobiliteit en bereikbaarheid	551	141	-	-	<b>692</b>
Verkeersveiligheid	421	413	-	-	<b>834</b>
Openbaar vervoer	949	22.457	26	1.770	<b>25.202</b>
Instandhouding wegen	3.209	4.507	69	4.586	<b>12.371</b>
Instandhouding vaarwegen	1.730	1.326	-	1.044	<b>4.100</b>
Investeringswegen	1.738	10.595	3.148	-	<b>15.481</b>
Investeringsvaarwegen	524	493	-	-	<b>1.017</b>
	<b>9.122</b>	<b>39.932</b>	<b>3.243</b>	<b>7.400</b>	<b>59.697</b>

Opmerkingen:

- De beheerslasten met betrekking tot investeringen wegen bevatten de bijdragen aan de gemeenten (deel GDU gaat naar de gemeenten toe: investeringen in de busbanen Almere)
- De beheerslasten met betrekking tot investeringen vaarwegen betreffen 'kleine' investeringen, die niet worden geactiveerd en rechtstreeks ten laste komen van het product

<sup>6</sup> alleen de dotaties worden in de begroting opgenomen als kostenpost

# ***Bijlagen***

**Bijlage 1 Prioriteitenlijst projecten investeringen wegen**

Projecten Noordelijk Flevoland	Prioriteit	Kostenindicatie (in eur mln.); pp 2006	Probleem/aspekt				NJO 2006-2010
			Bereikbaarheid en verkeersafwikkeling	Objectieve verkeersonveiligheid	Subjectieve verkeersonveiligheid	Bestuurlijk toegezegd	
<b>Aanleg parallelwegen</b> Marknesserweg	*	5,00	**	*			
<b>Aanleg fietspaden</b> Verbeteren fietspad Marknesserweg	***	0,10	*	***	ja		
<b>Reconstructie kruispunten</b> krp. Muntweg-A6	**	0,64	**	**			
krp. Hannie Schaftweg-verbindingweg Urkerweg	***	0,15	*	***			2007
krp. Espelerweg-Hannie Schaftweg	**	0,35	*	**			2007
krp. Kuinderweg-Muntweg	**	0,35	**	**			
krp. Nagelerweg-Zuidwesterringweg	*	0,35	*	*			
krp. Marknesserweg-Emmeloordseweg	**	0,35	**	*	ja		
krp. Zuiderringweg-Zwijnsweg	**	0,35	*	**			
krp. Zuiderringweg-Drietorensweg	**	0,35	*	**			
krp. Zuidwesterringweg-Staartweg	**	0,35	*	*			2007
krp. Oosterringweg-Frieseepad	*	0,35	*	**			
<b>Reconstructie wegvakken</b> N331 Vollenhoverweg	***	0,02	*	**			2006
N351 Hannie Schaftweg	***	0,04	*	**			2007
N712 Staartweg	***	0,12	*	**			2007
Nog nader te benoemen wegvakken		2,00					
<b>Overig</b> Herinrichting Staartweg	***	0,08	*	*	ja	ja	
<b>Totaal</b>		<b>10,95</b>					

Opmerkingen:

