

# **ANTWOORDNOTA**

## **Nota mobiliteit flevoland**



## INGEKOMEN REACTIES

<b>Organisatie</b>	<b>nummer zienswijze</b>
1. Gemeente Almere	12, 24, 26, 57, 60, 61, 83
2. Gemeente Elburg	79
3. Gemeente Kampen	82
4. Gemeente Lelystad	2, 3, 44, 103
5. Gemeente Muiden	88, 94, 96, 97, 98
6. Gemeente Noordoostpolder	1, 25, 32, 57, 58, 72, 73, 74, 76
7. Gemeente Steenwijkerland	77
8. Gemeente Zeewolde	4, 7, 11, 15, 22, 25, 27, 29, 30, 31, 40, 53, 54, 55, 56, 59, 61, 70, 71, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90,99, 101, 102, 105
9. Gemeente Urk	72, 75
10. Gewenst Gooi en Vechtstreek	92, 93, 97, 98, 99, 100
11. Kamer van Koophandel Flevoland	8, 9, 10, 13, 28, 50, 62, 63, 104
12. Koninklijke Schuttevaer	8, 66, 67, 68, 69
13. Natuur en Milieu Flevoland	5, 6, 18, 21, 47, 48, 49, 81, 93, 97, 98, 99
14. Natuurmonumenten	16, 21, 80, 98
15. Nederlandse Spoorwegen	33, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 43, 44, 46, 48, 51, 52, 78, 95, 98, 99
16. SEOR	8, 9, 10, 38, 39
17. Stichting Flevolandschap	17, 18
18. Transport en Logistiek Nederland	9, 14
19. Vereniging Oostvaarderswold BLIJFT agrarisch	91
20. Waterschap Zuiderzeeland	19, 20, 23, 64, 65



## INLEIDING

Op 11 juli 2006 hebben Gedeputeerde Staten van Flevoland de ontwerp Nota Mobiliteit Flevoland vastgesteld. Deze Nota heeft van 24 juli t/m 15 september 2006 ter inzage gelegen in het provinciehuis en de Flevolandse gemeentehuizen. Tevens was het ontwerp van de Nota Mobiliteit Flevoland via het internet te raadplegen. Via advertenties, persberichten en brieven aan betrokken organisaties is een ieder uitgenodigd te reageren.

Ook zijn er in Almere, Dronten en Emmeloord drie inspraakavonden georganiseerd. De belangstelling voor deze avonden was zeer laag. In Dronten is de avond vanwege de lage opkomst afgelast. De enige bezoeker op deze avond is door de projectleider van de Nota Mobiliteit Flevoland te woord gestaan.

Van de avonden in de Emmeloord en Almere is een verslag gemaakt. Deze verslagen zijn in de Antwoordnota opgenomen.

In totaal heeft de provincie 20 schriftelijke inspraak reacties ontvangen. In de bijlagen is een afschrift van deze reacties opgenomen. Alle reacties en vragen worden in deze Antwoordnota beantwoord. Daarbij is gekozen voor een themagewijze behandeling, die aansluit bij de hoofdstukindeling van de Ontwerp Nota Mobiliteit Flevoland. Twee thema's waar veel opmerkingen over zijn binnengekomen, worden in deze Antwoordnota apart behandeld. Dat zijn 'de ontwikkeling van Almere' en het 'spoor'.

Per reactie/vraag wordt een antwoord gegeven. Ook wordt aangegeven of deze vraag leidt tot een wijziging van de Nota Mobiliteit Flevoland.

Daarnaast worden er nog een aantal 'ambtshalve' wijzigingen doorgevoerd.

Deze komen voort uit aanpassingen van het Omgevingsplan naar aanleiding van de inspraakprocedure en een aantal onzorgvuldigheden in de ontwerp Nota Mobiliteit Flevoland.

De Antwoordnota zal samen met de aangepaste versie van de Nota Mobiliteit Flevoland worden voorgelegd aan Provinciale Staten. Op 7 december 2006 zullen Provinciale Staten van Flevoland besluiten of zij kunnen instemmen met de Nota Mobiliteit Flevoland.

Wij willen degenen die hun reactie hebben gegeven op het ontwerp van de Nota Mobiliteit Flevoland danken. Hierdoor is het voor ons mogelijk geweest de Nota verder te vervolmaken.



# REACTIES

## Visie

### Zienswijze 1:

De gemeente Noordoostpolder onderschrijft dat de Nota Mobiliteit Flevoland een gemeenschappelijk kader kan zijn voor het verkeers- en vervoerbeleid in Flevoland en wil daarin ook eigen verantwoordelijkheid nemen. Het collegeprogramma 2006 – 2010 is voor de gemeente Noordoostpolder leidend.

### Antwoord:

Wij zijn blij dat de gemeente Noordoostpolder de uitgangspunten van de ontwerp Nota Mobiliteit Flevoland kan onderschrijven. Wij nemen kennis van het gegeven dat voor u het collegeprogramma leidend is en gaan er daarbij vanuit dat er geen tegenstrijdigheden zijn tussen uw collegeprogramma en de Nota Mobiliteit Flevoland.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 2:

De gemeente Lelystad mist groeidoelstellingen voor het openbaar vervoer en de fiets. Natuur en Milieu Flevoland vindt de ambitie van de provincie dat het aandeel van de fiets in de verplaatsingen tot 7,5 km minimaal gelijk moet blijven, te beperkt.

### Antwoord:

In de Nota zijn geen expliciete groeidoelstellingen opgenomen. Dat is bewust gebeurd, omdat gebleken is dat de provincie nauwelijks invloed kan uitoefenen op het reisgedrag van de mobilisten.

Voor het autoverkeer is de verwachte autonome groei uitgangspunt. Daarbij is rekening gehouden met de bevolkings- en werkgelegenheidsontwikkeling, de aanwezige infrastructuur en het (rijks)beleid. Met behulp van het NRM-Randstad zijn berekeningen gemaakt over de te verwachten wegvakbelastingen in 2020.

Voor het openbaar vervoer wordt niet gekozen voor een groeidoelstelling. Voorop staat dat elke plaats met een vorm van openbaar vervoer bereikbaar moet zijn, zodat ook mensen die niet over een auto beschikken zich kunnen verplaatsen. Dit openbaar vervoer moet op een aantal relaties een aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto.

Alleen voor het fietsgebruik is een norm opgenomen: het aandeel van de fiets op afstanden t/m 7,5 km moet minimaal gelijk blijven. Hiermee willen wij bereiken dat de fiets voldoende aandacht krijgt bij de beleidsontwikkeling en –uitvoering.

Op dit moment heeft de fiets in Flevoland een aandeel van 35% in alle verplaatsingen tot 7,5 km. 24% van de verplaatsingen over deze afstand wordt te voet afgelegd. Dit aandeel wijkt niet af van het Nederlands gemiddelde. De (landelijke) tendens is dat het fietsgebruik afneemt. Vooral het gestegen autobezit speelt hierbij een belangrijke rol. Wij willen proberen deze negatieve trend te doorbreken. Met het voorgenomen beleid in deze Nota denken wij hieraan een belangrijke bijdrage te leveren.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 3:

De gemeente Lelystad merkt op dat de reistijd-doelstelling (reistijd in de spits maximaal 25% langer als in dal) niet kan gelden voor het stedelijk gebied.

Antwoord:

Dat klopt. Deze norm geldt alleen voor verplaatsingen tussen de kernen, zoals ook in hoofdstuk 7 en 9 vermeld staat. Bij de beleidsdoelen in paragraaf 3.5 is deze nuancering niet aangebracht. Dat zullen wij als nog doen.

Conclusie:

In paragraaf 3.5 bij beleidsdoelen toevoegen dat de reistijdnorm *alleen geldt voor verplaatsingen tussen de kernen*.

Zienswijze 4:

De gemeente Zeewolde wijst er op dat de ontwikkelingen in Zeewolde snel gaan, zodat het goed is rekening te houden met het groei-plus scenario in Zeewolde.

Antwoord:

De Nota Mobiliteit Flevoland volgt hier het Omgevingsplan, waar voor Zeewolde wordt uitgegaan van de Middenvariant.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 5:

Natuur en Milieu Flevoland vindt de werkgelegenheidsprognoses voor de luchthaven niet realistisch. Bovendien zullen niet alle arbeidsplaatsen voor inwoners van Flevoland beschikbaar zijn.

Antwoord

De werkgelegenheid op de luchthaven hangt sterk af van de mate waarin de luchthaven zich zal ontwikkelen. Tot het moment dat hierover duidelijkheid bestaat, kan slechts in scenario's worden gedacht. Het Omgevingsplan Flevoland en de Nota Mobiliteit Flevoland gaan hierbij vooralsnog uit van 1,5 a 2 miljoen passagiers per jaar. Met een ruime bandbreedte levert dit enkele duizenden directe en indirecte arbeidsplaatsen op. Die arbeidsplaatsen bieden kansen voor Flevolandse, uiteraard zullen niet alle arbeidsplaatsen door Flevolandse worden ingenomen.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.



## **Mobiliteitsbeïnvloeding**

### Zienswijze 6:

Natuur en Milieu Flevoland merkt op dat in de periode 2010-2015 landelijk wegbeprijzing zal worden ingevoerd. In de Nota wordt gesteld dat de mobiliteitseffecten nog onzeker zijn. Maar volgens Natuur en Milieu Flevoland is het wel zeker dat hierdoor de automobiliteit zal afnemen en het verkeer gereguleerd zal worden.

### Antwoord:

Er is internationaal geen land dat ervaring heeft met een landelijke kilometerheffing. Het is daarom moeilijk exact de mobiliteitseffecten aan te geven. In het verkeersmodel waarmee is gerekend (het NRM-Randstad van Rijkswaterstaat) wordt er inderdaad van uitgegaan dat de automobiliteit zal afnemen en dat er ook een grotere spreiding over de dag zal plaatsvinden (afvlakking van de spits). Hierbij wordt er echter wel van uitgegaan dat de kilometerheffing voor forensen niet wordt vergoed door bijvoorbeeld de werkgever, omdat in dat geval de effecten veel geringer zullen zijn.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 7: De gemeente Zeewolde vraagt zich af met welk vervoermiddel de stations binnen 15 minuten bereikbaar moeten zijn (pag. 22).

NS ondersteunt de ambitie dat de stations binnen 15 minuten bereikbaar moeten zijn.

### Antwoord:

Hier wordt bedoeld op het openbaar vervoer. Dit zal worden toegevoegd.

Uiteraard gaat het hier om het vervoer van bushalte tot station.

### Conclusie:

Toevoegen pag. 22: ... Het streven is dat de stations binnen 15 minuten bereikbaar zijn *per openbaar vervoer* vanuit alle woonwijken in Almere, Lelystad en in de toekomst na opening van de Hanzelijn ook in Dronten.

Zienswijze 8: De SEOR plaatst enkele kritische kanttekeningen bij de ontwikkeling van de multimodale overslagcentra. Zij pleit voor een gedegen onderzoek naar nut en noodzaak, waarbij ingegaan wordt om het Amsbargeconcept, de introductie van 3 TEU-vrachtwagens en de milieueffecten van de binnenvaart vs. wegvervoer.

De Kamer van Koophandel is van mening dat terecht wordt geconstateerd dat er kansen zijn voor het vervoer over water en pleit ook voor een multimodaal overslagcentrum in Urk/Noordoostpolder.

Koninklijke Schuttevaer pleit er voor dat de provincie ondernemers stimuleert, bijvoorbeeld door de realisatie van overslagcentra, om meer goederen over het water te vervoeren. Bestaande overslagcentra binnen en buiten Flevoland kunnen hierin ook een rol spelen. Koninklijke Schuttevaer pleit voor een nadrukkelijker Modal Shift-beleid in de Nota Mobiliteit Flevoland.

### Antwoord:

Goederenvervoer is essentieel voor de economische ontwikkeling. Betrouwbare en voorspelbare reistijden zijn daarbij van groot belang, zowel voor verladers, als ook voor vervoerders en ontvangers. Ook in indirecte zin, namelijk voor het aantrekkelijk houden van Flevoland als productie- en vestigingsgebied is het van uitermate groot belang het belangrijkste economische oriëntatiegebied van Flevoland, de Randstad, vanuit Flevoland bereikbaar te houden en daartoe een scala aan mogelijkheden in te zetten.

Vervoer van goederen per schip is zo'n mogelijkheid. Het vervoer van containers per binnenvaartschip heeft de afgelopen jaren een grote vlucht genomen. Het belang van binnenhavens voor de regionale economie is daarmee sterk toegenomen getuige de uitkomsten van het rapport Blue Ports van de Vereniging van Nederlandse Binnenhavens. Met het sterk toegenomen containervervoer is de schaal van de binnenvaartschepen zodanig veranderd dat

deze niet binnen het Flevolandse stelsel van waterwegen geacommodeerd kunnen worden. Realisatie van buitendijkse overslagcapaciteit is daardoor noodzakelijk.

De afgelopen tien jaar is in Flevoland (in opdracht van de Provincie en de gemeente Lelystad) uitgebreid en diepgaand onderzoek verricht naar buitendijkse overslag in Flevoland. Recentelijk heeft dit nog een extra impuls gekregen via verkenningen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam. Alle uitkomsten wijzen in dezelfde richting: een uitstekend marktperspectief voor goederenoverslag, die van betekenis is voor activiteiten in de Value Added Logistics sfeer. Het door de SEOR verlangde onderzoek achten wij overbodig. Wellicht ten overvloede wijzen wij u in dat verband naar de uitstekende resultaten die de Container Terminal Lelystad behaalde in de periode dat deze de locatie Flevocentrale huurde (een locatie die nu, zoals u waarschijnlijk weet, door Electrabel benut moet worden voor de bouw van nieuwe energie-eenheden).

Ook het AMSbarge concept hoeft niet meer onderzocht te worden. Provincie en de gemeenten Almere en Lelystad werken in Stuurgroepverband nauw samen met de Haven Amsterdam. Een aanvraag in het kader van Pieken in de Delta wordt momenteel door het Havenbedrijf Amsterdam voorbereid.

Met Schuttevaer en de Kamer van Koophandel zijn wij van mening dat daadwerkelijke realisatie van buitendijkse overslagfaciliteiten door het bedrijfsleven zal moeten plaatsvinden. Daarom is het zo verheugend dat Flevoland zich momenteel mag verheugen in grote belangstelling hiervoor bij het bedrijfsleven, zowel bij de vervoerders als de verladers.

De vervoerwijzekeuze is in eerste instantie een zaak van de ondernemer. Wel wil de provincie initiatieven ondersteunen die het vervoer over water of per spoor bevorderen en is dan ook in die hoedanigheid betrokken bij enkele projecten in de provincie. De provincie voert echter niet meer een actief modal shift beleid zoals dat eind jaren 90 van de vorige eeuw gebruikelijk was door middel van bedrijfs- en branchegerichte onderzoeks- en stimuleringsprogramma's. Daartoe verwijst de provincie onder andere naar de huidige regeling "Stimuleringsprogramma Marco Polo" die in Nederland wordt uitgevoerd door Senter Novem.

Ondernemers die een modal shift overwegen, kunnen verder een "zelfscan" uitvoeren die vrij beschikbaar is vanuit het voormalige stimuleringsprogramma "Transactie Modal Shift (TMS)", waarin de neerslag is verval van enkele honderden onderzoeken die binnen het verladend en vervoerend bedrijfsleven zijn uitgevoerd met als doel het vergroten van de logistieke efficiency, waaronder modal shift.

#### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

#### Zienswijze 9:

De SEOR, Kamer van Koophandel en Transport en Logistiek Nederland (TLN) steunen het streven van de provincie om een kwaliteitsnet voor het goederenvervoer vast te stellen.

De SEOR vindt echter wel dat nut en noodzaak van een kwaliteitsnet moeten worden onderzocht. De Kamer van Koophandel en TLN willen daarentegen snel starten en vragen om overleg met de provincie.

TLN vraagt naar de criteria die de provincie gehanteerd heeft om te komen tot een eerste indicatief kwaliteitsnet.

De Kamer van Koophandel vindt dat het kwaliteitsnet uitgangspunt moet zijn voor:

- het wegontwerp (rekening houden met eisen goederenverkeer)
- de prioritering van maatregelen
- het beleid ten aanzien van wegwerkzaamheden
- bedieningstijden van bruggen
- maatregelen voor de afwikkeling van het langzaam verkeer
- de afstelling van verkeersregelininstallaties
- ontsluiting van bedrijventerreinen
- concrete maatregelen op provinciale rotondes.

#### Antwoord:

Wij zijn blij dat de Kamer van Koophandel en Transport en Logistiek Nederland met ons mee willen denken over de op te zetten kwaliteitsnetten voor het goederenvervoer.

Het goederenvervoer is van belangrijke economische betekenis voor de regio. Verslechtering van de bereikbaarheid van het goederenvervoer betekent niet alleen omzetverliezen bij vervoerders, maar ook dat winkeliers niet op tijd worden bevoorrad en dat klanten hun bestellingen te laat geleverd krijgen. In het uiterste geval kan dit zelfs een overweging voor ondernemers zijn om zich elders te vestigen.

Echter naast de economische betekenis heeft goederenvervoer ook negatieve effecten op de leefomgeving. Om dit zoveel mogelijk in goede banen te leiden, is tijdens de Vierde Noordvleugelconferentie besloten om een Kwaliteitsnet voor het goederenvervoer uit te werken, gezien het belang van het goederenvervoer voor de regio. Het ROA heeft het initiatief genomen om in Noordvleugelverband, samen met provincie Noord-Holland, Amsterdam en de provincie Flevoland te komen tot een Kwaliteitsnet voor de Noordvleugel.

