

Provinciaal Meerjarenprogramma
Infrastructuur en Transport 2004-2008

Provincie Flevoland

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
2	MOBILITEITSBEÏNVLOEDING	7
3	GEDRAGSBEÏNVLOEDING VERKEERSVEILIGHEID	9
4	OPENBAAR VERVOER	13
5	INSTANDHOUDING LANDWEGEN	16
6	INSTANDHOUDING VAARWEGEN	22
7	INVESTERINGEN LANDWEGEN	26
8	INVESTERINGEN VAARWEGEN	34

Bijlagen

1. Overzicht gewenste investeringen landwegen 2004-2016
2. Toelichting projecten investeringen landwegen 2004-2008
3. Projectenlijst niet-jaarlijks onderhoud landwegen 2006 t/m 2008

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Het voorliggende Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2004-2008 (PMIT 2004-2008) is anders van inhoud en opzet dan de voorgaande PMIT's. Aanleiding voor de gewijzigde opzet en gebruik van het PMIT is de veranderde werkwijze tussen Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten in het kader van de Wet Dualisering Provinciebestuur. De bedoeling is dat Provinciale Staten met behulp van een programmabegroting de doelstellingen en maatschappelijke effecten formuleren en daarbij aangeven op welke programmaonderdelen hoeveel middelen worden ingezet. Gedeputeerde Staten stellen jaarlijks een productenraming op om de gestelde doelen te realiseren en rapporteren hierover aan de Staten.

Het PMIT 2004-2008 is ingericht overeenkomstig de programmaonderdelen in de programmabegroting. Het betreft een indeling die allereerst ingaat op mobiliteit met een onderverdeling in mobiliteitsbeïnvloeding, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en daarna op instandhouding en verbetering van de infrastructuur met een onderverdeling in instandhouding landwegen en vaarwegen en investeringen landwegen en vaarwegen.

Ieder hoofdstuk in het PMIT is als volgt ingedeeld: Ontwikkelingen -Uitgangspunten - Financieel kader – Programmering.

Voor wat betreft de programmering van activiteiten voor Mobiliteitsontwikkeling (hfdst.2), Verkeersveiligheid (hfdst.3), Openbaar Vervoer(hfdst.4) en het jaarlijks onderhoud van de Landwegen (hfdst.5) en van Vaarwegen (hfdst.6) wordt verwezen naar de Productenraming. In het PMIT wordt een uitgebreide toelichting op de programmering van deze activiteiten gegeven.

In het PMIT 2004-2008 worden in de hoofdstukken 5 t/m 8 de meerjarenprogramma's voor niet-jaarlijks onderhoud landwegen en vaarwegen en de investeringen landwegen en vaarwegen weergegeven en toegelicht. Met deze programma's wordt zichtbaar welke werken het college van Gedeputeerde Staten in 2004 en volgende jaren gaat voorbereiden en uitvoeren. Provinciale Staten autoriseren hiervoor de benodigde raamkredieten alsmede de in het PMIT genoemde (investerings)werken.

De benodigde middelen voor inhuur van capaciteit of uitbesteding van werkonderdelen in de programma's zijn apart zichtbaar gemaakt. Hierdoor wordt de beheersbaarheid van uitbesteding en inhuur van capaciteit sterk verbeterd.

Het PMIT dient verder als basis voor het opstellen van het afdelingsplan, voor het plannen van de werkzaamheden binnen de bureau's, voor de voor - en najaarsrapportage en voor het projectmatig werken binnen de afdeling. Jaarlijks wordt het PMIT geactualiseerd.

Alle bedragen in het PMIT zijn exclusief BTW en met prijspeil 01-01-2003, tenzij anders vermeld.

1.2 De meest in het oog springende programmawijzigingen PMIT 2004-2008 t.o.v. het programma

PMIT 2003-2007

Algemeen:

De externe kosten voor uitbesteding en inhuur van investeringsprojecten en projecten niet-jaarlijks onderhoud zijn voor de jaren 2004 tot en met 2008 apart zichtbaar gemaakt. Hierdoor wordt de beheersbaarheid ervan sterk verbeterd.

Openbaar Vervoer:

Aanbestedingen OV Zeewolde, IJsselmond en lijn 315 worden 1 jaar doorgeschoven (van 2004 naar 2005) in verband met te beperkte personele capaciteit, complexiteit van het vraagstuk, noodzakelijke afstemming met Overijssel en de wettelijk vastgelegde termijnen.

Instandhouding landwegen:

Onderdeel niet-jaarlijks onderhoud verhardingen en kunstwerken:

Schadeontwikkeling in relatie met aanpassingen in het beschikbare budget maakten een her-prioritering van de uitvoeringsperiode van enkele projecten noodzakelijk.

In de tijd naar voren geschoven:

onderhoud brug in de Oldebroekerweg over de Oldebroekertocht; onderhoud betonconstructie brug in Kamperhoekweg over Noordertocht; brug in Elburgerweg over Hoge vaart; brug in Hanzeweg over Hoge vaart; brug in Banterweg over Creilervaart; brug in Hannie Schaftweg over Urkervaart;

vervangen leuningen brug in Vogelweg over Hoge vaart; vervangen leuningen brug in Gooiseweg over Hoge vaart; vervangen voegovergangen en conservering schampkanten brug in Marknesservaart over Luttelgeestervaart en vervangen slagboomkasten Elburgerbrug;

In de tijd naar achteren zijn geschoven:

onderhoud verhardingsconstructie Schokkerringweg, gedeelte rotonde 'Nagele' – Kamperweg; Biddingringweg, gedeelte Spieringweg – Elburgerweg (beide rijbanen) en gedeelte Wissel – Hanzeweg (zuidwestelijke rijbaan);

Domineesweg, ged. baanverdubbeling nabij rijksweg A6 (beide rijbanen);

Hannie Schaftweg, gedeelte rotonde 'Karel Doormanweg' – viaduct rijksweg A6 (hmp 5.2);

Zuidwesterringweg, gedeelte viaduct rijksweg A6 – Nagelerweg;

onderhoud verhardingsconstructie fietspad Swifterweg, gedeelte Lisdoddeweg -

Biddingringpad

onderhoud betonconstructie Elburgerbrug en Vollenhoverbrug;

onderhoud betonconstructie brug in Gooiseweg over Hoge Vaart en brug in Dronerringweg over Lage Vaart.

Daarnaast is voor 2004 een invulling gegeven aan de bijdragen aan andere projecten, zoals GDU, investeringen, overdrachten en werken van derden. In 2004 zal een bijdrage vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud worden gegeven aan het investeringsproject ' 2^{de} rijbaan Ganzenweg' (€ 300.000,-)€ en het investeringsproject aanleg rotonde op kruispunt Biddingringweg, Dronerringweg en Hanzeweg' (€ 230.000,-)€.

Investerings landwegen:

Een belangrijke wijziging is dat in verband met ruimtescheppende maatregelen rekening is gehouden met een structurele beperking van € 25.000,- aan kapitaallasten per jaar. Dit betekent een eenmalige verlaging in 2004 van het investeringsvolume met een bedrag van € 325.000,-. De doorwerking ervan betekent dat de PVVP doelstelling van 75% niet geheel kan worden gerealiseerd in de planperiode.

In het programma heeft een herijking plaats gevonden van de projecten bermversteving. Hiervoor wordt nu rekening gehouden met lagere bedragen omdat prioriteit wordt gegeven aan het aanbrengen van verruwde kantstroken die gelijktijdig met het niet-jaarlijks onderhoud worden aangebracht. Met name in de Noordoostpolder wordt, in verband met het smalle wegprofiel, nog wel rekening gehouden met het verstevigen van de wegberm.

In het programma wordt rekening gehouden met een lagere GDU-bijdrage van het Rijk, maar met een extra bijdrage vanuit het Interimbesluit Duurzaam Veilig.

In verband met de eenmalige bezuiniging van € 325.000,- is de aanleg van een rotonde op het kruispunt Swifterweg-Rietweg 1 jaar naar achteren geschoven.

De aanleg van een rotonde op het kruispunt Biddingringweg- De wissel is 1 jaar naar voren gehaald (van 2007 naar 2006) gezien de ontwikkeling van de verkeersveiligheid op dit kruispunt.

Het gezamenlijke project turborotonde Houtribweg-Markerwaardijk met de gemeente Lelystad is 1 jaar doorgeschoven (van 2003 naar 2004) in verband met onderzoek van de gemeente Lelystad naar de parkeerproblematiek Batavia-Stad en de daaraan gekoppelde te doorlopen bestemmingsplan-procedure.

Reeds eerder is besloten de aanleg van een rotonde op het kruispunt Dronerringweg-Biddingringweg 1 jaar naar voren te halen (van 2005 naar 2004) gezien de slechte onderhoudstoestand van de verharding op dit kruispunt.

In het programma wordt rekening gehouden met de aanleg van de N23 in plaats van het opwaarderen van de bestaande provinciale wegen in de zone Lelystad-Dronten.

