

Bijlage II :

Programma Mobiliteit & Ruimte

Januari 2022

Innovatie in mobiliteit



Voorwoord

Flevoland vormt door haar centrale ligging een belangrijke schakel in de verbindingen naar alle windstreken van Nederland. Vernieuwing vindt hier plaats in proeftuinen voor woningbouw en economie. Het is hier goed wonen, werken en leven in een gezonde en bereikbare regio door betaalbaar (openbaar) vervoer, een schone vervoerswijze naar wens en reisgemak.

Als innovatieve provincie investeren we **slim** in **schoon** vervoer en een **solide** vervoersnetwerk, dat veilig en duurzaam is.

De mobiliteitstransitie naar schoon vervoer én onze innovatiekracht helpt ons bij dit alles. Slimme oplossingen bieden ons extra reisgemak. Denk aan een knooppunt of overstappunt dichtbij huis of werk. Waar je op eenvoudige wijze gebruik kunt maken van (gedeelde) schone vervoersmiddelen en als reiziger zelf bepaalt hoe je verder reist.

Ook mobiliteitsdata helpen ons het reisgemak en verkeersveiligheid te vergroten. Denk aan apps met actuele reisinformatie en mogelijkheden voor slimme, schone alternatieven. En een weginrichting die is afgestemd op intelligente auto's.

Al dit soort vernieuwingen voor zowel auto, fiets, vrachtauto, bus en scheepvaart ontwikkelen zich in een razend tempo. We maken daar graag gebruik van en dragen er zelf ook aan bij; vernieuwing zit nu eenmaal in onze genen. We bieden ruimte aan nieuwe ontwikkelingen, innovatie en experiment. Zo werken we met bedrijven binnen en buiten onze regio aan een kenniscluster rond mobiliteitsinnovaties. We maken afspraken met onze gemeenten, de Metropoolregio Amsterdam, Noord-Nederland, de regio Zwolle en het Rijk om hierin samen op te trekken. Straks staat in Flevoland een Internationaal Mobiliteit en Infrastructuur Testcentrum. Innovaties in mobiliteit en infrastructuur testen we binnen onze nieuwe woongebieden en passen we meteen toe.

De fiets dragen we een extra warm hart toe. De fiets is een schoon en gezond alternatief voor de auto en busvervoer. Het houdt je mobiel en fit, nu en later. Fietsen is ook leuk. Je beleeft je omgeving op een andere manier. We investeren dan ook samen met de Flevolandse gemeenten veel in het fietspadennetwerk en hoogwaardige regionale fietsroutes zoals snelfietspaden. Zo zorgen we met elkaar voor een solide en veilig fietsnetwerk. Want Flevoland verbindt.

In dit Programma Mobiliteit & Ruimte laten we zien hoe we aan de slag gaan om de tien mobiliteitsdoelen van de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 te realiseren. Het Programma Mobiliteit & Ruimte biedt houvast met concrete inhoudelijke afwegingskaders en verbindt deze met de doelstellingen en activiteiten van partners. Tegelijkertijd willen we dat het Programma Mobiliteit & Ruimte meebeweegt met de ontwikkelingen in onze mooie provincie. In de geest van de Flevolandse Omgevingsvisie: de maatschappelijke vraag staat centraal. Daarom actualiseren we het Programma Mobiliteit & Ruimte jaarlijks.

Voor nu wens ik u in elk geval een goede reis!

Jan de Reus
Gedeputeerde Mobiliteit

Leeswijzer

Met het Programma Mobiliteit & Ruimte stelt de provincie zich één overkoepelend doel, waarvan negen afzonderlijke doelen zijn afgeleid. De doelen (waar gaan we voor?) zijn in hoofdstukken 1 tot en met 10 uitgewerkt in subdoelen (wat willen we bereiken?), opgaven (wat is daarvoor nodig?) en acties (hoe gaan we dit doen?). Hoofdstuk 11 bevat het Afwegingskader voor dit programma. Bijlage Programmeren en uitvoeren bevat een overzicht van de projecten, de verkenningen en de programmering en uitvoering van projecten.

Inhoud

Leeswijzer.....	2
Inleiding.....	4
1. Snel, betrouwbaar en veilig.....	10
2. Betrouwbare reistijden.....	22
3. Verbinding netwerken.....	27
4. Keuzes reizigers.....	31
5. Verkeersveiligheid.....	36
6. Leefbaarheid en duurzaamheid.....	45
7. Openbaar Vervoer.....	52
8. Fiets.....	60
9. Goederenvervoer.....	68
10. Vaarwegen.....	73
11. Afwegingskader.....	78
Bijlage Programmeren en uitvoeren.....	86

Inleiding

Programma Mobiliteit en Ruimte: 10 doelen voor Flevoland

Met het Programma Mobiliteit en Ruimte stelt de provincie zich één overkoepelend doel, waarvan negen afzonderlijke doelen zijn afgeleid.

1. Snel, betrouwbaar en veilig

De provincie wil dat reizigers snel, betrouwbaar en veilig kunnen reizen en kunnen kiezen tussen vervoermiddelen.

2. Betrouwbare reistijden

Een betrouwbare reistijdnorm van 1,25. Dit betekent dat de reistijd van deur tot deur, ook in de spits, nooit langer mag zijn dan 125% van de reistijd zonder vertraging.

