Mededeling

Onderwerp
P-MIRT 2015-2019

Registratienummer
1660065
Datum
15 oktober 2014
Auteur
A. Otte
Afdeling/Bureau
RM

Openbaarheid
Passief openbaar

Portefeuillehouder
Lodders, J.

Ter kennisname aan PS en burgerleden

Doel van deze mededeling:
Het bijgevoegde p-MIRT 2015-2019 (nr 1615311) wordt u ter informatie toegezonden.

Toezegging/motie/amendement:
Niet van toepassing

Inleiding:
Bijgevoegd treft u het door Gedeputeerde Staten vastgestelde Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport 2015-2019 aan. Jaarlijks wordt parallel aan de concept-programmabegroting het p-MIRT opgesteld en vormt hiermee het investeringsprogramma op gebied van Mobiliteit en Ruimte. Het p-MIRT biedt een overzicht en samenhang tussen projecten op het gebied van de Flevolandse fysieke leefomgeving met betrekking tot inhoud, tijd en geld.

Mededeling:
Ter informatie wordt het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte een Transport door Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten aangeboden.

Het vervolg
Niet van toepassing

Ter inzage in de leeskamer
Niet van toepassing

Verdere informatie
Het besluit van Gedeputeerde Staten is terug te vinden onder document nr.1623017

Mededeling

PROVINCIE FLEVOLAND

FLEVOLAND RUIMTE VOOR OPLOSSINGEN

PROVICIAAL MEERJARENPROGRAMMA

Infrastructuur, Ruimte en Transport (p-MIRT 2015-2019)

Voor u ligt het voorstel voor het provinciaal meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport (p-MIRT) 2015-2019. In het p-MIRT staat beschreven welke vraagstukken er zijn op het gebied van ruimte, infrastructuur en transport, welke oplossingen er zijn en welke investeringen nodig zijn.

Een belangrijke basis voor de keuzes die wij als provincie maken ligt vast in het coalitieakkoord. Daarin wordt ruimte geboden aan nieuwe ambities maar ook de ambitie uitgesproken de stille lasten problematiek uit het verleden op te lossen. Flevoland moet zich op een goede manier verder kunnen ontwikkelen.

Ruimte geven aan ambities betekent letterlijk keuzes maken over de ruimtelijke inrichting, investeren om ontwikkelingen mogelijk te maken maar ook onderhouden. Bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor met name economische ontwikkeling. Dat zie je bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van Amsterdam-Lelystad Airport die nu echt vaste vormen aanneemt. Met de minister zijn inmiddels afspraken gemaakt over de bereikbaarheid. Het gaat om de verdubbeling A6 Almere-Lelystad, nieuwe afslag en een nieuwe provinciale ontsluitingsweg. In dit verband noem ik ook de multimodale overslaghaven bij Lelystad: Flevokust die nieuwe kansen biedt. Investeringen in wegen en vaarwegen faciliteren economische ontwikkeling en dragen bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Een mooi voorbeeld is de verdubbeling van de Gooiseweg die al in uitvoering is. De verdubbeling en de nieuwe afrit naar het bedrijventerrein Trekkersveld komen tegemoet aan de wensen van het bedrijfsleven.

Om aantrekkelijk te blijven als provincie moeten we ook kijken hoe we bestaande knelpunten kunnen oplossen. Voor het grootste provinciale knelpunt Roggebotsluis zijn middelen vrijgemaakt om in een eerste fase de maatregelen te nemen om de verkeerssituatie te verbeteren.

Voor de ontwikkeling van Dronten is samen met de gemeente gekozen voor een versnelde uitvoering van de N23 passage Dronten. Nog deze periode zal de uitvoering starten van de verdubbeling van de Waterlandseweg en de verbetering van de aansluiting A6 met de Hoge Ring, belangrijke maatregelen om de doorstroming bij Almere te verbeteren. Inmiddels is het tracébesluit voor het tweede deel van de verdubbeling van de N50 getekend door de minister.

De stille lasten uit het verleden zijn in beeld gebracht samen met de benodigde vervangingsinvesteringen. Dit is door Provinciale Staten vastgesteld. Daaraan gekoppeld is een meerjarig onderhoudsprogramma. Dit betekent dat de stille lasten problematiek als erfenis van het verleden nu wordt opgelost.

Samen werken aan de (economische) ontwikkeling van onze mooie provincie is essentieel. Daarbij denk ik aan het samenwerken met andere overheden zoals gemeenten, Rijkswaterstaat en het Waterschap maar ook aan bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden. We zien dat deze samenwerking vruchten afwerpt in de vorm van kostenbesparing, uitwisseling van expertise en draagvlak.

Ik wens u veel plezier met het lezen van het programma,

Vriendelijke groet,

Jaap Lodders
Gedeputeerde Flevoland

INHOUDSOPGAVE

1	**Inleiding**		**7**
	1.1	Opzet van het p-MIRT	8
	1.2	Leeswijzer	9
2	**p-MIRT als onderdeel van landelijke en regionale kaders**		**11**
		2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	11
		2.1.2 Gebiedsagenda en het Rijks-MIRT	11
		2.1.3 Nieuwe regelgeving geluid verwacht: SWUNG = Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid	12
	2.2	Aanpassing provinciale beleidskaders	12
		2.2.1 Beleidskader voor water	12
		2.2.2 Wijziging Natuurbeleid: De provincie aan zet.	13
		2.2.3 Duurzaamheid	14
		2.2.4 Agenda Vitaal Platteland	16
		2.2.5 Actualisatie van de nota mobiliteit	16
3	**Actuele ontwikkelingen in het ruimtelijk domein**		**17**
	3.1	Gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid	17
	3.2	Verkeersveiligheid Actueel	27
	3.3	Ontsnipperende maatregelen	28
	3.4	Toegankelijkheid Openbaar Vervoer	28
4	**Uitvoeringsprogramma p-MIRT projecten**		**29**
	4.1	Wat gaan we doen?	29
	4.2	Waar worden de opgenomen projecten in het p-MIRT uit betaald	29
	4.3	Programma uitvoeringsprojecten voor ruimtelijke kwaliteit in Flevoland	29
	4.4	Programma Investeringen in wegen	33
	4.5	Investeringen in verkeersveiligheid	39
	4.6	Investeringen in de waterwegen	43
BIJLAGE 1 DEKKINGSMIDDELEN			**45**

1 INLEIDING

Het p-MIRT vormt het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (p-MIRT) van de provincie Flevoland. In het p-MIRT concretiseert Gedeputeerde Staten de voornemens voor de komende vijf jaar die het heeft voor de investeringen op de thema's ruimtelijke ontwikkeling, infrastructuur, natuur en landschap en het geeft een doorkijk naar de investeringen voor de komende 10 jaar. Met het samenbrengen van de verschillende thema's in het p-MIRT hebben Gedeputeerde Staten een integrale afweging gemaakt. Ook zijn de totale investeringskosten op het vlak van niet jaarlijks onderhoud en vervangingsinvesteringen ter informatie opgenomen.

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

Met het opstellen van dit p-MIRT geeft het college uitvoering aan het coalitieakkoord van de provincie Flevoland 'Zelfstandig en Uniek 2011-2015'. Ook sluit deze manier van werken aan bij de ontwikkelingen op rijksniveau.

Baanverdubbeling Gooiseweg

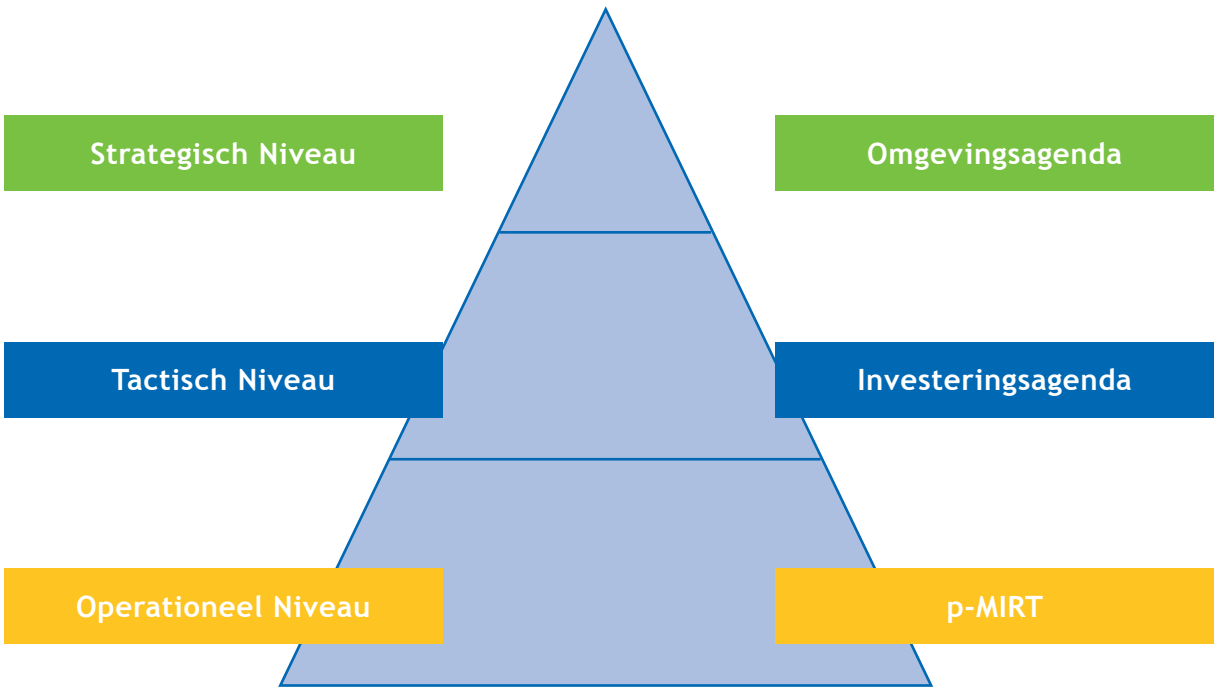
1.1 Opzet van p-MIRT

Het p-MIRT heeft een voortschrijdend karakter met een planperiode van 5 jaar en het p-MIRT geeft daarnaast een doorkijk naar de volgende 5 jaar. In de eerste 2 jaar staan na vaststelling door GS de infrastructurele projecten vast geprogrammeerd. Dat betekent dat de in 2015 en 2016 geplande projecten worden uitgevoerd. Voor de jaren 2017 tot en met 2019 is er ruimte voor aanpassingen van uit te voeren projecten. Projecten in deze periode worden op projectmatige wijze voorbereid, maar kunnen onderhevig zijn aan actuele ontwikkelingen waardoor wijzigingen mogelijk zijn. Een voorbeeld is de versnelde uitvoering van de A6 verbindingsweg MOBLA bij de luchthaven. Voor een snelle ontwikkeling van het gebied stelt het rijk en regio middelen beschikbaar. Het uitvoeringsprogramma is hierop aangepast om op deze wijze een win-win situatie te creëren.

P-MIRT als onderdeel van het provinciale kader
Niet alle ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsvraagstukken zijn opgenomen in het p-MIRT.

Projecten worden opgenomen in p-MIRT bij voldoende operationalisering: er is een besluit genomen tot uitvoering van het project of verkenning. Het p-MIRT maakt onderdeel uit van het provinciaal kader zoals in de hier onderstaande sturingspiramide is weergegeven. De andere kaders bestaan uit de omgevingsagenda en de investeringsagenda. De piramide vormt de structuur die sturing op de activiteiten van de provincie biedt. De drie onderdelen zijn complementair aan elkaar. Onderstaande piramide maakt de verschillende abstractieniveaus inzichtelijk; van de politiek-bestuurlijke keuzevraagstukken op het hoogste strategische niveau, tot de operationele afstemming bij de uitvoering.
De omgevingsagenda brengt met name de samenhang tussen de ontwikkelprogramma's (onderling en met de sectorale beleidsvelden) in beeld. De Investeringsagenda biedt vooral het concern brede financiële afwegingskader op hoofdlijnen. Het p-MIRT brengt de fysieke ruimtelijke uitvoering in kaart.

In een illustratie ziet het er als volgt uit:



Samenwerking
De provincie spreekt zich in het coalitieakkoord ‘Zelfstandig en Uniek 2011-2015’ uit voor het hanteren van een krachtige zelfbewuste bestuursstijl die gericht is op samenwerking. Door scherp te sturen op rolverdeling en rolinvulling versterken we de eigen kracht van alle overheden in ons gebied en neemt de totale bestuurskracht toe. Drie aspecten zijn in deze bestuursstijl van belang: samenwerking, vitale coalities en duurzame ontwikkeling. Een instrument om dat tot stand te brengen is de omgevingsagenda waarin de samenwerkende partijen zijn opgenomen en geanalyseerd. Dit vergemakkelijkt het vinden van de partijen om de gezamenlijke de aanpak binnen programma’s en projecten te bewerkstelligen.

Doelen van samenwerking
Samenwerking is geen doel op zich, maar moet de provincie helpen om haar doelen beter, goedkoper, sneller te realiseren en klantgerichtheid te stimuleren. Een weggebruiker heeft er bijvoorbeeld geen boodschap aan dat verschillende beheerders verantwoordelijk zijn voor het beheer van (vaar) wegen. Voor de gebruiker telt alleen een goede bereikbaarheid, eenduidigheid, een vlotte en veilige doorstroming, een eenduidige communicatie en informatievoorziening.
Ook samen aanbesteden/inkopen kan leiden tot kostenbesparing en minder overlast. De projecten en programma’s opgenomen in het p-MIRT worden hiertoe afgestemd met andere overheden.

Vormen van samenwerking
Samenwerken kan makkelijk een containerbegrip worden waar ieder zijn eigen invulling aan geeft. Een brede benadering van samenwerking:

- Uitwisseling van kennis en ervaring via mensen en/of dossiers
- Afstemming en uitvoering
- Gezamenlijk opdrachtgeverschap

In het p-MIRT staan alle uitvoeringsprojecten in het ruimtelijk domein benoemd. Via de onderdelen
- omgevingsanalyse
- actoren
- relaties met andere projecten, is een eerste verkenning gemaakt waar samenwerkingsmogelijkheden potentieel aanwezig zijn. Deze mogelijkheden worden verder uitgewerkt waar dat ten dienste is van de gebruiker en/of bijdraagt aan een efficiëntere uitvoering. Zo zijn met Rijk nadere afspraken gemaakt om de N50 en A6 aan te pakken, met gemeenten maken we afspraken op het vlak van windenergie en met bewoners bekijken we de inrichtingsmogelijkheden van wegen of natuur.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 1. **Inleiding**

Hoofdstuk 2 **P-MIRT als onderdeel van landelijke en regionale kaders**
In hoofdstuk 2 wordt het kader geschetst met betrekking tot de ontwikkeling binnen de verschillende beleidskaders.