Voor Flevoland biedt het onderzoek de mogelijkheid om Zeewolde en Lelystad bij het onderzoeksgebied te betrekken. In tweede instantie willen wij het Kwaliteitsnet Goederenvervoer verder uitwerken voor Oostelijk en Noordelijk Flevoland. Omdat de oplevering van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noordvleugel valt na het vaststellen van de Nota Mobiliteit Flevoland, zal hier worden volstaan met het kwaliteitsnet goederenvervoer, zoals die in de gebiedsuitwerkingen is beschreven.

Het kwaliteitsnet goederenvervoer moet inzicht geven waar de belangrijkste goederenstromen in de regio het beste afgewikkeld kunnen worden, vanuit het oogpunt van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Dit wordt in een kaartbeeld weergegeven. Door het goederenvervoer zoveel mogelijk te bundelen op een kwaliteitsnet en het netwerk daarvoor zoveel mogelijk in te richten moet de hinder voor de omgeving afnemen.

Uiteindelijk moet het kwaliteitsnet een aantal concrete maatregelen voortbrengen om specifieke knelpunten voor het vrachtverkeer aan te pakken. Daarbij zal zoveel mogelijk gezocht worden naar maatregelen die al op korte termijn realiseerbaar zijn (zgn. quick wins). Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld verbeteringen van aansluitingen van bedrijventerreinen op het regionaal wegennet, aanpassingen in de verkeersregelininstallaties waardoor het verkeerslicht rekening houdt met de rijeigenschappen van vrachtwagens of het wegnemen van fysieke obstakels van het goederenvervoer (bijv. lastige bochten, aanpassing rotondes).

Maatregelen ter bevordering van de doorstroming zullen niet sec ten goede komen voor het vrachtverkeer. Anders gezegd, de maatregelen mogen geen knelpunten veroorzaken of vergroten voor het overige verkeer. Met behulp van het kwaliteitsnet kan het aspect goederenvervoer beter worden meegenomen bij belangenafwegingen rond en op het totale regionale wegennet. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot extra prioriteit voor een knelpunt op het wegennet wanneer dit samenvalt met het kwaliteitsnet. Hier ligt ook een relatie met de Netwerkanalyses Noord-Holland en Flevoland.

Aan de hand van het kaartbeeld met het kwaliteitsnet kunnen ook andere beleidsterreinen worden geïnformeerd over de betekenis van het goederenvervoer. Dit moet het tevens mogelijk maken om in de toekomst bij ruimtelijke afwegingen rondom activiteiten die veel goederenvervoer aantrekken (bijv. bedrijventerreinen) rekening te houden met de ligging aan het kwaliteitsnet.

In de gebiedsuitwerkingen van de Nota Mobiliteit Flevoland is een eerste aanzet voor een kwaliteitsnet goederenvervoer opgenomen. Deze willen wij graag nog bespreken met de brancheorganisaties van het goederenvervoer. Omdat wij daarbij willen aansluiten bij het initiatief van de Noordvleugel is het op dit moment niet mogelijk al een definitief kwaliteitsnet in de Nota Mobiliteit Flevoland op te nemen.

In de netwerkanalyses is voor wat betreft het goederenvervoer voorlopig uitgegaan van de volgende criteria:

1. De weg kan worden gekarakteriseerd als een stroomweg.
2. Er rijdt relatief veel vrachtverkeer over de weg.
3. Er is sprake van een weg die een groot bedrijventerrein ontsluit.
4. Het gaat om een weg die een groot winkelcentrum ontsluit.

Het gaat hier om een eerste, grofmazige analyse, waarbij de criteria nog niet geheel zijn verfijnd.

Conclusie:

Op pagina 21 en 22 zal worden toegevoegd dat het definitieve kwaliteitsnet goederenvervoer in overleg met het bedrijfsleven zal worden opgesteld.

Zienswijze 10:

De SEOR pleit voor een goede afstemming van de laad- en lostijden voor het goederenvervoer. De Kamer van Koophandel vindt dat de provincie zich in moet zetten om het instellen van venstertijden te voorkomen. Mocht het instellen van venstertijden onvermijdelijk zijn, dan is een provinciale afstemming vereist.

Antwoord:

Het al dan niet instellen van venstertijden is vooral een zaak van gemeenten. Wel vinden wij het belangrijk dat gemeenten komen tot onderling afstemming. Op pagina 21 van de ontwerp Nota Mobiliteit Flevoland staat dit verwoord.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 11:

De gemeente Zeewolde is van mening dat het bedrijfsleven er van alles aan doet om milieubesparende en transportbeperkende maatregelen uit te voeren. Een verdere reductie van het aantal vrachtautobewegingen waar de provincie vanuit gaat is volgens de gemeente niet reëel.

Antwoord:

Zoeken naar efficiencyverbeteringen in het bedrijfsleven is een continu proces dat in principe niet eindig is. Dit geldt ook voor de transportbranche. Iedere vervoerder zal om redenen van concurrentie dan wel uit het oogpunt van klantgerichtheid voortdurend naar mogelijkheden zoeken om het vervoer tegen gelijkblijvende of lagere kosten te realiseren door het nemen van efficiencymaatregelen. Efficiency in het goederenvervoer heeft niet alleen betrekking op brandstofbesparing of levensduurverlenging van het materieel, maar ook op maatregelen die het aantal vervoersbewegingen kunnen beperken. Te denken valt onder andere aan het toepassen van geautomatiseerde ritplanning, het gebruik van boordcomputers, regelen van retourvracht, het optimaliseren van de samenstelling van het wagenpark, het bundelen van kleine aanvoerstromen, geografische clustering van leverdagen, samenwerking tussen vervoerders, het reduceren van laad- en lostijden, etcetera. Er zijn daarnaast talloze andere maatregelen denkbaar. Het lijkt niet waarschijnlijk dat het gehele arsenaal aan mogelijke maatregelen voor wat betreft de ondernemers in Zeewolde zou zijn beproefd of uitgeput.

Met transportbesparing wordt bedoeld op het gelijknamige project dat door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is geïnitieerd en wordt uitgevoerd in samenwerking met de belangenorganisatie voor verladers, ontvangers en eigen vervoerders EVO, ondernemersorganisatie VNO-NCW, de stichting Natuur en Milieu, de ministeries van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en Economische Zaken. (Transport en Logistiek Nederland, Koninklijk Nederlands Vervoer en de Vereniging Eigen Rijders Nederland zijn toehoorders binnen het project).

De focus bij transportbesparing ligt op het verminderen van de transportbehoefte zonder dat daardoor de economische ontwikkeling wordt gehinderd. Door te zoeken naar mogelijkheden om de transportbehoefte te verminderen of minder hard te laten groeien, wordt voorkomen dat het goederenvervoer gepaard gaat met een steeds groter ruimtebeslag en wordt de milieubelasting door het goederenvervoer bij de oorsprong (het productieproces zelf) aangepakt.

Een en ander in dit kader bezien, ligt het niet voor de hand dat alle hiermee gepaard gaande benuttingskansen in en rond Zeewolde ten volle zouden zijn uitgebuit. Sterker nog: het is een vorm van innovatie die nationaal en internationaal nog volop in de adoptiefase verkeert binnen het

bedrijfsleven. Het resultaat ervan moet zijn: onbelemmerde economische groei, maar met minder transport.

Antwoord:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 12:

De gemeente Almere is van mening dat een mobiliteitstoets voor nieuwe bedrijventerreinen een nuttig instrument kan zijn, maar vraagt wel om een lichte en flexibele vorm. Dat zelfde geldt voor de rijksverplichting om in bestemmingsplannen, bouw- en milieuvergunningen aandacht te besteden aan mobiliteitsmanagement

Antwoord:

De provincie heeft bij de mobiliteitstoets een licht instrument voor ogen. Het gaat naar ons idee om een toets die bij grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen de mobiliteitseffecten in kaart brengt. Daarmee moet worden voorkomen dat bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot (onvoorziene) verkeersknelpunten. Het uitgangspunt van de mobiliteitstoets is dat dit voor alle partijen voordeel oplevert. Als provincie willen wij de mobiliteitstoets samen met de gemeenten ontwikkelen.

Een zelfde beeld hebben wij bij de rijksverplichting om in allerlei plannen en vergunningen aandacht te besteden aan mobiliteitsmanagement. Het gaat ons er om dat bij de voorbereiding van plannen serieus wordt gekeken naar de mogelijkheden die mobiliteitsmanagement biedt om eventuele knelpunten op het wegennet of in de omgeving aan te pakken of te voorkomen.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 13:

De Kamer van Koophandel vindt het terecht dat bedrijven met veel bezoekers en/of werknemers zich vestigen in de nabijheid van een halte van het openbaar vervoer. De Kamer van Koophandel constateert echter dat op veel bedrijventerreinen geen OV-verbinding aanwezig is of dat de bustijden zodanig zijn dat het voor werknemers niet aantrekkelijk is met de bus te reizen. De Kamer van Koophandel verzoekt de provincie bij de concessieverlening ook rekening te houden met de bereikbaarheid van bedrijventerreinen.

Antwoord:

Dit is een omgekeerde redenering. Het gaat er ons om dat bedrijven met veel bezoekers en werknemers zich vestigen op locaties waar reeds goed openbaar vervoer aanwezig is. Nieuwe buslijnen naar bedrijventerreinen zijn vaak niet rendabel. Daarom moet voorkomen worden dat bedrijven met veel bezoekers en werknemers zich op deze locaties vestigen. Wel biedt de provincie belanghebbenden de mogelijkheid om financieel bij te dragen aan een buslijn (maatwerk). Dit beleid is verwoord in het hoofdstuk stads- en streekvervoer. Bij de concessieverlening wordt uiteraard wel beoordeeld of de belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden bereikbaar zijn per openbaar vervoer.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 14:

Transport en Logistiek Nederland wijst er op dat het goederenvervoer relatief gezien niet vaker bij ernstige ongevallen betrokken is dan het overige verkeer. Wel zijn ongevallen waarbij een vrachtauto is betrokken veelal ernstig. Dit vraagt inderdaad om aandacht

Antwoord:

Dit is een terechte constatering van Transport en Logistiek Nederland. Dit zal worden aangepast.

Conclusie:

Wijzigen pagina 21, tweede alinea, eerste regel: *Ongevallen waarbij een vrachtauto betrokken is hebben veelal een ernstige afloop.*

## **Leefomgeving**

### Zienswijze 15:

Voor de gemeente Zeewolde is het onduidelijk hoe de provincie de geluidsbelasting bij minimaal 2000 woningen gaat terugdringen.

### Antwoord:

In Flevoland hadden in 2004 ruim 5000 woningen een geluidsbelasting van meer dan 55 dB(A). Het grootste deel daarvan ligt langs gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom. Daar waar langs provinciale wegen de geluidsnormen worden overschreden, neemt de provincie bij het groot onderhoud aan de weg de nodige maatregelen, zoals het toepassen van geluidsaftal of het plaatsen van geluidsschermen. Daarmee kan bovenstaande doelstelling worden gehaald. Overschrijding van de geluidsnormen langs provinciale wegen vindt vooral plaats bij Almere en in mindere mate bij Dronten en Marknesse.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 16:

Natuurmonumenten vraagt om bij het opstellen van geluidsbelastingskaarten ook rekening te houden met de natuurgebieden.

### Antwoord:

Op grond van de formele regeling dient de geluidsbelasting in "stille gebieden" te worden bepaald binnen een zone van 2,5 km. In Flevoland hebben wij als de bedoelde stille gebieden alleen de aangewezen Milieubeschermingsgebieden voor stilte en geen van deze gebieden ligt in de nabijheid van de onderzoekszone (2,5 km). Bij het opstellen van geluidsbelastingskaarten houden wij daarom alleen rekening met de aanwezigheid van woningen in de aangrenzende gebieden.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 17:

Het Flevolandschap pleit er voor wegbeplantingen als structurerend element in het landschap te handhaven en zonodig, indien de verkeersveiligheid dit vereist, deze meer buiten het profiel van de weg te herplanten.

### Antwoord:

In het Omgevingsplan staat aangegeven langs welke wegen de flankerende beplanting onderdeel is van de landschappelijke kernkwaliteit van de provincie. Indien langs deze wegen de beplanting vanuit verkeersveiligheid te dicht langs de weg staan, dient de beplanting inderdaad (meer buiten het profiel van de weg) terug te keren.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 18:

Het Flevolandschap en Natuur en Milieu Flevoland stemmen in met het terughoudend verlichten van de provinciale wegen.

### Antwoord:

Hiervan hebben wij kennisgenomen.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 19:

Het Waterschap Zuiderzeeland constateert dat in de Nota Mobiliteit Flevoland onvoldoende rekening wordt gehouden met water als milieuaspect. Afstromend water brengt verontreiniging met zich mee. Door de aanleg van filterbermen kan worden voorkomen dat het oppervlakte water verontreinigd raakt.

Ook vraagt het Waterschap aandacht voor de waterkwaliteit en ecologie

Antwoord:

De provincie heeft aandacht voor duurzaam bouwen. Bij het beheer en onderhoud en bij nieuwe aanleg wordt er naar gestreefd het afstromende wegwater zo goed mogelijk op te vangen. Soms is afvoer via het riool wenselijk, soms het infiltreren in de wegberm. Per geval zal dit worden beoordeeld. In specifieke situaties kunnen extra maatregelen wenselijk zijn, zoals in waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden.

Conclusie:

Op pagina 19 wordt onder de milieuaspecten toegevoegd een paragraaf waterkwaliteit. Daarin wordt bovenstaande tekst overgenomen.

Zienswijze 20:

Het Waterschap merkt op dat bij verharde infrastructuur er een versnelde afvoer van regenwater optreedt. Om te blijven voldoen aan de normen voor wateroverlast moet de versnelde waterafvoer worden gecompenseerd door het aanbrengen van waterberging. Verwezen wordt naar het kostenveroorzakingsbeginsel (Art 10 Nationaal bestuursakkoord Water).

Antwoord:

Bij de uitwerking van de plannen voor uitbreiding van weginfrastructuur vindt overleg plaats met het waterschap. Hierbij zal invulling worden gegeven aan de noodzaak om te komen tot compensatie van waterberging. De kosten voor realisering hiervan worden meegenomen in de projectkosten

Conclusie:

Op pagina 19 zal onder de nieuwe paragraaf waterkwaliteit worden toegevoegd:  
Om wateroverlast als gevolg van afstromend water te voorkomen zal in overleg met het waterschap worden bezien of er maatregelen genomen moeten worden voor waterberging. De kosten hiervan worden meegenomen in de projectkosten.

Zienswijze 21:

Natuurmonumenten is verheugd dat de bestaande knelpunten met de EHS worden weggewerkt. Natuurmonumenten vraagt dit voortvarend ter hand te nemen.

Daarbij vraagt Natuurmonumenten ook aandacht voor nieuwe knelpunten die kunnen ontstaan.

Als voorbeeld worden de IJmeerverbinding en de Karekietweg genoemd.

Natuur en Milieu Flevoland vindt het te beperkt dat de provincie alleen bij groot onderhoud de knelpunten met de ecologische hoofdstructuur aanpakt. Bovendien vreest zij dat de kosten zwaarder meewegen dan de baten.

Antwoord:

De provincie maakt een duidelijke keuze als het gaat om het oplossen van knelpunten met de ecologische hoofdstructuur. Deze worden alleen aangepakt bij groot onderhoud omdat dit het meest kosteneffectief is. Inmiddels hebben wij op verschillende plaatsen ecologische knelpunten weten op te lossen. Daarbij wordt altijd gekeken naar kosten en baten. Deze moeten in verhouding tot elkaar staan.

Bij nieuwe infrastructuur worden nieuwe knelpunten met de ecologische hoofdstructuur zoveel mogelijk voorkomen. In het ontwerp wordt hier rekening mee gehouden.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.



## **Veiligheid**

### Zienswijze 22:

De gemeente Zeewolde pleit voor extra maatregelen om aanrijdingen met wild tegen te gaan. Naast het goed blijven functioneren van wildspiegels pleit de gemeente voor afscherming en wildpassages bij de stroomwegen.

### Antwoord:

De problematiek van ongevallen met overstekend wild blijft de aandacht houden van de provincie. Naast de toepassing van wildspiegels zijn afschermende maatregelen en ecoducten een optie. In overleg met wegbeheerders en faunabeheerders worden de noodzakelijke maatregelen afgestemd.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 23:

Het Waterschap vraagt aandacht voor de milieuaspecten bij calamiteiten. Wanneer er een ongeval met gevaarlijke stoffen plaatsvindt, wil het Waterschap hier snel bij betrokken worden om adequate maatregelen te kunnen nemen. Bij het (her)ontwerpen van infrastructuur moeten er voorzieningen worden getroffen die milieugevaarlijke stoffen kunnen opvangen.