3. Verbinding netwerken

Betere onderlinge verbinding van de verschillende netwerken voor optimale keuzemogelijkheden voor reizigers en vervoerders.

4. Keuzes reizigers

Reizigers in staat stellen optimale keuzes te maken ten aanzien van reistijd en vervoermiddel, zodat de beschikbare infrastructuur zo goed mogelijk wordt benut.

5. Verkeersveiligheid

Tussen 2015 en 2030 is er een continu dalende trend zichtbaar in het aantal ernstige verkeersslachtoffers in Flevoland.

6. Leefbaarheid en duurzaamheid

De mobiliteitsontwikkeling gaat gepaard met een verbetering van de leefbaarheid. Daar waar negatieve gevolgen lokaal niet te voorkomen zijn, worden deze geminimaliseerd.

7. Kosteneffectief en vraaggericht OV

De provincie streeft naar een kosteneffectief openbaar vervoersysteem dat aansluit op de mobiliteitsvraag van met name forenzen, scholieren en van mensen die van het openbaar vervoer afhankelijk zijn.

8. Vergroten aandeel fietsverkeer

Het vergroten van het aandeel fietsverkeer door het verbeteren van de samenhang binnen het fietsnetwerk, regionaal en lokaal, utilitair en recreatief en het faciliteren van nieuwe ontwikkelingen zoals e-fietsen.

9. Goederenvervoer

Een snel, efficiënt en veilig goederenvervoernetwerk waarbij de focus ligt op de economische ontwikkeling van Flevoland.

10. Vaarwegen

Aantrekkelijke vaarwegen die bijdragen aan recreatieve ontwikkelingen in Flevoland.

Beleidsuitgangspunten van het programma

Wettelijke vereisten, rijksbeleid en lopende afspraken

Op grond van de Planwet verkeer en vervoer dient de provincie te beschikken over een Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan. Door de mobiliteitsvisie zoals beschreven in het omgevingsprogramma aan te vullen met een Programma Mobiliteit & Ruimte wordt voldaan aan de wettelijke eisen die de huidige Planwet verkeer en vervoer stelt aan een Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan. Ook past

dit in het toekomstige stelsel van de Omgevingswet die naar verwachting op 1 januari 2023 in werking treedt.

Dit programma houdt rekening met rijksbeleid en Europees beleid (SVIR, NOVI, REOS) en lopende afspraken, zoals RRAAM, Stedelijke Bereikbaarheid Almere, en de samenwerking in OV Oost-verband met Overijssel en Gelderland. Ook sluit het programma aan bij beleid in het kader van onze samenwerking binnen de Metropoolregio Amsterdam.

Omgevingsvisie

In 2017 is de Provinciale omgevingsvisie ‘Flevoland straks’ vastgesteld. Daarin staan de opgaven die de provincie samen met de omgeving heeft bepaald voor de lange termijn.

Met de omgevingsvisie speelt de provincie in op de veranderingen die de Omgevingswet met zich meebrengt. Hiermee geven we ruimte aan ontwikkelingen, een andere manier van sturen en een andere verhouding tussen overheid en samenleving. Samen projecten realiseren is een belangrijk thema.

In de omgevingsvisie zijn zeven belangrijke opgaven van provinciaal belang benoemd. Een deel van deze opgaven heeft ook betrekking op mobiliteit. Vooral de opgaven ‘Regionale Kracht’ en ‘Duurzame Energie’ hebben een directe link met het mobiliteitsbeleid. Andere gerelateerde opgaven zijn ‘Het Verhaal van Flevoland’ en ‘Circulaire Economie’.

‘Regionale Kracht’ gaat over de verbinding van Flevoland met haar omgeving. De versterking van onze positie in de netwerken met de omgeving wordt als belangrijke opgave aangeduid. Lelystad Airport, de corridors naar Amsterdam, Utrecht en Zwolle en de blauwgroene natuur- en recreatiegebieden aan de randen van Flevoland spelen hierin een belangrijke rol. Ook de verdere ontwikkeling van knooppunten vraagt aandacht.

‘Duurzame Energie’ gaat over de omschakeling van fossiele naar hernieuwbare brandstoffen. De Provincie Flevoland wil in 2035 energieneutraal zijn, inclusief mobiliteit. Dit heeft vanzelfsprekend ook invloed op het verkeers- en vervoerbeleid. De provincie kan daarin het goede voorbeeld geven door minder energie te gebruiken en energie zelf op te wekken. Bijvoorbeeld op of langs onze infrastructuur.

‘Het verhaal van Flevoland’ loopt als een rode draad door de omgevingsvisie. De opgave is om het eigene van Flevoland te koesteren. Het huidige landschap - steden, wegen, vaarten, bomenrijen, akkers - vertelt het verhaal van de wordingsgeschiedenis van Flevoland.

‘Circulaire economie’ is het antwoord op de schaarste aan grondstoffen als gevolg van de toenemende vraag. Op termijn gaat dit leiden tot uitputting van grondstoffen. Hergebruik van materialen is noodzakelijk. We streven naar een samenleving waarin uiteindelijk alle materialen kunnen worden hergebruikt. De provincie geeft het goede voorbeeld, bijvoorbeeld bij de aanleg en het onderhoud van wegen. Door de samenwerking te zoeken met andere wegbeheerders kunnen we veel bereiken.

