

Provinciaal Meerjarenprogramma  
Infrastructuur, Ruimte en Transport (p-MIRT 2016-2020)



## Voorwoord

Voor u ligt het voorstel voor het provinciaal meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport (p-MIRT) 2016-2020. Het is het eerste p-MIRT van ons nieuwe college, welke gericht is op de uitvoering van de beleidskeuzes uit de vorige bestuursperiode. In het p-MIRT staat beschreven welke vraagstukken er zijn op het gebied van ruimte, infrastructuur en transport, de voorgestelde oplossingen en de bijbehorende financiële consequenties. Een belangrijke basis voor de keuzes die wij als provincie maken liggen vast in ons coalitieakkoord. De ambitie voor deze bestuursperiode is dat Flevoland zich verder gaat ontwikkelen. Het p-MIRT maakt dit concreet en inzichtelijk.

Met ingang van 2016 maakt de Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) voor de provincie deel uit van de algemene uitkering die de provincie ontvangt uit het provinciefonds. Hiermee is ook de wettelijke verplichting vervallen om naast het p-MIRT een bestedingsplan voor de BDU op te stellen. De programmering van de besteding van de voormalige BDU-middelen is daarom meegenomen in dit p-MIRT. Dit draagt bij aan een meer integraal en transparant beeld op de provinciale inzet van financiële middelen voor verkeer en vervoer inclusief de beschikbare middelen voor openbaar vervoer.

Bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor met name economische ontwikkeling maar ook voor de sociaal maatschappelijke samenhang. Dat zie je bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van Amsterdam-Lelystad Airport, welke nu echt vaste vormen aanneemt. Met de minister zijn inmiddels afspraken gemaakt over de verdubbeling A6 Almere-Lelystad, een nieuwe afslag en een nieuwe provinciale ontsluitingsweg en de ontwikkeling van een hoogwaardige OV verbinding vanaf en naar de luchthaven. In verband met de economische ontwikkeling biedt ook de multimodale overslaghaven Flevokust nieuwe kansen. Andere voorbeelden die het economische belang van bereikbaarheid illustreren zijn de verdubbeling van de Gooiseweg (deels al in uitvoering genomen) en de verdubbeling en de nieuwe afrit naar het bedrijventerrein Trekkersveld in Zeewolde.

Om aantrekkelijk te blijven als provincie moeten we ook kijken hoe we bestaande knelpunten kunnen oplossen en de bereikbaarheid van locaties voor alle groepen nastreven. In het kader van openbaar vervoer wordt de eerder vastgestelde OV visie 2014-2024 uitgevoerd.

Voor het grootste provinciale knelpunt nabij de Roggebotsluis zijn middelen vrijgemaakt om in een eerste fase de maatregelen te nemen om de verkeerssituatie te verbeteren. Voor de ontwikkeling van Dronten is samen met de gemeente gekozen voor de ontwikkeling van een verlegde N23 ofwel de passage Dronten. Nog deze periode zal de uitvoering starten met de verdubbeling van de Waterlandseweg en de verbetering van de aansluiting A6 met de Hoge Ring, belangrijke maatregelen om de doorstroming bij Almere te verbeteren. Inmiddels is het tracébesluit voor het tweede deel van de verdubbeling van de N50 in uitvoering genomen.

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

Vriendelijke groeten,

Jaap Lodders

Arie Stuivenberg

Gedeputeerden Flevoland

## Inhoud

<b>Voorwoord</b> .....	2
<b>Inhoud</b> .....	2
<b>Hoofdstuk 1. Inleiding</b> .....	5
1.1 Opzet van p-MIRT.....	6
1.2 Leeswijzer .....	8
<b>Hoofdstuk 2. p-MIRT als onderdeel van landelijke en regionale kaders</b> .....	9
2.1 Landelijke kaders .....	9
2.1.2 Gebiedsagenda en het Rijks-MIRT .....	9
2.1.3 Nieuwe regelgeving geluid SWUNG = Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid .....	10
2.1.4 Decentralisatie van de BDU naar het provinciefonds.....	10
2.2 Aanpassing provinciale beleidskaders .....	10
2.2.1 Omgevingsvisie .....	10
2.2.2 Actualisatie van de nota mobiliteit .....	11
2.2.3 Beleidskader voor water .....	11
2.2.4 Natuurbeleid; De provincie aan zet. ....	11
2.2.5 Duurzaamheid.....	12
2.2.6 Agenda Vitaal Platteland .....	14
<b>Hoofdstuk 3. Actuele ontwikkelingen in het ruimtelijk domein</b> .....	15
3.1 Gebiedsontwikkelingen .....	15
3.1.1 Almere 2.0.....	16
3.1.2 Bereikbaarheid Almere.....	17
3.1.3 Multimodale ontwikkeling Lelystad .....	18
3.1.4 N23-corridor: Van Oost naar West.....	21
3.2 Overige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit .....	22
3.2.1 Ontwikkeling N50.....	25
3.2.2 Verkeersveiligheid Actueel .....	25
3.2.3 Ontsnipperende maatregelen .....	26
3.2.4 Toegankelijkheid Openbaar Vervoer .....	26
<b>Hoofdstuk 4: Uitvoeringsprogramma p-MIRT projecten</b> .....	27
4.1 Wat gaan we doen?.....	27
4.2 Waar worden de opgenomen projecten in het p-MIRT uit betaald.....	27
4.3 Programma uitvoeringsprojecten voor ruimtelijke kwaliteit in Flevoland.....	27
4.4 Programma Investerings in wegen.....	33
Onderhoudskosten bij nieuwe investeringen. ....	41
Begin 2015 is door het college besloten in het p-MIRT de extra benodigde onderhoudsmiddelen voor nieuw areaal in beeld te brengen. Bij nieuw areaal gaat het om extra vierkante meters asfalt maar ook om onderhoud van bijvoorbeeld nieuw aan te leggen viaducten, VRI's, wegbermen en faunapassages. Aan de hand van het aantal eenheden nieuw areaal en kengetallen wordt de omvang van de benodigde extra onderhoudsvergoeding berekend. ....	41

Het overzicht van de extra middelen is in onderstaande tabel weergegeven. Er wordt onderscheid gemaakt tussen het jaarlijkse en niet jaarlijkse onderhoud. De kosten voor onderhoud start het jaar na afronding van het project. .... 41

De financiële consequenties zullen worden betrokken bij de opstelling van de eerstvolgende perspectiefnota. .... 41

4.5 Investeringsprojecten van derden..... 41

4.6 Verkeersveiligheid en kleine investeringen..... 43

4.7 Fysieke maatregelen verkeersveiligheid ..... 43

4.8 Educatie en communicatie verkeersveiligheid..... 51

4.9 Openbaar vervoer ..... 51

4.10 Investeringen in de waterwegen ..... 53

4.11 Subsidies aan gemeenten ..... 54

4.12 Onderzoek en beleidsinformatie..... 55

4.13 Mobiliteitsmanagement..... 55

**BIJLAGE 1 DEKKINGSMIDDELEN ..... 57**





## Hoofdstuk 1. Inleiding

Het p-MIRT vormt het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (p-MIRT) van de provincie Flevoland. In het p-MIRT concretiseren Gedeputeerde Staten de voornemens voor de komende vijf jaar die ze hebben voor de programmering van en inzet van financiële middelen voor investeringen en activiteiten voor de thema's ruimtelijke ontwikkeling, infrastructuur, verkeer en vervoer en natuur en landschap. Daarbij geven Gedeputeerde Staten in het p-MIRT een doorkijk naar , de komende 10 jaar. Met het samenbrengen van de verschillende thema's in het p-MIRT hebben Gedeputeerde Staten een integrale afweging gemaakt.

Gedeputeerde Staten willen met dit p-MIRT:

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

Met dit p-MIRT start het college met het in uitvoering nemen van het coalitieakkoord 2015-2019: Innovatief en ondernemend.

### 1.1 Opzet van p-MIRT

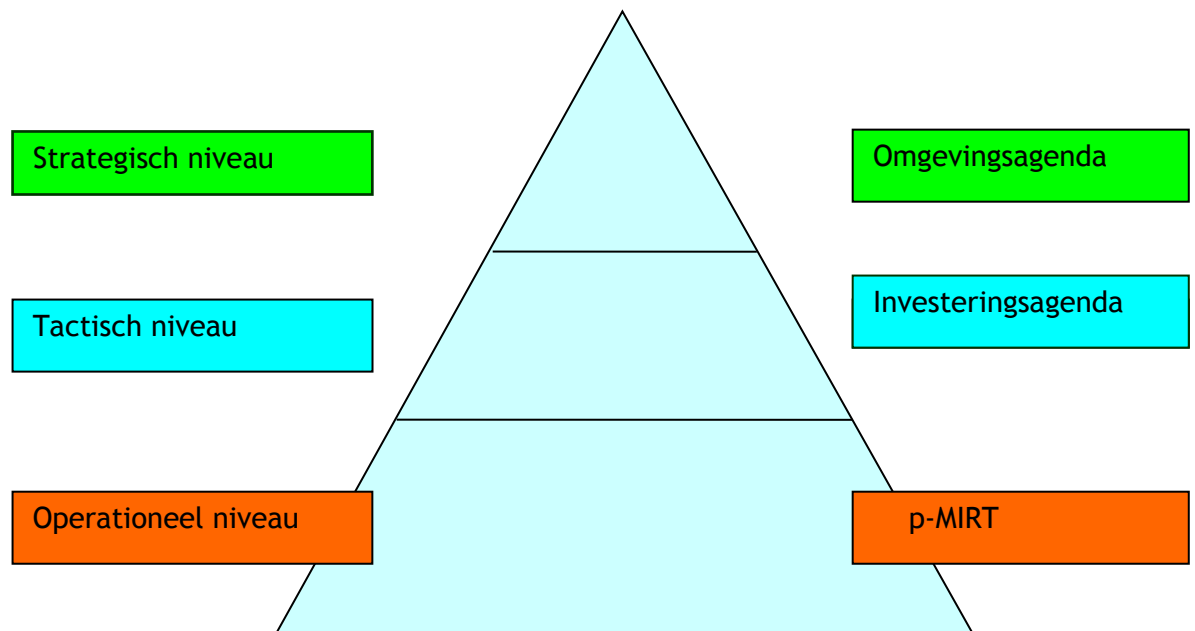
Het p-MIRT heeft een voortschrijdend karakter met een planperiode van 5 jaar en het p-MIRT geeft daarnaast een doorkijk naar de volgende 5 jaar. In de eerste 2 jaar staan, na vaststelling door GS de infrastructurele, projecten vast geprogrammeerd. Dat betekent dat de in 2016 en 2017 geplande projecten worden uitgevoerd. Voor de jaren 2018 tot en met 2020 is er meer ruimte voor aanpassingen van uit te voeren projecten. Projecten in deze periode worden op projectmatige wijze voorbereid, maar kunnen onderhevig zijn aan actuele ontwikkelingen waardoor wijzigingen mogelijk zijn. Een voorbeeld hiervan is de versnelde uitvoering van een verbindingsweg vanaf de A6 voor de ontsluiting van de luchthaven. Voor een snelle ontwikkeling van het gebied stellen het rijk en de regio middelen beschikbaar. Het uitvoeringsprogramma is hierop aangepast om op deze wijze een win-win situatie te creëren. Voor de jaren na 2020 is sprake van een doorkijk gebaseerd op visie en agendazetting.

#### **P-MIRT als onderdeel van het provinciale kader**

Niet alle ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsvraagstukken zijn opgenomen in het p-MIRT. Projecten worden opgenomen in p-MIRT bij voldoende operationalisering: er is een besluit genomen tot uitvoering van het project of verkenning opgesteld. Het p-MIRT maakt onderdeel uit van het provinciaal kader zoals in de hier onderstaande sturingspiramide is weergegeven. De andere kaders bestaan uit de omgevingsagenda en de investeringsagenda. De piramide vormt de structuur die sturing op de activiteiten van de provincie biedt. De drie onderdelen zijn complementair aan elkaar. Onderstaande piramide maakt de verschillende abstractieniveaus inzichtelijk; van de politiek-bestuurlijke keuzevraagstukken op het hoogste strategische niveau, tot de operationele afstemming bij de uitvoering.

De omgevingsagenda brengt met name de samenhang tussen de ontwikkelprogramma's (onderling en met de sectorale beleidsvelden) in beeld. De Investeringsagenda biedt vooral het concern brede financiële afwegingskader op hoofdlijnen. Het p-MIRT brengt de fysieke ruimtelijke en vervoerkundige uitvoering in kaart.

In een illustratie ziet het er als volgt uit:



### Samenwerking

De provincie spreekt zich in het coalitieakkoord 'Innovatief en ondernemend 2015 -2019' uit voor het hanteren van een krachtige zelfbewuste bestuursstijl die gericht is op samenwerking. Samenwerking is gericht om naast andere partijen te staan zonder de rol en verantwoordelijkheden van andere partijen over te nemen. Drie aspecten zijn in deze bestuursstijl van belang: open en constructief, samen optrekken en samenwerken uit vertrouwen. Een instrument om dat tot stand te brengen is de omgevingsagenda waarin de samenwerkende partijen zijn opgenomen en geanalyseerd. Dit vergemakkelijkt het vinden van de partijen om de gezamenlijke de aanpak binnen programma's en projecten te bewerkstelligen.

### Doelen van samenwerking

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

### Vormen van samenwerking

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

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

In het p-MIRT staan alle uitvoeringsprojecten in het ruimtelijk domein benoemd. Deze mogelijkheden worden verder uitgewerkt waar dat ten dienste is van de gebruiker en/of bijdraagt aan een efficiëntere uitvoering. Zo zijn met Rijk nadere afspraken gemaakt om de N50

en A6 aan te pakken, met gemeenten maken we afspraken op het vlak van windenergie en met bewoners bekijken we de inrichtingsmogelijkheden van wegen of natuur.



## **1.2 Leeswijzer**

### **Hoofdstuk 1. Inleiding**

#### ***Hoofdstuk 2 P-MIRT als onderdeel van landelijke en regionale kaders***

In hoofdstuk 2 wordt het kader geschetst met betrekking tot de ontwikkeling binnen de verschillende beleidskaders.

#### **Hoofdstuk 3 Actuele ontwikkelingen in het ruimtelijke domein**

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

#### **Hoofdstuk 4 Uitvoeringsprogramma p-MIRT projecten**

Beschrijft de opname van de verschillende projecten; planning en investering



## Hoofdstuk 2. p-MIRT als onderdeel van landelijke en regionale kaders

Het p-MIRT past binnen de (financiële) beleidskaders van de provincie maar ook binnen de kaders van andere overheden. Het p-MIRT is een bijlage bij de door Provinciale Staten nog vast te stellen begroting.

