

Aan:
Provinciale Staten

Onderwerp:
Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2003-2007
(PMIT 2003-2007).

1. Wij stellen u voor:
het PMIT 2003-2007 vast te stellen.
2. Toelichting:
Het PMIT 2003-2007 geeft de programmering weer van de voorbereiding en uitvoering van projecten voor het jaar 2003, alsmede een doorkijk in de programmering van projecten in de komende 4 jaar.

Het concept PMIT 2003-2007 is opgesteld binnen de financiële kaders welke voor de ontwerp-begroting 2003 en meerjarenramingen zijn gehanteerd. Een en ander gebaseerd op het in 2002 vastgestelde basisprogramma voor onderhoud landwegen en vaarwegen en het vastgestelde investeringsvolume landwegen en vaarwegen voor de komende planperiode.

Het PMIT 2003-2007 bevat verder een inhoudelijke toelichting op de producten van hoofdfunctie 3, Verkeer en Vervoer ten behoeve van de ontwerp- begroting 2003.

Door vaststelling van de begroting 2003 worden raamkredieten voor investeringen en niet-jaarlijks onderhoud aan ons college beschikbaar gesteld.

3. Advies van de Commissie voor advies:
De commissie WMVV stemt in met het voorstel.

4. Ontwerp-besluit:

Provinciale Staten van Flevoland,

gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten d.d. 20 augustus 2002
nr. WenV/02.090897/A

BESLUITEN:

vast te stellen het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
(PMIT) 2003-2007.

Aldus besloten in de openbare vergadering van Provinciale Staten van Flevoland
d.d. 7 november 2002.

,griffier.

,voorzitter.

Statenvergadering:
7 november 2002

Agendapunt:
6

Lelystad:
25 juli 2003

Registratienummer:
PS02.0120

Inlichtingen:
M van Zandbergen

Afdeling:
Wegen en Verkeer

5. Bijlagen
 - PMIT 2003-2007.
 - De meest in het oog springende programmawijzigingen.
PMIT 2003-2007 t.o.v. PMIT 2002-2006.
6. Ter lezing gelegde stukken
Geen.

[illegible]

(Concept)

**Provinciaal Meerjarenprogramma
Infrastructuur en Transport 2003-2007**

Provincie Flevoland

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	2
2	MOBILITEITSBEÏNVLOEDING	9
3	GEDRAGSBEÏNVLOEDING VERKEERSVEILIGHEID	11
4	INSTANDHOUDING LANDWEGEN	15
5	INVESTERINGEN LANDWEGEN	20
6	INSTANDHOUDING VAARWEGEN	27
7	INVESTERINGEN VAARWEGEN	31
8	OPENBAAR VERVOER	34

Ieder hoofdstuk verwijst naar het betreffende begrotingsproduct van hoofdfunctie 3 en is als volgt ingedeeld:

Ontwikkelingen - Uitgangspunten - Financieel kader - Programmering.

Bijlagen

1. Overzicht investeringen landwegen 2003-2016
2. Toelichting projecten investeringen landwegen 2003-2007
3. Projectenlijst niet-jaarlijks onderhoud landwegen 2005 t/m 2007
4. Overzichtskaartje verwachte onderhoudsperiode verhardingen provinciale wegen
5. Overzichtskaartje verwachte onderhoudsperiode verhardingen provinciale fietspaden
6. Infrastructuur en transport provincie Flevoland, de feiten en cijfers
7. Procedures kredieten investeringen en niet-jaarlijks onderhoud

1 INLEIDING

Het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (PMIT) bevat een concrete invulling van de producten van hoofdfunctie 3, Verkeer en Vervoer, zoals opgenomen in de begroting 2003 en geeft een doorkijk in de mogelijke programmering van de projecten voor de komende 4 jaren. Het PMIT wordt jaarlijks geactualiseerd en vastgesteld. Onderstaand wordt ingegaan op een aantal aspecten die een rol spelen bij het actualiseren van het PMIT.

1.1 NVVP¹

De kernboodschap van het concept- Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP, Kabinetsstandpunt mei 2002) bij bereikbaarheid is: benutten, beprijzen, bouwen. Omdat de mogelijkheden om de Flevolandse infrastructuur beter te 'benutten' beperkt zijn, zal er in Flevoland ook zeker sprake moeten zijn van 'bouwen'. In het NVVP vindt dit zijn neerslag door de introductie van de verbinding A6-A9 als nieuw studietracé en door de aanduiding 'uitbreidingsruimte bestaande wegen' bij de A6 tot Lelystad en bij de A27. De IJmeerlijn is als studieproject in het NVVP opgenomen.

Voor de Zuiderzeespoorlijn is een bestuursovereenkomst in de maak, waarin de gezamenlijke aanpak is geregeld voor dit project met het Rijk en de Noordelijke provincies. Gestart zal worden met een geïntegreerde tracénota /MER.

In het NVVP zijn ook twee studiegebieden voor verbetering van OV/Rail/Weg opgenomen: Amsterdam-Almere en Almere-Utrecht-Amersfoort. Hiermee zijn A30 (en verdere aanpassingen van A6 en A27), de Stichtselijn en Amersfoortslijn op de agenda geplaatst. De studiegebieden hangen samen met de uitwerking van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. Daarin is nu sprake van een taakstelling voor Almere van 60.000 à 70.000 woningen in de periode 2010-2030.

De bouw van de Tweede Hollandse Brug is in het kader van de CRAAG- studie aangemeld voor realisatie.

Na vaststelling van de tracénota in 2002 wordt de realisatie ervan voorzien vóór 2008. Voor Flevoland betekent dit het maximaal benutten van de huidige rijbanen (in de vluchtstrook) en zo mogelijk (als er financiële middelen zijn) aanleg van een tweede Hollandse brug.

1.2 Oostelijke verbindingen met het Oude Land

Voor de provinciale verbindingen met de provincies Gelderland en Overijssel blijven aandacht vragen. Gelderland heeft eind 2001 een "Globale Ruimtelijke Verkenning Doortrekking A30" afgerond. Een van de onderzochte tracés sluit aan op de Nijkerkerweg, maar scoort laag. De overige onderzochte tracés worden op andere wijze op de A28 aangesloten. De provincie zal participeren in de verdere studies.

Gelderland heeft in 2002 een visie ontwikkeld op de vereiste uitvoering en capaciteit van de N302-traverse in Harderwijk voor de jaren 2003 en 2010, met een doorkijk naar 2020. Bestuurlijke besluitvorming heeft nog niet plaatsgevonden, maar ondanks onze provinciale inbreng is wel duidelijk dat de verbinding nog niet hoog op de Gelderse investeringslijst staat.

In 2003 zal het aquaduct Veluwemeer gereed zijn. Op grond van de afgeronde studie rond de ontsluiting bij Elburg is geconcludeerd dat daar geen nieuwe rondweg en daarmee een nieuwe ontsluiting naar Flevoland wordt gemaakt.

In de relatie met Overijssel is aan de orde het optimaliseren van de verbinding Lelystad-Kampen. Voor de Hanzespoorlijn wordt in 2003 het Tracébesluit genomen.

1.3 PVVP/Verkeersveiligheid

De centrale thema's in het Provinciale Verkeers- en Vervoerplan (PVVP, vastgesteld in 2000) zijn bereikbaarheid (auto en openbaar vervoer) en verkeersveiligheid. Bij de keuze van te realiseren projecten vindt een zo evenwichtig mogelijke afstemming plaats tussen het belang voor de bereikbaarheid en dat van de verkeersveiligheid. De afstemming van het beleid met hogere en lagere overheden vindt plaats via het Vervoerberaad Flevoland.

¹Na het afstemmen in de Tweede kamer van het NVVP vormt het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2) de planologische basis voor in ieder geval een deel van het verkeers- en vervoerbeleid. Het gevolg van het niet goedkeuren van het NVVP is het risico van vertraging bij diverse op directe uitvoering gerichte onderwerpen: verkeersveiligheid, decentralisatie. De ontstane situatie is nieuw en over de 'waarde' van het NVVP-kabinetsbesluit van mei 2001 bestaat geen duidelijkheid. In de praktijk hanteren de regionale RWS-directies voor de nu lopende (auto- en ov-)studies: A6-A9, Zuiderzeelijn enz. het NVVP-kabinetsstandpunt.

Onduidelijk is hoe de verdere 'NVVP-procedure' verloopt en of deze eventueel nog in 2002 wordt afgerond. PMIT 2003-2007

Het PVVP dient maximaal anderhalf jaar na goedkeuring van het Nationaal verkeers- en Vervoerplan (NVVP) door de Tweede kamer te worden aangepast aan de nieuwe beleidslijnen. Verondersteld mag worden dat de werkzaamheden om tot aanpassing van het PVVP te komen, in 2003 zullen starten en medio 2004 met een Statenbesluit zijn afgerond.

De verkeersveiligheid vraagt veel aandacht. Het aantal verkeersdoden is in 2001 t.o.v. 2000 gedaald van 37 naar 18 toch kan nog niet van een trend worden gesproken. Het aantal ziekenhuisgewonden is in 2001 t.o.v. 2000 van 202 naar 264 gestegen.

Oorzaken van afname respectievelijk toename zijn niet zondermeer te geven. Het doel is om het aantal doden en gewonden structureel omlaag te brengen.

Het Vervoerberaad Flevoland, waarin alle gemeenten, provincie en rijk vertegenwoordigd zijn, heeft een Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid Flevoland 2001-2005 vastgesteld. De doelstelling voor 2010 t.o.v. 1998, zoals opgenomen in dit meerjarenprogramma is:

- 10% reductie aantal dodelijke slachtoffers en

- 8% reductie van het werkelijke aantal ziekenhuisgewonden.

In het NVVP is een nieuwe landelijke taakstelling opgenomen. Deze taakstelling is vertaald naar voorlopige regionale doelstellingen. Hierbij is rekening gehouden met regionale verschillen in onder andere de verwachte bevolkingsgroei en mobiliteitsgroei. De voorlopige doelstelling voor Flevoland ten opzichte van 1998 is: 18% minder verkeersdoden en 9,5% minder ziekenhuisgewonden. Dit betekent maximaal 20 verkeersdoden en 253 ziekenhuisgewonden in 2010. Een eerste uitwerking van deze doelstelling heeft plaatsgevonden in een Indicatief Maatregelenpakket Verkeersveiligheid Flevoland 2002-2010. Hieruit blijkt dat voor Flevoland de voorlopige doelstelling niet haalbaar is tenzij het Rijk extra financiële middelen beschikbaar stelt. Hierover moeten in IPO-verband afspraken met het Rijk worden gemaakt waarna in 2003 een Definitief Maatregelenpakket Verkeersveiligheid Flevoland 2002-2010 kan worden vastgesteld.

In zowel het meerjarenprogramma als het maatregelenpakket is opgenomen dat de bevordering van de verkeersveiligheid vanuit een drietal invalshoeken wordt aangepakt: gedragsbeïnvloeding, aanpassing van de infrastructuur en handhaving.

De activiteiten voor 2003 ten aanzien van gedragsbeïnvloeding worden door het Vervoerberaad Flevoland uitgewerkt in het Regionaal Werkplan Verkeersveiligheid Flevoland 2003. Een belangrijk speerpunt hierbij is permanente verkeerseducatie dat zich richt op specifieke doelgroepen. Ten aanzien van de handhaving wordt de samenwerking met politie en OM voortgezet.

1.4 Investerings landwegen

De investeringen in de provinciale landwegen zijn bedoeld om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te verbeteren. Bij de programmering van de projecten wordt nadrukkelijk gekeken naar de plaatsen waar veel ongevallen gebeuren (black spots) en die waar de verkeersafwikkeling tekort schiet.

Na het in 2001 genomen besluit om het investeringsbudget te verhogen is in 2003 voor het eerst de volle omvang van de ingroei van het jaarlijkse budget beschikbaar. Daarnaast is er nog de GDU uitkering waarvoor ervan wordt uitgegaan dat deze de komende jaren beschikbaar blijft, alsmede in 2003 nog een bijdrage uit de Interimregeling Duurzaam Veilig 2. Met deze middelen kunnen de doelstellingen in het PVVP voor bereikbaarheid en veiligheid in de planperiode voor globaal 75 % worden gerealiseerd.

De vormgeving van de kruispunten wordt afgestemd op de visie Duurzaam Veilig. Afhankelijk van de functie van de weg en de omvang van het verkeer wordt per situatie een keuze gemaakt uit verkeerslichten, rotondes en kruispuntplateaus.

Belangrijke kruispuntverbeteringen in het provinciale wegennet zijn in 2003 de aanleg van een turbo-rotonde op het kruispunt Houtribweg-Markerwaarddijk en de reconstructie van de kruispunten Hogering-Markerdreef en Hogering-Karperweg.

Ook wegvakken worden veiliger ingericht. Hierbij is een bijzonder punt van aandacht de herinrichting van de berm, waarbij bermversteving en de situering van bomen ten opzichte van de verharding een rol spelen.

In het Definitief Maatregelenpakket Verkeersveiligheid Flevoland 2002-2010 zal nader worden ingegaan op de effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de uitvoering van de meest kosteneffectieve maatregelen.

In 2003 wordt een aanvang gemaakt met de baanverdubbeling van de Ganzenweg in de N302.

Op basis van de besluitvorming naar aanleiding van de uitgevoerde studie N23 wordt bij de voorbereiding van het Ontwerp Tracé Besluit voor de Hanzelijn tussen Lelystad en Dronten rekening gehouden met aanleg van de N23, in die zin dat de civieltechnische kunstwerken op die aanleg worden voorbereid. Tussen Dronten en Kampen zal in de komende jaren de Hanzeweg worden doorontwikkeld.

In overleg met het Rijk en de gemeente Almere wordt gezocht naar oplossingen voor de verwachte capaciteitsproblemen op de Hogering en de aansluiting van de Hogering op de A6, mede in verband met de bouw van Almere Poort.

Bij aanbesteding van investeringswerken zullen de resultaten worden betrokken van de in 2002 uitgevoerde studie naar de toepassingsmogelijkheden van Design en Construct. Tevens zal in 2003 een pilot worden uitgevoerd met kwaliteitsborging van de uitvoering van een investeringswerk.

Bij de aanleg, de uitbreiding en het gebruik van de infrastructuur zullen zoveel mogelijk de negatieve milieueffecten worden beperkt, zodat versnippering en verspilling van grondstoffen en energie zo veel mogelijk worden voorkomen.

De provincie Flevoland is deelnemer van het Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad (BONRoute), een samenwerkingsverband van regionale overheden en het rijk. De provincie heeft als medefinancier van het Fonds BONRoute ca. €€ 2,3 miljoen bijgedragen. Door de provincie Flevoland en gemeente Almere zijn de volgende projecten in het werkprogramma van BONRoute ingebracht: (voor)financiering van de treinstations Almere-Poort en Almere-Buiten-Oost, transferium annex busstation Almere 't Oor, transferium Almere-Buiten-Oost, veerverbinding Almere-Huizen en een studie naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Almere - Gooi. Tevens zal een beroep gedaan worden op het fonds om de voor RegioNet benodigde infrastructuur te realiseren. Ook voor relatief grote infrastructuurprojecten op (middel)lange termijn, zoals de 2^e Hollandse Brug en de partiele spoorverdubbeling in Almere, wordt er overlegd om deze toe te voegen aan het werkprogramma BONRoute.

1.5 Investerings vaarwegen

De investeringen in de vaarwegen hebben vooral betrekking op de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers. Daarnaast worden aanlegvoorzieningen voor de recreatievaart aangelegd.

In 2003 wordt begonnen met de aanleg van een natuurvriendelijke oever langs de Lage Vaart tussen de Hollandse Hout en Lelystad (zuid). Dit sluit aan op de plannen van de gemeente Lelystad voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Flevopoort. De aanlegvoorziening voor de recreatievaart bij Biddinghuizen wordt verbeterd, waarbij de gemeente Dronten zorgt voor een verdere inrichting van de loswal en aangrenzende oever.

De afgelopen jaren zijn langs diverse provinciale vaarten natuurvriendelijke oevers aangelegd. Bij de aanleg van deze oevers moeten ontgravingen worden uitgevoerd. De mogelijkheden om de vrijkomende grond ter plaatse te verwerken zijn veelal beperkt en de grond moet steeds meer worden afgevoerd. Hiermee zijn aanzienlijke kosten gemoeid mede in verband met de hoge kosten voor het noodzakelijk grondonderzoek volgens het Bouwstoffenbesluit. Bij de voorbereiding van de projecten voor natuurvriendelijke oeverinrichting wordt nadrukkelijker gekeken naar de mogelijkheden voor verwerking van de vrijkomende gronden.

1.6 Beheer en onderhoud landwegen

Het beheer en onderhoud van de provinciale wegen is gebaseerd op verkeersveiligheid, borging van aansprakelijkheid en bedrijfszekerheid, vertaald in het zogenaamde basisprogramma. Nadrukkelijk wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid.

Door de uitbreiding van woonkernen worden de grenzen van bebouwde kommen verlegd en komen gedeelten van provinciale wegen binnen de bebouwde kom te liggen. Gezien het specifieke beheer van wegen binnen de bebouwde kom is het gewenst deze weggedeelten over te dragen aan de betreffende gemeente (Urk, Biddinghuizen). Voor de stadsautowegen Almere is een situatie ontstaan die het wenselijk maakt deze wegen in haar geheel aan de gemeente Almere over te dragen. In 2002 is samen met Almere een onderzoek gestart dat er op gericht is de overdracht condities in beeld te brengen (verdere ontwikkeling SAW's, financiële aspecten, tijdstippen overdracht).

1.7 Beheer en onderhoud vaarwegen

Bij het beheer en onderhoud van de vaarwegen staan eveneens veiligheid en bedrijfszekerheid voorop. Hinder voor het vaarwegverkeer en schadeclaims moeten worden voorkomen.

Om te komen tot een brede aanpak van baggerspecieverwijdering wordt een Tienjarens scenario Waterbodems ontwikkeld. Binnen Flevoland vindt in dit kader overleg plaats tussen de provincie, gemeenten, waterschap en Rijkswaterstaat. Ondertussen worden urgente knelpunten aangepakt. In 2002 zal door het waterschap Zuiderzeeland de Legger worden vastgesteld en zullen door de provincie Flevoland de nautische profielen worden opgesteld voor alle vaarten waaraan in het

Omgevingsplan de functie vaarweg is toegekend. Hierdoor kan duidelijkheid ontstaan over de totale kosten van het baggerwerk, over de kostenverdeling en kan worden bepaald binnen welke periode de beheerders de eventuele achterstand in het baggerwerk willen wegwerken.

1.8 Openbaar Vervoer

De ingrijpende wijzigingen die zich de afgelopen jaren in de organisatie van het openbaar vervoer in Nederland hebben voorgedaan (overdracht bevoegdheid streekvervoer, concessies), zetten zich met dezelfde vaart voort.

De provincie is bezig zich voor te bereiden op de aanbesteding van het streekvervoer, gericht op de uitvoering van de concessies per 1 januari 2004. Uitgangspunt daarbij is in principe een integrale benadering van het totale openbaar vervoer, waarin allerlei specifieke vormen (bijv. collectief vraagafhankelijk vervoer) een rol kunnen spelen en dat ten dienste staat van een zo groot mogelijke doelgroep. Een en ander in intensieve samenwerking met de gemeenten. De openbare aanbesteding zal begin 2003 moeten plaatsvinden.

Het Rijk heeft besloten het aantal vervoerautoriteiten terug te brengen, hetgeen voor Flevoland betekent dat de vervoerautoriteit van Almere en Lelystad per 2004 komt te vervallen en over gaat naar de provincie. Onderdeel van de voorbereiding van de aanbesteding is het uitwerken van een vorm waarin zo goed mogelijk met deze situatie wordt omgegaan.

In samenwerking met de provincie Noord-Holland, het ROA, Amsterdam, Almere en andere gemeenten wordt gewerkt aan een integraal openbaar vervoersysteem voor de middellange afstand in de regio rondom Amsterdam. De complexiteit hiervan leidt ertoe dat in 2003 nog geen product op de markt kan worden gebracht. De provincie Flevoland blijft gericht op het realiseren van concrete resultaten voor de reizigers.

Openbaar vervoer over water vindt in Flevoland nu alleen plaats tussen Almere-Haven en Huizen. Overleg met het Rijk en andere overheden, de landelijke evaluatie van het openbaar vervoer te water en de ontwikkeling van de reizigers aantallen in 2002 zijn bepalend voor het voortbestaan van deze verbinding en die elders.

1.9 Financiële kaders

* Provinciale middelen

Voor de investeringen en het onderhoud worden de door de Staten in 2001 vastgestelde financiële kaders gehanteerd. Hierin zijn tevens de geraamde kosten voor het onderhoud ten gevolge van nieuwe investeringen verwerkt. Voor 2003 zijn alle bedragen voor de diverse hoofdstukken, de toevoeging aan de voorzieningen niet-jaarlijks onderhoud en de kapitaallasten investeringen geïndexeerd, dat wil zeggen met 3 % loon- en prijscompensatie verhoogd t.o.v. 2002.

Hieronder wordt ingegaan op de verwachte inkomsten door derden (de zogenaamde doeluitkeringen)

* GDU

De provincie ontvangt sinds 1996 van het Rijk voor het uitvoeren van projecten passend in het regionale verkeers- en vervoerbeleid een Gebundelde Doel Uitkering (GDU) voor investeringen in infrastructuur.

Voor 2003 wordt uitgegaan van eenzelfde uitkering als in 2002, te weten ruim

€€ 1,73 miljoen. De GDU is bestemd voor projecten tot €€ 11,3 miljoen. Voor grotere projecten kan een beroep worden gedaan op het Infrastructuurfonds van het Rijk.