Overig provinciaal beleid

Dit programma hangt samen met de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het gebied en met de beleidsdoelen voor Natuur en Economie. Diverse provinciale beleidsnota’s zijn gebruikt bij de opzet van dit programma. Het Programma Mobiliteit & Ruimte vormt een basis voor de gebiedsprogramma’s en sluit op zijn beurt weer bij deze gebiedsprogramma’s aan.

Snijvlakken met mobiliteit

Bij alle maatregelen die we uitvoeren, spelen duurzaamheid, veiligheid en effecten op de leefomgeving een belangrijke rol. Onze aandacht richt zich daarbij ook op innovatieve oplossingen die het mobiliteitssysteem verbeteren en versterken.

Sterke en zwakke punten van het Flevolands mobiliteitssysteem

Sterke punten

Als jonge provincie heeft Flevoland een goed netwerk van (vaar-)wegverbindingen. De infrastructuur is helder ingepast in het landschap. Doorgaande wegen zorgen voor vlotte verbindingen tussen de kernen. Het wegennetwerk biedt een robuust systeem. Het Flevolands wegennet scoort in vergelijking met andere provincies relatief goed op veiligheid, al blijven er verbeterpunten. Vooral in Zuidelijk als Oostelijk Flevoland zijn de verkeersstromen goed gescheiden. Dit komt de doorstroming en veiligheid ten goede.

Zwakke punten

Het mobiliteitssysteem kent ook een aantal zwakke punten. Het wegennet is kwetsbaar voor verstoringen door het beperkte aantal oeververbindingen. De lange rechte wegen zijn minder veilig: ze nodigen uit tot te hard rijden of zorgen ervoor dat de aandacht van de automobilist verslapt. In de Noordoostpolder en Oostelijk Flevoland leidt landbouwverkeer regelmatig tot vertraging en onveilige situaties. Op parallelwegen voor langzaam verkeer is de veiligheid voor fietsers in het geding. Qua belevingswaarde scoren het fietspadennetwerk, de knooppunten en stations, met uitzondering van station Dronten laag. De afstanden tussen de kernen zijn groot, waardoor veel Flevolandse doorgaans de auto nemen of kiezen voor OV als de auto geen optie is. Het aandeel van de fiets in verplaatsingen is relatief laag.

(Ruimtelijke) ontwikkelingen, bereikbaarheidsopgaven en ambities

Er is sprake van diverse ontwikkelingen die invloed hebben op de mobiliteit in en rond Flevoland en die vraagstukken opleveren.

De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

Ruimtelijke ontwikkelingen:

- De grote woningbouwopgave in het gebied.
- De opening van Lelystad Airport en de ontwikkeling van hoogwaardige duurzame bedrijvigheid hieraan gekoppeld.
- Doorontwikkeling van Flevokust Haven met hieraan gekoppeld het binnendijkse bedrijventerrein.
- Realisatie van de buitendijkse Maritieme Servicehaven Urk, een haven die zich richt op (internationale) maritieme dienstverlening, bijdraagt aan de verbetering van de Nederlandse maritieme infrastructuur en ook een provinciaal belang heeft. Samen met de autonome groei van de bevolking die leidt tot grotere vraag naar woningen en de groei van de werkgelegenheid leidt dit tot grote groei van de mobiliteit.
- Ontsluiting van Nationaal Park Nieuw Land.
- Ontwikkeling van een Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum bij Marknesse.

De provincie vindt een goede ontsluiting van nieuwe ruimtelijk economische- en toeristisch recreatieve ontwikkelingen van belang.

Specifieke ontwikkelingen woningbouw:

- Er is sprake van een enorme druk op de woningmarkt in de metropoolregio Amsterdam. Er ligt een opgave om in de metropoolregio 250.000 woningen te realiseren in de periode tot 2040. Almere (Almere Centrum, Almere Pampus en Oosterwold) biedt daarbij een van de grootste bouwfronten (Almere Centrum en Almere Pampus met respectievelijk 10.000 en 30.000 woningen). Dit borduurt voort op de afspraken die al waren gemaakt in RRAAM verband over de gewenste groei van Almere. Opgave is hoe deze verstedelijking op een duurzame manier kan worden vormgegeven.
- Het Rijk wil naar aanleiding van een motie in de Tweede Kamer samen met Flevoland de mogelijkheden in beeld brengen voor een extra impuls van woningbouw in Flevoland (totaal 100.000+ woningen verdeeld over bijna alle Flevolandse gemeenten). Onderzocht moet worden wat het effect is van deze extra aantallen woningen op de bestaande netwerken en of er mogelijkheden zijn om hierin te sturen zodat de woningbouwopgave gaat aansluiten

bij de beleidsdoelen op het gebied van duurzaamheid (bijvoorbeeld: bouwen rondom OV-knooppunten).

- Buiten de provincie ontwikkelen zich de stedelijke regio's Amsterdam, Utrecht en Zwolle wat leidt tot diverse vraagstukken op het gebied van mobiliteit.
- Door toename van inwoners en arbeidsplaatsen in Flevoland zal de druk op het mobiliteitsnetwerk groeien. Vooral in en rond de stedelijke gebieden en op een aantal corridors (Almere-Amsterdam, Almere-Utrecht, Dronten/Noordoostpolder-Zwolle) zal er sprake zijn van verdere mobiliteitsgroei.

