

Antwoordnota

naar aanleiding van de ontvangen
zienswijzen
met betrekking tot de
ontwerp Mobiliteitsvisie Flevoland 2030

1. Kader

Provinciale Staten van Flevoland hebben op 26 maart 2014 opdracht gegeven om een herziening van het Flevolandse mobiliteitsbeleid voor te bereiden. Het huidige beleid -In het OPF en de Nota Mobiliteit- dateert uit 2006 en is sindsdien niet meer geactualiseerd. Beide documenten zijn opgesteld voor de periode 2006-2015, als gevolg waarvan in de Nota Mobiliteit een onderbouwde programmering voor na 2015 ontbreekt. Het huidige beleidskader is gedateerd en past steeds minder bij de (maatschappelijke) ontwikkelingen in de huidige tijd. Ontwikkelingen die elkaar snel opvolgen en de veranderende rol van de overheid - door meer samen met de omgeving en met andere overheden de agenda vast te stellen en uit te voeren - vragen om een andere, flexibelere sturingsfilosofie dan in het huidige beleid. Naast deze inhoudelijke overwegingen tot actualisatie dient de provincie op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer te beschikken over een actueel Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan. Met het verlopen van de geldigheidsduur van het huidige plan in 2015 is actualisatie nodig om te voldoen aan het wettelijk vereiste.

Gedeputeerde Staten van Flevoland hebben op 26 januari 2016 het ontwerp van de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 vastgesteld en na het raadplegen van Provinciale Staten op 6 april jl. vrijgegeven voor de inspraak. Het ontwerp heeft vanaf vrijdag 22 april 2016 tot en met donderdag 2 juni 2016 voor eenieder ter inzage gelegen in het provinciehuis en de Flevolandse gemeentehuizen.

Op grond van de Planwet verkeer en vervoer is afdeling 3.4 van de Awb van toepassing en dient een ontwerpplan vastgesteld te worden dat ter inzage wordt gelegd. Tevens is de Inspraakverordening Flevoland 2006 van toepassing. Deze Antwoordnota vormt in dat kader het inspraakverslag.

De bekendmaking is gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl (identificatienummer NL.IMRO.9924.SVmobvisieFL-ON01), in de Flevopost, Zeewolde Actueel en in Almere Dichtbij. De stukken die ter inzage hebben gelegen zijn tevens raadpleegbaar geweest via de provinciale website.

In het kader van de inspraak is een ieder de gelegenheid geboden om te reageren op het ontwerp. Het ontwerp is breed verspreid en toegezonden aan alle belanghebbende partijen, gemeenten, omliggende provincies en het Rijk met het verzoek om, wanneer daartoe aanleiding bestond, tijdig een reactie kenbaar te maken.

2. Ontvangen reacties

Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn in totaal negen reacties ontvangen. De volgende reacties zijn binnengekomen, met datum van ontvangst en registratienummer:

1. Gemeente Elburg, per e-mail ontvangen op 18 mei 2016 (#1916221)
2. Rijkswaterstaat Midden-Nederland, per e-mail ontvangen op 25 mei 2016 (#1918444)
3. Provincie Noord-Holland, per post ontvangen op 31 mei 2016 (#1920561)
4. Stichting Flevo-Landschap, per post ontvangen op 1 juni 2016 (#1921166)
5. Natuurmonumenten, per post ontvangen op 2 juni 2016 (#1921914)
6. Provincie Utrecht, per e-mail ontvangen op 2 juni 2016 (#1922817)
7. Gemeente Noordoostpolder, per post ontvangen op 2 juni 2016 (#1922829)
8. Stadsregio Amsterdam, per post ontvangen op 2 juni 2016 (#1918444)
9. Gemeente Urk, per post ontvangen op 3 juni 2016 (#1925263)

Aan degenen die een reactie hebben ingebracht is een ontvangstbevestiging gestuurd. Nadat deze Antwoordnota is vastgesteld wordt hen deze samen met het besluit toegezonden. Ook wordt de vaststelling bekendgemaakt in het Provinciaal Blad en de huis-aan-huisbladen.

3. Hoofdpmerkingen

Een aantal opmerkingen in verschillende reacties heeft betrekking op hetzelfde onderwerp. Deze worden hieronder in samenhang behandeld. In de tabel in hoofdstuk 4 zijn alle opmerkingen afzonderlijk terug te vinden. In de conclusie hieronder naar aanleiding van de hoofdpmerkingen wordt steeds verwezen naar de opmerkingen per reactie verderop in hoofdstuk 4.

1. Instemming

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het ontwerp goed is ontvangen. In het merendeel van de reacties wordt expliciet ingestemd met de nieuwe koers van visie op hoofdlijnen en vierjarige programmering. De gemeenten Elburg en Noordoostpolder, Rijkswaterstaat Midden-Nederland, de provincies Noord-Holland en Utrecht en de Stadsregio Amsterdam hebben zich positief uitgesproken over het ontwerp. Er wordt met instemming kennisgenomen van de opmerkingen 1.1, 2.1, 3.1, 6.1, 7.1 en 8.1.