Hoofdstuk 3 **Actuele ontwikkelingen in het ruimtelijke domein**
In hoofdstuk 3 worden de actuele en toekomstige ontwikkelingen op het vlak investeringen in wegen, vaarwegen en gebiedsontwikkeling beschreven.

Hoofdstuk 4 **Uitvoeringsprogramma p-MIRT projecten**
Beschrijft de opname van de verschillende projecten; planning en investering.

NB het gaat nu alleen om investeringsprojecten en niet om (jaarlijks of niet jaarlijks) onderhoud. Bij de investeringen is onderscheid tussen investeringen in Ruimte en die rond Mobiliteit. Voor overzichtelijkheid zijn de projecten rond Verkeersveiligheid apart in beeld gebracht.

2 P-MIRT ALS ONDERDEEL VAN LANDELIJKE EN REGIONALE KADERS

Het p-MIRT past binnen de (financiële) beleidskaders van de provincie maar ook binnen de kaders van andere overheden.
Het p-MIRT is opgesteld binnen de beleidskaders vanuit het Coalitieakkoord, College uitvoeringsprogramma, Omgevingsplan Flevoland, de Nota Mobiliteit Flevoland, KaderRichtlijn Water, Natuurakkoord en het Beleid beheer & onderhoud (vaar) wegen.
Het p-MIRT vormt een bijlage bij de door Provinciale Staten nog vast te stellen begroting. Ook is rekening gehouden met het rijksbeleid en de bezuinigingen. Vanuit het Rijk zijn de kaders vanuit de structuurvisie Infrastructuur & Ruimte, de gebiedsagenda en het Rijks-MIRT vastgesteld. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met kaders vanuit het Waterschap ed. In dit hoofdstuk gaan we nader in op de belangrijkste ontwikkelingen en beleidskaders.

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

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

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

Op www.ruimtelijkeplannen.nl kan iedereen lezen wat het nationaal (ruimtelijk) beleidskader te bieden heeft.

2.1.2 Gebiedsagenda en het Rijks-MIRT
Voor de ontwikkeling van Flevoland is de zogeheten 'gebiedsagenda' een belangrijk programmeringsinstrument. De landelijke doelstellingen zijn vertaald naar regionale doelen. Dit zijn opgaven per regio en opgeschreven in de Gebiedsagenda's. Flevoland behoort tot de regio: Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en valt onder de gebiedsagenda 'Noordwest-Nederland, Metropoolregio Amsterdam, Noord-Holland en Flevoland'.

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

Het rijk koppelt de gebiedsagenda's aan het nationale Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), het uitvoeringsprogramma van het Rijk. De gebiedsagenda's zijn bedoeld als onderbouwing voor beslissingen over rijksinvesteringen in het kader van het MIRT. Aan de hand van gebiedsagenda's onderzoekt de Rijksoverheid samen met de regio's waar de komende jaren de belangrijkste vraagstukken voor een gebied liggen en wat de mogelijke oplossingen zijn. Dit gebeurt op basis van: kenmerken gebied, beleid van alle partijen en ontwikkelingen in het gebied. In het kader van bereikbaarheidsopgaven wordt de oplossingsrichting langs vijf sporen gevonden en staan bekend als de vijf i's; innoveren, informeren, inrichten, in stand houden, en investeren in infrastructuur. Investeren in infrastructuur vindt nog plaats als de andere 4 i's onvoldoende oplossing bieden. Voor Flevoland is de gebiedsagenda agenda van belang, omdat hier financiële middelen aan zijn gekoppeld.

Rijk en regio's bespreken de gebiedsagenda's in het bestuurlijk overleg MIRT. Zodra een gebiedsagenda

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

Op basis van de gebiedsagenda kunnen partijen Rijk en regio besluiten om een MIRT-verkenning of MIRT-onderzoek te starten. Voor Flevoland is in de gebiedsagenda onder andere het Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) opgenomen.

Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)
Met de vaststelling door het Rijk van de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RSV-AAM) op 13 november 2013, wordt geschetst wat het perspectief is op de ontwikkeling van woningbouw, bereikbaarheid en natuur in de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. Vanuit deze drievoudige ambitie wordt ingezet op versterking van de agglomeratiekracht van de Noordvleugel en daarmee op verbetering van de internationale concurrentiekracht van de Randstad als geheel. Het in de Rijksstructuurvisie geschetste toekomstperspectief is door de regionale overheden in november 2013 bekrachtigd in een bestuursovereenkomst en zijn de afspraken voor de ontwikkeling in het kader van Almere 2.0 tussen het Rijk, de provincie Flevoland en Almere in een uitvoeringsovereenkomst vastgelegd.

2.1.3 Nieuwe regelgeving geluid verwacht: SWUNG = Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
In 2017-2018 wordt de inwerkingtreding van SWUNG verwacht. Het Rijk past hiermee het juridisch kader voor de uitvoering van geluidmaatregelen voor provinciale en gemeentelijke wegen aan. Door SWUNG stelt het Rijk het geluidsregime voor provinciale wegen gelijk met regelgeving voor Rijkswegen. Op grond van SWUNG zullen geluidmaatregelen worden verlangd bij toename van de geluidbelasting ten gevolge van de (autonome) groei van het verkeer.
Als wegbeheerder is de provincie verantwoordelijk voor de uitvoering van het geluidbeleid.

2.2 Aanpassing provinciale beleidskaders

2.2.1 Beleidskader voor water
Schoon oppervlaktewater is een kernkwaliteit van Flevoland. Het biedt een belangrijke meerwaarde aan functies als wonen, landbouw, recreatie en natuur. De provincie streeft naar mooi en schoon water als voorwaarde voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Conform de Kaderrichtlijn Water (KRW) bevinden alle oppervlaktewaterlichamen zich uiterlijk in 2027 in een ‘goede toestand’.

De provincie maakt (beleids)kaders voor het op orde houden en brengen van de waterhuishouding om voldoende ruimte te (blijven) bieden voor de ontwikkelingen binnen Flevoland. De ambitie is vastgelegd in de partiële herziening Water 2009. Een andere taak van de provincie is het toezicht houden op het waterschap die de uitvoering van provinciale ambitie ter hand neemt.

Voor de provincie is het waterschap Zuiderzeeland de grootste uitvoerende instantie in het waterdomein. De meeste investeringen op het gebied van water worden door het waterschap betaald en uitgevoerd. Deze projecten zijn in het p-MIRT alleen opgenomen als er een directe financiële relatie met de provincie is.

Natuurvriendelijke oevers
In de afgelopen jaren zijn op verschillende plekken langs de Lemstervaart, de Lage Vaart en de Hoge Vaart natuurvriendelijke oevers door de provincie aangelegd. Door aanpassing kunnen dieren en planten beter gebruik maken van de oevers en zal de waterkwaliteit verbeteren. Om de ecologische waterkwaliteit van de vaarwegen te verbeteren wordt in de periode tot 2021 nog eens circa 10 kilometer natuurvriendelijke oevers aangelegd in de vaarten in de Noordoostpolder. Deze ambitie is vastgelegd in de partiële herziening Water 2009 en bevestigd in de ontwerp-partiële herziening Water 2015.
Om de locaties nader te bepalen is een zogenoemde bouwstenennotitie opgesteld die in juni 2014 ter vaststelling aan Gedeputeerde Staten is aangeboden. De natuurvriendelijke oevers zullen voorna-

melijk in de Zwolsevaart en voor een deel in de Urkervaart worden aangelegd. Van de projecten kan een deel gefinancierd worden uit zogenaamde POP3 subsidie (Europese middelen).

Het Rijks Deltaprogramma
Provincie Flevoland participeert in het nationaal Deltaprogramma. Het doel van de provincie is om een goede balans te creëren tussen het 'houden van droge voeten', de aanwezigheid van voldoende zoetwater en de ontwikkeling van steden, dorpen, recreatie, toerisme en natuur. Hierin spelen klimaatverandering en het waterpeil een belangrijke rol. In het Deltaprogramma werken gemeenten, provincie en het rijk samen op het gebied van veiligheid tegen overstromingen en de zoetwatervoorraad. Provincie Flevoland neemt zowel bestuurlijk als ambtelijk deel aan verschillende deelprogramma's om haar belangen te behartigen en de ruimtelijke ontwikkeling van Flevoland te bevorderen. De rijksbeslissing over het waterpeil van het IJsselmeer is van belang voor Flevoland.
In 2014 zal de provincie in beeld brengen in hoeverre Flevoland ruimte kan bieden voor zoetwatervragende functies en wat de meekoppelkansen zijn bij dijkversterkingen. De provincie brengt ook een aantal varianten in beeld mbt waterveiligheidsnormen voor Flevoland. Dit alles met als doel dat de Flevolandse belangen worden meegenomen in de Deltabeslissingen die het Rijk in 2014 neemt over de toekomst van het IJsselmeergebied.

2.2.2 Wijziging Natuurbeleid: De provincie aan zet.

In 2012 heeft het Rijk een bestuursakkoord 'decentralisatie natuur', gesloten met het IPO (interprovinciale overleg). Op basis hiervan zijn de provincies met ingang van 1 januari 2014 volledig verantwoordelijk voor de afronding en het beheer van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In het bestuursakkoord uit 2012 is een beperkte ontwikkelopgave afgesproken die gefinancierd moet worden uit een grond-voor grond-constructie. Door het kabinet Rutte II zijn aanvullend op het bestuursakkoord extra middelen beschikbaar gesteld. Deze mogen deels ingezet worden voor een robuustere Ecologische Hoofdstructuur. Daarnaast zijn de middelen bedoeld voor kwaliteitsverbetering en beheer (inclusief agrarisch natuurbeheer en de Natura 2000-opgave).
De afgelopen jaren waren de provincies (via het PMJP-programma) al verantwoordelijk voor het beheer door particuliere organisaties (Natuurmonumenten, Flevolandschap). Per 1 januari 2014 is ook de verantwoordelijkheid voor het beheer van natuurgebieden door Staatsbosbeheer toegevoegd aan de provinciale taak.

In aanvulling op de beheeropgave wordt de provincie ook verantwoordelijk voor het vaststellen en uitvoeren van de wettelijk verplichte beheerplannen voor de Natura 2000-gebieden. Voor Flevoland gaat het dan over de Lepelaarsplassen en de Oostvaardersplassen. Het Rijk behoudt zelf de verantwoordelijkheid voor de Rijkswateren waaronder de randmeren, het Markermeer en het IJsselmeer. De voorwaarden waaronder deze verantwoordelijkheid wordt overgedragen moet nog nader worden uitgewerkt.

Ondanks de toe te kennen decentralisatie-uitkering is er sprake van een forse bezuiniging op het natuurbeleid. Deze bezuiniging vraagt om een omslag in denken, waarbij zowel de ontwikkeling van de natuurgebieden als het beheer nog meer integraal moet worden aangepakt. Alleen zo komen we tot een zo effectief en efficiënt mogelijke inzet van middelen. Waar meekoppeling met andere maatregelen mogelijk is zal dit benut moeten worden, en er zal ook actief ingezet moeten worden op het vergroten van de financiële bijdragen vanuit marktpartijen en andere belanghebbenden.
Het p-MIRT biedt goede mogelijkheden om een impuls te geven aan een verdere integratie van maatregelen en investeringsbudgetten van de provincie Flevoland. Dit zal de komende periode in beeld gebracht worden.

Financiering van het Natuurbeleid
In het bestuursakkoord decentralisatie natuur was voor de gezamenlijke provincies een decentralisa-

tie-uitkering van 105 miljoen euro beschikbaar voor natuurbeheer, daarbij is ervan uitgegaan dat de gezamenlijke provincies zelf 65 miljoen bijdragen voor natuurbeheer. In IPO-verband is een kostengeoriënteerde verdeelsleutel afgesproken. Aan Flevoland is 2,5% toegekend. Voor Flevoland is dit ontoereikend om het beheer met de bestaande kwaliteit voort te zetten.
Met het aantreden van kabinet Rutte II is de bezuinigingsopgave voor het natuurbeleid enigszins teruggedraaid. Aanvullend op het bestuursakkoord decentralisatie natuur wordt € 200 miljoen beschikbaar gesteld. Daarbij heeft het rijk wel besloten tot een fasering. In 2014 en 2015 komt € 100 miljoen extra beschikbaar en in 2016 en 2017 € 300 miljoen.
De eerste €100 miljoen is bestemd voor kwaliteitsverbetering en beheer, inclusief agrarisch natuurbeheer. De andere helft die vanaf 2016 beschikbaar komt is bedoeld voor de realisatie van een 'robuuste' EHS.
Voor de verdeling van de aanvullende middelen hebben de provincies zich laten adviseren door een externe commissie. Dit advies is overgenomen door het IPO-bestuur.
Aan Flevoland is op basis van deze verdeling een bijdrage van € 5,8 miljoen toegekend voor natuurbeheer , agrarisch natuurbeheer en kwaliteitsverbetering.
In 2016 en 2017 komt daar een bijdrage van ca. € 1,7 miljoen bij die bedoeld is voor het verder robuust maken van de EHS.
De bijdrage aan Flevoland is net toereikend om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen en de beheerkosten binnen de EHS te financieren. Voor de N2000-gebieden worden de noodzakelijke maatregelen vastgelegd in de N2000-beheerplannen, waarbij de programmering wordt gebaseerd op het beschikbaar gestelde rijksbudget. Vervolgens zal op basis van het beschikbare budget een uitvoeringsprogramma worden opgesteld. Indien de besteding voldoet aan de p-MIRT criteria zullen deze na vaststelling opgenomen worden in het volgende programma.

Provinciaal Natuurbeleid
Het huidige provinciale natuurbeleid is gebaseerd op het Omgevingsplan (OPF2) en voor de uitvoering vertaald in het Flevolandse Meerjarenprogramma (p-MJP) 'Volop kansen in Flevoland 2007 – 2013'.
Met de vaststelling van het bestuursakkoord in 2012 is de rijksbijdrage aan het p-MJP beëindigd, deze wordt afgerekend op basis van de prestaties en harde verplichtingen per 1 januari 2011. De projecten uit het PJMP die nog in uitvoering zijn, zijn opgenomen in het p-MIRT.
Naar aanleiding van de decentralisatie van het natuurbeleid hebben Gedeputeerde Staten besloten een nieuwe natuurvisie op te stellen. Deze zal in het najaar van 2014 worden vastgesteld.