In de programmering zijn twee nieuwe projecten opgenomen:

- maatregelen fietspad Marknesserweg in verband met relatief veel ongevallen door intensief

- gebruik woon-werk en woon-schoolverkeer tussen Marnesse en Emmeloord;
- verlichting SAW's in Almere in verband met verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

Investerings vaarwegen:

Een belangrijke wijziging is dat m.i.v. 2004 het investeringsvolume structureel is verlaagd met € 88.000,- per jaar i.v.m. ruimtescheppende maatregelen. Dit betekent dat het beleidsmatige programma natuurvriendelijke oevers niet geheel kan worden gerealiseerd in de planperiode en er dus minder compenserende maatregelen kunnen worden uitgevoerd in relatie tot de aanleg van nieuwe investeringen wegen.

Verder is er een beleidswijziging in programmering natuurvriendelijke oevers doorgevoerd. De trajecten die zich bevinden in de strategische aandachtsgebieden Randmeerzone Oostelijk Flevoland en Oostrand Noordoostpolder hebben de voorkeur in verband met de SGB-subsidie die alleen nog voor deze aandachtsgebieden geldt.

Voor de ecologische verbinding tussen het Harderbroek en het Harderbos is voor de bouw van het ecodeuct over de Ganzenweg nabij de Pluvierentocht een bijdrage van € 295.421,- beschikbaar gesteld voor de jaren 2004 en 2005.

De afmeervoorziening recreatievaart, uitbreiding Biddinghuizen is doorgeschoven van 2003 naar 2004 in verband met planontwikkeling door gemeente Dronten.

De afronding van de aanleg van de natuurvriendelijke oever langs Hoge Vaart tussen Hoge Knarsluis en Hoge Dwarsvaart gepland in 2003, wordt begin 2004 in verband met koppeling grondwerk baanverdubbeling Ganzenweg.

2. MOBILITEITSBEÏNVLOEDING

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. De alternatieven voor de auto, zoals het openbaar vervoer en de fiets moeten aantrekkelijker worden gemaakt.

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 automobilititeit 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 automobilititeit in het woon-werkverkeer zullen daar het grootste effect kunnen sorteren.

RegioNet vormt hierbij een belangrijk instrument. De ontwikkeling van dit hoogwaardig openbaar vervoersysteem is in 2003 beleidsmatig afgerond en is daarmee in de uitvoeringsfase terechtgekomen. Uitvoering van de RegioNet-plannen voor de korte termijn is echter niet eenvoudiger geworden sinds de minister in december 2002 heeft besloten de bevoegdheid voor het stadsgewestelijk spoorvervoer niet te decentraliseren naar de regio. In 2003 is er een bestuurlijke bundeling tot stand gekomen van de activiteiten van RegioNet, het Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad (BONRoute) en de Noordvleugelconferentie (ruimtelijke ordening en mobiliteit). De provincies Flevoland, Noord-Holland, Regionaal Orgaan Amsterdam en gemeente Amsterdam hebben deze activiteiten gebundeld in het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel.

Naast RegioNet zullen maatregelen in het kader van vervoermanagement bijdragen aan de beïnvloeding van de mobiliteit. Met vervoermanagement wordt beoogd de bereikbaarheid van bedrijventerrein te verbeteren, door het aantrekkelijker te maken om met een andere vervoerwijze dan de auto naar het werk te komen. De provincie heeft gekozen voor een aanpak via twee sporen: de werkkant en de woonkant. Het spoor van de werkkant richt zich op bedrijven in Flevoland. Bedrijven worden aangemoedigd om een bedrijfsvervoerplan op te stellen, waarin wordt gekeken hoe de bereikbaarheid van het bedrijf kan worden verbeterd. Het spoor van de woonkant richt zich op de grote uitgaande pendel. De provincie is eind 2002 met een project gestart, gericht op de uitgaande pendel. Forensen is gevraagd naar hun ideeën om de fileproblematiek te verlichten. Deze ideeën van de forensen zullen nader worden uitgewerkt en zo mogelijk in de komende jaren worden uitgevoerd.

2.3 Financieel kader

Het budget voor mobiliteitsbeïnvloeding bedraagt € 30.300,- per jaar.

Het door het Rijk gedecentraliseerde budget voor vervoermanagement bedraagt € 43.900,- per jaar en geldt voornamelijk tot en met het jaar 2004. Daarna komen de gelden in de GDU+. Voor de aanleg van de Hanzelijn in combinatie met de N23 is € 33.700,- 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

Zie Productenraming onder product 3.0.2. (Mobiliteitsbeïnvloeding).

3. GEDRAGSBEÏNVLOEDING VERKEERSVEILIGHEID

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 7 "Investerings Landwegen" aan de orde. Tevens is in dit hoofdstuk opgenomen het onderdeel verzamelen en analyseren van tel gegevens 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 concept-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.

Landelijk is de afgelopen jaren uitvoerig gesproken over de ambities met betrekking tot Duurzaam Veilig en de nationale en daaruit af te leiden regionale taakstellingen als het gaat om de reductie van het aantal verkeersslachtoffers. In het concept-NVVP is een nieuwe taakstelling opgenomen voor het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in 2010 te weten max. 750

verkeersdoden en 14.000 ziekenhuisgewonden in heel Nederland. Deze taakstelling is vertaald naar voorlopige regionale taakstellingen voor de 19 regio's (provincies en kaderwetgebieden). Voor Flevoland heeft dit geleid tot een voorlopige taakstelling van max. 20 verkeersdoden en 253 ziekenhuisgewonden in 2010.

Deze voorlopige taakstelling is door de provincie uitgewerkt in een indicatief maatregelenpakket waarin wordt aangegeven met welke maatregelen (en tegen welke kosten) de regionale taakstelling haalbaar is. In het maatregelenpakket is een mix van verschillende soorten maatregelen opgenomen gericht op infrastructuur, handhaving en gedragsbeïnvloeding. Uit het indicatieve maatregelenpakket Flevoland blijkt dat de voorlopige taakstelling voor Flevoland niet haalbaar is, tenzij door het Rijk extra middelen beschikbaar worden gesteld. De door alle regio's opgestelde maatregelenpakketten zouden per regio leiden tot afspraken met het Rijk over beschikbare financiële middelen en de bijbehorende definitieve taakstelling.

Inmiddels is duidelijk dat de rijksbijdrage aanzienlijk lager uit zal vallen dan verwacht. Dit zal leiden tot het niet halen van het ambitieniveau, een aanpassing van de nationale en regionale taakstellingen. Verwacht wordt dat het nieuwe kabinet in de loop van 2003 meer duidelijkheid geeft over de rijksbijdrage en de gevolgen voor de taakstelling. Deze aanpassing moet worden verwerkt in het concept-NVVP waarna het NVVP kan worden vastgesteld. Dit zal leiden tot aanpassing van de regionale taakstellingen. Deze aangepaste taakstelling zal worden verwerkt in een definitief maatregelenpakket en moet vervolgens worden ingebed in het PVVP en de GVVP's.

Slachtoffer- en ongevalcijfers

In 2002 is het totaal aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 2001 gedaald met 12 %, van 1027 in 2001 naar 901 in 2002. Het gemiddeld aantal slachtoffers in Flevoland over de periode 1995-2002 bedraagt 878. Als wordt gekeken naar het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners dan valt op dat het totaal aantal slachtoffers per 100.000 inwoners redelijk constant blijft terwijl het aantal ernstige slachtoffers een dalende lijn vertoont (uitgezonderd in 2001).

In 2002 is sprake geweest van 24 dodelijke slachtoffers in Flevoland. Dit is een stijging ten opzichte van 2001 met 33%. Daarbij moet wel bedacht worden dat het aantal dodelijke slachtoffers in Flevoland jaarlijks sterk fluctueert door de relatief lage getallen. Over een langere periode (1995-2002) is jaarlijks gemiddeld sprake van 26 verkeersdoden. Het aantal verkeersdoden in 2002 is dus onder het gemiddelde.

In 2001 was het aantal ongevallen met 8% gedaald ten opzichte van 2000. Dit aantal is in 2002 constant gebleven. Het aantal letselongevallen is in 2002 ten opzichte van 2001 wel gedaald met 13%. Het totaal aantal ongevallen is constant, het aantal letselongevallen is gedaald en ook het aantal slachtoffers is gedaald. Dit betekent dat de ernst van ongevallen gemiddeld is afgenomen.

Als gekeken wordt naar het aantal slachtoffers en naar hun vervoerwijze, dan blijkt dat 56 % van de slachtoffers bestuurder of rijder was van een personenauto. 18% van de slachtoffers vervoerde zich per brom- of snorfiets en 12% van de slachtoffers zat op de fiets. De meeste slachtoffers vallen in de leeftijdscategorie 18-49 jaar. De jonge bestuurders 18-25 jaar zijn binnen deze groep de meest risicovolle groep. Onder hen vallen relatief de meeste slachtoffers.

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 Flevoland 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 Flevoland.