De provincie dient deze bijdrage te verdelen over provinciale en gemeentelijke infrastructuur-projecten. Hiervoor wordt een verdeelsleutel gehanteerd op basis waarvan de gemeenten totaal ca. 55% van de GDU ontvangen. De resterende ca. 45% is bestemd voor provinciale infrastructuurprojecten en hiervan wordt een bedrag van €€ 159.000,- in overleg met de gemeenten ingezet voor bovenlokale infrastructuurprojecten. Dit kunnen projecten zijn op provinciale en niet-provinciale infrastructuur waaraan gemeenten groot belang toekennen. De toewijzing van dit bedrag aan projecten zal plaatsvinden op voorstel van het Vervoerberaad Flevoland. In hoofdstuk 5 wordt hierop nader ingegaan.

* Doeluitkering Verkeersveiligheid

Het Rijk stelt tot en met 2003 jaarlijks aan Flevoland een doeluitkering verkeersveiligheid beschikbaar van €€ 363.025,-. Deze uitkering is bestemd voor niet-infrastructurele maatregelen in Flevoland. Over de inzet van de gelden beslist het Vervoerberaad (zie hoofdstuk 3).

* Interimbesluit Duurzaam Veilig

Het Rijk stelt naast de GDU en de doeluitkering Verkeersveiligheid voor de jaren 2001, 2002 en 2003 een zogenaamde Interimregeling Duurzaam Veilig ter beschikking. Deze doeluitkering is bedoeld ter overbrugging tot 2004 in welk jaar op basis van het NVVP een hogere GDU beschikbaar wordt gesteld. Voor 2003 wordt een uitkering verwacht van €€ 297.000,-.

Deze middelen zijn beschikbaar voor alle maatregelen die de verkeersveiligheid kunnen bevorderen (educatie, handhaving en infrastructuur). Op de inzet van deze gelden wordt in hoofdstuk 3 en 5 nader ingegaan.

*** Bijdrage Vervoermanagement**

Voor de mobiliteitsbeïnvloeding stelt het Rijk jaarlijks een doeluitkering beschikbaar van €€ 52.185,-. In hoofdstuk 2 wordt hiervoor een programma voorgesteld.

*** GDU+**

Het Rijk heeft verder het voornemen om met ingang van 2004 op basis van het NVVP een nieuwe specifieke uitkering beschikbaar te stellen als invulling voor de bekostiging van de uitgaven voor het verkeers- en vervoerbeleid zoals die zowel in het provincie- als gemeentefonds zijn opgenomen. De nieuwe uitkering bundelt een aantal van de bovengenoemde subsidieregelingen met een beperkte doelstelling tot een brede doeluitkering. Het wordt genoemd de GDU+.

Het gaat daarbij om de oorspronkelijke gebundelde doeluitkering (GDU) voor projecten tot €€ 11,3 miljoen de middelen uit het Infrastructuurfonds voor regionale en lokale projecten tot €€ 225 miljoen en de middelen voor verkeersveiligheid en vervoermanagement. Op een later moment zouden ook de rijksmiddelen voor exploitatie van het openbaar vervoer hieraan toegevoegd kunnen worden. De specifieke uitkering zal per wet dienen te worden geregeld en regionaal dienen bestuurlijke afspraken te worden gemaakt over de aanwending van de middelen.

*** Rijksbijdrage openbaar vervoer**

De huidige bekostigingssysteem, welke deels gebaseerd is op opbrengsten, wordt in 2004 vervangen door een systematiek met een vast bedrag op basis van de situatie in 2003 met vanaf 2005 een groei op basis van structuurkenmerken. Een motief voor deze wijziging is het veiligstellen van de sociale functie van het openbaar vervoer in het landelijk gebied, zoals ook Flevoland dat heeft. De bijzondere groeisituatie van Almere vraagt om een specifieke regeling.

De budgetten voor de investeringen en het onderhoud van de provinciale infrastructuur nemen evenals in 2002 ook in 2003 en 2004 nog toe; dit overeenkomstig het ingroeimodel. Voor de afdeling Wegen en Verkeer betekent dit een toenemende werkbelasting. Het werkpakket voor het jaar 2003 en volgende jaren kan worden uitgevoerd door naast de beschikbare capaciteit, capaciteit in te huren en meer projecten uit te besteden of andere uitbestedingsvormen toe te passen. Hierbij zal de provincie met name de rol van project- en procesbegeleider vervullen. In de globale kostenraming van de betreffende projecten is met het voorgaande rekening gehouden. Genoemde voorbereidingskosten komen in eerste instantie ten laste van het algemene voorbereidingskrediet en worden later versleuteld naar de projecten binnen het raamkrediet investeringen en het raamkrediet het niet- jaarlijks onderhoud. Door de kosten die gemoeid zijn met inhuur c.q. uitbesteden van engineeringsactiviteiten op een andere wijze zichtbaar te maken en niet meer ten laste te brengen van het alg. voorbereidingskrediet wordt de beheersbaarheid van de externe kosten verbeterd.

Bij de 1^e actualisatie van het PMIT in april van 2003 zal hiervoor een voorstel worden gedaan.

NB: de in de tabellen opgenomen bedragen zijn exclusief BTW (in verband met invoering van het BTW-compensatiefonds) en prijspeil 1-1-2003. De cijfers voor OV (hoofdstuk 8) zijn gebaseerd op prijspeil 2001. De in de tekst opgenomen bedragen zijn inclusief BTW, tenzij anders vermeld.

2. Mobiliteitsbeïnvloeding

(product 3.0.2)

2.1 Ontwikkelingen

De noodzaak tot activiteiten op het gebied van de mobiliteitsbeïnvloeding blijft onverminderd aanwezig. De automobilititeit neemt verder toe, de verkeersafwikkeling verslechtert met als gevolg toenemende vertragingen en filevorming.

2.2 Uitgangspunten / gewenst programma

Het Provinciale Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) vormt de basis voor de activiteiten die op dit gebied worden ontplooid.

De nadruk bij de activiteiten ter beïnvloeding van de mobiliteit ligt op het vermijden van onnodige automobiliteit in het woon-werkverkeer. De voornaamste autoverkeerstromen in het woon-werkverkeer doen zich in de provincie voor tussen Almere en de regio Amsterdam. Maatregelen ter beperking van onnodige automobiliteit in het woon-werkverkeer zullen daar het grootste effect kunnen sorteren. RegioNet vormt hierbij een belangrijk instrument. In samenwerking met de provincie Noord-Holland, het ROA, Amsterdam, Almere en andere gemeenten wordt gewerkt aan een integraal openbaar vervoersysteem voor de middellange afstand in de regio rondom Amsterdam. Het Rijk heeft RegioNet in het kader van de decentralisatie van het stadsgewestelijk spoorvervoer inmiddels als "proefgebied" aangewezen.

RegioNet richt zich op de (auto)mobilist in het woon-werkverkeer en streeft naar een hoger aandeel van het openbaar vervoer in de totale mobiliteit door aan de keuzereiziger een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersnet aan te bieden. De complexiteit hiervan leidt ertoe dat in 2003 nog geen product op de markt kan worden gebracht. De provincie Flevoland blijft gericht op het realiseren van concrete resultaten voor de reizigers.

Naast RegioNet kunnen maatregelen in het kader van vervoermanagement bijdragen aan de beïnvloeding van de mobiliteit. Voor het invullen van de provinciale vervoermanagementtaken is aansluiting gezocht bij V&M (Vervoeranalyse en Mobiliteitsadvies) Midden Nederland. Daarnaast ondersteunt de provincie Flevoland de gemeenten Almere en Lelystad in de initiatieven tot vervoermanagement. Tevens worden contacten onderhouden met Noord-Holland, waar de provincie en het ROA op dit gebied samenwerken. Ons doel is te komen tot een gezamenlijke aanpak van vervoermanagement met deze partijen.

De provincie Flevoland is deelnemer van het Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad (BON-Route), een samenwerkingsverband van regionale overheden en het rijk. Het aan deze organisatie verbonden fonds heeft tot doel regionale projecten op het gebied van mobiliteit mogelijk te maken, waarbij een zwaar accent wordt gelegd op investeringen in het openbaar vervoer. Door de provincie Flevoland en gemeente Almere zijn de volgende projecten in het werkprogramma van BONRoute ingebracht: (voor)financiering van de treinstations Almere-Poort en Almere-Buiten-Oost, transferium annex busstation Almere 't Oor, transferium Almere-Buiten(-Oost), veerverbinding Almere - Huizen en een studie naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Almere - Gooi. Tevens zal een beroep gedaan worden op het fonds om de voor RegioNet benodigde infrastructuur te realiseren. Ook voor relatief grote infrastructuurprojecten op (middel)lange termijn, zoals de 2^e Hollandse Brug en de partiele spoorverdubbeling in Almere, kan zonodig een beroep op het fonds worden gedaan voor (voor)financiering.

2.3 Financieel kader

Het budget voor mobiliteitsbeïnvloeding bedraagt € 29.458,- per jaar.

Het door het Rijk gedecentraliseerde budget voor vervoermanagement bedraagt € 43.853,- per jaar en geldt vooralsnog tot en met het jaar 2004. Daarna wordt de regeling geëvalueerd.

Voor de aanleg van de Hanzelijn in combinatie met de N23 is € 33.613 meegenomen voor de plankosten met betrekking tot de voorbereiding van civieltechnische kunstwerken. Dit naar aanleiding van een aangenomen motie betreffende dit project in de Staten bij de algemene beschouwingen.

2.4 Programmering

De jaarlijks beschikbare middelen zullen ingezet worden zoals hieronder is aangegeven:

Product 3.0.2 Mobiliteitsbeïnvloeding bedragen exclusief BTW	2003	2004	2005	2006	2007
Regionet	29.458	29.458	29.458	29.458	29.458
Vervoermanagement	43.853	43.853	pm	pm	pm

Plankosten combinatie Hanzelijn –N23	33.613	33.613	33.613	33.613	33.613
Totaal:	106.924	106.924	63.071 + pm	63.071 + pm	63.071 + pm

3. GEDRAGSBEÏNVLOEDING VERKEERSVEILIGHEID

(product 3.0.3)

Het verbeteren van de verkeersveiligheid in Flevoland wordt bereikt door een integrale aanpak, bestaande uit het beïnvloeden van het gedrag van verkeersdeelnemers (door educatie, handhaving en voorlichting) en het aanpassen van de infrastructuur. In dit hoofdstuk komt de integrale aanpak aan de orde, alsmede de gedragsmaatregelen. De infrastructurele maatregelen komen in hoofdstuk 5 "Investerings Landwegen" aan de orde. Tevens is in dit hoofdstuk opgenomen het onderdeel verzamelen en analyseren van telgegevens op het gebied van verkeer en vervoer.

3.1 Ontwikkelingen

In 1997 zijn in het door V&W, IPO en VNG ondertekende convenant Startprogramma Duurzaam Veilig landelijk afspraken gemaakt om in twee fasen een groot aantal maatregelen te nemen om de verkeersonveiligheid terug te dringen. De eerste fase (tot 2002) omvatte o.a. het categoriseren van wegen, het inrichten van 30 en 60 km/uur gebieden en het invoeren van nieuwe verkeersregels (bromfiets op de rijbaan en bestuurders van rechts voorrang). In het Nationaal Verkeer en Vervoer Plan (NVVP) zijn de globale afspraken over strategie en uitvoering van maatregelen, processen, bestuurlijk model en financiering van Duurzaam Veilig fase 2 vastgelegd. De feitelijke uitvoering van Duurzaam Veilig fase 2 zal uiterlijk 1 januari 2004 beginnen.

In het NVVP is een nieuwe taakstelling opgenomen voor het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in 2010. Deze taakstelling is vertaald naar voorlopige regionale taakstellingen.

Aan de regio's is gevraagd een maatregelenpakket samen te stellen. Het doel van de pakket is om na te gaan of de voorlopige taakstelling haalbaar is en welke middelen hiervoor benodigd zijn. Uit het Indicatief Maatregelenpakket Verkeersveiligheid Flevoland 2002-2010 blijkt dat de voorlopige taakstelling voor Flevoland niet haalbaar is tenzij door het Rijk extra middelen beschikbaar worden gesteld. In de Bestuurlijke Regiegroep Duurzaam Veilig is afgesproken dat medio 2002 afspraken met het Rijk worden gemaakt over de definitieve regionale taakstellingen en over de (financiële) voorwaarden die daarbij horen. De indicatieve maatregelenpakketten die in alle regio's zijn opgesteld vormen de basis om te komen tot definitieve taakstellingen. Deze maatregelenpakketten zijn ook gebruikt ter onderbouwing van de ICES-claim die is ingediend voor verkeersveiligheid.

Op basis van de resultaten van bestuurlijk overleg en beschikbare gelden (zowel bij rijk als de overige overheden) zal eind 2002 een definitieve regionale taakstelling Flevoland worden afgesproken en zal een definitief maatregelenpakket worden opgesteld dat vervolgens moet worden ingebed in het PVVP en de GVP's.

In het NVVP is een landelijke taakstelling opgenomen voor 2010 ten opzichte van 1998 van 30% minder dodelijke slachtoffers en 25% minder ziekenhuisgewonden. In absolute aantallen betekent dit dat er voor 2010 gestreefd wordt naar maximaal 750 verkeersdoden en 14.000 ziekenhuisgewonden in heel Nederland. De landelijke taakstelling is vertaald naar voorlopige regionale taakstellingen voor de 19 regio's (provincies en kaderwetgebieden). Voor Flevoland heeft dat geleid tot een voorlopige taakstelling van max. 20 verkeersdoden en 253 ziekenhuisgewonden in 2010 (dit komt ten opzichte van 1998 overeen met 18% minder verkeersdoden en 9,5% minder ziekenhuisgewonden).

In 2001 is het totaal aantal ongevallen gedaald ten opzichte van 2000 met 8%. Het aantal letselongevallen is wel gestegen, van 672 in 2000 naar 774 in 2001. Dit is een stijging van 15%. Het aantal slachtoffers is gestegen met 13%, van 906 in 2000 naar 1027 in 2001. De stijging doet zich vooral voor bij het aantal ziekenhuisgewonden en de lichtgewonden. Bij de dodelijke slachtoffers is in 2001 een daling ten opzichte van 2000. In 2001 waren 18 verkeersslachtoffers te betreuren ten opzichte van 37 in 2000. Door de relatief lage aantallen kunnen de cijfers van verkeersdoden in Flevoland jaarlijks sterk fluctueren. Over de afgelopen vijf jaar is sprake van een gemiddeld aantal verkeersdoden van 26 per jaar. Het totaal aantal ongevallen is gedaald terwijl het aantal slachtoffers is toegenomen. Dit betekent dat de ernst van ongevallen gemiddeld is toegenomen.

Als gekeken wordt naar de aard van de ongevallen dan valt op dat vooral het aantal ongevallen tussen twee auto's sterk is toegenomen. Het aantal ongevallen waarbij twee (brom)fietzers betrokken waren is de afgelopen jaren sterk toegenomen. De meeste slachtoffers vallen in de leeftijdscategorie 18-49 jaar. Deze constatering klopt met het feit dat bij erg veel letselongevallen een auto betrokken is. Ook het aantal slachtoffers onder 16-17 jarigen is aanzienlijk. Hier gaat het vooral om bromfietsongevallen.

3.2 Uitgangspunten / Gewenst programma

Het Vervoerberaad Flevoland is door Provinciale Staten belast met de realisatie van doelstellingen en projecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid. Het Vervoerberaad wordt hierbij geadviseerd door de werkgroep Verkeersveiligheid en Infrastructuur (met daarin vertegenwoordigers van alle wegbeheerders, maatschappelijke organisaties, Openbaar Ministerie en Politie). De provincie draagt de zorg voor de beleidscoördinatie en stimulering van organisaties die daarvoor verantwoordelijk zijn of daarbij een rol kunnen vervullen.

Om de gestelde landelijke en naar de regio doorvertaalde doelen te halen, heeft het Vervoerberaad Flevoland in 2000 het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2001-2005 opgesteld. Dit meerjarenprogramma vormt de basis voor het regionale verkeersveiligheidsbeleid. Accenten worden gelegd op een verdere intensivering van de samenwerking tussen de verantwoordelijke en uitvoerende partijen in de regio, een versterking van de regionale uitvoering van het beleid, uitvoering van Duurzaam Veilig, een projectmatige meerjaren aanpak en op monitoring en evaluatie van beleid en uitvoering. In het PVVP wordt voor het verkeersveiligheidsbeleid verwezen naar het Meerjaren Programma Verkeersveiligheid.

Voor de periode 2001-2005 zijn in het Meerjarenprogramma de volgende acht aandachtsgebieden benoemd:

- Basisonderwijs;
- Voorgezet onderwijs;
- Bromfiets en snorfiets;
- Verkeerskennis en rijvaardigheid;
- Rijden onder invloed;
- Snelheidsbeheersing;
- Beveiligingsmiddelen;
- Algemene voorlichting.

Per aandachtsgebied zijn diverse concrete en samenhangende projecten onderscheiden welke gericht zijn op specifieke doelgroepen. Afhankelijk van de doel- en taakstellingen van een project worden de instrumenten educatie, communicatie en handhaving al dan niet in combinatie ingezet. In de jaarlijkse Regionale Werkplannen Verkeersveiligheid wordt een korte toelichting gegeven op de belangrijkste kenmerken van de verschillende aandachtsgebieden. Ook wordt in het jaarlijkse werkplan

Meetgegevens

Bij het opstellen en bijstellen van het te voeren verkeer- en vervoerbeleid (aanleg infrastructuur, verkeersveiligheid, openbaar vervoer) worden gegevens gebruikt over intensiteiten verkeer, snelheden verkeer, ongevallen verkeer, openbaar vervoer (bezettingsgraad), passages bruggen en passages sluizen. Deze gegevens worden permanent en incidenteel op automatische of handmatige wijze geregistreerd, verwerkt en geanalyseerd (zie bijlage 6, waarin kengetallen en grafieken over genoemde onderwerpen zijn opgenomen). De provincie is wettelijk verplicht een aantal verkeersgegevens aan het CBS (EU- verplichting) en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer te leveren en tevens worden op aanvraag gegevens geleverd aan gemeenten, bedrijven en individuele burgers.

De opslag van telgegevens vindt plaats in verschillende, onderling niet uitwisselbare databases en spreadsheets. Toegewerkt wordt naar een gekoppelde databank, met als voordeel dat gegevens sneller verwerkt kunnen worden en beschikbaar komen voor de gebruiker, met als bijkomend voordeel dat in de toekomst deze databestanden gekoppeld kunnen worden aan een Geografisch Informatiesysteem. Daarom wordt de aanschaf van een bestaand databankmodel van de provincie Friesland overwogen. Deze geïntegreerde databank sluit qua opzet en complexiteit (alleen verkeersgegevens) het beste aan bij de eisen van Flevoland.

3.3 Financieel kader

Voor het realiseren van het gedecentraliseerde verkeersveiligheidsbeleid stelt het Rijk aan de provincies een Doeluitkering Verkeersveiligheid beschikbaar. Hiervoor is landelijk tot en met 2003 jaarlijks een budget beschikbaar van € 7,487 miljoen. Ieder jaar opnieuw wordt op voordracht van het IPO de toekenning per provincie door de Minister van Verkeer en Waterstaat bepaald. Voor Flevoland is dit jaarlijks een bedrag beschikbaar van € 363.025,-. Daarnaast wordt via een toevoeging aan het Provinciefonds bijgedragen in de personele en organisatorische kosten die verbonden zijn aan de

regionale beleidscoördinatie van het gedecentraliseerde verkeersveiligheidsbeleid. De bedoeling is dat met ingang van 2004 gedragsbeïnvloedende activiteiten worden gedekt uit de GDU + regeling.

Voor de periode 2001-2003, de periode tussen de eerste en de tweede fase van Duurzaam Veilig, is de Interimregeling Duurzaam Veilig ingesteld. Dit is een doeluitkering voor verkeersveiligheid. Voor 2003 wordt een bijdrage verwacht van €€ 297.000,-. Deze doeluitkering kan worden ingezet voor zowel infrastructurele als niet-infrastructurele maatregelen die het doel hebben de verkeersveiligheid in Flevoland te verbeteren. In overleg met het Vervoerberaad wordt een voorstel uitgewerkt om de beschikbare middelen te verdelen. Rekening wordt gehouden met een bijdrage aan niet-infrastructurele projecten van €€ 50.000,-.

Het verzamelen van gegevens en het op basis daarvan doen van verkeer- en scheepvaartonderzoeken komt ten laste van de eigen provinciale middelen (product 303.11).

3.4 Programmering

De Doeluitkering Verkeersveiligheid wordt in Flevoland volledig ingezet voor gedragsbeïnvloeding. Dit houdt in het initiëren, stimuleren, ontwikkelen en realiseren van niet-infrastructurele activiteiten en projecten. Projecten en de financiële planning daarvan maakt onderdeel uit van het jaarlijks door het Vervoerberaad op basis van het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid op te stellen Regionaal Werkplan Verkeersveiligheid Flevoland. In dit werkplan wordt ook de besteding van de middelen uit de Interimregeling Duurzaam Veilig opgenomen.

Voor infrastructurele projecten stelt het Rijk aan provincies en gemeenten o.a. de Gebundelde Doeluitkering beschikbaar, hetgeen in hoofdstuk 5 is verwoord.

Product 3.0.3/12: Verkeersveiligheid exclusief BTW	2003	2004	2005	2006	2007
Programmamakosten projecten	342.476	342.476	*342.476	*342.476	*342.476
Bedrijfsvoering Vervoerberaad	3.813	3.813	3.813	3.813	3.813
Bijdrage Interim-regeling Duurzaam Veilig	50.000	0	0	0	0

* onderdeel GDU+ regeling

Tevens wordt jaarlijks een bedrag van €€ 25.530,- besteed aan het onderhouden van telnetwerken en het verzamelen van verkeersgegevens.