Klimaatakkoord:

- De klimaatproblematiek is urgent en komt steeds pregnanter op de politieke agenda's te staan, zowel internationaal (Akkoord van Parijs), nationaal (Klimaatakkoord/Klimaatwet) als regionaal en lokaal (coalitieakkoorden). In de Klimaatwet en het Klimaatakkoord zijn en worden ambitieuze doelen gesteld ten aanzien van het terugdringen van de uitstoot van het broeikasgas CO₂. Ten opzichte van 1990 betreft dit een reductie van 49% in 2030 en 95% in 2050.
- Om de regionale uitvoering van het Klimaatakkoord vorm te geven, wordt per regio een programma voor slimme en duurzame mobiliteit opgezet, de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) met daarin maatregelen die primair zijn gericht op CO₂-reductie, maar tegelijk in bredere zin gericht op schonere, slimmere en andere mobiliteit.

Overige ontwikkelingen:

- Het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland & Flevoland, dat eind 2019 is vastgesteld, schetst de beoogde ontwikkelrichting voor het openbaar vervoer in de komende 20 jaar. Geconstateerd wordt dat een forse systeemsprong noodzakelijk is om de verwachte en ook gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling van de noordelijke Randstad te kunnen faciliteren. De visie gaat uit van verdere versterking en uitbouw van hoogwaardig openbaar vervoer, knooppuntontwikkeling en het zoeken naar geschikte kleinschalige oplossingen voor de dunne vervoerstromen en de first en last mile.
- De ontwikkeling van smart mobility-oplossingen als innovatief hulpmiddel om OV-doelen te bereiken en bestaande infrastructuur beter te benutten.
- Meer aandacht voor fiets als volwaardig vervoermiddel (al zelfstandig vervoermiddel maar ook als een schakel in de keten). Ook op rijksniveau ontstaat meer aandacht voor de fiets waarbij het onderwerp ook steeds meer een volwaardig onderwerp is op de MIRT tafel.
- Toename van knelpunten op wegen buiten Flevoland (A1, A28, N50) zal leiden tot meer verkeer dat via Flevoland rijdt.
- Nieuwe ontwikkelingen en technologieën bieden kansen om de bereikbaarheid en de kwaliteit daarvan te vergroten. Het wordt steeds beter mogelijk om individuele reizigers van een persoonlijk reisadvies te voorzien.

Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen in Flevoland verwachten wij dat de hoeveelheid verplaatsingen met de fiets, te voet, auto en OV zullen toenemen. Dat leidt tot meer drukte op onze wegen en in het openbaar vervoer.

COVID-19:

De wereldwijde verspreiding van het COVID-19 virus heeft een grote impact gehad op onze leefwijze. Het aantal thuiswerkers is enorm toegenomen, wat een positief effect heeft op de doorstroming op het wegennet. De dagelijkse files zijn zo goed als verdwenen. Ook in het Openbaar Vervoer bleven de reizigers massaal weg door gesloten onderwijsinstellingen, de oproep om vooral thuis te werken en alleen noodzakelijke reizen te maken. Het aantal reizigers daalde tijdens het begin van de pandemie tot een dieptepunt van 20% van het aantal reizigers in 2019. Bij het weer opengaan van de samenleving in juni 2021 steeg het aantal reizigers weer van 60% tot 80%. Helaas ging in kwartaal vier van 2021 alles weer 'op slot' en zakte het OV-gebruik weer in. Sinds januari 2022 lijkt een einde aan deze pandemie te komen en eind februari zijn bijna alle beperkingen opgeheven. De reizigersaantallen kruipen begin maart weer richting de 70% ten opzichte van 2019. De cijfers van begin 2022 zijn nog niet representatief omdat er veel schooluitval en ziekte in januari was en in februari de voorjaarsvakantie op een ander moment viel dan in 2019. Op de weg is het prettig als er minder auto's zijn en daardoor minder files. Voor de betaalbaarheid van het openbaar vervoer is het veel lastiger als reizigers wegblijven omdat dan ook de inkomsten en daarmee de betaalbaarheid van het OV afnemen. Tijdens de pandemie stijgt daarentegen het gebruik van de

fiets. Op dit moment valt nog niet te zeggen wat de effecten op de lange termijn zijn. Wel laat deze ontwikkeling zien dat het mogelijk is om op andere manieren om te gaan met ons werk en mobiliteit. Verwacht mag worden dat het aantal thuiswerkers toe zal nemen, ten opzichte van de tijd vóór het COVID-19 virus. Dit kan een belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van de congestie. De toekomst zal leren of dit effect ook op langere termijn optreedt.

Bovenregionale netwerken

In Flevoland springen de volgende krachtige bovenregionale netwerken in het oog:

- De metropoolregio Amsterdam is internationaal knooppunt voor tal van (vervoers-) netwerken. Het is de sterkste economische motor van Nederland die zich sterk blijft ontwikkelen. Met de provincie Noord-Holland en de Noord-Hollandse gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam, Almere en Lelystad werken we samen in de netwerkorganisatie Metropoolregio Amsterdam (MRA).
- Lelystad Airport is een nieuwe internationale poort voor luchtvaart.
- De opwaardering van wegen en de aanleg van het spoor Lelystad-Zwolle hebben de band met de regio Zwolle versterkt. Op economisch gebied wordt samenwerking verkend. Met de komst van de luchthaven en Flevokust Haven neemt de verwevenheid met de regio Zwolle en de Noord-Veluwe toe.
- De stedelijke bereikbaarheid van de MRA en het doorontwikkelen van de bovenregionale corridors zijn als opgaven opgenomen in dit programma.