### Antwoord:

Bij calamiteiten waarbij milieuaspecten in het geding zijn, zal voorzover het initiatief daarvoor bij de provincie ligt, het waterschap worden betrokken. Hiervoor zijn draaiboeken opgesteld. Het treffen van voorzieningen voor de opvang van milieugevaarlijke stoffen bij het (her)ontwerpen van infrastructuur zal alleen in bijzondere situaties plaatsvinden. Hierbij wordt uiteraard rekening gehouden met de wettelijke voorschriften.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

## **Stads- en streekvervoer**

### Zienswijze 24:

De gemeente Almere is voorstander van de delegatie van de bevoegdheden voor het stadsvervoer naar de gemeenten

### Antwoord:

De provincie staat in principe positief tegenover delegatie van de bevoegdheden voor het stadsvervoer aan de gemeenten. Een definitieve uitspraak over voortzetting van de delegatie hangt echter af van de evaluatie van de huidige delegatie. De evaluatie zal zijn gebaseerd op de overwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan het besluit tot delegatie. Het derde kwartaal van 2006 wordt in overleg met de betrokken gemeenten gestart met een evaluatie van de delegatie. Deze zal voor 1 januari 2008 zijn afgerond.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 25:

De gemeente Zeewolde vindt dat er onvoldoende gedaan wordt aan het openbaar vervoer in het landelijk gebied. De gemeente Zeewolde juicht de opstelling van een halteplan toe, maar ziet liever dat de middelen ingezet worden voor verbetering en uitbreiding van de bestaande buslijnen. En waarom gaat er zoveel geld naar de busbanen in Almere. Noordoostpolder geeft een zelfde signaal af. Zeker nu de Zuiderzeelijn er niet lijkt te komen moet de OV-verbinding op andere manieren worden verbeterd.

### Antwoord:

In hoofdstuk 6 en in het bijzonder paragraaf 6.2 wordt de rol van het openbaar vervoer in Flevoland beschreven. Uitgangspunt is dat het openbaarvervoeraanbod aansluit op de functie(s) die het vervult. In het landelijk gebied ligt de nadruk op het bieden van een basisvoorziening, voor diegenen die niet kunnen beschikken over een auto en voor wie de (brom)fiets geen geschikt alternatief is. Deze basisvoorziening zal worden vormgegeven door een combinatie van buslijnen en regiotaxi. De exacte uitwerking van deze basisvoorziening zal nog plaatsvinden. Wij vinden het voorbarig om nu al te concluderen dat dit onvoldoende is.

Het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer is noodzakelijk om iedereen, inclusief reizigers met een functiebeperking, een adequate basisvoorziening te bieden. Daarnaast is dit een van de essentiële onderdelen in de rijksnota mobiliteit. Het rijk stimuleert dit met een financiële bijdrage voor aanpassing van bushaltes. Voorwaarde om in aanmerking te komen voor deze bijdrage is dat een halteplan wordt opgesteld. Uit efficiëntieoogpunt wordt in het halteplan ook aandacht besteed aan eventuele andere gewenste kwaliteitsverbeteringen van bushaltes en het beheer en onderhoud.

De investeringskosten voor aanpassing van de bushaltes zijn van een andere orde dan de jaarlijkse exploitatielasten van een extra buslijn. Uit enkele proefprojecten in de praktijk blijkt bovendien dat de kosten van deze aanpassingen zich terug kunnen verdienen door vermindering van het aantal wvg-geïndiceerde reizigers met de regiotaxi.

De keuze voor aanleg van vrije busbanen in de nieuwe wijken van Almere betreft voortzetting van het huidige succesvolle openbaarvervoerbeleid, passend bij de in dit gebied noodzakelijke maatregelen om de bereikbaarheid op de verbinding met de noordvleugel van de Randstad te waarborgen.

Wij onderschrijven het belang van een goede openbaarvervoerverbinding van de Noordoostpolder met de omliggende gebieden. Het kaartbeeld op pagina 30 illustreert dit. Indien definitief blijkt dat de Zuiderzeelijn niet doorgaat, zal dit op een andere manier worden vormgegeven.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 26:

De gemeente Almere is bereid met de provincie samen te werken bij het toegankelijk maken van de haltes en buslijnen. Van de provincie wordt wel een adequate bijdrage in de financiering verwacht, die afgestemd is op de situatie in Almere

Antwoord:

De provincie is blij dat de gemeente Almere bereid is samen te werken bij het toegankelijk maken van de haltes en lijnen. Momenteel wordt in samenwerking met de gemeenten een provinciaal halteplan opgesteld, waarin onder andere de haltetoegankelijkheid nader wordt uitgewerkt. De financiering is hiervan onderdeel. De kosten zullen deels worden gefinancierd met een stimuleringsbijdrage die hiervoor van het rijk wordt ontvangen. Daarnaast zal waarschijnlijk een deel van de kosten uit de BDU gefinancierd worden. Omdat sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid tussen gemeenten en provincie, zullen ook de gemeenten een substantiële bijdrage in de kosten moeten leveren.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 27:

25. De gemeente Zeewolde vraagt aandacht voor de OV-bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Trekkersveld en Horsterparc.

Antwoord:

Bij de keuze voor de locatie van deze bedrijventerreinen was het bestaande openbaarvervoeraanbod uitgangspunt. De provincie zal zorgdragen voor een adequate basisvoorziening in de vorm van een buslijn en/of regiotaxi. Daarnaast is het denkbaar dat aanvullend maatwerk wordt geboden, mits dit kostendekkend is. Daartoe kunnen bijdragen van stakeholders noodzakelijk zijn.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 28:

De Kamer van Koophandel is van mening dat er zo snel mogelijk een hoogwaardige busverbinding naar het vliegveld moet worden aangelegd. Een snelle busverbinding tussen een station in Lelystad Noord en de luchthaven kan bijdragen aan een verdere ontwikkeling van de luchthaven.

Antwoord:

Op dit moment is er nog veel onduidelijk over de groei van de luchthaven Lelystad. Met de Kamer van Koophandel zijn wij het er over eens dat wanneer de luchthaven zich verder ontwikkelt er een goede openbaar vervoervoorziening moet zijn met het station in Lelystad. Daarbij gaat onze voorkeur vooralsnog uit naar een verbinding met Lelystad Centrum omdat hier alle IC's stoppen.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 29:

De gemeente Zeewolde vraagt aandacht voor de OV-ontsluiting van de luchthaven. In de gebiedsuitwerking wordt alleen gesproken over een HOV-verbinding naar Lelystad, terwijl op pagina 32 wordt gesproken over een HOV met Lelystad, Schiphol en Harderwijk. Dit biedt een kans voor de meerzijdige ontsluiting van de luchthaven.

Antwoord:

De tekst op pagina 32 is niet duidelijk. Gedoeld wordt op een HOV-verbinding met Lelystad, waar een goede aansluiting wordt geboden op de treinen naar Amsterdam/Schiphol. De busverbinding

naar Harderwijk wordt vooralsnog niet als HOV-verbinding gezien. Met de komst van Hanzelijn zullen de meeste verbindingen via Lelystad geboden gaan worden.

Conclusie:

Toegevoegd wordt op pagina 32, tweede alinea, laatste regel: Een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding met Lelystad/Schiphol behoort op termijn tot de mogelijkheden.

Zienswijze 30:

De gemeente Zeewolde is blij met de ontwikkeling van een OV-knooppunt bij Harderhaven, maar mist dit knooppunt in de projectentabel.

Antwoord:

De knooppuntontwikkeling is wel opgenomen in de projectentabel en staat onder het kopje OV-ontsluiting nieuwe woonwijken. Wij beseffen dat dit niet duidelijk is en zullen dit daarom aanpassen.

De genoemde knooppunten in de Nota zijn nog indicatief.

Conclusie:

In de projectentabel wordt knooppuntontwikkeling als aparte item opgenomen. De nummers zullen in de kaart worden geplaatst.

Zienswijze 31:

De gemeente Zeewolde merkt op dat de tekst op pag. 68 over de busverbinding naar Nijkerk verwarrend is.

Antwoord:

Dit bleek ons bij nadere lezing ook. Wij zullen de tekst verduidelijken

Conclusie:

Wijzig pag. 68, tweede alinea, halverwege: ... Via de Stichtsebrug is er een busverbinding van Almere naar Hilversum. Zeewolde heeft rechtstreekse busverbindingen met Almere, Nijkerk en Harderwijk. Hier maken vooral scholieren gebruik van. Het busknooppunt .....

Zienswijze 32:

De gemeente Noordoostpolder vraagt de provincie het maximale te doen om de huidige vormen van openbaar vervoer te verbeteren dan wel minimaal in stand te houden.

Antwoord:

De provincie wil dat iedereen over een vorm van openbaar vervoer kan beschikken. Met de huidige streeklijnen, aangevuld met de regiotaxi denken wij ook in de Noordoostpolder een goed openbaar vervoersysteem te bieden. De reizigersomvang is bepalend voor de gekozen vorm van openbaar vervoer. Het is dan ook zaak het aantal busreizigers op peil te houden. Provincie, gemeente en vervoerbedrijf kunnen hier een bijdrage aan leveren.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen

Zienswijze 33:

NS vraagt om buslijnen die parallel lopen met het spoor op te heffen.

Antwoord:

Deze beleidslijn is door de provincie altijd al gehanteerd. Voor ons is er sprake van paralleliteit wanneer bussen en spoor dezelfde relaties bedienen en elkaar dus beconcurreren. Wellicht

omdat deze lijn zo vanzelfsprekend is, is deze niet in de ontwerp Nota opgenomen. Wij zullen dat als nog doen.

Conclusie:

Op pagina 31 zal in paragraaf 6.3 worden opgenomen: Parallelliteit tussen bus en trein is niet gewenst.

Zienswijze 34:

NS mist de bijdrage die het spoor levert aan de bereikbaarheid van stedelijke netwerken, voorzieningen en werklocaties (pag. 29).

Antwoord:

Wanneer in dit hoofdstuk gesproken wordt over het openbaar vervoer gaat het om al het openbaar vervoer. Van regiotali tot IC-trein.

Conclusie:

De naam van hoofdstuk 6 wordt veranderd in "openbaar vervoer"

Zienswijze 35:

NS vraagt wat de provincie verstaat onder goede reisinformatie.

Antwoord:

Goede reisinformatie betekent dat (potentiële) reizigers op een eenvoudige wijze, duidelijke en actuele informatie krijgen over de reis die zij willen maken, zowel thuis als onderweg. Hoe dit er precies uit gaat zien is één van de onderwerpen die nader wordt uitgewerkt. De ambitie is om deze uitwerking begin 2007 gereed te hebben.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 36:

De NS vraagt aandacht voor de samenwerking tussen NS en de andere OV-bedrijven

Antwoord

De provincie onderschrijft het belang van goede samenwerking tussen de OV-bedrijven. Daartoe wordt in de openbaar vervoerconcessies voorgeschreven dat lijnen en dienstregelingen zo goed mogelijk op elkaar dienen aan te sluiten en de vervoerplannen al in een vroeg stadium ter afstemming moeten worden voorgelegd aan aangrenzende concessieverleners en –houders. Uiteraard is het resultaat in belangrijke mate afhankelijk van de medewerking van de 'aangrenzende' vervoerders.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 37:

De NS is blij dat de provincie de landelijke doelstelling ten aanzien van sociale veiligheid overneemt. NS is wel benieuwd welke maatregelen de provincie gaat nemen en welke middelen daarvoor beschikbaar zijn.

Antwoord:

De provincie heeft in 2004 het Meerjarenplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer 2005 – 2010 vastgesteld. De hierin verwoorde maatregelen zijn in de concessies aan de vervoerders opgedragen. Jaarlijks dienen de vervoerders een Actieplan Sociale Veiligheid in. Achteraf leggen de vervoerders verantwoording af over de door hen getroffen maatregelen en het effect daarvan.

De hierop betrekking hebbende financiële middelen zijn onderdeel van de offertes van de vervoerders in de aanbesteding en daardoor opgenomen in de subsidie die de vervoerders jaarlijks ontvangen.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 38:

De SEOR mist nieuwe innovatieve projecten in het openbaar vervoer

Antwoord:

Het gaat er primair om dat het OV de in paragraaf 6.2 geformuleerde functies vervult (basisvoorziening, bereikbaarheid stedelijke netwerken en bereikbaarheid voorzieningen en werklocaties). De uiteindelijke vorm wordt nog nader uitgewerkt en zal in belangrijke mate door de markt worden bepaald. Innovatie is geen doel op zich, maar zeker welkom. Overigens zijn wij van mening dat met de OV-chipkaart, een experiment met gratis openbaar vervoer, tariefdifferentiatie op de regiotaxi, de invoering van dynamische reizigersinformatie in de bussen en op de haltes wel degelijk sprake is van innovatie.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 39:

De SEOR is van mening dat de regierol van de provincie met betrekking tot het openbaar vervoer in de Nota onvoldoende aan bod komt. De provincie moet het openbaar vervoer aantrekkelijker maken voor de reiziger door:

- dienstregelingen te synchroniseren (naadloze overstap)
- zorgen voor P+R-locaties bij alle huidige en toekomstige OV-knooppunten, bijvoorbeeld Lelystad Noord
- Het streekvervoer op bepaalde plaatsen en tijden gratis aan te bieden aan doelgroepen.

Voorts moet de provincie bewerkstelligen dat er goede verbindingen zijn met de omliggende regio's. Goede verbindingen dragen ook bij aan de ruimtelijke economische ontwikkeling.

Antwoord:

De provincie onderschrijft het belang van goed op elkaar afgestemde dienstregelingen. Dit is ook een van de randvoorwaarden voor een goede basisvoorziening en maatwerk. In de praktijk is het echter onmogelijk om alle lijnen goed op elkaar aan te sluiten, waardoor prioriteiten moeten worden gesteld. In de concessievoorschriften zijn de eisen en wensen met betrekking tot de aansluitingen uitgewerkt. Aanvullend worden vervoerbedrijven door financiële prikkels gestimuleerd om klantgericht te werken.

In de Ontwerp Nota Mobiliteit Flevoland (paragraaf 6.2.1) wordt gesteld dat een aantal knooppunten, naast goede parkeervoorzieningen voor de fiets, ook goede parkeervoorzieningen voor de auto moeten bieden. Er wordt bewust gesproken van "een aantal" in plaats van "alle" knooppunten omdat niet alle knooppunten voor de reiziger logische overstappunten van auto op openbaar vervoer zijn.

Lelystad Noord is recent door NS geopperd als aantrekkelijke locatie voor een P+R-voorziening. Aandachtspunt is echter wel de bediening van dit station. Wij zijn van mening dat Lelystad Centrum het IC-station van de stad is en moet blijven.

In paragraaf 6.6 wordt ingegaan op het tarievenbeleid voor het openbaar vervoer. Daarin wordt onder andere een experiment met gratis openbaar vervoer aangekondigd. Op dit moment wordt dit experiment nader uitgewerkt met als doel eind 2006 te starten. Mede op basis van dit experiment wordt het tarievenbeleid nader uitgewerkt.

De provincie onderschrijft de stelling dat de verbindingen met de omliggende regio's goed moeten zijn. Het kaartbeeld op pagina 30 illustreert dit. In de praktijk vindt veelvuldig afstemming met aangrenzende vervoerautoriteiten plaats over programma's van eisen voor concessies, dienstregelingen en bij de projecten RegioNet en de gezamenlijke aanbestedingen van de concessies IJsselmond en Hoogwaardig Openbaarvervoerbinding Groningen-Heerenveen-Lelystad (Qliner 315).

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 40:

De gemeente Zeewolde doet de suggestie het OV-tarief in de spits te verlagen om forensen te stimuleren over te stappen op het OV

Antwoord:

Het decentrale tarievenbeleid voor het openbaar vervoer moet nog nader worden uitgewerkt. In de Nota Mobiliteit Flevoland staat dat primair wordt gedacht aan lagere tarieven in de daluren om het gebruik van openbaar vervoer te bevorderen en om te komen tot een efficiëntere benutting van de zitplaatscapaciteit. Het ligt in zijn algemeenheid niet voor de hand om de tarieven in de spits te verlagen: de bedrijfskosten zijn dan het hoogst.

Bij de uitwerking van het tarievenbeleid voor het streekvervoer wordt in de Nota Mobiliteit Flevoland (pag. 76) wel specifiek de verbinding Almere-Amsterdam genoemd. Op deze corridor is er de beleidsmatige wens het huidige hoge aandeel van openbaar vervoer (trein + streekbus) te behouden ten opzichte van de auto. Daarom wordt voor deze corridor gepleit voor een samenhangende, integraal prijsbeleid voor weggebruikers (op het moment dat kilometerheffing is ingevoerd), treinreizigers en busreizigers. Het is denkbaar dat provincie en andere overheden bij de nadere uitwerking daarvan als (beleidsmatige 'stakeholder') ervoor kiezen de spitstarieven voor het openbaar vervoer te verlagen.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

## **Spoor**

### Zienswijze 41:

NS mist in de tabel op pagina 66 de rol die zij speelt bij de opening van nieuwe stations. NS is verantwoordelijk voor de bedieningsgarantie.

### Antwoord:

Dit is een terechte opmerking. Wij zullen dit in de kolom toevoegen.

### Conclusie:

In de tabel op pagina 66 zal NS worden toegevoegd als partij die een rol speelt bij de opening van nieuwe stations.

### Zienswijze 42:

NS wijst er op dat Almere Poort eind 2009 (dienstregeling 2010) in gebruik kan worden genomen, mits er overeenstemming is over de financiering en de eisen van NS over de ruimtelijke ontwikkeling.

### Antwoord:

In onze Nota zijn wij er vanuit gegaan dat deze overeenstemming er komt. Gezien de te verwachten ontwikkeling van dit gebied achten wij een tijdige opening van dit nieuwe station nodig.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 43:

NS merkt op dat nieuwe stations tijdig kunnen worden geopend als daar een regionale of gemeentelijke bijdrage tegenover staat, die het exploitatieverlies in de eerste jaren dekt. NS wijst er op dat een goede ruimtelijke ordening en een goede fasering van ontwikkelingen kunnen bijdragen aan een snelle opening van een nieuw station. Daarbij zal vooral de aanwezigheid van werkgelegenheid in de nabijheid van het station een positief effect hebben. Ook ketenvoorzieningen als fietsenstallingen e.d. zijn belangrijk.