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 per aandachtsgebied beschreven welke projecten dat jaar zullen worden uitgevoerd en welke partner daarvoor verantwoordelijk is. Per project wordt een taakstellend budget toegekend.

In 2003 is van start gegaan met een nieuw project: het Verkeersveiligheidslabel Flevoland. Het verkeersveiligheidslabel (VVL) is een soort kwaliteitskeurmerk voor basisscholen die een bepaalde inspanning leveren om verkeerseducatie en de verkeersveiligheid rond de school te verbeteren. Scholen die voldoen aan een aantal gestelde criteria kunnen in aanmerking komen voor het label. Scholen die het label willen behalen kunnen zich opgeven en worden begeleid bij het realiseren van dit label. Het Vervoerberaad Flevoland heeft het initiatief genomen voor dit project in navolging van een project dat in Brabant zeer succesvol is. Het project wordt in steeds meer provincies geïmplementeerd. In 2003 hebben de eerste scholen zich voor het project aangemeld. Het is nog onzeker wanneer het eerste label daadwerkelijk kan worden uitgereikt. Het is de bedoeling dat het project zich de komende jaren verder gaat uitbreiden, dat straks alle gemeenten in het project participeren en dat het project een vaste plaats krijgt. De projectleiding is in handen van de provincie, van gemeenten wordt een bijdrage verwacht in het op lokaal niveau opzetten van een lokaal netwerk om scholen te ondersteunen bij de implementatie en uitvoering van verkeerseducatie en verkeersveiligheid van de schoolomgeving.

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. 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.

3.3 Financieel kader

Voor het realiseren van het gedecentraliseerde verkeersveiligheidsbeleid stelt het Rijk, tot en met 2004, aan de provincies een Doeluitkering Verkeersveiligheid beschikbaar. Voor Flevoland is dit jaarlijks een bedrag beschikbaar van €€ 363.100 (inclusief btw). 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 gedragsbeïnvloedende activiteiten binnen enkele jaren 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 die kan worden ingezet voor zowel infrastructurele als niet-infrastructurele maatregelen die het doel hebben de verkeersveiligheid in Flevoland te verbeteren. De verwachting is dat deze middelen Duurzaam Veilig ook in 2004 beschikbaar worden gesteld in verband met de vertraagde invoering van de GDU+. De verwachting is dat een deel van de middelen uit deze regeling (en in de toekomst uit de GDU+) beschikbaar worden gesteld voor projecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding. In 2002 en 2003 is met een bijdrage uit deze middelen een start gemaakt met het Verkeersveiligheidslabel Flevoland. Het is nog onduidelijk wanneer de GDU wordt uitgebreid met financiële middelen voor gedragsbeïnvloeding en duurzaam veilig. De verwachting is dat er ook dan middelen beschikbaar worden gesteld vanuit de GDU+ voor gedragsbeïnvloeding. Meer informatie over de GDU en over de Interim-regeling Duurzaam Veilig is opgenomen in hoofdstuk 7.

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

Zie Productenraming onder product 3.0.3. (Verkeersveiligheid).

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.

Voor infrastructurele projecten stelt het Rijk aan provincies en gemeenten o.a. de Gebundelde Doeluitkering beschikbaar, hetgeen in hoofdstuk 7 is verwoord.

4. OPENBAAR VERVOER

4.1 Ontwikkelingen

De organisatie van het openbaar vervoer in Nederland blijft voortdurend in beweging. Veel van de ontwikkelingen die in het PMIT 2003-2007 zijn beschreven is nog steeds actueel. Een aantal belangrijke rijksvoornemens is nog niet omgezet in wet- en regelgeving, waardoor onzekerheid op deze punten is gebleven. Hierbij wordt gedacht aan de nieuwe rijksbijdragesystematiek, gebaseerd op structuurkenmerken in plaats van in het verleden behaalde reizigersopbrengsten (opbrengstsuppletie). Invoering van deze nieuwe systematiek wordt nu niet meer verwacht per 1-1-2004, maar één jaar later. Waarschijnlijk zal de voorgenomen opheffing van de verantwoordelijkheid van gemeenten voor het stadsvervoer per 1-1-2004 doorgaan of eventueel één jaar later plaatsvinden. Binnen Flevoland gaat het hierbij om de gemeenten Almere en Lelystad. Met beide gemeenten zijn afspraken gemaakt die neerkomen op een blijvende verantwoordelijkheid van die gemeenten voor hun stadsdiensten. Beide gemeenten hebben overigens in 2003 hun stadsdiensten openbaar aanbesteed voor de periode vanaf 2004.

Het rijk heeft in 2003 fors bezuinigd op de rijksbijdrage exploitatie openbaar vervoer en heeft het voornemen dit ook de komende jaren te blijven doen. In het financieel kader is hier rekening mee gehouden. De rijksbezuinigingen worden zoveel mogelijk opgevangen door een vermindering van het streekvervoer van Almere naar het Gooi in 2004. Dit is mogelijk omdat er dan voor deze verbinding een rechtstreekse railverbinding zal zijn gerealiseerd (door de Gooiboog).

In december 2003 zal de nieuwe concessie Almere – Streek van start gaan, op basis van een openbare aanbesteding. Dit is de eerste openbare aanbesteding van het streekvervoer onder verantwoordelijkheid van de provincie. In 2005 zal deze openbare aanbesteding worden gevolgd door die van IJsselmond (het streekvervoer in de Noordoostpolder, Urk en Oostelijk-Flevoland en in Overijssel ten westen van de lijn Meppel-Zwolle). Dit concessiegebied zal door

de provincies Flevoland en Overijssel gezamenlijk worden aanbesteed. Eveneens in 2005 zal het concessiegebied Zeewolde worden aanbesteed.

In 2003 en 2004 wordt gewerkt aan de voorbereiding en implementatie van een provinciaal CVV-systeem. Dit is een taak die tot dusver was gedelegeerd aan de gemeenten in verband met de gemeentelijke verantwoordelijkheid inzake gehandicaptenvervoer. Uit oogpunt van de inhoudelijke samenhang tussen CVV en streek(bus)vervoer is het gewenst dat de provincie deze regietaak uitvoert. De invoering van het provinciale CVV-systeem wordt voorzien in 2004, mede omdat dan de contracten van de gemeentelijke CVV-systemen in de Noordoostpolder en Dronten aflopen.

Overleg tussen het rijk, de provincie en andere betrokken overheden inzake de veerverbinding tussen Almere-Haven en Huizen heeft geleid tot overeenstemming over het continueren van deze verbinding. In het najaar van 2004 zal op basis van de behaalde reizigersaantallen en het financieel perspectief van de veerverbinding worden besloten over verdere continuering. Meer aandacht zal worden besteed aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mindervaliden en aan de vergroting van de sociale veiligheid. Naast algemene aandacht voor deze aspecten zullen de voor dit doel specifiek van het rijk ontvangen bijdragen gericht worden ingezet op basis van op te stellen programma's die respectievelijk medio 2004 en eind 2003 zullen worden vastgesteld.

De financiële middelen die niet worden ingezet voor de directe exploitatie van het openbaar vervoer, worden onder de noemer van stimuleringsbudget samengevat. Deze middelen worden gebruikt voor eigen provinciale openbaar vervoerprojecten. Ook worden diverse onderzoeken en (pers)publicaties uit dit budget betaald. De reizigersaantallen in het collectief vervoer nemen al enige jaren enigszins af. De in 2001 geconstateerde trendbreuk dat er voor het eerst ook sprake was van minder reizigers op de Flevolijn van Almere richting Weesp heeft zich in 2002 voortgezet.

4.2 Uitgangspunten

- de provincie ontvangt jaarlijks een rijksbijdrage voor het openbaar vervoer waarvoor zij verantwoordelijk is;
- het geheel aan voorzieningenniveau van het openbaar vervoer zal ongeveer gelijk blijven. De in 2002 vastgestelde visie Openbaar Vervoer 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 en toegankelijker maken 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;

4.3 Financieel kader

Uitgangspunten:

- het relatieve aandeel van de provincie Flevoland in de rijksbijdrage voor het openbaar vervoer blijft gelijk, rekening houdend met de rijksbezuinigingen;
- 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);
- de cijfers zijn gebaseerd op prijspeil 2002. Ieder jaar wordt de rijksbijdrage aangepast aan de prijsindex van immateriële overheidsconsumptie, schattingen van deze jaarlijkse aanpassingen zijn niet meegenomen. Dit leidt tot onderstaand meerjarenbeeld.

4.4. Programmering

Zie Productenraming onder product 3.4.1. (Openbaar Streekvervoer).

Bij de besteding van het stimuleringsbudget is onderscheid gemaakt tussen 4 verschillende categorieën van uitgaven, te weten:

- marktwerking en communicatie,
- kwaliteitsverbetering,
- sociale veiligheid en toegankelijkheid (geoordeelde gelden die bij het stimuleringsbudget zijn ondergebracht),

- onderzoek en diversen.