2. Nieuwe werkwijze

Vanuit de wens om flexibel en adaptief te kunnen programmeren wordt in de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 een nieuwe werkwijze voorgesteld, gebaseerd op een langjarige visie en een vierjarig programma. Het thans voorliggende voorstel betreft de visie op hoofdlijnen met als planhorizon 2030, terwijl uitwerking en operationalisering vierjaarlijks zal plaatsvinden in het Programma Mobiliteit en Ruimte (te beginnen in 2017). Een groot aantal ingediende opmerkingen, te weten 1.2, 2.3, 2.4, 4.1, 4.2, 5.1, 5.2, 6.2, 6.4, 6.5, 7.2, 7.3, 9.1 en 9.2, betreft zaken die verder gaan dan de hoofdlijnen als verwoord in de Mobiliteitsvisie. Deze zaken zullen in het kader van Programma Mobiliteit en Ruimte worden opgepakt.

3. OV-visie

In een eerder stadium heeft al een herziening van het openbaar vervoerbeleid plaatsgevonden in de OV-visie 2014-2024. De hoofdlijnen hiervan zijn opgenomen in de ontwerp-Mobiliteitsvisie zodat ze in samenhang gezien kunnen worden. Dit is beleidsneutraal gebeurd omdat het niet de bedoeling is het totstandkomingstraject van de OV-visie traject nogmaals te doen. De opmerkingen 1.2, 3.2, 6.1, 6.3, 6.5, 7.3 en 9.1 hebben betrekking op OV en zullen in het kader van de implementatie van de OV-visie opgepakt worden. Hiertoe wordt het gesprek aangegaan met de indieners, de gemeenten Urk, Noordoostpolder en Dronten en de provincies Utrecht en Noord-Holland. De opmerkingen vormen geen aanleiding tot voorgestelde aanpassingen in de Mobiliteitsvisie, uitgezonderd opmerking 6.1 van de provincie Utrecht die aanleiding om een nuancering voor te stellen (Wijzigingsvoorstel 1).

4. Intensiteiten en prognoses

Een aantal opmerkingen heeft betrekking op verkeersintensiteiten en -prognoses. Het betreft de opmerkingen 1.3, 2.3, 4.2, 5.4 en 9.2. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de tabel. Ze vormen geen aanleiding tot voorgestelde aanpassingen in de Mobiliteitsvisie, maar worden wel meegenomen als aandachtspunt binnen het traject van het Programma Mobiliteit en Ruimte.

5. Vaarwegen c.a.

Enkele opmerkingen betreffen vervoer over water, te weten opmerking 2.2, 2.4, 2.7 en 5.2. Naar aanleiding van twee van deze opmerkingen, gemaakt door Rijkswaterstaat en Natuurmonumenten worden zowel in de tekst als op de kaart verbeteringen voorgesteld, omdat een aantal vaarroutes niet correct is weergegeven in het ontwerp (Wijzigingsvoorstel 2 en 3).

6. Leefbaarheid, duurzaamheid, natuur

Natuurmonumenten, Flevo-landschap en Rijkswaterstaat reageren op de voorgestelde aanpak voor synergie met leefbaarheid, duurzaamheid en natuur (opmerking 2.5, 4.1 en 5.1). Wij zijn verheugd dat andere partijen hier ook voor hebben en zullen in het kader van het Programma Mobiliteit en Ruimte in gesprek gaan om te zoeken naar kansrijke combinaties. De samenhang van de onderwerpen leefbaarheid, duurzaamheid en natuur met onder meer mobiliteit komt ook aan de orde in het de actualisatie van de integrale Omgevingsvisie FlevolandStraks.

Opmerking 5.3 van Natuurmonumenten betreffende de effecten van een IJmeerverbinding op natuur wordt voor kennisgeving aangenomen.

7. Verduidelijkingen

Een aantal reacties bevat verduidelijkende vragen of opmerkingen. Deels betreft het onderwerpen die buiten de scope van de Mobiliteitsvisie vallen. De opmerkingen 2.6, 4.3 en 6.3 vallen in deze categorie. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de tabel. Ze vormen geen aanleiding tot voorgestelde aanpassingen in de Mobiliteitsvisie

4. Reactie per opmerking

In de onderstaande tabel wordt per reactie nader ingegaan op de opmerkingen. Allereerst wordt de opmerking samengevat en de motivering die daarbij naar voren is gebracht. Vervolgens wordt in de kolom *reactie provincie* een reactie gegeven op de betreffende opmerking. In de kolom *voorstel* is aangegeven of en zo ja in welke zin de opmerking aanleiding vormt om het ontwerp aan te passen. In de laatste kolom is samenvattend aangegeven of de opmerking al dan niet wordt overgenomen. Tevens is een verwijzing opgenomen naar de samenvattende bespreking van de soortgelijke opmerkingen in paragraaf 3.