Het p-MIRT is opgesteld binnen de beleidskaders vanuit het Coalitieakkoord, Omgevingsplan Flevoland, de Nota Mobiliteit Flevoland, de OV-visie Flevoland, de KaderRichtlijn Water, het Natuurakkoord, de agenda Vitaal Platteland en het Beleid beheer & onderhoud (vaar)wegen; uitgewerkt in het MBVI. Een aantal provinciale kaders worden op dit moment opgesteld. Voor het p-MIRT zijn de belangrijkste hiervan de Omgevingsvisie een nieuwe Mobiliteitsvisie en een nieuw economisch kader. Deze zullen in een volgend uitvoeringplan worden uitgewerkt.

Vanuit andere overheden zijn met name de kaders vanuit het Rijk van belang, zoals de structuurvisie Infrastructuur & Ruimte, de gebiedsagenda en het Rijks-MIRT. Daarnaast is de decentralisatie van de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) naar het provinciefonds van belang. In dit hoofdstuk gaan we nader in op de belangrijkste ontwikkelingen en beleidskaders.

### 2.1 Landelijke kaders

#### 2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie hoofd doelen geformuleerd:

1. De concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijke-economische structuur van Nederland te versterken
2. De bereikbaarheid verbeteren
3. Zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

#### *Rol provincies en gemeenten bij ruimte en mobiliteit*

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

Op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) kan iedereen lezen wat het nationaal (ruimtelijk) beleidskader te bieden heeft.

#### 2.1.2 Gebiedsagenda en het Rijks-MIRT

Voor de ontwikkeling van Flevoland is de zogeheten 'gebiedsagenda' een belangrijk programmeringsinstrument. Voor Flevoland is de gebiedsagenda van belang, omdat hier financiële middelen aan zijn gekoppeld.

Sinds 2009 werken de Rijksoverheid en de regio's met gebiedsagenda's. Doel van deze agenda's is om per gebied een gezamenlijk beeld te krijgen van de knelpunten en gewenste ontwikkelingen op korte, middellange en lange termijn. In de gebiedsagenda's worden de landelijke doelstellingen vertaald naar regionale doelen en opgaven. Dit gebeurt op basis van: kenmerken gebied, beleid van alle partijen en ontwikkelingen in het gebied. In het kader van bereikbaarheidsopgaven wordt de oplossingsrichting langs vijf sporen gevonden en staan bekend

als de vijf i's; innoveren, informeren, inrichten, in stand houden, en investeren in infrastructuur. Investeren in infrastructuur vindt nog plaats als de andere 4 i's onvoldoende oplossingen bieden.

Het rijk koppelt de gebiedsagenda's aan het nationale Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), het uitvoeringsprogramma van het rijk. De gebiedsagenda's zijn bedoeld als onderbouwing voor beslissingen over rijksinvesteringen in het kader van het MIRT.

Rijk en regio's bespreken de gebiedsagenda's jaarlijks in het bestuurlijk overleg MIRT. Zodra een gebiedsagenda is vastgesteld, wordt hij gebruikt om in de jaren daarna onderwerpen te bespreken en concrete (financiële) afspraken te maken. De gebiedsagenda heeft een dynamisch karakter. Jaarlijks, of zo vaak als nodig, kunnen in overleg tussen de partijen zaken worden toegevoegd of afgevoerd. Flevoland behoort tot de regio: Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en valt onder de gebiedsagenda 'Noordwest-Nederland, Metropoolregio Amsterdam, Noord-Holland en Flevoland'.

### **2.1.3 Nieuwe regelgeving geluid SWUNG = Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid**

In 2017-2018 wordt de inwerkingtreding van SWUNG verwacht. Het Rijk past hiermee het juridisch kader voor de uitvoering van geluidmaatregelen voor provinciale en gemeentelijke wegen aan. Door SWUNG stelt het Rijk het geluidsregime voor provinciale wegen gelijk met regelgeving voor Rijkswegen. Op grond van SWUNG kunnen geluidmaatregelen worden verlangd bij toename van de geluidbelasting ten gevolge van de (autonome) groei van het verkeer.

Als wegbeheerder is de provincie verantwoordelijk voor de uitvoering van het geluidbeleid. Over de uitwerking van SWUNG binnen de provincie en de financiële consequenties daarvan, volgt nadere besluitvorming.

### **2.1.4 Decentralisatie van de BDU naar het provinciefonds**

Met ingang van 2016 maken de voor de provincies bestemde middelen uit de Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en vervoer onderdeel uit van het provinciefonds. Voorheen werden deze middelen toegekend via een specifieke uitkering van het Ministerie van IenM. De overheveling naar het provinciefonds vloeit voort uit de Wet afschaffing plusregio's (Tweede Kamer 2012-2013, 33 659 nr. 2). Ter voorkoming van herverdeeleffecten wordt het beschikbare budget de eerste jaren toegekend via een decentralisatie-uitkering op basis van de bestaande verdeling van de BDU-middelen. Bezien zal worden hoe verdere integratie van de middelen in de systematiek van het provinciefonds tot stand kan komen.

Zoals bepaald in het coalitieakkoord houdt de provincie, na decentralisatie van de BDU naar het provinciefonds, de huidige budgetten voor openbaar vervoer en voor infrastructuur in stand. Ook bij vaststelling van de nieuwe mobiliteitsvisie (2016), wordt conform het coalitieakkoord de huidige werkwijze voortgezet, waarbij de gedecentraliseerde BDU wordt beschouwd als een specifieke uitkering voor verkeer en vervoer.

Vanwege de overgang van de BDU naar het provinciefonds worden de provinciale regels voor subsidiëring in het kader van verkeer en vervoer aangepast. Voor 2016 en de toekomstige jaren wordt vooralsnog uitgegaan van de bestaande verdeling. In het kader van nadere besluitvorming kunnen bedragen en de verdeling worden aangepast.

## **2.2 Aanpassing provinciale beleidskaders**

### **2.2.1 Omgevingsvisie**

In het coalitieakkoord is opgenomen dat de provincie een integrale omgevingsvisie gaat opstellen, hiertoe is in 2015 een startnotitie geformuleerd. In de omgevingsvisie wordt een langetermijnvisie voor Flevoland opgesteld en onze doelen en prioriteiten voor de ruimtelijke ontwikkeling uitgewerkt. Op termijn zal dat van invloed zijn op de vorm en inhoud van p-MIRT.

### **2.2.2 Actualisatie van de nota mobiliteit**

In 2014 is gestart met de actualisatie van de nota Mobiliteit Flevoland 2006 en uitgewerkt onder de titel mobiliteitsvisie. Het huidige beleidskader loopt zowel inhoudelijk als procedureel op zijn einde. Op de verschillende inhoudelijke onderdelen loopt de uitvoering van het mobiliteitsbeleid tegen knelpunten aan. De inhoudelijke kaders blijken niet actueel en steeds minder te passen bij de huidige (maatschappelijke) ontwikkelingen. Vragen van buiten maar ook de gebiedsontwikkeling nieuwe stijl vragen om een meer flexibele sturingsfilosofie dan in het huidige beleid is verwoord. In de mobiliteitsvisie is een nieuwe inrichting en uitwerking van het mobiliteitsdeel van het p-MIRT opgenomen. De inrichting heeft onder ander als doel de versterking en transparantie van de dialoog met Provinciale Staten over de toekomstige provinciale investeringsprojecten.

Een andere reden is dat de planperiode van het Omgevingsplan Flevoland 2006 en de hieraan gekoppelde Nota Mobiliteit verloopt in 2015. De Planwet verkeer en vervoer verplicht tot een provinciaal verkeer en vervoerplan. Door de actualisatie van het mobiliteitsbeleid wordt voldaan aan de wettelijke verplichting.

In 2016 wordt de nieuwe nota aan Provinciale Staten aangeboden ter vaststelling.

### **2.2.3 Beleidskader voor water**

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

De provincie maakt (beleids-)kaders voor het op orde houden en brengen van de waterhuishouding om voldoende ruimte te (blijven) bieden voor de ontwikkelingen binnen Flevoland. De ambitie is vastgelegd in de gedeeltelijke herziening Water 2009 en de Ontwerp Partiele herziening water 2015. Een andere taak van de provincie is het toezicht houden op het waterschap die de uitvoering van provinciale ambitie ter hand neemt.

Voor de provincie is het waterschap Zuiderzeeland de grootste uitvoerende instantie in het waterdomein. De meeste investeringen op het gebied van water worden door het waterschap betaald en uitgevoerd. Projecten die in het p-MIRT opgenomen zijn hebben betrekking op de ontwikkeling van Natuurvriendelijke oevers. Het uitvoeringsprogramma is opgenomen op pagina 48.

### **2.2.4 Natuurbeleid: De provincie aan zet.**

Met ingang van 1 januari 2014 is het natuurbeleid gedecentraliseerd naar de provincie. De opgave is om samen met gebiedspartners te komen tot een gevarieerde en veerkrachtige natuur met een hoge biodiversiteit, die ruimte biedt voor mensen om te ontspannen en genieten, en die een bijdrage levert aan de economische ontwikkeling.

Binnen het Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS) worden de bestaande natuurgebieden beheerd en beschermd en waar nodig verder ontwikkeld. Buiten de natuurgebieden wordt met het agrarisch natuurbeheer en met nieuwe maatschappelijke initiatieven gewerkt aan behoud en ontwikkeling van natuur en landschapswaarden.

Met de nota 'Flevoland verrassend groen - toekomstvisie natuur en landschapsbeleid' heeft provincie Flevoland de accenten voor de komende jaren benoemd. De bestaande natuurwaarden worden behouden en beheerd binnen de huidige budgetten. Economische activiteiten die kunnen bijdragen aan de kwaliteit van de natuurgebieden worden ondersteund en mogelijk gemaakt. De ambitie is om de beleefbaarheid van de natuurgebieden te laten toenemen.

Deze opgave voor een harmonische ontwikkeling van natuur en economie, vergt integrale ruimtelijke gebiedsontwikkeling. Door meekoppeling van andere belangen en maatregelen kunnen beschikbare middelen effectief en efficiënt worden ingezet. Ook zal actief ingezet moeten worden op het vergroten van de financiële bijdragen vanuit marktpartijen en andere belanghebbenden.

Het p-MIRT draagt bij aan een verdere integratie van maatregelen en investeringsbudgetten van de provincie Flevoland.

#### Financiering van het Natuurbeleid

Op basis van het Natuurpact zijn decentralisatiemiddelen verdeeld over de provincies. Aan Flevoland is een bedrag van € 5,8 miljoen toegekend voor o.a. natuurbeheer, agrarisch natuurbeheer en kwaliteitsverbetering van het bestaande natuurnetwerk inclusief de Natura 2000 gebieden. Deze bijdrage aan Flevoland is net toereikend om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen en het reguliere beheer.

De gronden die na 2011 verworven zijn voor versterking van de natuur zijn blijvend beschikbaar voor Flevoland en worden ingezet in het programma Nieuwe Natuur.

In 2016 en 2017 komt in principe nog een bijdrage van ca. €1,7 miljoen beschikbaar, die bijdrage is bedoeld voor het verder robuust maken van het Natuurnetwerk.

### **2.2.5 Duurzaamheid**

Duurzaamheid is een integraal onderdeel van ons hele beleid. Bij alles wat we doen houden we rekening met de effecten voor de generaties die na ons komen. Duurzaamheid is geen opdracht, maar geeft kansen op bijvoorbeeld innovatie en economische ontwikkelingen.

In de komende bestuursperiode is de inzet gericht op;

1. Hernieuwbare energie en energiebesparing
2. Duurzaam gebruik van bodem en ondergrond
3. Duurzaam inkoopbeleid

Een belangrijke stip op de horizon is dat Flevoland vanaf 2030 energieneutraal is; inclusief vervoer.



#### **DE-on**

In december 2013 hebben provinciale staten ingestemd met de oprichting van de stichting DE-on (Duurzame Energie- en Ontwikkelingsmaatschappij Flevoland). Met DE-on willen we een bijdrage leveren om de energietransitie te versnellen en de economie te stimuleren. DE-on gaat dit doen door ontwikkeling en financiering van duurzame energieprojecten. Aan DE-on heeft de provincie een subsidie beschikbaar gesteld van € 6,5 miljoen in de vorm van een revolverende lening. Gedurende de looptijd van DE-on (20 jaar) kan dit geld revolverend ingezet worden. Na 20 jaar vloeit de € 6,5 miljoen weer terug naar de provincie. De provinciale inleg voor DE-on wordt aangevuld met de resterende Green Deal gelden (€ 0,3 miljoen) die in de vorm van een exploitatiesubsidie wordt verstrekt.

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

#### **Herstructurering Windenergie**

Een belangrijk landschappelijk structurerend element vormt de herstructurering van de bestaande windmolens in Zuidelijk en Oostelijk Flevoland. De provincie Flevoland streeft samen met de gemeenten Almere, Lelystad, Zeewolde en Dronten naar de volledige herstructurering van het bestaande windmolenareaal in Zuidelijk en Oostelijk Flevoland. In de periode tot 2030 moeten de oudere windmolens gesaneerd worden. Door middel van opschalen kan met grotere maar wel minder windmolens de vrijkomende ruimte gevuld worden. Hierdoor wordt het



bestaande aantal windmolens substantieel teruggebracht, de hoeveelheid duurzaam opgewekte energie minimaal verdubbeld, de economische structuur van het landelijke gebied versterkt en de (be-)leefbaarheid van het landschap verhoogd. Ook wordt voldaan aan de afspraak met het Rijk om in de provincie Flevoland in 2020 1390,50 MW aan opgesteld windenergievermogen te hebben geplaatst.

#### Proces

Samenwerkende boeren, bewoners en bedrijven zullen komende jaren projectplannen maken die passen binnen de (ruimtelijke)kaders die de gemeenten en provincie hebben opgenomen in de begin 2016 vast te stellen structuurvisie Regioplan Windenergie. Deze projectplannen vormen de basis voor Rijks inpassingsplannen en omgevingsvergunningen die in het kader van de Rijks Coördinatie Regeling (RCR) door het Rijk gecoördineerd in procedure worden gebracht. De uitvoeringsperiode zal door de lange voorbereidings- en proceduretijd en hoge investeringskosten lang zijn (2018-2030).