Bovenregionale corridors

- Schiphol-A'dam-Almere-Lelystad Airport
- Lelystad-Emmeloord-Heerenveen-Drachten-Groningen (Lelylijn)
- Flevoland-Noord-Nederland (A6)
- Almere-Utrecht
- Alkmaar-Enkhuizen-Lelystad-Dronten-Zwolle
- Emmeloord-Kampen-Zwolle

Samenwerking

In lijn met het omgevingsprogramma laten we ons leiden door de gedachte dat we meer bereiken als we samenwerken aan de opgaven uit dit programma. De provincie streeft naar een zo gelijkwaardige mogelijke samenwerking met andere overheden en partners, zoals wegbeheerders, bedrijven, burgers en organisaties.

Samenwerking is nodig omdat netwerken en modaliteiten sterk met elkaar vervlochten zijn. Reizigers willen zo comfortabel en vlot mogelijk van deur tot deur reizen. Dat zij daarbij gebruikmaken van infrastructuur van verschillende wegbeheerders of verschillende vormen van openbaar vervoer is voor hen niet relevant.

Veranderingen in mobiliteit gaan steeds sneller. De provincie wil inspelen op de veranderende maatschappelijke vraag en de mogelijkheden van technologische ontwikkelingen. Dit vraagt om samenwerking en kennisuitwisseling met marktpartijen, onderzoeksinstituten, andere wegbeheerders én gebruikers.

Bij het opstellen van dit programma is er met de Flevolandse gemeenten en belangenorganisaties opgetrokken om gezamenlijk invulling te geven aan dit programma. Bij de uitvoering van het Programma Mobiliteit & Ruimte gaan we op deze voet door. We handelen flexibel en op basis van wederkerigheid. De maatschappelijke opgaven staan centraal. We zoeken steeds naar de beste samenwerkingspartners en -vormen voor de betreffende opgave.

Samenwerking met (overheids-) partijen in en buiten Flevoland

Sinds 1998 vindt er via het Vervoerberaad Flevoland afstemming van regionaal verkeers- en vervoerbeleid plaats. Dit overleg tussen de Flevolandse wegbeheerders is verplicht op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer. Met de komst van de Omgevingswet vervalt deze verplichting. De provincie benadrukt in de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 het belang van een goede samenwerking. We streven naar een actievere samenwerking met onze partners. Daarbij past een eigentijdse invulling van het Vervoerberaad Flevoland, met instemming van de deelnemers.

Voor het Vervoerberaad Flevoland voert de provincie per polder gesprekken met de gemeenten (Almere-Lelystad, Zeewolde-Dronten en Urk-Noordoostpolder) en Rijkswaterstaat. Het Vervoerberaad brengt formeel (beleid)advies uit aan de wegbeheerders en komt jaarlijks ten minste twee keer bijeen. Het accent komt meer te liggen op wederkerige samenwerking en gezamenlijke beleidsvoorbereiding. We kijken hoe we onze samenwerking kunnen intensiveren, bijvoorbeeld door gezamenlijke inkoop of kennisdeling.

De provincie werkt intensief samen met de overheden in de Amsterdamse regio en het rijk, bijvoorbeeld binnen het rijks-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, als partner in het Convenant Versterking Samenwerking Verkeer en Vervoer. Het Programma Mobiliteit & Ruimte is afgestemd op de afspraken uit dit convenant en het samenwerkingskader. Daarnaast neemt de provincie deel aan de overleggen van het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio, de ruimtelijke en de economische evenknie daarvan en het Platform Smart Mobility. Deze samenwerkingen zijn succesvol en worden de komende jaren versterkt. Door gezamenlijk op te treden kunnen opgaven beter worden opgepakt, worden de Flevolandse belangen beter behartigd, aan zowel de regionale als de nationale overlegtafels, en kunnen we gericht kennis delen.

Gezien de vele ontwikkelingen die de mobiliteit beïnvloeden, intensiveren we ook de samenwerking met de regio's Zwolle, Utrecht en Gelderland/Noord-Veluwe.

Samenwerking met bedrijven, bewoners en wetenschappers

Bedrijven, bewoners en onderwijsinstellingen nemen steeds vaker (innovatieve) initiatieven en vragen nadrukkelijk om nieuwe vormen van participatie. Dit zien we bijvoorbeeld bij de introductie van nieuwe technologieën. Nieuwe spelers en opgaven dienen zich in hoog tempo aan. Dit kan zowel kansen en oplossingen opleveren als nieuwe vraagstukken en opgaven. We monitoren deze ontwikkelingen en blijven alert op hoe ze dit programma (kunnen) beïnvloeden. Als initiatieven een positieve bijdrage kunnen leveren aan de opgaven waar we als Flevoland voor staan, doen we mee.