Nr.	Opmerking	Bijbehorende motivering	Reactie provincie	Voorstel	Opmerking aan- of overnemen: ja/nee, zie H3 punt ...
1	Gemeente Elburg				
1.1	Spreekt waardering uit voor het ontwerp	In het algemeen kunnen wij ons als medeoverheid goed vinden in de visie, doelen en keuzes die in de Mobiliteitsvisie aan de orde komen.	Met instemming hiervan kennisnemen	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 1
1.2	Verzoekt nadere invulling OV (vervoermiddelkeuze) tussen Dronten en Elburg/'t Harde door inzet van een (buurt) bus te onderzoeken.	Met het oog op vervoermiddelkeuze en verkorting reistijd (per OV) tussen Flevoland en de regio Utrecht is voor wat betreft de kern Dronten een (buurt)bus Dronten - 't Harde, met goede aansluiting op de trein naar Utrecht een mogelijke oplossing. Provincie Gelderland heeft de haalbaarheid van een dergelijke verbinding bestudeerd. Gelderland, Dronten en Elburg zijn enthousiast. Steun prov. Fl. gevraagd.	Wij hebben begrip voor de wens van de gemeente, maar op grond van de verwachte reizigersaantallen, afgeleid uit het huidige gebruik van Regiotaxi en op basis van een eerder verricht haalbaarheidsonderzoek, zien wij onvoldoende mogelijkheden voor een reguliere busverbinding. In 2008 is een haalbaarheidsstudie verricht, waaruit naar voren kwam dat er voor een busverbinding Dronten - Elburg / 't Harde een zeer klein reizigerspotentieel was. Op jaarbasis was het verwachte exploitatietekort destijds ongeveer € 180.000,-. Voor Flevoland was dat toen reden om niet te willen bijdragen aan een proef. De huidige gebruikscijfers van Regiotaxi Flevoland laten zien dat er maandelijks minder dan 10 ritten worden uitgevoerd tussen Dronten en Elburg / 't Harde, nog altijd een onvoldoende basis voor een reguliere OV-verbinding. Voor de verbinding Dronten - Utrecht zal een busverbinding via Elburg - 't Harde geen toegevoegde waarde hebben, daar deze al zowel via Zwolle als Harderwijk wordt geboden. De reistijd zal langer zijn dan een treinreis Dronten - Zwolle - Utrecht Centraal. Dit neemt niet weg dat de provincie graag het gesprek aangaat, met als insteek de vraag of andere vormen van vervoer wellicht kunnen voorzien in de aangegeven vervoervraag. Deze vraag past in het kader van de implementatie van de OV-visie.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 2, 3
1.3	Is bezorgd over de gevolgen van de	Gelet op de besluiten van de	De effecten van de uitbreiding van	Geen aanleiding tot	Nee

	ontwikkeling van Lelystad Airport voor de automobilititeit	rijksoverheid mag verwacht worden dat binnen de visie-termijn Lelystad Airport tot ontwikkeling zal komen in de richting van 45.000 starts/landingen van grotere vliegtuigen. Wij missen in de visie aandacht voor de gevolgen van deze uitbreiding voor de auto-intensiteiten in de wijde regio, o.a. via de oeververbindingen bij Harderwijk, Elburg en Kampen.	Lelystad Airport op de mobiliteit zijn onderzocht. Gebleken is dat het merendeel van het verkeer via de A6 en N302 (Lelystad - Harderwijk) naar de luchthaven komt. Er is een pakket van maatregelen opgesteld dat de bereikbaarheid van de luchthaven in de toekomst moet garanderen. De effecten op de oeververbindingen bij Elburg en Kampen zijn zeer beperkt.	aanpassing	4
2	Rijkswaterstaat Midden-Nederland				
2.1	Spreekt waardering uit voor het ontwerp	De tendens die u aangeeft om vooral in overleg met de partners verder vorm en invulling te geven aan deze visie onderschrijf ik en steun ik van harte.	Met instemming hiervan kennisnemen	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 1
2.2	Geeft aan dat er geen sprake is van meerdere multimodale Havens (paragraaf 2.2 derde bullet); mist expliciete aandacht voor de mogelijkheid om goederenvervoer stromen deels te verplaatsen van weg naar water (paragraaf 2.2 op pagina 4).	Voor Noordelijk Flevoland geldt dat de provincie zich daar uitdrukkelijk richt op een Maritieme Servicehavens. De overslag van goederen via containers of wellicht als bulk valt voor de MSNF beleidsmatig buiten de mogelijkheden. Flevokust is juist een goede en uitbreidbare ontwikkeling om goederenvervoerstromen deels te verplaatsen van weg naar water.	In het licht van de ontwikkelingen rond Flevokust acht de provincie het ontwikkelen van andere buitenhavens voor overslag niet langer een kwestie van provinciaal belang. De tekst in 2.2 zal worden aangepast (multimodale haven), evenals figuur 7.	Paragraaf 2.2 wordt aangepast Figuur 7 wordt aangepast	Ja 5
2.3	Met het noemen van een A30 wordt sterk vooruitgelopen op nog niet bestaand rijksbeleid.	De provincie Flevoland draagt expliciet een op samenwerking en samenhang gerichte houding uit, ook met het ministerie van I&M. In het kader van het onderscheid tussen de nummering van rijks- en provinciale infrastructuur is het noemen van A30/N30 en N23 is buitengewoon prematuur; onduidelijkheid op dit vlak moet worden voorkomen.	Vanzelfsprekend is het niet aan de provincie om dergelijke zaken te besluiten. Echter, in een visie voor 2030 schemeren natuurlijk wel de in het gebied levende wensen op het gebied van de hoofdassen door. Deze zullen we op grond van onze nieuwe werkwijze blijven agenderen en adresseren.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 2, 4
2.4	Is van mening dat de tekst op pagina 9 m.b.t. hinder door brugopeningen voor het provinciaal wegverkeer bij bruggen in beheer van RWS is globaal juist, maar wel nuancering verdient.	Bij de Roggebot is momenteel sprake is van een complex van factoren, waardoor juist bij al stilstaand verkeer, geen extra hinder optreedt, integendeel. Daarbij komt dat scheepvaartverkeer, dat naast recreatievaart eveneens bestaat uit beroepsvaart, een eigen economische waarde kent en bij	Erkend wordt dat hier sprake is van maatwerk en dat een goede afweging tussen de modaliteiten hierbij belangrijk is. De nieuwe werkwijze is erop gericht hieraan zo goed mogelijk invulling te geven.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 2, 5