### **2.2.6 Agenda Vitaal Platteland**

Provincie Staten heeft in 2014 de Agenda Vitaal Platteland (VP) vastgesteld. De focus binnen VP ligt op ruimtelijke-economische en leefbaarheids thema's en vraagstukken op het platteland. De agenda beschrijft een aantal actiepunten. Voor de actiepunten die voortvloeien uit de agenda is in coalitieakkoord 2015-2019 1,8 mln beschikbaar gesteld in het fonds Leefbaarheid landelijk gebied.

## Hoofdstuk 3. Actuele ontwikkelingen in het ruimtelijk domein

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

### **Provinciale ontwikkelingen: groei**

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

Met het uitbreken van de economische crisis in 2008 veranderde dit beeld. De groei van het aantal inwoners en de werkgelegenheid vlakke af. Mede hierdoor is er vanaf 2008 een lichte daling of gelijkblijvende trend van de mobiliteit zichtbaar.

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

### **Vestigingsmogelijkheden**

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

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

## **3.1 Gebiedsontwikkelingen**



### 3.1.1 Almere 2.0

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

#### **Adaptieve aanpak**

Daarbij wordt uitgegaan van een hoog stedelijke ontwikkeling aan de westkant van de stad met een IJmeerlijn als stip op de horizon. Dit alles gebeurt met een adaptieve aanpak, zonder vaste einddatum, op basis van de concrete marktvraag. Het Markermeer-IJmeer groeit uit tot een omvangrijk natuur- en recreatiegebied, van essentiële waarde voor de aantrekkingskracht van de regio. Ook zal de bereikbaarheid van de regio verder worden verbeterd met de uitbreiding van de

weg en het spoor tussen Schiphol, Amsterdam en Almere. Zo krijgt Almere een betere aansluiting op het hart van de metropoolregio Amsterdam.

#### **Proces vastgelegd in een Uitvoeringsovereenkomst**

De ondertekening van de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 is het sluitstuk van het Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM). Het programma gaat nu de uitvoeringsfase in onder de naam Almere 2.0. De afspraken hierover zijn vastgelegd in de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0, die op 20 november 2013 is ondertekend door het Rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Almere. Jaarlijks bepalen Rijk, Almere en Flevoland in een Jaarprogramma en Meerjarenprogramma in welke projecten gezamenlijk wordt geïnvesteerd vanuit het Fonds Verstedelijking Almere.

#### **Markermeer - IJmeer**

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

### **3.1.2 Bereikbaarheid Almere**

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

a. A6/A1/A9 (Project Schiphol Amsterdam Almere: SAA).

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

b. Flevolijn: Verbetering spoorverbinding Schiphol - Lelystad (Project Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad: OV-SAAL)

In de periode van 2016- 2023 wordt de capaciteit van het spoor vergroot, om meer reizigers, met een betere kwaliteit, te kunnen vervoeren. Uiteindelijk zal er in 2023 spoorboekloos gereden kunnen worden op de Flevolijn. Dit betekent dat er 6X per uur een intercity rijdt tussen Almere en de Amsterdamse regio.

c. Stedelijke bereikbaarheid Almere (SBA)

In de periode tot 2020 (fase 1 SBA) wordt de interne bereikbaarheid van Almere verbeterd, onder andere door de aanleg van nieuwe onderdoorgangen onder de A6, de verdubbeling van de provinciale wegen Waterlandseweg (N305) en de Hogering. Deze provinciale wegen zijn opgenomen in het p-MIRT. Vanuit het voormalig IFA is een financiële bijdrage geleverd voor de onderdoorgangen onder de A6. Daarnaast realiseert de gemeente Almere een aantal

benuttingsmaatregelen in de bestaande stad, waaraan de provincie financieel bijdraagt. Na 2018 zijn nog andere aanvullende maatregelen nodig. Hiervoor zullen op korte termijn aanvullende onderzoeken gestart worden.

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

d. Utrecht (A27) (Almere Gooi Utrecht)

Na Amsterdam is de regio Utrecht/Hilversum belangrijk voor Almere. De verbinding met deze regio's gaat via de A27 (Stichtsebrug). De capaciteit van deze verbinding schiet te kort. Met de verdere groei van Almere zal de druk op deze corridor verder toenemen. Het rijk heeft nog geen middelen gereserveerd voor de aanpak van dit knelpunt. In samenwerking met andere (overheids-) partijen wordt gerichte lobby naar het Rijk gevoerd om het knelpunt aan te pakken.

e. Amersfoort - Zwolle (N30/A28)

De Gooiseweg (N305) en Nijkerkerweg (N301) zijn de belangrijkste wegen voor de ontsluiting van Almere in zuidelijk oostelijk richting. Deze wegen lopen in de periode 2020 - 2025 tegen de capaciteitsgrenzen aan. Dit zal het eerst merkbaar zijn bij de aansluiting Gooiseweg/A27 en bij de Nijkerkerbrug. In de Nota Mobiliteit Flevoland 2006 is rekening gehouden met de realisatie van de N30, een snelle autoverbinding tussen Almere en de A28 bij Nijkerk. Dat kan door het opwaarderen van de bestaande wegen.

f. Lelystad (A6)

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

### 3.1.3 Multimodale ontwikkeling Lelystad

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





Er wordt nu gewerkt aan de realisatie van een multimodaal ontsloten op- en overslaghaven Flevokust en aan de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport. Verwachting is dat beide faciliteiten rond 2017/2018 operationeel zijn. Daarmee is Lelystad over de weg, per openbaar vervoer, via de lucht en het water uitstekend ontsloten. Deze ontwikkelingen maken Lelystad tot een logistieke mainport in het noorden van de Randstad en daarmee een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven en inwoners. De luchthaven versterkt ook Almere en de andere delen van Flevoland als goede vestigingslocatie voor bedrijven.

Voor de werkgelegenheidsontwikkeling wordt vooral gekeken naar de bedrijventerreinen Larserpoort/Flevopoort gelegen nabij de luchthaven en het multimodaal ontsloten natte bedrijventerrein Flevokust, dat wordt gerealiseerd in het huidige visvijvergebied.

#### Flevokust

De ontwikkeling van Flevokust betreft de realisatie van een buitendijks multimodale overslaghaven met containerterminal en een 'nat' industrieterrein voor de vestiging van bedrijven met een zwaardere milieucategorieën (3 t/m 5) ten noorden van Lelystad. Flevokust is van (boven)regionaal belang als economische structuurversterking voor de regio, in de ontwikkeling van het industrieel-logistiek complex en als impuls voor de werkgelegenheid. Het project draagt bij aan een betere bereikbaarheid van Flevoland en de Randstad, zorgt voor minder files (A6) en daardoor voor een betere luchtkwaliteit (uitstoot CO<sub>2</sub>, fijn stof, NO<sub>x</sub>). De ontwikkeling van Flevokust is daarmee onderdeel van het provinciale beleid.

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



#### Amsterdam Lelystad Airport

Om de groei van luchthaven Schiphol te optimaliseren zijn de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad aangewezen om een deel van de te verwachten groei van niet-mainport gebonden vliegverkeer op te vangen. Het gaat hierbij om 70.000 vliegbewegingen, waarvan 45.000 op Lelystad.

Volgens het ondernemingsplan van Lelystad Airport moet de luchthaven in 2018 operationeel zijn. In het kader van de bereikbaarheid wordt er door Rijk en regio geïnvesteerd in de busverbinding tussen het intercity-station Lelystad en de nieuwe terminal, de aanleg van een nieuwe aansluiting op de A6 en een verbindingsweg tussen deze aansluiting, de nieuwe terminal van de luchthaven en de N302. Het rijk heeft in het MIRT geld gereserveerd voor de verbreding van de A6 tussen Almere Buiten Oost en Lelystad.

Voor de bereikbaarheid van Lelystad zijn de volgende projecten van belang:

- a. **Aansluiting luchthaven op de Larserweg (N302).**  
Ter hoogte van de Meerkoetentocht komt een nieuwe aansluiting die een functie heeft voor de luchthaven en het aangrenzende bedrijventerrein. Op termijn zal de weg worden doorgetrokken naar een nieuwe aansluiting op de A6. Realisatie is voorzien in 2016.
- b. **Verdubbeling Gooiseweg**  
Omdat de provincie de robuustheid van de verbindingen naar (luchthaven) Lelystad en Zeewolde (Trekkeersveld) wil verbeteren, wordt de Gooiseweg (N305) de komende jaren gefaseerd verdubbeld. Het eerste deel nabij het Trekkeersveld is begin 2015 gereed gekomen en het tweede deel is in uitvoering genomen. De derde fase, de Gooiseweg tussen rotonde Nijkerweg en de A27 is nu opgenomen voor verbreding in de periode 2020 -2021.
- c. **A6 Almere - Lelystad**  
Met de capaciteitsverruiming van de op- en afritten A6 bij Lelystad is, in het kader van Rijksprogramma Beter Benutten, het knelpunt opgelost. Op termijn zal er opnieuw een capaciteitsprobleem op de A6 optreden, mede als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen rondom Lelystad. Samen met het rijk wordt gestart met de realisatie van een nieuwe op- en afrit Lelystad Airport. Deze zal naar verwachting rond 2018 in gebruik worden genomen. Het rijk start daarnaast een verkenning naar capaciteitsuitbreiding van de A6 tussen Almere en Lelystad.
- e. **OV-bereikbaarheid Lelystad**  
Op dit moment is Lelystad goed ontsloten per openbaar vervoer. 4x per uur vertrekt de trein vanuit Lelystad naar Zwolle en 6x per uur naar Almere/Amsterdam. Er zijn busverbindingen met Emmeloord, Swifterbant en Harderwijk en er rijden een aantal stadslijnen.

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

### **3.1.4 N23-corridor: Van Oost naar West**

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

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

Met de ontwikkeling van Flevokust en een mogelijke spoor aantakking ontstaat een multimodaal knooppunt.

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

Bij Dronten komt er een nieuw tracé, passage Dronten, ten noorden van de huidige Dronterringweg. Hierdoor verbetert de doorstroming van het verkeer langs Dronten.

Met gemeente Dronten zijn afspraken gemaakt om de uitvoering naar voren te trekken en in 2016 uit te voeren. De gemeente Dronten betaalt naast 1,6 mln. ook mee aan de versnelde uitvoering van de passage.

Planning:

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

Daar waar de N23 Flevoland in oostelijke richting verlaat, ligt de brug over de Roggebotsluis. In deze corridor ligt op dit moment het grootste knelpunt op het provinciale wegennet. In de periode 2017-2018 begint de provincie met de aanpak van dit knelpunt door de realisatie van een nieuwe rotonde voor de brug.

Op langere termijn komt er een nieuwe brug met meer rijstroken. De planning hiervan is afhankelijk van de planning van IJsseldelta Zuid en de inzet vanuit onze partners Rijk en provincie Overijssel.

Tot slot zijn er plannen voor een nieuwe brug over de baai van Van Eesteren. Vooralsnog zijn in het coalitieakkoord 2015 -2019 middelen beschikbaar gesteld om deze verbinding te onderzoeken.



### **3.2 Overige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit**

#### **a. Bereikbaarheid: ontwikkelingen uit beleid**

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

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

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

**Figuur 1: Prognose verkeersintensiteiten 2025**



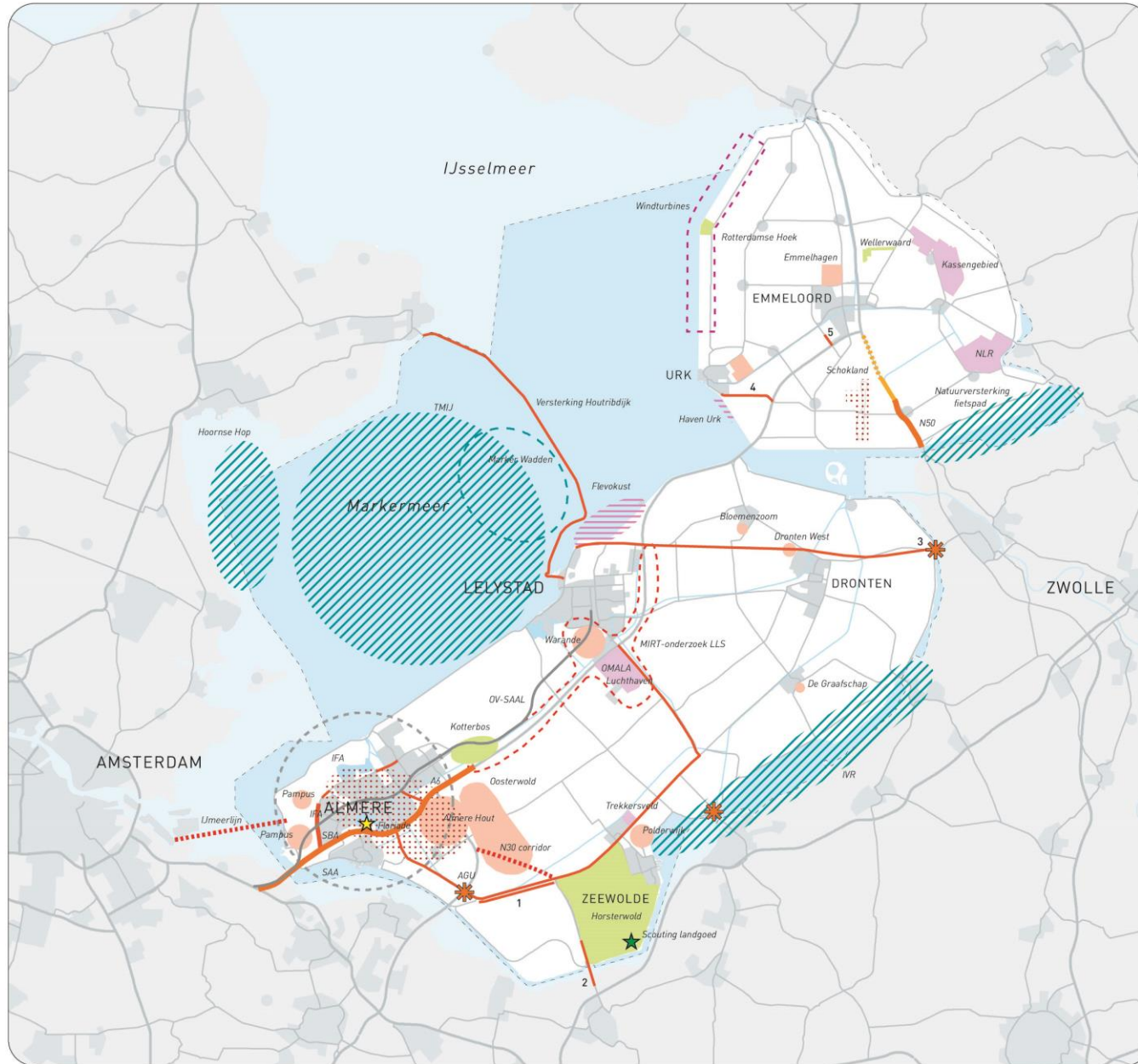
Bovenstaande normen gelden voor wegvakken. Bij kruispunten of bruggen ontstaan vaak al eerder knelpunten. Hiervoor is maatwerk nodig. Bijvoorbeeld door de aanpassing van verkeerslichten, realisatie van bypasses etc.