2.2.3 Duurzaamheid
Duurzaamheid is een integraal onderdeel van ons hele beleid. Bij alles wat we doen houden we rekening met de effecten voor de generaties die na ons komen. Duurzaamheid is geen opdracht, maar geeft ook kansen op bijvoorbeeld innovatie en economische ontwikkelingen.
Een belangrijke ambitie is de ontwikkeling van een duurzame energiehuishouding. Flevoland is in duurzame energie koploper in Nederland. Het is onze ambitie om in 2020 energieneutraal te zijn, exclusief transport.

In voorbereiding is de Uitvoeringsstrategie Duurzaam Flevoland. Hierin wordt gekeken naar de kansen die duurzaamheid biedt bij de ontwikkeling van Flevoland. Naast Energie vormen Natuur en Landbouw de 'duurzaamheidswortels'.

Ter bevordering van de duurzame energieproductie wordt samen met de gemeenten de ruimtelijke visie op de duurzame energiehuishouding opgesteld. Hiermee ontstaat een gezamenlijke basis voor de inpassing van projecten. Met name de inpassing van windenergie heeft grote invloed op en in de omgeving. Het proces van 'opschalen en saneren' leidt tot meer opbrengst met minder turbines en een betere landschappelijke inpassing.

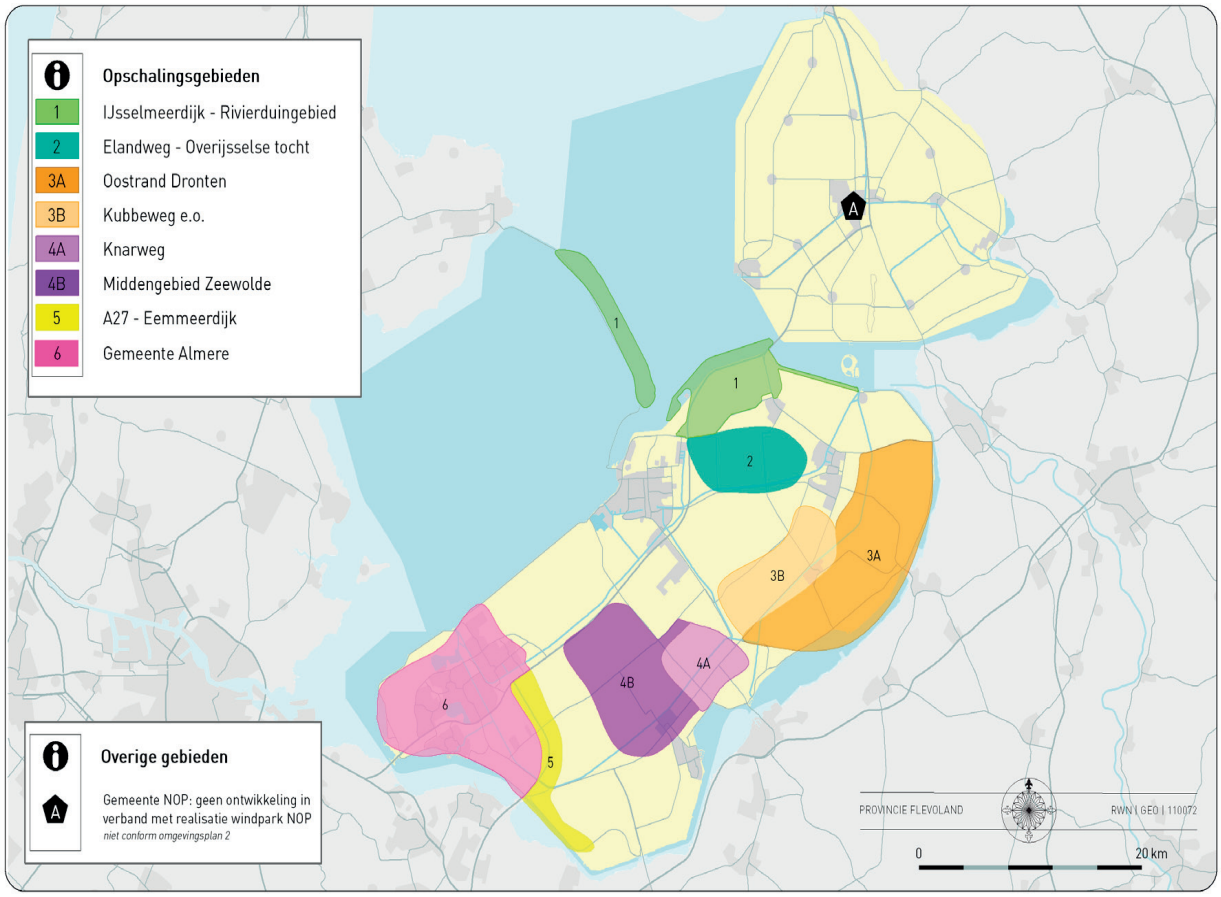
DE-on
In december 2013 hebben provinciale staten ingestemd met de oprichting van de stichting DE-on (Duurzame Energie- en Ontwikkelingsmaatschappij Flevoland). DE-on maakt onderdeel uit van het coalitieakkoord 2011-2015. Met DE-on willen we een bijdrage leveren om de energietransitie te versnellen en de economie te stimuleren. DE-on gaat dit

doen door ontwikkeling en financiering van duurzame energieprojecten.
Aan DE-on zal de provincie een subsidie verstrekken van € 6,5 miljoen in de vorm van een lening. Gedurende de looptijd van DE-on (20 jaar)kan dit geld revolverend ingezet worden. Na 20 jaar vloeit de € 6,5 miljoen weer terug naar de provincie.
De provinciale inleg voor DE-on wordt aangevuld met de resterende Green Deal gelden (€ 0,3 miljoen) die in de vorm van een exploitatiesubsidie wordt verstrekt.

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

Herstructurering Windenergie
Een belangrijk landschappelijk structurerend element vormt de herstructurering van de bestaande windmolens in Zuidelijk en Oostelijk Flevoland. De provincie Flevoland streeft samen met de gemeenten Almere, Lelystad, Zeewolde en Dronten naar de volledige herstructurering van het bestaande windareaal in Zuidelijk en Oostelijk Flevoland. In de periode tot 2030 moeten de oudere molens gesaneerd worden en vervolgens door middel van opschalen kan met grotere maar wel minder windmolens
de vrijkomende ruimte gevuld worden. Hierdoor wordt het bestaande aantal windmolens gehalveerd, de hoeveelheid duurzaam opgewekte energie verdubbeld, de economische structuur van het landelijke gebied versterkt en de beleefbaarheid van het landschap verhoogd. Ook wordt voldaan aan het verzoek van het rijk om ruimte te bieden aan 1390,50 MW.

Proces
Samenwerkende boeren, bewoners en bedrijven hebben in 2014 projectplannen gemaakt en deze aangeboden aan de regionale overheden zodat in de 6 zogenoemde windontwikkelgebieden het nieuwe windbeleid gerealiseerd kan worden (zie kaart).
Aan de hand van de projectplannen zullen de regionale overheden een structuurplan opstellen die het mogelijk moet maken de doelstelling voor windenergie gerealiseerd kunnen worden. De uitvoeringsperiode zal door de hoge investeringskosten lang zijn (2015-2029).



Indicatieve zoekgebieden: De gebieden in Oost - en Zuid Flevoland

2.2.4 Agenda Vitaal Platteland

De provincie bereidt samen met gebiedspartners een Agenda Vitaal Platteland (VP) voor Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het coalitieakkoord. De focus binnen VP ligt op ruimtelijke-economische thema's. De ontwikkelingen worden geïnventariseerd, denk hierbij aan bijvoorbeeld de schaalvergroting in de landbouw en de toename van niet-agrarische functies in het landelijk gebied. Bestaand beleid wordt geëvalueerd en getoetst op actualiteit. Vraag is hoe de (economische) dynamiek in het landelijk gebied gefaciliteerd kan en moet worden met als doel het behouden en daar mogelijk versterken van de kwaliteiten van dit gebied (bijvoorbeeld op het vlak van waterkwaliteit, bodem, natuur en landschap). Voor welke opgaven staan we? Waar voldoet het beleid nog? Waar dient het aangepast te worden? Welke instrumenten zetten we in, samen met onze partners? Op basis van de agenda actualiseert de provincie in de volgende Statenperiode het beleid voor het landelijk gebied. Met de agenda VP willen we bijdragen aan imagoversterking van de provincie door aan te geven welke (unieke) oplossingen er in het landelijk Flevoland mogelijk zijn.

2.2.5 Actualisatie van de nota mobiliteit

In 2014 is gestart met de actualisatie van de nota Mobiliteit Flevoland 2006. Het huidige beleidskader loopt zowel inhoudelijk als procedureel op zijn einde.
Op de verschillende inhoudelijke onderdelen loopt de uitvoering van het mobiliteitsbeleid tegen knelpunten aan. De inhoudelijke kaders blijken niet actueel en steeds minder te passen bij de huidige (maatschappelijke) ontwikkelingen. Vragen van buiten maar ook de gebiedsontwikkeling nieuwe stijl vragen om een meer flexibele sturingsfilosofie dan in het huidige beleid is verwoord.
Een andere rede is dat de planperiode van het Omgevingsplan Flevoland 2006 en de hieraan gekoppelde Nota Mobiliteit verloopt in 2015. De Planwet verkeer en vervoer verplicht een provinciaal verkeer en vervoerplan. Door de actualisatie van het mobiliteitsbeleid wordt voldaan aan de wettelijke verplichting.

3 ACTUELE ONTWIKKELINGEN IN HET RUIMTELIJK DOMEIN

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

Provinciale ontwikkelingen: groei
Flevoland maakte jarenlang een sterke ontwikkeling door. Geen enkele andere provincie in Nederland groeide (in relatieve zin) zo sterk als de provincie Flevoland. Tussen 2000 en 2008 groeide het aantal inwoners met 62.000 (+20%) en het aantal arbeidsplaatsen met bijna 45.000 (+36%). Hierdoor nam ook de mobiliteit fors toe. Vooral op de weg en het spoor was dit merken. Het aantal verreden kilometers op provinciale en rijkswegen nam in deze periode met 26 % toe. Het treingebruik groeide met ca. 16%.

Met het uitbreken van de economische crisis in 2008 veranderde dit beeld. De groei van het aantal inwoners en de werkgelegenheid vlakte af. Mede hierdoor daalde de mobiliteit. Het aantal kilometers verreden op provinciale wegen is in de periode 2008 – 2012 met ca 3% afgenomen

Verwacht wordt dat de mobiliteit in de toekomst weer zal toenemen. De behoefte aan woningen in de noordelijke Randstad blijft onverminderd groot. Een belangrijk deel van deze woningen kan in Almere worden gebouwd. In de Rijksstructuurvisie Almere wordt rekening gehouden met de bouw van 60.000 nieuwe woningen in Almere. Ook de overige gemeenten in Flevoland bieden ruimte voor woningbouw. Vooral Lelystad en Dronten kunnen profiteren van een aantrekkende woningmarkt, gezien hun gunstige ligging aan de vervoerassen naar Amsterdam en Zwolle.

Vestigingsmogelijkheden
Ook voor bedrijven biedt Flevoland goede vestigingsmogelijkheden. De ontwikkeling van de luchthaven en de Flevokust kan een belangrijke stimulans zijn voor de werkgelegenheidsontwikkeling van Flevoland. Vanuit IFA en het zogenoemde ZuiderZeelijngelden Noord worden structuurversterkende maatregelen getroffen in Almere en Noordelijk Flevoland.

De grote vraag is echter wanneer de economie weer aantrekt en de woningmarkt weer tot ontwikkeling komt. De opgave voor Flevoland is om klaar te staan om de verwachte groei goed te kunnen accommoderen. Een goede bereikbaarheid en een prettige leefomgeving zijn daarvoor belangrijke voorwaarden.

3.1 Gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid

Zuidelijk Flevoland: Almere 2.0
November 2013 heeft minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer namens het Rijk vastgesteld. De Rijksstructuurvisie schetst de ambitie van het Rijk voor dit deel van de Noordelijke Randstad en voor Almere. Een gebied dat van groot belang is voor de economische ontwikkeling van Nederland. Centraal in de visie staat de verdere groei van Almere met, in principe, 60.000 woningen.

Adaptieve aanpak
Daarbij wordt uitgegaan van een hoog stedelijke ontwikkeling aan de westkant van de stad met een IJmeerlijn als stip op de horizon. Dit alles gebeurt met een adaptieve aanpak, zonder vaste einddatum, op basis van de concrete marktvraag. Het Markermeer-IJmeer groeit uit tot een omvangrijk natuur- en recreatiegebied, van essentiële waarde voor de aantrekkingskracht van de regio. Ook zal de bereikbaarheid van de regio verder worden verbeterd met de uitbreiding van de weg en het spoor tussen Schiphol, Amsterdam en Almere. Zo krijgt Almere een betere aansluiting op het hart van de metropoolregio Amsterdam.

Proces vastgelegd in een Uitvoeringsovereenkomst
De ondertekening van de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 is het sluitstuk van het Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM).

Het programma gaat nu de uitvoeringsfase in onder de naam Almere 2.0. De afspraken hierover zijn vastgelegd in de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0, die op 20 november 2013 is ondertekend door het Rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Almere.

Markermeer – IJmeer
Markermeer-IJmeer is een onderdeel van het Rijks-regioprogramma Amsterdam – Almere – Markermeer (RRAAM). In RRAAM werken rijk en regio aan een drievoudige ambitie op het gebied van stedelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en natuur. In de Rijksstructuurvisie is voor het Markermeer en IJmeer gekozen voor het perspectief van een toekomstbestendig ecologisch systeem (TBES). In dit perspectief ontstaat een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden. Het ecologisch systeem wordt zo ingericht dat het in en rond het Markermeer en IJmeer de gewenste recreatieve en stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken. De Luwtemaatregelen in de Hoornsche Hop is de eerste fase in de realisatie van de eerste fase van het TBES. De volgende fase is de realisatie van het eerste deel van de Marker Wadden als gebied met grootschalige land-waterovergangen. In de Hoornse Hop en de Marker Wadden wordt door de provincie financieel bijgedragen.