Leidende principes

- We werken opgabegericht.
- We werken met bestaande of nieuwe partners samen als dit meer of betere resultaten kan opleveren.
- We zoeken innovatieve oplossingen.
- We verleiden de reiziger tot bewuster reisgedrag (STOMP-principe, zie Hoofdstuk 1).
- We communiceren duidelijk over onze projecten en de achterliggende processen.

Verantwoording

- Het Programma Mobiliteit & Ruimte is het tweede programma onder de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030.
- De nota is tot stand gekomen in een proces van informatie-inwinning, overleg en afstemming. We hebben input gekregen van externe partijen, andere overheden en Provinciale Staten. Gemeenten hebben bijvoorbeeld een duidelijke rol gehad in de ontwikkeling van het regionale fietsnetwerk.
- Het programma is adaptief. Partijen kunnen op elk moment aanhaken of ideeën aandragen. Met behulp van het afwegingskader toetsen we deze initiatieven op het provinciale belang (zie Hoofdstuk 11). Het programma sluit hiermee aan bij de principes van de Omgevingswet. Indicatoren maken het provinciaal belang inzichtelijk.

Actualisaties

Jaarlijks actualiseren we het Programma Mobiliteit & Ruimte in afstemming met onze partners. We monitoren de ruimtelijke ontwikkeling en die van het verkeer en vervoer in Flevoland.

1 Snel, betrouwbaar en veilig

De provincie wil dat reizigers snel, betrouwbaar en veilig kunnen reizen en kunnen kiezen tussen vervoermiddelen.

Het overkoepelende hoofddoel van het Flevolands mobiliteitsbeleid is het faciliteren van de verplaatsingsbehoefte van mensen en goederen. Dit is verwoord als snel, betrouwbaar en veilig kunnen reizen. Dit hoofddoel heeft betrekking op het gehele mobiliteitssysteem. Dit bestaat uit het wegennetwerk, fietspadennetwerk, openbaar vervoer (inclusief spoor) en vaarwegen.

In de visie zijn nog negen andere doelen geformuleerd. Deze dragen elk bij aan het overkoepelende doel. De onderdelen/opgaven snel, betrouwbaar en veilig komen afzonderlijk terug bij de in de volgende hoofdstukken benoemde doelen.

De Provincie Flevoland werkt aan een goede integrale ontsluiting van nieuwe ruimtelijke, economische en recreatieve ontwikkelingen. Het gaat hierbij om:

- Initiatief voor 100.000+ woningen Flevoland n.a.v. motie Koerhuis.
- Lelystad Airport, Lelystad Airport Businesspark (LAB).
- Flevokust Haven.
- Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland.
- Nationaal park Nieuw Land.
- Ontwikkeling van een Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum bij Marknesse.

Subdoelen

- *Snel kunnen reizen*

Opgaven

Subdoel: Snel kunnen reizen

Opgave: Verkorten van de reistijd op een aantal corridors

Actie:

- 1.1 We doen onderzoek naar welke aanvullende maatregelen nodig zijn om de reistijd verder te verkorten op de belangrijkste corridors in Flevoland:
 - Almere (vanaf A27) - Nijkerk (N305/N301)
 - Almere (vanaf A27) - Zeewolde - Dronten (N305)
 - Lelystad - Harderwijk (N302)
 - Enkhuisen - Lelystad - Dronten - Kampen - Zwolle (N307)Dit kan door conflictpunten weg te nemen of (waar dit verantwoord is), de maximumsnelheid te verhogen naar 100 km/u.
- 1.2 We monitoren de verkeersafwikkeling en zorgen voor optimalisatie van de instellingen van verkeerslichten. We onderzoeken welke winst er is te behalen met de toepassing van de intelligente verkeerslichten (I-VRI's).
- 1.3 We gaan met Provincie Gelderland het gesprek aan over de ombouw van de rotonde Berencamperweg-Zeedijk naar verkeerslichten op grondgebied van de Provincie Gelderland.
- 1.4 Bij het rijk zetten wij in op verbreding van de A27 tussen de aansluiting Almere Haven en Eemnes. Hierin willen wij ook financieel bijdragen.
- 1.5 Samen met de regionale partners zetten we in op het opwaarderen van de N50 naar een volledig 2x2 autosnelweg van Ramspol tot knooppunt Hattemerbroek.

- 1.6 Aan de hand van het nieuwe beleidskader 'Bediening openbaar vervoer' toetsen wij of er OV-verbindingen nodig en mogelijk zijn naar bijvoorbeeld nieuwe wijken als Dronten-West, Lelystad Warande, toeristische locaties als Schokland en de Markerwadden of bedrijventerreinen in gemeente Noordoostpolder. En als regulier OV te kostbaar is dan gaan we in gesprek over een maatwerkoplossing waarbij alle betrokken partijen hun inbreng hebben. Te denken valt aan een buurtbus, andere mobiliteit naar een OV-knooppunt en/of aanhaken op de ontwikkeling van een Maas-platform.