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

b. De gemeenten Noordoostpolder en Urk onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden naar de realisatie van de servicehaven Noordelijk Flevoland. Deze is gepland ten zuiden van Urk. Bij een verdere ontwikkeling zal een verkenning naar het onderliggende provinciaal wegennet gaan plaatsvinden. In het coalitieakkoord 2015 -2019 is dit een aandachtspunt.



VISIEKAART ONTWIKKELINGEN PROVINCIE FLEVOLAND



- ★ Floriade
- ★ Scouting landgoed
- ★ Ontwikkeling INFRA
- Rijksweg (A6, N50)
- IFA SBA
- IJmeerlijn
- N30 corridor
- N50\_2e fase
- N50\_3e fase
- Spoor
- Versterking Houtribdijk
- Provinciale weg
  1. Gooiseweg > 20.000 mvt (2020)
  2. Nijkerkerweg > 20.000 mvt (2025)
  3. Roggebot > 20.000 mvt (2020)
  4. Domineesweg > 10.000 mvt (2020-2030)
  5. Hannie Schaftweg > 10.000 mvt (2020-2030)

- Uitleggebieden woningbouw
- Ontwikkeling bedrijven
- Aanpassingen natuur
- Ontwikkeling bedrijven water
- Natuurontwikkeling water
- Almere 2.0
- Bodemdaling
- MIRT onderzoek LLS
- MarkerWadden
- Windturbines

### 3.2.1 Ontwikkeling N50

Het Flevolandse deel van de N50 wordt verbreed naar 2X2 rijstroken. Het gedeelte in Overijssel tussen Kampen en Zwolle is nog steeds een bottleneck.

### 3.2.2 Verkeersveiligheid Actueel

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

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

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

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



### **3.2.3 Ontsnipperende maatregelen**

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

### **3.2.4 Toegankelijkheid Openbaar Vervoer**

De provincie streeft naar een openbaar vervoersysteem dat goed toegankelijk is voor iedereen. In het kader zijn in de concessies eisen opgenomen over toegankelijkheid van het bus materieel en de reisinformatie. Zelf is de provincie, samen met de gemeentelijke wegbeheerders, verantwoordelijk voor de toegankelijkheid van de bushaltes. Als het gaat om haltes langs onze eigen provinciale wegen zijn er ongeveer 50 bushalteperrons van de 200 bushaltes toegankelijk gemaakt (25%). Dit betekent verhoogde perrons en de haltes zijn voorzien van geleidelijnen voor blinden/slechtzienden. Dit is ruim boven de 17% waar Gedeputeerde Staten destijds over heeft besloten. Toch zijn er plaatsen waarvoor aanpassing gewenst is. In dat kader past de provincie enkele bushaltes aan gelijktijdig bij onderhoudswerkzaamheden. Ook de afspraak met de gemeenten dat het aandeel toegankelijke halteperrons in 2015 voor heel Flevoland 46% zou zijn is gerealiseerd.

## Hoofdstuk 4: Uitvoeringsprogramma p-MIRT projecten

### 4.1 Wat gaan we doen?

In de volgende paragrafen zijn de provinciale projecten opgenomen in de tabellen voor ruimte en mobiliteit voor de periode 2016-2020 voor de:

- Investeringsprojecten wegen en vaarwegen
- Investeringsprojecten met een fysiek ruimtelijk kader welke gefinancierd worden uit de verschillende provinciale programma's.

Het uitvoeringsprogramma biedt inzicht ten aanzien van de inhoud, planning, projectkosten en bijbehorende dekkingsarrangementen.

De opgenomen planningen kunnen afwijken door (externe)factoren. Afwijkingen worden via de planning en control cyclus verantwoord.

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

De opgenomen projecten komen niet alleen voort uit de financiering door de provincie. Met het aangaan van samenwerkingsverbanden en aanvragen van subsidievormen kunnen een groot aantal projecten en programma's in uitvoering genomen worden. Uit het programma blijkt dat er gedurende de periode 2016 tot en met 2020 circa € 120 mln. in (water)wegen en € 123 mln. in ruimtelijke ontwikkelingen geïnvesteerd. Daarnaast wordt er in deze periode circa € 55 mln. besteed in het kader van vervangingsinvesteringen en wegonderhoud. Dit is niet in het programma opgenomen.

Het p-MIRT programma 2016-2020 past binnen de door Provinciale Staten vastgestelde financiële kaders en de uitgangspunten van het coalitieakkoord. Het p-MIRT is vertaald in de begroting 2016-2020 en de investeringsagenda. Met het vaststellen van de begroting 2016-2019 door Provinciale Staten wordt het programma voor deze jaren definitief.

Naast provinciale middelen zijn ook in verschillende projecten middelen beschikbaar vanuit andere samenwerkende partijen opgenomen. In de tabellen is de dekking van de provinciale projecten door deze partijen opgenomen.

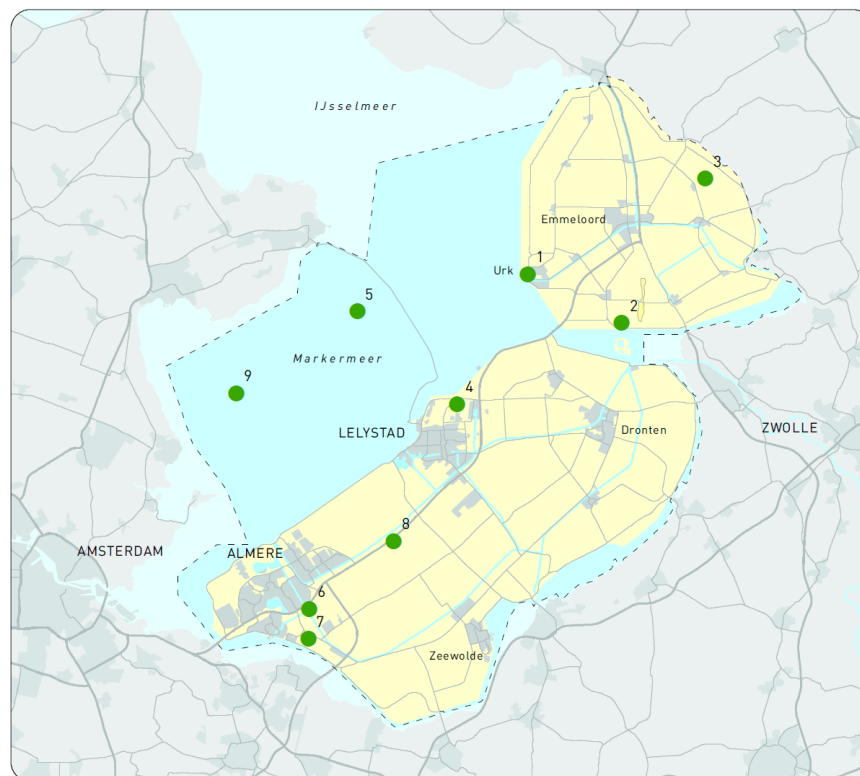
### 4.3 Programma uitvoeringsprojecten voor ruimtelijke kwaliteit in Flevoland

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





**RUIMTE 2016-2020**



**Ruimte**

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 1. De Parel  | 6. Onderdoorgang A6                   |
| 2. 7de Landshapskunst                                  | 7. Ontwikkeling Boshart Almeerderhout |
| 3. Duurzaam gebruikm ondergrond Geothermie Luttelgeest | 8. Natura 2000 PAS                    |
| 4. Flevokust   | 9. Hoornse Hop                        |
| 5. Marker Wadden                                       |                                       |







	Ruimtelijke projecten						
NR	Projecten	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
	<b>Noordelijk Flevoland</b>						
1	De Parel (subsidie ZZL-programma) – versterking recreatieve infrastructuur oude haven Urk (o.a. reconstructie historische steiger, strandpaviljoen, toeristen-infopunt, voorz. watersport, etc.)	1.500	2.900				4.400
2	7 de Landschapskunst: Pier en Horizon	285					285
3	Geothermie Luttelgeest	1000					1.000
	<b>Subtotaal Noordelijk Flevoland</b>	<b>2.785</b>	<b>2.900</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.400</b>
	<b>Oostelijk Flevoland</b>						
4	Multimodale overslaghaven Flevokust	pm	pm				
5	Markerwadden	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	50.000
	<b>Subtotaal Oostelijk Flevoland</b>	<b>10.000</b>	<b>10.000</b>	<b>10.000</b>	<b>10.000</b>	<b>10.000</b>	<b>50.000</b>
	<b>Zuidelijk Flevoland</b>						
6	Onderdoorgang A6 (t.b.v. snelle busverbinding Almere Stad en Hout)			7600			7.600
7	Ontwikkeling Boshart Almeerderhout (afrondding project; ontwikkeling Boshart tot bovenregionale toeristisch recreatieve voorziening)	600					600
8	Uitvoering N2000 beheerplan Oostvaarderplassen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	5.000
	<b>Subtotaal Zuidelijk Flevoland</b>	<b>1.600</b>	<b>1.000</b>	<b>8.600</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>13.200</b>
	<b>Algemeen</b>						
9	Uitvoering Eerste fase TBES: Hoornse Hop			9.000			9.000
	<b>Subtotaal algemeen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.000</b>
	<b>Totaal bruto projectkosten ruimte</b>	<b>14.385</b>	<b>13.900</b>	<b>27.600</b>	<b>11.000</b>	<b>11.000</b>	<b>78.435</b>

	Bijdragen Ruimte	2016	2017	2018	2019		Totaal
1	Bijdrage ZZL De Parel	1.500	500				2.000
	7 de Landschapskunst: Pier en Horizon	180					180
2	Bijdrage provincie duurzaam gebruik ondergrond aan Geothermie Luttelgeest	1000					1000
3	Bijdrage EFRO en provincie aan Flevokust	pm	pm	pm	pm	pm	pm

4	Bijdrage provincie aan eerste fase Marker Wadden	400	400	400	400	400	2.000
5	Bijdrage provincie IFA aan onderdoorgangen A6			2500			2.500
9	Bijdrage provincie IFA aan Ontwikkeling Boshart Almeerderhout	294					294
10	Bijdrage Natura 2000 PAS	700	700	700	700	700	3.500
13	Bijdrage provinciale cofinanciering Hoornse Hop			1500			1.500
	Bijdrage van derden en overige financieringsvormen	10.311	12.300	22.500	9.900	9.900	64.911
	Totaal bijdragen programma Ruimte	14.385	13.900	27.600	11.000	11.000	78.435

Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

PROVINCIE FLEVOLAND

gemeente  
**Lelystad**

**Samen werken wij aan een bereikbaar Flevoland**

• VERDUBBELEN OP/AFRIT A6  
• NIEUW ASFALT VOOR LARSERWEG  
• ONDERHOUD BRUG OVER LARSERVAART

**Start: januari 2014**  
**Klaar: september 2014**

#### 4.4 Programma Investerings in wegen

Er zijn beperkte investeringsmiddelen beschikbaar waardoor er keuzes gemaakt moeten worden tussen de verschillende projecten. Om tot de juiste prioriteitstelling te komen zijn de vastgestelde criteria uit de Nota mobiliteit Flevoland en het Omgevingsplan Flevoland gehanteerd:

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

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

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

Door maatschappelijke- economische ontwikkelingen dienen er zich ook nieuwe projecten aan. Een goed voorbeeld hiervan vormt de ontsluiting van de Luchthaven.

Bij de vertaling van de prioriteitstelling is een belangrijk deel van de investeringsmiddelen ingezet op majeure projecten gericht op doorstroming en gebiedsontwikkeling. Deze projecten zijn in veel gevallen samen met andere overheden ontwikkeld en met overeenkomsten vastgelegd. Bij de projecten gericht op verkeersveiligheid is er een sterke relatie met beheer en onderhoudsprojecten. Investerings in deze projecten zijn efficiënt doordat gelijktijdige uitvoering van veiligheidsmaatregelen en onderhoud kosten verlagend werken. Ook in kader van overlast en verkeersmanagement is een gelijktijdige aanpak gewenst: een weg hoeft maar 1 keer te worden afgesloten wat voor de gebruiker minder overlast geeft.