Product 3.0.3/11: Verkeersonderzoek exclusief BTW	2003	2004	2005	2006	2007
Programmamakosten	25.530	25.530	25.530	25.530	25.530

4 INSTANDHOUDING LANDWEGEN

(product 3.1.1.)

Het product instandhouding landwegen omvat de exploitatie en beheer van de provinciale wegen. Het betreft de wegverhardingen met de daarbij behorende wegmarkeringen, wegmeubilair (openbare verlichting, verkeersregelinstallatie, bewegwijzering, bebordingen en wegmeubilair t.b.v. het openbaar vervoer), civiele kunstwerken (vaste en beweegbare bruggen, viaducten en tunnels), bermen, sloten en beplantingen en gladheidbestrijding, het publiekrechtelijke beheer (wegenverkeerswetgeving), het privaatrechtelijke beheer van de provinciale eigendommen en de inspectie van de wegen.

4.1 Ontwikkelingen

De meerjarenprogrammering instandhouding landwegen is begin 2001 herijkt. Hiervoor is het "basisprogramma" ontwikkeld dat ingaat op nieuwe regelgeving, vastgesteld beleid en recente (kosten) ontwikkelingen. Dit basisprogramma maakt het mogelijk het jaarlijks onderhoud en het niet jaarlijks onderhoud van de landwegen zodanig verantwoord uit te voeren dat de veiligheid, de borging tegen aansprakelijkheid en de bedrijfszekerheid is gegarandeerd.

4.2 Uitgangspunten

Het jaarlijks onderhoud wegen omvat alle noodzakelijke activiteiten met betrekking tot het dagelijkse beheer en onderhoud aan de wegen zoals opgenomen in het basisprogramma en weergegeven in paragraaf 4.4. Uitvoering van deze activiteiten dient om het wegverkeer veilig, snel en comfortabel over de wegen te kunnen afwikkelen. Veiligheid en bedrijfszekerheid staan voorop. Hinder voor het wegverkeer en schadeclaims richting provincie moeten voorkomen worden.

De uitvoering van het niet-jaarlijks onderhoud aan de verhardingsconstructies van het provinciale wegen- en fietspadennet is er opgericht om het bij het basisprogramma behorende kwaliteitsniveau te handhaven, waardoor de verkeersveiligheid is gewaarborgd. Deze borging houdt in dat nergens veiligheids- en aansprakelijkheidsnormen worden over- of onderschreden, het rijcomfort op een aanvaardbaar niveau ligt en overal tijdig het noodzakelijke zogeheten structurele onderhoud uitgevoerd wordt. De instandhouding van de constructies is daarmee voor langere tijd veilig gesteld (duurzaamheid). Wel zijn her en der schades en reparatieplekken zichtbaar, omdat toonbaarheid geen belangrijke rol speelt.

Selectie van de wegvakken die op korte termijn voor onderhoud in aanmerking komen vindt plaats aan de hand van een hiervoor door het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water en Wegenbouw) ontwikkelde systematiek.

Op bijgevoegd kleurenkaartje (bijlage 4) staat aangeduid in welke periode niet-jaarlijks onderhoud wordt voorzien aan de wegverhardingen van het provinciale wegennet. Hierbij is door kleuren onderscheid gemaakt in niet-jaarlijks onderhoud op de korte termijn (najaar 2002-2004, kleur rood), op de middellange termijn (2005-2007, kleur geel) en op de lange termijn (na 2007, kleur groen). Het voortschrijden van het PMIT en de jaarlijkse onderlinge prioritering van wegvakken van het totale wegennet op basis van kwaliteit heeft voor enkele wegvakken een kleurverandering gegeven ten opzichte van de kleur op het kaartje in het vorige PMIT.

Op bijlage 5 is de onderhoudstoestand (kwaliteit) van de provinciale fietspaden aangegeven en tevens zijn de regionale recreatieve fietsroutes in beeld gebracht. Niet opgenomen zijn de overige fietspaden van andere beheerders.

De uitvoering van het niet-jaarlijks onderhoud aan de civiele kunstwerken in het provinciale wegen- en fietspadennet is er opgericht om het hiervoor in het basisprogramma opgenomen onderhoudsscenario te volgen. Dit houdt in dat pas onderhoud wordt uitgevoerd wanneer de kans op persoonlijk letsel de grens overschrijdt van wat algemeen nog als aanvaardbaar wordt beschouwd (randvoorwaarde veiligheid) en of op korte termijn de functionaliteit niet meer kan worden gewaarborgd (randvoorwaarde beschikbaarheid).

Het beheer en onderhoud van VRI en OVI is primair gericht op veiligheid. Dit betekent dat alles naar behoren moet functioneren. Bij het ontstaan van letsel en schade als gevolg van een slechte werking van deze verkeersvoorzieningen kan de provincie aansprakelijk worden gesteld. Om dit te voorkomen zijn storings- en onderhoudscontracten afgesloten. In het kader van het niet-jaarlijks onderhoud wordt op basis van de technische levensduur van de verschillende onderdelen van de installaties een vervangingsschema opgesteld. Bij automaten van de VRI's is niet de technische levensduur bepalend, maar het feit dat de fabrikanten maar voor een beperkte tijd garanderen dat reserve onderdelen verkrijgbaar zijn.

4.3 Financieel kader

Voor het onderhoud en de exploitatie van de landwegen is het financiële kader zoals vastgelegd in het basisprogramma nu uitgangspunt. In de voorziening niet-jaarlijks onderhoud landwegen worden de komende jaren extra middelen gestort waardoor jaarlijks onttrekkingen kunnen worden gedaan ter uitvoering van de meerjarenprogramma's niet jaarlijks onderhoud volgens het basisprogramma. Als uitgangspunt is hierbij gehanteerd dat de voorziening niet negatief mag worden.

In onderstaande paragraaf 4.4 is het basisprogramma voor de periode 2003-2007 in detail uitgewerkt.

4.4 Programmering

Product 3.1.1 bedragen exclusief BTW		2003	2004	2005	2006	2007
Jaarlijks Onderhoud						
11	Technische ondersteuning	47.666	47.666	47.666	47.666	47.666
12	Aankoop materieel, incl. klein materieel	98.192	82.939	88.659	84.845	79.125
13	Onderhoud materieel	60.094	60.094	60.094	60.094	60.094
14	Onderhoud verhardingen, inclusief j.o. ten gevolge van nieuwe investeringen	661.814	673.255	684.695	696.135	707.576
15	Bijdrage aan de balans (1% kunst)	33.176	33.176	33.176	33.176	33.176
16	Onderhoud wegmarkeringen	216.023	195.050	174.076	153.103	132.130
17	Kosten gladheidbestrijding	441.887	441.887	441.887	441.887	441.887
18	Waterschapslasten	117.983	117.983	117.983	117.983	117.983
19	Kosten regionale laboratoria	53.387	53.387	53.387	53.387	53.387
20	Landmeetkundig werk	48.481	48.481	48.481	48.481	48.481
21	Kosten advertenties	11.440	11.440	11.440	11.440	11.440
22	storting voorziening niet-jaarlijks onderhoud	4.060.776	4.346.772	4.537.436	4.823.432	4.823.432
23	Onderhoud kunstwerken	63.119	63.119	63.119	63.119	63.119
24	Onderhoud bermen en wegsloten	1.011.378	1.011.378	1.011.378	1.011.378	1.011.378
25	Onderhoud beplanting	327.176	327.176	333.095	339.014	339.823
26	Onderhoud en aanpassing bewegwijzering	124.885	124.885	124.885	124.885	124.885
27	Aankoop en onderhoud wegmeubilair	107.725	107.725	107.725	107.725	107.725
28	Onderhoud en aanpassing wegverlichting	301.609	301.609	301.609	301.609	301.609
29	Bediening Tollebekerbrug	38.134	38.134	38.134	38.134	38.134
30	Herstel schade door derden aan provinciale wegen	147.059	147.059	147.059	147.059	147.059
31	Leasekosten dienstauto's	223.878	223.878	223.878	223.878	223.878
32	Onderhoud en exploitatie steunpunten	240.465	240.465	240.465	240.465	240.465
	Totaal :	8.436.347	8.697.558	8.890.327	9.168.895	9.154.452
Niet jaarlijks onderhoud						
	Verhardingen(deklagen)	3.762.993	3.610.970	3.656.587	3.842.850	3.849.805
A	Hogering(NB): viaduct Muziekdreef-Contrabasweg.	462.185				
B	Slingerweg:Eemmeerdijk-Schillinkweg(hmp 5.0).	924.370				
C	Schokkerringweg:rotonde Nagele-Kamperweg.	1.382.355				
D	Fietspad Vogelweg:Duikerweg-Roerdompweg.	281.515				
E	Fietspad Marknesserweg(NZ): bebouwde kom Emmeloord-Kuinderweg;	163.865				
	Fietspad Kuinderweg: Marknesserweg-Dukaat;					
F	Fietspad Urkerweg:Zuidwesterringweg-hmp 7.8	44.503				

Product 3.1.1 bedragen exclusief BTW		2003	2004	2005	2006	2007
G	Bijdragen aan andere projecten (GDU, investeringen, overdrachten en onderhoud).	504.200				
A	Kosten overdracht wegen aan gemeenten Urk, Emmeloord en Dronten.		XXX			
B	Biddingringweg (OB +WB): Spieringweg-Elburgerweg en Biddingringweg(OB): Wissel-		XXX			
C	Hanzeweg.		XXX			
D	Houtribweg(NB+ZB): brug Noordertocht-inrit NS.		XXX			
E	Hogering(ZB):Audioweg-Contrabasweg en Hogering(NB):aansluiting Grasweg. Gooimeerdijk:Eemmeerdijk-Gooiseweg Domineesweg(NB+ZB):baanverd.		XXX			
F	A6.		XXX			
G	Hannie Schaftweg:rotonde Karel Doormanweg-viaduct A6 (hmp 5.2) en Zuidwesterringweg: viaduct A6-		XXX			
H	Nagelerweg.		XXX			
I	Fietspad Swifterweg:Lisdoddeweg-Biddingringpad.		XXX			
	Bijdragen aan andere projecten (GDU, investeringen, overdrachten en onderhoud).		XXX			
	Kosten overdracht wegen aan gemeenten Urk, Emmeloord en Dronten.			XXX	XXX	XXX
	<i>De projecten die in aanmerking komen voor de jaren 2005-2007 staan vermeld in bijlage 3.</i>					
	Duurzame markering	239.496	239.496	239.496	239.496	239.496
	Kunstwerken	361.345	277.311	277.311	277.311	277.311
	Schokkeringweg-Palentocht: vervanging bruggen;	126.050				
	Tollebekerbrug:vervanging brugklap	210.085				
	Vollenhoverweg-Marknesservaart: reconstructie brug;					
	Diverse bruggen:kleine betonreparaties en	25.210				
	reinigingswerkzaamheden+vervangen voegovergangen;					
	Hanzeweg-Hogevaart: vervangen leuningen.		XXX			
	Dronterweg-Wiertocht:vervangen leuningen.		XXX			
	Elburgerbrug:betonrenovatie.		XXX			
	Vollenhoverbrug:betonrenovatie.			XXX		
	Tollebekerbrug: conserveren bovenbouw.			XXX		
	KamperhoekwegNoordertocht: betonrenovatie+aanbren-gen slijtlagen+				XXX	

Product 3.1.1 bedragen exclusief BTW		2003	2004	2005	2006	2007
	vervangen leuningen. Elburgerweg-Hoge Vaart: betonrenovatie + aanbrengen slijtlagen. Banterweg-Creilervaart: betonrenovatie + aanbrengen slijtlagen. Gooiseweg-Hoge Vaart : Betonrenovatie. Dronterringweg-Lage Vaart: betonrenovatie + aanbrengen slijtlagen + vervangen leuningen. Diverse bruggen: kleine betonreparaties + reiningswerkzaamheden + vervangen voegovergangen		XXX	XXX	XXX	XXX XXX XXX XXX
	Voorzieningen Wegverkeer(OV I en VRI):	229.769	151.260	260.504	239.496	411.765
	VRI, vervangen automaat VRI 23/VRI 1017	100.840	XXX	XXX	XXX	
	VRI, vervangen automaat VRI 31					
	VRI, vervangen automaat VRI 1011 en 1016					
	VRI, vervangen automaat VRI 11 en 1018					
	VRI, vervangen automaat VRI 1014					XXX
	VRI, bijwerken en conserveren portalen/masten, controle op materiaal-moeiheid, doormeten en vervangen interne bekabeling, vervangen lantaarns en detectielussen.	100.357	XXX	XXX	XXX	XXX
	OVI, inspectie in 1 rayon en bijdrage RWS	28.572	XXX	XXX	XXX	XXX
	Totaal :	4.593.603	4.279.037	4.433.898	4.599.153	4.778.377

5 INVESTERINGEN LANDWEGEN

(product 3.1.5)

5.1 Ontwikkelingen

Het provinciale beleid met betrekking tot de ontwikkeling van de provinciale infrastructuur wordt beschreven in het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Flevoland (PVVP). De algemene doelstelling van het PVVP is het bevorderen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid (verkeersveiligheid) in Flevoland door het terugdringen van het onnodige autogebruik en het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

In het PVVP wordt een provinciaal mobiliteitsbeleid voorgestaan waarbij wordt gestreefd naar een aanzienlijke reductie van de groei van de automobiliteit. De automobiliteit neemt desondanks fors toe. Dit heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Flevoland. Naast de noodzakelijke verbeteringen aan het (rijks)hoofdwegennet zullen daarom voor de handhaving van een goede bereikbaarheid verbeteringen aan het provinciale wegennet moeten worden uitgevoerd zoals bijvoorbeeld baanverdubbelingen, capaciteitsvergroting kruispunten, sluiten van provinciale wegen voor langzaam verkeer door de aanleg van parallelwegen, etc..

Het NVVP bevat een taakstelling ten aanzien van het aantal verkeersslachtoffers in 2010. Deze landelijke taakstelling is vertaald naar voorlopige regionale taakstellingen. Voor Flevoland heeft dit geleid tot een voorlopige taakstelling van max. 20 verkeersdoden en 253 ziekenhuisgewonden in 2010. De provincies en kaderwetgebieden hebben op basis van de voorlopige taakstelling elk een indicatief maatregelenpakket opgesteld waarin wordt aangegeven met welke maatregelen en tegen welke kosten de regionale taakstelling haalbaar is. In maart 2002 is hier voor Flevoland over gerapporteerd. De conclusie is dat de voorlopige taakstelling voor Flevoland met de huidige financiële regionale middelen niet haalbaar is. Daarnaast dient het Rijk een forse bijdrage beschikbaar te stellen. Indien de rijksbijdrage lager uitvalt zal dit leiden tot een aanpassing van de regionale taakstelling. Gezien deze situatie zal eerst meer duidelijkheid moeten komen over de rijksbijdrage en nationale taakstelling alvorens het regionale bestuurlijke proces te starten inzake de vaststelling van de regionale taakstellingen en maatregelenpakketten, waarbij nadrukkelijk aandacht zal worden besteed aan de optimalisering van de effectiviteit van de te nemen maatregelen in relatie tot het beschikbare budget. De verwachting is dat eind 2002 meer duidelijkheid zal ontstaan.

In het voorjaar van 2001 is op basis van het Provinciale Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) de bouwsteen " Investerings Landwegen 2002-2016 " vastgesteld. In deze bouwsteen zijn projecten geïnventariseerd die de komende jaren op de provinciale wegen moeten worden uitgevoerd teneinde de provinciale beleidsdoelstellingen op het terrein van verkeer en vervoer te realiseren. Besloten is uit te gaan van een investeringsvolume van ca. € 68 miljoen (prijsspeil 2001) voor de periode 2002-2016. Hiermee kunnen naar verwachting de provinciale doelstellingen van het PVVP globaal voor 75% worden bereikt.

Op bijlage 6 wordt een overzicht gegeven van een aantal feiten en cijfers van de ontwikkelingen van de verkeersintensiteit en -veiligheid op de provinciale wegen.

Uit deze gegevens blijkt dat de verkeersintensiteit op de provinciale wegen, ondanks flankerend mobiliteitsbeleid, de afgelopen jaren aanzienlijk is toegenomen. Met name is dit aan de orde op de provinciale wegen in het oostelijke en zuidelijke deel van de provincie.

Het aantal doden op provinciale wegen is in 2001 fors gedaald ten opzichte van 2000 (van 16 naar 7). Het aantal ziekenhuisgewonden is daarentegen sterk toegenomen (van 57 in 2000 naar 100 in 2001). In vergelijking met voorgaande jaren is het aantal slachtoffers (doden en gewonden) op het hoogste niveau. Er is dus sprake van een toename van het aantal slachtoffers in Flevoland ondanks de inspanningen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Ongeveer de helft van het aantal slachtoffers valt op kruispunten, de andere helft valt op wegvakken. Op kruispunten zijn het vooral voorrangs- en kop-staartongevallen. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de kruispunten (black spots) waar relatief veel ongevallen gebeuren. Een overzicht van de gevaarlijkste kruispunten is opgenomen in bijlage 6.

De vormgeving van provinciale kruispunten wordt afgestemd op de visie Duurzaam Veilig. Een duurzaam veilige inrichting van kruispunten in provinciale wegen kan bestaan uit verkeerslichten, rotondes of kruispuntplateaus. Afhankelijk van de functie van de weg en de omvang van het verkeer zal per situatie een nadere keuze worden gemaakt.

Op de wegvakken vinden veel enkelvoudige ongevallen plaats. Een enkelvoudig ongeval betreft één voertuig dat door verschillende oorzaken van de weg raakt en in de berm terechtkomt. In een groot aantal gevallen kan het voertuig zich corrigeren en komt het weer terug op de verharding. De vele sporen in de wegberm, zeker in een natte periode, geven daarvan een beeld. In een aantal gevallen komt een voertuig via de berm tegen een boom of in de bermsloot terecht. De enkelvoudige ongevallen, bijvoorbeeld botsing met een boom, kennen een ernstige afloop. Gevaarlijke wegvakken wat dat betreft zijn de Hogering en de Dronterringweg.

In een beleidslijn zijn in 2001 maatregelen vastgesteld die zullen worden getroffen om dit type ongevallen zoveel mogelijk te voorkomen. Daarbij wordt gedacht aan een betere geleiding in de as van de weg (dubbele asstrepen), betere kantmarkering en veiligere wegbermen. Een veiligere wegberm is mogelijk door naast de kantstreep een zogenoemde kantstrook aan te brengen. Een kantstrook kan binnen de bestaande wegbreedte alleen op provinciale wegen met een breedte van meer dan 7,00m (gebiedsontsluitingswegen I) worden toegepast. Op de wegen met een breedte van minder dan 7,00m (gebiedsontsluitingswegen II) kan het aantal enkelvoudige ongevallen worden teruggedrongen door de wegberm over de eerste meter steviger te maken. Deze groep maatregelen wordt in het voorliggende PMIT bedoeld met de term “bermverstevinging”.

Een bijzonder punt van aandacht bij de vormgeving van duurzaam veilige infrastructuur is het waarborgen van een goede bereikbaarheid in het algemeen en voor hulpverleningsdiensten en het openbaar vervoer in het bijzonder.

5.2 Uitgangspunten / Gewenst programma

Bijlage 1 bevat een overzicht van de projecten die volgens de Bouwsteen Investerings Landwegen 2002-2016 de komende 15 jaar uitgevoerd zouden moeten worden. Deze lijst kan worden opgevat als een wensenlijst van projecten die voortkomen uit de provinciale doelstellingen met betrekking tot bereikbaarheid en leefbaarheid, rekening houdende met het financiële kader van € 68 miljoen (prijsspeil 2001) . Voor meer informatie wordt verwezen naar de Bouwsteen Investerings Landwegen.

Teneinde de prioriteit van de afzonderlijke projecten te bepalen is in het overzicht van bijlage 1 een aantal relevante aspecten aangegeven waarop de projecten ‘scoren’, zoals verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid (objectief en subjectief), bestuurlijke toezeggingen, etc.

Hiervoor is gebruik gemaakt van de verwachte ontwikkeling van de verkeersintensiteit zoals aangegeven in het PVVP, de geregistreerde ongevallen op provinciale wegen en de klachten van weggebruikers omtrent verkeerssituaties op provinciale wegen. Tevens is aangegeven of over de uitvoering van projecten in bestuurlijk overleg nadere afspraken zijn gemaakt, bijvoorbeeld in verband met de uitbreiding van kernen. Ook is in de bijlage aangegeven of er voor de eerstkomende jaren niet-jaarlijks onderhoud geprogrammeerd staat op de betreffende locatie. Bij de programmering van de projecten wordt hier in verband met kosten en beperking van de verkeershinder rekening mee gehouden.

In het overzicht van bijlage 1 is eveneens een globale kostenindicatie van de projecten opgenomen.

Nadrukkelijk moet worden vermeld dat de kosten voor de projecten indicatief zijn en gebaseerd op normkosten. Hierbij is rekening gehouden met de externe kosten van voorbereiding van de projecten.