Bereikbaar Zuidelijk Flevoland
Een belangrijk onderdeel van de Rijksstructuurvisie AAM en de uitvoeringsstrategie vormt de toekomstige bereikbaarheid van Almere. Voor de verdere ontwikkeling van Almere is een goede bereikbaarheid voorwaardelijk. Wanneer Almere niet goed bereikbaar is, zullen mensen minder snel geneigd zijn om in Almere te wonen en bedrijven zullen zich hier niet snel vestigen.
De komende jaren komen een groot aantal projecten in uitvoering die met name de interne bereikbaarheid van Almere moeten verbeteren en de verbindingen in de richting Amsterdam-Schiphol. Het gaat dan om:

a. A6/A1/A9 (Project Schiphol Amsterdam Almere: SAA).
   Dit project behelst de verbreding van de snelwegen tussen Almere en Amsterdam-Schiphol. In 2022, vóór de opening van de Floriade, moet dit project afgerond zijn. Er komt een tweede Hollandsebrug, en de A6 tussen Almere Buiten-Oost en Almere Stad-West wordt uitgebreid met vier rijstroken per richting (hoofd- en parallelbanen).

b. Flevolijn: Verbetering spoorverbinding Schiphol - Lelystad (Project Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad: OV-SAAL)
   In de periode tot 2016 wordt de capaciteit van het spoor vergroot, om meer reizigers, met een betere kwaliteit, te kunnen vervoeren. Bedoeling is dat er dan 4 intercities per uur naar Amsterdam CS, 4 intercities naar Amsterdam Zuid en 4 sprinters gaan rijden.

   In de periode tot 2023 wordt de capaciteit van het spoor verder vergroot, zodat het mogelijk is vanaf 2023 hoogfrequent (spoorboekloos) te gaan rijden.

c. Stedelijke bereikbaarheid Almere (SBA)
   In de periode tot 2020 (fase 1 SBA) wordt de interne bereikbaarheid van Almere verbeterd, onder andere door de aanleg van nieuwe onderdoorgangen onder de A6, de verdubbeling van de provinciale wegen Waterlandseweg (N305) en de Hogering. Deze provinciale wegen zijn opgenomen in het p-MIRT. Na 2018 zijn nog andere aanvullende maatregelen nodig. Hierover zijn nog geen afspraken gemaakt.

   Met bovenstaande maatregelen zal vooral de verbinding met Amsterdam de komende jaren fors verbeteren. Maar niet alleen de verbinding met Amsterdam is van belang. Almere dient een stad te zijn die meerzijdig is ontsloten. Het gaat daarbij ook om de verbindingen met Utrecht, Amersfoort, Zwolle en Lelystad.

d. Utrecht (A27) (Almere Gooi Utrecht)
   Na Amsterdam is de regio Utrecht/Hilversum belangrijk voor Almere. De verbinding met deze regio's gaat via de A27 (Stichtsebrug). De

capaciteit van deze verbinding schiet te kort. Met de verdere groei van Almere zal de druk op deze corridor verder toenemen.
Het rijk heeft nog geen middelen gereserveerd voor de aanpak van dit knelpunt.

e. Amersfoort – Zwolle (N30/A28)
De Gooiseweg (N305) en Nijkerkerweg (N301) zijn de belangrijkste wegen voor de ontsluiting van Almere in zuidelijk oostelijk richting. Deze wegen lopen in de periode 2020 – 2025 tegen de capaciteitsgrenzen aan. Dit zal het eerst merkbaar zijn bij de aansluiting Gooiseweg/A27 en bij de Nijkerkerbrug. In de Nota Mobiliteit Flevoland is rekening gehouden met de realisatie van de N30, een snelle autoverbinding tussen Almere en de A28 bij Nijkerk. Dat kan door het opwaarderen van de bestaande wegen of de aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de Nijkerkerweg en de A27. Nader onderzoek moet duidelijkheid gegeven over de gewenste oplossing. Dit onderzoek is met regionale partners in de 2de helft 2014 opgepakt.

f. Lelystad (A6)
De A6 tussen Almere en Lelystad is een drukke weg, waar in de spits geregeld files ontstaan. Met het gereedkomen van de verbreding van de A6 bij Almere (SAA) en de verdere groei van Almere en Lelystad (incl. luchthaven), zal de druk verder toenemen. Verbreding van de weg is noodzakelijk. Rijk en regio hebben overeenstemming over een pakket aan maatregelen om de bereikbaarheid van Lelystad Airport te verbeteren. De komende jaren zal hier invulling aan worden gegeven.

Midden Flevoland: Multimodale ontwikkeling Lelystad
Lelystad ontwikkelt zich tot een multimodaal ontsloten knooppunt. Dit betekent dat Lelystad optimaal bereikbaar is via lucht, spoor, water en wegen. In 2012 is de bereikbaarheid van Lelystad aanzienlijk verbeterd met het openen van de Hanzelijn en het eerste gedeelte van de N23 (Lelystad – Dronten).

Er wordt nu gewerkt aan de realisatie van een multimodaal ontsloten op- en overslaghaven Flevokust en een de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport. Verwachting is dat beide faciliteiten rond 2017/2018 operationeel zijn. Daarmee is Lelystad over de weg, per openbaar vervoer, via de lucht en het water uitstekend ontsloten. Deze ontwikkelingen maken Lelystad tot een logistieke mainport in het noorden van de Randstad en daarmee een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven en inwoners. De luchthaven versterkt ook Almere en de andere delen van Flevoland als goede vestigingslocatie voor bedrijven.
De komende jaren komt de woonwijk Warande in zuidelijk Lelystad tot ontwikkeling. Hier is ruimte voor de bouw van 8500 – 10.000 woningen. Voor de werkgelegenheidsontwikkeling wordt vooral gekeken naar de bedrijventerreinen Larserpoort/ Flevopoort gelegen nabij de luchthaven en het multimodaal ontsloten natte bedrijventerrein Flevokust datwordt gerealiseerd in het huidige visvijvergebied.

Flevokust
De ontwikkeling van Flevokust betreft de realisatie van een buitendijks multimodale overslaghaven met containerterminal en een ‘nat’ industrieterrein voor de vestiging van bedrijven met een zwaardere milieucategorieën (3 t/m 5) ten noorden van Lelystad. Flevokust is van (boven)regionaal belang als economische structuurversterking voor de regio, in de ontwikkeling van het industrieel-logistiek complex en als impuls voor de werkgelegenheid. Het project draagt bij aan een betere bereikbaarheid van Flevoland en de Randstad, zorgt voor minder files (A6) en daardoor voor een betere luchtkwaliteit (uitstoot CO2, fijn stof, NOx). De ontwikkeling van Flevokust is daarmee onderdeel van het provinciale beleid.

Vanaf 2017/2018 moet de haven operationeel zijn. Een goede bereikbaarheid van de haven over weg en water is van belang. Daarnaast is er de mogelijkheid om het bedrijventerrein aan te sluiten op het spoor (Hanzelijn). De haven kan effect hebben op het gebruik van provinciale (vaar)wegen.

Luchthaven Lelystad
Om de groei van luchthaven Schiphol te optimaliseren zijn de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad aangewezen om een deel van de te verwachten groei van niet-mainportgebonden vliegverkeer op te vangen.
Het gaat hierbij om 70.000 vliegbewegingen, waarvan 45.000 voor Lelystad. Commissie Alders heeft geadviseerd dat het mogelijk is om dit op Lelystad te faciliteren. Hierbij wordt uitgegaan van 2 tranches: een eerste van 25.000 vliegbewegingen, dan evaluatie (ca 2020) en afhankelijk van de uitkomst daarin doorgroei naar 45.000 vliegbewegingen.
Uiterlijk 1 november 2014 moet er een Luchthavenbesluit zijn dat deze groei mogelijk maakt. Op weg hier naartoe worden verschillende deelaspecten uitgewerkt onder regie van de Alderstafel Lelystad.
In het kader van de bereikbaarheid worden de verschillende wegen rondom de luchthaven aangepakt.

Bereikbaar van Midden Flevoland
Om de bereikbaarheid en economische ontwikkeling van Lelystad te vergroten zijn de volgende investeringen in infraprojecten van belang:

a. Aansluiting luchthaven op de Larserweg (N302).
Ter hoogte van de Meerkoetentocht komt een nieuwe aansluiting die een functie heeft voor de luchthaven en het aangrenzende bedrijventerrein. Op termijn zal de weg worden doorgetrokken naar een nieuwe aansluiting op de A6.
Realisatie is voorzien in 2016.

b. Verdubbeling Gooiseweg
Voor de bereikbaarheid is Lelystad nu nog sterk afhankelijk van de A6. Deze rijksweg nadert de capaciteitsgrenzen. Bij calamiteiten op de A6 is Lelystad vrijwel onbereikbaar.
Vandaar dat de provincie de robuustheid van de verbindingen naar Lelystad en de luchthaven wil verbeteren. Hiervoor wordt de Gooiseweg (N305) de komende jaren gefaseerd verdubbeld. In 2013 is hiermee gestart. Voor het laatste deel van de Gooiseweg nabij de A27 en de Nijkerkerweg is een verkenning gestart om tot een optimale oplossing te komen.

c. A6 Almere - Lelystad
De capaciteit van deze rijksweg schiet te kort. De problemen zijn vooral merkbaar bij de afslag Lelystad, die onvoldoende capaciteit heeft. In de avondspits staan hier geregeld files die terugslaan op de A6 zelf. Hierdoor wordt ook het doorgaand verkeer gehinderd en ontstaan er gevaarlijke situaties.
In 2014 pakken rijk en regio dit knelpunt aan in het kader van beter benutten. De capaciteit van de op- en afritten en het onderliggend wegennet wordt vergroot. Samen met het rijk zal gestart worden met de realisatie van een nieuwe op- en afrit Lelystad Airport. Deze zal naar verwachting rond 2018 in gebruik genomen kunnen worden.
Het rijk start een verkenning naar capaciteitsuitbreiding van de A6 tussen Almere en Lelystad.

e. OV-bereikbaarheid Lelystad
Op dit moment is Lelystad goed ontsloten per openbaar vervoer. 4x per uur vertrekt de trein vanuit Leystad naar Zwolle en 6x per uur naar

Almere/Amsterdam. Er zijn busverbindingen met Emmeloord, Swifterbant en Harderwijk en er rijden een aantal stadslijnen.

De nieuw te ontwikkelen gebieden (Warande, Larserknoop en luchthaven) zijn nu nog onvoldoende met het openbaar vervoer bereikbaar. In het kader van het MIRT-onderzoek naar de bereikbaarheid van Lelystad Airport zijn afspraken gemaakt om de bereikbaarheid van de luchthaven per openbaar vervoer te verbeteren.

N23-corridor: Van Oost naar West

De N23 vormt de verbinding van Alkmaar naar Zwolle, via Lelystad en is voor de ontwikkeling van midden Flevoland van groot belang. Ook de provincie Noord-Holland en Overijssel zien dit als belangrijke ontwikkelas. In samenwerking met de provincies Noord Holland en Overijssel en een aantal gemeenten is het programma van Alkmaar tot Zwolle opgezet. Ook is dit project opgenomen in het Rijks MIRT. Doel is de verbinding tussen Alkmaar en Zwolle op te waarderen dat past binnen het Flevolandse speerpunt van West naar Oost.

Door de wegen in deze corridor op te waarderen, ontstaan aantrekkelijke ontwikkellocaties. In Lelystad kruist de N23 de rijksweg A6 (Amsterdam – Friesland). Hier ontstaat een knooppunt.

In 2012 is de N23 tussen Lelystad en Dronten geopend, als autoweg met twee gescheiden rijstroken (2x1). Bij de aanleg van de weg is rekening gehouden met een toekomstige verdubbeling, maar dit lijkt tot 2030 niet noodzakelijk.

Bij Dronten komt er een nieuw tracé, passage Dronten, ten noorden van de huidige Dronterringweg. Hierdoor verbetert de doorstroming van het verkeer langs Dronten. Met gemeente Dronten zijn afspraken gemaakt om de uitvoering naar voren te trekken en in 2016 uit te voeren. Gemeente Dronten betaald 1,6 mln mee aan de passage.

Planning:
De Hanzeweg tussen Dronten en Roggebotsluis is recent voorzien van parallelwegen, waardoor het doorgaand verkeer geen hinder meer heeft van het langzaam verkeer. Op termijn wordt rekening gehouden met een verdubbeling van deze weg, maar dat zal niet voor 2025 zijn.

Daar waar de N23 Flevoland in oostelijke richting verlaat, ligt de brug over de Roggebotsluis. In deze corridor ligt op dit moment het grootste knelpunt op het provinciale wegennet. In de periode 2017-2018 begint de provincie met de aanpak van dit knelpunt door de realisatie van een nieuwe rotonde voor de brug.
Op langere termijn komt er een nieuwe brug met meer rijstroken. De planning hiervan is afhankelijk van de planning van IJsseldelta Zuid en de inzet vanuit onze partners Rijk en provincie Overijssel.

In Noordelijke richting vraagt de aansluiting van het bedrijventerrein Flevokust op de N302 (N23) aandacht. De hoeveelheid vrachtverkeer zal hier toenemen (zie ontwikkeling Flevokust). Een verkenning voor het gehele gebied zal worden opgestart mede in relatie tot ontwikkelingen rond de luchthaven.

Tot slot zijn er plannen voor een nieuwe brug over de baai van Van Eesteren waardoor de route verkort kan worden. Vooralsnog zijn er geen middelen beschikbaar om deze dure verbinding te realiseren. Maar vooralsnog is dit een project ver voorbij de tijdslijn van dit p-MIRT.

Noordelijk Flevoland

De gemeente Urk onderzoekt de mogelijkheid voor het ontwikkelen van een tweede haven.
Deze is gepland ten zuiden van Urk. Bij een verdere ontwikkeling zal naar het onderliggende provinciaal wegennet een verkenning gaan plaatsvinden.

Bereikbaarheid ontwikkeling N50
Als uitwerking van het rijksdoel om een robuust hoofdwegennetwerk voor Nederland te realiseren wordt de rijksweg N50 tussen Emmeloord en Ramspol via Ens verlegd en verbreed voor een totaal bedrag van € 16,5 mln. De verkenning van het project is uitgevoerd door de provincie Flevoland en de voorkeursbeslissing is vastgelegd in een convenant. De regionale bijdrage van de provincie wordt gedekt uit de Zuiderzeelijn Noord gelden. Uitvoering vindt plaats in 2014.

Overige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit

a. Bereikbaarheid: ontwikkelingen uit beleid
   Voor de verdere ontwikkeling van Flevoland is een goede bereikbaarheid belangrijk. In de Nota Mobiliteit Flevoland is opgenomen dat er in Flevoland geen structurele files mogen staan. Enige vertraging in de spits is niet te voorkomen, maar deze dient beperkt te blijven. Gedurende de spitsen mag de reistijd maximaal 25% langer zijn dan buiten de spitsen.

De provincie hanteert een aantal criteria om deze doelstelling te bereiken. Wanneer de gemiddelde verkeersintensiteit boven de 12.000 motorvoertuigen ligt, dient de hoofdrijbaan gesloten te zijn voor langzaam verkeer. Er zijn dan parallelstroken of alternatieve routes voor het langzaam verkeer.