Majeure wijzigen in het p-MIRT ten opzichte vorige programma:

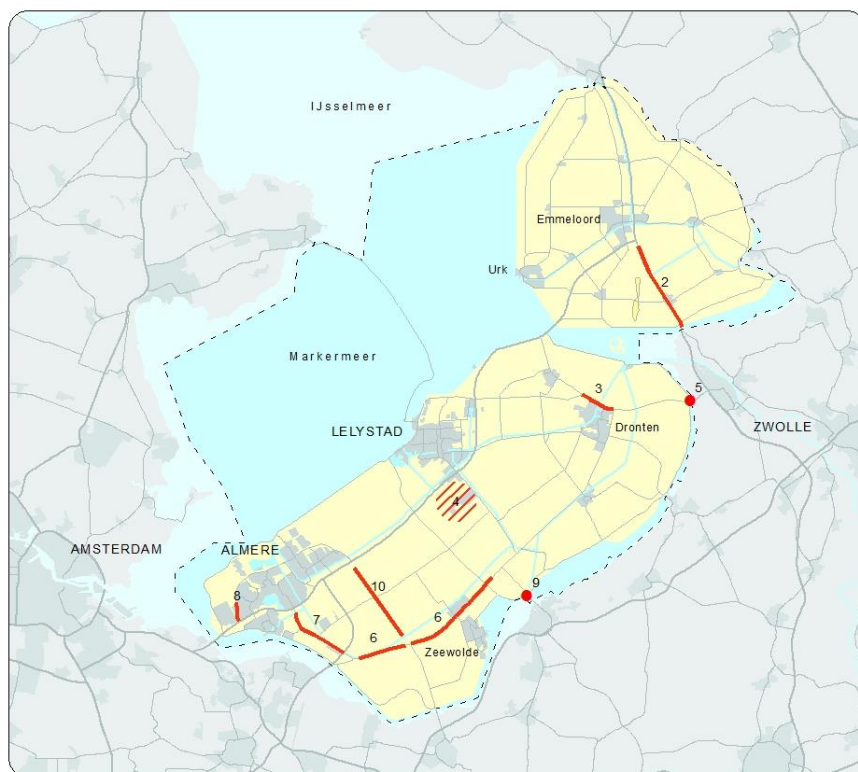
- Ganzenweg X Knardijk reconstructie kruispunt fase 1: conform GS besluit is de uitvoeringsdatum 2017 -2018 verschoven naar 2020 -2021. De aanpak van verschillende fasen worden dan gelijktijdig uitgevoerd. De totale kosten zijn dan € 7 mln.
- Grote Trap: aanleg fietspad Zeewolde-Almere is conform PS besluit opgenomen in de jaren 2017 en 2018. Voor de Grote Trap is € 2,4 mln. uit de strategische reserve beschikbaar gesteld.
- Financiering Airport Lelystad is aangepast conform de bestuurlijke afspraken over een provinciaal programma medio juni 2015.
- Gooiseweg 3de fase: de baanverdubbeling tussen Nijkerkerweg en A27 (tot aan Gooimeerdijk-Oost) is opgenomen in het programma. Uitvoering vindt in de periode vanaf 2019 - 2021 plaats aansluitend op de uitvoering van de Waterlandseweg. De totale kosten zijn door middel van extrapolatie op € 7,5 mln ingeschat.
- Diverse overige investeringen: in periode 2016 en 2018 zijn kleine wijzigingen doorgevoerd. Voor het jaar 2020 is € 652.000 opgenomen voor diverse kleine reconstructies.

Tabel: prioriteit

P-MIRT 2016-2020	Ruimtelijk economische hoofdstructuur	Doorstroming	Verkeersveiligheid	Relatie beheer & onderhoud	Contract & wettelijk en bestuurlijke afspraken
<b>speerpunten nota mobiliteit</b>					
<b>N50</b>					
N 50 tussen Emmeloord en Ramspol via Ens	X	X	X		X
<b>Carré</b>					
Luchthaven Lelystad infrastructurele ontsluiting op de Larserweg	X				X
Luchthaven<> A6 aanleg ontsluitingsweg en OV voorzieningen (mobla)	X	X			X
Gooiseweg (Ganzenweg<>Zeewolde) aanleg tweede rijbaan	X		X		
Gooiseweg derde fase baanverdubbeling aansluiting op de rotonde met de Nijkerkerweg en Gooimeerdijk-Oost	X	X	X		
<b>N23</b>					
Corridor Roggebotsluis		X			
Passage Dronten	X	X			X
<b>Almere 2.0</b>					
Stedelijke bereikbaarheid Almere: Hogering capaciteitsuitbreiding	X	X			X
Stedelijke bereikbaarheid Almere: Waterlandseweg capaciteitsuitbreiding	X	X	X		X
<b>N 302</b>					
Ganzenweg X Knardijk reconstructie kruispunt		X			

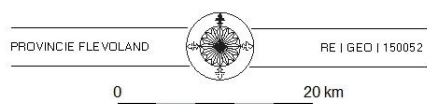


**INVESTERINGEN 2016-2020**



**Wegen**

- 2. N50
- 3. N23 aanleg autoweg (passage Dronen)
- 4. Luchthaven Lelystad
- 5. Ongelijkvloerse aansluiting Roggebotsluis
- 6. Aanleg tweede rijbaan Gooiseweg
- 7. Capaciteitsuitbreiding Waterlandseweg
- 8. Capaciteitsuitbreiding Hogering
- 9. Reconstructie kruispunt Ganzeweg - Knardijk
- 10. Fietspad Grote Trap



## P-MIRT 2016-2020

		Investeringen WEGEN					
		2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
		investe- ringen	investe- ringen	investe- ringen	investe- ringen	investe- ringen	
<b>NOORDELIJK FLEVOLAND</b>							
	Diverse overige investeringen (reconstructie kruispunten verkeersveiligheid maatregelen)	400	30	1.328	490	427	2.675
<b>SUBTOTAAL NOORDELIJK FLEVOLAND</b>		<b>400</b>	<b>30</b>	<b>1.328</b>	<b>490</b>	<b>427</b>	<b>2.675</b>
<b>OOSTELIJK FLEVOLAND</b>							
13115	N23 aanleg autoweg (passage Dronten)	5.600					5.600
17322	HANZEWEG ongelijkvloerse aansluiting Roggebotsluis	200	8.250	7.850			16.300
17129	Airport Lelystad (mobla) aanleg Verbindingsweg < > A6	3.250	1.675	1.675			6.600
16122	Airport Lelystad (ola) Ontsluitingsweg Luchthaven <>Larserweg	2.600	1.000				3.600
	Airport Lelystad OV Doorstroming	625	625				1.250
	Luchthaven OV halte station	250	250				500
	Diverse overige investeringen (reconstructie kruispunten verkeersveiligheid maatregelen)	790	330	0	706	47	1.873
<b>SUBTOTAAL OOSTELIJK FLEVOLAND</b>		<b>13.315</b>	<b>12.130</b>	<b>9.525</b>	<b>706</b>	<b>47</b>	<b>35.723</b>
<b>ZUIDELIJK FLEVOLAND</b>							
15131	Gooiseweg tweede fase (Ganzeweg <>Zeewolde) aanleg tweede rijbaan	2.440					2.440
16114	SBA Waterlandseweg	10.315	2.966				13.281
16102	SBA: HOGERING capaciteitsuitbreiding	800	24.180	8.500	8.500	10.845	52.825
14107	GANZENWEGxKNARDIJK reconstructie kruispunt		100			3.400	3.500

	Gooiseweg derde fase baanverdubbeling aansluiting op de rotonde met de Nijkerkerweg en Gooimeerdijk-Oost	100	200	200		4.000	4.500
	Diverse overige investeringen (reconstructie kruispunten verkeersveiligheid maatregelen)	1.062	208	486	690	178	2.624
	grote Trap		1.200	1.200			2.400
							0
	<b>SUBTOTAAL ZUIDELIJK FLEVOLAND</b>	<b>14.717</b>	<b>28.854</b>	<b>10.386</b>	<b>9.190</b>	<b>18.423</b>	<b>81.570</b>
	<b>ALGEMEEN</b>						
11320	Diverse kleine investeringen (reconstructie kruispunten, verkeersveiligheid maatregelen)		80				80
	<b>SUBTOTAAL ALGEMEEN</b>	<b>0</b>	<b>80</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>80</b>
	<b>TOTAAL BRUTO PROJECTKOSTEN WEGEN</b>	<b>28.432</b>	<b>41.094</b>	<b>21.239</b>	<b>10.386</b>	<b>18.897</b>	<b>120.048</b>
	<b>BIJDRAGEN WEGEN</b>						
	<b>GEDECENTRALISEERDE UITKERING:</b>						
	GEDECENTRALISEERDE UITKERING: directe uitkering infra en impuls vergroten verkeersveiligheid provinciaal wegennet	1.019	1.023	1.027	1.027	1.027	5.123
13115	GEDECENTRALISEERDE UITKERING: N23 aanleg autoweg (passage Dronten)	2.800					2.800
15131	GEDECENTRALISEERDE UITKERING: Gooiseweg (Ganzenweg<->Zeewolde) aanleg tweede rijbaan	1.220					1.220
17322	GEDECENTRALISEERDE UITKERING: HANZEWEW ongelijkvloerse aansluiting Roggebotsluis		4.125	4.025			8.150
17129	GEDECENTRALISEERDE UITKERING: Lelystad Airport (mobla) aanleg Verbindingsweg < > A6	1.625	838	837			3.300
16122	GEDECENTRALISEERDE UITKERING: Omala (ola) Ontsluitingsweg Luchthaven <->Larserweg	125					125
	GEDECENTRALISEERDE UITKERING; luchthaven OV halte station	125	125				250
16114	GEDECENTRALISEERDE UITKERING: SBA: Waterlandseweg capaciteitsuitbreiding	5.178	1.484				6.662

16102	GEDECENTRALISEERDE UITKERING: SBA: HOGERING capaciteitsuitbreiding (deel BDU)	400	1.605	4.250	4.250	5.422	15.927
14107	GEDECENTRALISEERDE UITKERING: GANZENWEGxKNARDIJK reconstructie kruispunt		50			1.700	1.750
	GEDECENTRALISEERDE UITKERING: Gooiseweg derde fase baanverdubbeling aansluiting op de rotonde met de Nijkerkerweg en Gooimeerdijk-Oost	50	100	100		2.000	2.250
	<b>Infraconds</b>						
13115	Infraconds N23 aanleg autoweg (passage Dronten)	1.200					1.200
17322	Infraconds HANZEWEWEG ongelijkvloerse aansluiting Roggebotsluis		1.800	1.800	0		3.600
16114	Infraconds Waterlandseweg capaciteitsuitbreiding	1.815	557				2.372
16102	Infraconds SBA: HOGERING capaciteitsuitbreiding	200	250	1.000	1.000	1.261	3.711
14107	Infraconds GANZENWEGxKNARDIJK reconstructie kruispunt					875	875
16122	Infraconds Omala (ola) Onsluitingsweg Luchthaven <->Larserweg	63					63
	Infraconds luchthaven OV halte station	62	63				125
	Infraconds Gooiseweg (Ganzenweg<->Zeewolde)aanleg tweede rijbaan	1.200					1.200
	Infraconds Gooiseweg derde fase baanverdubbeling aansluiting op de rotonde met de Nijkerkerweg en Gooimeerdijk-Oost					750	750
	<b>Bijdrage overige bronnen:</b>						
13115	Bijdrage gemeente Dronten N23 aanleg autoweg (passage Dronten)	1.600					1.600
	Bijdrage Strategische Reserve Grote Trap		1.200	1.200			2.400
	<b>SBA</b>						
16114	Bijdrage: Strategische reserve SBA : Waterlandseweg capaciteitsuitbreiding	1615	557				2.172
16102	Bijdrage: Strategische reserve SBA: HOGERING capaciteitsuitbreiding		581	1.609	1.609	1.609	5.408
	Bijdrage gemeente Almere SBA Waterlandseweg capaciteitsuitbreiding	978					978
16102	Bijdrage gemeente Almere SBA: HOGERING capaciteitsuitbreiding		892	892	892	892	3.568

	Bijdrage Rijk SBA: Hogering capaciteitsuitbreiding		20.969				20.969
	<b>Luchthaven</b>						
16122/ 17129	Bijdrage Strategische reserve ontsluitingsweg/verbindingsweg (perspectiefnota 2014)	463	462	575			1.500
17129	Bijdrage Lelystad Airport (mobla) aanleg Verbindingsweg < > A6	375	375				750
16122	Bijdrage Lelystad Airport (OLA) ontsluitingsweg luchthaven<> Larserweg		750				750
16122	Bijdrage Omala (OLA) Ontsluitingsweg Luchthaven <>Larserweg	2.350					2.350
16122	Bijdrage gemeente via ministerie EZ; herstructurering	500					500
	Bijdrage Gemeente Lelystad OV doorstroming	460	460				920
	Bijdrage gemeente Lelystad Luchthaven OV halte station	40	40				80
	<b>TOTAAL BIJDRAGEN WEGEN</b>	<b>25.463</b>	<b>38.306</b>	<b>17.315</b>	<b>8.778</b>	<b>15.536</b>	<b>105.398</b>
	<b>TOTAAL NETTO PROJECTKOSTEN WEGEN</b>	<b>2.969</b>	<b>2.788</b>	<b>3.924</b>	<b>1.608</b>	<b>3.361</b>	<b>14.650</b>

#### Onderhoudskosten bij nieuwe investeringen.

Begin 2015 is door het college besloten in het p-MIRT de extra benodigde onderhoudsmiddelen voor nieuw areaal in beeld te brengen. Bij nieuw areaal gaat het om extra vierkante meters asfalt maar ook om onderhoud van bijvoorbeeld nieuw aan te leggen viaducten, VRI's, wegbermen en faunapassages. Aan de hand van het aantal eenheden nieuw areaal en kengetallen wordt de omvang van de benodigde extra onderhoudsvergoeding berekend.

Het overzicht van de extra middelen is in onderstaande tabel weergegeven. Er wordt onderscheid gemaakt tussen het jaarlijkse en niet jaarlijkse onderhoud. De kosten voor onderhoud start het jaar na afronding van het project.

De financiële consequenties zullen worden betrokken bij de opstelling van de eerstvolgende perspectiefnota.

#### overzicht extra onderhoudsbijdrage NJO en JO

	2016	2017	2018	2019	2020
Niet Jaarlijks Onderhoud (NJO)	€ 2.048	€ 82.172	€ 151.422	€ 201.468	€ 225.114
Jaarlijks Onderhoud (JO)	€ 405	€ 24.994	€ 36.280	€ 46.735	€ 49.713
totale extra onderhouds bijdrage	€ 2.453	€ 107.165	€ 187.701	€ 248.202	€ 274.826

#### 4.5 Investeringsprojecten van derden

Naast investeringen door de provincie zelf, draagt de provincie ook financieel bij aan investeringen door derden. Dit betreft het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV), uitbreiding van het busbanennet in Almere en benuttingsmaatregelen in de bestaande stad Almere op basis van het convenant Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA).

In het Actieprogramma Regionaal OV (AROV) zijn afspraken gemaakt over infrastructurele maatregelen voor een kwaliteitsimpuls van het openbaar vervoer tussen Almere en Amsterdam. De provincie Flevoland treedt, zoals afgesproken in het daarover gesloten convenant, voor de regio op als ontvanger en verdeler van de rijksbijdrage. Deze bedragen zullen buiten de provincie worden besteed, op basis van een nader overeen te komen uitvoeringsregeling. Naar verwachting wordt de eerste betaling in 2017 gedaan.

Voor het programma Busbanen Almere worden bijdragen verstrekt uit de daarvoor door de provincie van het Rijk in de BDU ontvangen middelen. Voor het busbanennet is nog een aanzienlijke investering nodig. Het resterende budget bedraagt per 1 januari 2016 ongeveer € 10,7 mln. Voor 2016 heeft de gemeente Almere een verwachte bijdrage van circa € 0,5 mln. opgegeven.