Op basis van een verdere uitwerking van een project ontstaat meer en beter inzicht in de daadwerkelijke kosten. Voor de projecten van 2003 en 2004 is reeds een beter beeld van de kosten aanwezig, maar ook hier is sprake van een globale kostenraming omdat de uitwerking van de projecten veelal nog ter hand moet worden genomen. De volgende normkosten per maatregel zijn aangehouden (prijsspeil 1 januari 2003, exclusief BTW):

• kleine rotonde	€ 325.000
• grote rotonde	€ 615.000
• kleine aanpassing kruispunt met verkeerslichten	€ 200.000
• grote aanpassing kruispunt met verkeerslichten	€ 615.000
• kantstrook bij wegbreedte > 7,00m	€ 2.600 per km
• bermverstevinging bij wegbreedte < 7,00m	€ 23.110 per km

5.3 Financieel kader

Voor het financiële kader voor de investeringen in de landwegen wordt uitgegaan van het netto investeringsvolume volgens het PMIT 2002-2006. Hierbij is rekening gehouden met het werkprogramma van de Provinciale Staten 1999-2003 waarin een bedrag van € 0,95 miljoen beschikbaar is gesteld voor

investeringen in Duurzaam Veilig. In het PMIT is dit bedrag gelijkelijk verdeeld over de jaren 2000 t/m 2003.

In het investeringsprogramma wordt rekening gehouden met de volgende bijdragen van derden:

- de GDU-bijdrage voor 2002 bedroeg ruim € 1,73 miljoen. Verwacht wordt dat de bijdrage voor 2003 hetzelfde bedrag zal zijn. Formeel dient nog van het Rijk een beschikking hiervoor te worden verkregen.
De provincie dient de GDU-bijdrage te verdelen over provinciale en gemeentelijke infrastructuurprojecten. Hiervoor wordt een verdeelsleutel gehanteerd waardoor de gemeente ca. 55% van de GDU ontvangt. De resterende ca. 45% (€ 776.000,-) is bestemd voor provinciale infrastructuurprojecten. Van dit laatste bedrag wordt een bedrag van € 159.000,- in overleg met de gemeenten ingezet voor bovenlokale infrastructuurprojecten. Dit kunnen projecten zijn op niet-provinciale infrastructuur of projecten op provinciale infrastructuur waaraan gemeenten groot belang toekennen. De toewijzing van dit bedrag aan projecten zal plaatsvinden op voorstel van het Vervoerberaad Flevoland;
- op basis van de Interimregeling Duurzaam Veilig ontvangt de provincie voor 2001-2003 een doeluitkering voor verkeersveiligheid. Voor 2003 wordt een bijdrage verwacht van € 297.000,-. De bijdrage kan worden ingezet voor infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen in Flevoland. Hiervoor zal in overleg met het Vervoerberaad Flevoland nog een nader voorstel worden uitgewerkt. Rekening wordt gehouden met een bijdrage aan provinciale infrastructuurprojecten van € 100.000,-.

In het programma is pro memorie rekening gehouden met een aantal reeds vastgelegde verplichtingen van eerder uitgevoerde projecten:

- voor 2003 de aanleg van een rotonde op het kruispunt Zuiderringweg-De Dam-Leemringweg-Kraggenburgerweg te Kraggenburg voor een bedrag van € 404.318,-. De versnelde uitvoering heeft in 1999 plaatsgevonden waarbij de gemeente Noordoostpolder de kapitaalslasten over de jaren 1999-2003 voor haar rekening neemt;
- de inzet van Europese middelen en een financiële bijdrage van de gemeente Dronten heeft in 2000 de aanleg mogelijk gemaakt van de rotonde Swifterweg-De Baan bij Biddinghuizen. De uitvoering stond geprogrammeerd voor het jaar 2004. De gemeente Dronten neemt de kapitaalslasten tot 2004 voor haar rekening. Dit leidt tot een vastgelegde verplichting voor 2004 ten behoeve van de aanleg van de rotonde bij Biddinghuizen voor een bedrag van € 695.191,-.

Aan de NV Luchthaven Lelystad is vanuit hoofdfunctie 3 een bijdrage toegezegd van € 1,36 miljoen voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven. Het tijdstip waarop de bijdrage wordt verleend is gekoppeld aan het tijdstip van het renoveren/verlengen van de start-/landingsbaan. In het programma wordt voor 2004/2005 rekening gehouden met deze bijdrage;

Voor beschikbare investeringsvolumes vanaf 2003 wordt verwezen naar de tabel in paragraaf 5.4, bladzijde 26.

Voor kleine investeringswerken wordt jaarlijks rekening gehouden met een bedrag van € 229.457,- (product 3.1.5., post 13). Dit kan worden aangewend voor de implementatie van landschaps- en beplantingsplannen, mitigerende maatregelen, kleine reconstructies (o.a. aanleg kruispuntplateaus) en mobiliteitsprojecten.

5.4 Programmering

Voor de programmering van de projecten is gebruik gemaakt van het overzicht van bijlage 1.

In dit overzicht staan de investeringen in de landwegen op basis van het PVVP voor uitvoering in de periode 2002-2016 vermeld.

Op basis van 'scores' van de projecten op de afzonderlijke aspecten verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid (objectief en subjectief), bestuurlijke toezeggingen en niet-jaarlijks onderhoud is een globale prioriteit van de projecten bepaald (laag, midden, hoog). Deze prioriteit staat eveneens aangegeven op bijlage 1.

Op basis van de globale prioriteitstelling van bijlage 1 is in de onderstaande tabel een programmering van projecten voor de jaren 2003-2007 opgesteld. Daarbij is rekening gehouden met de programmering van de projecten zoals vastgesteld in het voorgaande PMIT. Dit geldt met name voor projecten met een uitvoeringstermijn over meerdere jaren en waarvan de uitvoering reeds ter hand is genomen en voor de projecten die in 2003 en 2004 geprogrammeerd staan in het voorgaande PMIT. Voor de uitvoering van

deze projecten is een zekere verwachting gewekt voor uitvoering op korte termijn en is de voorbereiding van een aantal van deze projecten reeds gestart. Daarnaast is in het voorliggende programma voor de jaren 2003-2007 rekening gehouden met projecten die hoog scoren op één van de aspecten afzonderlijk, bijvoorbeeld veel ongevallen of er is sprake van een groot probleem met betrekking tot de verkeersafwikkeling.

In het programma is nadrukkelijk rekening gehouden met het programma voor niet-jaarlijks onderhoud aan kruispunten en wegvakken. Een combinatie met niet-jaarlijks onderhoud is vanuit kostenbesparing namelijk sterk aan te bevelen en bovendien kan door de gelijktijdige uitvoering van de werkzaamheden de hinder voor het wegverkeer verminderen.

Tijdens de begrotingsbehandeling 2002 hebben Provinciale Staten verzocht een onderzoek uit te voeren naar een versnelling van de reconstructie van de kruispunten Hogering-Karperweg en Swifterweg-Rietweg. Op basis van dit onderzoek is besloten de reconstructie van het kruispunt Hogering-Karperweg te vervroegen van eind 2003/begin 2004 naar begin 2003. Over de reconstructie van het kruispunt Swifterweg-Rietweg is besloten deze te handhaven in 2004.

Naar aanleiding van de behandeling van het voorgaande PMIT is besloten de aanleg van een fietspad langs de Gemaalweg bij de Friese sluis op te nemen in 2004.

De gemeente Dronten heeft aangegeven thans minder belang toe te kennen aan een reconstructie van het kruispunt Dronterweg-De Zuid in 2004, maar meer prioriteit toe te kennen aan de aanleg van een parallelweg langs de Hanzeweg. In het programma is hier rekening mee gehouden.

De Tollebekerbrug wordt handmatig bediend door derden (uitbesteed werk). Het realiseren van een afstandbediening op deze brug leidt per saldo tot een besparing in verband met het verschil tussen uitbesteed werk en de structurele kapitaalslasten. De aanleg van de afstandbediening is nog niet opgenomen in het bruto-raamkrediet van het programma voor 2003. Effectuering hiervan zal plaatsvinden bij de voorjaars- c.q. najaarsrapportage van het PMIT in 2003, waarbij tevens de dekking van de structurele kapitaalslasten zal worden betrokken vanuit hoofdstuk 4 "Instandhouding Landwegen (kosten bediening Tollebekerbrug)". Het benodigde krediet is in het hierna volgende programma tussen haakjes geplaatst.

Voor een nadere toelichting op elk project wordt verwezen naar bijlage 2

Programma Investerings Landwegen 2003-2007

Bedragen x 1.000, exclusief BTW

	2003	2004	2005	2006	2007
Noordoostpolder					
Afstandbediening Tollebekerbrug	(336) #				

PMIT 2003-2007

Reconstructie brug Vollenhoverweg-Marknesservaart (nog bezien)	336				
Reconstructie brug Schokkerringweg-Palentoct	202				
Bermversteving Schokkerringweg, ged. Nagele-Kamperweg	336				
Bermversteving Zuidwesterringweg, ged. A6-Nagelerweg		84			
Fietsvoorziening Friese sluis		378			
Reconstructie krp.'n Domineesweg-A6			252		
Herinrichting Staartweg			80		
Bermversteving diverse wegen			252		
Rotonde krp. Hannie Schaftweg-verbindingsweg Urkerweg				325	
Bermversteving diverse wegen				504	
Reconstructie kruispunt Muntweg-A6				615	
Bermversteving diverse wegen					252
Oostelijk Flevoland					
Reconstructie N302, Ganzenweg	1407	2795			
Rotonde krp. Houtribweg-Markerwaarddijk	588				
Rotonde krp. Swifterweg-Rietweg		325			
Aanpassing Houtribweg, ged. NS-Noordetocht		42			
Bermversteving Biddingringweg, gedeelten		42			
Rotonde krp. Dronterringweg-Biddingringweg			504	109	
Bermversteving diverse wegen			84		
Aanleg parallelweg Hanzeweg, Biddingringweg-Hoge Vaart			437	950	
Bermversteving diverse wegen				252	
Rotonde krp. Biddingringweg-De Wissel					615
Bermversteving diverse wegen					42
Aanleg parallelweg Hanzeweg, Hoge Vaart-Roggebotsluis (start)				84	840
Aanleg parallelweg Dronterringweg (start), afhankelijk van N23				84	1363
Zuidelijk Flevoland					
Reconstructie krp. Hogering-Karperweg	168				
Bermversteving diverse gedeelten Hogering	42				
Bermversteving Slingerweg, ged. Eemmeerdijk-Schillinkweg	168				
Reconstructie krp. Hogering-Markerdreef	126				
Bermversteving Hogering, ged. Audioweg-Contrabsweg (ZB)		42			
Aanpassing Gooimeerdijk, ged. Eemmeerdijk-Gooiseweg		42			
Reconstructie krp. Gooiseweg-Nijkerkerweg			260	353	
Reconstructie krp. Nijkerkerweg-Flediteweg			134	479	
Bermversteving diverse wegen			182		
Bermversteving diverse wegen				210	
Reconstructie krp. Hogering/Buitenring/Tussenring					615
Bermversteving diverse wegen					210
Algemeen					
Bij te dragen aan luchthaven Lelystad		442	703		
Vastgelegde verplichting krp. Leemringweg-Zuiderringweg	pm				
Vastgelegde verplichting rotonde Swifterweg-De Baan		pm			
Verbeteringen haltevoorzieningen OV	83				
Bovenlokale infrastructuur	134	134	134	134	134
Totaal bruto investeringsvolume	3.644	4.324	3.008	4.068	4.068
Bijdragen van derden:					
GDU-bijdrage provinciale infrastructuur	652	652	652	652	652
Bijdrage interimbesluit Duurzaam Veilig 2	84				

Totaal	736	652	652	652	652
Totaal netto investeringsvolume	2.908	3.672	2.356	3.416	3.416

NB: bovenstaand investeringsvolume 2003 wijkt enigszins af van het door provinciale Staten beschikbaar te stellen krediet 2003. In het beschikbaar te stellen krediet wordt ook rekening gehouden met een doorloop van projecten vanuit 2002 naar 2003 en met een doorloop van projecten vanuit 2003 naar 2004.

voor een toelichting, zie bladzijde 24.

6. INSTANDHOUDING VAARWEGEN

(product 3.3.1.)

Aan de provinciale vaarten worden meerdere functies toegekend. De vaarten zijn van belang voor de beroeps- en de recreatievaart en daarnaast vervullen vaarten en oevers een rol als ecologische verbinding. De oevers worden daarom in toenemende mate natuurvriendelijk ingericht. De vaarten zijn verder van belang voor de afvoer van overtollig water en in droge tijden voor de aanvoer van water voor de landbouw en de randmeren.

Het product instandhouding vaarwegen omvat onderhoudswerkzaamheden aan:

- oevervoorzieningen;
- het vaarwegprofiel (baggerwerk);
- onderhoud en exploitatie van de sluizen;
- taluds en plasbermen;
- steigers, loswallen en servicepunten;

Daarnaast zijn er het juridisch en administratief beheer en de inspectie van de vaarwegen. Onder inspectie wordt begrepen het schouwen van de vaarten en het houden van toezicht op werken.

6.1 Ontwikkelingen

De meerjarenprogrammering instandhouding vaarwegen is begin 2001 herijkt. Het basisprogramma beslaat een periode van 15 jaar. Bij het onderhoud van de vaarwegen staan de veiligheid en de bedrijfszekerheid voorop. Hinder voor het vaarwegverkeer en schadeclaims moeten worden voorkomen. Het onderhoud kan worden gesplitst in jaarlijks en niet jaarlijks onderhoud. Jaarlijks onderhoud is kleinschalig en keert jaarlijks terug zoals het maaien van riet, beperkte reparaties aan de oevers en kleinschalig baggerwerk. Niet jaarlijks onderhoud betreft vooral grootschalig onderhoud wat niet jaarlijks wordt uitgevoerd zoals het vervangen van grote delen van de oevers, baggeren over grote vaarwegtrajecten, enz.

6.2 Uitgangspunten

Aan het onderhoud van de vaarwegen worden naast functionele eisen randvoorwaarden gesteld vanuit de wet- en regelgeving (Arbo-wet, Wet Milieubeheer, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet op de waterkering, Keur, enz.) en de provinciale plannen en verordeningen (Omgevingsplan, Provinciale Milieuverordening). Onderstaand wordt aangegeven aan welke randvoorwaarden binnen het jaarlijks- en niet jaarlijks onderhoud moet worden voldaan.

sluiscomplexen

De sluiscomplexen zijn voor de beroepsvaart en de recreatievaart van een zodanig belang dat het onderhoud gericht moet zijn op het blijvend functioneel zijn van de sluizen. In dat kader worden storings- en onderhoudscontracten afgesloten (jaarlijks onderhoud) en worden binnen het niet-jaarlijks onderhoud de grote reparaties en vervangingen ingepland.

De kosten van het onderhoud van de sluizen zijn door het Lozingenbesluit Wvo Vaste Objecten aanzienlijk hoger geworden, omdat bij werkzaamheden aan en boven oppervlaktewater, voorzieningen moeten worden getroffen om waterverontreiniging te voorkomen.

Baggerwerk

Het baggerwerk wordt afgestemd op de diepte die is benodigd voor de beroepsvaart. Dit varieert momenteel van de ontwerpdiepte (3,0 of 2,80 meter) tot 2,50 meter op door de beroepsvaart zeer minimaal bevaren trajecten als de Hoge Vaart tussen Biddinghuizen en de Kampersluis. Als door het Waterschap Zuiderzeeland de legger wordt vastgesteld (afgestemd op waterkwantiteit) kan een verdere verdieping noodzakelijk zijn. Er zal dan met het Waterschap moeten worden overlegd over een bijdrage in de kosten (indien in het leggerprofiel de bodemdiepte lager is dan de benodigde bodemdiepte voor de beroepsvaart).

Oeververdediging

Het provinciaal beleid zoals neergelegd in het Omgevingsplan geeft aan dat waar mogelijk oevers natuurvriendelijk moeten worden aangelegd (dus niet alleen binnen de ecologische hoofdstructuur). Vooral in het kader van het niet-jaarlijks onderhoud zal dit gestalte moeten krijgen. Waar mogelijk zal het niet-jaarlijks onderhoud worden gecombineerd met investeringswerken. De kosteneffectiviteit wordt hierdoor verhoogd.

Voor de aanwezige oeververdediging wordt op basis van de technische levensduur een vervangingsschema opgesteld. Dit schema is niet hard, omdat de gehanteerde technische levensduur een gemiddelde is en afhankelijk is van veel factoren die per locatie anders kunnen zijn (golfslag, intensiteit beroepsvaart, overheersende windrichting, gebruikte kwaliteit hout, waterdiepte voor de damwand, grondsoort, enz.). In het jaar voorafgaand aan de geplande vervanging wordt het betreffende oevertraject geïnspecteerd op noodzaak. Blijkt onderhoud nog niet nodig dan, wordt het werk doorgeschoven en kan een stuk dat wel slecht is, maar volgens het schema nog niet aan vervanging toe is, worden aangepakt.

De op een bepaald vaarwegtraject realiseerbare natuurvriendelijke oeverinrichting (NVO) moet voorafgaand aan de aanleg worden bepaald aan de hand van beschikbare ruimte in het achterland, de waterdiepte voor de damwand, de aanwezige oeververdediging, de aanwezige grondsoort, het beschikbare bedrag.

Groen vaartoever

Voor de vaarwegen is met ingang van 1999 het oeverbeheersplan basis voor het oeverbeheer. Dit plan houdt het volgende in:

- Indien een traject in het Omgevingsplan is aangeduid als ecologische verbindingszone, dan wordt het beheer afgestemd op de functie die in het Omgevingsplan wordt aangegeven;
- Indien het traject niet binnen het beleidskader van het Omgevingsplan valt, maar wel potenties heeft, wordt het beheer afgestemd op vegetaties;
- Als het laatste ook niet het geval is, wordt gekozen voor een algemene onderhoudsvorm en wordt het beheer afhankelijk gesteld van achterland en Keur;
- Binnen de verschillende beheerdoelen (fauna, vegetatie of algemeen) is nog een onderverdeling gemaakt o.a. naar het verschil in achterland (bos, groenstrook, stedelijk of agrarisch gebied).

Voorzieningen vaarwegverkeer

Steigers en loswallen moeten functioneel zijn en blijven. De slijtlagen van steigers worden regelmatig vervangen vanwege de veiligheid van de gebruikers. De geboden voorzieningen mogen niet uitnodigen tot vervuiling (geen afvalbakken en informatiepanelen).

Inspectie vaarwegen

De inspecties worden uitgevoerd vanaf een vaartuig in de NOP en in de ZIJP. Daarnaast wordt in de ZIJP nog een voertuig ingezet. Elke vaart wordt ongeveer 1 maal per 2-3 dagen geïnspecteerd.

Hiermee is het minimaal acceptabele niveau bereikt. De uitgangspunten bij de inspecties zijn dat de bruikbaarheid en de verkeersveiligheid op de vaarten moeten worden gewaarborgd en dat de risico-aansprakelijkheid voor de provincie beheersbaar moet blijven.

6.3 Financieel kader

Voor het onderhoud en de exploitatie van de vaarwegen is het financiële kader zoals vastgelegd in het basisprogramma nu uitgangspunt.

In de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen worden op basis van het voorgaande de komende jaren extra middelen gestort waardoor jaarlijks onttrekkingen kunnen worden gedaan ter uitvoering van de meerjarenprogramma's niet jaarlijks onderhoud volgens het basisprogramma. Als uitgangspunt is hierbij gehanteerd dat de voorziening niet negatief mag worden.

In paragraaf 6.4. is het basisprogramma voor de periode 2002-2006 in detail uitgewerkt.

6.4 Programmering

Product 3.3.1 Instandhouding vaarwegen		bedragen exclusief BTW, prijspeil 01-01-2003				
Jaarlijks onderhoud		2003	2004	2005	2006	2007
11	Onderzoek scheepvaartverkeer	5.892	5.892	5.892	5.892	5.892
12	Advertentiekosten aanbestedingen	763	763	763	763	763
13	Technische beheerskosten, incl.comp.OR	25.530	25.530	25.530	25.530	25.530
14	Waterschapslasten	29.496	29.496	29.496	29.496	29.496
15	Storting voorziening n.j.o.	850.342	850.342	850.342	1.041.006	1.231.670
16	Onderhoud oevervoorzieningen	141.397	141.397	160.463	160.463	160.463
17	Onderhoud en exploitatie sluiscomplex. en bediening sluis Lovink t/m 2004	579.418	579.418	548.911	548.911	548.911
19	Onderhoud taluds en plasbermen	253.336	253.336	253.336	253.336	253.336
21	Inhuur brugbediening	118.824	118.824	118.824	118.824	118.824
22	Herstel schade door derden	5.882	5.882	5.882	5.882	5.882
23	Onderhoud en inspectie vaarwegen	92.301	92.301	92.301	92.301	92.301
Totaal:		2.103.181	2.103.181	2.091.740	2.282.404	2.473.068
Niet jaarlijks onderhoud		2003	2004	2005	2006	2007
Baggerwerk #		190.664	190.664	190.664	190.664	190.664
Projecten:						
Hoge Vaart Almere-Trekkersveld		190.664	XXX			
Hoge Vaart Trekkersveld-Ketelsluis						
Lage Vaart Lelystad-Dronten				XXX		
Lage Vaart Dronten-Ketelhaven					XXX	
Nader te bepalen (Hoge- of Lage Vaart)						XXX
# in deze programmering kan/zal verandering ontstaan door vaststelling van legger of afspraken in het kader van overleg over het Tienjarensценario						

Oeverbescherming*	0	45.760	249.770	762.655	762.655
Projecten:					
Afwerken nat. vriendelijke oevers ZIJP; Urkervaart (ongeveer 1 km totaal links) en Onderzoeken NVO aanleg 2006; Afwerken NVO periode 2000-2003, Lage Vaart damwanden en gordingen, en Hoge Vaart idem. Lage Vaart damwanden en gordingen * In het jaar voorafgaand aan vervangingen wordt een inspectie gehouden ter bepaling noodzaak, hetgeen kan leiden tot bijstelling van het programma.		XXX	XXX	XXX	XXX
Sluiscomplexen	438.527	409.927	238.330	285.997	285.997
Projecten:					
Renovatie schotbalkenloodsen Voorster sluis; Conserveringsluiskolk Vaartsluis; Verstalen brug Zuidersluis Renovatie schotbalkenloods Friese sluis; Groot onderhoud sluis (Noorder-/Zuider- of Voorster- of Friese Sluis. Conserveren wanden luiskolk Ketelsluis; Meerstoelen bij Urkersluis; Verduurzamingswerk(nader bepalen. Vervangen mechanische onderdelen Van de Friese Sluis; Conserveren kolkwanden Noorder- of Zuidersluis Conserveringswerk (nader bepalen). vervangen mech onderdelen Marknessers Vaartsluis vervangen remmingwerken Conserveringswerk (nader bepalen).	57.199 76.266 305.062	XXX	XXX	XXX	XXX
Totaal:	629.191	646.351	678.764	1.239.316	1,239.316

7 INVESTERINGEN VAARWEGEN

(product 3.3.5)

7.1 Ontwikkelingen

Het provinciale investeringsbeleid voor de vaarwegen is gericht op de integrale functie van de vaarten voor de beroepsvaart en de recreatievaart. De vaartoevers worden in toenemende mate natuurvriendelijk ingericht.