\* = prioriteit laag

\*\* = prioriteit middel

\*\*\* = prioriteit hoog

Projecten Oostelijk Flevoland	Prioriteit	Kostenindicatie (in eur mln.) ; pp 2006	Probleem/aspekt				NJO 2006-2010
			Bereikbaarheid en verkeersafwikkeling	Objectieve verkeersonveiligheid	Subjectieve verkeersonveiligheid	Bestuurlijk toegezegd	
<b>Rijbaanverdubbeling</b>							
Hanzeweg bij Roggebotsluis	**	3,00	**	*			
N23	***	10,00	**	**		ja	
<b>Aanleg parallelwegen</b>							
Hanzeweg, ged. Biddingringweg-Hoge Vaart	***	1,31	***	**			ja
Hanzeweg, ged. Hoge Vaart-Roggebotsluis	***	3,70	***	**			ja
<b>Aanleg fietspaden</b>							
Lisdoddeweg, ged. Swifterweg-Dronterweg	*	0,23	*	*			
<b>Reconstructie kruispunten</b>							
krp. Dronterweg- De Zuid	**	0,35	**	**			
krp. Houtribweg-A6	**	0,10	**	**		ja	
krp. Houtribweg-Parlaan	**	0,56	**	*		ja	
krp. Biddingweg-Wisentweg	**	0,35	*	**			
krp. Spijkweg-Bremerbergweg	***	0,35	*	**		ja	
krp. Biddingweg-Elandweg	**	0,35	*	**			
krp. Dronterringweg-Biddingweg	**	0,66	**	**			
krp. Elburgerweg-Drontermeerdijk	**	0,21	**	*			2008
krp. Biddingweg-Lisdoddeweg	*	0,35	*	*			
krp. Biddingringweg-Nonnetjesweg	*	0,34	*	*			
krp. Hanzeweg-Hondweg/Oudebosweg	*	1,00	**	**		ja	
<b>Reconstructie wegvakken</b>							
N307, Dronterringweg, ged. De Noord-Rivierendreef	***	0,025	*	**			2006
N305, Gooiseweg, ged. Ganzenweg-Knardijk	***	0,025	*	**			2006
N305, Biddingringweg ged. Kubbeweg-Harderringweg	***	0,025	*	**			2006
N307, Hanzeweg, div. ged. Biddingringweg-Roggebotsluis	***	0,05	**	**			2007
N305, Biddingringweg, ged. Dronterweg-Palingweg	***	0,025	**	**			2007
N309, Elburgerweg, ged. Oldebroekerweg-Elburgerbrug	***	0,025	**	**			2008
N309, Dronterweg, ged. Rietweg-Lisdoddeweg	***	0,025	*	**			2008
N302, Houtribdijk, ged. Naviduct-km. 20,8	**	0,025	*	**			2008
N711, Kamperhoekweg	***	0,025	*	***			2008
Nog te benoemen wegvakken		0,20					
<b>Totaal</b>		<b>25,83</b>					

Opmerkingen:

\* = prioriteit laag

\*\* = prioriteit middel

\*\*\* = prioriteit hoog

Projecten Zuidelijk Flevoland	Prioriteit	Kosten-indicatie (in eur mln.) ; pp 2006	Probleem/aspect				NJO 2006-2010
			Bereikbaarheid en verkeersafwikkeling	Objectieve verkeers- onveiligheid	Subjectieve verkeers- onveiligheid	Bestuurlijk toegezegd	
<b>Rijbaanverdubbeling</b>							
Hogering, ged. A6-Hollandsedreef (extra rijstroken)	**	3,00	**	**			
Nijkerkerweg	*	4,10	*	**			
<b>Reconstructie kruispunten</b>							
krp. Nijkerkerweg-Flediteweg	***	0,20	**	**			
krp. SAW (verzamelpot incl krp. Buitenring-JP Tijsseweg)		4,00					
krp. Gooiseweg-Spiekweg	***	0,20	*	***			
krp. Vogelweg-Nachtegaallaan	*	0,35	*	*			
krp. Vogelweg-Lepelaarweg	*	0,35	*	**			
krp. Vogelweg-Wulpweg	*	0,35	*	**			
krp. Spiekweg-Horsterweg	**	0,35	**	*			
krp. Spiekweg-Gelderseweg	**	0,35	**	*			
krp. Spiekweg-Baardmeesweg	***	0,35	*	***			
Krp. Waterlandseweg	***	0,20	***	*		ja	
<b>Reconstructie wegvakken</b>							
N702, Buitenring, ged. Bosranddreef-km. 15,4	***	0,03	**	**			2007
N706, Vogelweg, ged. Leeluwewrikweg-Paradijsvogelweg	**	0,17	*	**			2007
N705, Spiekweg, ged. Horsterweg-Gooiseweg	**	0,20	*	*			2006
N702, Buitenring, ged. Grote Vaartweg-Lage Vaart	***	0,04	**	**			2008
N705, Spiekweg, ged. Horsterparc-Hoge Vaart	***	0,10	**	**			2008
N702, Hogering, ged. Muziekdreef-Grasweg (NB)	***	0,02	***	***			2006
N702, Hogering, ged. Muziekdreef-Markerdreef (ZB)	***	0,02	***	***			2006
Nog te benoemen wegvakken uitvoering		1,00					
<b>Overig</b>							
Verlichting SAW's	**	0,60	**	**			
<b>Totaal</b>		<b>15,12</b>					