### Antwoord:

Uiteraard zullen wij samen met de gemeenten er alles aan doen om de vervoerwaarde van een station zo groot mogelijk te maken. Dat neemt niet weg dat er altijd een spanningsveld zal zijn tussen het moment waarop de regio een station wil openen en het moment waarop NS denkt hier te kunnen stoppen. In overleg met NS en gemeente willen wij per geval bekijken wat een goed moment is om een station te openen.

Overigens merken wij op dat ook NS hier als vervoerder een verantwoordelijkheid heeft. Bij een goed treinproduct zullen meer reizigers bereid zijn met de trein te reizen.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 44:

NS nuanceert de maatregelen op pagina 23: Almere Poort wordt gebouwd en over de stations Dronten en Lelystad Zuid moet nog overleg worden gevoerd.

De gemeente Lelystad merkt op onderhandelingen te voeren met NS over de opening van een station in Lelystad Zuid.

### Antwoord:

De opmerking van NS klopt. Zonder bedieningsgarantie van NS komt station Lelystad Zuid er niet en wordt er niet gestopt in Dronten. Als provincie geven wij in de Nota aan belang te hechten aan



de komst van een station in Lelystad Zuid en Dronten. Naar ons idee leveren deze stations voldoende nieuwe reizigers op om hier een stop te rechtvaardigen. Wij zullen gemeenten dan ook ondersteunen in de aanvraag voor een nieuw station. De provincie zal echter niet bijdragen in de exploitatie tekorten.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 45:

NS wijst er op dat een verdere ontwikkeling van Dronten aan de west- en/of oostzijde de decentrale ligging van een station in Dronten niet verbeterd.

Antwoord:

De uitbreiding van Dronten is vooral een zaak van de gemeente. Het gaat hier om grootschalige woningbouw, waarvoor in de omgeving van een toekomstig station Dronten onvoldoende ruimte is. Een goede verbinding tussen de woonwijken en het toekomstige station is belangrijk en heeft ook de aandacht bij de gemeente Dronten.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 46:

NS mist in hoofdstuk 7 het spoor, terwijl de Flevolijn wel verdubbeld moet worden en er nieuwe P+R-terreinen mogelijk zijn.

Antwoord:

Hoofdstuk 7 gaat in op investeringen in de provinciale infrastructuur. Daar hoort de Flevolijn niet bij. De verdubbeling van de Flevolijn is opgenomen in de gebiedsuitwerkingen (m.n. Zuid). Ook worden daar de mogelijk kansrijke P+R-terreinen genoemd.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 47:

Natuur en Milieu Flevoland juicht het initiatief om een planstudie voor het spoor uit te voeren toe. Hieruit zal volgens Natuur en Milieu Flevoland blijken dat een IJmeerverbinding en Zuiderzeelijn overbodig zijn.

Antwoord:

Wij hebben kennis genomen van de verwachting van Natuur en Milieu Flevoland met betrekking tot Zuiderzeelijn en IJmeerverbinding. Wij willen nu niet vooruitlopen op de uitkomsten van de planstudie. Onze bestuurlijke inzet ten aanzien van Zuiderzeelijn en IJmeerverbinding is echter helder.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 48:

NS zou in hoofdstuk 7 ook het Noordlink verhaal opgenomen willen zien.

NS constateert dat een halte bij Lelystad Noord (ambitie NS, vanuit Noordlink) niet in de Nota is opgenomen.

Natuur en Milieu Flevoland geeft aan de Noordlink plannen van NS te steunen.

Antwoord:

Bij de beantwoording van de ingekomen reacties op het Omgevingsplan hebben wij aangegeven dit idee te ondersteunen. Wij zullen bevorderen dat het rijk dit punt betreft bij de planstudie Openbaar vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de NS-plannen voor Noordlink op het punt van een halte Lelystad-Noord uitgaan van het niet realiseren van een Zuiderzeelijn. Wij menen echter dat het rijk dient te besluiten tot aanleg van een hoge snelheidsverbinding tussen Lelystad en Groningen, zoals recent is onderzocht.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 49:

Het verbaast Natuur en Milieu Flevoland dat de provincie nog steeds vasthoudt aan de aanleg van de Zuiderzeelijn, nu gebleken is dat het draagvlak voor de Zuiderzeelijn erg klein is. Noordlink van NS is een goed alternatief. Voor de Noordoostpolder zijn snelle en comfortabele busverbindingen een goed alternatief.

Voorts vindt Natuur en Milieu Flevoland het opvallend dat een aantal mogelijk ontwikkelingen worden opgehangen aan de Zuiderzeelijn, zoals stations in Emmeloord en Lelystad.

Antwoord:

Op verzoek van de Tweede Kamer heeft er nader onderzoek plaatsgevonden naar een hoge snelheidstreinverbinding tussen Lelystad en Groningen (de HST3-variant). Uit de kosten-batenanalyse blijkt dat deze verbinding maakbaar is en financieel gedekt kan worden door de voor de Zuiderzeelijn gereserveerde financiële middelen van rijk en regio. Wij pleiten er daarom voor deze variant van de Zuiderzeelijn aan te leggen. Uiteraard, indien het rijk onverhoopt niet kiest voor deze variant, krijgt Emmeloord geen station.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 50:

De Kamer van Koophandel vraagt om aandacht voor de openbaar vervoerontsluiting van de Noordoostpolder. Zeker als er geen Zuiderzeelijn komt, is hiervoor een alternatief nodig.

Antwoord:

Wanneer er geen Zuiderzeelijn komt, krijgt Emmeloord ook geen station. De openbaar vervoerverbinding met de omgeving zal dan bestaan uit busverbindingen. Bezien zal worden in hoeverre nog een kwaliteitsimpuls mogelijk is.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 51:

NS is niet bekend met een goederenopstelvoorziening ter hoogte van Poort.

Antwoord:

Deze is in het Tweede herstelplan spoor opgenomen. Gebleken is dat met de opening van de Hanzelijn en het goederenvervoer er een capaciteitsknelpunt ontstaat bij Almere. In het Tweede Herstelplan spoor wordt voorgesteld om bij het toekomstige station Almere Poort een inhaalvoorziening voor het goederenvervoer te realiseren.

De inpassing in de omgeving vraagt wat ons betreft nog wel aandacht.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 52:

NS vraagt om een fasering uit te brengen in de metro – light rail verbinding. Als eerste zou een HOV-verbinding (zoals Zuidtangent) kunnen worden gerealiseerd en pas daarna de metro-lichtrail. Dit zou onderdeel moeten zijn van de planstudie OV SAAL.

Antwoord:

In de planstudie SAAL worden verschillende alternatieven en varianten onderzocht. Dit is één van de opties die wat ons betreft wordt betrokken in de studie.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

## **Investerings in provinciale infrastructuur**

### Zienswijze 53:

De gemeente Zeewolde vindt het ongunstiger als de richtlijnen voor capaciteitsuitbreiding alleen op basis van intensiteiten worden bepaald. Ook de bereikbaarheid en veiligheid op de betreffende weg en in het invloedsgebied spelen mee.

### Antwoord:

Met deze richtlijnen verschaffen wij ons zelf en anderen duidelijkheid, wanneer wij wegen gaan uitbreiden. De richtlijnen zijn niet zo maar verzonnen. Bij 10 a 12.000 motorvoertuigen per dag wordt het op drukke momenten lastig om in te halen. Om gevaarlijke inhaalmanoeuvres te voorkomen en de doorstroming te bevorderen hoort op deze wegen geen langzaam verkeer thuis. Bij meer dan 20 a 25.000 motorvoertuigen komt de doorstroming in gevaar. Gezien de enorme investeringsopgave die Flevoland te wachten staat, achten wij een eerdere uitbreiding van het wegennet niet verantwoord.

Omdat wij er naar streven ons wegennet zo goed mogelijk te benutten, kan het uiteraard wel zo zijn dat niet de drukste weg zelf aangepakt wordt, maar een andere weg. Deze weg moet dan wel het probleem elders oplossen.

Deze mogelijkheid doet zich wellicht voor op de Gooiseweg. Hier ligt een sterke relatie met de verdubbeling Nijkerkerweg. In een volgend jaar te starten studie willen wij de toekomstige verkeersstromen in Zuidelijk Flevoland nader onderzoeken.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 54:

De gemeente Zeewolde pleit er voor kruisingen op de stroomwegen ongelijkvloers uit te voeren. Nu geeft de provincie aan dat vanwege de hoge kosten dit principe niet volledig wordt toegepast. Daarmee wijkt de provincie af van haar principes. De suggestie wordt gegeven om dit over een langer periode (tot 2050) uit te voeren.

### Antwoord:

Vanuit duurzaam veilig en doorstroming hebben in regionale stroomwegen inderdaad ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen de voorkeur. De realisering daarvan zal gezien de hoge investeringskosten echter een lange termijn vergen. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan de drukste en gevaarlijkste kruispunten.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 55:

Op pagina 40 ontbreekt in de tabel bij stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen de zijmarkering

### Antwoord:

De opmerking is terecht. In de tabel is een regel weggevallen.

### Conclusie:

De tabel wordt aangepast.

### Zienswijze 56:

De gemeente Zeewolde vraagt aandacht voor de herkenbaarheid van wegen. Door de variëteit aan markeringen dreigt er onduidelijkheid te ontstaan.

Antwoord:

Bij de landelijke afspraken over markering van wegen zijn geen bindende afspraken gemaakt over de invoeringstermijn. Een belangrijk deel van de wijziging van de markering zal worden gerealiseerd gelijktijdig met het groot onderhoud en zal dus een periode van 10 tot 15 jaar bestrijken. De provincie heeft prioriteit gegeven aan de uitvoering van de markering conform de landelijke afspraken op de regionale stroomwegen. Deze zal naar verwachting medio 2007 zijn voltooid.

Een goede communicatie naar weggebruikers is van groot belang en wij zullen daartoe ook het initiatief nemen. Dit is in de Nota aangegeven.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen

Zienswijze 57:

De gemeente Noordoostpolder heeft moeite met het uitgangspunt dat de provincie bij de aanleg van rondwegen van de baathebber, c.q. gemeente een substantiële bijdrage verwacht. De gemeente Almere begrijpt dat de baathebber een substantiële bijdrage levert, maar gaat er vanuit dat de maatregelen die in Almere aan de orde zijn in het licht van de schaa sprong moeten worden gezien. De provincie heeft daarin ook een verantwoordelijkheid.

Antwoord:

Het pakket aan maatregelen dat in de Nota Mobiliteit Flevoland is opgenomen, kan alleen worden gerealiseerd als ook derden bijdragen. De provinciale middelen zijn onvoldoende om alle projecten uit de Nota uit te voeren.

Bovendien zijn wij van mening dat degene die op de één of andere wijze baat heeft van een investering ook om een bijdrage kan worden gevraagd. Zij plukken immers ook de vruchten. De provincie neemt haar verantwoordelijkheid als het gaat om de provinciale wegen. In de Nota is aangegeven welk kwaliteitsniveau de provincie nastreeft. Wil een gemeente extra's, bijvoorbeeld een rondweg, extra voorzieningen of een nieuwe aansluiting, dan zijn wij van mening dat hier een gemeentelijke bijdrage tegenover moet staan. Gemeenten hebben de mogelijkheid extra middelen te genereren vanuit de grondexploitatie. Immers een goed ontsloten locatie levert hogere grondprijzen op. De omvang van de gemeentelijke bijdrage zal per situatie worden bekeken. Uiteraard zullen de maatregelen in de gemeente Almere worden gezien in het licht van de schaa sprong.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 58:

De gemeente Noordoostpolder onderschrijft het belang van een goede fietsinfrastructuur. In het collegeprogramma van de gemeente wordt belang gehecht aan het oplossen van de bestaande knelpunten binnen de gemeente.

Antwoord:

Wij nemen hier kennis van.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 59:

De gemeente Zeewolde vraagt de provincie om een exploitatiebijdrage voor de veerpont tussen Zeewolde en Horst. De veerpont is een belangrijke schakel in het fietsnetwerk tussen Zeewolde en Harderwijk/Ermelo. Wellicht dat hier sprake kan zijn van een pilot in het openbaar vervoer.

Antwoord:

Wij zijn van mening zijn dat de exploitatie van deze verbinding primair de verantwoordelijkheid is van de ondernemer en secundair van de beide oevergemeenten. Aangezien deze verbinding een belangrijke schakel is in het utilitaire fietsnetwerk en er een grote vervoervraag is, wordt bij wijze van uitzondering een bijdrage uit de BDU in het exploitatietekort beschikbaar gesteld.

Conclusie:

Op dit moment ....Bremerberg - Nunspeet). De exploitatie van deze verbindingen is primair de verantwoordelijkheid van de ondernemer en secundair van de oevergemeenten. De provincie levert slechts in uitzonderingsgevallen, wanneer een bewezen bijdrage wordt geleverd aan de doelstellingen van de Nota Mobiliteit Flevoland, een financiële bijdrage aan veerverbindingen.

Zienswijze 60:

De gemeente Almere vraagt waarom de provincie de gemeenten verplicht een lokaal fietspadennet vast te stellen. De gemeente vindt de verplichting een te zwaar middel en niet adequaat. Almere heeft reeds een vastgesteld fietspadennetwerk (fietsbeleidsplan) en bij de uitbreiding van de stad wordt er veel aandacht aan het fietspadennet besteed.

Antwoord:

Wij vinden het belangrijk dat er in heel Flevoland, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, een sluitend fietspadennetwerk is, waarover iedereen zich veilig kan verplaatsen. Vandaar dat wij gemeenten vragen om een lokaal fietspadennet vast te stellen dat aansluit op het regionale net. De gemeente Almere heeft dit netwerk reeds vastgelegd in een fietsbeleidsplan. Wanneer dit gemeentelijk fietsnetwerk aansluit op het regionale fietspadennetwerk uit het Omgevingsplan/ de Nota Mobiliteit Flevoland, heeft de gemeente aan deze vereiste voldaan. Er hoeft dan niet een nieuw plan te worden overlegd. Wij zullen dit verduidelijken.

Conclusie:

Op pagina 43; kopje 'gemeenten', derde bullet tekst wijzigen in: Binnen 1 jaar na vaststelling van deze Nota dienen gemeenten een vastgesteld lokaal fietspadennetwerk te hebben, dat aansluit op het regionale fietspadennetwerk.

Zienswijze 61:

De gemeente Almere vindt dat de provincie zich te veel bemoeit met gemeentelijke aangelegenheden als het gaat om het terugdringen van het aantal fietsendiefstallen. Uiteraard is de gemeente bereid informatie te verschaffen over de activiteiten die op dit gebied worden verricht.

Ook de gemeente Zeewolde geeft aan dat het terugdringen van fietsendiefstallen een gemeentelijke verantwoordelijkheid is.

Antwoord:

De doelstelling om het aantal fietsdiefstallen te halveren is een landelijke doelstelling, die voor heel Nederland geldt (essentieel onderdeel van het rijksbeleid). Op zich kunnen wij als provincie achter deze doelstelling staan. Immers voor veel mensen is het risico dat een fiets gestolen wordt een reden om niet met de fiets te gaan.

Het terugdringen van fietsendiefstal is een taak voor verschillende partijen. Het begint bij de fabrikanten die zorgdragen voor degelijke sloten. De overheden moeten zorgen voor veilige fietsenstallingen en toezicht. Justitie speelt een rol bij het opsporen van gestolen fietsen en het berechten van fietsendieven.

Naar ons idee moet er een actieprogramma worden opgezet om het aantal fietsendiefstallen terug te dringen. Wij willen daartoe het initiatief nemen om partijen bij elkaar te brengen. Daarbij zijn wij benieuwd naar de maatregelen die de gemeenten Almere en Zeewolde nemen. Wellicht dat anderen hiervan kunnen leren. De provincie zal geen verantwoordelijkheden overnemen.

Conclusie:

Wijzigen laatste bullet onder kopje gemeenten: 'terugdringen aantal fietsendiefstallen'.

Zienswijze 62:

De Kamer van Koophandel mist een overzichts(k kaart) van de huidige en toekomstige knelpunten.

Antwoord:

Een kaart met de huidige en toekomstige knelpunten is per deelgebied opgenomen in hoofdstuk 9 (gebiedsuitwerkingen). Weliswaar hebben deze kaarten niet de naam knelpuntenkaart meegekregen, maar er mag vanuit gegaan worden dat de hier voorgestelde maatregelen betrekking hebben op (toekomstige) knelpunten. Deze knelpunten zijn bepaald op grond van de normen (o.a. reistijd, intensiteiten etc.) die in de Nota Mobiliteit Flevoland zijn opgenomen. Voor de duidelijkheid zullen wij nog een kaartje toevoegen met daarop de verwachte intensiteiten 2020.

Conclusie:

Toevoegen kaartje intensiteiten 2020.