De natuurvriendelijke oeverinrichting is onderdeel van de realisatie van ecologische verbindingzones in Flevoland. Met het aangeven van de ecologische hoofdstructuur en de ecologische verbindingen in het Omgevingsplan is het provinciale beleid daarvoor vastgelegd. De ecologische verbindingen zijn voor een deel gekoppeld aan provinciale vaarten.

De ecologische functies van de vaartoevers zijn in een aantal deelrapporten uitgewerkt.

Natuurvriendelijk ingerichte vaartoevers vervullen een rol in de verplaatsing en verblijfplaats van vele (kleine) diersoorten met de nadruk op de dieren die gebaat zijn bij een nat/drass situatie.

In de toekomst zal er sprake zijn van een verdergaande ontwikkeling van afstandsbediening van bruggen en sluizen. Na de proefperiode van de bedieningen van de Vollenhoverbrug en sluis "De Blauwe Dromer" in 2002 en de toevoeging daaraan in 2003 van de Elburgerbrug, zal het provinciaal beleid verder worden uitgewerkt.

Het aanbrengen van voorzieningen ten dienste van het recreatief gebruik van de vaarten zal een bescheiden onderdeel van de uitgaven blijven vormen. Er is inmiddels sprake van een gelijkmatig verdeeld net van vrije aanlegsteigers voor de recreatievaart. In de toekomst zal meer het accent liggen op het verder uitbouwen van "goedlopende" bestaande voorzieningen en het realiseren van aanlegvoorzieningen in combinatie met andere faciliteiten, zodat de voorzieningen een hoogwaardiger karakter krijgen. Dit betekent onder andere dat meer aansluiting wordt gezocht met het voorzieningenpakket in centra van dorpen en stadswijken.

Van 1998 tot en met 2000 is er sprake van een geringe toename van de beroepsvaart in de provinciale vaarten. Deze toename zit vooral in de aanvoer van grondstoffen voor de bouw en de weg- en waterbouw. Er valt ook enige toename te bespeuren in de scheepsbouw en -reparatie sfeer. In 2001 loopt het gebruik van de beroepsvaart iets terug.

De provinciale vaarten hebben voldoende capaciteit om een verdere toename van het huidige gebruik op te kunnen vangen. De toegangssluizen vormen echter een flessenhals voor het gebruik van grotere schepen. Het rijk stimuleert het vervoer over water. Deze ontwikkeling gaat gepaard met een schaalvergroting van schepen. Daarvan kan Flevoland niet profiteren wegens de beperkte afmetingen van de sluizen. De toename van bedrijvigheid met vervoer over water is te gering om de hoge kosten van vergroting van een of meerdere sluizen te rechtvaardigen.

7.2 Uitgangspunten / gewenst programma

Natuurvriendelijke oeverinrichting

In het investeringsprogramma is uitgegaan van de forse toename in de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Na een ingroei periode van twee jaar wordt hieraan met ingang van 2004 jaarlijks

ca. € 400.000,- meer aan provinciale middelen besteed. In 2002 is nog gebruik gemaakt van de A2-regeling, waarbij de Dienst Landelijk Gebied bijdraagt met 50% van de totale realisatiekosten. De inhoud van de komende nieuwe bijdrageregeling van het rijk, de zogenaamde SGB-regeling, is nog onvoldoende bekend. Deze zal een meer integrale benadering hebben en gericht zijn op gebiedsgericht beleid. In dit PMIT is met ingang van 2003 gerekend met een bijdrage uit de SGB regeling van 25% van de realisatiekosten. Deze aanname is vrij bescheiden en kan wellicht later worden verhoogd.

De "Totaalvisie ecologische verbindingen Flevoland" is gebruikt als uitgangspunt voor het aangeven van de vaartoevers die in deze PMIT- periode natuurvriendelijk worden ingericht. Met de ruimere provinciale middelen wordt een serieus begin gemaakt met het beleidsmatige scenario. Hierbij wordt in een periode van 15 à 20 jaar het net van ecologische verbindingen langs provinciale vaarten op de minimale breedte aangelegd. Veelal vinden oeverafgravingen plaats op grondgebied van mede overheden en landschapsbeheerders. Na 2004 zijn echter trajecten door agrarisch gebied aan de orde. In de

investeringsbedragen is gerekend met de aankoop van 5,00 m brede stroken waarin de verlaagde en verbrede oevers worden aangelegd.

De uitbreiding tot de gewenste breedte conform het scenario natuurvriendelijk is daarna aan de orde. De realisatie daarvan vraagt veel meer grondaankoop en wordt mede afgestemd op het programma voor het onderhoud en vervanging van beschoeiingen.

Recreatieve voorzieningen

Er is onderzoek gaande naar het werkelijke gebruik van de provinciale steigers. Mede met behulp van de uitslag van het onderzoek worden nieuwe voorzieningen gepland. Zonodig worden goed bezochte aanlegplaatsen uitgebreid. Aanlegplaatsen en voorzieningenpakketten van dorpscentra en stadswijken zullen elkaar kunnen versterken.

Aan de provinciale vaarten worden visplaatsen voor minder validen aangelegd in nauw overleg met plaatselijke gehandicaptenorganisaties, visverenigingen en plaatselijke overheden. Het betreft kleine plaatsen die goed bereikbaar zijn vanaf de openbare weg.

Afstandsbediening van bruggen en sluizen

De realisatie van afstandsbedieningen van de Vollenhoverbrug en de Elburgerbrug was ondergebracht bij investeringen landwegen. De investeringen in de afstandsbediening van sluis "De blauwe Dromer" waren onderdeel van de bouw. De Vollenhoverbrug en "De blauwe Dromer" zijn in 2002 op afstand bediend vanuit een tijdelijke centrale op het terrein van de sluis. De Elburgerbrug wordt in 2003 aan het systeem toegevoegd. De ervaringen met deze bedieningseenheid zal worden gebruikt bij het opstellen van nieuwe beleidsvoorstellen voor de nadere keuzes die moeten worden gemaakt voor een definitieve bedieningcentrale en uitbreiding van de afstandsbediening. Afstandsbediening leidt tot vermindering van personele lasten op de producten instandhouding landwegen en vaarwegen. De vrijvallende middelen op deze producten kunnen worden ingezet als investering in afstandsbediening. Uit het oogpunt van vernieuwing en uitbreiding van dienstverlening wordt uit het budget voor de investeringen Vaarwegen een betrekkelijk kleine bijdrage voorzien. Voor de afstandsbediening van de Tollebekerbrug wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

7.3 Financieel kader

De jaarlijkse hogere bedragen voor natuurvriendelijke oeverinrichtingen zijn volgens een ingroeimodel in de programmering verwerkt. Vanaf 2004 bedraagt het netto investeringsvolume ca. € 480.000,- Daarbovenop komen de bijdragen van derden. Voor de natuurvriendelijke oevers is de jaarlijkse bijdrage in het kader van de SGB regeling op 25% van de totale realisatiekosten gesteld.

De bijdragen van de SRN voor de afstandsbedieningen zijn voorlopig tot 2007 gesteld op ca. 35% van het totale bedrag aan investeringen onder deze noemer.

7.4 Programmering

Kleine investeringen vaarwegen 2003-2007 Bedragen exclusief BTW	2003	2004	2005	2006	2007
Afmeervoorziening Biddinghuizen	74.790	43.697	43.697	43.697	43.697
Visplaats minder-validen, locatie nader te bepalen.	28.571		28.571		28.571
Natuurvriendelijke oeverinrichting Hoge vaart, gedeelte Hoge Knarsluis- Hoge Dwarsvaart.	302.488				
Natuurvriendelijke oeverinrichting Lage Vaart, gedeelte Hollandsehout-Lelystad (Zuid).		327.731	226.891		
Natuurvriendelijke oeverinrichting 2 e fase Zwolse Vaart, gedeelte Marknesse-Voorsterbos.		263.081	242.914		
Natuurvriendelijke oeverinrichting Lage Vaart, gedeelte Lelystad (Zuid)-Larservaart.				505.939	
Natuurvriendelijke oeverinrichting Lage Vaart, gedeelte Lelystad (Larservaart)- Dronten.					400.687

Afstandsbediening Marknessersluis.			126.050		
Afstandsbediening Noordersluis.				126.050	
Afstandsbediening, nader te bepalen locatie.					193.277
Totale bruto investeringsvolume	405.849	634.509	668.123	675.686	666..232
Bijdrage van derden:					
SGB	102.034	147.250	147.250	147.250	115.000
SRN			40.000	49.000	70.000
Totale netto investeringsvolume	303.815	486.259	480.873	479.436	481.232

8 OPENBAAR VERVOER

(product 3.4.1)

8.1 Ontwikkelingen

De ingrijpende wijzigingen die zich de afgelopen jaren in de organisatie van het openbaar vervoer in Nederland hebben voorgedaan (overdracht bevoegdheid streekvervoer, concessies), zetten zich met dezelfde vaart voort. Hieronder worden een aantal ontwikkelingen kort beschreven die van grote invloed zijn op zowel de inkomsten- als ook de uitgavenkant van het openbaar vervoer. Bovendien doen deze ontwikkelingen zich gelijktijdig voor. Dit brengt veel (financiële) onzekerheid met zich mee. Het financieel kader voor het openbaar vervoer, zoals in dit hoofdstuk beschreven, moet daarom gezien worden als een (indicatieve) momentopname.

De provincie is bezig zich voor te bereiden op de aanbesteding van het streekvervoer per 1 januari 2004. Uitgangspunt daarbij is in principe een integrale benadering van het totale openbaar vervoer, waarin allerlei specifieke vormen (bijv. collectief vraagafhankelijk vervoer) een rol kunnen spelen en dat ten dienste staat van een zo groot mogelijke doelgroep. Een en ander in intensieve samenwerking met de gemeenten. De openbare aanbesteding zal begin 2003 moeten plaatsvinden.

Het rijk heeft besloten het aantal vervoerautoriteiten terug te brengen, hetgeen voor Flevoland betekent dat de vervoerautoriteit van Almere en Lelystad per 2004 komt te vervallen en over gaat naar de provincie. Onderdeel van de voorbereiding van de aanbesteding is het uitwerken van een vorm waarin zo goed mogelijk met deze situatie wordt omgegaan.

De huidige bekostigingssystematiek welke deels gebaseerd is op opbrengsten, wordt in 2004 vervangen door een systematiek met een vast bedrag op basis van de situatie in 2003 met vanaf 2005 een groei op basis van structuurkenmerken. Een motief voor deze wijziging is het veiligstellen van de sociale functie van het openbaar vervoer in het landelijk gebied, zoals ook Flevoland dat heeft. De bijzondere groeisituatie van Almere vraagt om een specifieke regeling.

Openbaar vervoer over water vindt in Flevoland nu alleen plaats tussen Almere-Haven en Huizen. Overleg met het rijk en andere overheden, de landelijke evaluatie van het openbaar vervoer te water en de ontwikkeling van de reizigersaantallen in 2002 zijn bepalend voor het voortbestaan van deze verbinding en die elders.

Naast de financiële middelen die noodzakelijk zijn voor de exploitatie van het openbaar vervoer beschikt de provincie over een stimuleringsbudget dat wordt gebruikt voor de financiering van eigen projecten. Reeds in 1999 zijn hiermee vooral een aantal uitbreidingen van het voorzieningenniveau rond Zeewolde gerealiseerd. Ook worden diverse onderzoeken en (pers)publicaties uit dit budget betaald. Daarnaast is er een tweetal budgetten geoormerkt om te besteden aan de beleidsthema's toegankelijkheid en de sociale veiligheid van het openbaar vervoer. In 2002 hebben beide vervoerbedrijven hun plannen (inclusief subsidieverzoeken) inzake deze thema's voor de jaren tot en met 2003 bij de provincie

ingediend. Hierover moet nog besluitvorming plaatsvinden. Als wegbeheerder wil de provincie ook zelf meer aandacht besteden aan de toegankelijkheid en sociale veiligheid van het openbaar vervoer in de openbare ruimte (looproutes, bushaltes en busstations). In 2002 zal het beleid worden vastgesteld en in 2003 zal worden begonnen met de uitvoering.

De ontwikkelingen met betrekking tot de reizigersaantallen in het collectief vervoer (zie bijlage 6) nemen al enige jaren enigszins af. Opvallend nieuw verschijnsel in 2001 is dat, na jaren van groei, de reizigersaantallen op de Flevolijn van Almere richting Weesp zijn gedaald. Deze reizigers zijn niet overstapt van de trein op de bus, want ook hier laat 2001 een vrij forse daling van reizigers zien. Vermoedelijk zijn deze reizigers overstapt op de auto. Volgend jaar zal moeten blijken of dit een incident is geweest of dat er sprake is van een (onwenselijke) trendbreuk.

8.2 Uitgangspunten

- de provincie ontvangt jaarlijks een rijksbijdrage voor het openbaar vervoer waarvoor zij verantwoordelijk is;
- het geheel aan voorzieningenniveau aan openbaar vervoer zal ongeveer gelijk blijven. De in 2002 te ontwikkelen openbaar vervoervisie is hierbij maatgevend;
- het saldo van de rijksbijdrage en de verwachte exploitatiebijdragen voor het openbaar vervoer is beschikbaar voor het dekken van mogelijke toekomstige risico's en het voeren van stimulerend beleid. Bij het stimuleringsbeleid moet gedacht worden aan uitbreidingen van het voorzieningenniveau, het verbeteren van de kwaliteit van het product, het verbeteren van de haltevoorzieningen, marktwerking om het aantal reizigers te vergroten en communicatie om het openbaar vervoer beter onder de aandacht van (potentiële) reizigers te brengen;

8.3 Financieel kader

- de te ontvangen rijksbijdrage voor het openbaar vervoer zal vanaf 2004 niet meer zijn gebaseerd op de opbrengstsuppletie maar op een min of meer gelijk niveau als gevolg van het nieuwe rijksbijdragesysteem;
- de financiële middelen inzake het stadsvervoer van Almere en Lelystad zijn niet meegenomen;
- de verwachte exploitatiebijdragen voor de jaren 2004 t.e.m. 2007 (de verleende concessies op basis van aanbestedingen) zijn gebaseerd op de jaren tot en met 2003 (de periode van de huidige concessies en overeenkomsten);
- een gemiddelde bezuiniging van het rijk op het landelijke openbaar vervoerbudget van ca. 2% per jaar tot en met 2004;
- de onderstaande cijfers zijn gebaseerd op prijspeil 2001. Ieder jaar wordt de rijksbijdrage aangepast aan de prijsindex van immateriële overheidsconsumptie, schattingen van deze jaarlijkse aanpassingen zijn niet meegenomen;

Product 3.4.1. Openbaar Streekvervoer (x € 1.000), prijspeil 2001	2003	2004	2005	2006	2007
1. Rijksbijdrage openbaar vervoer	11.010	11.200	11.245	11.214	11.214
2. Exploitatiebijdrage t.b.v. streekvervoer	10.524	10.870	10.766	10.870	10.870
3. Saldo (1. minus 2.)	486	330	479	344	344
4. Budget Toegankelijkheid	144	101	101	102	102
5. Budget Sociale Veiligheid	141	126	126	51	51
6. Stimuleringsbudget (c.q. storting en onttrekking bestemmingsreserve o.v.) (3. minus 4. minus 5)	201	103	252	191	191

Bij de besteding van het stimuleringsbudget is onderscheid gemaakt tussen 4 verschillende categorieën van projecten, te weten: nieuwe innovatieve projecten, projecten inzake marktwerking en communicatie, projecten gericht op kwaliteitsverbetering, onderzoeksprojecten en diversen.

	2003	2004	2005	2006	2007
7. nieuwe, innovatieve projecten	48	68	68	68	68
8. marktwerking en communicatie:	19	19	19	19	19

advertenties i.v.m. dienstregelingen informatievoorziening abri's					
9. kwaliteitsverbetering: dienstregelingsonderzoeken, klanten- barometer, subsidies kwaliteitsoordeel	37	37	37	37	37
10. onderzoek en diversen	50	30	30	30	30
11. nader in te vullen	47	0	98	37	37
12. Totaal stimuleringsbudget (7. plus 8. plus 9. plus 10. plus 11.)	201	154	252	191	191
13. Tekort c.q. onttrekking bestemmingsreserve openbaar vervoer (12. minus 6.)	0	51	0	0	0
14. Verwachte stand bestemmings- reserve per 1 januari	801	750	750	750	750

BIJLAGEN

Overzicht investeringen landwegen 2003-2016

op basis van het programma 3 van de Bouwsteen Investerings Landwegen
prijsspeil januari 2003

Project	Prioriteit * = laag ** =midden ***=hoog	Kostenindicatie in miljoenen euro's exclusief BTW	Probleem/aspekt a=bereikbaarheid/verkeersafwikkeling o=objectieve verkeersonveiligheid s= subjectieve verkeersonveiligheid b=bestuurlijke toezegging n=niet-jaarlijks onderhoud 2003-2007				
			a	o	s	b	n
blad 1							
Noordoostpolder							
Aanleg parallelwegen							
Marknesserweg	*	3,95	**	*			
Aanleg fietspaden							
Gemaalweg bij de Friese sluis	***	0,38	**	*	ja	ja	
Reconstructie kruispunten							
krp'n. Domineesweg-A6	***	0,25	*	**			2004
krp. Muntweg-A6	***	0,61	**	**			2005/2007
krp. Hannie Schaftweg-verbindingsweg Urkerweg	***	0,33	*	***			2005/2007
krp.Espelerweg-Hannie Schaftweg	*	0,33	*	**			2005/2007
krp. Kuinderweg-Muntweg	**	0,33	**	**			2005/2007
krp. Kamperweg-De Baan	n.v.t.	n.v.t.	**	*			
krp. Nagelerweg-Zuidwesterringweg	**	0,33	*	*			
krp. Marknesserweg-Emmeloordseweg	**	0,33	**	*	ja		
krp. Zuiderringweg-Zwijnsweeg	*	0,33	*	**			2005/2007
krp. Zuiderringweg-Drietorensweeg	**	0,33	*	**			2005/2007
krp. Zuidwesterringweg-Staartweg	*	0,33	*	*			2005/2007
krp. Urkerweg-Urkerdwarsweg	*	0,33	*	**			2005/2007
Reconstructie wegvakken							
N352 Schokkerringweg, ged. Nagele-Kamperweg	***	0,34	*	***			2003
N713 Zuidwesterringweg, ged. A6-Nagelerweg	*	0,08	*	*			2004
N352 Domineesweg, ged. t.h.v. A6	***	0,61	*	***			2004
N351 Hannie Schaftweg, A6-Karel Doormanweg	***	0,04	*	**			2004
N352 Domineesweg, Urk-A6	**	0,04	*	**			2005/2007
N351 Kuinderweg, ged. Muntweg-Hopweg	***	0,34	*	**			2005/2007
N712 Gemaalweg, ged. Ronde - Rutten	***	0,04	*	**			2005/2007
N712 Westerringweg, ged. Espel-Creil	***	0,17	*	**			2005/2007
N351 Hannie Schaftweg, ged. Espelerweg-A6	**	0,04	*	*			2005/2007
N712 Staartweg	***	0,12	*	**			2005/2007
N352 Kraggenburgerweg	***	0,08	*	**			2005/2007
N351 Muntweg, ged. A6-rotonde Banterweg	**	0,04	*	**			2005/2007
N351 Urkerweg, ged. Urk-Tollebeek	*	0,17	*	**			2005/2005
N331 Vollenhoverweg, ged. Steenwijkerweg-Vollenhove	***	0,12	*	***			2005/2007
N712 Wrakkenweg, ged. Noorderringweg-Rutten	***	0,04	*	**			2005/2007
Nog nader te benoemen wegvakken uitvoering na 2007		3,45					
Overig							
Reconstr. brug Vollenhoverweg/Marknesservaart	***	0,34	*	*			2003
Reconstr. brug Schokkerringweg/Palentocht	***	0,20	**	**	ja		2003
Herinrichting Staartweg	***	0,08	*	*	ja		2005/2007
Verbetering haltevoorzieningen OV	***	0,04					
Totaal		14,54					
Project	Prioriteit	Kostenindicatie	Probleem/aspekt				