Opmerkingen:

\* = prioriteit laag

\*\* = prioriteit middel

\*\*\* = prioriteit hoog

## **Bijlage 2 Toelichting projecten investeringen wegen**

### Noordelijk Flevoland

- *Maatregelen beplanting Domineesweg (2005/2008)*  
De Domineesweg behoort tot de provinciale wegen waarop relatief veel aanrijdingen met bomen in de wegberm plaatsvinden. De bestaande bomenrij is aan vervanging toe. Er is een plan ontwikkeld waarbij bomen worden verwijderd en aanplant van nieuwe bomen plaatsvindt. Voor het gedeelte van de Domineesweg ter hoogte van Nagele wordt onderzocht of grondaankoop mogelijk is om de bomen op veilige afstand te kunnen aanplanten.
- *Maatregelen Marknesserweg (2006)*  
De Marknesserweg behoort tot de gevaarlijkste provinciale wegvakken. Het fietspad wordt intensief gebruikt door woon-werk en woon-schoolverkeer tussen Marknesse en Emmeloord. Op de hoofdrijbaan maar ook op het fietspad vinden relatief veel ongevallen plaats. Er zal op basis van een ongevalanalyse een plan worden uitgewerkt om zowel de verkeersveiligheid op de hoofdrijbaan als op het fietspad te verbeteren. Daarbij kan worden gedacht aan het op de hoofdrijbaan aanbrengen van de duurzaam veilig markering (incl. meer inhaalbeperkingen) en op de kruispunten een verhoogde verkeersgeleider zodat fietsers veiliger de weg kunnen oversteken. Ook wordt gedacht aan een betere geleiding en markering op het fietspad.
- *Rotonde kruispunt Hannie Schaftweg-Urkerweg (2007)*  
In 2007 wordt niet-jaarlijks onderhoud uitgevoerd aan dit gedeelte van de Hannie Schaftweg. Ook het kruispunt van deze weg met de verbindingsweg met Urkerweg wordt dan van een nieuwe deklaag voorzien. Gezien het ongevalbeeld is een reconstructie van dit kruispunt gewenst. De uitvoering kan het beste gelijktijdig met het geplande niet-jaarlijks onderhoud plaatsvinden.
- *Ontsluitingsweg Ens (2008)*  
In 2008 zal naar verwachting de reconstructie van de N50 tussen Ens en Ramspol worden afgerond. In verband met de leefbaarheid in Ens is het gewenst meer (vracht-)verkeer te weren van De Baan. Dit is mogelijk door een nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen tussen de Kamperweg en de Enserweg/Drietorensweg. Dit is eerst mogelijk nadat de N50 is gereconstrueerd.
- *Rotonde kruispunt Zuidwesterringweg-Drietorensweg (2010)*  
Op dit 4-taks kruispunt vinden regelmatig ernstige aanrijdingen plaats. De aanleg van een rotonde leidt tot een belangrijke verbetering van de verkeersveiligheid op dit kruispunt en vormt een goede overgang naar de bebouwde kom van Ens. De aanleg van deze rotonde moet in samenhang worden gezien met de plannen voor een rondweg Ens.
- *Bermversteving/kantstrookverruwing diverse wegen*  
In de Noordoostpolder zijn diverse provinciale wegen relatief smal. Dit leidt tot bermschade en een groter risico om van de verharding te raken. In het kader van niet-jaarlijks onderhoud wordt het wegprofiel aangepast. Afhankelijk van de situatie en het gebruik van de weg wordt de weg verbreed, de wegberm naast de verharding verstevigd, een kantstrookverruwing aangebracht en een duurzaam veilige markering aangebracht.