Stimuleringsbudget (x € 1000)	2004	2005	2006	2007	2008
1. marktwerking en communicatie: advertenties i.v.m. dienstregelingen informatievoorziening abri's	10	10	10	10	10
2. kwaliteitsverbetering: dienstregelingsonderzoeken, klanten- barometer, subsidies kwaliteitsoordeel	39	31	31	31	31
3. sociale veiligheid en toegankelijkheid	99	74	74	74	74
4. onderzoek en diversen	19	30	30	30	30
Totaal	167	145	145	145	145

5. INSTANDHOUDING LANDWEGEN

Het product instandhouding landwegen omvat de exploitatie en het beheer van het provinciale wegennet. Het betreft de wegverhardingen met de daarop aanwezige wegmarkeringen, het wegmeubilair (openbare verlichting, verkeersregelinstallaties, ANWB-bewegwijzeringsborden, RVV-bebording en meubilair t.b.v. het openbaar vervoer), de kunstwerken (vaste en beweegbare bruggen, viaducten en tunnels), de wegbermen, de bermsloten, de wegbeplantingen, de uitvoering van de gladheidsbestrijding, het publiekrechtelijke beheer (wegverkeerswetgeving) en het privaatrechtelijke beheer van de provinciale eigendommen.

5.1 Ontwikkelingen

De meerjarenprogrammering instandhouding landwegen is begin 2001 herijkt. Hiervoor is een "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 (verkeers)veiligheid, de borging tegen aansprakelijkheid, de bedrijfszekerheid en de instandhouding is gegarandeerd.

Er worden meer en meer specifieke asfaltmengsels ontwikkeld en toegepast. Afhankelijk van de plaats waar de mengsels worden toegepast, kan gekozen worden voor minder spoorvormingsgevoelige mengsels, beter waterafvoerende mengsels, meer geluidsreducerende mengsels, hoog slijtvaste mengsels en gekleurde mengsels.

Naar verwachting worden dit jaar met de inbouw van 1 à 2 gladheidsmeldpunten de eerste stappen gezet voor het in bedrijf nemen van een provinciaal gladheidsmeldsysteem. In de komende jaren zal het meldsysteem worden geoptimaliseerd door de inbouw van meerdere meldpunten. Verwacht wordt dat voor een goed en betrouwbaar meldsysteem zo'n 5 à 6 meldpunten benodigd zijn.

De komende jaren dient bij de kunstwerken een onderzoek te worden uitgevoerd naar het draagvermogen van de afzonderlijke kunstwerken. Het steeds zwaarder wordende wegverkeer en het feit dat in de nabije toekomst de RDW (rijksdienst voor het wegverkeer) de ontheffingsverlening exceptionele transporten van ons gaat overnemen maken een dergelijk onderzoek noodzakelijk.

5.2 Uitgangspunten

Het jaarlijks onderhoud wegen omvat alle noodzakelijke activiteiten voor het dagelijkse beheer en onderhoud aan de wegen zoals opgenomen in het basisprogramma en weergegeven in de Productenstaat onder 3.1.1. Uitvoering van deze activiteiten dient om het wegverkeer veilig, snel en comfortabel over de wegen te kunnen afwickelen. 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 op gericht om het bij het basisprogramma behorende kwaliteitsniveau te handhaven. 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.

De 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) ontwikkeld systematiek.

De uitvoering van het niet-jaarlijks onderhoud aan de civiele kunstwerken in het provinciale wegen- en fietspadennet is er op gericht om het hiervoor in het basisprogramma opgenomen onderhoudsscenario te volgen. Dit houdt in dat pas onderhoud wordt uitgevoerd wanneer de kans op letsel bij personen of schade aan andermans eigendommen 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 verkeersregelinstallaties en openbare verlichting 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. Waar mogelijk worden bij de VRI installaties LED's toegepast. Deze extra investeringen verdienen zich binnen een paar jaar terug doordat wordt bespaard op energiekosten (LED's gebruiken veel minder energie) en kosten voor de jaarlijkse vervanging van gloeilampen waarbij dure verkeersmaatregelen moeten worden genomen en kosten voor de lampen moeten worden gemaakt (LED's gaan langer mee).

5.3 Financieel kader

Voor het onderhoud en de exploitatie van de landwegen is het financiële kader zoals vastgelegd in het basisprogramma nu uitgangspunt. Voor de programmering van het jaarlijks onderhoud wordt verwezen naar de Productenraming onder 3.1.1. (Instandhouding Landwegen).

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. Het programma niet-jaarlijks onderhoud wordt hieronder voor de periode 2004-2008 weergegeven. Bij meevallende aanbestedingen in 2004 zal met de uitvoering van het fietspad Dronterringweg, thans binnen het programma gepland voor uitvoering in 2005) in 2004 kunnen worden gestart.

Niet-jaarlijks onderhoud landwegen 2004-2008

		2004	2005	2006	2007	2008
	Verhardingen(deklagen)	4.322.779	3.688.675	3.879.234	3.890.849	3.911.990
A	Houtribweg: brug Noordtocht- inrit NS-werkplaats (beide rijbanen).	1.129.400				
B	Gooimeerdijk: Eemmeerdijk – Gooise-Weg.	560.000				
C	Hogering: Audioweg – Contrabasweg (zuidelijke rijbaan). Hogering: Grasweg – Markerdreef (noordelijke rijbaan).	710.000				
D	Schokkerringweg: rotonde 'Nagele' – Kamperweg	1.382.355				
E	Bijdrage investeringsproject 'aanleg 2 ^{de} rijbaan Ganzenweg'.	300.000				
F	Bijdrage investeringsproject 'aanleg rotonde op kruispunt Biddingringweg, Dronterringweg en Hanzeweg'.	230.000				
G	Bijdrage aan andere projecten (GDU Investerings, overdrachten en werken van derden en engineering (inhuur).	11.024				
A	Biddingringweg: Spieringweg – Elburgerweg (beide rijbanen); Biddingringweg: Wissel – Hanzeweg (zuidoostelijke rijbaan).		555.000			
B	Larserweg: Meerkoetenweg - Vogelweg (zuidelijke rijbaan).		705.000			
C	Hogering/Buitenring: Markerdreef –		973.773			

	Polderdreef/Grote Vaartweg (beide Rijbanen).					
D	Domineesweg: baanverdubbeling A6 (hmp 5.3 – hmp 6.2).		495.000			
E	Zuidwesterringweg: viaduct A6 – Nagelerweg.		475.000			
F	Fietspad Dronterringweg: Kamperhoekweg- de Noord (Dronten)		410.000			

		2004	2005	2006	2007	2008
G	Fietspad Houtribdijk: Check Point Charley – hmp 20.8.		35.000			
H	Bijdrage aan andere projecten (GDU Investerings, overdrachten en werken van derden en engineering (inhuur).		39.902			
	De projecten die in aanmerking komen voor de jaren 2006 t/m 2008 staan vermeld in bijlage 3.			XXX	XXX	XXX
	Duurzame markering	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
	Kunstwerken	275.000	275.000	275.000	275.000	275.000
A	Dronterweg - Wiertocht: Vervangen leuningen.	30.000				
B	Oldebroekerweg - Oldebroekertocht: vervangen asfaltverhardingen, vervangen voegconstructies, aanbrengen waterwerend membraam, vervangen rol opleggingen, diverse betonreparaties, aanbrengen slijtlaag schampkanten, conservering stalen hoeklijnen, bijwerken conservering leuningen en herstellen taluds.	175.000				
C	Marknesserweg – Luttelgeestervaart: vervangen asfaltverharding, vervangen voegconstructies en aanbrengen conservering schampranden.	25.000				
D	Elburgerbrug: Vervangen slagboomkasten.	40.000				
E	Diverse bruggen: Kleine betonreparaties + reinigingswerkzaamheden	5.000				
A	Kamperhoekweg - Noordertocht; vervangen leuningen, diverse betonreparaties, aanbrengen slijtlaag schampkanten en conserveren stalen hoeklijnen.		85.000			

		2004	2005	2006	2007	2008
B	Elburgerweg – Hoge vaart: Vervangen asfaltverhardingen, vervangen voegconstructies, aanbrengen waterwerend membraam, diverse betonreparaties, aanbrengen slijtlaag schampkanten en conserveren stalen hoeklijnen.		115.000			
C	Tollebekerbrug: Conserveren bovenbouw		75.000			
A	Hanzeweg – Hoge vaart: Vervangen voegconstructies, aanbrengen waterwerend membraam, diverse betonreparaties, aanbrengen slijtlaag schampkanten en conserveren stalen hoeklijnen.			95.000		
B	Gooiseweg - Hoge vaart: Vervangen leuning			85.000		
C	Banterweg – Creilervaart: Diverse betonreparaties, aanbrengen waterwerend membraam en vervangen voegconstructies.			90.000		
D	Diverse bruggen: Kleine betonreparaties + reinigingswerkzaamheden.			5.000		
A	Elburgerbrug: Vervangen en aanbrengen slijtlagen, herstellen voegovergangen en diverse betonreparaties.				80.000	
B	Vogelweg – Hoge vaart: Vervangen leuning				75.000	
C	Hannie Schaftweg-Urkervaart: vervangen voegconstructies, diverse betonreparaties en aanbrengen waterwerend membraam.				120.000	