		brugopeningen telt mede het nautisch veiligheidsbelang mee. Tegelijk geeft u ook aan dat u voor de provinciale vaarwegen wilt inzetten op het vervangen van een deel van het vervoer over de weg naar vervoer via een andere modaliteit, daaronder behoort dus m.i. ook het benutten van daarvoor beschikbaar vaarwater. Uw inspanningen voor Flevokust onderstrepen deze gedachte in de praktijk. Daarom is het goed om het gesprek met RWS voort te zetten over de gevolgen van uw bedieningswensen op het rijksbeleid en dan de aanvaardbaarheid van maatregelen te beoordelen.			
2.5	Onderschrijft het belang van duurzame en ruimtelijke kwaliteit	RWS streeft naar afstemming over een te handhaven duurzame en ruimtelijke kwaliteit en een daaruit voortvloeiende duurzame landschappelijke inpassing van de Rijks infrastructuur in het provinciale landschap (paragraaf 3.5). Aanvullend is van belang de duurzame ruimtelijke kwaliteit van de inpassing van rijks infrastructuur, waaronder ook de cultuur(historische) waarden van de daarin opgenomen kunstwerken in beide betekenissen. Ook bij toekomstige aanpassingen blijft dit een gedeeld belang.	Met instemming hiervan kennisnemen; deze aanpak sluit aan bij de nieuwe werkwijze van de provincie.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 2, 6
2.6	Vraagt aandacht voor Externe veiligheid	Paragraaf 4.4. geeft aanleiding aandacht te vragen voor aspecten van externe veiligheid die samenhangen met goederenvervoer, zowel over de weg als het water.	De provincie onderschrijft het belang hiervan.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 7
2.7	Plaatst enkele kanttekeningen bij de wijze van weergave van de rijksvaarwegen.	De vaarweg Amsterdam-Lemmer is ingedeeld als klasse VB CEMT-vaarweg; voor het deel van Lemmer naar Delfzijl door Friesland en Groningen geldt een bevaarbaarheid van klasse VA schepen. De nieuw te bouwen sluis in de Reevedam zal worden ontwikkeld op een verlengd klasse IV-schip (125 meter). Hoewel	De verwijzing naar CEMT zal worden aangepast. De verantwoordelijkheid voor de aansluitingen moet per geval worden bezien, afhankelijk van de beheergrens ter plaatse.	Zie wijzigingsvoorstel 2	Ja 5

		er geen sprake is van een hoofdvaarweg over de randmeren, wordt deze (deels klasse II, deels klasse IV CEMT), naast extensief voor goederen ook gebruikt voor bulktransporten waaronder aan- en afvoer t.b.v. bouwactiviteiten in het achtergelegen gebied. Juist die activiteiten kunnen aanleiding geven tot termijn gebonden intensiever gebruik van de vaarwegen, naast de recreatievaart op de randmeren. De aansluitingen vanaf provinciale vaarwegen op de rijksvaarwegen zijn een verantwoordelijkheid van de provincie. Een dergelijke notie ontbreekt in de nota gemist.			
3	Provincie Noord-Holland				
3.1	Spreekt waardering uit voor het ontwerp	Wij kunnen ons op hoofdlijnen vinden in uw visie.	Met instemming hiervan kennisnemen	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 1
3.2	Vindt het jammer dat R-net niet genoemd wordt	In uw visie op het openbaar vervoer spreekt u over de verbindingen naar de Randstad in het algemeen over hoogfrequent openbaar vervoer in de vorm van spoor en buslijnen, zonder specifiek R-net te noemen. Jammer omdat wij met alle decentrale OV- autoriteiten in de Randstad afspraken gemaakt over de implementatie van R-net als het hoogwaardige OV-netwerk tot 2028. Mogelijk kunt u uw zienswijze over R-net toevoegen aan de visie.	Als medeondertekenaar van de Bestuursovereenkomst hoogwaardig OV Randstad zijn wij een warm voorstander van R-net. De naam R-net is echter een productformule en het vermelden daarvan past niet bij het abstractieniveau van de visie.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 3
4	Stichting Flevo-Landschap				
4.1	Onderschrijft de ambities op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid en wil deze graag verbinden met landschappelijke kwaliteit en biodiversiteit.	Doel 6: "De mobiliteitsontwikkeling moet gepaard gaan met een verbetering van de leefbaarheid. Daar waar negatieve gevolgen lokaal niet te voorkomen zijn, worden deze geminimaliseerd" ondersteunen wij. Wij hopen echter ook op een proactieve inzet ten aanzien van landschappelijke kwaliteit: een goede landschappelijke inpassing, benutten van kansen om biodiversiteit te ondersteunen, en	Met instemming hiervan kennisnemen; deze aanpak sluit aan bij de nieuwe werkwijze van de provincie.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 2, 6