Boven de 25.000 motorvoertuigen dient de weg te bestaan uit minimaal twee rijstroken per rijrichting.

Kaart met intensiteiten

Bovenstaande normen gelden voor wegvakken. Bij kruispunten of bruggen ontstaan vaak al eerder knelpunten. Hiervoor is maatwerk nodig. Bijvoorbeeld door de aanpassing van verkeerslichten, realisatie van bypasses etc.

In de onderstaande kaart zijn de grote ontwikkelingen in Flevoland aangegeven. Het betreffen zowel de ruimtelijke ontwikkelingen, als ook de vastgestelde infrastructuur projecten.
Met behulp van verkeersmodellen (NRM 2012) is een inschatting gemaakt van de locaties waar de bereikbaarheidsnormen worden overschreden.

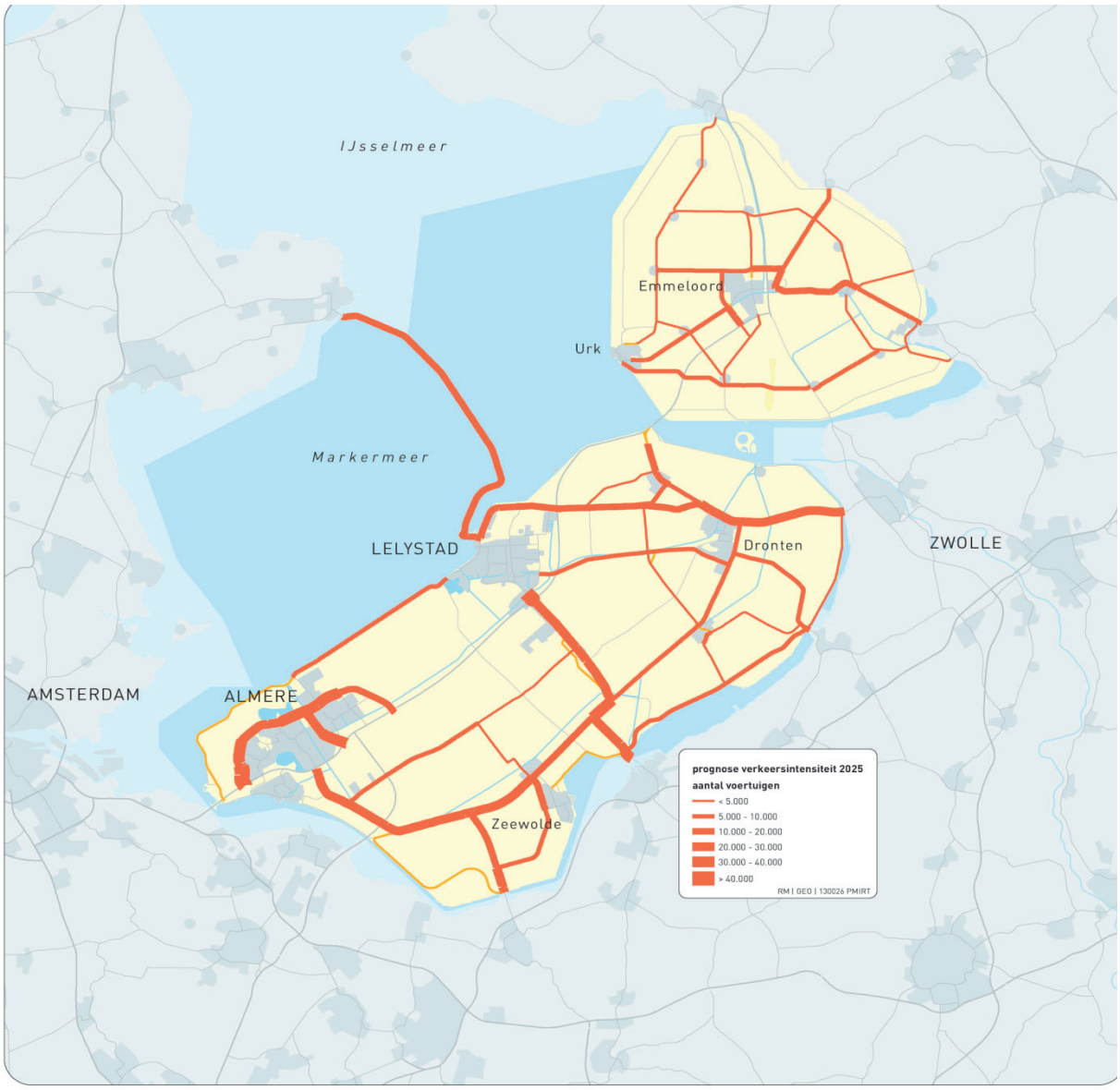
Uit het kaartbeeld valt op te maken dat na 2020 de volgende maatregelen noodzakelijk zullen zijn:

Voorziening voor langzaam verkeer:
- Domineesweg (Urk- A6)
- Hannie Schaftweg (Urkerweg – A6)

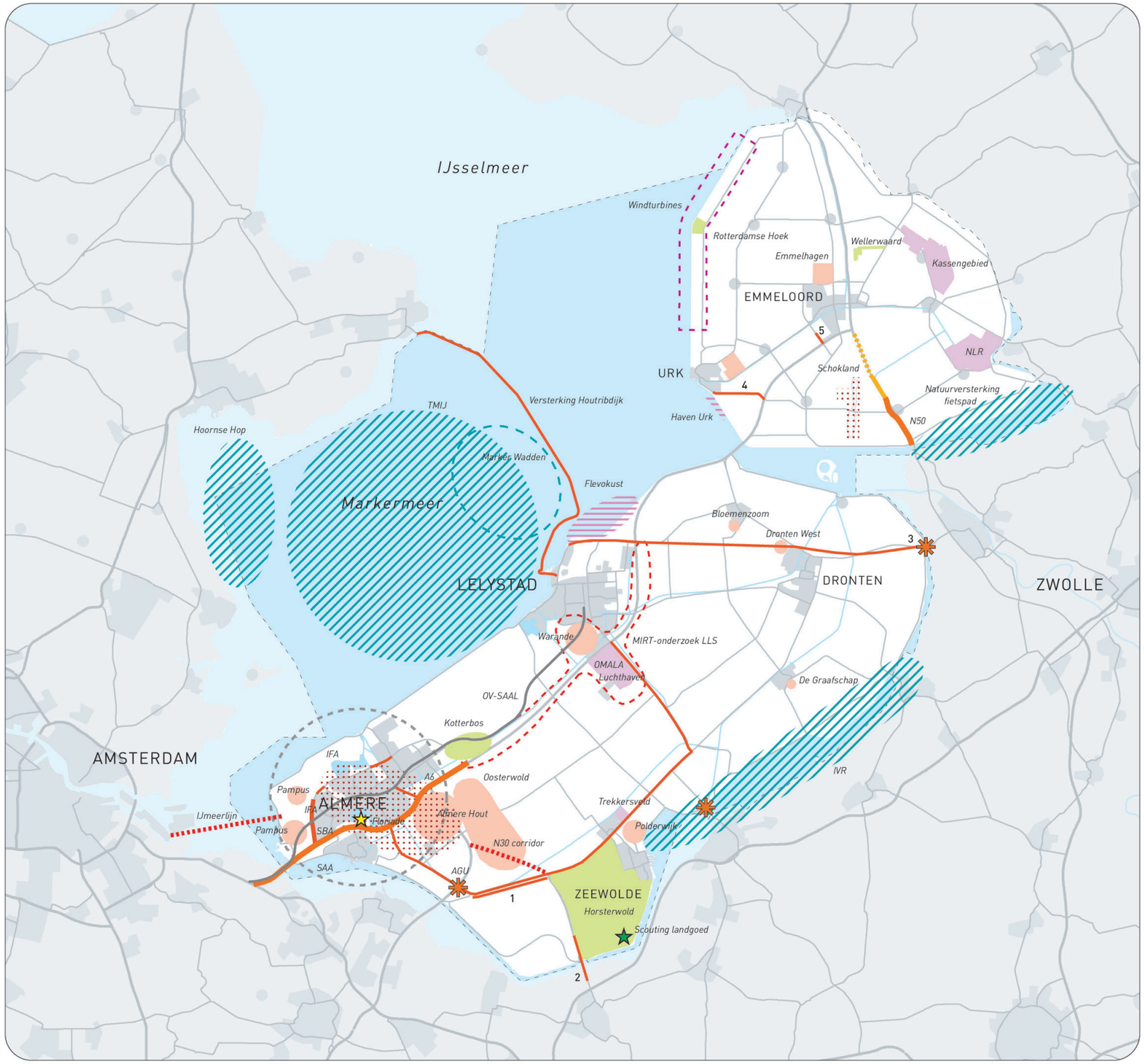
Capaciteitsuitbreiding (nog niet geprogrammeerd in p-MIRT):
- Nijkerkerweg (N301) (A28-Spiekweg)
- Gooiseweg (tussenNijkerkerweg – Gooimeerdijk-Oost)
- Hogering/Tussenring

Verwachte overige knelpunten
- Aansluitingen Emmeloord op de A6
- Kruising Ganzenweg-Gooiseweg
- Rotonde Harderhaven

Kaart met intensiteiten



VISIEKAART ONTWIKKELINGEN PROVINCIE FLEVOLAND



- Floriade
- Scouting landgoed
- Ontwikkeling INFRA

- Rijksweg (A6, N50)
- IFA SBA
- IJmeerlijn
- N30 corridor
- N50_2e fase
- N50_3e_fase
- Spoor
- Versterking Houtribdijk
- Provinciale weg
  1. Gooiseweg > 20.000 mvt (2020)
  2. Nijkerkerweg > 20.000 mvt (2025)
  3. Roggebot > 20.000 mvt (2020)
  4. Domineesweg > 10.000 mvt (2020-2030)
  5. Hannie Schaftweg > 10.000 mvt (2020-2030)
- Uitleggebieden woningbouw
- Ontwikkeling bedrijven
- Aanpassingen natuur
- Ontwikkeling bedrijven water
- Natuurontwikkeling water
- Almere 2.0
- Bodemdaling
- MIRT onderzoek LLS
- MarkerWadden
- Windturbines

PROVINCIE FLEVOLAND RM | GEO | 130026 PMIRT2A

0 20 km

3.2 Verkeersveiligheid Actueel

De knelpunten in de provincie ten aanzien van verkeersveiligheid zijn gebaseerd op een analyse van het ongevallenbeeld. Bij het constateren van veel ongevallen wordt een oplossing gezocht. Dit is een reactieve methode die al sinds jaar en dag door de provincie en regiopartners wordt toegepast.

Vanaf 2010 is er echter sprake van een verslechtering van de registratie van ongevallen door de politie. Niet alleen bij kleine ongelukken, maar ook bij ernstige ongevallen. Dit betekent dat het ongevallenbeeld als indicator steeds minder geschikt is om het (provinciale) verkeersveiligheidsbeleid te monitoren en veiligheidsproblemen te prioriteren.

Daarom heeft de IPO in het voorjaar van 2013 aan de (SWOV) Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid de opdracht gegeven om een landelijk gedragen proactieve methode te ontwikkelen om verkeersonveiligheid te monitoren en te prioriteren op huidige en toekomstige verkeersveiligheidsproblemen, zonder direct afhankelijkheid te zijn van de ongevallenregistratie. Met dit proactieve instrument genaamd PROMEV (proactief meten verkeersveiligheid) wordt gebruik gemaakt van de mate van invloed van diverse risicofactoren op de verkeersveiligheid. Dit instrument is zeer recent beschikbaar gekomen. Op basis van de eerste release zullen in de provincies Gelderland en Utrecht pilots worden uitgevoerd om het uit te testen in de praktijk.

Het instrument PROMEV sluit aan bij de benadering ‘Flevoland maakt van de nul een punt’ waarbij het voorkomen van ongevallen centraal staat in plaats van reactief handelen. Onderzocht zal worden of PROMEV gebruikt kan worden bij de verkeersveiligheidsanalyses in het kader van het opstellen van de volgende p-MIRT’s. Om tot duurzame oplossingen te komen zijn in 2014 een grootaantal fietspaden en oversteken gescand op verbeteringen voor een duurzame veiligheid. Bij toekomstige (vervangings) investeringen en niet jaarlijks onderhoud kunnen de verbeteringen doorgevoerd worden. Dit past binnen het streven van de regio “maak van 0 een punt” het actie programma op verkeersveiligheid.

3.3 Ontsnipperende maatregelen

Met ontsnipperde maatregelen worden onder andere oversteekplaatsen voor dieren bedoeld. Bij aanpassing van wegen worden waar nodig gelijktijdig maatregelen genomen voor verbetering of herstel van de waarde van het groen langs de provinciale wegen. En er worden ontsnipperende maatregelen (duikers) gerealiseerd, zodra er werkzaamheden aan wegen worden uitgevoerd die binnen het ecologische netwerk liggen.

3.4 Toegankelijkheid Openbaar Vervoer

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

4 UITVOERINGSPROGRAMMA P-MIRT PROJECTEN

4.1 Wat gaan we doen?

In de volgende paragrafen zijn de provinciale projecten opgenomen in de tabellen voor ruimte en mobiliteit voor de periode 2015-2019 voor de:
- Investeringsprojecten wegen en vaarwegen
- Investeringsprojecten met een fysiek ruimtelijk kader welke gefinancierd worden uit de verschillende provinciale programma's: Een aantal van de programma's zijn eindig zoals het PMJP dat afloopt in 2014 en EFRO dat in 2015 eindigt.

Het uitvoeringsprogramma biedt inzicht ten aanzien van de inhoud, planning, projectkosten en bijbehorende dekkingsarrangementen.
De opgenomen planningen kunnen afwijken door (externe)factoren. Afwijkingen worden via de planning en control cyclus verantwoord.

In tegenstelling tot vorige jaren zijn de jaarlijkse en niet jaarlijkse onderhoudsprojecten niet opgenomen. Hierover wordt afzonderlijk gerapporteerd.

4.2 Waar worden de opgenomen projecten in het p-MIRT uit betaald

De opgenomen projecten komen niet alleen voort uit de financiering door de provincie. Met het aangaan van samenwerkingsverbanden en aanvragen van subsidievormen kunnen een groot aantal projecten en programma's in uitvoering genomen worden.