blad 2	* = laag ** =midden ***=hoog	e in miljoenen euro's exclusief BTW	a=bereikbaarheid/verkeersafwikkeling o=objectieve verkeersonveiligheid s= subjectieve verkeersonveiligheid b=bestuurlijke toezegging n=jaar niet-jaarlijks onderhoud				
			a	o	s	b	n
Oostelijk Flevoland							
Rijbaanverdubbeling							
Ganzenweg	***	4,33	**	**			
Hanzeweg bij Roggebotsluis	*	2,79	**	*			
Aquaduct Veluwemeer	**	1,13	**	***			
Aanleg parallelwegen							
Hanzeweg, ged. Biddingringweg-Hoge Vaart	***	1,39	***	**			
Hanzeweg, ged. Hoge Vaart-Roggebotsluis	***	3,15	***	**			
Dronterringweg	***	3,95	***	***			
Dronterweg	**	1,18	**	**			
Aanleg fietspaden							
Lisdoddeweg, ged. Swifterweg-Dronterweg	*	0,22	*	*			
Reconstructie kruispunten							
krp. Dronterringweg-Biddingringweg	***	0,61	**	**			2003
krp. Dronterringweg-De Noord	**	0,61	**	*			2005/2007
krp. Dronterweg- De Zuid	**	0,33	**	*	ja		
krp. Swifterweg-Rietweg	***	0,33	*	***			
krp. Houtribweg-A6	**	0,61	**	**			
krp. Biddingweg-Wisentweg	**	0,33	*	**			
krp. Houtribweg- Markerwaarddijk	***	0,61	**	***			
krp. Spijkweg-Bremerbergweg	***	0,33	*	**	ja		
krp. Biddingweg-Elandweg	**	0,33	*	**			
krp. Dronterringweg-Biddingweg	**	0,61	**	**			2005/2007
krp. Dronterringweg-Swiferringweg	**	0,61	**	*			
krp. Elburgerweg-Drontermeerdijk	**	0,20	**	*			2005/2007
krp. Biddingweg-Lisdoddeweg	*	0,33	*	*			
krp. Biddingringweg-De Wissel	***	0,61	**	***	ja		2004
krp. Biddingringweg-Nonnetjesweg	*	0,33	*	*			
krp. Hanzeweg-Hondweg	*	0,33	**	*			2005/2007
Reconstructie wegvakken							
N305, Biddingringweg, ged. Spieringweg-Elburgerweg	*	0,04	*	**			2004
N305 Biddingringweg, ged. De Wissel-Hanzeweg (OB)	*	0,04	*	**			2004
N307 Houtribweg, ged. NS-Noordertocht	***	0,08	**	**			2004
N307 Dronterringweg, ged. Biddingweg-De Noord	***	0,24	**	***			2005/2007
N307, Hanzeweg, ged. Biddingringweg-Roogebotsluis	***	0,08	**	***			2005/2007
N305 Biddingringweg, ged. Harderringweg-Kubbeweg	***	0,04	**	***			2005/2007
N305 Biddingringweg, ged. Palingweg-Dronterweg	***	0,04	**	***			2005/2007
N309 Dronterweg, ged. Lisdoddepad-Swiferringweg	***	0,04	**	***			2005/2007
N302 Larserweg, ged. Meerkoetenweg-Vleetweg (ZB)	*	0,04	*	**			2005/2007
Nog te benoemen wegvakken uitvoering na 2007		2,06					
Verbetering haltevoorzieningen OV		0,04					
Totaal		27,99					
Project	Prioriteit	Kostenindicati	Probleem/aspekt				

blad 3	* = laag ** =midden ***=hoog	e in miljoenen euro's exclusief BTW	a=bereikbaarheid/verkeersafwikkeling o=objectieve verkeersonveiligheid s= subjectieve verkeersonveiligheid b=bestuurlijke toezegging n=jaar niet-jaarlijks onderhoud				
			a	o	s	b	n
Zuidelijk Flevoland							
Rijbaanverdubbeling							
Hogering, ged. A6-Hollandsedreef		2,77	***	**			
Buitenring, ged. Tussenring-Grote Vaartweg		1,18	***	*			
Nijkerkerweg		3,97	**	**			
Aanleg parallelwegen							
Aanleg fietspaden							
Reconstructie kruispunten							
krp. Nijkerkerweg-Flediteweg	***	0,61	**	**			
krp. Gooiseweg-Nijkerkerweg	***	0,61	**	***			
krp. Hogering-A6	***	0,39	***	***			
krp. Hogering-Audioweg	**	0,61	**	*			
krp. Hogering-Hollandsedreef	**	0,61	**	*			
krp. Hogering-Grasweg	**	0,61	**	*			2004
krp. Hogering-Karperweg	***	0,17	**	***			2003
krp. Tussenring-Vrijheidsweg	**	0,61	**	*			
krp. Tussenring-Buitenhoutsedreef	**	0,61	**	*			
krp. Vogelweg-Nachtegaallaan	*	0,33	*	*			
krp. Gooiseweg-Gooimeerdijk	**	0,39	**	**			
krp. Vogelweg-Lepelaarweg	*	0,33	*	**			
krp. Vogelweg-Wulpweg	*	0,33	*	*			
krp. Hogering-Tussenring	***	0,61	**	***			
krp. Buitenring-Jac. P. Tijsseweg	*	0,61	*	*			
krp. Buitenring-A6	*	0,61	**	*			
krp. Spiekweg-Dasselaarweg	*	0,33	*	*			
krp. Oostvaardersdijk-Grote Vaartweg	*	0,33	*	*			
Reconstructie wegvakken							
N702 Hogering, ged. Muziekwijk-Contabasweg (NB)	***	0,04	***	***			2003
N702 Hogering, ged.A6-Audioweg (NB + ZB)	***	0,04	***	***			2003
N704 Slingeweg, ged. Eemmeerdijk-Schillinkweg	**	0,17	*	**			2003
N702 Hogering, ged. Audioweg-Contrabasweg (ZB)	***	0,04	***	***			2004
N704 Gooimeerdijk, ged. Eemmeerdijk-Gooiseweg	**	0,04	*	*			2004
N702 Buitenring, ged. Grote Vaartweg-Lage Vaart (NB)	***	0,04	**	**			2005/2007
N702, Buitenring, ged. Tussenring-Polderdreef (ZB)	***	0,04	***	***			2005/2007
N706, Vogelweg, ged. Roerdompweg-Knardijk	**	0,17	*	**			2005/2007
N705 Spiekweg, ged. Horsterweg-brug Hoge Vaart	**	0,17	*	*			2005/2007
N305 Gooiseweg, ged. Waterlandseweg-Nijkerkerweg	***	0,04	**	**			2005/2007
N305 Gooiseweg, ged. Knardijk-Ganzenweg	***	0,04	**	**			2005/2007
N702 Hogering, ged. Tussenring-Karperweg (NB)	***	0,04	***	***			2005/2007
N702 Hogering, ged. Grasweg-viaduct Muziekdreef (NB)	***	0,04	***	***			2005/2007
N702 Hogering, ged. Viaduct Muziekdreef-Markerdreef (ZB)	***	0,04	***	***			2005/2007
N702 Hogering, ged. Madisonweg-Tussenring (ZB)	***	0,04	***	***			2005/2007
N301 Nijkerkerweg, ged. Nijkerkerbrug-Gooiseweg	***	0,08	***	**			2005/2007
N704 Slingeweg, ged. Schillinkweg-Nijkerkerbrug	**	0,17	*	**			2005/2007
N702 Tussenring, ged. Buitenring-Buitenhoutsedreef (ZB)	***	0,04	***	***			2005/2007
Nog te benoemen wegvakken uitvoering na 2006		1,38					
Totaal		19,28					

Toelichting projecten investeringen landwegen PMIT 2003-2007

In deze bijlage wordt een toelichting gegeven op een aantal geprogrammeerde investeringen landwegen 2003-2007 (product 3.1.5). Kostenramingen zijn exclusief BTW.

In het programma is een aantal projecten opgenomen die betrekking hebben op het verstevigen van de wegberm. Daarbij wordt gedacht aan een aanpassing van het dwarsprofiel van de weg waardoor een grotere verhardingsbreedte ontstaat naast de kantstreep, verruwing van de kantstrook en aan een verbetering van de wegberm over b.v. de eerste meter door deze steviger te maken. Dit kan door de toepassing van een bijzondere grondsoort, wapening in de berm, grasbetonstenen, toevoeging van puin, etc. Deze maatregelen zijn bedoeld om (de ernst van) enkelvoudige ongevallen te verminderen. De uitvoering van deze maatregel wordt zoveel mogelijk gecombineerd met het niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding. Op een aantal wegen is reeds een proef gedaan met de wijze waarop een bermversteviging het beste kan worden gerealiseerd. De projecten bermversteviging worden in deze bijlage niet afzonderlijk toegelicht.

Noordoostpolder

- **Afstandbediening Tollebekerbrug**
De Tollebekerbrug wordt lokaal door derden bediend (uitbesteed werk). Het realiseren van een afstandbediening is een financieel aantrekkelijke optie. Nader onderzoek zal worden uitgevoerd naar de wijze van afstandbediening en naar de lokatie van bediening op afstand.
- **Reconstructie brug Vollenhoverweg-Marknesservaart**
Het is noodzakelijk niet-jaarlijks onderhoud uit te voeren aan de brug over de Marknesservaart en aan de verharding van dit gedeelte van de Vollenhoverweg. Gezien de kosten die hiermee gemoeid zijn is het gewenst te bezien of de brug vervangen kan worden door een duiker. Naast de beschikbare middelen vanuit het onderhoud wordt in het programma rekening gehouden met een investeringsbedrag van € 336.135,-
- **Reconstructie brug Schokkerringweg-Palentocht**
De bestaande brug in de Schokkerringweg over de Palentocht is in een slechte onderhouds-toestand en is te smal. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties. De vervanging van deze brug kan het beste plaatsvinden gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud aan de Schokkerringweg en de uitvoering van de bermversteviging. Deze staan geprogrammeerd voor 2003. In het programma wordt rekening gehouden met een investeringsbedrag van € 201.680,-.
- **Bermversteviging Schokkerringweg**
Aan de Schokkerringweg zal in 2003 niet-jaarlijks onderhoud worden uitgevoerd. De gehele route tussen Nagele en Ens zal van een nieuwe verharding worden voorzien.
Het is gewenst gelijktijdig met deze overlaging een reconstructie van de weg uit te voeren. Gedacht wordt aan verbreding van de weg en het aanbrengen van een bermversteviging. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de vormgeving van de Schokkerringweg op het voormalige eiland Schokland. In een beleidsnotitie zal nader op deze aspecten worden ingegaan.
- **Fietsvoorziening Friesesluis**
Het fietsverkeer tussen Rutten/Bant en Lemmer wordt afgewikkeld via de Gemaalweg. De gehele route is voorzien van een vrijliggend fietspad, behoudens het laatste gedeelte nabij Lemmer. Op de Friese sluis, het nabij gelegen gemaal Buma en op het aansluitende deel van de fietsroute in Lemmer ontbreekt een fietsvoorziening. Het fietsverkeer moet hier gebruik maken van de hoofdrijbaan. Dit wordt ervaren als een ongewenste en onveilige verkeerssituatie.
Op basis van een onderzoek is destijds geconcludeerd dat de aanleg van vrijliggend fietspad met een beweegbare brug over de sluis de voorkeur verdient.
Uit een overleg met de gemeente Lemsterland is gebleken dat de gemeente voornemens is in 2004 de aansluitende deel van de Gemaalweg in Lemmer te reconstrueren. Het gedeelte binnen de bebouwde kom van Lemmer zal 30 km/uur-gebied worden en voor het fietsverkeer wordt gedacht aan de aanleg van rode fiets-suggestiestroken.
Het is gewenst de aanleg van het vrijliggend fietspad in Flevoland gelijktijdig gereed te hebben met de reconstructie van de Gemaalweg in Lemmer. Gezien het feit dat de gemeente Lemsterland voornemens is in 2004 een reconstructie van de Gemaalweg uit te voeren is een gelijktijdige uitvoering in 2004 gewenst.

- **Reconstructie kruispunten Domineesweg-A6**
In 2005 dient de Domineesweg ter hoogte van de aansluiting op de A6 te worden overlaagd. Gezien het ongevalbeeld op dit weggedeelte is een gelijktijdige reconstructie gewenst. Daarbij zullen de aansluitingen van de Abtsweg en Monnikenweg worden betrokken. De reconstructie van de aansluitingen op de A6 dient in samenspraak met het Rijk te worden uitgevoerd.
- **Staartweg herinrichting**
Voor 2005 wordt rekening gehouden met niet-jaarlijks onderhoud aan de Staartweg.
Nabij de bebouwde kom van Urk nemen door diverse ontwikkelingen het aantal uitritten, het aantal oversteekbewegingen en de verkeersintensiteit aanzienlijk toe. Het is gewenst de Staartweg aan te passen aan deze nieuwe situatie. Een gelijktijdige uitvoering met het niet-jaarlijks onderhoud is gewenst.
De gemeente Urk neemt (naar verwachting) per 1 januari 2003 het beheer en onderhoud over van het gedeelte aan de Staartweg binnen de bebouwde kom. In het programma wordt rekening gehouden met een bijdrage van €79.832,-.
- **Rotonde kruispunt Hannie Schaftweg-verbindingsweg Urkerweg**
Gezien het ongevalbeeld op dit kruispunt is een reconstructie gewenst. De reconstructie is gelijktijdig met het niet-jaarlijks onderhoud geprogrammeerd (2005/2007). De kosten worden op basis van de normkosten voor een rotonde geraamd op € 323.529,-.
- **Reconstructie kruispunt Muntweg-A6**
Gezien het ongevalbeeld is het gewenst de vormgeving van de aansluitingen van de op- en afritten van de A6 op de Muntweg aan te passen. De reconstructie is gelijktijdig met het niet-jaarlijks onderhoud geprogrammeerd (2005/2007). Er dient een nader onderzoek te worden uitgevoerd naar de gewenste kruispuntoplossing.

Oostelijk Flevoland

- **Reconstructie (baanverdubbeling) N302, Ganzenweg**
In 2001 is een aanvang gemaakt met de voorbereiding van de baanverdubbeling van de Ganzenweg door te starten met de MER. De voorbereiding van dit project heeft geheel 2002 in beslag genomen. Naar verwachting zal in 2003 de uitvoering van dit project starten.
De totale kosten worden geraamd op € 5,15 miljoen, waarvan in 2001/2002 reeds rekening is gehouden met een bedrag van € 150.000,-.
- **Rotonde kruispunt Houtribweg-Markerwaarddijk**
De verkeersafwikkeling en –onveiligheid laat veel te wensen over. Het kruispunt behoort tot de relatief gevaarlijkste kruispunten in provinciale wegen in Flevoland. Bij de voorbereiding van dit project zal in samenspraak met de gemeente Lelystad aandacht worden besteed aan de ontsluiting van het omliggende gebied, zoals Golfpark, Batavia stad en Houtribhoogte.
Er wordt in de programmering rekening gehouden met een start van de uitvoering van het project in de 1e helft van 2003.
- **Rotonde kruispunt Swifterweg-Rietweg**
De afgelopen jaren zijn er diverse maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid op dit 4-taks kruispunt te verbeteren. Ondanks deze maatregelen behoort het kruispunt tot de gevaarlijkste kruispunten in provinciale wegen in Flevoland. Een adequate oplossing is de aanleg van een rotonde. In het programma wordt rekening gehouden met de uitvoering hiervan in 2004.
- **Aanpassing Houtribweg, ged. NS-Noordertocht**
In 2004 zal niet-jaarlijks onderhoud plaatsvinden aan de verharding van dit weggedeelte. Het is gewenst om gelijktijdig met dit onderhoud de vormgeving van dit dubbelbaans gedeelte aan te passen. Ter plaatse van de kruispunten dient het aantal rijstroken te worden teruggebracht en de vluchtstrook kan komen te vervallen.
- **Rotonde kruispunt Dronterringweg-Biddingringweg**
- **Parallelweg Hanzeweg, gedeelte Biddingringweg-Hoge Vaart**

De Hanzeweg vormt een belangrijke schakel in de wegverbindingen tussen Lelystad-Dronten-Kampen. De verkeersintensiteit op de Hanzeweg zal de komende jaren aanzienlijk toenemen. De komende jaren zullen forse investeringen noodzakelijk zijn om de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te waarborgen c.q. te verbeteren.

Op de Hanzeweg is sprake van een onveilige situatie op met name het gedeelte tussen de Biddingringweg en de Hoge Vaart in verband met de aanwezigheid van uitritten en de vormgeving van de weg. In de plannen voor dit gedeelte wordt thans rekening gehouden met de aanleg van een ventweg aan de noordzijde en met de aanleg van een parallelweg aan de zuidzijde van de weg. De bestaande fietspaden blijven gehandhaafd. In samenhang hiermee dient het kruispunt van de Dronterringweg-Biddingringweg te worden gereconstrueerd tot een (ruime) rotonde. De uitvoering van dit project staat gepland voor de jaren 2005/2006. In een notitie nader worden ingegaan op deze oplossing en zal er een beter inzicht in de kosten ontstaan. In het voorliggende programma wordt rekening gehouden met een bedrag van € 1,40 miljoen voor de aanleg van de parallelwegen/ventwegen en een bedrag van € 0,62 miljoen voor de rotonde.

- **Rotonde kruispunt Biddingringweg-De Wissel**
Het kruispunt komt voor op de lijst met gevaarlijkste kruispunten in provinciale wegen. In het programma wordt rekening gehouden met een reconstructie van dit kruispunt tot een ruime rotonde. De uitvoering staat geprogrammeerd voor 2007.
- **Parallelweg Hanzeweg, gedeelte Hoge Vaart-Roggebotsluis**
In aansluiting op de aanleg van de parallelweg langs de Hanzeweg tussen de Biddingringweg en de Hoge Vaart dient het aansluitende gedeelte van de Hanzeweg van een parallelweg te worden voorzien. De kosten van dit project worden globaal geraamd op € 3,15 miljoen.
In het programma wordt rekening gehouden met een start van dit project in 2006.
- **Parallelweg Dronterringweg**
In het programma wordt rekening gehouden met een start van de aanleg van een parallelweg langs de Dronterringweg in 2006. Hierbij wordt er van uitgegaan dat de aanleg van de N23 tussen Lelystad en Dronten voorlopig niet aan de orde is.
De kosten van het project worden globaal geraamd op € 3,95 miljoen.

Zuidelijk Flevoland

- **Reconstructie kruispunt Hogering-Karperweg**
Van de kruispunten in provinciale wegen vinden op dit kruispunt de meeste ongevallen plaats. In 2003 dient niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding op dit kruispunt te worden uitgevoerd. Het is gewenst gelijktijdig een zodanige aanpassing in de vormgeving van het kruispunt aan te brengen dat de verkeersveiligheid aanzienlijk wordt verbeterd. In 2002 zal het onderzoek naar de gewenste maatregelen worden afgerond.
- **Reconstructie kruispunt Hogering-Markerdreef**
Op dit kruispunt vinden relatief veel ongevallen plaats. Op basis van een onderzoek zullen maatregelen voor verbetering van de verkeersafwikkeling en -veiligheid worden voorgesteld. Dit onderzoek zal in 2002 worden afgerond. In het programma wordt rekening gehouden met een investeringsbedrag van € 126.050,-.
- **Aanpassing Gooimeerdijk, gedeelte Eemmeerdijk-Gooiseweg**
In 2003 dient niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding van dit weggedeelte te worden uitgevoerd. Het is gewenst gelijktijdig hiermee de vormgeving van de kruispunten in dit weggedeelte aan te passen
- **Reconstructie kruispunt Gooiseweg-Nijkerkerweg**
- **Reconstructie kruispunt Nijkerkerweg-Flediteweg**
De verkeersintensiteiten op de provinciale Gooiseweg en Nijkerkerweg blijven de komende jaren aanzienlijk toenemen. Op de kruispunten Gooiseweg-Nijkerkerweg en Nijkerkerweg-Flediteweg vinden thans reeds regelmatig ernstige ongevallen plaats.
De komende jaren zal een onderzoek worden uitgevoerd naar de wijze waarop de beide kruispunten kunnen worden gereconstrueerd. In de programmering is rekening gehouden met een investeringsbedrag voor beide kruispunten van € 613.445,-.

- Nader in te vullen reconstructie kruispunt SAW Almere
De verkeersintensiteiten op de stadsautowegen in Almere neemt aanzienlijk toe. De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de kruispunten komt daardoor onder druk te staan. In het programma wordt voor 2007 rekening gehouden met een reconstructie van één of meerdere kruispunten in de stadsautowegen.

Algemeen

- Vastgelegde verplichting kruispunt Leemringweg-Zuiderringweg
In juli 1999 is de rotonde op het kruispunt Leemringweg-Zuiderringweg in Kraggenbrug in gebruik genomen. De aanleg van een rotonde maakt met name de oversteek voor het fietsverkeer aanzienlijk veiliger. De provincie had de uitvoering van dit project geprogrammeerd voor 2003, maar de gemeente Noordoostpolder neemt de kapitaalslasten tot dat jaar voor haar rekening. In het voorliggende programma wordt rekening gehouden met het beslag dat dit project vanaf het jaar 2003 legt op de financiële ruimte (€ 339.495,-).
- Vastgelegde verplichting rotonde Swifterweg-De Baan
In 1999 is besloten tot een versnelde uitvoering van de reconstructie van het kruispunt Swifterweg-De Baan. De uitvoering van dit project is eind 2000 afgerond.
De uitvoering van dit project stond in het voorgaande PMIT geprogrammeerd voor 2004 maar met een bijdrage vanuit het EPD en van de gemeente Dronten heeft een snellere uitvoering van het project plaatsgevonden. De gemeente Dronten neemt de kapitaalslasten van het provinciale deel over de jaren 1999-2004 voor haar rekening. In het voorliggende programma wordt rekening gehouden met het beslag dat dit project vanaf 2004 legt op de financiële ruimte (€ 584.034,-).
- Verbetering haltevoorzieningen OV
In het programma wordt voor 2003 rekening gehouden met de verbetering van haltevoorzieningen. Het betreft veelal de plaatsing vanabri's en verbetering van de perrons en voetpaden. Tevens wordt aandacht besteed aan de verdere aankleding van de halte-voorzieningen door middel van het haltebord, prullenbak, fietsenstalling, etc.