Smart Mobility

De manier waarop wij ons verplaatsen verandert door technologische ontwikkelingen die elkaar in hoog tempo opvolgen. Bovendien zorgen ruimtegebruik in steden, druk op de kwaliteit van de leefomgeving en de noodzaak om over te gaan naar meer duurzame vormen van energie ervoor dat we anders moeten omgaan met mobiliteit. Infrastructuur, weggebruiker en voertuig raken door gebruik van slimme technologie in en langs de weg en door de techniek in de auto steeds meer met elkaar verbonden. Hoe en waar we wonen, werken, winkelen en studeren verandert met de mogelijkheden van internet. Er komen meer en nieuwe aanbieders van vervoer op de markt die slim inspelen op de veranderende vraag, zoals blijkt uit de toename van autodelen. Het bezit en gebruik van smartphones geeft reizigers toegang tot informatie over vervoersmogelijkheden, die eerder niet voorhanden was. Aan zelfrijdend vervoer wordt volop gewerkt.

“Wij beschouwen het gebruik van deze nieuwe techniek, data, diensten, kennis en mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding, met als doel bestaande infrastructuur beter te benutten als slimme mobiliteit oftewel Smart Mobility.”

STOMP-principe

De toepassing van slimme technologische oplossingen gaat hand in hand met verleiding van de reiziger tot bewuster reisgedrag, waarbij de noodzakelijk af te leggen afstand bepalend is voor welke modaliteit de voorkeur geniet. Als richtinggevend kan hierbij het STOMP-principe worden gehanteerd dat uitgaat van de escalatieladder van stappen-trappen-OV-MaaS-privéauto passend bij de omvang van de reis. Hierdoor worden de kortste afstanden lopend afgelegd en naarmate de af te leggen afstand groter geniet een andere modaliteit de voorkeur. Ook wordt hierbij aanbevolen om modaliteiten in deze volgorde te combineren door het opknippen van de totale reis.



Smart Mobility biedt digitale innovaties in mobiliteit die bijdragen aan de mobiliteitstransitie die op dit moment plaatsvindt. Kenmerkend aan transities, zoals de mobiliteitstransitie, is dat ze complex zijn:

- Er is sprake van meerdere oorzaken en gevolgen;
- Er bestaat vaak onenigheid over feiten en waarden;
- Ze spelen zich af op meerdere schaalniveaus en
- Er zijn geen eenvoudige oplossingen te vinden.

Om onze woningbouwopgave en specifiek de daaruit volgende verstedelijkingsopgave mogelijk te maken zijn praktische toepassingen van Smart Mobility onmisbaar in het duurzaam bereikbaar houden van onze provincie.

Doelstellingen

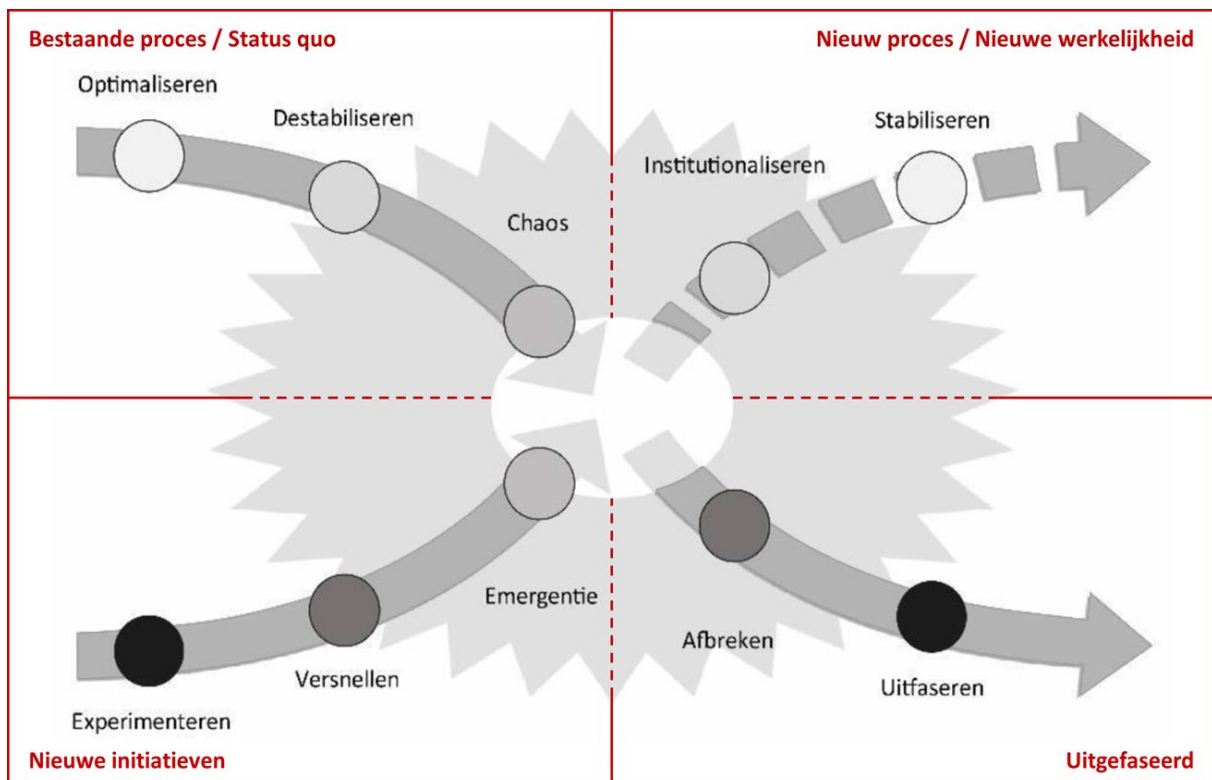
Met Smart Mobility streeft de provincie naar:

- Bijdragen aan de bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit geldt voor alle modaliteiten en gebruikers;
- Stimuleren van de economische ontwikkeling op het gebied van bedrijvigheid, kennisontwikkeling en werkgelegenheid. Toepassingen ervan kunnen Flevolandse bedrijven een concurrentievoordeel opleveren;
- Samenwerken in de uitvoering met lokale (markt-)partijen, maar vaak ook in een regionale en landelijke setting. Dit zal het netwerk van onze bedrijven vergroten en versterken.