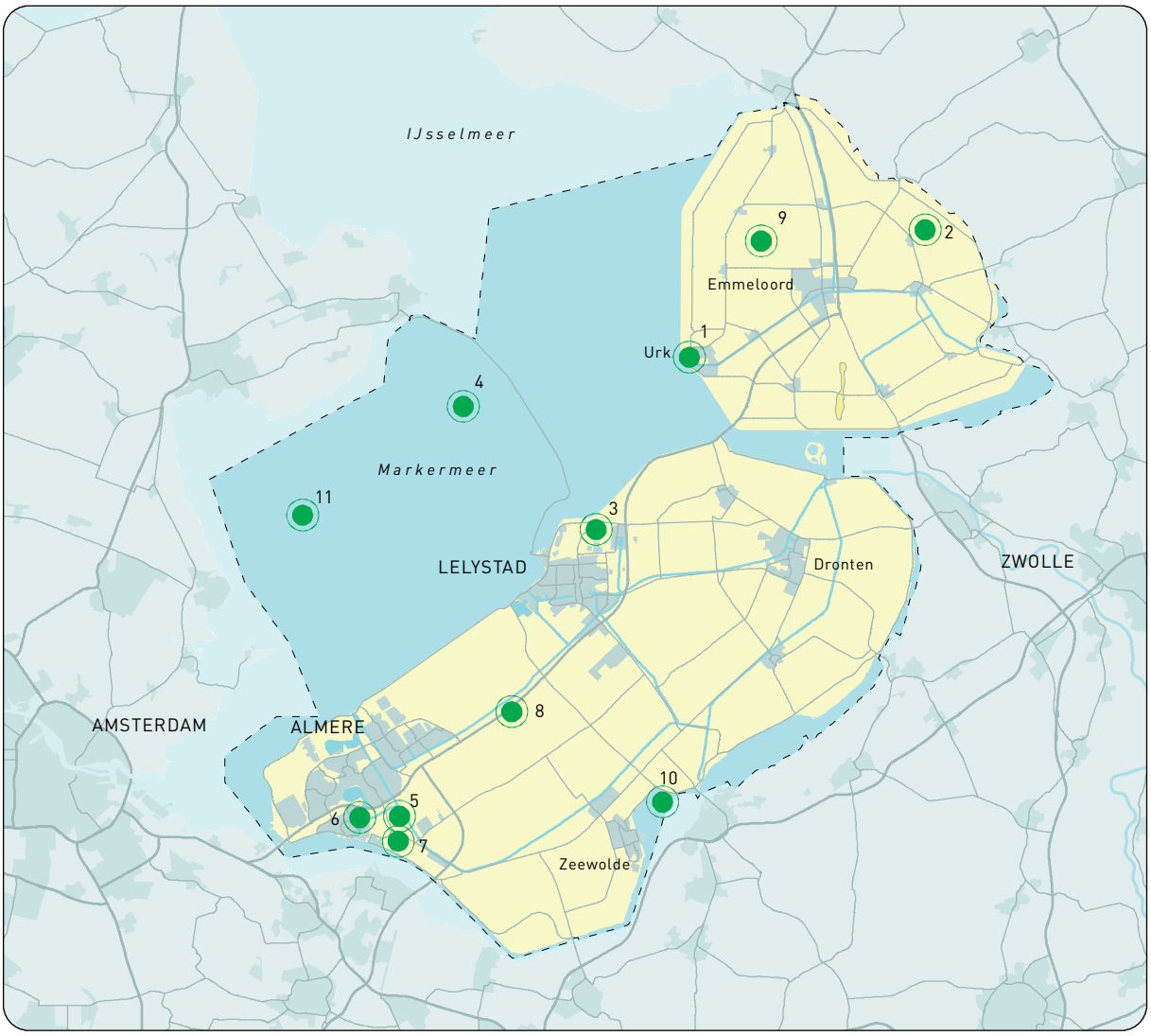
NB: Uit het programma blijkt dat er gedurende de periode 2015 tot en met 2019 circa € 110 mln. in (water)wegen en € 123 mln in ruimtelijke ontwikkelingen geïnvesteerd. Daarnaast wordt er in deze periode circa € 55 mln in het kader van vervangingsinvesteringen en wegonderhoud.

Het p-MIRT programma 2015-2019 past binnen de door Provinciale Staten eerder vastgestelde financiële kaders. Met het vaststellen van de begroting 2015-2019 wordt het programma definitief. Bij wijzigingen van de financiële kaders zal het programma voor 1 januari 2015 gewijzigd worden.
Naast provinciale middelen zijn ook in verschillende projecten middelen beschikbaar vanuit andere samenwerkende partijen opgenomen. In de tabellen is de dekking van de provinciale projecten door deze partijen opgenomen.

4.3 Programma uitvoeringsprojecten voor ruimtelijke kwaliteit in Flevoland

In het programma zijn fysieke ruimtelijk projecten opgenomen waarbinnen de provincie een financiële rol speelt. Financiering vindt plaats vanuit de verschillende provinciale budgeten zoals IFA en Zuiderzeellijngelden. In veel van de projecten vindt co-financiering plaats vanuit andere (overheids-)partijen.

RUIMTE 2015-2019



Ruimte

1. De Parel
2. Duurzaam gebruik ondergrond Geothermie Luttelgeest
3. Flevokust
4. Marker Wadden
5. Onderdoorgangen A6
6. Reedewaard
7. Ontwikkeling Boshart Almeerderhout
8. Natura 2000 PAS
9. Duurzame oevers onderhoud en aanleg
10. Integrale inrichting Veluwerandmeren
11. Hoornse Hop

PROVINCIE FLEVOLAND RM | GEO | 140051

0 20 km

De financiering onder de opgenomen ruimtelijke projecten is eerder vastgesteld. De ruimtelijke projecten hebben de status dat ze in uitvoering genomen kunnen worden.

Ruimtelijke projecten		jaar					
NR	**Projecten**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**Totaal**
Noordelijk Flevoland							
1	De Parel (subsidie ZZL-programma) - versterking recreatieve infrastructuur oude haven Urk (o.a. reconstructie historische steiger, strandpaviljoen, toeristen-infopunt, voorz. watersport, etc.)	1.000	1.000	2.900			4.900
2	Geothermie Luttelgeest	1.300					1.300
Subtotaal Noordelijk Flevoland		**2.300**	**1.000**	**2.900**	**0**	**0**	**6.200**
Oostelijk Flevoland							
3	Multimodale overslaghaven Flevokust	pm	pm	pm			pm
4	Eerste fase Markerwadden (verdeling middelen per jaar nader te bepalen)	14.000	14.000	14.000	14.000	14.000	70.000
Subtotaal Oostelijk Flevoland		**14.000**	**14.000**	**14.000**	**14.000**	**14.000**	**70.000**
Zuidelijk Flevoland							
5	Onderdoorgang A6 (t.b.v. snelle busverbinding Almere Stad en Hout)				7600		7.600
6	Reedewaard (woonvoorzieningen voor ouderen met somatische of psychogeriatrische aandoeningen; subsidie/lening)	1.650					1.650
7	Ontwikkeling Boshart Almeerderhout (afronding project; ontwikkeling Boshart tot bovenregionale toeristisch recreatieve voorziening)	1.000					1.000
8	Uitvoering N2000 beheerplan Oostvaarderplassen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	5.000
Subtotaal Zuidelijk Flevoland		**3.650**	**1.000**	**1.000**	**8.600**	**1.000**	**15.250**
Algemeen							
9	Duurzame oevers onderhoud en aanleg (subsidie)	415					415
10	Integrale inrichting Veluwerandmeren (subsidie)	87					87
11	Uitvoering Eerste fase TBES: Hoornse Hop	9.000					9.000
Subtotaal algemeen		**9.502**					**9.502**
Totaal bruto projectkosten ruimte		**29.452**	**16.000**	**17.900**	**22.600**	**15.000**	**100.952**

Provincale bijdrage Ruimte		2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
1	Bijdrage ZZL De Parel	1.000	1.000	500			2.500
2	Bijdrage provincie duurzaam gebruik ondergrond aan Geothermie Luttelgeest						1.000 (in 2014)
3	Bijdrage EFRO en provincie aan Flevokust	pm	pm	pm	pm	pm	pm
4	Bijdrage provincie aan eerste fase Marker Wadden	400	400	400	300		1.500
5	Bijdrage provincie IFA aan onderdoorgangen A6				2500		2.500
6	Bijdrage provincie IFA aan Reedewaard	300					300
7	Bijdrage provincie IFA aan Ontwikkeling Boshart Almeerderhout	294					294
8	Bijdrage Natura 2000 PAS	700	700	700	700	700	3.500
9	Bijdrage POP 2 aan Duurzame oevers onderhoud en aanleg	415					415
10	Bijdrage EFRO integrale inrichting Veluwerandmeren	87					87
11	Bijdrage provinciale cofinanciering Hoornse Hop	1.500					1.500
Bijdrage derden en overige financieringsvormen		**4.696**	**2.100**	**1.600**	**3.500**	**700**	**12.596**
Totaal bijdragen Ruimte		**29.452**	**16.000**	**17.900**	**22.600**	**15.000**	**100.952**

4.4 Programma Investeringen in wegen

Er zijn beperkte investeringsmiddelen beschikbaar. Om tot de juiste prioriteitstelling te komen zijn de door Provinciale Staten vastgestelde criteria uit de Nota mobiliteit Flevoland en het Omgevingsplan Flevoland gehanteerd:

- Aansluiting bij lopende programma's en speerpuntgebieden;
- Vernieuwing in de verkeersinfrastructuur en netwerken zijn gericht op een duurzame economische ontwikkeling;
- doorstroming, goede bereikbaarheid door snel en veilige verplaatsing
- Bij aanleg, beheer en onderhoud aan infrastructuur wordt gekozen voor een veilige inrichting;
- impact van de verbetering is gericht op: 'heeft een grote groep gemak van de oplossing'.

Vanuit het kader van de speerpuntgebieden uit het Omgevingsplan ligt de nadruk voor de ontwikkeling van provinciale wegen met name op;

- Almere met onderliggend wegen en openbaarvervoernet
- Carré Gooiseweg/A6/N30/Larserweg en de Nijkerkerweg
- West-oostas (N 23)
- De N302 (Lelystad – Harderwijk) en de N50 (Emmeloord – Zwolle) zijn belangrijke schakels

Bij de vertaling van de prioriteitstelling is een belangrijk deel van de investeringsmiddelen ingezet op majeure projecten gericht op doorstroming en gebiedsontwikkeling. De projecten passen binnen de beleidskaders van de Nota Mobiliteit 2006 (zie onderstaande tabel). Deze projecten zijn in veel gevallen samen met andere overheden ontwikkeld en met overeenkomsten door Provinciale Staten al vastgesteld en vastgelegd. Bij de projecten gericht op verkeersveiligheid is er conform het beleid een sterke relatie met beheer en onderhoudsprojecten. Investeringen in deze projecten zijn efficiënt doordat gelijktijdige uitvoering van veiligheidsmaatregelen en onderhoud kosten verlagend werken. Ook in kader van overlast en verkeersmanagement is een gelijktijdige aanpak gewenst: een weg hoeft maar 1 keer te worden afgesloten wat voor de gebruiker minder overlast geeft.

Tabel: Project in relatie tot beleidsdoelstellingen

P-MIRT 2015-2019	Ruimtelijk economische hoofdstructuur	doorstroming	Verkeers-veiligheid	Relatie beheer & onderhoud	Contract & wettelijk en bestuurlijke afspraken
speerpunten nota mobiliteit					
N50					
N 50 tussen Emmeloord en Ramspol via Ens	X	X			X
Carré					
Luchthaven Lelystad infrastructurele ontsluiting op de Larserweg	X				X
Luchthaven<> A6 aanleg ontsluitingsweg en OV voorzieningen (mobla)	X	X			
Gooiseweg (Ganzenweg<>Zeewolde) aanleg tweede rijbaan	X		X		
Gooiseweg X Gooimeerdijk reconstructie kruispunt		X	X	X	X
N23					
Corridor Roggebotsluis		X			
Passage Dronten	X	X			X
Almere 2.0					
Stedelijke bereikbaarheid Almere: Hogering capaciteitsuitbreiding	X	X			X
Stedelijke bereikbaarheid Almere: Waterlandseweg capaciteitsuitbreiding	X	X			X
N 302					
Ganzenweg X Knardijk reconstructie kruispunt		X			
Overige projecten					
Gemaalweg; Verhogen verkeersklasse en verbreding brugklap Friessesluis				X	

INVESTERINGEN 2015-2019

Wegen

1. Verhogen verkeersklasse Gemaalweg en verbreding brugklap Friesesluis
2. N50
3. N23 aanleg autoweg (passage Dronten)
4. Luchthaven Lelystad
5. Ongelijkvloerse aansluiting Roggebotsluis
6. Aanleg tweede rijbaan Gooiseweg
7. Capaciteitsuitbreiding Waterlandseweg
8. Capaciteitsuitbreiding Hogering
9. Reconstructie kruispunt Ganzeweg - Knardijk