		versterking van de beleving van het Flevolandse landschap. Ten aanzien van duurzaamheid is het nodig om bij de ontwikkeling en nieuwe infrastructuur te anticiperen op bodemdaling en klimaatverandering (heftige buien), en mogelijke wisselwerking met de natuur in de nabijheid van infrastructuur.			
4.2	Wijst op het feit dat het voormalig Adelaarswegtracé nu een natuurbestemming heeft.	Figuur 2b geeft een variant op - zo te zien - het voormalig Adelaarswegtracé aan als te onderzoeken toekomstige verbinding in het oostelijk deel van Oostervold. natuurgebied Grote Trap. De op de kaart geschetste verbinding verhoudt zich niet tot het Programma Nieuwe Natuur.	De figuur geeft weer dat, op basis van de prognose van intensiteiten in 2030, hier in de toekomst aandachtspunten zullen ontstaan waarvoor een oplossing gezocht moet worden. Onderdeel van het onderzoek is dat (nieuwe) natuurgebieden worden ontzien.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 2, 4
4.3	Wijst op het feit dat het weergegeven van de Blocq v Kuffeler als te onderzoeken ontwikkellocatie voor multimodale overslag (figuur 7, streefbeeld Goederenvervoer) achterhaald is.	Deze locatie is in het verleden door de gemeente Almere al meermalen verkend en ongeschikt gebleken als locatie voor overslag van containers en goederen. De locatie past ons inziens niet in het voornamelijk op natuur (meerdere Natura 2000 gebieden) en recreatie ingerichte gebied. De ontwikkeling kan nadelig zijn voor de ontwikkeling van het Nationaal Park "Het Nieuwe Land". Wel zijn er goede kansen voor deze locatie als recreatief multimodaal punt. De locatie kan dan fungeren als de "waterpoort" en transferium voor het nationaal park "Het Nieuwe Land".	In het licht van de ontwikkelingen rond Flevokust acht de provincie het ontwikkelen van andere buitenhavens voor overslag niet langer een kwestie van provinciaal belang. De Blocq v Kuffeler als te onderzoeken ontwikkellocatie voor multimodale overslag zal worden geschrapt uit figuur 7 (streefbeeld Goederenvervoer).	Figuur 7 wordt aangepast	Ja 5
5	Natuurmonumenten				
5.1	Waardeert het voornemen om bij de aanleg van nieuwe infrastructuur en groot onderhoud aan bestaande infrastructuur een verkenning op te stellen; stelt voor om dit breed in te steken.	Wij waarderen het voornemen om bij de aanleg van nieuwe infrastructuur en groot onderhoud een verkenning op te stellen. Dit moet zich wat ons betreft ook uitstrekken tot "begeleidende voorzieningen" zoals geluidschermen, verlichting etc. Wij willen u daarnaast vragen om niet alleen negatieve effecten te beperken, maar ook actief kansen te zoeken en	Met instemming hiervan kennisnemen; deze aanpak sluit aan bij de nieuwe werkwijze van de provincie.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 2, 6

		te benutten om natuur en landschap te versterken, bij aanleg van en groot onderhoud aan infrastructuur, maar ook daarbuiten. Bij aangepaste inrichting en/of natuurvriendelijk beheer kunnen wegbermen en sloten ook een verbindende functie voor flora en fauna vervullen. Daarbij kan ook de vraag "welke diersoorten specifieke voorzieningen vereisen en op welke locaties dit moet leiden tot aanleg van nieuwe voorzieningen" beantwoord worden. Mogelijk kunnen er plaatselijk verbindingen gerealiseerd en knelpunten opgelost worden door relatief eenvoudige maatregelen die niet hoeven te wachten op groot onderhoud.			
5.2	Geeft aan dat ook de (oevers van) provinciale vaarten kansen bieden voor waterberging, recreatie en natuur. Plaatst een kanttekening ten aanzien van te realiseren afmeervoorzieningen.	Duurzame oevers zijn recreatief aantrekkelijker dan beschoeide oevers. Voor waterberging, recreatie en natuur bieden natuurvriendelijke oevers nog veel meer winst. De Mobiliteitsvisie kan ook voor flora en fauna een mobiliteitsvisie worden als bij inrichting, onderhoud en beheer van bermen, vaarten, tochten en oevers zoveel mogelijk ecologische (en recreatieve) verbindingzones gerealiseerd worden. T.a.v. nieuwe afmeervoorzieningen willen wij vragen om locaties zorgvuldig te kiezen en voldoende toezicht, handhaving en onderhoud blijvend te garanderen. De ervaring met bestaande afmeervoorzieningen is dat ze vaak langdurig als ligplek gebruikt worden en veel afval in onze aanliggende natuurgebieden kunnen opleveren.	De provincie onderschrijft het belang hiervan. De aanleg van natuurvriendelijke oevers en het realiseren van betere randvoorwaarden voor recreatie zijn belangrijke doelen die in samenhang met de uitvoering van het mobiliteitsbeleid nagestreefd worden. De nieuwe sturingsfilosofie in het programma Mobiliteit en Ruimte is hier mede op gericht. De opmerking ten aanzien van de locatiekeuze voor afmeren nemen wij ter harte.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 2, 5
5.3	Plaatst een opmerking ten aanzien van de mogelijke negatieve gevolgen van een IJmeerverbinding voor natuur.	Wij vinden een nieuwe doorsnijding van het IJmeer/Markermeergebied niet wenselijk, vanwege de grote consequenties voor het landschap en de natuurwaarden ter plekke.	Van de opmerking wordt kennis genomen.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 6
5.4	Merkt op dat t.a.v. de Zeewolderdijk ter hoogte van het Harderbroek de wens is om over 3 km de maximale	De Zeewolderdijk staat in zijn geheel als gebiedsontsluitingsweg op de kaart. Natuurmonumenten heeft	De provincie is op de hoogte van de gemaakte afspraken tussen de gemeente Zeewolde en Natuurmonumenten over de	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 4