		2004	2005	2006	2007	2008
A	Dronterringweg – Lage vaart: Vervangen voegconstructies, aanbrengen waterwerend membraam, diverse betonreparaties, aanbrengen slijtlaag schampkanten en conserveren stalen hoeklijnen.					115.000
B	Gooiseweg – Hoge vaart: Diverse betonreparaties en aanbrengen conserveringen					150.000
C	Diverse bruggen: Kleine betonreparaties + reinigings-Werkzaamheden.					10.000
	Voorzieningen Wegverkeer(OV I en VRI):	151.260	260.504	239.496	411.765	195.000
	VRI, vervangen automaat VRI 31 (bij Voorstersluis)	66.260				
	VRI, vervangen automaat VRI 1011 (kruising Hoge ring/Audioweg) en 1016 kruising Hoge ring/Grasweg)		150.000			
	VRI, vervangen automaat VRI 11 (kruising Elburgerweg/Drontermeerdijk/Spijkweg) en 1018 (kruising Hoge ring/Karper- weg)			150.000		
	VRI, vervangen automaat VRI 1014 en installatie LED's (kruising Hoge Ring/ Contrabasweg)				150.000	
	VRI vervangen automaat VRI 14 (kruising Larserweg/Vogelweg)					80.000
	VRI, LED's installeren (locatie nader bepalen) ¹	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
	VRI, bijwerken en conserveren portalen/- masten, controle op materiaalmoetheid, doormeten en vervangen interne be-kabeling, vervangen lantaarns en detec-tielussen	60.000	85.504	64.496	236.765	90.000
	OVI, inspectie in 1 rayon en bijdrage RWS	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
	Totaal:	4.949.039	4.424.179	4.593.730	4.777.614	4.581.990

6. INSTANDHOUDING VAARWEGEN

De provincie heeft als vaarwegbeheerder de taak om de vaarten voor de beroeps- en de recreatievaart te onderhouden. Daarnaast vervullen vaarten en oevers een rol als ecologische verbinding die daarom in toenemende mate natuurvriendelijk worden ingericht.

Het product instandhouding vaarwegen omvat onderhoudswerkzaamheden aan:

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

¹ Het onderhoudsbeleid is dat geldt dat niet hoeft te worden aangewend moet worden gebruikt voor het plaatsen van LED's. Dit moet per jaar nader worden bepaald omdat op voorhand niet in valt te schatten of bepaalde werkzaamheden nog niet noodzakelijk blijken. Bij reconstructies en onderhoudswerkzaamheden worden ook LED's geplaatst zodat ook daardoor nu nog niet geheel kan worden ingeschat waar op dat moment LED's kunnen worden toegepast.

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 meerjaren programmering 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 sluisen. 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 aan de sluisen zijn door het Lozingenbesluit Wvo Vaste Objecten aanzienlijk hoger geworden dan tot enige jaren terug het geval was, 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 2,80 meter tot 2,50 meter, afhankelijk van het gebruik van de vaarweg door de beroepsvaart. Het waterschap heeft onlangs de concept-legger vastgesteld. Hierin wordt de provincie aangewezen als onderhoudsplichtige tot op leggerniveau (2,80-3,00 meter). De provincie heeft hierop haar zienswijze ingebracht, waarin wordt aangegeven dat de provincie alleen aan het onderhoud tot op scheepvaartprofiel is gehouden. Omdat de gewenste vaarwegprofielen vrijwel overal binnen het (concept) leggerprofiel liggen, is de mening van de provincie dat het waterschap verantwoordelijk is voor het op diepte brengen van de vaarten. Alleen op die gedeelten van de vaarwegen waar het vaarwegprofiel buiten de leggerprofielen ligt, heeft de provincie een (financiële) verantwoordelijkheid voor de baggerspecieverwijdering. Over de afbakening van de verantwoordelijkheden loopt nu ambtelijk en bestuurlijk overleg met het waterschap dat tot gevolg kan hebben dat een deel van de kosten voor het baggeren van de vaarten door het waterschap zal moeten worden opgebracht. Het waterschap kan goedkoper baggeren dan de provincie omdat het waterschap op basis van de Keur bij ingelanden een ontvangstplicht kan opleggen voor de vrijgekomen specie. De provincie daarentegen moet de gebaggerde specie afvoeren naar elders.

Totdat de uitkomsten van het overleg met het waterschap bekend zijn, wordt in dit PMIT het vigerende baggerprogramma aangehouden omdat dit was gericht op het opheffen van knelpunten 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 (golflaag, 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.

In 2003 zal een inspectie worden uitgevoerd van de aanwezige oeverbescherming op alle hoofdvaarten en zal het vigerende onderhoudsprogramma op basis van de uitkomsten daarvan worden bijgesteld. De reden voor het uitvoeren van dit onderzoek is om te bezien of de hoge kosten die in het PMIT vanaf 2006 voor vervangen van de oeverbescherming worden aangegeven wellicht nog (verder) kunnen worden uitgesteld. In 2001 was in het vigerende programma al een onderhoudsluwe periode ingelast van 2000-2005 ten opzichte van het toen vigerende onderhoudsprogramma omdat de oeverbescherming over het algemeen in een redelijk tot goede staat verkeerde. Verder is een herijking nodig omdat de subsidieregeling voor natuurvriendelijke oevers is bijgesteld. Door die bijstelling zijn trajecten buiten de ecologische hoofdstructuur niet meer subsidiabel en vervallen oorspronkelijk geplande trajecten. Deze moeten nu weer in het niet-jaarlijks onderhoud worden opgenomen.

Groen op vaartoevers

Voor de periode 2004-2009 is in 2003 een nieuw beheerplan opgesteld. Het nieuwe beheerplan continueert op hoofdlijnen het gevoerde beleid. Het beheer is, op basis van het huidige beleid afgestemd op:

- de verspreidingsmogelijkheden van de fauna indien het traject binnen de ecologische verbindingzones valt;
- de ontwikkeling van de vegetatie indien hiervoor potenties aanwezig zijn;
- indien beide niet het geval is, wordt er 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. Op deze post worden ook onderhoudswerkzaamheden aan het eigen provinciale vaartuig in de NOP bekostigd.

6.3 Financieel kader

Voor het onderhoud en de exploitatie van de Vaarwegen is het financiële kader zoals vastgelegd in het basisprogramma nu uitgangspunt. Voor de programmering van het jaarlijks onderhoud wordt verwezen naar de Productenraming onder 3.3.1. (Instandhouding Vaarwegen).

In de voorziening niet-jaarlijks onderhoud Vaarwegen 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. Het programma niet-jaarlijks onderhoud wordt hieronder voor de periode 2004-2008 weergegeven.

Niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen 2004-2008

	2004	2005	2006	2007	2008
Baggerwerk #	146.774	190.664	190.664	190.664	190.664
Hoge Vaart, gedeelte Trekkersveld-Ketelsluis	146.774				
Lage Vaart, gedeelte Lelystad-Dronten		190.664			
Lage Vaart, gedeelte Dronten-Ketelhaven			190.664		
Nader te bepalen (Hoge- of Lage Vaart)				190.664	
Nader te bepalen NOP					190.664
# in deze programmering kan/zal verandering ontstaan door overleg i.h.k.v. de legger.					
Oeverbescherming*	45.760	207.237	726.287	726.287	725.658
Afwerken nat. Vriendelijke oevers ZIJP; Urkervaart (ongeveer 1 km totaal links) en onderzoek NVO aanleg 2006; Afwerken NVO periode 2000-2003; Lage Vaart damwand en gordingen, en Hoge Vaart idem; Idem + NOP (Urkervaart); Engineering (inhuur)	45.760	177.237	696.287	696.287	695.658
* in het jaar voorafgaand aan de vervangingen wordt een inspectie gehouden ter bepaling van de noodzaak; dit kan leiden tot bijstelling van het programma.		30.000	30.000	30.000	30.000
Sluiscomplexen	420.622	248.551	304.587	304.587	246.530
Renovatie schotbalkenloods Friese sluis; Beton onderhoud sluis (Noorder- en Voorster- en Friese Sluis; Conserveren wanden sluisolk Ketelsluis; Meerstoelen bij Urkersluis; Verduurzamingswerk(nader bepalen); Vervangen mechanische onderdelen van de Friese Sluis; Conserveren kolkwanden Noordersluis; Conserveringswerk (nader bepalen); Vervangen mech.onderdelen Marknessersluis; Vaartsluis vervangen remmingwerken; Conserveringswerk (nader bepalen); Remmingwerken Zuidersluis; Groot betononderhoud Urk;	75.000 345.622	200.000 38.551 10.000	68.590 210.997 25.000	154.587 100.000 50.000	100.000 146.530
Totale uitgaven n.j.o.vaarwegen:	613.156	646.412	1.221.538	1.221.538	1.162.852

7. INVESTERINGEN LANDWEGEN

7.1 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.