Zienswijze 63:

De Kamer van Koophandel mist een kaart met de gewenste infrastructuur na 2020. Hierin zou moeten worden opgenomen:

- de ontsluiting van Almere richting Noordvleugel (A6/A9 en IJmeerverbinding)
- de A30
- de A50, incl. 13 meter hoge brug
- de A23 (incl. ontbrekende schakel bij Lelystad)
- de aftakking van het spoor richting bedrijventerreinen A6/A27
- de HOV-verbinding richting Lelystad Airport
- de HOV-verbinding richting Urk/Noordoostpolder

Antwoord:

De Nota Mobiliteit Flevoland is een programmatische uitwerking van het Omgevingsplan voor zover het betrekking heeft op de periode tot 2015 (planhorizon van het Omgevingsplan). De Nota Mobiliteit Flevoland kijkt wel verder dan 2015, maar dat is vooral bedoeld om inzicht te geven in de projecten, waarvan het de bedoeling is dat er wel actie voor 2015 moet worden genomen (bijvoorbeeld door nadere studies en verkenningen). In het Omgevingsplan is wel een kaart opgenomen ten behoeve van reserveringen voor infrastructuur voor de periode tot 2030. Overigens hebben wij geen plannen voor een HOV-verbinding richting Urk/Noordoostpolder in de vorm van spoor of vrije businfrastructuur.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

## **Vaarwegen**

### Zienswijze 64:

Het Waterschap vraagt om overleg wanneer verbreding van bestaande infrastructuur of aanleg van nieuwe infrastructuur de vaarwegen kruist. Op korte termijn wordt het nieuwe bouwbeleid Waterkeringen van het Waterschap Zuiderzeeland van kracht. Dit beleid wordt betrokken bij de beoordeling van infrastructurele plannen.

### Antwoord:

De provincie zal daartoe overleg met het Waterschap voeren.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 65:

Het Waterschap wil komen tot heldere afspraken over het beheer en onderhoud van de 'overige' bevaarbare vaarten en tochten. Het Waterschap geeft aan geen taak te hebben als vaarweg- of nautisch beheerder. Dat is een provinciale taak.

### Antwoord:

Over de bevaarbaarheid van vaarten en tochten van het Waterschap moeten nadere afspraken worden gemaakt tussen provincie en waterschap. De wens van de provincie is bevaarbaar te houden wat nu bevaarbaar is. Tevens hanteert de provincie de BRTN waarin de Swiftdvaart, de Larservaart en de Hogedwaarsvaart een vaarfunctie hebben voor motorboten die een minimale diepte vereisen van 1,50 m.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 66:

Koninklijke Schuttevaer onderschrijft dat de (beroeps-)scheepvaart zich veilig, vlot en betrouwbaar moet kunnen voortbewegen over de provinciale vaarwegen.

### Antwoord:

Hier nemen wij kennis van.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 67:

Koninklijke Schuttevaer merkt op dat de sluis bij Urk geschikt is voor een scheepscapaciteit van 500 ton (ipv de 300 ton die in de Nota wordt genoemd) Een opwaardering naar vaarwegklasse II ligt dan ook voor de hand. De voor- en nadelen van een opwaardering van de vaarwegklasse zouden in kaart moeten worden gebracht.

Koninklijke Schuttevaer merkt op dat Rijkswaterstaat de veiligheidseisen van sluisen onlangs heeft verhoogd (Wet op de Waterkeringen). Hierdoor is het niet meer mogelijk om in de Lemster- en Voorstersluis schepen te schutten met een lengte van meer dan 40 meter. Dit is dodelijk voor de scheepvaart in de Noordoostpolder

### Antwoord:

Voor de Urkersluis is een ontheffing mogelijk voor schepen tot 49 m lengte. Deze ontheffingen worden meestal voor een periode van een jaar afgegeven. Het vaarprofiel van de Urkervaart is net voldoende voor schepen van die lengte. Daarmee voldoet de vaarweg niet geheel aan de norm voor vaarklasse II.

De overige toegangsluizen voor de Noordoostpolder zijn door het ontbreken van de aanvaarbeveiliging slechts toegankelijk voor schepen tot 39 m. In het kader van Versteving van



de waterkeringen rondom Flevoland worden mogelijk alsnog aanvaarvoorzieningen geplaatst. Dan kunnen door alle sluisen schepen van 49 m. lengte varen.

De provincie stimuleert het vervoer over water door op een aantal plaatsen bedieningstijden van sluisen te verruimen. Het opwaarderen van de vaarwegen voor grotere schepen wordt beperkt door de gelimiteerde afmetingen van de toegangssluisen

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 68:

Koninklijke Schuttevaer vindt de investeringen in vaarwegen te beperkt in vergelijking met de investeringen in de weginfrastructuur (respectievelijk € 3 en € 15 miljoen per jaar). Dit bedrag is te laag om het vervoer over water daadwerkelijk een impuls te geven.

Antwoord:

Aangezien de provincie onvoldoende middelen heeft om alle problemen gelijktijdig op te pakken moeten er prioriteiten worden gesteld. Deze afweging van prioriteiten heeft er toe geleid dat er voor de vaarwegen jaarlijks een bedrag van ruim € 3 miljoen beschikbaar is. Wij kunnen met deze middelen het vaarwegennet in Flevoland op peil houden. Dit bedrag is onvoldoende om het vaarwegennet uit te breiden of te vergroten. Wij zien hiertoe ook onvoldoende aanleiding. De impuls aan het goederenvervoer over water willen wij vooral geven door de realisatie van een aantal overslagcentra aan de randen van Flevoland.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 69:

Koninklijke Schuttevaer maakt bezwaar tegen de voorgenomen sluiting van bruggen gedurende het spitsuur en verzoekt eventuele wijzigingen in de openingstijden uit te voeren in overleg met de belanghebbenden.

De gemeente Kampen constateert met tevredenheid dat de provincie zich inzet voor de aanpassing van de bedieningstijden van de bruggen. In de netwerkanalyse Regio Zwolle-Kampen is geconstateerd dat hierdoor de doorstroming op de N307 verbetert.

Antwoord:

Wij vinden dat het wegverkeer in de spits prioriteit moet krijgen boven het scheepvaartverkeer. Door de toegenomen drukte op de weg leiden brugopeningen tot steeds langere files. Wij vinden dit niet gewenst. Door tijdens een beperkt aantal uren per dag de brug gesloten te houden, denken wij de doorstroming op het wegennet te bevorderen. Wij beseffen dat dit gevolgen heeft voor het scheepvaartverkeer. Voordat wij uitvoering geven aan deze maatregel, willen wij eerst met de scheepvaartsector de gevolgen hiervan inventariseren. Daarbij willen wij er op toezien dat de overlast voor het scheepvaartverkeer tot een minimum beperkt wordt. Deze actie is opgenomen in de Nota Mobiliteit Flevoland.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

## **Beheer en onderhoud**

### Zienswijze 70:

De gemeente Zeewolde vraagt om een goed beheer en onderhoud van de wegbermen, vooral bij kruisingen. Ook dienen de wildspiegels goed zichtbaar te blijven.

### Antwoord:

De provincie gaat uit van een ecologisch beheer en onderhoud van wegbermen. Bij dit beheer wordt nadrukkelijk rekening gehouden met verkeersveiligheid. Hierbij wordt rekening gehouden met het uitzicht op kruispunten en de zichtbaarheid van wildspiegels.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 71:

De gemeente Zeewolde is het er niet mee eens dat de provincie het onderhoudsniveau van de fietspaden wil verlagen.

### Antwoord:

De stijgende kosten voor beheer en onderhoud noodzaken de provincie om prioriteiten te stellen in het beheer en onderhoud. Daarbij geeft de provincie prioriteit aan de drukke doorgaande wegen. Bij nader inzien vinden wij dat ook de fietspaden een goed kwaliteitsniveau moeten hebben. Vandaar dat wij de suggestie van de gemeente Zeewolde overnemen. Dat betekent dat wij alleen op de rustige gebiedsontsluitingswegen een lager kwaliteitsniveau accepteren.

### Conclusie:

Op pagina 46, paragraaf verhardingen halverwege: "Op de rustige gebiedsontsluitingswegen en die fietspaden accepteert de provincie een lager kwaliteitsniveau.....", schrappen "en de fietspaden"

## **Gebiedsuitwerking Noord**

### Zienswijze 72:

De gemeente Noordoostpolder rekent er op dat de provincie zich maximaal blijft inzetten voor een toekomstvaste oplossing van de Ramspolbrug (2\*2 rijbanen en 13 meter hoog). De gemeente Urk wijst er op dat deze verbinding ook voor Urk van groot belang is.

### Antwoord:

De gemeenten kunnen er van uit gaan dat de provincie zich in blijft zetten voor een 13 met hoge brug met 2\*2 rijbanen.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 73:

De gemeente Noordoostpolder is blij met de aanleg van parallelwegen langs de Marknesserweg, maar verzoekt de provincie meer prioriteit te geven aan het gedeelte tussen de Lindeweg en de kern Marknesse.

### Antwoord:

Bij de prioritering van de investeringen in de provinciale wegen spelen de beschikbare financiële middelen een cruciale rol. De globale programmering in de nota Mobiliteit wordt nader uitgewerkt in het PMIT omdat dan een nauwkeuriger inzicht bestaat in de financiële middelen. De verwachting is dat in het eerstvolgende PMIT 2007-2012 wordt uitgegaan van een versnelling in de aanleg van de parallelweg langs de Marknesserweg tussen de Lindeweg en Emmeloordseweg en dat de uitvoering in 2009 kan starten.

### Conclusie:

Leidt vooralsnog niet tot wijzigingen in de Nota Mobiliteit Flevoland. Indien dit project in het PMIT wordt opgenomen zal dit alsnog worden aangepast in de Nota Mobiliteit Flevoland.

### Zienswijze 74:

De gemeente Noordoostpolder heeft in haar Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan twee ontbrekende schakels in het fietspadennetwerk opgenomen, te weten een fietsverbinding naar De Munt (over de A6) en een fietsverbinding met het bedrijventerrein Nagelerweg/A6 (over de Urkervaart). De gemeente geeft aan dat de fietsverbinding naar De Munt niet is voorzien voor 2020, mede in verband met de onzekerheid rond de komst van de Zuiderzeelijn, met een station in Emmeloord-Oost.

Een fietsverbinding over de Urkervaart is voor 2010 niet haalbaar. Uitgegaan wordt van realisatie rond 2015.

### Antwoord:

Wij nemen hier kennis van en zullen de tabellen aanpassen

### Conclusie

Aanpassen projectentabel in gebiedsuitwerking Noord.

### Zienswijze 75:

De gemeente Urk vraagt de provincie om bij het Waterschap aandacht te vragen voor het fietspad over de Westermeerdijk. De kwaliteit van dit fietspad is onvoldoende. Asfalteren van het fietspad, zoals ook gebeurd is bij de Zuidermeerdijk, verdient de voorkeur.

### Antwoord:

Terecht stelt de gemeente Urk dat de provincie niet de wegbeheerder is van dit fietspad. In onze overleggen met het Waterschap zullen wij dit punt meenemen.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 76:

De gemeente Noordoostpolder is blij met de voortvarende aanpak van de rondweg Ens en zal alle wettelijke medewerking verlenen aan dit plan. Maar van een financiële bijdrage van de gemeente kan geen sprake zijn.

Antwoord:

In situaties waar een nieuwe rondweg mede van belang is voor een nieuwe ontsluiting van een woongebied of van een bedrijventerrein is een financiële bijdrage van de gemeente voor ons uitgangspunt. Zie ook antwoord bij zienswijze 57.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 77:

De gemeente Steenwijkerland pleit voor een goede doorstroming van het verkeer op de N331 en N333. Daarom zou de N333 tussen Marknesse en de provinciegrens vrij moeten worden gemaakt van landbouwverkeer. Dit past bij de inspanningen van de gemeente Steenwijkerland om de N333 tussen de provinciegrens en Steenwijk vrij te maken van landbouwverkeer.

Antwoord:

In antwoord op de ingekomen reacties op het Omgevingsplan hebben wij aangegeven dat de verwachte verkeersintensiteiten op de N333 geen aanleiding vormen deze weg vrij te maken van landbouwverkeer.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen

Zienswijze 78:

NS merkt op niet bekend te zijn met een station aan de oostzijde van Emmeloord.

Antwoord:

Een eventueel station in Emmeloord hangt samen met de komst van een Zuiderzeelijn. De gemeente Noordoostpolder gaat uit van een station aan de oostzijde en heeft daar ook ruimte voor gereserveerd.

Conclusie

Leidt niet tot wijzigingen.

## Gebiedsuitwerking Oost

### Zienswijze 79:

De gemeente Elburg vraagt aandacht voor de gevolgen van de ontwikkelingen in Flevoland voor het verkeer door de kernen van Oostendorp en 't Harde. De provincie Flevoland wordt gevraagd hier inzicht in te geven door een modellenstudie. Daarin zouden ook de effecten van de aanleg van de N23 en maatregelen ter hoogte van Roggebot moeten worden betrokken.

De gemeente Elburg is van mening dat de provincie Flevoland, samen met de provincie Gelderland moet meewerken aan een oplossing van de knelpunten in Oostendorp en 't Harde. De gemeente Elburg verzoekt de provincie Flevoland te zoeken naar mogelijkheden om de intensiteiten op de N309 corridor te verlagen, door andere dan structurele maatregelen.

### Antwoord:

In aanvulling op ons antwoord op de ingekomen reacties op het Omgevingsplan op dit punt, merken wij op dat bij de maatregelen die in de Nota Mobiliteit Flevoland worden voorgesteld op de N307/N23 corridor Dronten-Kampen en N302 aquaduct Harderwijk gekeken moet worden naar de effecten op de N309 corridor. Dit kan door middel van een modellenstudie, extrapolatie van historische cijfers, expert opinion of combinaties hiervan. Wij willen dit graag in overleg met u (en provincie Gelderland doen). Daarnaast maakt verkeer en vervoer deel uit van de gebiedsgerichte benadering die wij voorstaan in de oostrand van Flevoland, zoals is aangegeven in het Omgevingsplan, gezien de verwachte groei van recreatieve ontwikkelingen. In de Nota Mobiliteit Flevoland staat dat wij met recreatieondernemers zoeken naar mogelijkheden om dit verkeer zo efficiënt mogelijk af te wikkelen. Dit is te beperkt en wij zullen de tekst aanpassen in de Nota. Overigens sluiten wij daarbij zeker niet op voorhand uit dat flankerende mobiliteitsmaatregelen zinvol kunnen zijn.

### Conclusie:

de tekst op pagina 62 aanpassen onder het kopje 'Oostrand': In overleg met de recreatieondernemers, **(buur)gemeenten, provincie Gelderland, vervoersbedrijven, evenementenorganisatie en wegbeheerders** wordt gezocht naar mogelijkheden om dit verkeer zo efficiënt mogelijk af te wikkelen, **waarbij ook gekeken wordt naar flankerende maatregelen om autoverkeer te vermijden uit het oogpunt van leefbaarheid.**

### Zienswijze 80:

Natuurmonumenten concludeert dat de Karekietweg wordt opgewaardeerd tot gebiedsontsluitingsweg. Aangezien deze weg de EHS doorsnijdt, zullen de negatieve consequenties hiervan gemitigeerd moeten worden. Ook vanuit het oogpunt van veiligheid. Nu al worden hier veel reeën aangereden. Natuurmonumenten geeft aan met de provincie te willen overleggen over te nemen maatregelen, voordat de weg wordt opgewaardeerd tot gebiedsontsluitingsweg.

### Antwoord:

Het uitsluitend anders categoriseren van een weg is voor de provincie geen aanleiding om direct allerlei maatregelen te nemen. De huidige vormgeving en het gebruik van de Karekietweg voldoet aan de eisen die de provincie stelt aan een gebiedsontsluitingsweg. Wij verwachten niet dat deze aangepaste categorisering leidt tot meer verkeer over de Karekietweg.

Wanneer er groot onderhoud aan de Karekietweg plaatsvindt, zal worden bezien of er ontsnipperende maatregelen genomen moeten worden.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 81:

Natuur en Milieu Flevoland pleit er voor dat de noordelijke omlegging bij Dronten direct wordt aangelegd om onnodig oponthoud en dure aanpassingen te voorkomen.

Antwoord:

De aanleg van een noordelijke rondweg rond Dronten vergt een aanzienlijke investering (een sobere variant bestaande uit 2x1 rijstroken vergt een investering van € 12,5 miljoen). Dit is ca. € 8,5 miljoen meer dan aanpassingen aan de Dronterringweg. Een dergelijke extra investering rechtvaardigt naar mening van de provincie voorlopig het achterwege laten van de aanleg van de noordelijke rondweg tenzij derden een aanzienlijke financiële bijdrage beschikbaar stellen.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen

Zienswijze 82:

De gemeente Kampen is blij met het voornemen van de provincie om op korte termijn parallelwegen aan te leggen langs de Hanzeweg en vraagt om een goede afstemming met de provincie Overijssel voor het gedeelte tussen de Roggebotsluis en N50

Antwoord:

Wij overleggen hierover met de provincie Overijssel.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

## Gebiedsuitwerking Zuid

### Zienswijze 83:

De gemeente Almere verzoekt de teksten aan te passen aan de Noordvleugelbrief

### Antwoord:

De tekst wordt aangepast.

### Conclusie:

De tekst wordt op de volgende punten aangepast:

A. het voorwoord wordt gewijzigd.

De tweede alinea op pagina 4 wordt als volgt:

“In de Nota is rekening gehouden met de besluitvorming van het rijk over een aantal belangrijke zaken betreffende de ontwikkeling van Flevoland (o.a. groei Almere, A6-A9, IJmeerverbinding), zoals die is verwoord in de Noordvleugelbrief van augustus 2006. Met betrekking tot de Zuiderzeelijn (Hoge Snelheidstrein tussen Lelystad en Groningen) heeft de regering het besluit uitgesteld tot de volgende kabinetsperiode”.