PROVINCIE FLEVOLAND RM | GEO | 140051

0 20 km

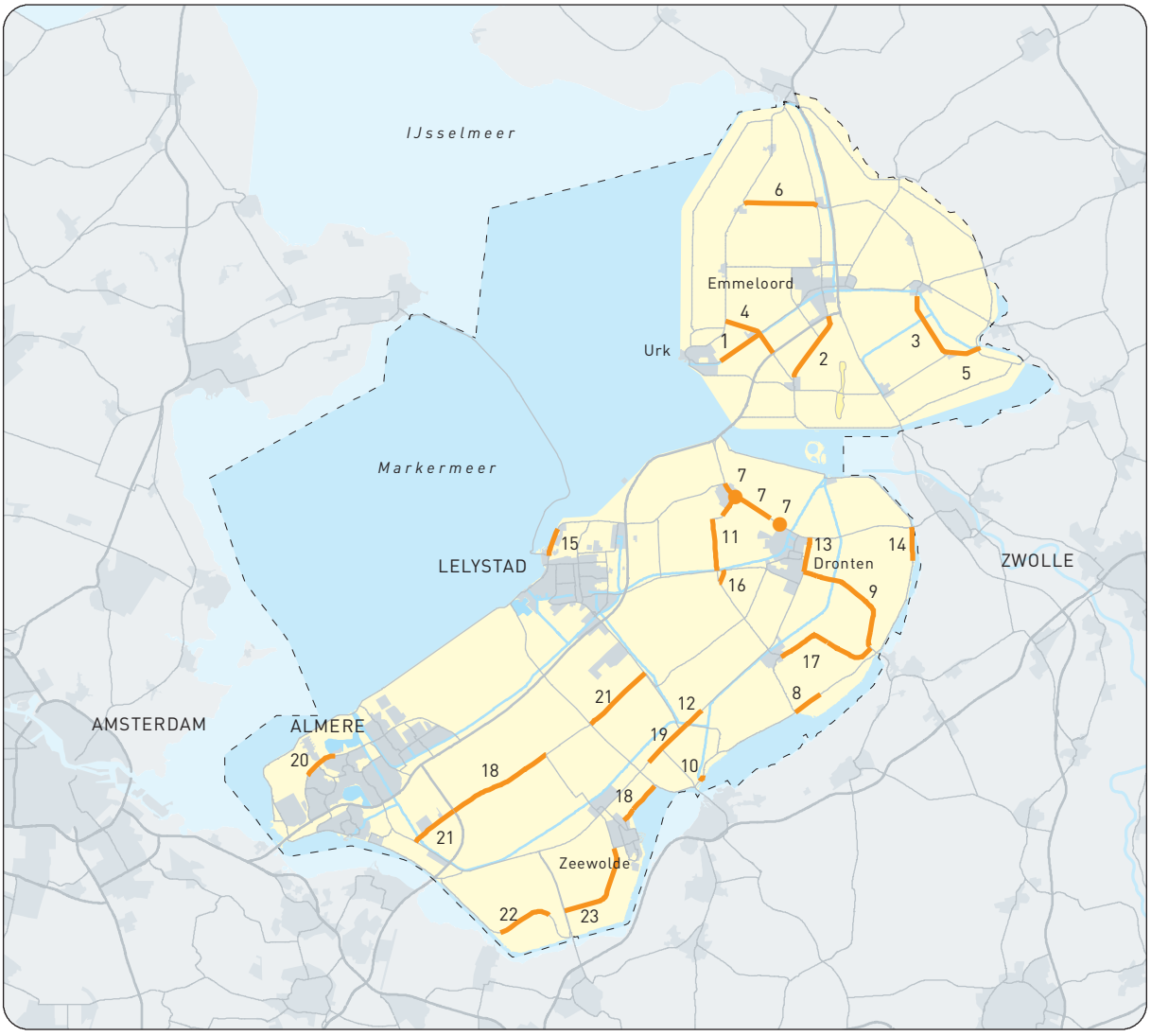
P-MIRT 2015-2019							
Project nr	Investeringen WEGEN	2015	2016	2017	2018	2019	
		investeringen	investeringen	investeringen	investeringen	investeringen	totaal
NOORDELIJK FLEVOLAND							
12309	Gemaalweg Verhogen verkeersklasse en verbreding brugklap Friesesluis	1.520					1.520
	Verkeersveiligheid maatregelen	240	400	0	1.295	439	2.374
SUBTOTAAL NOORDELIJK FLEVOLAND		**1.760**	**400**	**0**	**1.295**	**439**	**3.894**
OOSTELIJK FLEVOLAND							
13115	N23 aanleg autoweg (passage Dronten)	2.000	5.600				7.600
	Luchthaven Lelystad (onder voorvaarden)		550				550
	Luchthaven Larserweg		850				850
17322	HANZEWEG ongelijkvloerse aansluiting Roggebotsluis			6.250	6.050		12.300
	LUCHTHAVEN < > A6 Aanleg Ontsluitingsweg (mobla)			3.750	3.750		7.500
	Verkeersveiligheid maatregelen	882	223	330		698	2.133
SUBTOTAAL OOSTELIJK FLEVOLAND		**2.882**	**7.223**	**10.330**	**9.800**	**698**	**30.933**
ZUIDELIJK FLEVOLAND							
15131	Gooiseweg (Ganzeweg <>Zeewolde) aanleg tweede rijbaan	2.940	2.440				5.380
16114	SBA Waterlandseweg	5.200	10.314	2.498			18.012
16102	SBA: HOGERING capaciteituitbreiding			26.031	8.500	8.500	43.031
14107	GANZENWEGxKNARDIJK reconstructie kruispunt			2.000	2.000		4.000
	Verkeersveiligheid maatregelen	0	984	183	501	790	2.458
SUBTOTAAL ZUIDELIJK FLEVOLAND		**8.140**	**13.738**	**30.712**	**11.001**	**9.290**	**72.881**
	ALGEMEEN: overige werkzaamheden						
11320	Diverse overige investeringen	100	0	0	0	0	100
SUBTOTAAL ALGEMEEN		**100**	**0**	**0**	**0**	**0**	**100**
							0
TOTAAL BRUTO PROJECTKOSTEN WEGEN		**12.882**	**21.361**	**41.042**	**22.096**	**10.427**	**107.808**

BIJDRAGEN WEGEN		2015	2016	2017	2018	2019
BDU						
	BDU directe uitkering infra en impuls vergroten verkeersveiligheid provinciaal wegennet	1.009	1.023	1.024	1.017	1.017
	BDU gemaalweg verhogen verkeersklasse brugklap Friesesluis	760				
13115	BDU N23 aanleg autoweg (passage Dronten)	1.000	2.800			
15131	BDU Gooiseweg (Ganzenweg<>Zeewolde) aanleg tweede rijbaan	1.470	1.220			
17322	BDU HANZEWEG ongelijkvloerse aansluiting Roggebotsluis			3.125	3.025	
	BDU LUCHTHAVEN < > A6 Aanleg Ontsluitingsweg			2.500	2.500	
16114	BDU SBA: Waterlandseweg capaciteitsuitbreiding	2.600	5.157	1.249		
16102	BDU SBA: HOGERING capaciteitsuitbreiding (deel BDU)			2.112	4.250	4.250
14107	BDU GANZENWEGxKNARDIJK reconstructie kruispunt			980	1.000	
	BDU luchthaven Lelystad infrastructurele ontsluiting op Larserweg		405			
Infrafonds						
13115	Infrafonds N23 aanleg autoweg (passage Dronten)	700	1.200			
17322	Infrafonds HANZEWEG ongelijkvloerse aansluiting Roggebotsluis			673	500	0
16114	Infrafonds waterlandseweg capaciteitsuitbreiding	455	1.815	557	400	
16102	Infrafonds SBA: HOGERING capaciteitsuitbreiding		700	300	1.000	900
14107	Infrafonds GANZENWEGxKNARDIJK reconstructie kruispunt			500	750	
15131	Infrafonds Gooiseweg (Ganzenweg<>Zeewolde)aanleg tweede rijbaan	750	1.200			
	Infrafonds LUCHTHAVEN < > A6 Aanleg Ontsluitingsweg			400	400	
Bijdrage overige bronnen:						
13115	Bijdrage gemeente Dronten N23 aanleg autoweg (passage Dronten) bijdrage wordt in 2017 ontvangen		1.600	,		
16114	Strategische reserve SBA waterlandseweg capaciteitsuitbreiding	1115	1615	557	,	,
16102	Strategische reserve SBA: HOGERING capaciteitsuitbreiding			1.270	1.407	1.407
16102	Bijdrage gemeente Almere SBA waterlandseweg capaciteitsuitbreiding	326	978			
16102	Bijdrage gemeente Almere SBA: HOGERING capaciteitsuitbreiding			870	870	870
16102	Bijdrage Rijk SBA Hogering capaciteitsuitbreiding			20.455		
	ZZL LUCHTHAVEN LELYSTAD bijdrage onder voorwaarden en infrastructurele ontsluiting op de Larserweg		1.050			
	Bijdrage STROP OMALA, gemeente Lelystad en HOV Luchtahven <> A6 aanleg ontsluitingsweg (perspectiefnota 2014)			750	750	
TOTAAL BIJDRAGEN WEGEN		**10.185**	**20.763**	**37.322**	**17.869**	**8.444**
TOTAAL NETTO PROJECTKOSTEN WEGEN		**2.697**	**598**	**3.720**	**4.227**	**1.983**

4.5 Investeringen in verkeersveiligheid

De provincie streeft naar een veilig wegennet; de kans op een verkeersongeval wordt geminimaliseerd. Conflicten tussen langzaam en snelverkeer worden bijvoorbeeld voorkomen. Eventuele fouten kunnen tijdig worden gecorrigeerd. Het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid speelt hierop in. Belangrijke aanpassingen aan de wegen zorgen ervoor dat wegen eenduidig ingericht (essentiële herkenbaarheidskenmerken) worden, vindt verbreding van de wegen plaats en daar waar nodig worden maatregelen getroffen om de snelheid te verlagen.
Door koppeling van deze maatregelen aan andere werkzaamheden kunnen investeringen in het kader van veiligheid koste efficiënt plaatsvinden.
De onderstaande maatregelen zijn gekoppeld aan werken in het kader van vervangingsinvesteringen en niet jaarlijks onderhoud. De bedragen zijn als totalen in de investeringstabel verwerkt.

VERKEERSVEILIGHEID 2015-2019



Wegen

1. Urkerweg wegverbreding en onderhoud verharding
2. Nagelerweg wegverbreding en onderhoud verharding
3. Leemringweg wegverbreding, onderhoud verharding en ontsnipperende maatregel
4. Zuidwesterringweg wegverbreding, onderhoud verharding en ontsnipperende maatregel
5. Kraggenburgerweg en Repelweg wegverbreding, onderhoud verharding en ontsnipperende maatregel
6. Noorderringweg wegverbreding en onderhoud verharding
7. Dronterringweg onderhoud verharding rijbaan en 2x aanleg rotonde
8. Spijkweg aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen en onderhoud verharding
9. Elburgerweg onderhoud verharding en ontsnipperende voorziening
10. Harderbosweg aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen en onderhoud verharding
11. Biddingweg wegverbreding en onderhoud verharding
12. Gooiseweg aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen en onderhoud verharding
13. Biddingringweg wegverbreding en onderhoud verharding
14. Drontermeerdijk wegverbreding en onderhoud verharding
15. Houtribweg wegverbreding en onderhoud verharding
16. Lisdoddeweg wegverbreding en onderhoud verharding
17. Oldebroekerweg wegverbreding en onderhoud verharding
18. Vogelweg wegverbreding en onderhoud verharding diverse wegvakken / Zeewolderdijk wegverbreding en onderhoud verharding
19. Gooiseweg wegverbreding en onderhoud verharding
20. Hogering wegverbreding en onderhoud geluidreducerende deklaag rijbaan
21. Vogelweg wegverbreding en onderhoud verharding
22. Slingerweg aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen en onderhoud verharding rijbaan
23. Spiekweg aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen

PROVINCIE FLEVOLAND RM | GEO | 140051

0 20 km

PROJECT NR.	Naam project **WEGEN: verkeersveiligheid**	scope investeringen	2015 ontwikkel investeringen	2016 ontwikkel investeringen	2017 ontwikkel investeringen	2018 ontwikkel investeringen	2019 ontwikkel investeringen	Totaal
NOORDELIJK FLEVOLAND								
15104	URKERWEG (Zuidwesterringweg<>Urk) onderhoud verharding rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd	240					240
16104	NAGELERWEG (Nagele, Klamp <>Emmeloord) onderhoud verharding rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd		400				400
19101	LEEMRINGWEG (rotonde Kraggenburg <-> kombord Marknesse)	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd					390	390
	LEEMRINGWEG (ontsnipperende maatregel)	(ontsnipperende maatregel)					50	50
16103	ZUIDWESTERRINGWEG (Staartweg<>A6) onderhoud verharding rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd				415		415
	ZUIDWESTERRINGWEG (ontsnipperende maatregel)	aanleg ontsnipperende voorziening				110		110
17111	KRAGGENBURGERWEG (Zwolse Vaart-Rotonde Kraggenburg) onderhoud verharding rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd				170		170
	REPELWEG (Vollenhoverweg-Kraggenburgerweg) onderhoud verharding rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd				170		170
	KRAGGENBURGERWEG en REPELWEG aanleg ontsnipperende maatregelen	aanleg ontsnipperende maatregelen				100		100
19103	NOORDERRINGWEG (Creil <-> Bant)	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd				330		330
SUBTOTAAL NOORDELIJK FLEVOLAND			**240**	**400**	**0**	**1.295**	**440**	**2.375**

PROJECT NR.	Naam project **WEGEN**	scope investeringen	2015 ontwikkel investeringen	2016 ontwikkel investeringen	2017 ontwikkel investeringen	2018 ontwikkel investeringen	2019 ontwikkel investeringen	Totaal
OOSTELIJK FLEVOLAND								
12116	DRONTERRINGWEG (N23<>Swifterringweg) onderhoud verharding rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd	120					120
	DRONTERRINGWEGxBIDDINGWEG aanleg rotonde	aanleg rotonde	356					356
	DRONTERRINGWEGxDE POORT aanleg rotonde	aanleg rotonde	356					356
15106	SPIJKWEG (Colombinehuis<>Bremerbergweg) onderhoud rijbaan verharding	Kantverruwing en glasbollen aan tweezijden per km + bermversteviging enkelzijdig gefundeerd	50					50
16105	ELBURGERWEG (Biddingringweg<>km 28.9) onderhoud verharding rijbaan	Kantverruwing en glasbollen aan tweezijden per km		53				53
	Elburgerweg (ontsnipperende voorziening)	(ontsnipperende voorziening)		50				50
16121	HARDERBOSWEG (Gemaal Lovink<>Harderdijk) onderhoud verharding rijbaan	Kantverruwing en glasbollen aan tweezijden per km +bermversteviging enkelzijdig gefundeerd		120				120
17122	BIDDINGWEG (km 2.7<>Lage Vaart) onderhoud verharding rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd			200			200
	BIDDINGWEG (Dronterringweg - hm 1.8) onderhoud verharding rijbaan	Kantverruwing en glasbollen aan tweezijden per km			120			120
17121	GOOISEWEG (Harderringweg - Viaduct Hoge Vaart) onderhoud verharding rijbaan	Kantverruwing en glasbollen aan tweezijden per km			10			10
18107	BIDDINGRINGWEG (Hanzeweg <-> Elburgerweg)	weerszijden kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging					15	15
19104	DRONTERMEERDIJK (Roggebotsluis-Stobbeweg) onderhoud verharding	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd					168	168
19105	HOUTRIBWEG (Parlaan-Rotonde Markerwaarddijk) onderhoud verharding	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd					170	170
19106	LISDODDEWEG (Dronterweg-Swifterweg) onderhoud verharding	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd					74	74
19107	OLDEBROEKERWEG (Biddinghuizen-Aansluiting nieuw werk) onderhoud verharding	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd					271	271
SUBTOTAAL OOSTELIJK FLEVOLAND			**882**	**223**	**330**	**0**	**698**	**2.133**