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 (prijspeil 2001) voor de periode 2002-2016. Hiermee kunnen naar verwachting de provinciale doelstellingen van het PVVP globaal voor 75% worden bereikt. Deze bouwsteen wordt als financieel beleidskader voor de begroting 2004 en de meerjarenramingen gehanteerd.

Uit 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.

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..

In het voorliggende programma is voor 2004-2008 een aantal van deze projecten opgenomen.

In februari 2003 is een principe-keuze gemaakt voor de aanleg van de N23 tussen Lelystad en Dronten in plaats van het opwaarderen van het bestaande wegennet. In de 2^e helft van 2003 zal een begin worden gemaakt met het de projectnota/MER N23. Op basis hiervan kan een definitief besluit over de aanleg van de N23 en de inrichting van het onderliggende wegennet worden genomen, waarbij de afspraken met het rijk en de gemeenten Dronten en Lelystad over mede-financiering kunnen worden betrokken.

In 2002 zijn op de provinciale wegen ten gevolge van verkeersongevallen 9 doden te betreuren en zijn er 230 gewonden gevallen. Dit aantal is vergelijkbaar met de afgelopen jaren.

Op de provinciale wegen valt ongeveer de helft van het aantal slachtoffers op de kruispunten en de andere helft op wegvakken.

Op kruispunten zijn het vooral voorraangs- en kop-staartongevallen. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de kruispunten (black spots) waar relatief veel ongevallen gebeuren.

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. Gezien het ongevallenbeeld op kruispunten met verkeerslichten wordt aan de plaatsing van verkeerslichten geen voorkeur gegeven. Bovendien zal bij een dergelijke oplossing veel belang worden toegekend aan roodlicht – en snelheidshandhaving.

Op de wegvakken vinden veel enkelvoudige ongevallen plaats. Een enkelvoudig ongeval betreft één voertuig dat van de weg raakt en in de berm terecht komt. 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 berm sloot terecht. De enkelvoudige ongevallen, bijvoorbeeld botsing met een boom, kennen een ernstige afloop. Bij de inrichting van wegvakken wordt daarom bijzondere aandacht besteed aan het voorkomen van enkelvoudige ongevallen door: geleiding in de as van de weg (dubbele asstrepen), aanbrengen van een kantstrook met verruwing en veiligere wegbermen. De prioriteit wordt gelegd bij het aanbrengen van dubbele asstrepen en kantstrookverruwing. Een veiligere wegberm bestaat uit een versteviging van de wegberm over de eerste meter en het toepassen

van grotere obstakelafstanden. Voor eind 2003 zal in relatie tot het Landschapsbeleidsplan over de obstakelafstanden discussie moeten worden gevoerd. Bij smallere wegen wordt prioriteit gelegd bij een versteviging van de wegberm.

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

7.2 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. Een belangrijk element bij het bepalen van de prioriteit van een project is het tijdstip waarop niet-jaarlijks onderhoud moet worden uitgevoerd. Uit oogpunt van kosten en beperking van de verkeershinder wordt hier nadrukkelijk 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 veel projecten indicatief zijn en gebaseerd op normkosten. Op basis van een nog uit te voeren planstudie ontstaat inzicht in de voorkeursoplossing en kunnen de kosten beter worden bepaald. Voor de projecten van 2004 en 2005 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. Bij een belangrijk deel van de projecten moet naast de uitvoeringskosten rekening worden gehouden met externe kosten. De externe kosten hebben betrekking op onder andere diverse specialistische onderzoeken die moeten plaatsvinden maar kunnen ook betrekking hebben op externe voorbereidings- en uitvoeringskosten. De personele capaciteit bij de afdeling is thans namelijk onvoldoende om alle projecten in eigen beheer voor te bereiden en uit te voeren. Hiervoor worden adviesbureaus ingeschakeld. De externe kosten voor uitbesteding en inhuur zijn voor de jaren 2004 tot en met 2008 apart zichtbaar gemaakt en komen dus niet meer ten laste van het algemene voorbereidingskrediet. De volgende normkosten per maatregel zijn aangehouden (prijsspeil 1 januari 2004)

- kleine rotonde € 335.000
- grote rotonde € 635.000
- kleine aanpassing kruispunt met verkeerslichten € 200.000
- grote aanpassing kruispunt met verkeerslichten € 600.000
- kantstrook met verruwing € 2.700 per km
- bermversteviging € 24.000 per km

7.3 Financieel kader

Voor het financiële kader voor de investeringen in de landwegen voor de jaren 2004-2008 wordt uitgegaan van het netto-investeringsvolume volgens de meerjarenramingen van de begroting 2003. Deze bedragen staan in de onderstaande tabel aangegeven. Het beschikbare netto-investeringsvolume moet worden verhoogd met 2,6% in verband met de loon- en prijscompensatie (prijsspeil januari 2004). In 2003 heeft een onderuitputting van het beschikbare budget plaatsgevonden. Deze onderuitputting is/wordt toegelicht in de voor- en najaarsrapportage voor 2003. Binnen het afgesproken financiële kader kan het niet-benutte budget voor 2003 voor investeringen landwegen worden ingezet in 2004.

In de begroting 2004 wordt in verband met ruimtescheppende maatregelen rekening gehouden met een structurele beperking van € 25.000,- aan kapitaallasten per jaar. Dit betekent een eenmalige verlaging in 2004 van het investeringsvolume met een bedrag van €

325.000,-. De doorwerking ervan betekent dat de PVVP doelstelling van 75% niet geheel kan worden gerealiseerd in de planperiode.

Tabel : Netto investeringsvolume

Financieel kader	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Begroting 2003 (prijspeil 1-1-2003)	2.908	3.672	2.356	3.416	3.416	
Werkelijke besteding Najaarsrapportage 2003	1.063					
Verschil (onderuitputting in 2003)		1.845				
Beschikbaar 2004-2008 (prijspeil 1-1-2003)		5.517	2.356	3.416	3.416	3.416
Beschikbaar 2004-2008 (prijspeil 1-1-2004)		5.335*)	2.417	3.505	3.505	3.505

*) inclusief eenmalige verlaging van € 325.000,-

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

de provincie ontvangt jaarlijks van het rijk een Gebundelde DoelUitkering (GDU). Deze uitkering is bedoeld voor een bijdrage aan provinciale en gemeentelijke infrastructuurprojecten tot een max. van € 11,3 miljoen. Het rijk is voornemens een verdere decentralisatie door te voeren van de rijksmiddelen voor het regionale en lokale verkeer- en vervoerbeleid (de zogenoemde GDU+). Hierover is in 2003 geen overeenstemming bereikt met IPO en VNG. De minister heeft in het voorjaar van 2003 daarom besloten af te zien van een spoedige invoering. Verwacht wordt dat binnenkort met de minister afspraken kunnen worden gemaakt over een aanpassing van de GDU (GDU+). Hierbij wordt de hoogte van projecten die vanuit de GDU worden gefinancierd verhoogd van € 11,3 miljoen naar

€ 112,5 miljoen door een ophoging van de GDU.

In 2003 is een GDU-bijdrage van het rijk ontvangen van € 1,2 miljoen. De minister heeft geen rekening gehouden met de toevoeging aan de GDU van de SWAB-impuls (Samen Werken Aan Bereikbaarheid). Het IPO en de afzonderlijke provincies hebben hiertegen bezwaar aangetekend. Voor 2004-2008 wordt uitgegaan van eenzelfde bedrag, dus exclusief de SWAB-impuls. De provincie dient de GDU-bijdrage te verdelen over provinciale en gemeentelijke infrastructuurprojecten. Hiervoor wordt een verdeelsleutel gehanteerd waardoor de gemeenten ca. 55% van de GDU ontvangen (€ 660.000,- excl. BTW). De resterende ca. 45% (€ 540.000,- excl. BTW) is bestemd voor provinciale infrastructuurprojecten. Van dit laatste bedrag wordt een bedrag van € 134.000,- excl. BTW 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;

- Het rijk stelt vanuit de Interimregeling Duurzaam Veilig (IDV) een bijdrage beschikbaar. Deze bijdrage is bedoeld als tegemoetkoming in de kosten van het regionaal en lokaal

verkeersveiligheidsbeleid. De gelden kunnen worden ingezet voor zowel infrastructurele als niet-infrastructurele maatregelen. Voor 2004 tot 2006 bedraagt de bijdrage voor Flevoland naar verwachting € 220.168 (excl. BTW) en vanaf 2007 een bedrag van € 778.992 (excl. BTW). Over de inzet van deze gelden zal in overleg met het Vervoerberaad Flevoland een voorstel worden uitgewerkt. Voor 2004 tot 2006 wordt rekening gehouden met een bijdrage aan provinciale infrastructuurprojecten van € 67.227 en vanaf 2007 met een bedrag van