### Oostelijk Flevoland

- *Parallelweg Hanzeweg, gedeelte Biddingingweg-Hoge Vaart ( 2005/2006)*  
In 2004 is een principebesluit genomen om tussen Dronten en Kampen de N23 niet evenwijdig aan de Hanzelijn aan te leggen. De uitbouw van de Hanzeweg tot een dubbelbaans autoweg N23 werd het meest reëel gedacht. Nader besluitvorming hierover dient nog plaats te vinden. De verkeerssituatie op de Hanzeweg is zodanig dat op korte termijn maatregelen noodzakelijk zijn. Een eerste fase is de aanleg van parallelvoorzieningen langs de Hanzeweg tussen de Biddingingweg en de Hoge Vaart. Het plan voorziet in de aanleg langs de zuidzijde van de Hanzeweg van een parallelweg en een nieuw fietspad. Deze worden aangelegd op de plaats van een mogelijke toekomstige 2e rijbaan. Langs de noordzijde van de Hanzeweg wordt het bestaande

fietspad omgebouwd tot een parallelweg. In 2004 is hiervoor de planologische procedure en de grondverwerving opgestart.

- *Maatregelen Markerwaarddijk (2006)*  
De Markerwaarddijk is een bijzondere weg in het provinciale wegennet. De lengte van het wegvak (28 km) en de unieke ligging op de dijk leiden tot een specifiek rijgedrag. De rijomstandigheden op deze weg variëren: wind, vogels, insecten, etc. Vanuit de belangenvereniging van motorrijders wordt aandacht gevraagd voor afscherming van palen van de geleiderail op een aantal specifieke plaatsen. Vanuit het beheer en onderhoud (ARBO) wordt aangedrongen op het treffen van maatregelen om (dagelijkse) werkzaamheden uit te kunnen voeren. De maatregelen die nu worden overwogen zijn: aanpassen c.q. deels verwijderen van geleiderail(palen) en het aanbrengen van dynamische informatieborden voor weggebruikers. Op deze borden kan informatie worden gegeven over bijzondere verkeerssituaties en werkzaamheden.
- *Maatregelen Spijkweg (2007)*
- *Maatregelen Knardijk (2009)*  
Deze wegen behoren tot de gevaarlijkste provinciale wegvakken. Er zal op basis van een ongevalanalyse een plan worden uitgewerkt om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarbij kan worden gedacht aan het vooruitlopend op de uitvoering van niet-jaarlijks onderhoud op de hoofdrijbaan aanbrengen van de duurzaam veilig markering en kantstrookverruwing.
- *Maatregelen beplanting Oldebroekweg (2007/2008)*  
De Oldebroekerweg behoort de provinciale wegen waarop relatief veel aanrijdingen met de bomen in de wegberm plaatsvinden. Er wordt een plan ontwikkeld waarbij (plaatselijk) bomen zullen worden verwijderd en/of andere maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- *Parallelweg Hanzeweg, gedeelte Hoge Vaart-Roggebotsluis (2007/2009)*  
In vervolg op de aanleg van de parallelweg langs de Hanzeweg tussen de Biddingringweg en de Hoge Vaart dient het aansluitende gedeelte van de Hanzeweg van parallelvoorzieningen te worden voorzien. In 2004 is een aanvang gemaakt met de planstudie voor dit gedeelte en is er in 2005 in overleg met betrokkenen een plan uitgewerkt. Er wordt nu uitgegaan van de aanleg van een parallelweg aan de zuidzijde waarvan ook het fietsverkeer gebruik kan maken. De planontwikkeling vindt plaats samen met die voor het aansluitende weggedeelte in Overijssel (Flevoweg).
- *Reconstructie kruispunten Hanzeweg met de Hondweg en Oudebosweg (2009)*  
De verkeersintensiteit op de Hanzeweg is de afgelopen jaren aanzienlijk toegenomen. De oversteekbaarheid van de kruispunten in de Hanzeweg komt daarmee met name in de spitsuren steeds meer onder druk te staan. In het kader van de aanleg van de parallelwegen langs de Hanzeweg wordt daarom een plan ontwikkeld om de beide kruispunten te voorzien van verkeerslichten.
- *Maatregelen Roggebotsluis (2009/2010)*  
De verkeersafwikkeling bij deze provincietoegang zal de komende jaren (nog) verder verslechteren. Vooral in de spitsuren en door de brugopeningen ontstaat er steeds meer filevorming. In afwachting van een definitieve oplossing (aquadukt) wordt er rekening mee gehouden dat in 2009/2010 tijdelijke maatregelen worden getroffen om de verkeersafwikkeling te verbeteren.
- *Aanleg N23 Lelystad-Dronten (vanaf 2006)*  
De planvorming over dit gedeelte van de N23 wordt begin 2006 afgerond en kunnen er definitieve besluiten worden genomen over de aanleg. Een onderdeel daarvan vormt de afspraken met de gemeenten over de verdeling van de kosten en de financiering van het provinciale aandeel daarin. Er wordt van uitgegaan dat de komende jaren een dekking van ca. € 13 miljoen moet plaatsvinden vanuit de financiële ruimte (kader) PMIT omdat investeringen van die omvang in het onderliggende wegennet door de aanleg van de N23 achterwege kunnen blijven. In 2006 moet niet-jaarlijks onderhoud worden uitgevoerd aan de Dronterringweg ter hoogte van Dronten. In de plannen voor de N23 wordt rekening gehouden met de aanleg van een rotonde bij De Noord en met een