B. De passage op pagina 69 onder 9.4.3. Ambitie en visie: Programma Noordvleugel, vanaf 2<sup>e</sup> alinea, die begint met “Door de samenhang in het Programma Noordvleugel.....” en eindigt met “....voor capaciteitsknelpunten in de Schipholtunnel” op pagina 71, wordt vervangen door de volgende passage:

“In 2006 heeft het rijk een aantal besluiten genomen die cruciaal zijn voor de ontwikkeling van de regio, zoals:

- Er wordt gestreefd naar een groei van 60.000 woningen in Almere in de periode 2010-2030. Rijk en regio zullen de ontwikkeling van de west- en oostzijde van Almere nader onderzoeken. Onderdelen van dit onderzoek zijn: het mogelijk maken van de groei van Almere, integrale ontwikkeling van Almere-Pampus binnen- en buitendijks, Almere-Hout en -Spiegelhout, aanleg van een IJmeerverbinding en een adequaat voorzieningenniveau en optimale woonkwaliteit voor de stad als geheel;
- Het rijk houdt daarnaast rekening met een ‘overloop’ van 10.000 a 15.000 woningen vanuit Utrecht naar Flevoland (na 2020);
- Rijk, gemeenten Amsterdam, Almere, provincies Noord-Holland, Flevoland, Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer gaan samen een lange termijnvisie en een pilot natuurontwikkeling voor het IJmeer/Markermeer ontwikkelen.
- Het rijk heeft € 4,5 miljard gereserveerd voor maatregelen in het kader van de Planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere. De Planstudie 2<sup>e</sup> fase (t.e.m. 2009) wordt voortgezet met drie alternatieven:
  - i. Verbindingsalternatief (de korte A6-A9-tunnel),
  - ii. Stroomlijnalternatief (A9 Gaasperdammerweg verdiept aangelegd en deels overkluisd) en
  - iii. het Locatiespecifieke Alternatief (beperkte uitbreiding op A6, A1 en A10-Oost, geen maatregelen op de A9).

Een aquaduct bij de A1 Muiden maakt deel uit van alle alternatieven.

- Er wordt gestart met een Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad om in kaart te brengen wat de knelpunten zijn op middellange en lange termijn in deze corridor en welke kansrijke en kosteneffectieve oplossingen er zijn. Voor de middellange termijn (tot 2020) wordt vooral gekeken naar spoorse oplossingen voor de verwachte knelpunten op o.a. de Flevolijn, Zuidtak Amsterdam en Schipholtunnel. Voor de lange termijn (na 2020) zullen verschillende scenario's worden geschetst waarbij ook andere oplossingen denkbaar zijn. In dit verband wordt tevens de IJmeerverbinding nader onderzocht op nut, noodzaak en bijdrage aan de robuustheid binnen het gehele openbaar vervoernetwerk in de corridor. Daarnaast worden scenario's onderzocht die verband houden met de ontwikkeling van Schiphol (een mogelijke 2<sup>e</sup> terminal) en uitplaatsing van activiteiten naar luchthaven Lelystad en de gevolgen hiervan voor het openbaar vervoer.

- Het besluit over het project Zuiderzeelijn (de Hoge Snelheidstrein tussen Lelystad en Groningen) en de hiervoor door het rijk gereserveerde financiële middelen ad € 2,8 miljard is uitgesteld tot de volgende kabinetsperiode.

*Regionale standpunten en inzet t.a.v. de Noordvleugelbesluiten van het rijk*

De regio kan de forse groeiopgave voor Almere alleen ondersteunen indien er onomkeerbare afspraken zijn gemaakt over o.a. de infrastructuur. De regio werkt in beginsel wel mee aan de voorbereidingen om tot dergelijke afspraken te komen voor 2010. De regio houdt hierbij vast aan het accent op de westelijke oriëntatie van Almere waarbij ook buitendijks een nieuw maritiem-stedelijk woon- en werkmilieu kan ontstaan. De Noordvleugel wil deze verstedelijking onderstrepen met een IJmeerverbinding waardoor er een dubbelstad Almere-Amsterdam ontstaat. Deze dubbelstad moet het middelpunt vormen van de metropolitane strategie. Flevoland ziet de IJmeerverbinding primair als een openbaar vervoerverbinding maar wil, lopende nadere onderzoeken, andere modaliteiten niet uitsluiten (zoals een regionale weg en fietsverbinding).

Aan de oostkant van Almere zal er ruimte zijn voor groene woon- en werkmilieus. Met het oog op de ontsluiting van Almere (Oost) richting Midden-Nederland wordt door de regio bepleit om de nieuw te starten Planstudie weg Utrecht-Eemnes-Amersfoort uit te breiden tot en met de A27 Almere en A1 Muiderberg. Naast noodzakelijke capaciteitsverruiming op deze wegen kunnen ook andere oplossingsmogelijkheden, zoals een A30 tussen A28 Nijkerk en A27, in deze studie worden betrokken.

Naast de aandacht voor de uitbreiding van Almere aan west- en oostzijde en de daarbij horende infrastructuur, wordt een Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere gestart om de consequenties in beeld te brengen voor de infrastructuur van de bestaande stad. Het gaat hierbij vooral om het onderliggende wegennet (provinciale stadsautowegen en gemeentelijke dreven en de uitbreiding van het busbanensysteem).

Voor de Planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere geldt voor de Noordvleugel dat alleen het (ruimtelijk goed ingepaste) Verbindingsalternatief en Stroomlijnalternatief acceptabel zijn. Flevoland en Almere, ondersteund door de andere Flevolandse gemeenten, hebben hierbij een voorkeur voor het Verbindingsalternatief uitgesproken. Het Locatiespecifieke alternatief is voor de gehele Noordvleugel niet acceptabel omdat het de verkeersproblemen niet oplost. Voor de Noordvleugel geldt bovendien dat er ook concrete besluiten genomen moeten worden over de A6, waarbij het realiseren van een hoofdrijbaan-parallelbaanstructuur de voorkeur heeft. Dit systeem faciliteert zowel het lokale Almeerse verkeer het beste en verbetert de doorstroming voor het doorgaande verkeer. Dit onderdeel van de Planstudie (inclusief Tweede Hollandse brug) zou ook als eerste moeten worden uitgevoerd. Hiermee wordt de bestaande achterstand aan weginfrastructuur versneld ingelopen en dit onderdeel kent naar verwachting ook de minste ruimtelijke inpassingsproblemen.

- C. Op pagina 74, de 3<sup>e</sup> zin van paragraaf "A/N30 in het zuidoosten (A27 corridor)" te wijzigen in: "Op de A27 speelt in dit verband ook de toenemende verkeersbelasting tussen Waterlandseweg en Stichtsebrug tot 2020. Na 2020 zal dit voor de gehele A27 in Flevoland gelden, zeker gezien de dan geplande groeiopgave in Almere Oost."
- D. Op pagina 74, onder punt b. de laatste zin te wijzigen in: "Ook in de (verbrede) Planstudie Utrecht-Eemnes-Amersfoort kan de A/N30 wellicht een rol spelen."
- E. Op pagina 76 in de laatste zin, de woorden: "(Pre)Verkenning Weguitbreiding" te vervangen door "uit te breiden"

Zienswijze 84:

De gemeente Zeewolde is van mening dat een goede infrastructuur voor de economische en recreatieve ontwikkeling een belangrijke voorwaarde is. De gemeente Zeewolde vraagt daarbij aandacht voor de verdubbeling van de Gooiseweg. Vanwege de onveiligheid van deze weg moet volgens de gemeente voor 2010 met de verdubbeling worden begonnen.



De gemeente Zeewolde pleit er dan ook voor om in de kaart wegcategorysering op pagina 36, de Gooiseweg als regionale stroomweg II, dubbelbaans op te nemen.

Antwoord:

Voor 2010 zien wij geen mogelijkheden en noodzaak dit te realiseren. Bovendien hebben wij in het Omgevingsplan, als het gaat om de grotere provinciale weginfrastructuurprojecten voorrang gegeven aan de ontwikkeling van de N23 en het uitbreiden van de stadsautowegen in Almere. Het belang van de verdubbeling van de Gooiseweg op termijn wordt onderschreven. In het Omgevingsplan staat beschreven dat een nadere studie moet plaatsvinden of een eventuele aanleg van een N30 (voor het deel Gooiseweg ten westen van Nijkerkerweg) voldoende oplossend vermogen heeft. Indien dit niet het geval is, resteert uitbreiding van bestaande provinciale wegen, waarvoor in de Nota Mobiliteit Flevoland twee hoofdalternatieven staan aangegeven (de uitbreiding van Nijkerkerweg/Gooiseweg-westelijk deel in de route A28 Nijkerk-A27 of uitbreiding van de gehele Gooiseweg als onderdeel van de route A28 Harderwijk-A27)

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 85:

De gemeente Zeewolde merkt op dat in de tabel op pagina 72 de intensiteiten 2005 op een aantal wegen bij Zeewolde niet is opgenomen.

Antwoord:

Deze waren ten tijde van de Ontwerp Nota nog niet bekend. Inmiddels is dit wel het geval en zullen deze worden opgenomen.

Conclusie:

In tabel op pagina 72 voor het jaar 2005 de volgende intensiteiten op te nemen:

Waterlandseweg	20.000
Gooiseweg thv Adelaarsweg (N305)	11.900
Gooiseweg thv Knardijk (N305)	10.000
Nijkerkerweg (N301)	16.600

Zienswijze 86:

De gemeente Zeewolde mist de Blauwe Diamant als nieuwe recreatieve vaarverbinding en vraagt deze in de definitieve Nota op te nemen.

Antwoord:

In de netwerkanalyses is er voor gekozen alleen die projecten op te nemen die een directe relatie hebben met bereikbaarheid en veiligheid. Het project Blauwe Diamant zien wij als een recreatief project en is daarom niet in deze Nota opgenomen. De middelen hiervoor zullen elders gevonden moeten worden.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 87:

De gemeente Zeewolde mist op pag. 68 de vervoerrelaties met Almere en Lelystad.

Antwoord:

Er is voor gekozen om in de gebiedsuitwerkingen de 6 belangrijkste vervoerrelaties op te nemen. Uit onderzoek blijkt dat de vervoerrelaties tussen Zeewolde en Almere en Zeewolde en Lelystad beperkter van omvang zijn dan de hier genoemde 6 relaties.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 88:

De gemeenten Zeewolde en Muiden merken op dat de nummering op de kaart op pagina 77 niet correspondeert met de tabel.

Antwoord:

Dit is een terechte opmerking. De nummering wordt in de definitieve versie van de Nota Mobiliteit Flevoland aangepast.

Conclusie:

De nummering in de kaart op pagina 77 wordt aangepast.

Zienswijze 89:

De gemeente Zeewolde merkt op dat maatregel 30 (pag. 79) thuishoort in de periode 2007 – 2020. De intensiteit op de Gooiseweg zal rond 2020 op ca 29.000 motorvoertuigen liggen en dat is boven de provinciale norm.

Antwoord:

De provinciale wegen Waterlandseweg, Gooiseweg en Nijkerkerweg (of de N30 ter aanvulling hierop) komen in drie fasen terug: in periode 2011-2015 (projectnr. 18 op pag. 78), in periode 2015-2020 (projectnr. 24 op pag. 78) en in periode 2020 of daarna (projectnr. 30). Dit heeft te maken met de gefaseerde aanpak van de capaciteitsuitbreidingen en de daarmee gepaard gaande financiële middelen.

Een groei van het verkeer op de Gooiseweg van 10.000 naar 29.000 in 15 jaar tijd lijkt ons niet reëel.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 90:

De gemeente Zeewolde vraagt zich af waarom de provincie bij moet dragen aan de vrije busbanen in Almere. Levert de gemeente Almere zelf ook een bijdrage vanuit de grondexploitatie?

Antwoord:

Voor de busbanen in Almere zelf is de gemeente Almere eerstverantwoordelijke voor de financiering ervan. Dit kan bijvoorbeeld vanuit de grondexploitatie of uit de exploitatiemiddelen voor het openbaar vervoer voor de stadsdienst. Het geheel van vereiste uitbreidingen van de busbanen én van de provinciale en gemeentelijke wegen, om de (verkeers)groei van Almere te kunnen accommoderen, is echter zo groot dat wij, samen met de gemeente Almere, willen bezien of hiervoor een rijksbijdrage mogelijk is. De groei van Almere is in het Omgevingsplan aangemerkt als één van de speerpunten van ons beleid.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 91:

De vereniging Oostvaarderswold BLIJFT agrarisch merkt op dat de Nota Mobiliteit Flevoland er vanuit gaat dat in het Middengebied twee recreatieve fietspaden worden aangelegd. Daarbij gaat de Nota Mobiliteit Flevoland er vanuit dat het Oostvaarderswold als één van de speerpunten in het Omgevingsplan blijft staan. Dat is volgens de vereniging allerminst zeker, gezien de ingebrachte bezwaren.

Verder vraagt de vereniging naar een programma van Eisen omtrent de inrichting van het Oostvaarderswold. Deze moet er immers zijn aangezien nu al gesproken wordt over de fietspaden.

Antwoord:

De opmerking van de Vereniging Oostvaarderswold BLIJFT agrarisch is terecht. Pas op het moment dat het Omgevingsplan definitief is vastgesteld, kan er iets over de ontwikkeling van dit gebied worden gezegd. De huidige teksten in de Nota Mobiliteit Flevoland baseren zich op het Ontwerp Omgevingsplan, waarin het speerpunt Oostvaarderswold wel is opgenomen.

De Nota Mobiliteit Flevoland is een uitwerking van het Omgevingsplan. Het Omgevingsplan zal dan ook als eerste worden vastgesteld (2 november 2006). De vaststelling van de Nota Mobiliteit Flevoland wordt een maand later voorzien. Uiteraard zal er dan rekening worden gehouden met de keuzes die in het Omgevingsplan zijn gemaakt. Concreet betekent dit wanneer het speerpunt Oostvaarderswold uit de plannen wordt geschrapt, ook de recreatieve fietsverbindingen uit de Nota Mobiliteit Flevoland worden geschrapt.

Er is op dit moment nog geen programma van eisen voor het Oostvaarderswold. De fietspaden die hier worden genoemd zijn niet meer dan een idee. Gedachte hier achter is dat een eventueel Oostvaarderswold ook mogelijkheden biedt voor de recreatieve fietser.

Conclusie:

Tekst zonodig aanpassen aan het nieuwe Omgevingsplan.

Zienswijze 92:

Het Gewest Gooi en Vechtstreek vraagt de verkenning A27 af te stemmen met de netwerkanalyse Utrecht en de studie Driehoek A1-A27-A28. Volgens het Gewest is het wenselijk dat de betrokken partijen hierover een bestuursovereenkomst sluiten.

Antwoord:

In het MIT-overleg met de minister is afgesproken dat de Noordvleugel in overleg treedt met de regio Utrecht over de mogelijke verbreding van de scope van de planstudie Eemnes-Hoevelaken-Utrecht, zodat de samenhangende verkeersproblematiek tot en met Almere en 't Gooi hierbij wordt meegenomen. Wij zijn verheugd dat u ons in deze verbreding van de planstudie steunt. De samenwerkingsvorm is een punt van nadere uitwerking.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 93:

Het Gewest Gooi en Vechtstreek staat positief ten opzichte van de plannen om de N30 aan te leggen.

Natuur en Milieu Flevoland vindt de aanleg van de N30 voorbarig. Natuur en Milieu Flevoland waardeert dat er een oriënterende studie zal worden uitgevoerd, maar merkt wel op dat er in de Nota al diverse aannames zitten over de N/A30. Er is zelfs al financiering gereserveerd.

Antwoord:

Wij zullen alle betrokken partijen (overheden en belanghebbenden) betrekken bij de nadere studie N30. Indien uit deze studie mocht blijken dat de N30 onvoldoende verkeersoplossend vermogen heeft voor de verwachte problemen of anderszins niet wenselijk zou zijn, dan is het resterende alternatief het verbreden van de bestaande provinciale wegen op het moment dat de verkeersintensiteiten boven de 20 a 25.000 motorvoertuigen per werkdag uitstijgen (zie ook pag. 38 van de Nota). De financiële reservering is in dat geval daarvoor bestemd, het is niet bedoeld als voorbeslag op een inhoudelijke keuze van alternatieven.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 94:

Een aantal punten in tabel op pagina 78/79 is voor de gemeente Muiden niet duidelijk:

5. A6 benuttingsmaatregelen

9. Aanleg rangeerbanen knooppunt S101/A6

19. A6 (Almere Buiten-Oost - Muiderberg) aanleg hoofd- en parallelrijbanen

Antwoord

Terecht wordt opgemerkt dat de projectaanduiding op kaart 6, pagina 77 niet geheel overeenkomt met de projectaanduidingen op pagina's 78/79. De kaart wordt aangepast.

De benuttingsmaatregelen op de A6 in Almere betreffen extra uitvoegstroken bij enkele afritten, toeritdoseerinstallaties, dynamische reizigersinformatiepanelen, afstemming verkeerslichtregelingen e.d. Ook vindt nader onderzoek plaats naar kosten en baten van extra spitsstroken, vooruitlopend op de uitbreiding van de A6 als gevolg van de Planstudie Weg Schiphol-Amsterdam-Almere. Deze maatregelen worden uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Evenals de mogelijk aanleg van rangeerbanen bij A6 aansluiting Almeerderzand. Hiertoe is overigens nog geen besluit genomen. De aanleg van hoofd- en parallelbanen tussen Almere-Buiten Oost en Muiderberg is een van de alternatieven in het kader van genoemde planstudie. Wij geven hieraan de voorkeur boven een gewone uitbreiding van aantal rijstroken. Een hoofdrijbaan- en parallelbaansysteem ontvlecht het lokale Almeerse verkeer op de A6 (tussen de stadsdelen) van het regionale en doorgaande verkeer van/naar Amsterdam en 't Gooi. Overigens moet opgemerkt worden dat het parallelbaansysteem eindigt bij aansluiting Almere Stad West. De geraamde kosten (ad € 673 miljoen) hebben echter betrekking op de A6 tot en met Muiderberg, vandaar deze aanduiding in het overzicht op pag. 78 van de Nota.