In december 2011 hebben Rijk, Gemeente Almere en de provincie Flevoland in het convenant Stedelijke Bereikbaarheid Almere Fase 1a afspraken vastgelegd over realisatie en financiering van een infrastructureel maatregelenpakket. Onderdeel hiervan is het programma benuttingsmaatregelen bestaande stad. Afgesproken is dat een deel van de kosten van dit programma wordt gedekt uit de BDU. Uitgegaan wordt



van een totaalbedrag van € 4.847.217 (prijspeil 2014), waarvan € 2.732.068 BDU-subsidie en € 2.115.149 eigen bijdrage van de gemeente Almere.

Naam project <b>Investerings derden</b>	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Actieprogramma Regionaal OV (AROV), bijdrage aan RWS	0	0	0	0	23.227	23.227
Busbanen Almere	451	2.000	2.000	2.000	4.296	10.747
Bijdrage aan gemeente Almere voor benuttingsmaatregelen bestaande stad (SBA)	338	431	0	0	0	769
<b>TOTAAL Investerings derden</b>	<b>789</b>	<b>2.431</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>27.524</b>	<b>34.744</b>
<b>DEKKING</b>						
DECENTRALISATIE UITKERING: Actieprogramma Regionaal OV (AROV)	0	0	0	0	23.227	23.227
DECENTRALISATIE UITKERING: Busbanen Almere	451	2.000	2.000	2.000	4.296	10.747
DECENTRALISATIE UITKERING: SBA BENUTTINGSMAATREGELEN	338	431	0	0	0	769
<b>TOTAAL</b>	<b>789</b>	<b>2.431</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>27.524</b>	<b>34.744</b>

#### **4.6 Verkeersveiligheid en kleine investeringen**

De provincie streeft naar een veilig wegennet met minimale kans op een verkeersongeval. Daartoe zet de provincie zich in met een mix van fysieke maatregelen aan infrastructuur en educatie en communicatie voor (toekomstige) weggebruikers. In het coalitieakkoord is afgesproken structureel € 0,1 miljoen per jaar extra beschikbaar te stellen voor verbetering van de verkeersveiligheid. De besteding hiervan wordt uitgewerkt bij de uitwerking van het coalitieakkoord.

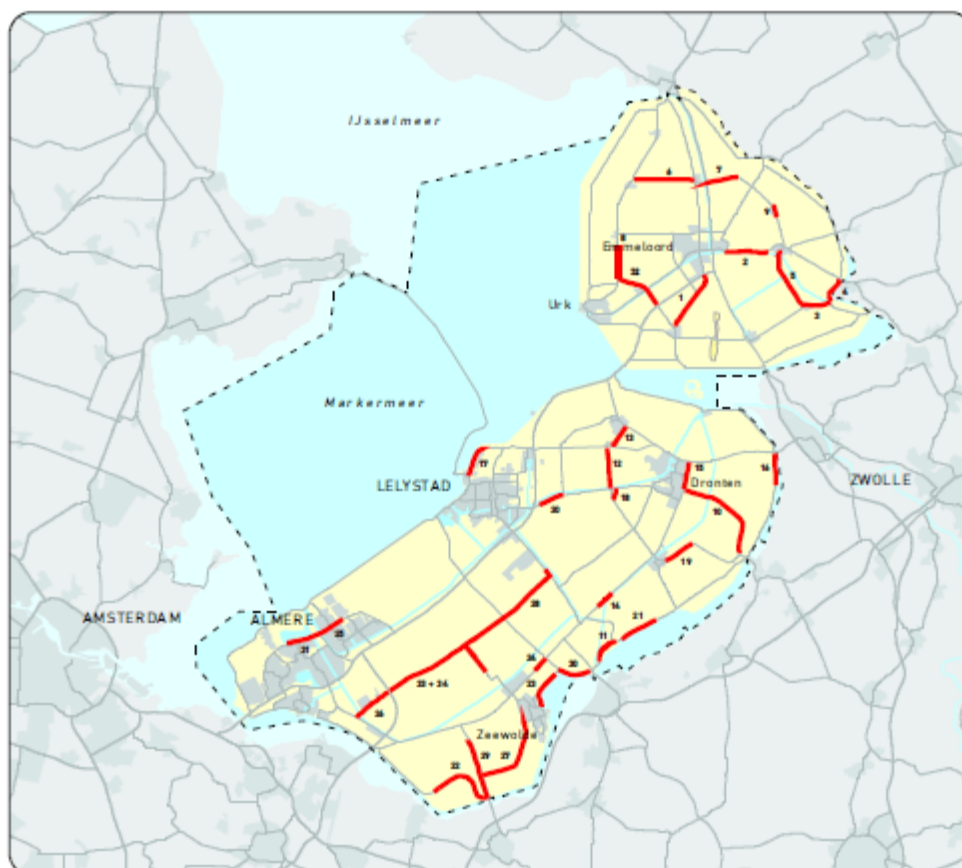
Naast maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid investeert de provincie in verbetering van de toegankelijkheid van enkele bushaltes langs provinciale wegen en in maatregelen ter voorkoming van versnippering van natuurgebieden.

Door koppeling van deze maatregelen aan andere werkzaamheden kunnen deze kleine investeringen kostenefficiënt plaatsvinden. De onderstaande maatregelen zijn gekoppeld aan werken in het kader van vervangingsinvesteringen en niet jaarlijks onderhoud.

#### **4.7 Fysieke maatregelen verkeersveiligheid**

De fysieke maatregelen verkeersveiligheid zijn bijvoorbeeld gericht op het voorkomen van conflicten tussen langzaam en snelverkeer en op een vergevingsgezinde weginrichting, zodat eventuele fouten tijdig kunnen worden gecorrigeerd. Het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid speelt hierop in. Belangrijke aanpassingen aan de wegen zorgen ervoor dat wegen eenduidig ingericht worden (essentiële herkenbaarheidskenmerken), er vindt verbreding van de wegen plaats en daar waar nodig worden maatregelen getroffen om de snelheid te verlagen.

**INVESTERINGEN 2016-2020**



**Wegen**

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Nagelerweg onderhoud verharding rijbaan</li> <li>2. Marknesserweg bushaltes Lindenweg en Lutte Igeesterweg</li> <li>3. Kraggenbugerweg onderhoud rijbaan</li> <li>4. Repelweg onderhoud verharding rijbaan</li> <li>5. Leemringweg onderhoud verharding</li> <li>6. Noorderringweg onderhoud verharding</li> <li>7. Oosterring project project fietspad Oosterringweg</li> <li>8. Espelerringweg onderhoud verharding</li> <li>9. Oosterringweg</li> <li>10. Elburgerweg onderhoud verharding rijbaan</li> <li>11. Harderbosweg onderhoud verharding rijbaan<br/>Harderbosweg bushaltes weerszijde</li> <li>12. Biddingweg onderhoud verharding rijbaan</li> <li>13. Biddingweg onderhoud verharding rijbaan</li> <li>14. Gooiseweg onderhoud verharding rijbaan</li> <li>15. Biddingringweg</li> <li>16. Drontermeerdijk onderhoud verharding</li> <li>17. Houtribweg onderhoud verharding</li> <li>18. Lisdodeweg onderhoud verharding</li> <li>19. Oldebroekerweg onderhoud verharding</li> <li>20. Dronterringweg</li> <li>21. Harderdijk + ontsnipperende maatregelen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>22. Slingeweg onderhoud verharding, aanvullende verkeersmaatregelen, aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen en onderhoud verharding</li> <li>23. Zeewolderdijk onderhoud verharding rijbaan</li> <li>24. Gooiseweg (Knardijk-viaduct) onderhoud verharding</li> <li>25. Hogering NB Grasweg-Contrabasweg</li> <li>26. Vogelweg (Waterlandse weg - A27)/Vogelweg (Knardijk &lt;-&gt; Larserweg onderhoud verharding)</li> <li>27. Spiekweg (Nijkerkerweg - Komgrens Zeewolde)</li> <li>28. Vogelweg (Knardijk &lt;-&gt; Larserweg) onderhoud verharding</li> <li>29. Nijkerkerpad (Winkelweg &lt;-&gt; Spiekweg)</li> <li>30. Knardijk (Zeewolderdijk &lt;-&gt; Ganzenweg)</li> <li>31. Almere Buiten West</li> <li>32. Zuidwesterringweg (Espelerringweg (Espelerringweg &lt;-&gt; A6) onderhoud verharding rijbaan/ontsnipperende maatregelen)</li> <li>33. Vogelweg (A27&lt;-&gt;Knardijk) onderhoud verharding rijbaan diverse wegvakken</li> <li>34. Vogelweg (leispuntreconstructies A27 &lt;-&gt; Roordompweg)</li> </ul> |
|---|--|



Kaartbeeld toevoegen

PROJECT NR.	Naam project								Totaal
	WEGEN: verkeersveiligheid en kleine maatregelen	scope investeringen	2016	2017	2018	2019	2020		
			ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen		
	<b>NOORDELIJK FLEVOLAND</b>								
16104	NAGELERWEG (Nagele, Klamp <-> Emmeloord) onderhoud verharding rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd	400					<b>400</b>	
18102	Marknesseweg (bushaltes Lindenweg en Luttelgeesterweg)	Verhoogd perron aanbrengen incl looproute		30				<b>30</b>	
19101	LEEMRINGWEG (rotonde Kraggenburg <-> kombord Marknesse) onderhoud verharding	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd				390		<b>390</b>	
	LEEMRINGWEG (ontsnipperende maatregel)	(ontsnipperende maatregel)				50		<b>50</b>	
16103	ZUIDWESTERRINGWEG (Espelerringweg<->A6) onderhoud verharding rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd			415			<b>415</b>	
	ZUIDWESTERRINGWEG (ontsnipperende maatregel)	maatregel voor de rugstreeppad			110			<b>110</b>	
17111	KRAGGENBURGERWEG (Zwolse Vaart-Rotonde Kraggenburg) onderhoud verharding rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd			170			<b>170</b>	
	KRAGGENBURGERWEG (beide richringen bushaltes NLR)	verhoogd perron aanbrengen incl looproute en 1 haltekom vervangen door verhoogd perron			33			<b>33</b>	
	REPELWEG (Vollenhoverweg-Kraggenburgerweg) onderhoud verharding rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd			170			<b>170</b>	
	KRAGGENBURGERWEG en REPELWEG (ontsnipperende maatregelen)	faunatunnel (ook) voor de otter 40cm			100			<b>100</b>	
19103	NOORDERRINGWEG (Creil <-> Bant) onderhoud verharding	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd			330			<b>330</b>	
19112	OOSTERINGWEG (Bushalte Orchideeën hoeve) project fietspad Oosterringweg	2 X halte in asfaltuitvoeren en toegankelijk maken				50		<b>50</b>	
	Espelerringweg (Zuidermiddenweg<_>Staartweg) onderhoud verharding	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd					315	<b>315</b>	

	OOSTERINGWEG (Blankenhammerweg <-> Kalenbergerweg)	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd					112	112
								0
	<b>SUBTOTAAL NOORDELIJK FLEVOLAND</b>		<b>400</b>	<b>30</b>	<b>1.328</b>	<b>490</b>	<b>427</b>	<b>2.675</b>

PROJECT NR.	Naam project <b>WEGEN</b>		2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
			ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	
	<b>OOSTELIJK FLEVOLAND</b>							
16105	ELBURGERWEG (Biddingringweg<->km 28.9) onderhoud verharding rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd	590					<b>590</b>
	Elburgerweg (ontsnipperende voorziening: faunatunnel 40 cm)		50					<b>50</b>
16121	HARDERBOSWEG (Gemaal Lovink<->Harderdijk) onderhoud verharding rijbaan	Kantverruwing en glasbollen aan tweekanten per km +bermversteving enkelzijdig gefundeerd	120					<b>120</b>
	HARDERBOSWEG (Camping Flevostrand) bushaltes weerszijde	2 X Toegankelijk maken	30					<b>30</b>
17122	BIDDINGWEG (km 2.7<->Lage Vaart) onderhoud verharding rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd	-	200				<b>200</b>
	BIDDINGWEG (Dronterringweg - hm 1.8) onderhoud verharding rijbaan	Kantverruwing en glasbollen aan tweekanten per km		120				<b>120</b>
17121	GOOISEWEG (Harderringweg - Viaduct Hoge Vaart) onderhoud verharding rijbaan	Kantverruwing en glasbollen aan tweekanten per km		10				<b>10</b>
18107	BIDDINGRINGWEG (Hanzeweg <-> Elburgerweg)	weerszijden kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving				15		<b>15</b>
19104	DRONTERMEERDIJK (Roggebotsluis-Stobbeweg) onderhoud verharding	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd				170		<b>170</b>
19105	HOUTRIBWEG (Parlaan-Rotonde Markerwaarddijk) onderhoud verharding	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd				170		<b>170</b>
19106	LISDODDEWEG (Dronterweg-Swifterweg) onderhoud verharding	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd				80		<b>80</b>

19107	OLDEBROEKERWEG (Biddinghuizen-Aansluiting nieuw werk) onderhoud verharding	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd				271		<b>271</b>
	DRONTERWEG (Larserringweg <-> Swiferringweg)	weerszijden kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving					14	<b>14</b>
	HARDERDIJK (Aansluiting Spijkweg<-aansluiting Flevostrand	weerszijden kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving					33	<b>33</b>
								<b>0</b>
	<b>SUBTOTAAL OOSTELIJK FLEVOLAND</b>		<b>790</b>	<b>330</b>	<b>0</b>	<b>706</b>	<b>47</b>	<b>1.873</b>

PROJECT NR.	Naam project <b>WEGEN</b>		2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
			ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	
	<b>ZUIDELIJK FLEVOLAND</b>							
16132	SLINGERWEG (Schillinkweg <> Eempad0 onderhoud verharding rijbaan	bermversteving				130		<b>130</b>
15113	VOGELWEG (A27<->Knardijk) onderhoud verharding rijbaan diverse wegvakken	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd	612					<b>612</b>
	Vogelweg (kruispuntreconstructies A27 <-> Roerdompweg)	kruispuntreconstructies	350					<b>350</b>
	ALMERE BUITEN WEST (carpoolplaats)	uitbreiding	50					<b>50</b>
15131	GOOISEWEG 2de fase/NJO GANZENWEG/VRI kruispunt Sternweg	Groen eerlijk verdeeld'	50					
17121	GOOISEWEG (Knardijk - viaduct) onderhoud verharding rijbaan	Kantverruwing en glasbollen aan tweezijden per km +bermversteving enkelzijdig gefundeerd		25				<b>25</b>
16109	ZEEWOLDERDIJK (Knardijk<->Zeewolde) onderhoud verharding rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd		133				<b>133</b>
15112	HOGERING NB (Grasweg<->Contrabasweg) en HOGERING ZB (Muziekdreef<->Grasweg) onderhoud geluidreducerende deklaag rijbaan	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd		50				<b>50</b>
19109	VOGELWEG (Waterlandse weg - A27)	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd			250			<b>250</b>
	VOGELWEG (Waterlandse weg - A27 faunapassage)	faunatunnel 40 cm)			50			<b>50</b>