PROJECT NR.	Naam project **WEGEN**	scope investeringen	2015 ontwikkel investeringen	2016 ontwikkel investeringen	2017 ontwikkel investeringen	2018 ontwikkel investeringen	2019 ontwikkel investeringen	Totaal
ZUIDELIJK FLEVOLAND								
15113	VOGELWEG (A27<>Knardijk) onderhoud verharding rijbaan diverse wegvakken	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd		612				612
	Vogelweg (kruispuntreconstructies A27 <> Roerdompweg)	kruispuntreconstructies		350				350
	ZEEWOLDERDIJK (Knardijk<>Zeewolde) onderhoud verharding rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd			133			133
17121	GOOISEWEG (Knardijk - viaduct) onderhoud verharding rijbaan	Kantverruwing en glasbollen aan tweezijden per km +bermversteviging enkelzijdig gefundeerd		22				22
16102	HOGERING NB (Grasweg<>Contrabasweg) en HOGERING ZB (Muziekdreef<>Grasweg) onderhoud geluidreducerende deklaag rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd			50			50
19109	VOGELWEG (Waterlandse weg - A27)	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd				250		250
	VOGELWEG (Waterlandse weg - A27 faunapassage)	(ontsnipperende voorziening)				50		50
	VOGELWEG (Knardijk <-> Larserweg) onderhoud verharding	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteviging gefundeerd					440	440
18123	SLINGERWEG (Schillinkweg<>Eempad) onderhoud verharding rijbaan	Kantverruwing en glasbollen aan tweezijden per km +bermversteviging enkelzijdig gefundeerd					100	100
18123 16132	SPIEKWEG (fietspad Dasselaar<> Horsterweg SPIEKWEG (Nijkerkerweg - Komgrens Zeewolde)	bermversteviging enkelzijdig gefundeerd				201	250	250
19108	**SUBTOTAAL ZUIDELIJK FLEVOLAND**		**0**	**984**	**183**	**501**	**790**	**2.458**

PROJECT NR.	Naam project **ALGEMEEN**	scope investeringen	2015 ontwikkel investeringen	2016 ontwikkel investeringen	2017 ontwikkel investeringen	2018 ontwikkel investeringen	2019 ontwikkel investeringen	Totaal
	Diverse fietsvoorzieningen (verkeersveiligheid)	(verkeersveiligheid)	100					100
15135	**SUBTOTAAL ALGEMEEN**		**100**	**0**	**0**	**0**	**0**	**100**

	Naam project **UITGAVEN WEGEN**	scope investeringen	2015 ontwikkel investeringen	2016 ontwikkel investeringen	2017 ontwikkel investeringen	2018 ontwikkel investeringen	2019 ontwikkel investeringen	Totaal
	Noordelijk Flevoland		240	400	0	1.295	440	2.375
	Oostelijk Flevoland		882	223	330	0	698	2.133
	Zuidelijk Flevoland		0	984	183	501	790	2.458
	Algemeen		100	0	0	0	0	100
TOTAAL BRUTO PROJECTKOSTEN WEGEN			**1.222**	**1.607**	**513**	**1.796**	**1.928**	**7.066**

4.6 Investeringen in de waterwegen

Schoon oppervlaktewater is een kernkwaliteit van Flevoland. Het biedt een belangrijke meerwaarde aan functies als wonen, landbouw, recreatie en natuur. De provincie streeft naar mooi en schoon water als voorwaarde voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Conform de Kaderrichtlijn Water (KRW) bevinden alle oppervlaktewaterlichamen zich uiterlijk in 2027 in een ‘goede toestand’. Voor de vaarwegen in Flevoland zijn in 2009 waterkwaliteitsdoelen vastgesteld in de Partiële herziening van het Omgevingsplan Water. De provinciale ambitie is om de provinciale maatregelen, namelijk het aanleggen van natuurvriendelijke oevers, uiterlijk in 2021 gereed te hebben. Na de aanleg heeft het watersysteem tijd nodig om het gewenste ecologische waterkwaliteitsdoel te bereiken. Met deze maatregel dragen voor een groot deel bij aan het realiseren van duurzame en robuuste watersystemen en het ecologisch netwerk in Flevoland.

In de afgelopen jaren zijn op verschillende plekken langs de Lemstervaart, de Lage Vaart en de Hoge Vaart natuurvriendelijke oevers door de provincie aangelegd. Om de ecologische waterkwaliteit van de vaarwegen te verbeteren wordt in de periode 2015 tot en met 2021 nog circa 13 kilometer aangelegd in de vaarten in de Noordoostpolder. Deze ambitie is vastgelegd in de partiële herziening Water 2009 en opgenomen in de ontwerp-partiële herziening Water 2015. Uiteindelijk zal dan in totaal tussen 2010 en 2021 40 km natuurvriendelijke oevers in het kader van de KRW zijn aangelegd (29 km in de Noordoostpolder, 5.5km in de Hoge Vaart en 5.5 km in de Lage Vaart).

De provincie is, in samenwerking met Natuurmonumenten, in 2014 gestart met de voorbereiding van de aanleg van ca. 3 kilometer nvo’s in het Voorsterbos langs de Zwolsevaart in de NOP. Om de locaties van de overige 10 km voor de komende periode nader te bepalen is een bouwstenennotitie opgesteld. De volgende watertrajecten zijn in dit kader voor aanpak opgenomen.

Aanleg natuurvriendelijke oevers

Urkervaart

Traject Urk – Tollebeek	750m nvo's (zijnde 1885m stortsteen)
Traject Tollebeek – Emmeloord	750m nvo's (zijnde 1893m stortsteen)

Zwolsevaart

Traject Voorsterbos	3.000m nvo (voorbereiding gestart uitvoering start in 2015)
Traject Emmeloord – Marknesse	4.200m nvo's
Traject Marknesse – Voorsterbos	4.300m nvo's

Financiering

De provincie is bij de planning van de NVO's uitgegaan dat gebruik kan worden gemaakt van Europese Subsidiegelden. De aanvraag voor POP3 subsidie kan naar verwachting begin 2015 worden ingediend.

Naast dekking vanuit POP3 is jaarlijks als provinciale cofinanciering € 406.000,-- beschikbaar.
Een definitief programma wordt opgesteld als de Europese subsidiegelden beschikbaar zijn gekomen.

BIJLAGE 1 DEKKINGSMIDDELEN

Dekkingsbron	Spelregels
BDU (Brede Doel Uitkering)	Vanuit het rijk ontvangt de provincie jaarlijks geoormerkt geld voor regionale activiteiten op het gebied van verkeer en vervoer. Hieronder wordt verstaan het onderhouden van regionaal openbaar, vervoer (OV), de regiotaxi en investeringen in het wegennet ten behoeve van de doorstroming en veiligheid. De provincie heeft als BDU-ontvanger de regie om de BDU te verdelen. Op de verdeling van BDU-middelen heeft het vervoerberaad (gedeputeerde, H.I.D. Rijkswaterstaat en wethouders van de inliggende gemeenten) een prominente adviserende rol, waarna GS het BDU-verdeelmodel voor het betreffende jaar vaststelt. De inzet van de BDU vindt nu plaats op basis van de nota Mobiliteit Flevoland (2006). De BDU wordt ingezet als dekking voor activiteiten op het gebied van OV infrastructurele projecten (> 75%). De OV- activiteiten zijn overwegend exploitatiekosten. Investeringen van BDU middelen in verkeerveiligheid, mobiliteitsbeïnvloeding en doorstroming gebeurt op basis en 50% andere middelen. Het BDU zal vanaf 2016 onderdeel uitmaken de uitkering aan het provinciefonds.
Investeringen wegen	Investeringen wegen hebben betrekking op relatief kleine investeringsprojecten wegen om de doelstellingen te behalen uit de nota Mobiliteit Flevoland op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Daarnaast wordt het investeringsvolume ingezet bij 50% cofinanciering BDU voor grotere infrastructurele projecten. Bij de uitgaven aan projecten wordt onderscheid gemaakt tussen netto en bruto investeringen (exclusief BTW). De bruto investering van een project zijn voor aftrek van ontvangen gelden van derden (bijdragen van gemeenten en doeluitkeringen zoals de BDU van het Rijk). Conform het financieel meerjaren kader mag er gemiddeld € 3,0 mln. per jaar netto geïnvesteerd worden. De (netto) investeringen in wegen worden geactiveerd. Volgens het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) is dit toegestaan omdat het hier investeringen betreft met een maatschappelijk nut. De investeringen worden bij aanvang van het project in 40 jaar afgeschreven (afschrijvingsdeel) tegen een rekenrente van 4% (rentedeel) conform de financiële verordening provincie Flevoland. De kapitaallasten worden verantwoord in de exploitatie begroting. De niet benutte kapitaallasten in een jaar komen ten gunste van het betreffende rekeningresultaat c.q. algemene middelen. Monitoring vindt plaats door middel van de staat van vaste activa.

Infrafonds	Het Infrafonds is door PS in 2006 bij motie vastgesteld als strategische reserve voor majeure infrastructurele projecten met als dekking de opcenten motorrijtuigenbelasting (MRB) om de uitvoering van de nota Mobiliteit Flevoland mogelijk te maken. Daartoe zijn destijds de opcenten verhoogd. Doel van het Infrafonds is op basis van de gestelde doelstellingen van PS op grond van de nota Mobiliteit Flevoland de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de provincie Flevoland op lange termijn te waarborgen en te verbeteren. Als kader voor de uitgaven ten laste van het Infrafonds geldt: in de Nota Mobiliteit Flevoland opgenomen grote projecten c.q. capaciteitssprongen op het eigen (vaar)wegennet, zowel ten behoeve van vooronderzoek als realisatie eigen bijdragen aan grote rijksinfraprojecten, indien die projecten in de Nota Mobiliteit Flevoland zijn aangemerkt als essentieel voor Flevoland, en een eigen bijdrage voor agendasetting dan wel realisatie onontkoombaar is.

Rijksbijdrage, bijdrage derden, bijdrage gemeenten en provinciale middelen	Tijdens diverse overlegstructuren op lokaal, regionaal en nationaal niveau wordt gelobbyd om de projecten die de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en staat van onderhoud van de provinciale wegen en vaarwegen verbeteren op de agenda te krijgen en te houden. Belangrijke voorwaarde hierbij is het gemeenschappelijk belang waartegenover een financiële bijdrage staat en het uitgangspunt zoals gesteld in het coalitieakkoord dat de provinciale inzet voor Rijksopgaven wordt begrensd door de omvang van de middelen die het Rijk daarvoor beschikbaar stelt: ‘geen Rijksplannen zonder Rijksgeld’. Voor het bepalen van de (extra) provinciale middelen, naast het reguliere budget voor verkeer en vervoer, wordt het interne planning & control traject gebruikt.

Zuiderzeelijngelden Noordelijk Flevoland	Voor de leefbaarheid in het gebied en voor een goede balans binnen de provincie is een sociaaleconomische structuurversterking van Noordelijk Flevoland nodig. Vanuit het programma Zuiderzeelijn gelden Noordelijk Flevoland is tot en met 2020 € 30,5 mln. beschikbaar voor gebiedsgerichte projecten die de economische structuur van Urk en Noordoostpolder versterken. Uit het budget kunnen voor de volgende maatregelen middelen onttrokken worden: - Versterken van innovatief potentieel en ondernemerschap - Verbeteren van arbeidspotentieel, diversiteit MKB en vestigingsklimaat - Versterken en uitbreiden van toeristisch potentieel Het investeringsbudget is opgebouwd uit bijdragen van het rijk, de gemeenten Urk en Noordoostpolder en provincie. Tevens is uitgegaan van een bijdrage van het bedrijfsleven van € 9,3 mln. Het beslissen over opname van projecten in de Zuiderzeelijngelden Noordelijk Flevoland wordt gedaan door de provincie en de gemeenten Urk en de Noordoostpolder.
Investeringsimpuls Flevoland Almere (IFA/Fonds Verstedelijking Almere)	De ontwikkeling van Almere is een speerpunt binnen het provinciaal beleid. In 2006 hebben de provincie Flevoland en de gemeente Almere het Convenant Investeringsprogramma Flevoland-Almere (IFA) ondertekend. Hierin heeft de provincie toegezegd om tot 2020 in totaal € 89 mln. beschikbaar te stellen voor de versterking van de stedelijke ontwikkeling van Almere met uitstraling voor de gehele regio. De provincie wil een multiplier-effect genereren door het programma te koppelen aan bijdragen van andere overheden, die worden aangesproken op een extra ondersteuning van Almere, en aan investeringen van marktpartijen. IFA heeft drie programma perioden. In april 2011 is de tweede periode IFA2 gestart. Voor IFA 2 zijn vijf aandachtsvelden vastgesteld die moeten bijdragen aan het versterken van het hoger onderwijs, kunst & cultuur, sport, leisure (vrijetijdssector) en zorg. IFA is verdeeld in 3 tranches. IFA 1 is inmiddels afgerond. Op dit moment loopt IFA2. De IFA projecten genoemd in het overzicht op p. 30 betreffen IFA2 projecten. Verder worden op dit moment voorbereidingen getroffen voor het Fonds Verstedelijking Almere (onderdeel van het programma Almere 2.0) dat o.a. gefinancierd zal worden met de voor IFA 3 gereserveerde middelen en de reservering van € 10 mln uit IFA2 voor de Floriade.

Provinciaal-Meerjaren-programma (p-MJP)	Het Flevolandse Meerjarenprogramma (p-MJP) is gebaseerd op het Omgevingsplan (OPF2) en richt zich tevens op de doelen van de gebiedspartners, het Rijk en de EU. De plannen staan beschreven in het provinciaal Meerjarenprogramma (p-MJP) 'Volop kansen in Flevoland 2007 – 2013' Het p-MJP beschrijft voor de periode 2007-2013 de uitvoering van het gebiedsgerichte beleid van Flevoland: Een samenhangende verwerving, inrichting en beheer van het landelijk gebied ten behoeve van water, landbouw, natuur, plattelandseconomie, recreatie en toerisme, landschap, cultuurhistorie, milieu en bodem. De uitvoering van het p-MJP wordt gefinancierd door het Rijk, de EU en de provincie. De gebiedspartners stellen financiële middelen ter beschikking op projectniveau.
Kansen voor West Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO)	Het EFRO, een Europees fonds, subsidieert projecten die de ongelijkheden tussen regio's verminderen, het concurrentievermogen vergroten, werkgelegenheid creëren en de cohesie tussen de regio's versterken. Provincie Flevoland maakt onderdeel uit van het programma onder de noemer Kansen voor West. Naast geld vanuit Europa, wordt cofinanciering van de provincie en andere partijen gevraagd. De looptijd van het programma 'Kansen voor West' is tot 2015.

COLOFON

Dit is een uitgave van
Afdeling Ruimte en Mobiliteit
van de Provincie Flevoland

Documentnummer: 1615311
GS 9 september 2014
Besluitnummer: 1623017
Bij vragen contact opnemen met Ad Otte

Provincie Flevoland
Augustus 2014