€ 151.261. Voor niet-infrastructurele provinciale projecten is sprake van een bijdrage van € 50.000,-;

- Met de gemeente Lelystad zijn afspraken gemaakt over de bijdrage van de gemeente in de kosten van aanleg van de turborotonde Houtribweg-Markerwaarddijk. Deze rotonde maakt een betere ontsluiting van de parkeervoorzieningen voor het Museumkwartier/Batavia-Stad mogelijk. Het aandeel van de gemeente in de kosten bedraagt €588.000,-;
- Voor de aanleg van de baanverdubbeling van de Ganzenweg (N302) zijn afspraken gemaakt over de realisering van een ecologische voorzieningen. Hiervoor zijn bijdragen toegezegd van Natuurmonumenten (€ 90.756,-), Waterschap Zuiderzeeland (€ 45.378,-) en vanuit de regeling SGB (€ 545.000,-). Daarnaast wordt voor 2004 rekening gehouden met een bijdrage vanuit het product 3.3.5. 'Kleine investeringen vaarwegen' van € 295.421,-.
- Voor de reconstructie van de Schokkerringweg op Schokland wordt rekening gehouden met een bijdrage vanuit de regeling SGB van € 100.000,-;
- Bij de bijdragen van derden in de kolom voor 2003 wordt rekening gehouden met een compensatiebedrag van € 262.000,-. Dit bedrag houdt verband met de parkeerplaats bij Roggebotsluis aan de Hanzeweg waarvoor in 2002 reeds een bedrag beschikbaar is gesteld van € 151.000,-, de extra kosten aanleg van de rotonde Houtribweg-Parlaan voor een bedrag van € 100.500,- welke tot 2006 ten laste van de gemeente Lelystad komen en een BTW-compensatiebedrag van € 10.000,- .

In het programma is pro memorie rekening gehouden met de reeds vastgelegde verplichting voor het project Rotonde Swifterweg-De Baan in Biddinghuizen. Met de inzet van Europese middelen en een financiële bijdrage van de gemeente Dronten is dit project in 2000 uitgevoerd. 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,-. Dit bedrag is al in mindering gebracht op het netto-investeringsvolume voor 2004.

Aan de NV Luchthaven Lelystad is vanuit hoofdfunctie 3 een bijdrage toegezegd van € 1,14 miljoen (excl. BTW) voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven tot business-airport. De bijdrage is bedoeld voor de verbetering van de landzijdige ontsluiting van de luchthaven. Het tijdstip waarop de bijdrage wordt verleend is gekoppeld aan het tijdstip van het renoveren/verlengen van de start-/landingsbaan.

Vanuit Europese middelen is in 2003 een bijdrage van € 100.000,- aan de NV Luchthaven Lelystad verleend voor de verbetering van de landzijdige ontsluiting. Deze bijdrage zal in mindering worden gebracht op de bijdrage aan de NV Luchthaven Lelystad. In het programma wordt er rekening mee gehouden dat in 2004/2005 de bijdrage beschikbaar wordt gesteld.

Met de gemeente Lelystad zijn afspraken gemaakt over de voorfinanciering van de aanleg van de rotonde Houtribweg-Parlaan. De gemeente betaalt in 2003 een bedrag van € 588.000,- waarmee de kapitaalslasten kunnen worden betaald over de jaren 2003-2008. Voor 2009 moet rekening worden gehouden met een vastgelegde verplichting van € 560.000,-. De aanleg van de rotonde heeft in 2003 versneld plaatsgevonden.

In het programma wordt er rekening mee gehouden dat de geprogrammeerde financiële middelen voor maatregelen met betrekking tot het opwaarderen van de bestaande provinciale wegen in de zone Lelystad-Dronten beschikbaar komen voor de N23. Binnenkort zal aan Provinciale Staten een voorstel worden voorgelegd voor de financiering van de voorbereidingskosten voor de N23 voor de jaren 2003-2006.

Na afronding van de projectnota/MER zal een beter beeld ontstaan van de kosten, bijdragen van derden, de planning en de financiering van de aanleg van de N23. Naast de genoemde reservering in het voorliggende PMIT moet er rekening mee worden gehouden dat voor de aanleg van de N23, naar verwachting in de jaren 2006-2012, een additionele financiering vanuit provinciale middelen dient plaats te vinden.

Voor kleine investeringswerken landwegen is de afgelopen jaren rekening gehouden met een bedrag van € 192.457,-. In verband met een bezuiniging in de begroting 2004 wordt dit budget met € 25.000,- verlaagd tot € 171.900,- (product 3.1.5., post 13). Deze post wordt aangewend voor de implementatie van landschaps- en beplantingsplannen, mitigerende maatregelen, kleine reconstructies (o.a. aanleg kruispuntplateaus) en mobiliteitsprojecten.

7.4 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 2004-2008 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 2004 en 2005 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 2004-2008 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.

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. In het voorstel voor het beschikbaar stellen van het uitvoeringskrediet zal de dekking van de structurele kapitaalslasten worden aangegeven, waarbij de huidige kosten van bediening van de Tollebekerbrug worden betrokken. Het benodigde krediet voor dit project is daarom in het programma tussen haakjes geplaatst en is niet meegenomen in het bruto-raamkrediet van het programma voor 2004.

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

Programma Investeringen Landwegen 2004-2008

(bedragen x € 1.000,-)

	2004	2005	2006	2007	2008
Noordoostpolder					
Afstandbediening Tollebekerbrug	(350)				
Reconstructie brug Schokkerringweg-Palentocht	197				
Reconstructie Schokkerringweg, ged. Nagele-Kamperweg	480				
Fietsvoorziening Friese sluis	100				
Bermversterking Zuidwesterringweg, ged. A6-Nagelerweg		90			
Reconstructie krp.'n Domineesweg-A6		260			

Herinrichting Staartweg		80			
Maatregelen fietspad Marknesserweg			100		
Reconstructie kruispunten Muntweg-A6			615		
Rotonde kruispunt Hannie Schaftweg-Urkerweg			325		
Bermversteving diverse wegen			100	100	100
Oostelijk Flevoland					
Reconstructie N302, Ganzenweg, incl. ecodukt	3550	1550			
Aanleg parkeerplaats Hanzeweg bij Roggebotsluis	151				
Rotonde krp. Houtribweg-Markerwaarddijk	1150				
Aanpassing Houtribweg, ged. NS-Noordertocht	25				
Rotonde krp. Dronterringweg-Biddingringweg	610				
Bermversteving Biddingringweg, gedeelten		25			
Rotonde krp. Swifterweg-Rietweg		310			
Aanleg parallelweg Hanzeweg, Biddingringweg-Hoge Vaart		200	1200		
Rotonde krp. Biddingringweg-De Wissel			610		
Aanleg parallelweg Hanzeweg, Hoge Vaart-Roggebotsluis				1500	2000
Aanleg N23			90 +pm	1300 +pm	1300 +pm
Bermversteving diverse wegen			25	25	25
Zuidelijk Flevoland	2004	2005	2006	2007	2008
Bermversteving Hogering, ged. Audioweg-Contrabsweg (ZB)	25				
Aanpassing Gooimeerdijk, ged. Eemmeerdijk-Gooiseweg	100				
Reconstructie krp. Gooiseweg-Nijkerkerweg			580		
Reconstructie krp. Nijkerkerweg-Flediteweg			200		
Reconstructie krp.'n SAW's				680	
Verlichting Hogering				250	
Verlichting Tussenring					300
Bermversteving diverse wegen			25	25	25
Algemeen					
Bij te dragen aan luchthaven Lelystad	442	703			
Vastgelegde verplichting rotonde Swifterweg-De Baan	pm				
Verbeteringen haltevoorzieningen OV	83				
Bovenlokale infrastructuur	134	134	134	134	134
Bijdrage vanuit IDV voor niet-infrastructuur (3.0.3)	50	50	50	50	50
Engineering N23 (provinciaal deel)	pm	Pm	pm	Pm	Pm
Engineering (inhuur) overige projecten	150	150	150	150	150

Totaal bruto investeringsvolume	7.247	3.552	4.204	4.214	4.284
Bijdragen van derden:					
GDU (provinciaal deel)	540	540	540	540	540
IDV (provinciaal deel)	134	134	134	232	232
Bijdrage ondernemer tbv parkeerplaats Hanzeweg	8				
Bijdrage gem.Lelystad Houtribweg-Markerwaarddijk	588				
Bijdrage regeling SGB (reconstructie Schokkerringweg)	100				
Bijdrage Natuurmonumenten (ecoduct Ganzenweg)	91				
Bijdrage Waterschap Zuiderzeeland (ecoduct Ganzenweg)	45				
Bijdrage regeling SGB (ecoduct Ganzenweg)	270	275			
Bijdrage vanuit kleine investeringen vaarwegen (N302)	150	145			
Totaal	1.926	1.094	674	772	772

Totaal netto investeringsvolume	5.321	2.458	3.530	3.442	3.512

8. INVESTERINGEN VAARWEGEN

8.1 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 conform het omgevingsplan. Op een aantal trajecten zijn reeds zones aangelegd. Het programma voor de periode van dit PMIT betreft trajecten die zich bevinden in de strategische aandachtsgebieden Randmeerzone Oostelijk Flevoland en Oostrand Noordoostpolder. 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/dras situatie.