Weg	Wegvak
Biddingringweg	Harderringweg – Kubbeweg
Biddingringweg	Palingweg – Dronterweg
Biddingringpad	Harderringweg – Swifterweg
Biddingringpad	Botweg – Palingweg
Drontermeerdijk	Hanzeweg – Elburgerweg
Dronterringweg	Biddingweg/Tarpanweg – de Noord
Dronterweg	Lisdoddepad – Swiferringweg
Elburgerweg	Kruispunt Elburgerweg/Spijkweg - brugdek Elburgerbrug
Gooiseweg	Larserweg – brug Hoge vaart
Hanzeweg	Biddingringweg – parkeerplaats nabij Roggebotsluis
Larserpad	Brug Lage vaart – Vogelweg
Larserweg (ZB)	Meerkoetenweg – Vleetweg
Spijkweg	Colombinehuis – 't Spijkven
PWG Dronterweg	Larserringweg – bebouwde kom Lelystad
Fp Dronterringweg	Kamperhoekweg – de Noord
Fp Dronterweg	Larserringweg – Parallelweg (ZZ)
Fp Gooiseweg	Hoge vaart – Harderringweg
Fp Harderdijk	Spijkweg – Harderbosweg
Fp Houtribdijk	Parkeerplaats - hmp 20.8
Buitenring (NB)	Grote Vaartweg – brug Lage vaart (hmp 16.5)
Buitenring (ZB)	Hogering/Tussenring – Polderdreef
Futenweg	Larserpad – Gooiseweg
Gooiseweg	Waterlandseweg – Nijkerkerweg
Gooiseweg	Knardijk – Ganzenweg
Hogering (NB)	Buitenring/Tussenring – Karperweg
Hogering (NB)	Grasweg – viaduct Muziekdreef
Hogering (ZB)	Viaduct Muziekdreef – Markerdreef
Hogering (ZB)	Madisonweg – Buitenring/Tussenring
Knarweg	Futenweg – eigendomsgrens
Nijkerkerweg	Nijkerkerbrug – Gooiseweg
Slingerweg	Schillinkweg – Nijkerkerweg
Spiekweg	Horsterweg – Gooiseweg
Spiekweg	Gooiseweg – brug Hoge vaart
Tussenring (ZB)	Hogering/Buitenring – Buitenhoutsdreef
Vogelweg	Roerdompweg – Knardijk
Fp Knardijk	Ganzenpad – oversteek Zeewolderdijk
Fp Spiekweg	Brug Hoge vaart – Schollevaarweg
Fp Vogelweg	Leeuwerikweg – Paradijsvogelweg
Domineesweg	Industrieterrein – baanverdubbeling rijksweg A6
Gemaalweg	Rotonde – bebouwde kom Rutten
Kuinderweg (N351)	Muntweg – Provinciegrens
Hannie Schaftweg (N351)	Espelerweg – Urkervaart
Hannie Schaftweg (N717)	Urkervaart – rotonde Karel Doormanweg/Randweg
Hannie Schaftweg (N717)	Viaduct RW A6 (hmp 5.2) – Nagelerweg
Kraggenburgerweg	Rotonde Kraggenburg – brug Zwolse vaart (Voorstersluis)
Leemringweg	Rotonde Kraggenburg – hmp 1.200
Muntweg	Viaduct RW A6 – rotonde 'Banterweg/Espelerweg'

Weg	Wegvak
PW Muntweg	Fietstunnel – aansluiting fietspad
Staartweg	Hmp 1.485 (toekomstige) grens bebouwde kom Urk – Espellerringweg
Urkerweg	Hmp 2.675 (toekomstige) grens bebouwde kom Urk– Zuidwesterringweg
Vollenhoverweg	Rotonde Steenwijkerweg – rotonde Ettenlandseweg
Westerringweg	rotonde 'Espel' - rotonde 'Creil'
Wrakkenweg	Noorderringweg – rotonde bebouwde kom Rutten
Zuiderringweg	Kamperweg – einde bebouwde kom Ens
Fp Espelerweg	Tollebekerweg - Hannie Schaftweg
Fp Hannie Schaftweg	Randweg - Nagelerweg
Fp Steenwijkerweg	Rotonde Vollenhoverweg – rotonde Uiterdijkenweg
Fp Urkerweg	Hmp 2.675 (toek.) grens bebouwde kom Urk – Fazantendrift (Tollebeek)



na 2007

17. 10. 2001



nationale/regionale
recreatieve fietsroute

2014 - augustus 2015

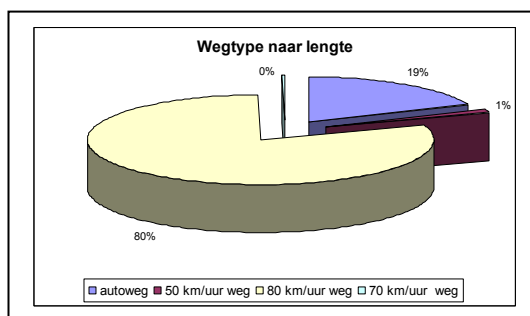
Bijlage 6

Infrastructuur en transport provincie Flevoland, feiten en cijfers 2001

Infrastructuur

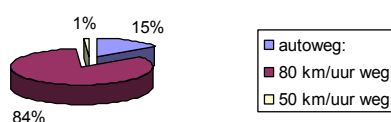
Wegen

Wegtype	lengte
autoweg	94 km
80 km/uur weg	405 km
70 km/uur weg	2 km
50 km/uur weg	6 km
Totaal	507 km
Parallelweg	45 km
Fietspad	360 km



Wegtype naar lengte

	2	Voorzieningen t.
Bruggen vast	50	
Bruggen beweegbaar	3	
Viaducten	25	
Tunnels	7	
Rotondes	23	
Verkeerregelinstanties	14 kruispunten	
Openbare verlichting	66 kruispunten / wegvakken	
Meetpunten intensiteit	12	
Meetpunten snelheid	5	
Wegberm	906 ha	
Wegsloot	720 km	
Bomen	41.000 stuks	
Singels	83 ha	
Sierbeplanting	0,7 ha	



Vaarwegen

Lengte	167 km
--------	--------

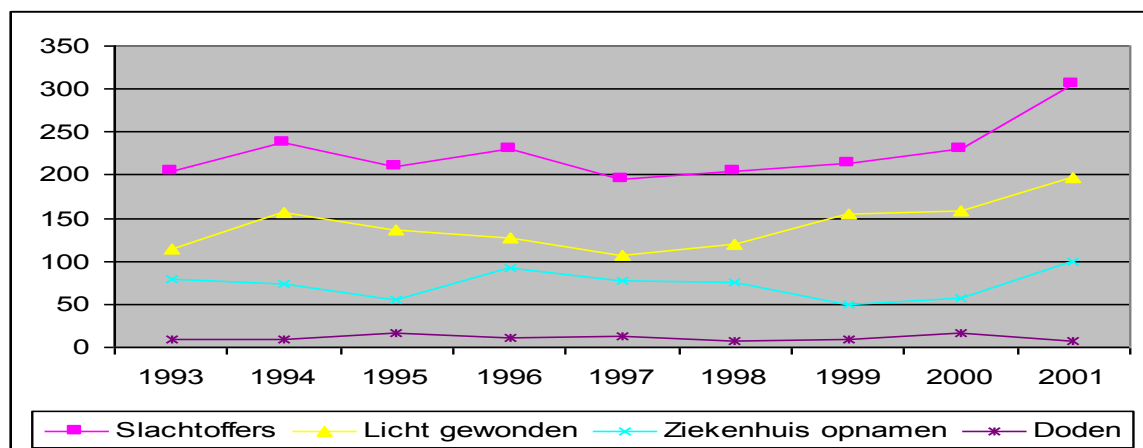
Voorzieningen t.b.v. het vaarwegverkeer

Sluizen op afstand bediend	2
Sluizen lokaal bediend	7
Sluizen zelfbediening	1
Aanlegsteigers	42
Natuurvriendelijke oevers	25 km

Verkeersveiligheid (bron: AVV)

Ongevallen en Slachtoffers op Provinciale Wegen 1993-2001

Jaar	Ongevallen	Letsel ongevallen	Dodelijke Ongevallen	Slachtoffers	Ziekenhuis opnamen	Licht Gewonden	Dodelijke Slachtoffers
1993	593	129	9	204	79	115	10
1994	730	142	8	238	73	156	9
1995	676	156	15	210	56	137	17
1996	714	157	10	230	92	127	11
1997	679	124	12	196	77	107	12
1998	703	132	8	204	76	120	8
1999	729	158	7	213	49	155	9
2000	715	152	16	231	57	158	16
2001	759	185	7	305	100	198	7



Ongevallen en Slachtoffers op Provinciale Wegen in 2001 naar aard van het ongeval

Aard ongeval	Ongevallen	Letsel ongevallen (incl. dodelijke)	Slachtoffers	Ziekenhuis opnamen	Licht Gewonden	Aantal Doden
Voetganger	5	4	4	1	1	2
Gepark. vrtg	19	0	0	0	0	0
Dier	54	0	0	0	0	0
Vast voorwerp	129	35	47	23	22	2
Los voorwerp	14	1	1	1	0	0
Frontaal	28	19	44	19	22	3
Flank	241	67	111	34	77	0
Kop/staart	179	42	64	11	53	0
Eenzijdig	90	24	34	11	23	0
Aantallen	759	192	305	100	198	7

Blackspots Kruispunten Provinciale wegen 1999-2001

Nr.	Weg 1	Weg 2	Weg 3	Dod. ong.	Letsel ong.	UMS*	Totaal aantal ong.	Gewogen totaal
1	Hogering	Hogering	Karperweg	2	11	24	37	154
2	Hogering	Hogering	Markerdreef		6	24	30	84
3	Buitenring	Buitenring	Grote Vaartweg		7	13	20	83
4	Gooise weg	Gooise weg	Larserweg		5	16	21	66
5	Muntweg	Muntweg	Friese pad		5	7	12	57
6	Tussenring	Tussenring	Vrijheidsdreef		4	12	16	52

7	Gooise weg	Gooise weg	Nijkerkerweg		4	12	16	52
8	Tussenring	Tussenring	Aansluiting A6		4	7	11	47
9	Hogering	Hogering	Botterweg		4	3	7	43
10	Houtribweg	Markerwaarddijk	Houtribweg		3	10	13	40
11	Hogering	Hogering	Contrabasweg		3	8	11	38
12	Rietweg	Rietweg	Swifterweg	1	2	7	10	37
13	Elburgerweg	Elburgerweg	Drontermeerdijk		3	7	10	37
14	Biddingringweg	Biddingringweg	Dronterringweg	1	2	6	9	36
15	Zuiderringweg	Drietoersweg	Drietoersweg		3	5	8	35
16	Buitenhoutsedreef	Buitenhoutsedreef	Tussenring		3	5	8	35
17	Hannie Schaftweg	Urkerweg	Hannie Schaftweg		3	3	6	33
18	Nijkerkerweg	Flediteweg	Flediteweg	1	2	2	5	32
19	Biddingringweg	Biddingringweg	De Wissel		2	12	14	32
20	Hogering	Grasweg	Grasweg		3	2	5	32

* UMS: Uitsluitend Materiële Schade

Bij het gewogen totaal zijn dodelijke ongevallen en letselonegevallen 10 keer zo zwaar meegerekend als ongevallen waarbij alleen sprake was van materiële schade.

Slachtoffers op Provinciale Wegen in 2001 naar leeftijd

Leeftijd slachtoffer	Slacht- offers	Gewonden	Ziekenhuis- opnamen	Licht- Gewonden	Doden
0 - 11 jaar	21	21	9	12	
12 - 15 jaar	13	12	2	10	1
16 - 17 jaar	11	11	2	9	
18 - 24 jaar	50	50	19	31	
25 - 39 jaar	98	95	29	66	3
40 - 49 jaar	54	53	22	31	1
50 - 59 jaar	16	15	5	10	1
60 - 69 jaar	16	15	5	10	1
70 jaar e.o.	22	22	5	17	
Onbekend	4	4	2	2	
Totaal	305	298	100	198	7

Transport

Wegen

voertuigkilometers per werkdag

1998	1999	2000	2001
2,57 miljoen	2,66 miljoen	2,68 miljoen	2,84 miljoen

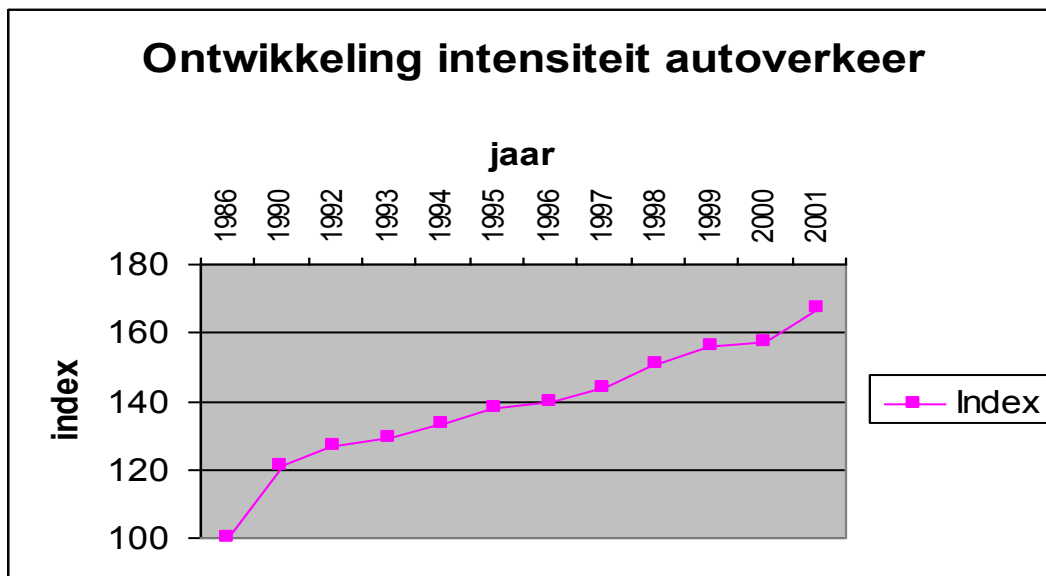
Overzicht intensiteit belangrijkste provinciale wegen 1995 t/m 2001

Wegbenaming	Werkdagintensiteit					Vrachtverkeer		Fietsverkeer
	1995	1998	1999	2000	2001	2001	%	2001
Waterlandseweg (Vogelweg/A27)				15600	15800	1982	12.5%	
Gooiseweg bij Knardijk	7800	8500	8600	8500	8500	1020	12%	-
Biddingringweg (Biddinghuizen)	6300	6700	6900	6900	6900	1035	15%	230
Nijkerkerbrug	12300	14400	15000	15100	15700	1570	10%	130
Hardersluis	18700	21000	22200	22600	23300	2097	9%	630

Ganzenweg	11400	12500	12800	12000	13000	1456	11.2%	40
Larserweg (Meerkoetweg)	13200	15600	16800	17500	17600	2288	13%	30
Houtribdijk	6700	7200	7400	7700	7800	1309	17%	70
Elburgerbrug	9200	9700	9900	9900	9800	1372	14%	175
Dronterweg	7900	8200	8300	8400	8500	1080	12.7%	125
Hanzeweg (Roggebotsluis)	10400	11900	12300	12400	12800	1408	11%	380
Dronterringweg (Rendier/Eland.)	8600	10000	10800	10700	11500	1852	16.1%	270
Swifterringweg (Swifterbant)	5000	5500	5700	5700	5800	754	13%	100
Houtribweg (Flevomarina)	4300	4900	5100	5700	6600	1240	18.8%	10
Biddingweg (Bisonweg)	1900	2100	2100	2100	2200	176	8%	30
Swifterweg (Zeebiesweg)	2200	2400	2500	2500	2500	225	9%	20
Kamperhoekweg	4100	4500	4600	4600	4600	782	17%	-
Oldebroekerweg	1700	3500	3600	3600	3600	396	11%	20
Drontermeerdijk	2500	2700	2800	2800	2800	252	9%	115
Spijkweg	3400	3700	3800	4000	4100	369	9%	80
Harderdijk	4600	5000	5100	5200	5200	468	9%	-
Harderbosweg	4000	4300	4400	4500	4600	315	7%	-
Spiekweg (Zeewolde)	5300	7000	7300	7800	8300	1079	13%	50
Schollevaartweg	1500	1600	1600	1600	1700	119	7%	30
Roerdompweg	1500	1600	1600	1600	1700	119	7%	10
Vogelweg (Roerdompweg)	2200	2300	2400	2700	2800	196	7%	10
Oostvaardersdijk (noord)	4500	4800	5200	5600	6300	470	7.5%	-
Ijmeerdijk	3300	3300	4100	4400	4700	329	7%	-
Pampuspad	3300	3300	3900	4200	4400	308	7%	-
Hogering (Parallel/Audiodreef)	21800	21800	22800	23700	25600	1945	11%	-
Buitenring (Tussenring)	21500	22600	23300	24000	26100	3393	13%	-
Tussenring	14000	17400	17900	18600	19400	1552	8%	-
Grote Vaartweg	3600	4000	4100	4200	4300	473	11%	-
Eemeerdijk	2700	2700	2800	2800	2700	189	7%	-
Slingerweg	2800	2800	2800	2800	2800	196	7%	-
Zeewolderdijk	4600	5100	5300	5400	6000	660	11%	300
Bremerbergweg	1800	2000	2000	2000	2100	126	6%	135
Urkerweg	3400	3800	3900	4000	3900	491	12.6%	160
Hannie Schaftweg	3400	3800	3900	3900	3900	429	11%	30
Espelerweg	2000	2300	2300	2300	2400	216	9%	-
Muntweg	5300	5500	5600	5800	7800	1030	13.2%	190

Wegbenaming	Werkdagintensiteit					Vrachtverkeer		Fietsverkeer
	1995	1998	1999	2000	2001	2001	%	2001
Kuinderweg grens	4300	4500	4600	4800	4900	588	12%	40
Marknesserweg	7900	8500	8800	8800	9000	990	11%	730
Vollenhoverweg grens	7100	7500	8200	7900	7900	790	10%	270
Steenwijkerweg grens	3400	3700	3800	3900	3900	468	12%	50
Noorderringweg	2200	2300	2300	2300	2300	230	10%	30
Oosterringweg	2400	2500	2500	2500	2500	350	14%	70
Leemringweg	2000	2100	2100	2100	2200	220	10%	150
Domineesweg	3500	3600	3700	3800	3800	380	10%	20
Schokkerringweg	3500	3700	3800	3900	4500	855	19%	20
Zuiderringweg	3300	3400	3400	3500	3800	570	15%	130
Kraggenburgerweg	3000	3100	3100	3100	3300	330	10%	80
Repelweg	2800	3000	3000	3000	3200	320	10%	80
Gemaalweg grens	3300	3300	3300	3300	3100	360	12%	30
Wrakkenweg	1500	1600	1600	1600	1600	192	12%	20
Galemalaan	2200	2200	2200	2200	2300	276	12%	60

Westerringweg	2200	2200	2300	1600	1700	306	18%	20
Espelerringweg	2200	2200	2300	1700	1800	270	15%	-
Staartweg	2200	2300	2300	2300	2400	288	12%	-
Nagelerweg	2600	2900	3000	3000	3100	372	12%	140
Banterweg	2500	2500	2500	2500	2500	250	10%	280
Zuidwesterringweg	2200	2300	2300	2300	2300	230	10%	40



Indexcijfers autoverkeer (grafiek en tabel)

Jaar	1986	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Index	100	121	127	129	133	138	140	144	151	156	157	166

Vaarwegen

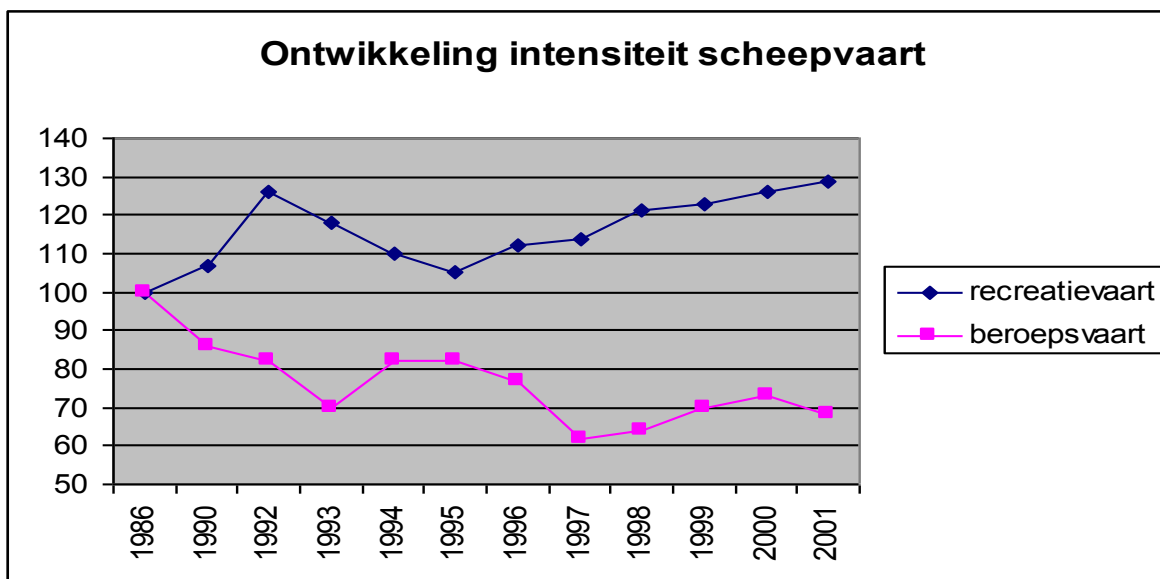
Overzicht passage sluizen en bruggen 2001