reconstructie van de rotonde Rivierendreef. De aanleg en reconstructie kunnen uit oogpunt van kosten en beperking hinder wegverkeer het beste worden gecombineerd met het niet-jaarlijkse onderhoud in 2006.

- *Bermverstevinging/kantstrookverruwing diverse wegen (2007-2009)*  
In Oostelijk Flevoland wordt bij de uitvoering van niet-jaarlijks onderhoud het Duurzaam Veilig dwarsprofiel gerealiseerd. Deze bestaat uit een aangepaste rijstrookindeling, dubbele asstrepen, bij 80 km/uur-wegen een onderbroken kantstreep, kantstrookverruwing en plaatselijk een bermverstevinging.

#### Zuidelijk Flevoland

- *Reconstructie kruispunt Nijkerkerweg-Flediteweg (2006)*  
De verkeersintensiteit op de provinciale Nijkerkerweg blijft de komende jaren aanzienlijk toenemen. De verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van dit kruispunt neemt af. De ontwikkeling op de Nijkerkerweg als autoweg en de ligging van de Flediteweg in een milieu-beschermingsgebied hebben geleid tot een plan om deze aansluiting op te heffen en te vervangen door een ongelijkvloerse kruising. Hierover zijn afspraken gemaakt met de gemeente Zeewolde in het kader van het project Verbetering leefbaarheid kern Zeewolde.
- *Roodlichtcamera's kruispunt Gooiseweg-Spiekweg (2006)*  
Op dit kruispunt vinden regelmatig ernstige aanrijdingen plaats. Op het kruispunt staan verkeerslichten en het is daarom gewenst roodlicht- en snelheidscamera's te plaatsen. Tevens zal worden bezien of de zichtbaarheid van het kruispunt/verkeerslichten kan worden verbeterd en aanpassing van bebording noodzakelijk is.
- *Reconstructie rotonde Buitenring-JP Tijsseweg (2006)*  
De huidige rotonde in de Buitenring –JP Tijsseweg heeft te weinig capaciteit om het verkeer in de spitsuren vlot te kunnen afwikkelen. In overleg met de gemeente Almere is een plan ontwikkeld om de capaciteit van de rotonde te vergroten.
- *Verlichting SAW Almere (2007/2010)*  
De stadsautowegen in Almere vervullen een steeds belangrijkere functie voor de ontsluiting van Almere. Vanuit verkeersveiligheid en –afwikkeling is het gewenst naast de kruispunten ook een aantal drukke wegvakken van een verlichting te voorzien. In 2004 is een onderzoek uitgevoerd naar de gewenste uitbreiding van de verlichting en naar de mogelijkheden om de verlichting op een energiezuinige manier te doen plaatsvinden.
- *Rotonde kruispunt Spiekweg-Baardmeesweg (2007)*  
Van dit 4-taks-kruispunt maakt relatief weinig verkeer gebruik. Opvallend is het aantal ernstige aanrijdingen. Over de jaren 2001 t/m 2003 heeft er 1 dodelijk en 4 ongevallen met letsel plaats gevonden. De aanleg van een rotonde draagt bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid.
- *Reconstructie kruispunt Tussenring-Buitenhoutsdreef (2007)*  
De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op dit kruispunt moet worden verbeterd. In samenspraak met de gemeente Almere wordt een reconstructie van dit kruispunt voorbereid. Het plan dient rekening te houden met de verwachte verkeersontwikkeling op langere termijn.
- *Reconstructie kruispunt Waterlandseweg-A27 (2008)*  
De verkeersintensiteit op dit kruispunt neemt jaarlijks aanzienlijk toe. Voor 2008 wordt het gewenst geacht een reconstructie van het kruispunt uit te voeren (aanleg extra opstelstroken) om het verkeer vlotter te kunnen afwikkelen. Dit plan wordt voorbereid en uitgevoerd in samenspraak met Rijkswaterstaat.
- *Nader in te vullen reconstructies kruispunten SAW Almere (2010)*  
De verkeersintensiteiten op de stadsautowegen in Almere neemt aanzienlijk toe. De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de kruispunten komt daardoor onder druk te staan.