	VOGELWEG (Knardijk <-> Larserweg) onderhoud verharding	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd			0	440		<b>440</b>
19108	SPIEKWEG (Nijkerkerweg - Komgrens Zeewolde)	bermversteving enkelzijdig gefundeerd			0	120		<b>120</b>
	NIJKERKERPAD (Winkelweg <-> Spiekweg)	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd			186			<b>186</b>
	KNARDIJK (Zeewolderdijk<-> Ganzenweg)	enkelzijdige kantverbreding + kantverruwing + glasbol + bermversteving gefundeerd					178	<b>178</b>
								<b>0</b>
19108	<b>SUBTOTAAL ZUIDELIJK FLEVOLAND</b>		<b>1.062</b>	<b>208</b>	<b>486</b>	<b>690</b>	<b>178</b>	<b>2.574</b>

PROJECT NR.	Naam project		2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
	<b>WEGEN</b>		ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	
	<b>ALGEMEEN</b>							
	Veiligheidsuitingen langs provinciale wegen (uitwerken beleidsvraag)	(verkeersveiligheid)		80				<b>80</b>
15135	<b>SUBTOTAAL ALGEMEEN</b>		<b>0</b>	<b>80</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>80</b>

	Naam project		2016	2017	2018	2019	2020	
	<b>WEGEN</b>		ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	ontwikkel investeringen	<b>totaal</b>
	<b>UITGAVEN WEGEN</b>							
	Noordelijk Flevoland		400	30	1.328	490	427	<b>2.675</b>
	Oostelijk Flevoland		790	330	0	706	47	<b>1.873</b>
	Zuidelijk Flevoland		1.062	208	486	690	178	<b>2.624</b>
	Algemeen		0	80	0	0		<b>80</b>

	<b>TOTAAL BRUTO PROJECTKOSTEN WEGEN</b>		2.252	648	1.814	1.886	652	7.252
--	---	--	-------	-----	-------	-------	-----	-------

**Realisatie Verkeersveiligheidsmaatregelen op de kruispunten Almere-Hout, Almere-Buiten-Oost en Bant.**

Onder het programma Meer Veilig verbetert Rijkswaterstaat de veiligheid op de weg. In Flevoland resteren een aantal knelpunten die Rijkswaterstaat Midden-Nederland heeft ingediend bij het programma MeerVeilig. Het betreft een drietal kruispunten bij de aansluiting van het onderliggend wegennet op het hoofdwegennet:

- Aansluiting Bant A6, oostelijk kruispunt;
- Aansluiting Almere-Buiten-Oost, westelijk kruispunt;
- Aansluiting Almere-Hout, noordelijk kruispunt.

Bij deze drie kruispunten zijn over een periode vanaf 2001 t/m 2013 een aantal ernstige ongevallen geregistreerd. Rijkswaterstaat heeft financiële dekking voor het oplossen van deze drie onveilige kruispunten vanuit MeerVeilig.

Voor Bant betreft het de aanleg van een enkelstrooks rotonde, voor Almere-Buiten-Oost een meerstrooks rotonde en voor Almere-Hout het verbeteren van de bestaande voorrangssituatie. De totale investering betreft ruim 1,3 mln euro.

Investeringen van Rijkswaterstaat in provinciale wegen (programma "Meerveilig")	Project nr.	Naam project	maatregel	Jaarschijf					totaal
				2016	2017	2018	2019	2020	
		Aansluiting Bant A6, oostelijk kruispunt,	Ombouw gevaarlijke voorrangskruising naar een veilige rotonde			690			690
	Link met 15113	Aansluiting Almere-Buiten-Oost, westelijk kruispunt,	Verbetering/reconstructie voorrangskruispunt			152			152
		Aansluiting Almere-Hout, noordelijk kruispunt,	Aanleg rotonde t.o.v. voorrangskruispunt			484			484
<b>Totaal</b>						1326			1326



## 4.8 Educatie en communicatie verkeersveiligheid

Naast infrastructurele maatregelen zet de provincie ter verbetering van de verkeersveiligheid in op educatie en communicatie. In overleg met gemeenten en maatschappelijke organisaties wordt een budget ingezet voor uitvoering van activiteiten op het gebied van educatie en communicatie verkeersveiligheid op regionaal niveau. Daarnaast wordt een bedrag ter beschikking gesteld aan Veilig Verkeer Nederland (VVN). Daarvoor moet deze organisatie een subsidieaanvraag met een werkplan indienen. Voor de komende periode wordt vooralsnog uitgegaan van de volgende bedragen.

Naam project <b>Educatie en communicatie verkeersveiligheid</b>	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Regionaal budget	122	122	122	122	122	611
Veilig Verkeer Nederland	15	15	15	15	15	75
<b>TOTAAL Educatie en communicatie verkeersveiligheid</b>	<b>137</b>	<b>137</b>	<b>138</b>	<b>138</b>	<b>137</b>	<b>686</b>
<b>DEKKING</b>						
DECENTRALISATIE UITKERING: Educatie en communicatie verkeersveiligheid	137	137	138	138	137	686
<b>TOTAAL</b>	<b>137</b>	<b>137</b>	<b>138</b>	<b>138</b>	<b>137</b>	<b>686</b>

## 4.9 Openbaar vervoer

De provincie is verantwoordelijk voor het openbaar streekvervoer per bus, ondergebracht in de concessie IJsselmond, en regiotaxi. De provincie heeft de verantwoordelijkheid voor het stads- en streekvervoer Almere en het stadsvervoer Lelystad gedelegeerd aan de gemeenten Almere en Lelystad. De Qliner tussen Emmeloord en Groningen maakt deel uit van de Friese concessie Openbaar vervoer Noord en Zuidwest Fryslân en Schiermonnikoog 2012-2020. Hiervoor betaalt de provincie Flevoland de provincie Friesland jaarlijks een bijdrage.

Voor het streekvervoer in de concessie IJsselmond bedragen de jaarlijkse exploitatiekosten € 12,5 mln. Dit bedrag zal nog worden bijgesteld op basis van de kostenontwikkeling in het OV volgens de landelijke bijdrage index (LBI). Vooralsnog is uitgegaan van een aanname voor de LBI van 2%. Daarnaast moet rekening worden gehouden met een extra vergoeding voor gerealiseerde versterkingsritten. De reizigersopbrengsten van de concessie IJsselmond komen toe aan de provincie. Vooralsnog wordt hiervoor op basis van de gerealiseerde opbrengsten in 2013 uitgegaan van ca. € 5,2 mln. Daarnaast wordt nog een bedrag van € 0,3 mln aan bijdragen van derden verwacht. Per saldo komt dit voor de concessie IJsselmond voorlopig uit op een bijdrage uit de BDU van ca. € 7,0 mln. Mee- en tegenvallers in de opbrengsten van het OV komen ten goede aan of ten laste van het integrale verkeer- en vervoerbudget.

Voor de Qliner tussen Emmeloord en Groningen wordt uitgegaan van een te betalen bijdrage aan de provincie Friesland van ca. € 0,29 mln. Ook dit bedrag wordt nog bijgesteld op basis van de werkelijke kostenontwikkeling (LBI).

Voor Regiotaxi wordt voor 2016 uitgegaan van een bijdrage van € 820.000, als saldo van exploitatiekosten minus reizigersopbrengsten. Daarnaast levert de provincie een bijdrage van circa € 140.000 aan de kosten van de mobiliteitscentrale Flevoland. De exacte hoogte van de provinciale bijdrage aan de mobiliteitscentrale en van het

exploitatiesaldo is afhankelijk van het gerealiseerde aantal ritten. De bedragen worden achteraf bijgesteld op basis van de realisatie.

Aan de gemeente Almere worden bijdragen toegekend voor het gedelegeerde stad- en streekvervoer. De bijdrage voor het streekvervoer Almere is gebaseerd op het bij de delegatie overeengekomen vaste bedrag, dat jaarlijks wordt geïndexeerd voor de ontwikkeling van lonen en prijzen overeenkomstig de systematiek die wordt gehanteerd door het rijk bij de toekenning van de BDU aan de provincie. Op grond van de door het rijk toegepaste indexering komt de bijdrage voor 2016 uit op circa € 4,1 mln. Voor het stadsvervoer ontvangt de gemeente Almere in 2016 een bedrag van circa € 9,8 mln. Dit bedrag wordt nog bijgesteld op basis van de door het rijk toegepaste indexering van de BDU-uitkering 2015. In afstemming met gemeente wordt nog nader bezien hoe de accessen voor het provinciefonds worden doorvertaald in bijdrage voor gedelegeerd OV. Daarnaast vindt nog bijstelling plaats op basis van de woningvoorraad per 1 januari 2015. Voor de indexering is voor zowel 2015 en 2016 vooralsnog uitgegaan van 1% per jaar.

De bijdrage voor het stadsvervoer Lelystad voor 2016 komt voorlopig uit op € 2,3 mln, volgens dezelfde systematiek als voor het stadsvervoer Almere.

Naast bijdragen voor exploitatie doet de provincie ook uitgaven voor monitoring, beheer, marketing en OV-voorzieningen (zoals haltedisplays). De door PS extra beschikbaar gestelde middelen voor de kwaliteitsimpuls in het openbaar vervoer maken hier deel van uit. Voor 2016 wordt uitgegaan van een bedrag van circa € 0,7 mln. Het beheer van de concessie IJsselmond wordt uitgevoerd door een samenwerkingsverband met de provincies Overijssel en Gelderland.

Naam project <b>Openbaar vervoer</b>	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Concessie IJsselmond, kosten	12.505	12.630	12.757	12.884	13.013	63.789
Concessie IJsselmond, reizigersopbrengsten	-5.200	-5.200	-5.200	-5.200	-5.200	-26.000
Meer-/minderopbrengsten voorgaande jaren	0	0	0	0	0	0
Bijdragen derden (lijn 160, Eemhof, en 247, Walibi)	-329	-329	-329	-329	-329	-1.646
Streekvervoer Qliner Emmeloord-Lemmer	287	289	292	295	298	1.462
Regiotaxi (excl. gemeentelijk aandeel)	820	820	820	820	820	4.100
Mobiliteitscentrale Flevoland (provinciale bijdrage)	140	140	140	140	140	700
Streekvervoer Almere	4.124	4.124	4.124	4.124	4.124	20.621
Stimulering en beheer OV	691	491	491	491	491	2.657
Stadsvervoer Almere	9.849	9.774	9.912	9.992	10.054	49.581
Stadsvervoer Lelystad	2.320	2.289	2.266	2.231	2.196	11.302
Exploitatie busverbinding Lelystad Airport	0	220	220	220	220	880
<b>TOTAAL EXPLOITATIE OPENBAAR VERVOER</b>	<b>25.207</b>	<b>25.249</b>	<b>25.493</b>	<b>25.669</b>	<b>25.828</b>	<b>127.446</b>
<b>DEKKING</b>						
DECENTRALISATIE UITKERING: Openbaar vervoer	0	12.221	25.493	25.669	25.828	89.211
BDU: Openbaar vervoer	25.007	13.028	0	0	0	38.035
Strategische reserve: Kwaliteitsimpuls OV	200					200
<b>TOTAAL</b>	<b>25.207</b>	<b>25.249</b>	<b>25.493</b>	<b>25.669</b>	<b>25.828</b>	<b>127.446</b>

#### 4.10 Investerings in de waterwegen

Schoon oppervlaktewater is een kernkwaliteit van Flevoland. Het biedt een belangrijke meerwaarde aan functies als wonen, landbouw, recreatie en natuur. De provincie streeft naar mooi en schoon water als voorwaarde voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Conform de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) bevinden de aangewezen KRW-waterlichamen zich uiterlijk in 2027 in een 'goede toestand'. Alle vaarwegen in Flevoland zijn aangewezen als KRW-waterlichaam. Hiervoor zijn in 2009 ecologische waterkwaliteitsdoelen vastgesteld in de Partiele herziening van het Omgevingsplan Water en administratief aangepast in de Ontwerp Partiele herziening water 2015. Om de doelen van de vaarwegen te bereiken legt de provincie natuurvriendelijke oevers aan. Hierbij heeft de provincie de ambitie om uiterlijk in 2021 gereed te zijn met de aanleg, omdat het watersysteem dan voldoende tijd heeft om het gewenste ecologische waterkwaliteitsdoel te bereiken. Het aanleggen van natuurvriendelijke oevers past in de bredere doelstelling van Flevoland: het ontwikkelen en behouden van duurzame en robuuste watersystemen.



##### Aanleg natuurvriendelijke oevers

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

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

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



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

PROJECT NR.	Naam project	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
	Investerings Natuurvriendelijke Oevers	x 1000	x 1000	x 1000	x 1000	x 1000	x 1000
15133	NATUURVRIENDELIJKE OEVERS: Urkervaart 750 meter (hm. 7.5 - 11.0)	406					406
	NATUURVRIENDELIJKE OEVERS: Urkervaart 750 meter (hm. 3.0 - 6.5)		406				406
	NATUURVRIENDELIJKE OEVERS: Zwolvevaart 4.200 meter (hm. 1.0 - 5.2)			406	406		812
	NATUURVRIENDELIJKE OEVERS: Zwolvevaart 4.300 meter (hm. 9.0 - 12.3)					406	406
	<b>SUBTOTAAL NOORDELIJK FLEVOLAND</b>	<b>406</b>	<b>406</b>	<b>406</b>	<b>406</b>	<b>406</b>	<b>2030</b>
<b>Dekking Natuurvriendelijke Oevers</b>							
	Infrafonds Natuurvriendelijke Oevers	406	406	406	406	406	2030
	totaal	0	0	0	0	0	0

#### 4.11 Subsidies aan gemeenten

Gemeenten zijn een belangrijke partner voor de provincie voor de realisatie van de doelen van het provinciaal mobiliteitsbeleid. Voor een deel zullen gemeenten zorgdragen voor de voorbereiding en uitvoering van het verkeer- en vervoerbeleid. Hiervoor kunnen gemeenten subsidie aanvragen. Hiervoor is een budget van circa € 1,5 mln beschikbaar.