Conclusie:

Kaart 6 op pagina 77 wordt aangepast.

Zienswijze 95:

NS mist op pag. 73 bij "de aantakking van het stedelijk netwerk Almere op de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere" de mogelijke alternatieven per spoor.

Antwoord:

In de opbouw van de netwerkanalyse is er voor gekozen het spoor apart te behandelen. Op pagina 75 wordt ingegaan om de maatregelen die op het spoor genomen moeten worden. Voor Flevoland is de Flevolijn een zeer belangrijke vervoerader.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

## **Ontwikkeling Almere**

Zienswijze 96:

De gemeente Muiden vindt een westelijke uitbreiding van Almere, buitendijks, niet acceptabel. Dit tast de openheid van het landschap aan en de buffercapaciteit van de meren wordt verminderd. Ook verwacht de gemeente een slibprobleem.

Antwoord:

De Nota Mobiliteit Flevoland is een uitwerkingsprogramma van het Omgevingsplan waarin dezelfde verkeersplannen terugkeren. Wij hebben kennis genomen van uw standpunt en verwijzen naar ons antwoord op de ingekomen reacties op het Omgevingsplan.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 97:

Het gewest Gooi en Vechtstreek vraagt de provincie Flevoland een voorkeur uit te spreken voor het stroomlijnalternatief uit de planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere en de tunnelverbinding niet langer als alternatief te beschouwen.

De gemeente Muiden spreekt de voorkeur uit voor de stroomlijnvariant van de A6/A9 met een aqua-ecoduct ter hoogte van de Vecht.

De gemeente Muiden vraagt aandacht voor de negatieve effecten van de verbreding van de A6 voor de inwoners van Muiderberg. Hetzelfde geldt voor een mogelijke verdubbeling van de spoorlijn.

Natuur en Milieu Flevoland betreurt de voorkeur die de provincie heeft voor de verbindingstunnel tussen de A1 en A9. De stroomlijnvariant is makkelijker en goedkoper aan te leggen en heeft de minste effecten op natuur en milieu.

Antwoord:

De Nota Mobiliteit Flevoland is een uitwerkingsprogramma van het Omgevingsplan waarin dezelfde verkeersplannen terugkeren. Wij hebben kennis genomen van uw standpunt en verwijzen naar ons antwoord op de ingekomen reacties op het Omgevingsplan.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen

Zienswijze 98:

Het Gewest Gooi en Vechtstreek ziet de noodzaak van een IJmeerverbinding, maar pleit er voor deze te ondertunnelen vanwege de landschappelijke en recreatieve waarde van het IJmeer.

De gemeente Muiden vindt dat eerst aangetoond moet worden dat de aanleg van infrastructuur door het IJmeer de problematiek op de A1 en A6 vermindert. Mocht dat het geval zijn, dan wil de gemeente alleen instemmen met een tunnel onder het IJmeer. Een brug is voor de gemeente niet acceptabel.

Natuur en Milieu Flevoland is van mening dat een goede invulling van het stadsdeel Almere Pampus, een IJmeerverbinding kan voorkomen. Vanwege de grote waarde van het IJmeer moet er niet buitendijks worden gebouwd. Eerder uitgevoerd onderzoek naar een IJmeerverbinding toont de noodzaak niet aan. Verwezen wordt naar het Onderzoek regionale bereikbaarheid Almere, 2004 van Goudappel Coffeng.

Voorst zou er een inconsequentie in de tekst zitten. Op pagina 22 wordt aangegeven dat de mogelijkheden van een IJmeerverbinding worden onderzocht terwijl op pagina 33 is aangegeven dat op de groeidoelstelling van Almere een IJmeerverbinding moet volgen.

Natuurmonumenten wijst er op dat er nog een nut-noodzaak onderzoek naar een IJmeerverbinding moet worden uitgevoerd. Natuurmonumenten vindt het te ver gaan dat een IJmeerverbinding als vaststaand beleid wordt meegenomen.

NS heeft een voorkeur voor extra sporen op de Flevolijn ipv een IJmeerverbinding. Dit valt kostentechnisch positiever uit.

Antwoord:

In het Omgevingsplan is aangegeven waarom een IJmeerverbinding in de vorm van een brug volgens ons juist kansen biedt. Het gaat hierbij om een ontwikkelingsopgave voor het IJmeer waarin doelstellingen van natuurverbetering, recreatieontwikkeling en waterkwaliteit samen gaan met buitendijks wonen en werken (Pampus-Buiten) en een verbindende infrastructuur tussen Amsterdam en Almere (dubbelstad-gedachte). Bij de uitwerking hiervan, waarbij de provincies Noord-Holland en Flevoland de regierol vervullen (besluit kabinet in de Noordvleugelbrief van augustus 2006), zal rekening worden gehouden dat het gebied valt onder strikte natuurwetgeving.

Met betrekking tot het openbaar vervoer zal in de planstudie openbaar vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad nut en noodzaak verder worden onderbouwd en worden voorzien van een kosten-batenanalyse. Met betrekking tot een IJmeerwegverbinding gaan onze ideeën uit naar een regionale verbinding die aanvullend is op de hoofdwegverbinding A6 en A1 en zeker niet als vervanger daarvan dient. Mocht uit al deze uitwerkingen/studies blijken dat een IJmeerverbinding niet mogelijk/haalbaar is, dan zal de regio zich moeten bezinnen op de groeiopgave voor Almere. Vooral de gemeente Almere heeft bestuurlijk deze koppeling altijd gelegd. Daarom is er geen sprake van een inconsequentie op pagina 22 waar gesproken wordt over nader onderzoek en pagina 31 waar gesproken wordt over de IJmeerverbinding die moet volgen op de groeitaakstelling van Almere. Het zal hiermee duidelijk zijn dat de IJmeerverbinding niet als vaststaand (landelijk) beleid wordt neergezet maar als een helder regionaal streefbeeld dat gekoppeld is aan de opgave voor Almere.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen

Zienswijze 99:

Het Gewest Gooi en Vechtstreek steunt de plannen tot verbetering van het openbaar vervoer tussen Almere en 't Gooi via de Stichtsebrug, maar vraagt de uitvoering hiervan te versnellen. Daarbij kan aansluiting worden gezocht bij het verbeteren van het openbaar vervoer tussen Huizen en Hilversum.

Het Gewest Gooi en Vechtstreek onderschrijft het belang van de Stichtse lijn.

Natuur en Milieu betreurt het dat de Stichtselijn niet wordt meegenomen in de verkenning naar de ontsluiting in de Zuidlob van Flevoland.

NS mist een visie op de ontsluiting van Flevoland per spoor in de richting Hilversum/Amersfoort.

De gemeente Zeewolde mist de Amersfoortse lijn in het plan, ondanks de doorkijk tot 2030. In het vigerende Omgevingsplan is deze lijn wel opgenomen.

Ook over de Stichtselijn wordt slechts summier gesproken ondanks de grootschalige ontwikkeling in Zuidelijk Flevoland.

Antwoord:

De Nota Mobiliteit Flevoland is een programmatische uitwerking van het Omgevingsplan, vooral gericht op het beantwoorden van de vraag: wat gaan we doen tot de periode 2015/2020. In het Omgevingsplan worden zowel de Stichtselijn en zeker de Amersfoortse lijn niet voorzien voor het jaar 2030. Het Omgevingsplan en in navolging de Nota Mobiliteit Flevoland legt in Zuidelijk Flevoland de prioriteit bij de IJmeerlijn en Houtlijn als het gaat om 'spoorse' oplossingen. Ook voor deze verbindingen zal nog veel studie moeten worden gedaan; realisatie zal niet voor 2020 zijn te verwachten. Inmiddels is de groeiopgave voor Almere vastgesteld op 60.000 woningen in de periode 2010-2030. Naast het zware accent op de westelijke verstedelijkingsrichting zal er meer in Almere-Oost worden gebouwd dan eerder was voorzien. De gemeente Almere zal, samen met andere partijen, in de Ontwikkelingsvisie Almere-Oost medio 2007 moeten aangeven hoe zij denkt dit te kunnen realiseren en welke ontsluitende infrastructuur hierbij hoort.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

Zienswijze 100:

Het Gewest Gooi en Vechtstreek onderkent het spooknelpunt bij de Vechtbrug en pleit voor een tunnel in plaats van een scheepslift.

Antwoord:

Voor de provincie Flevoland is allereerst de oplossing van het knelpunt ter hoogte van de Vechtbrug van belang. Zonder een structurele oplossing voor deze problematiek kan het spoorvervoer tussen Flevoland en Noord-Holland onvoldoende groeien.

Wij gaan er vanuit dat er bij de keuze van een oplossing ook gekeken wordt naar de effecten op de leefomgeving. De voorkeur van het Gewest Gooi en Vechtstreek voor een tunnel begrijpen wij.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

## **Overig**

### Zienswijze 101:

De gemeente Zeewolde vraagt om een gerichte bewegwijzering naar de bedrijventerreinen, om onnodig vrachtverkeer in de woonwijken te voorkomen. De gemeente Zeewolde vindt dat ook bedrijven hierin een rol spelen.

### Antwoord:

Inmiddels hebben wij de bewegwijzering naar Zeewolde aangepast. Door de snelle opkomst van navigatiesystemen is het echter de vraag in hoeverre deze maatregelen effectief zijn. Vandaar dat de gemeente Zeewolde terecht opmerkt dat bedrijven hierin ook een rol spelen.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 102:

De gemeente Zeewolde merkt op dat de verwijzing van Walibi via de Nijkerkerweg als onbedoeld neveneffect heeft dat meer verkeer langs Zeewolde komt (Spiekweg). Dit verkeer moet via de Nijkerkerweg en Gooiseweg worden geleid. De provinciale bewegwijzering moet worden aangepast. De gemeente vindt wel dat de capaciteit van de weg voldoende moet zijn en pleit daarom voor verdubbeling van de Gooiseweg.

### Antwoord:

Dit verkeer zal via de Nijkerkerweg en Gooiseweg worden verwezen en niet via de Spiekweg. De semi-dynamische bewegwijzering is juist bedoeld om het bestaande wegennet beter te benutten. In de zomermaanden loopt het verkeer in Harderwijk vast en is er nog voldoende ruimte op de Nijkerkerweg en Gooiseweg.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.

### Zienswijze 103:

De gemeente Lelystad vraagt om in de naam Lelystad Zuid in de nota te wijzigen in de Warande.

### Antwoord:

Wij zullen dit aanpassen.

### Conclusie:

Daar waar in de Nota Mobiliteit Flevoland gesproken wordt over de woonwijk Lelystad Zuid zal dit worden vervangen door "Warande".

### Zienswijze 104:

De Kamer van Koophandel betreurt het dat zij niet betrokken zijn bij de gebiedsuitwerkingen. Voor het verkrijgen van draagvlak was deze inbreng gewenst.

### Antwoord

De gebiedsuitwerkingen zijn opgesteld door de wegbeheerders. Wij hebben er daarbij voor gekozen geen andere partijen uit te nodigen. Nu de gebiedsuitwerkingen gereed zijn, geven wij een ieder de gelegenheid om te reageren. Zonodig passen wij de plannen aan.

### Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen.



Zienswijze 105:

De gemeente Zeewolde vindt dat de inspraakperiode te kort was. Een inspraakperiode van 3 maanden zou de gemeente de gelegenheid geven het plan beter te bestuderen en tot een afgewogen reactie te komen.

Antwoord:

Wij hebben gekozen voor een voortvarende aanpak. Vanwege de zomervakantie is de inspraakperiode verlengd van de gebruikelijke 6 weken tot 8 weken. Dit achten wij voor partijen een redelijke termijn om tot een oordeel te komen over de Nota Mobiliteit Flevoland. Daarbij komt dat wij de gemeenten intensief hebben betrokken bij de voorbereiding. Naar ons idee is de inspraaktermijn zeker niet tekort geweest.

Conclusie:

Leidt niet tot wijzigingen

### **Ambtshalve wijzigingen**

De Nota Mobiliteit Flevoland is een uitwerking van het Omgevingsplan. Het ontwerp Omgevingsplan heeft van 27 maart tot 8 mei 2006 in de inspraak gelegen. Naar aanleiding van de inspraak zullen er nog een aantal wijzigingen worden doorgevoerd. Een aantal van deze wijzigingen is ook van invloed op de Nota Mobiliteit Flevoland. Voor de volledigheid worden deze wijzigingen hier nogmaals genoemd.

Nieuwe ontwikkelingen, beschikbaarheid van recentere cijfers en onvolkomenheden in de ontwerp tekst leiden ook nog tot een aantal wijzigingen die hieronder staan opgesomd.

### **106. SMB-plicht**

Wij zijn er op gewezen dat de Nota mogelijk strijdig is met de regelgeving die voortkomt uit de Wet RO en de Europese richtlijn over de strategische milieubeoordeling (SMB's).

De Europese SMB-richtlijn eist dat voor alle wettelijke of bestuursrechtelijke verplichte plannen en programma's:

- a) die een kader vormen voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten; of
- b) waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn, een milieubeoordeling plaats vindt.

De Nota Mobiliteit Flevoland is een bestuursrechtelijk verplicht plan, omdat de nota als programmatische uitwerking is aangekondigd in het Omgevingsplan Flevoland.

Er is echter geconstateerd dat de inhoud van de ontwerp Nota Mobiliteit Flevoland geen aanleiding geeft voor het uitvoeren van een strategische milieubeoordeling., aangezien de Nota is opgesteld in overeenstemming met de kaders die reeds in het Omgevingsplan Flevoland 2006 zijn vastgelegd en de strategische milieubeoordeling bij de voorbereiding daarvan is uitgevoerd.

Weliswaar wordt in het hoofdstuk gebiedsuitwerkingen verder gekeken dan 2015 (Planhorizon Omgevingsplan), maar deze doorkijk bevat geen concrete ruimtelijk kaderstellende uitspraken die leiden tot een SMB-plicht. De in dit hoofdstuk genoemde projecten zijn agendazettend en bedoeld om een realistische kosteninschatting te maken.

#### Conclusie:

Op grond hiervan wordt geconcludeerd dat de Nota Mobiliteit Flevoland niet SMB-plichtig is, maar dat de teksten op een aantal punten verduidelijking behoeven. Dat leidt tot de volgende aanpassingen:

In de inleiding zal worden vermeld dat het plan betrekking heeft op de periode 2007 – 2015 met een doorkijk naar 2030.

Tevens zal worden toegevoegd:

De beleidshoofdstukken 2 t/m 8 zijn een nadere uitwerking van het Omgevingsplan. In het hoofdstuk gebiedsuitwerkingen (hoofdstuk 9) wordt verder gekeken dan de planperiode van het Omgevingsplan. Dit hoofdstuk is agendazettend en bedoeld om een realistische inschatting te kunnen maken van de kosten. Voor de periode na 2015 worden echter geen ruimtelijk kaderstellende uitspraken gedaan.

Voor alle duidelijkheid worden de kaarten 2 en 3 in de Nota vervangen door het streefbeeld 2015, zoals die in het Omgevingsplan is opgenomen.

Bij de tabellen in hoofdstuk 9 zal expliciet worden verwoord dat de projecten na 2015 geen ruimtelijk kaderstellende uitspraken bevatten, maar een indicatie geven van de maatregelen die genomen moeten worden om ook na 2015 te kunnen voldoen aan de doelen van de Nota Mobiliteit Flevoland.

### **107. Omgevingsplan**

De verdubbeling van een deel van de Nijkerkerweg is uit het Omgevingsplan verwijderd. In plaats daarvan is de volgende tekst opgenomen: "Nadere studie moet uitwijzen of de Nijkerkerweg en delen van de Gooiseweg dubbelbaans zullen worden of dat beter gekozen kan worden voor een nieuwe wegverbinding als (voorloper van de) A30. In de Nota Mobiliteit Flevoland is een indicatief bedrag genoemd voor maatregelen in deze zone.

Conclusie:

De kaarten 2 en 3 in de Nota Mobiliteit worden vervangen door de aangepaste kaarten uit het Omgevingsplan (streefbeeld 2015).

Eventuele wijzigingen naar aanleiding van de behandeling van het Omgevingsplan door Provinciale Staten op 2 november, zullen later nog aan de Nota Mobiliteit Flevoland worden toegevoegd.

**108. Halteplan**

In tabel 10.6 zijn investeringen in openbaar vervoer geprogrammeerd. Hierin wordt onder andere onderscheid gemaakt tussen de projecten "Halteplan Flevoland" en "Toegankelijkheid haltes Almere". De toegankelijkheid van de bushaltes, inclusief die in Almere maakt onderdeel uit van het integrale halteplan Flevoland dat momenteel wordt opgesteld. Om niet vooruit te lopen op de in het halteplan te bepalen prioritering van de aan te passen haltes en de verdeling hiervan binnen de provincie, worden in de definitieve nota beide projecten samen gevoegd.

Op basis van de huidige inzichten bij het opstellen van het halteplan Flevoland verdient het aanbeveling prioriteit te geven aan het toegankelijk maken van de knooppunthaltes. Uit efficiëntieoverwegingen kan het zinvol zijn daarbij direct andere aanpassingen in het kader van het opwaarderen van deze knooppunten mee te nemen. Om deze reden wordt het budget voor het project "Opwaarderen knooppunten" naar voren gehaald van de periode 2011-2015 naar de jaren 2008, 2009 en 2010. Vooralsnog wordt daarbij uitgegaan van een gelijkmatige verdeling over deze jaren.