- *Bermversteving/kantstrookverruwing diverse wegen*  
In Zuidelijk Flevoland wordt bij de uitvoering van niet-jaarlijks onderhoud het Duurzaam Veilig dwarsprofiel gerealiseerd. Deze bestaat uit een aangepaste rijstrookindeling, dubbele asstrepen, bij 80 km/uur-wegen een onderbroken kantstreep, kantstrookverruwing en plaatselijk een bermversteving.

#### Algemeen

- *Bijdrage aan RWS voor wildraster Oostvaardersdijk (2006)*  
De dijkversterking Oostvaardersdijk-noord vergroot de kans dat edelherten op de weg op de Oostvaardersdijk komen. Samen met Rijkswaterstaat, Waterschap en Staatsbosbeheer zijn afspraken gemaakt over het plaatsen van een wildraster.
- *Bijdrage aan ProRail voor aanpassing rotondes Houtribweg-A6 (2007)*  
ProRail voert in het kader van de aanleg van de Hanzelijn een reconstructie uit van de aansluiting A6-Houtribweg. In de plannen van de Hanzelijn wordt rekening gehouden met de aanleg van rotondes. Op verzoek van de provincie wordt bij de aanleg van de rotondes rekening gehouden met mogelijke toekomstige hogere verkeersintensiteiten door verdere ontwikkeling van Lelystad en de N23.
- *Bij te dragen aan de luchthaven Lelystad (2007 en 2008)*  
Met de luchthaven Lelystad zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling van het vliegveld tot business-airport.
- *Vastgelegde verplichting rotonde Houtribweg-Parlaan (vanaf 2009)*  
In 2002 is besloten tot een versnelde uitvoering van de aanleg van de rotonde op het kruispunt Houtribweg-Parlaan. De gemeente Lelystad heeft een bijdrage beschikbaar gesteld voor de dekking van de kapitaalslasten over de jaren 2002 t/m 2008.
- *Maatregelen essentiële wegkenmerken (2006-2009)*  
Landelijk zijn er afspraken gemaakt over de uitvoering van de essentiële wegkenmerken. De provincie neemt deze mee bij de uitvoering van het niet-jaarlijks onderhoud. Een belangrijk element is het aanbrengen van een groene vulling tussen de asstrepen op autowegen. Voor Flevoland is de herkenbaarheid van de snelheidslimiet een belangrijk aandachtspunt. Het aanbrengen van de groene vulling kan hieraan een belangrijke bijdrage leveren.
- *Bovenlokale infrastructuur*  
Vanuit de provinciale Gebundelde DoelUitkering (GDU)-middelen is de afgelopen jaren jaarlijks een bedrag van € 134.000 bestemd voor bovenlokale projecten. In het kader van de BDU (2005) zal worden bezien of dit moet worden gecontinueerd. Voorlopig wordt hier rekening mee gehouden.
- *Engineering inhuur projecten (2006-2010)*  
Bij de voorbereiding en uitvoering van een aantal investeringsprojecten is een inhuur van externe capaciteit c.q. deskundigheid gewenst.

### ***Bijlage 3 Verwachte onderhoudsperiode verhardingen (wegen)***

## ***Bijlage 4 Verwachte onderhoudsperiode verhardingen (fietspaden)***