Per gemeente wordt voorsnog rekening gehouden de bedragen zoals weergegeven in de onderstaande tabel. Subsidies worden verleend op basis van een aanvraag die wordt getoetst aan de doelstellingen van het provinciaal beleid en van toepassing zijn de nadere regels.

Naam project	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
	<b>Subsidies aan gemeenten</b>					
Noordoostpolder	114	114	114	114	114	570
Urk	53	53	54	54	54	267
Lelystad	309	309	310	310	310	1.547
Dronten	104	104	105	105	105	523
Almere	863	864	867	867	867	4.326
Zeewolde	57	57	57	57	57	284
<b>TOTAAL SUBSIDIES AAN GEMEENTEN</b>	<b>1.499</b>	<b>1.501</b>	<b>1.506</b>	<b>1.506</b>	<b>1.506</b>	<b>7.517</b>
<b>DEKKING</b>						
DECENTRALISATIE UITKERING: Subsidies aan gemeenten	1.499	1.501	1.506	1.506	1.506	7.517



<b>TOTAAL</b>	<b>1.499</b>	<b>1.501</b>	<b>1.506</b>	<b>1.506</b>	<b>1.506</b>	<b>7.517</b>

#### 4.12 Onderzoek en beleidsinformatie

De basis voor een doeltreffend verkeer- en vervoerbeleid en uitvoeringsprogramma wordt gelegd door het verrichten van onderzoek en het inwinnen van informatie. De provincie Flevoland levert een bijdrage aan het regionale verkeers- en vervoermodel VENOM. Dit model geeft inzicht in de toekomstige verkeers- en vervoerstromen in de Amsterdamse regio onder andere ten behoeve van planstudies.

VIASAT/speedprofiles is een softwarepakket voor analyse van verkeersongevallen en gereden snelheden in het verkeer. Dit pakket wordt door alle Flevolandse wegbeheerders en partners (zoals politie, VVN, ANWB) gebruikt.

Sinds 2012 neemt de regio Flevoland (de gemeenten, Rijkswaterstaat en de provincie) deel aan de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). Door deze databank kunnen wegbeheerders verkeer effectief managen en krijgen weggebruikers betere verkeersinformatie.

Naam project						Totaal
	2016	2017	2018	2019	2020	
<b>Onderzoek en beleidsinformatie</b>						
Verkeersmodel Venom	69	53	53	53	53	279
VIASAT/Speedprofiles (incl. ongevallenmodule)	33	33	33	33	33	164
NDW wegwerkzaamheden	12	12	12	12	12	62
Preverkenningen/onderzoeken (nader te programmeren)	160	160	160	160	160	800
<b>TOTAAL Onderzoek en beleidsinformatie</b>	<b>274</b>	<b>258</b>	<b>258</b>	<b>258</b>	<b>258</b>	<b>1.304</b>
<b>DEKKING</b>						
DECENTRALISATIE UITKERING: Onderzoek en beleidsinformatie	114	98	98	98	98	504
Infrafonds: preverkenningen/onderzoeken	160	160	160	160	160	800
<b>TOTAAL</b>	<b>274</b>	<b>258</b>	<b>258</b>	<b>258</b>	<b>258</b>	<b>1.304</b>

#### 4.13 Mobiliteitsmanagement

Bij het matchen van vraag en aanbod binnen het Flevolandse mobiliteitssysteem is inzet op verkeers- en mobiliteitsmanagement noodzakelijk.

Voor activiteiten ter bevordering van en vergroting van de veiligheid van het fietsverkeer wordt een uitvoeringsbudget ter beschikking gesteld van de Fietsersbond. Om in aanmerking te komen voor dit budget moet de Fietsersbond een subsidieaanvraag en een werkplan indienen.

De veerverbinding Zeewolde - Horst maakt deel uit van het vastgestelde utilitair fietsnetwerk. Daarom draagt de provincie maximaal € 10.000 bij aan de dekking van het exploitatietekort.

In het convenant Bereikbaarheid Lelystad Airport is onder andere afgesproken dat de provincie in overleg met de betrokken partijen de verdere uitwerking van mobiliteitsmanagement op zich neemt. Voor het uitwerken van mobiliteitsmaatregelen ten gunste van de bereikbaarheid van Lelystad Airport is voor 2016 een bedrag van € 70.000 gereserveerd.

Voor de komende periode wordt vooralsnog uitgegaan van de volgende bedragen.

Naam project <b>Mobiliteitsmanagement</b>						Totaal
	2016	2017	2018	2019	2020	
Uitvoeringsbudget Fietsersbond	19	19	19	19	19	95
Veerverbinding Zeewolde-Horst	10	10	10	10	10	50
Mobiliteitsmanagement bereikbaarheid Lelystad Airport	70	85	0	0	0	155
Mobiliteitsmanagement A27 Eemnes - Waterlandseweg	100	0	0	0	0	100
<b>TOTAAL Mobiliteitsmanagement</b>	<b>199</b>	<b>114</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>400</b>
<b>DEKKING</b>						
DECENTRALISATIE UITKERING: Mobiliteitsmanagement	199	114	29	29	29	400
<b>TOTAAL</b>	<b>199</b>	<b>114</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>400</b>

## BIJLAGE 1 DEKKINGSMIDDELEN

### Dekkingsbron

BDU (Brede Doel Uitkering)

### Spelregels

Tot 2016 ontvangt de provincie vanuit het Rijk jaarlijks geormerkt geld voor regionale activiteiten op het gebied van verkeer en vervoer. Hieronder wordt verstaan het onderhouden van regionaal openbaar, vervoer (OV), de regiotaxi en investeringen in het wegennet ten behoeve van de doorstroming en veiligheid.

Decentralisatie uitkering

Met ingang van 2016 ontvangt de provincie vanuit het Rijk via het provinciefonds financiële middelen verkeer en vervoer. Deze bijdrage komt in de plaats van de BDU verkeer en vervoer. In ieder geval de eerste jaren wordt het budget toegekend via een decentralisatie-uitkering op basis van de bestaande verdeling van de BDU-middelen. Mogelijk worden deze middelen op termijn verdere geïntegreerd in de systematiek van het provinciefonds.

In de overgangperiode tot de vaststelling van het nieuwe financieel instrumentarium, op basis van de in ontwikkeling zijnde nieuwe mobiliteitsvisie, wordt de huidige werkwijze voortgezet, waarbij de gedecentraliseerde BDU wordt beschouwd als specifieke uitkering voor verkeer en vervoer.

Investeringen wegen

Investeringen wegen hebben betrekking op relatief kleine investeringsprojecten wegen om de doelstellingen te behalen uit de nota Mobiliteit Flevoland op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Daarnaast wordt het investeringsvolume ingezet bij 50% cofinanciering BDU voor grotere infrastructurele projecten.

Bij de uitgaven aan projecten wordt onderscheid gemaakt tussen netto en bruto investeringen (exclusief BTW). De bruto investering van een project zijn voor aftrek van ontvangen gelden van derden (bijdragen van gemeenten en doeluitkeringen zoals de BDU van het Rijk). Conform het financieel meerjaren kader mag er gemiddeld € 3,0 mln. per jaar netto geïnvesteerd worden.

De (netto) investeringen in wegen worden geactiveerd. Volgens het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) is dit toegestaan omdat het hier investeringen betreft met een maatschappelijk nut. De investeringen worden bij aanvang van het project in 40 jaar afgeschreven (afschrijvingsdeel) tegen een rekenrente van 4% (rentedeel) conform de financiële verordening provincie Flevoland.

De kapitaallasten worden verantwoord in de exploitatie begroting. De niet benutte kapitaallasten in een jaar komen ten gunste van het betreffende rekeningresultaat c.q. algemene middelen. Monitoring vindt plaats door middel van de staat van vaste activa.

#### Infrafonds

Het Infrafonds is door PS in 2006 bij motie vastgesteld als strategische reserve voor majeure infrastructurele projecten met als dekking de opcenten motorrijtuigenbelasting (MRB) om de uitvoering van de nota Mobiliteit Flevoland mogelijk te maken. Daartoe zijn destijds de opcenten verhoogd.

Doel van het Infrafonds is op basis van de gestelde doelstellingen van PS op grond van de nota Mobiliteit Flevoland de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de provincie Flevoland op lange termijn te waarborgen en te verbeteren.

Als kader voor de uitgaven ten laste van het Infrafonds geldt:

in de Nota Mobiliteit Flevoland opgenomen grote projecten c.q. capaciteitsprongen op het eigen (vaar)wegennet, zowel ten behoeve van vooronderzoek als realisatie eigen bijdragen aan grote rijksinfraprojecten, indien die projecten in de Nota Mobiliteit Flevoland zijn aangemerkt als essentieel voor Flevoland, en een eigen bijdrage voor agendasetting dan wel realisatie onontkoombaar is.

Rijksbijdrage, bijdrage derden, bijdrage gemeenten en provinciale middelen

Tijdens diverse overlegstructuren op lokaal, regionaal en nationaal niveau wordt gelobbyd om de projecten die de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en staat van onderhoud

van de provinciale wegen en vaarwegen verbeteren op de agenda te krijgen en te houden. Belangrijke voorwaarde hierbij is het gemeenschappelijk belang waartegenover een financiële bijdrage staat en het uitgangspunt zoals gesteld in het coalitieakkoord dat de provinciale inzet voor Rijksopgaven wordt begrensd door de omvang van de middelen die het Rijk daarvoor beschikbaar stelt: 'geen Rijksplannen zonder Rijksgeld'.

Voor het bepalen van de (extra) provinciale middelen, naast het reguliere budget voor verkeer en vervoer, wordt het interne planning & control traject gebruikt.

#### Zuiderzeelijngelden Noordelijk Flevoland

Voor de leefbaarheid in het gebied en voor een goede balans binnen de provincie is een sociaaleconomische structuurversterking van Noordelijk Flevoland nodig. Vanuit het programma Zuiderzeelijn gelden Noordelijk Flevoland is tot en met 2020 € 30,5 mln. beschikbaar voor gebiedsgerichte projecten die de economische structuur van Urk en Noordoostpolder versterken.

Uit het budget kunnen voor de volgende maatregelen middelen onttrokken worden:

- Versterken van innovatief potentieel en ondernemerschap
- Verbeteren van arbeidspotentieel, diversiteit MKB en vestigingsklimaat
- Versterken en uitbreiden van toeristisch potentieel

Het investeringsbudget is opgebouwd uit bijdragen van het rijk, de gemeenten Urk en Noordoostpolder en provincie. Tevens is uitgegaan van een bijdrage van het bedrijfsleven van € 9,3 mln.

Het beslissen over opname van projecten in de Zuiderzeelijngelden Noordelijk Flevoland wordt gedaan door de provincie en de gemeenten Urk en de Noordoostpolder.

Investeringsimpuls Flevoland Almere  
(IFA/Fonds Verstedelijking Almere)

De ontwikkeling van Almere is een speerpunt binnen het provinciaal beleid. In 2006 hebben de provincie Flevoland en de gemeente Almere het Convenant Investeringsprogramma Flevoland-Almere (IFA) ondertekend. Hierin heeft de provincie toegezegd om tot 2020 in totaal € 89 mln. beschikbaar te stellen voor de versterking van de stedelijke ontwikkeling van Almere met uitstraling voor de gehele regio. De provincie wil een multiplier-effect genereren door het programma te koppelen aan bijdragen van andere overheden, die worden aangesproken op een extra ondersteuning van Almere, en aan investeringen van marktpartijen. IFA heeft drie programma perioden. In april 2011 is de tweede periode IFA2 gestart. Voor IFA 2 zijn vijf aandachtsvelden vastgesteld die moeten bijdragen aan het versterken van het hoger onderwijs, kunst & cultuur, sport, leisure (vrijtjidssector) en zorg. IFA is verdeeld in 3 tranches. IFA 1 is inmiddels afgerond. Op dit moment loopt IFA2. De IFA projecten genoemd in het overzicht op p. 30 betreffen IFA2 projecten. Verder worden op dit moment voorbereidingen getroffen voor het Fonds Verstedelijking Almere (onderdeel van het programma Almere 2.0) dat o.a. gefinancierd zal worden met de voor IFA 3 gereserveerde middelen en de reservering van € 10 mln uit IFA2 voor de Floriade. Voor IFA 2 geldt dat ontvankelijke aanvragen uiterlijk 31 december 2015 kunnen worden ingediend. In de jaren 2016-2020 stelt de provincie € 31,0 mln. beschikbaar via het FVA (€ 21,0 mln IFA3 en € 10,0 mln. voor de Floriade uit IFA2). Vanaf 2021 wordt uitgegaan van een

jaarlijkse provinciale bijdrage aan het FVA van € 6,7 mln.

Voor de besteding van de gezamenlijke middelen in het FVA wordt eind 2015 een meerjarenprogramma opgesteld.

Provinciaal-Meerjarenprogramma (p-MJP)

Het Flevolandse Meerjarenprogramma (p-MJP) is gebaseerd op het Omgevingsplan (OPF2) en richt zich tevens op de doelen van de gebiedspartners, het Rijk en de EU. De plannen staan beschreven in het provinciaal Meerjarenprogramma (p-MJP) 'Volop kansen in Flevoland 2007 – 2013' Het p-MJP beschrijft voor de periode 2007-2013 de uitvoering van het gebiedsgerichte beleid van Flevoland: Een samenhangende verwerving, inrichting en beheer van het landelijk gebied ten behoeve van water, landbouw, natuur, plattelandseconomie, recreatie en toerisme, landschap, cultuurhistorie, milieu en bodem. De uitvoering van het p-MJP wordt gefinancierd door het Rijk, de EU en de provincie. De gebiedspartners stellen financiële middelen ter beschikking op projectniveau.

Kansen voor West

Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO)

Het EFRO, een Europees fonds, subsidieert projecten die de ongelijkheden tussen regio's verminderen, het concurrentievermogen vergroten, werkgelegenheid creëren en de cohesie tussen de regio's versterken. Provincie Flevoland maakt onderdeel uit van het programma onder de noemer Kansen voor West. Naast geld vanuit Europa, wordt cofinanciering van de provincie en andere partijen gevraagd. De looptijd van het programma 'Kansen voor West' is tot 2015