	Recreatievaart	Beroepsvaart	Tonnen vervoerde goederen
Zuidersluis	3.613	1.606	404.431
Vaartsluis	2.428	1.367	342.940
Noordersluis	1.727	2.252	647.091
Kampersluis	2.549	640	71.680
Ketelsluis	4.338	605	69.009
Voorstersluis	8.297	593	41.834
Friese sluis	5.676	301	12.330
Urkersluis	2.528	712	86.723
Marknessersluis	5.657	492	34.788
Larsersluis	1.256	.	.
2001 totaal:	38.069	8.568	1.710.826

Brugpassages

	Beroepsvaart	Recreatievaart
--	--------------	----------------

Elburger brug	4.536	26.593
Tollebeker brug	712	2.528
Vollenhover-brug	304	11.349
2001 totaal:	5552	40.470



Ontwikkeling intensiteit scheepvaart (grafiek index beroeps- en recreatievaart)

Indexcijfers sluispassages recreatievaart

Jaar	1986	1990	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Index	100	107	118	110	105	112	114	121	123	126	129

Indexcijfers sluispassages beroepsvaart

Jaar	1986	1990	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Index	100	86	70	82	82	77	62	64	70	73	68

Collectief vervoer

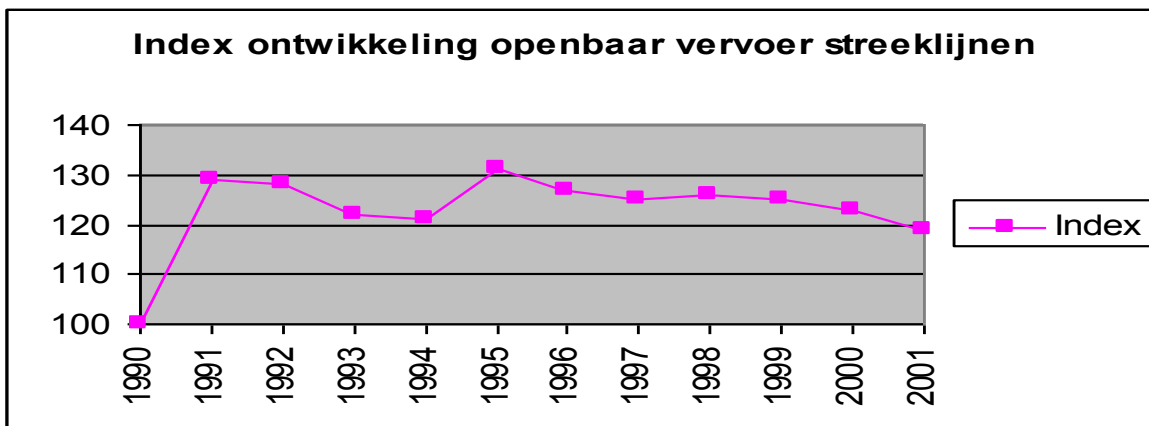
Flevolijn (aantal passagiers per werkdag)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Index2001 1996=100
NS Lelystad-Almere Buiten O	9.873	10.231	10.894	10.710	11218	11719	119
NS Almere Buiten O-Almere Buiten	9.873	10.231	10.894	10.710	11218	11719	119
NS Almere Buiten-Almere Parkwijk	13.611	14.519	16.233	17.087	17322	17505	129
NS Almere Parkwijk-Almere CS	14.487	15.745	17.962	18.776	19726	20312	140
NS Almere CS-Almere Muziek	22.121	25.075	27.546	27.919	31562	30644	139
NS Almere Muziek-Almere Poort	25.324	27.863	30.852	31.855	36113	34327	136
NS Almere Poort –Weesp	25.324	27.863	30.852	31.855	36113	34327	136

Gebruik aantal streekvervoerlijnen (belangrijkste lijnen)

Streekvervoerlijn	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Emmeloord - Lemmer	1001	985	1007	796	950	726
Emmeloord - Marknesse	1215	1200	1031	1215	1358	1279
Emmeloord – Urk	1811	1736	1740	1811	1719	1723
Emmeloord - Kampen	2812	2630	2750	2812	2500	1912
Marknesse – Kraggenburg	420	455	489	420	457	373

Lelystad - Emmeloord	787	817	873	721	750	730
Lelystad - Harderwijk	912	933	921	912	947	1030
Lelystad - Dronten	1889	2005	1996	1982	2121	2230
Dronten - Elburg	19	20	18	26	20	10
Dronten - Kampen	3283	3190	3202	3236	3400	3153
Dronten - Harderwijk	884	922	996	884	900	848
Dronten - Swifterbant	810	893	1001	906	958	786
Zeewolde - Harderwijk	843	746	750	1014	1202	1194
Almere - Hilversum	944	842	863	944	830	910
Almere - Hollandse Brug	5498	5346	5518	5469	5500	4614



Ontwikkeling aantal reizigers streekvervoer (grafiek index):

Jaar	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Index	100	129	128	122	121	131*	127	125	126	125	127	119

*systeemwijziging telgegevens Midnet

Voorzieningen t.b.v. het openbaar vervoer

OV lijnen	34
Halteplaatsen	220 (langs provinciale wegen)
Abri's	124 (langs provinciale wegen)

Gebruik carpoolplaatsen 2001

		Gemiddelde bezetting / dag		Voorzieningen		
Carpoolplaats	P-plaatsen	auto / dag	%	fietsenrek	bushalte	telefooncel
Banterweg	20	5	26%			
Muntweg	15	17	115%			
H.Schaftweg	20	13	64%			
Domineesweg	27	20	75%		ja	
Larserweg	39	39	99%			ja
Hanzeweg/Roggebot	30	6	19%		ja	
Houtribdijk/sluis	20	2	8%			ja
A6 Lelystad Houtribweg	10	3	27%			
A6 Almere-Haven	32	18	58%	ja	ja	ja
A6 Almere-Stad	46	18	39%			ja
A6 Muiderzand	30	1	3%		ja	
A27 Stichtsebrug	30	11	36%	ja	ja	ja

Procedures kredieten investeringen en niet-jaarlijks onderhoud

Inleiding

Onderstaand wordt de bestaande gedragslijn beschreven met betrekking tot (geactiveerde) investeringen en niet-jaarlijks onderhoud bij wegen en vaarwegen.

A. Procedures investeringen wegen en vaarwegen

Investeringen wegen

a. autorisatie kredieten

Jaarlijks worden in de begroting de kapitaallasten geraamd van de voorziene (nieuwe) investeringen in dat jaar. De basis hiervoor is het PMIT. In het PMIT zijn (voorlopige) ramingen voor de diverse investeringen opgenomen.

Door vaststelling van de begroting autoriseren Provinciale Staten het totale investeringsvolume in de vorm van een raamkrediet(bijvoorbeeld raamkrediet investeringen 2001) voor de uitvoering van de investeringen zoals die voor het desbetreffende jaar (2001) in het PMIT zijn vermeld. Dit is het budgettaire kader waarop de kapitaallasten zijn gebaseerd. Het raamkrediet wordt, in verband met werken die gestart zijn in 2001 maar die doorlopen naar latere jaren, verhoogd met het resterende investeringsbedrag van de betreffende werken. Daarnaast wordt er mee ingestemd dat met de voorbereiding mag worden begonnen in het begrotingsjaar van de in het PMIT opgenomen werken voor het daaropvolgende begrotingsjaar. (bijv. 2002) Er worden derhalve door Provinciale Staten geen kredieten per afzonderlijk investeringswerk beschikbaar gesteld (uitgezonderd bijzondere gevallen).

Binnen het totale raamkrediet zoals dat door Provinciale Staten is geautoriseerd stellen Gedeputeerde Staten uitvoeringskredieten per afzonderlijk werk beschikbaar. Deze uitvoeringskredieten zijn gebaseerd op de aanbestedingsresultaten (verhoogd met de ingeschatte eventueel bijkomende kosten). Tevens wordt in het uitvoeringskrediet rekening gehouden met eventuele voorbereidingskosten die tijdelijk ten laste van het algemene voorbereidingskrediet zijn gebracht. Deze kunnen dan direct worden overgeboekt naar het uitvoeringskrediet. Het GS-voorstel omvat de raming in het PMIT, de eigen (geactualiseerde) besteksraming en de aannemingssom. Uitgangspunt is dat alle in het PMIT vermelde werken voor het desbetreffende jaar binnen het daarvoor beschikbare raamkrediet worden gerealiseerd.

Gedeputeerde Staten zijn bevoegd tegenvallende uitgaven bij aanbesteding te compenseren met meevallende uitgaven van andere investeringen mits aannemelijk is dat alle investeringswerken kunnen worden uitgevoerd binnen het raamkrediet. Mocht dit niet het geval zijn dan wordt bij de voor- en najaarsrapportage een wijziging voorgesteld aan Provinciale Staten.

b. begrotingsjaar(on)afhankelijkheid uitvoeringskredieten

De uit het raamkrediet door GS beschikbaar gestelde uitvoeringskredieten per investeringswerk zijn jaaronafhankelijk. Mogelijke uitgaven in een volgend begrotingsjaar worden niet opnieuw geautoriseerd. Er kan dus gedurende meerdere jaren over worden beschikt.

Nadat het investeringswerk financieel is afgewikkeld, wordt het uitvoeringskrediet afgesloten. De uiteindelijke hoogte van de investering bepaalt de kapitaallasten van het werk.

c. over- en onderschrijdingen

voorbereiding

Indien tijdens de voorbereiding van een werk blijkt dat het in het PMIT opgenomen krediet niet toereikend is zal hiervan melding gemaakt worden aan GS. Wanneer zulks gevolgen heeft voor het raamkrediet zal bij voor- of najaarsrapportage een voorstel tot wijziging aan Provinciale Staten worden gedaan.

Binnen de afdeling Wegen en Verkeer bestaat een procedure waarin maandelijks de financiële stand van een project wordt gemeld. In geval van afwijking van kredieten die invloed kunnen hebben op de overige projecten binnen het raamkrediet zal doormelding plaatsvinden aan GS.

uitvoering

Indien een werk (tijdens de uitvoering) onverhoopt duurder dreigt uit te vallen, zal een voorstel aan GS gedaan worden om het uitvoeringskrediet te verhogen. Een dergelijke verhoging dient dan wel binnen het totale raamkrediet te passen, in die zin dat te verwachten is dat de overige investeringen wel gerealiseerd kunnen worden. Zo niet, dan zal een voorstel aan Provinciale Staten noodzakelijk zijn om het raamkrediet te verhogen.

Indien een aanvankelijk voorgenomen investering in het begrotingsjaar uiteindelijk geen doorgang vindt en er dus geen uitvoeringskrediet beschikbaar is gesteld, kan besloten worden een ander werk naar voren te halen. Hiertoe dient een voorstel aan Provinciale Staten te worden gedaan via de voor- of najaarsrapportage.

Indien na afloop van het jaar blijkt dat er binnen het raamkrediet nog ruimte resteert nadat uitvoeringskredieten beschikbaar zijn gesteld (bijvoorbeeld omdat een of meerdere werken worden doorgeschoven of omdat aanbestedingen meevielen), kan deze ruimte worden ingezet ten behoeve van het programma voor het nieuwe jaar. Daartoe dienen Provinciale Staten via de voorjaarsrapportage (op basis van een herziening van het PMIT) een besluit te nemen om het raamkrediet voor het nieuwe jaar te verhogen.

Indien een investeringswerk op afrekeningbasis uiteindelijk goedkoper uitvalt dan het beschikbare uitvoeringskrediet, vervalt de resterende ruimte in het uitvoeringskrediet. Gegeven het feit dat de uitvoeringskredieten zijn gebaseerd op het aanbestedingsresultaat (inclusief bijkomende kosten) zal het hier normaliter om relatief geringe bedragen gaan.

d. kleine investeringen

Het vorenstaande heeft geen betrekking op de zogeheten kleine investeringen wegen, waarvoor in de begroting een jaarlijks budget is opgenomen. Daarvoor gelden de normale procedures (baten en lastenstelsel) die van toepassing zijn op jaarbudgetten. Het budget is derhalve begrotingsjaarafhankelijk, hetgeen inhoudt dat in enig jaar niet bestede middelen aan het eind van dat jaar vervallen. Indien werken niet binnen het begrotingsjaar worden gerealiseerd, komen deze ten laste van het budget voor het nieuwe jaar.

Bij voor- en najaarsrapportage en in bijzondere gevallen kunnen voorstellen worden gedaan om het budget op- of neerwaarts bij te stellen, e.e.a op dezelfde wijze als dit voor andere begrotingsposten geldt.

e. voorbereidingskrediet

De apparaatskosten die nodig zijn voor de voorbereiding van de investeringswerken in het betreffende begrotingsjaar en die, volgend op het begrotingsjaar, zijn geraamd in de jaarbegroting. Deze worden dus niet geactiveerd.

Het kan voorkomen dat externe kosten moeten worden gemaakt voor werken uit het PMIT, waarvoor nog geen uitvoeringskredieten beschikbaar zijn. Hiervoor is een zogenaamd algemene voorbereidingskrediet beschikbaar dat dienstjaar onafhankelijk is. Ten laste van dit krediet worden tijdelijk uitgaven geboekt, die worden overgeboekt naar het uitvoeringskrediet zodra dit beschikbaar wordt gesteld. Na die overboeking ontstaat er automatisch opnieuw ruimte binnen het voorbereidingskrediet. Indien een werk uiteindelijk geen doorgang vindt (en er dus geen uitvoeringskrediet beschikbaar komt), maar er zijn wel externe voorbereidingskosten gemaakt ten laste van het voorbereidingskrediet, zal een voorstel moeten worden gedaan om deze lasten (in één keer) af te dekken.

Daarnaast is het voorbereidingskrediet bedoeld voor werken die in de schijf t+1 van het PMIT zijn opgenomen (zo kunnen in 2001 kosten ten laste van het voorbereidingskrediet worden gebracht die betrekking hebben op de voorgenomen werken uit de schijf 2002).

Bij uitbesteding aan derden, bijv. bij capaciteitsproblemen zal aan GS worden voorgesteld een afzonderlijk "projectgebonden" voorbereidingskrediet ter beschikking te stellen passend binnen het raamkrediet of aan Provinciale Staten indien dit project niet past binnen het raamkrediet.

Ook als het noodzakelijk is eerder dan het voorgaande jaar te starten met de voorbereidingswerkzaamheden zal de voorgaande procedure worden gevolgd.

Investerings vaarwegen

De investeringen in de vaarwegen zijn meestal beperkt in omvang en worden in het algemeen afgewikkeld ten laste van de post kleine investeringen. Het betreft hier een jaarlijks budget, vergelijkbaar met het budget kleine investeringen wegen.

Voor enkele grotere onderhanden zijnde werken (zoals sluis Lovink en aquaduct Veluwemeer) zijn op basis van PS-besluiten reeds middelen gereserveerd in enkele reserves (onder meer de bestemmingsreserve afwikkeling vaarwegen). Deze investeringen worden deels in een keer gedekt ten laste van deze reserves en deels geactiveerd.

Er zijn momenteel geen investeringen in de vaarwegen waarop wordt afgeschreven (m.u.v. een in 1998 gevoteerd krediet voor een persoonsbeveiligingssysteem dat in 5 jaar ten laste van het product instandhouding vaarwegen wordt afgeschreven).

Ook voor de "investerings vaarwegen" is een voorbereidingskrediet ter beschikking gesteld ad f 200.000,-

De bij "investeringswerken wegen" omschreven procedure is hier eveneens van toepassing.

B. Voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en vaarwegen

In 1995 respectievelijk 1998 is het financieel perspectief wegen en het financieel perspectief vaarwegen vastgesteld.

In beide perspectieven is over een reeks van 15 jaar een prognose gemaakt van de uit te voeren werkzaamheden voor zowel jaarlijks als niet-jaarlijks onderhoud. De hiermee gemoeide uitgaven zijn geplaatst tegenover verwachte beschikbare middelen. Op basis van het programma van werkzaamheden is berekend welke bedrag gestort dient te worden in de voorziening voor niet-jaarlijks onderhoud. Deze storting is in de begroting terug te vinden onder de producten 3.1.5 en 3.3.5. De werkelijke uitgaven worden verantwoord op een uitvoeringskrediet dat wordt gedekt door een onttrekking aan de voorziening. Uitgangspunt is dat er in de loop der jaren voldoende middelen in de voorziening worden gestort om op de middellange termijn de kosten voor niet-jaarlijks onderhoud geheel aan de voorziening te kunnen onttrekken.

Aan het eind van dit jaar zullen de twee perspectieven worden geactualiseerd.

a. autorisatie

Door vaststelling van de begroting autoriseren Provinciale Staten het bedrag dat wordt toegevoegd aan de Voorziening terwijl daardoor ook alle voorgenomen onttrekkingen (en wijzigingen daarop) aan de voorziening expliciet door Provinciale Staten worden geautoriseerd.

Er worden derhalve door Provinciale Staten geen kredieten per afzonderlijk onderhoudswerk beschikbaar gesteld. Binnen het totale jaarkrediet zoals dat door Provinciale Staten is geautoriseerd stellen Gedeputeerde Staten uitvoeringskredieten per afzonderlijk werk beschikbaar. Deze uitvoeringskredieten zijn gebaseerd op de aanbestedingsresultaten (verhoogd met de ingeschatte eventueel bijkomende kosten).

In het PMIT zijn in de betreffende jaarschijf de voorgenomen niet-jaarlijkse onderhoudswerken opgenomen. Het totale uitvoeringsbedrag van deze voorgenomen werken komt overeen met de voor dat jaar vastgestelde onttrekking uit de voorziening, zoals vastgesteld bij de begroting.

b. over- en onderschrijdingen

In geval van over- en onderschrijding van kosten van niet-jaarlijkse onderhoudswerken is in algemene zin de procedure, zoals vermeld bij de investeringswerken van toepassing. Onderlinge uitwisseling van budgetten is mogelijk en behoeven niet de goedkeuring van Provinciale Staten.

c. dienstjaar (on)afhankelijkheid kredieten niet-jaarlijks onderhoud

De kredieten niet-jaarlijks onderhoud zijn in beperkte mate dienstjaar~~on~~afhankelijk, in die zin dat aan het eind van het lopende jaar wordt bezien welke werken ten laste van dat krediet in uitvoering zijn genomen, c.q. voor welke werken door middel van gunning verplichtingen aan derden zijn aangegaan. De daarmee samenhangende uitgaven worden ten laste van dat krediet gebracht, ook als deze uitgaven voor een deel in het nieuwe jaar vallen. Voor werkzaamheden die niet in het lopende jaar in uitvoering zijn genomen c.q. zijn gegund, zullen in de regel in een volgend jaar worden uitgevoerd. Via de voorjaarrapportage zullen hiervoor voorstellen worden gedaan.

Uiteraard wordt jaarlijks niet meer aan de voorziening onttrokken dan het feitelijk bestede bedrag in dat jaar; de niet in het desbetreffende jaar bestede middelen blijven in de voorziening beschikbaar.

Begripsbepalingen:

- *kapitaallasten*: rente en afschrijving van een investering (de rente wordt bij de kaderbrief van de begroting ingeschat in relatie tot de marktrente en de afschrijving van de investering wegen wordt bepaald op een 20-jarige annuïteit. In het eerste jaar wordt een heel jaar afgeschreven en voor een half jaar rente berekend. De rentefilosofie is dat de gemiddelde investeringslooptijd in een begrotingsjaar een half jaar betreft.
- *bruto- investeringsvolume*: de totale raming van alle in een bepaald jaar voorziene investeringen, met inbegrip van de GDU-gelden, Extra Investeringsimpuls OV(de Boer-gelden) e.d. Dit bruto-investeringsvolume is gelijk aan het raamkrediet;
- *netto- investeringsvolume*: het bruto investeringsvolume minus de bijdragen van derden; over het netto investeringsvolume worden de kapitaallasten berekend, die in de begroting worden opgenomen;
- *raamkrediet*:het krediet dat de Staten beschikbaar stellen voor de uitvoering van de in het PMIT genoemde investeringen. Vervolgens heeft GS de bevoegdheid binnen dit raamkrediet uitvoeringskredieten per project beschikbaar te stellen;
- *voorbereidingskrediet*: door de Staten beschikbaar gesteld doorlopend krediet waarop de voorbereidingskosten van een investeringsproject worden geboekt; deze voorbereidingskosten worden na het beschikbaar stellen van een uitvoeringskrediet hierop overgebracht. Daardoor blijft het voorbereidingskrediet permanent beschikbaar voor projecten;
- *uitvoeringskrediet*: het door GS beschikbaar gestelde krediet voor de uitvoering van een project (investering), rekening houdend met de aanbestedingsresultaten. In de financiële administratie worden alle kosten van de investering ten laste van dit krediet geboekt en in de jaarrekening vindt verantwoording plaats;
- *projectramingen PMIT*: globaal geraamde kosten op basis van een korte projectbeschrijving en berekend op basis van vergelijkbare reeds gerealiseerde projectonderdelen. Tot het moment dat het bestek is gemaakt kan deze raming afwijken van de werkelijkheid.
- *kostenraming bestek*: gedetailleerde kostprijsraming op basis van eenheidsprijzen, opgesteld op basis van bestektekeningen en berekende hoeveelheden van te verwerken materialen;
- *aannemingssom*: het met derden overeengekomen bedrag voor de uitvoering van werken en de levering van diensten.