In de toekomst zal er sprake zijn van een verdergaande ontwikkeling van afstandsbediening van bruggen en sluisen. Na de ingebruikname van sluis De Blauwe Dromer in 2002 wordt deze bij wijze van proef op afstand bediend. In 2003 wordt daar de afstandsbediening van de Vollenhoverbrug en de Elburgerbrug aan toegevoegd. Het provinciaal beleid zal aan de hand van de ervaringen hiermee verder worden uitgewerkt.

Het aanbrengen van voorzieningen ten dienste van het recreatief gebruik van de vaarten is jaarlijks onderdeel van de investeringen. 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.

Elke twee jaar wordt in een van de provinciale vaarten een specifieke vissteiger voor mindervaliden aangelegd. Deze worden bij voorkeur in of nabij woongebieden gesitueerd.

De beroepsvaart in de provinciale vaarten blijft reeds jaren op hetzelfde peil. Het meeste vervoer over water is de aanvoer van grondstoffen voor de bouw en de weg- en waterbouw. Er valt enige toename te bespeuren in de scheepsbouw en -reparatie sfeer.

De provinciale vaarten hebben voldoende capaciteit voor een toename van het gebruik voor beroepsvaart. De toegangssluisen vormen echter een bottleneck voor het gebruik van grotere schepen. Getracht wordt de beroepsvaart een stimulans te geven door uitbreiding van bedieningstijden van de sluisen bij Lelystad en Almere.

8.2 Uitgangspunten / gewenst programma

Natuurvriendelijke oeverinrichting

De aanleg van natuurvriendelijke oevers is een belangrijk onderdeel van het jaarlijkse programma. Deze oeveraanleg is onderdeel van de realisatie van de provinciale ecologische hoofdstructuur. Voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers wordt gebruik gemaakt van bijdragen van het Ministerie van Landbouw (via DLG) volgens de SGB regeling. Volgens deze regeling wordt een bijdrage geleverd in de aanleg van ecologische zones in de aangewezen gebieden voor gebiedsgericht beleid. De bijdrage van DLG wordt bepaald volgens een integrale benadering en is afgestemd op meerdere activiteiten op het gebied van de natuurinrichting.

In 2004 en in 2005 wordt een deel van het budget voor oeverinrichting besteed aan de aanleg van de ecologische verbindingzone tussen het Harderbroek en het Harderbos. Op de kruising van de Ganzenweg met de Pluvierentocht wordt in deze zone een ecoduct aangelegd waaraan

€ 295.421,- wordt bijgedragen uit de kleine investeringen Vaarwegen. De bijdrage uit de SGB regeling is opgevoerd als bijdrage bij de investeringen Landwegen onder de post Baanverdubbeling Ganzenweg.

De aanleg van nieuwe natuurvriendelijke oevers langs provinciale vaarten vindt plaats langs de Hoge Vaart vanaf de Knardijk tot Biddinghuizen en langs de Zwolse Vaart tussen het Voorsterbos en Marknesse.

Met de provinciale middelen wordt een serieus begin gemaakt met het beleidsmatige scenario. Dit betekent dat eerst de huidige oever achter de beschoeiing omlaag wordt gebracht en onder een flauwere helling wordt gelegd. Over 20 à 30 jaar zijn de beschoeiingen aan vervanging toe. Deze kunnen dan mogelijk geheel verwijderd worden als de begroeiide flauwere taluds voldoende stevigheid hebben om de golfaanslag van scheepvaart te kunnen weerstaan.

De verlaagde oevers strekken zich op de reeds gerealiseerde trajecten, uit tot op het grondgebied van mede overheden zoals Staatsbosbeheer, Vereniging Natuurmonumenten en gemeenten zonder dat daar aankoop van grond voor nodig is. De nieuwe trajecten liggen veelal in agrarisch gebied, waar wel aankoop van grond nodig is. Langs de Zwolse Vaart is sprake van een bijzondere situatie. Daar wordt reeds gedurende een aantal jaren een smalle strook grond langs de vaart gehuurd van de aanliggende agrarische eigenaren. Deze strook is ingezaaid met gras om op die wijze een bijdrage te leveren aan een natuurvriendelijke oeverinrichting. Gebleken is dat deze strook onvoldoende breed is om een adequate natuurvriendelijke inrichting te maken. In het kader van de totale ecologische zone in de oostrand van de Noordoostpolder is de aanname gedaan dat met de aankoop een strook grond met een breedte van 20 à 30 m gemoeid is. Deze strook wordt ingericht conform de eisen van een ecologische verbindingzone.

Recreatieve voorzieningen

Er is onderzoek verricht naar het werkelijke gebruik van de provinciale steigers. Dat wijst uit dat Flevoland in trek is als rustig vaargebied om zijn vele natuurschoon. Ligplaatsen in een natuurlijke omgeving worden goed gewaardeerd. Er moet meer aandacht worden geschonken aan het onderhoud in de onmiddellijke omgeving van de steigers. Steigers in dorpen en steden worden het meest gebruikt. Daar is ook behoefte aan uitbreiding. Aanlegplaatsen in de nabijheid van voorzieningen zoals jachthavens, dorpscentra en stadswijken versterken elkaar. 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 sluisen

Tot nu toe is de realisatie van afstandsbedieningen bekostigd uit de post investeringen landwegen. De Vollenhoverbrug en sluis "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 project toegevoegd. De ervaringen van deze bedieningsunit zal worden gebruikt bij het opstellen van nieuwe beleidsvoorstellen in 2004 voor de nadere keuzes die moeten worden gemaakt voor definitieve bedieningseenheden en uitbreiding van afstandsbedieningen. Daarbij zal zoveel mogelijk het principe moeten gelden dat de investeringen gedekt worden uit de verlaging van de personele lasten. Vanuit de investeringen vaarwegen wordt vanaf 2005 een klein bedrag opgevoerd als bijdrage aan de voorbereiding voor de realisatie van afstandsbediening en de daaraan gekoppelde verruiming van bedieningstijden.

In 2004 wordt de Tollebekerbrug op afstand bediend vanaf de Urkersluis. De daarvoor benodigde middelen zijn ondergebracht bij investeringen landwegen.

8.3 Financieel kader

Een belangrijke wijziging is dat m.i.v. 2004 het investeringsvolume structureel is verlaagd met € 88.000,- per jaar i.v.m. ruimtescheppende maatregelen. Dit betekent dat het beleidsmatige programma natuurvriendelijke oevers niet geheel kan worden gerealiseerd in de planperiode en er dus minder compenserende maatregelen kunnen worden uitgevoerd in relatie tot de aanleg van nieuwe investeringen wegen. Per saldo is het netto investeringsvolume voor de periode van dit PMIT ruim € 400.000,-. Daarbovenop komen de bijdragen van derden. Voor de natuurvriendelijke oevers is de jaarlijkse bijdrage in het kader van de SGB regeling op 25% gesteld. Van het totale krediet voor de investeringen vaarwegen wordt met ingang van 2005 een klein bedrag opgevoerd als bijdrage aan een verdere invoering van afstandsbedieningen van bruggen en sluisen. De bijdragen van de SRN daaraan zijn gesteld op 35%.

Investerings Vaarwegen 2004-2008

	2004	2005	2006	2007	2008
Afmeervoorziening Biddinghuizen	43.697				
Afmeervoorziening, situatie nader te bepalen		43.697	43.697	43.697	43.697
Visplaats minder-validen, locatie nader te bepalen.		28.571		28.571	
Bijdrage ecoduct Ganzenweg	150.000	145.421			
Natuurvriendelijke oeverinrichting 2e fase Zwolse Vaart, gedeelte Voorsterbos-Marknesse	265.372	120.000			
Natuurvriendelijke oeverinrichting Hoge Vaart, gedeelte Hoge Dwarsvaart – Kubbeweg			233.000		
Natuurvriendelijke oeverinrichting Hoge vaart, gedeelte Kubbeweg- Biddinghuizen			123.000	233.000	
Natuurvriendelijke oeverinrichting Hoge Vaart, gedeelte ten oosten van Biddinghuizen				100.000	345.000
Engineering (inhuur) t.b.v. natuurvriendelijke oevers)	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Bijdrage inhuur brugbediening	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Afstandsbediening nader te bepalen lokatie.		125.000	125.000	125.000	125.000
Totale bruto investeringsvolume	479.069	482.689	544.697	550.268	533.697
Bijdrage van derden:					
SGB	71.343	31.213	93.221	98.792	82.221
SRN		43.750	43.750	43.750	43.750
Totale netto investeringsvolume	407.726	407.726	407.726	407.726	407.726