	<p>snelheid op 60 km/uur i.p.v. 80 km/uur in te stellen.</p>	<p>met Gemeente Zeewolde een convenant afgesloten waarin afgesproken is partijen zich inspannen om ter hoogte van het Harderbroek over 3 km de maximale snelheid op 60 km/uur te stellen, zodra de verdubbeling van de Gooiseweg gereed is. Wij vragen u dan ook in figuur 4, Categorisering provinciaal wegennet 2030, de Zeewolderdijk (in ieder geval ter hoogte van het Harderbroek) niet als "Gebiedsontsluitingsweg" op te nemen of in ieder geval de snelheidsbeperking tot 60 km/uur in de toekomst mogelijk te maken.</p>	<p>maximale verkeersintensiteit op de Zeewolderdijk en is hier ook bij betrokken geweest. De Zeewolderdijk blijft ook in de toekomst een gebiedsontsluitingsweg. Op gebiedsontsluitingswegen geldt in zijn algemeenheid een maximumsnelheid van 80 km/u.</p>		
5.5	<p>Merkt op dat de vaarweg in het Wolderwijd niet goed op de kaart staat</p>	<p>De vaarweg in het Wolderwijd ter hoogte van Harderbroek (figuur 7, streefbeeld goederenvervoer) ligt (voor goederenvervoer) niet vlak onder de dijk maar ten zuiden van het eiland De Welle.</p>	<p>Dit zal worden rechtgezet.</p>	<p>Zie wijzigingsvoorstel 3</p>	<p>Ja 5</p>
6	Provincie Utrecht				
6.1	<p>Spreekt waardering uit voor het ontwerp</p>	<p>In de eerste plaats vinden wij het een goed leesbaar en realistisch stuk. De provincie heeft ambities en een helder visie op toekomstige ontwikkelingen maar erkent ook de beperkingen, vooral die samenhangen met de financiële mogelijkheden binnen het mobiliteitssysteem en het openbaar vervoer in het bijzonder.</p>	<p>Met instemming hiervan kennisnemen</p>	<p>Geen aanleiding tot aanpassing</p>	<p>Nee 1</p>
6.2	<p>Ondersteunt de wens voor een Stichtselijn doch nuanceert de hiervoor benodigde randvoorwaarden</p>	<p>Wat betreft de Stichtse spoorlijn wordt opgemerkt dat de haalbaarheid ervan afhangt van de dichtheid waarin wordt gebouwd aan de oostkant van Almere. De ontwikkelingskansen voor een Stichtse lijn zijn gering zolang de dichtheid van de ruimtelijke ontwikkeling aan de oostkant van Almere zo laag is. Dat neemt niet weg dat ook provincie Utrecht nog steeds de wens houdt van een betere en vooral snelle (intercity-) verbinding tussen Utrecht en</p>	<p>De nuancering ten aanzien van de vervoerspotentie wordt toegevoegd aan de tekst. Inzet op het moment is om deze verbinding in de toekomst niet onmogelijk te maken. Flevoland ondersteunt het voorstel om gezamenlijk de mogelijkheden te onderzoeken hoe de verbinding Utrecht-Almere te verbeteren.</p>	<p>Zie wijzigingsvoorstel 1</p>	<p>Ja 2, 3</p>

		Almere. Een route via de Hollandse brug over bestaand spoor lijkt vooralsnog meer realistisch.			
6.3	De actieradius van de (elektrische) fiets gebaseerd op hemelsbrede afstanden rond de kernen is niet geloofwaardig.	Op pagina 30 staat een kaartje afgebeeld met de actieradius van de (elektrische) fiets gebaseerd op de potentie van de fiets voor regionale verplaatsingen. Belangrijk kenmerk van Flevoland is dat het omgeven wordt door brede meren en er slechts een beperkt aantal mogelijkheden zijn om deze over te steken. Deze geografische omstandigheden maken het denken aan een cirkelvormige actieradius gebaseerd op hemelsbrede afstanden rond de kernen niet geloofwaardig.	De cirkels vormen een indicatie en impliceren niet meer dan hetgeen er in de tekst vermeld wordt.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 7
6.4	Is van mening dat de term kosteneffectief OV-systeem in het geval van Flevoland nogal wat ruimte over laat voor interpretatieverschillen.	Wat is kosteneffectief? Flevoland kent een sterk eenzijdige spitsrichting over grotere afstanden naar werk- en studiegebieden buiten de provincie; dit leent zich prima voor collectieve/gebundelde vervoersstromen -en het daarmee voorkomen van knelpunten binnen en buiten de provincie. Dit sluit aan op de mobiliteitsvraag van veel Flevolandse én is in een breder - maatschappelijk- kader wellicht kosteneffectief. Zie bijvoorbeeld de discussie over de nu op te heffen, maar door Flevolandse goed gebruikte, lijn 150. Deze mobiliteitsvisie laat hierin nog veel ruimte.	De opmerking wordt in algemene zin onderschreven; de ruimte past binnen de nieuwe sturingsfilosofie. E.e.a. zal nader worden geoperationaliseerd in het Programma Mobiliteit en Ruimte. De genoemde buslijn is een voorbeeld van door de provincie Flevoland niet gewenste inefficiënte paralleliteit.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 2, 3
6.5	Is van mening dat te weinig wordt ingegaan op de OV-verbindingen tussen Flevoland en de regio's Gooi, Utrecht en Amersfoort (en daarmee ook niets over OV-verbindingen naar bv Gelderland/Brabant); mist specifieke aandacht voor de 3-vervoersstromen Almere-Hilversum (Gooi), Almere-Utrecht.	E.e.a. is voor een visie die tot 2030 loopt nog weinig concreet. Wij zien graag meer duidelijkheid in wat er tot die tijd moet gebeuren om de (groeierende) mobiliteitsvraag vanuit Flevoland naar OV-knooppunten / economische werk- en studiegebieden te faciliteren. De stap van nu bijna niets qua OV(bus)-lijnen naar een Hoogwaardige (spoor) Stichtse Lijn is te groot zonder een provinciaal	De visie 2030 maakt duidelijk waaraan de provincie Flevoland met andere overheden en vervoerders aan wil gaan werken. De te hanteren aanpak wordt uitgewerkt in het Programma Mobiliteit en Ruimte.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 2, 3