Conclusie:

In tabel 10.6 worden de projecten "Halteplan Flevoland" en "Toegankelijkheid haltes Almere" samengevoegd tot één project.

In tabel 10.6 wordt het opwaarderen van knooppunten vervroegd naar de jaren 2008 (0,3 mln.), 2009 (0,4 mln.) en 2010 (0,3 mln.).

**109. Tabel 10.1 Investerings weginfrastructuur**

De projecten parallelwegen Domineesweg en Hannie Schaftweg zijn in de verkeerde kolom terecht gekomen. Uitvoering van deze projecten is voorzien in de periode 2016 – 2020. In de ontwerp Nota was aangegeven uitvoering na 2020.

Conclusie:

De projecten Domineesweg en Hannie Schaftweg verplaatsen naar de kolom 2016 – 2020.

## Verslag informatie- en inspraakavond Ontwerp Nota Mobiliteit Flevoland

Gemeentehuis Noordoostpolder, d.d. 05-09-2006

Aanwezigen: C.A. Groot, D.H. Meyer, C. v. Oeffelen, B. Philipsen, H. Verheggen, H.H.M Zuidberg

Na opening door de voorzitter dhr. van Selm (provincie) die het programma toelicht, wordt door gedeputeerde de Raad ingegaan op het doel van de avond, het planproces tot op heden en de achtergronden van de Nota Mobiliteit Flevoland. Vervolgens zet projectleider dhr. Kaljouw (provincie) de hoofdlijnen van de Ontwerp Nota uiteen. De betreffende presentaties zijn als bijlage aan het verslag toegevoegd. Dit verslag gaat in op de door de aanwezigen gestelde vragen en de door de provincie gegeven antwoorden.

Vraag van mw. Verheggen:

De verbinding Rutten-Lemmer is voor het fietsverkeer een knelpunt. Nu wordt toch een fietsbrug genoemd bij de Bumasluis, weliswaar na 2015. Maar als er na verkiezingen een nieuw provinciaal bestuur komt, blijft dit voornemen dan wel overeind?

Antwoord van gedeputeerde De Raad:

Het politieke bestuur dat dan regeert, bepaalt. Dat is altijd zo. Maar de argumenten die nu gelden om de brug op die termijn aan te leggen, gelden dan ook. Wellicht dat t.z.t. combinaties kunnen worden gevonden met andere werkzaamheden. De uiteindelijke beslissing over aanleg valt pas op het moment dat ook inzicht is in de kosten en het project in het PMIT (Provinciaal Meerjarenprogramma voor Infrastructuur en Transport) is opgenomen. Aanvullend antwoordt dhr. Pruim (provincie) dat volgend jaar de brugklap wordt vervangen. Voor alle duidelijkheid: de fietsbrug wordt in deze ronde niet meegenomen.

Vraag van mw. Verheggen:

Waarom vinden er drie keer werkzaamheden aan de sluis plaats in een periode van drie jaar, waarom kan dit niet in een keer gebeuren?

Antwoord van dhr. Pruim (provincie):

Provincie probeert werkzaamheden zoveel mogelijk te combineren, maar het probleem van de brugklap was niet te voorzien omdat dit vorig jaar nog niet bekend was. Momenteel kent de brug hierdoor een asdrukbeperking.

Vraag van mw. Verheggen:

Regiotaxi rijdt op momenten dat de buslijn niet rijdt tegen strippenkaarttarief. Per 1 januari worden die tarieven verhoogd vanwege het "succes" van deze maatregel. Is Regiotaxi dan nog wel te beschouwen als busvervangend openbaar vervoer?

Antwoord van gedeputeerde De Raad:

Het enige sturingsmechanisme dat Regiotaxi heeft, indien de kosten uit de hand lopen, is het tarief. Bij een basisnet bus hoort ook een basisvangnet en dat is Regiotaxi. Regiotaxi is ook iets meer dan de bus: het is deur-tot-deur-vervoer. Er is niet gekozen voor een systeem waarbij Regiotaxi halte-tot-halte-vervoer gaat aanbieden tegen OV-tarief. Dit is ook tot stand gekomen na advies van de consumentenorganisaties (ROCOV). Het nieuwe tariefvoorstel moet overigens nog in het Vervoerberaad met de gemeenten worden besproken en moet nog door GS worden vastgesteld. Aanvullend geeft dhr. Van Selm aan dat het feitelijke gebruik van Regiotaxi tegen OV-tarief hoger was dan de prognose waardoor er voor de provincie een budgettair probleem ontstond. Dhr. Kaljouw geeft aan dat de provincie beschikt over een eigen provinciaal budget voor verkeer en vervoer, daarnaast ontvangt de provincie van het rijk een doeluitkering (BDU). Het totale budget voor OV binnen de NDU is ca. € 20 miljoen. Uitgangspunt van de Nota Mobiliteit Flevoland is dat het totaalbudget voor OV ongewijzigd blijft. Financiën worden vooral ingezet op de bereikbaarheid per auto. Dat is een politieke keuze geweest.

Vraag van mw. Verheggen:

Nu zijn er 2 Regiotaxitarieven: een "normaal" tarief en een lager tarief op momenten dat buslijn 42 niet rijdt. Hoe wordt dit straks?

Antwoord van gedeputeerde De Raad:

In het voorstel wordt nu gedacht aan verhoging van het laagste, maar om dat niet meer te koppelen aan momenten dat buslijnen niet meer rijden, maar om dit tarief te laten gelden voor alle avonden en weekenden. Bovendien geldt dit dan niet alleen voor de Noordoostpolder maar voor heel Flevoland

waar Regiotaxi beschikbaar is. Het systeem wordt eenvoudiger: een normaal tarief voor overdag en een lager tarief voor avonden en weekenden, dat weliswaar hoger zal uitkomen dan het tarief dat nu tijdens deze proefperiode is gehanteerd.

Vraag van dhr. Zuidberg:

Er gaat een proef plaatsvinden met gratis openbaar vervoer op de lijn Zeewolde-Almere. Waarom een dergelijke proef niet in de Noordoostpolder?

Antwoord van gedeputeerde De Raad:

Er is een buslijn gekozen voor deze proef waarvan het de verwachting is dat er geen extra bussen hoeven te worden ingezet, indien meer mensen gebruik gaan maken van de gratis bus dan nu het geval is. Dit is gedaan om de kosten beperkt te houden. De kennis die opgedaan wordt met deze proef worden betrokken bij eventuele verdere plannen m.b.t. gratis openbaar vervoer in Flevoland.

Vraag van dhr. Zuidberg:

Het budget voor openbaar vervoer moet hoger i.p.v. verkeersveiligheid. Van de verkeersveiligheidsmaatregelen is het moeilijk te meten wat de effecten hiervan zijn.

Antwoord van gedeputeerde de Raad:

Het is juist heel goed te meten door te kijken naar aantallen dodelijke slachtoffers, gewonden en materiele schade. Het is wel zo dat de effecten van gedragsbeïnvloedende projecten, zoals gordelactie, moeilijker te meten zijn dan infrastructurele maatregelen aan de weg, zoals bermverharding en "ribbels". Maar juist door de combinatie van gedragsbeïnvloeding en infrastructurele maatregelen gaan de aantallen slachtoffers wel omlaag. Die goede positie van Flevoland willen we wel behouden en daarom is een extra inspanning vereist. Aanvullend geeft dhr. van Selm aan dat de SWOV (een verkeerskennisinstituut) de gordelactie en de daling van snelheidsovertredingen als verklaringen voor de recente snelle daling van verkeersslachtoffers.

Vraag van dhr. Zuidberg:

Maar komt dat niet door bijv. airbags en verbeterde veiligheid van de auto's zelf?

Antwoord van dhr. Wesselingh (provincie):

Dat speelt zeker een rol, maar in een reeks van jaren is niet alleen het aantal slachtoffers gedaald, maar ook het aantal ongelukken zelf. Dat komt toch door een beter verkeersgedrag.

Vraag van dhr. Philipse:

Wat is het nut van benuttingsmaatregelen? Waarom niet meteen het eindbeeld realiseren op bijvoorbeeld de N50?

Antwoord van gedeputeerde De Raad:

Vanaf de jaren '60 heeft de regio gepleit voor een A50. In mijn begintijd als gedeputeerde ging mijn eerste gesprek met toenmalig verkeersminister Jorritsma hierover. De verkeersintensiteit was destijds nog erg laag: het werd een weg met 2x1 rijstroken met harde rijbaanscheiding vanwege veiligheid. Ik ben nu verheugd dat, weliswaar 10 jaar later, er bij de huidige minister het eindbeeld bestaat van een 2x2 rijstrokenweg voor het hele traject Emmeloord-Ramspolbrug. De minister wil dit nu ook realiseren. Ook komt er tussen Kampen en Hattemerbroek een derde rijbaan. Hoewel niet optimaal, het is beter dan wat er nu is. Punt van discussie met het rijk blijft de hoogte van de Ramspolbrug, Regio pleit voor een 13 meter hoge brug om zo voorbereid te zijn op de driebaksduwvaart en om minder brugopeningen te hebben ten behoeve van de recreatievaart. De minister vindt 7 meter voldoende, dan moet de brug in de zomer maar minder vaak open en het vaarverkeer wachten. Provincie gaat nu inzetten op het beïnvloeden van de Tweede kamerleden om toch een hogere brug in de plannen opgenomen te krijgen.

Aangezien er geen verdere vragen en opmerkingen meer zijn, sluit dhr. van Selm de bijeenkomst.

## Verslag informatie- en inspraakavond Ontwerp Nota Mobiliteit Flevoland

Gemeentehuis Almere, d.d. 12-09-2006

Aanwezigen: K. Tadema, A. Tadema, P. Pels, J.R. Hoving, P. Eradus en E. Konings

Gezien het geringe aantal aanwezigen (ambtenaren en bestuurders niet meegerekend) vraagt gedeputeerde De Raad waar behoefte aan is. Er wordt afgesproken dat er een aangepast programma komt. Dhr. Kaljouw (provincie) doet in het kort de presentaties en vragen kunnen worden gesteld tijdens de presentatie. Hieronder worden de vragen en antwoorden weergegeven.

Vraag: Hoe hoog is het percentage verkeersslachtoffers als gevolg van alcohol en drugsgebruik?

Antwoord: Exacte cijfers nu niet paraat, maar het is een hoog percentage.

Vraag: Moet dan juist niet meer worden ingezet op verkeerseducatie en handhaving en niet zozeer op infrastructurele maatregelen?

Antwoord: Het gaat om de combinatie van voorlichting, gedragsbeïnvloeding, handhaving en infrastructuurmaatregelen die het beste resultaat geeft. Oorzaken zijn vaak niet eenduidig: iemand met teveel alcohol op, rijdt tegen een boom. Wat is dan de oorzaak: het alcoholgebruik of de boom?. Zonder de boom was er misschien ook een ongeluk, maar niet met fatale afloop. Daarom zoeken we in het beleid ook naar een goede mix van maatregelen.

Vraag: Er wordt weinig gezegd over goederenvervoer over water.

Antwoord: Concreet zijn (overigens in het Omgevingsplan) zoeklocaties aangegeven voor weg-wateroverslagpunten bij Lelystad en twee in Almere (Blocq van Kuffeler en Stichtsekanal).

Vraag: Is met de groeiopgave voor Almere in de nota voldoende rekening gehouden met een oplossing voor de A6. Mist ook de A30 in het verhaal.

Antwoord: De A6 zal moeten worden uitgebreid, het liefst door een hoofdrijbaan/parallelbaansysteem waardoor het interne Almeerse verkeer wordt gescheiden van het doorgaande verkeer. Met betrekking tot de A30 was eerst het Adelaarstracé hiervoor gereserveerd als een directe verbinding tussen A30 en de A6. Nu dit niet meer nodig is (i.v.m. het open blijven van het Markermeer) is er een tracé gereserveerd dat – vanaf de Nijkerkerweg – afbuigt richting de A27, iets onder de Vogelweg. Bij gemeente Zeewolde en een statenfractie bestaat er overigens een voorkeur voor opwaardering van de bestaande provinciale wegen (Nijkerkerweg en Gooiseweg). Dhr. Eradus (gemeente Almere) wijst er hierbij op dat in de op te stellen Ontwikkelingsstrategie Oost, de gemeente volgend jaar moet aangeven welke infrastructuur nodig is voor de (zuid)oostelijke ontsluiting van Almere.

Voor heel Almere is er een netwerkanalyse opgesteld waarin duidelijk is gemaakt dat er in Almere nog veel meer moet gebeuren op het gebied van infrastructuur om de groei te kunnen volgen. Hiervoor zal de provincie ook proberen extra rijks-geld te krijgen, omdat de gemeentelijke en provinciale middelen hiervoor echt onvoldoende zijn.

Vraag: Hoe staat de Zuiderzeelijn in de nota opgenomen?

Antwoord: Als een snelle treinverbinding. Momenteel wordt door het rijk een hogesnelheidstreinvariant (op normaal spoor) onderzocht, nu de magneetzweefbaan is afgewezen.

Vraag: Over de treinverbindingen naar de randstad staat weinig vermeld.

Antwoord: De provincie gaat niet over de frequenties van de treinverbindingen (is rijk en NS). De provincie overlegt wel met NS en rijk hierover (lobby) en dat leidt ook tot succes, zoals extra middagspitstreinen Lelystad-Amsterdam Zuidtak en extra treinen Almere-Hilversum-Utrecht. De provincie gaat over het streek(bus)vervoer en de discussie over de OV-visie die daarbij hoort (en in de Nota is opgenomen) is dit voorjaar in de Statencommissie al gevoerd.

Vraag: De busverbindingen tussen Almere en 't Gooi/Utrecht. Zijn daar plannen, zou dat niet meer gestimuleerd moeten worden?

Antwoord: In het projectenoverzicht wordt zowel richting 't Gooi/Utrecht (Stichtse brug) alsmede richting Amsterdam (Hollandse brug) rekening gehouden met aparte busbaaninfrastructuur in de toekomst. Het zou nu al een verbetering zijn indien de huidige vluchtstroken gebruikt zouden worden voor de bus. Overigens wel goed om op te merken dat provincie er geen voorstander van is dat op hetzelfde traject er trein en busverbindingen zijn. Deze onnodige paralleliteit moet worden voorkomen

en daarbij wordt dan de voorkeur gegeven aan de treinverbinding. De veerverbinding tussen Almere en Huizen zal overigens wegens het te lage aantal vaste passagiers worden opgeheven.

Vraag: In de Nota staat dat fietsverkeer tot een afstand van 7,5 km wordt bevorderd. Maar het lange afstandfietsverkeer dan?

Antwoord: Natuurlijk bestaat dat er ook, maar gaat het om kleine aantallen. Het merendeel fiets die kortere afstand. Als de kans zich voordoet om fietsverbindingen voor lange afstand te realiseren in nieuwe situaties, zou dat overwogen kunnen worden. Bijvoorbeeld, als er een IJmeerverbinding komt, zou gekeken kunnen worden naar een fietspad erbij. De Fietsersbond heeft in het verleden al een plan daartoe gepresenteerd.

Vraag: Hoe is de wegontsluiting van de nieuwe wijk Almere-Poort geregeld?

Antwoord: Dat is een gemeentelijke aangelegenheid. De Nota spreekt zich hierover niet uit. Het is wel zo dat de Pampusdijk en een deel van de Oostvaardersdijk niet langer zijn aangewezen als gebiedsontsluitingswegen. Provincie en gemeente Almere zijn nu daarom in gesprek over overdacht van deze wegen naar de gemeente.

Vraag: Hoe wordt aan de leefbaarheid uitvoering gegeven. Wordt hierbij ook gedacht aan bevordering van alternatieve brandstoffen?

Antwoord: Beïnvloedingsmogelijkheden van de provincie zijn hierin beperkt als het gaat om particuliere auto's. De provincie zal wel bij de volgende ronde van aanbestedingen voor het streekvervoer aanvullende voorwaarden stellen m.b.t. brandstof/brandstofemissies. Ook bij de aanschaf van het eigen wagenpark wordt hiermee rekening gehouden.

Vraag: Wordt bij innovatie ook gedacht aan zaken zoals warmteopslag van wegen en dit gebruiken als alternatief voor bijvoorbeeld strooien van wegen 's winters? Bij autowegen is dat een idee, maar is het ook bruikbaar op provinciale wegen?

Antwoord: Voor provinciale wegen is deze methode onrendabel. Hiervoor moeten we nog wachten op een 'Ei van Columbus' voordat dit ook daar kan worden toegepast. Stimulering van dergelijke technieken ligt primair bij het rijk. Provincie wil wel meewerken aan proef/testopstellingen als het rijk daarom vraagt.

Vraag: Innovatie in het openbaar vervoer zou kunnen door bijv. een kabelbaan vanaf de Veluwe naar Walibi World om daarmee onnodig autoverkeer te vermijden.

Antwoord: De provincie staat open voor dergelijke initiatieven, dus als er partijen zijn die dit idee hebben en daarin willen investeren: kom met een doortimmerd businessplan. In de Nota kiest de provincie echter vooral voor het bewaken en verbeteren van de basiskwaliteit van het openbaar vervoer. Willen partijen iets "extra's" daarboven op, dan zal er door die belanghebbenden (mee)betaald moeten worden.

Aangezien er geen verdere vragen en opmerkingen meer zijn, sluit dhr. van Selm (provincie) de bijeenkomst.





# De Brieven