		ontwikkelperspectief (ambitie). Misschien is alles te vatten in 1 hoogwaardige lijn met knooppunten.			
7	Gemeente Noordoostpolder				
7.1	Spreekt waardering uit voor het ontwerp.	Wij delen grotendeels uw visie op mobiliteit.	Met instemming hiervan kennisnemen	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 1
7.2	Is bezorgd over de trage uitwerking van de reeds vastgestelde plannen.	De uitwerking van de OV-visie is nog niet gestart. De aangekondigde werkconferentie heeft nog niet plaatsgevonden. De OV-visie maakt nu integraal onderdeel uit van de mobiliteitsvisie en het proces daar omheen. Hierdoor lijkt de uitwerking ervan opnieuw op te schuiven. De in de Netwerkvisie beschreven knelpunten zijn er nog steeds en nog niet verder ingevuld.	De te hanteren aanpak wordt op dit moment uitgewerkt in het Programma Mobiliteit en Ruimte. De nieuwe werkwijze is erop gericht voortvarend, flexibel en in overleg met partners te werk te gaan. De uitwerking van de OV-visie gebeurt in een separaat spoor. Graag nemen wij de uitnodiging aan om hierover in gesprek te gaan aan.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 2
7.3	Het onderzoek naar HOV naar het noorden heeft nog niet plaatsgevonden. Uit eigen onderzoek blijkt dat de corridor Emmeloord Kampen-Zuid/Kampen nader onderzoek verdient.	De gemeente Noordoostpolder heeft zelf onderzoek laten doen naar de haalbaarheid van HOV op de 3 corridors vanuit Emmeloord: naar Heerenveen, Lelystad en Kampen/Zwolle. Hieruit blijkt dat juist de corridor naar Kampen/Zwolle de grootste potentie heeft en niet die naar het noorden. De gemeente pleit ervoor de corridor Emmeloord Kampen-Zuid/Kampen nader te onderzoeken.	Van het haalbaarheidsonderzoek HOV dat in opdracht van de gemeente Noordoostpolder is uitgevoerd, heeft de provincie kennisgenomen. De uitkomsten van dit onderzoek vormen belangrijke input voor de implementatie van de OV-visie. Kwaliteitsverbetering van de verbinding Emmeloord - Kampen - Zwolle is één van de speerpunten waarop de implementatie zich zal richten.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 2, 3
8	Stadsregio Amsterdam				
8.1	Spreekt waardering uit voor het ontwerp.	Is verheugd te constateren dat deze visie de inhoudelijke samenhang en het belang van de samenwerking benoemt met de Stadsregio en de andere partijen in de regio. Constateert dat de visie prima aansluit op het gedachtengoed van het strategisch kader en de uitvoeringsdossiers en een mooie kans biedt om de mobiliteit in deze regio gezamenlijk verder te verbeteren. Werkt in de komende periode graag samen verder aan de uitvoering van deze visie, het strategisch kader in wording en de verschillende uitvoeringsafspraken.	Met instemming hiervan kennisnemen	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 1

9	Gemeente Urk				
9.1	Pleit voor een goede busverbinding met Lelystad	Op bladzijde 10 stelt u dat grootschalig regionaal OV slechts op een beperkt aantal assen speelt. De as Urk - Emmeloord - Zwolle is voor de inwoners van Urk een belangrijke. Daarom zouden wij graag een goede verbinding met Lelystad gerealiseerd zien. Urk telt meer dan 20.000 inwoners die voor werk, opleiding, zorg en toegang tot treinverkeer richting randstad steeds meer zijn aangewezen op de voorzieningen in Lelystad. De bereikbaarheid van Lelystad is voor Urkers, vooral buiten de spijstijden, matig te noemen. In figuur 5 op bladzijde 28 klasseert u Urk als 'herkomstknoop', met een 'kernnet bus' verbinding met Emmeloord. Graag zouden wij ook een dergelijke verbinding Urk-Lelystad zien. Momenteel onderzoekt Urk of een centraal busstation kan bijdragen aan de wens voor een betere verbinding met Lelystad.	De wens van de gemeente Urk wordt door de provincie zeker herkend. In het kader van de implementatie van de OV-visie zal worden gezien of een upgrading van de verbinding Urk - Lelystad kansrijk is en op welke wijze mogelijkheden kunnen worden uitgewerkt.	Geen aanleiding tot aanpassing	Nee 2, 3
9.2	Verzoekt om de categorisering 2030 van de Domineesweg (N352) te wijzigen in toekomstige 'stroomweg'.	Op basis van de prognose 2030 hadden wij voor de Domineesweg (N352) een andere categorisering 2030 verwacht (figuur 4b op bladzijde 26). Wij vragen u deze categorisering te heroverwegen en de Domineesweg als toekomstige 'stroomweg' aan te merken.	Naar aanleiding van de reactie hebben wij de ontwikkeling van de intensiteiten, op basis van de bij ons bekende plannen voor de periode tot 2030, nog eens beschouwd. Op dit moment zien wij nog geen aanleiding om de categorisering aan te passen. Wel zullen wij in het kader van het programma Ruimte en Mobiliteit het gesprek aangaan over de gevolgen van de toename van de intensiteit en hierbij passende inrichtingsmaatregelen.	Verzoek niet overnemen	Nee 2, 4

5. Wijziging van het ontwerp

Overzicht van wijzigingen ten opzichte van het ontwerp.

1. 2.2 Ontwikkelingen Flevoland, 2e alinea derde bullet:

Oude tekst:

Bij een aantrekkende economie profiteert Flevoland door de centrale ligging, goede bereikbaarheid en de ontwikkeling van iconen als de luchthaven en de multimodale havens.

Voorstel nieuwe tekst:

Bij een aantrekkende economie profiteert Flevoland door de centrale ligging, goede bereikbaarheid en de ontwikkeling van iconen als de luchthaven en de multimodale haven.

2. 4.2 Openbaar vervoer, 2^e alinea laatste regel:

Oude tekst:

De realisatie van deze verbindingen hangt af van het ontwikkelingstempo in Almere.

Voorstel nieuwe tekst:

De realisatie van deze verbindingen hangt af van het ontwikkelingstempo in Almere en de vervoerpotentie.

3. 4.5 Vaarwegen, eerste alinea

Oude tekst:

De vaarwegen in Flevoland worden gebruikt voor het vervoer van goederen, recreatievaart en afwatering. De vaarwegen buiten de dijken zijn in het beheer van het rijk. De scheepvaartroute Amsterdam - Lelystad - Lemmer - Delfzijl en de daarop aansluitende IJsselroute behoren tot het hoofdvaarwegennet. Ze voldoen aan de eisen van CEMT (Conférence Européenne des Ministres de Transport) klasse V en zijn geschikt voor tenminste 3-laags containervaart. De vaarwegen binnen de dijken zijn in beheer van de provincie. In de Noordoostpolder zijn de vaarten toegankelijk voor schepen van vaarwegklasse I (tot 300 ton). De vaarten in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland behoren tot vaarwegklasse II (tot 600 ton). De sluizen in de Noordoostpolder zijn geschikt voor vaarklasse I. De capaciteit van de Noordersluis (Lelystad) en Zuidersluis (Almere) is groter (klasse II).

Voorstel nieuwe tekst:

De vaarwegen in Flevoland worden gebruikt voor het vervoer van goederen, recreatievaart en afwatering. De vaarwegen buiten de dijken zijn in het beheer van het rijk. De scheepvaartroute Amsterdam - Lelystad - Lemmer - Delfzijl en de daarop aansluitende IJsselroute behoren tot het hoofdvaarwegennet. Ze voldoen aan de eisen van CEMT (Conférence Européenne des Ministres de Transport). De vaarweg Amsterdam-Lemmer is ingedeeld als klasse VB CEMT-vaarweg. De nieuw te bouwen sluis in de Reevedam zal worden ontwikkeld op een verlengd klasse IV-schip (125 meter). Hoewel er geen sprake is van een hoofdvaarweg over de randmeren, wordt deze (deels klasse II, deels klasse IV CEMT), naast extensief voor goederen ook gebruikt voor bulktransporten waaronder aan- en afvoer ten behoeve van bouwactiviteiten in het achtergelegen gebied. De vaarwegen binnen de dijken zijn in beheer van de provincie. In de Noordoostpolder zijn de vaarten toegankelijk voor schepen van vaarwegklasse I (tot 300 ton). De vaarten in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland behoren tot vaarwegklasse II (tot 600 ton). De sluizen in de Noordoostpolder zijn geschikt voor vaarklasse I. De capaciteit van de Noordersluis (Lelystad) en Zuidersluis (Almere) is groter (klasse II).

4. 4.5 Vaarwegen, Figuur 7, streefbeeld goederenvervoer

De kaart wordt zodanig aangepast dat de vaarweg in het Wolderwijd ter hoogte van Harderbroek (voor goederenvervoer) niet vlak onder de dijk maar ten zuiden van het eiland De Welle loopt.

De beide onderzoek ontwikkellocaties voor mulimodale overslag worden van de kaart geschrapt.