Smart Mobility leidt op twee manieren tot veranderingen:

1. De infrastructuur moet geschikt zijn en blijven voor voertuigen die er gebruik van maken;
2. Het gedrag van voertuigen en weggebruikers evolueert.

Weggebruikers - privé, zakelijk en logistiek - zijn immers steeds beter geïnformeerd via individuele informatiediensten. Hierdoor komt de toegevoegde waarde van de overheid meer en meer te liggen op het faciliteren van individuele dienstverlening, het reguleren van het systeem binnen maatschappelijke randvoorwaarden en het bijsturen in afwijkende situaties.



Samenwerking met de markt is cruciaal. In de hoogtechnologische, innovatieve wereld van Smart Mobility is de klassieke verhouding van opdrachtgever/opdrachtnemer vaak niet meer logisch of functioneel. Vaak is op voorhand onduidelijk met welke vraag wij als overheid precies leven, wat de precieze aard is van het op te lossen probleem en dus het gewenste product of passende dienstverlening. Ook kan de aard en omvang van onzekerheden, ten aanzien van bijvoorbeeld technische mogelijkheden, productontwikkeling, randvoorwaarden en eisen, marktpotentie dusdanig zijn dat het nodig is risico's te verdelen. Het is dan effectiever in een open dialoog vanuit gelijkwaardigheid tot een gezamenlijk product of oplossing te komen. Dat doen we om te werken aan onze bestaande opgave voor bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid, maar ook om toekomstige kansen voor (nu nog onbekende) positieve maatschappelijke effecten te kunnen benutten. We vervullen in de samenwerking de rol van:

- Mede-investeerder (in tijd en/of geld, praktische voorwaarden);
- Sparringpartner;
- Facilitator;
- Verbinder van partijen;
- Organisator van de samenwerking en
- Dataleverancier.

Maar eerst en vooral als uitdager en aanjager van de markt. Daarbij formuleren we met onze medeoverheden de juiste, gezamenlijke vraag en zorgen we dat we een actueel beeld hebben van ‘wat er te koop’ is door interactie met de markt. Dit alles gericht op samen met partners tot stand brengen van zinvolle toepassingen met maximaal maatschappelijk rendement.

Anders organiseren

Dat vraagt om een fundamenteel andere werkwijze waarbij overheden, bedrijven, kennisinstellingen, andere maatschappelijke partijen en ook burgers moeten samenwerken om te komen tot toepasbare innovatieve oplossingen en tegelijk bestaande structuren ontmoedigen.

Ook van onze provinciale organisatie gaat dit een andere manier van werken verlangen, waarbij:

- Publiek ondernemerschap centraal komt te staan;
- Bestaande taken moeten worden losgelaten en nieuwe taken moeten worden opgepakt;
- Geïnvesteed moet worden in kennis en kunde;
- Integraal multidisciplinair moet worden samengewerkt;
- Als één overheid naar de markt moet worden opgetreden.

Krachtenbundeling met het Rijk

Onlangs is het Rijk met de regio's een Krachtenbundeling Smart Mobility overeengekomen om landelijke afspraken te maken over gezamenlijke investeringen teneinde de mobiliteitstransitie in Nederland te versnellen vanuit een samenhangende lange termijn agenda. Het is evident dat de Krachtenbundeling met het Rijk ook toekomstige nieuwe Flevolandse investeringen in Smart Mobility met zich mee gaat brengen, die gewogen met investeringen in traditionele mobiliteit blijvende ruimte gaan vragen in de provinciale investeringsagenda voor mobiliteit. Voornoemde ontwikkeling sluit aan op het voornemen uit het regeerakkoord om het Infrastructuurfonds om te vormen naar een Mobiliteitsfonds. Doelstelling hiervan is dat mobiliteit centraal komt te staan en niet langer de modaliteit. Gevolg hiervan is dat nu ook maatregelen op het terrein van Smart Mobility hieronder worden verstaan. Beoogd wordt om de Wet Mobiliteitsfonds op 1 januari 2021 en de samenhangende lagere regelgeving tegelijk met de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds per 1 januari 2022 in werking te laten treden.

Om Flevoland gereed te maken om rechtstreeks met het Rijk afspraken te maken in het kader van de nieuwe Krachtenbundeling Smart Mobility, is het noodzakelijk om het fundament van Smart Mobility in Flevoland te versterken. Op 16 december 2020 heeft Provinciale Staten ingestemd met het Fundament Smart Mobility Flevoland. Hierin zijn fundamentele speerpunten benoemd die bewust zijn gekozen gericht op:

- Versterking van het fundament van Smart Mobility in Flevoland;
- Benutting van de economische en ruimtelijke kwaliteiten van Flevoland;
- Kruisbestuiving tussen Noordelijk en Zuidelijk Flevoland en vice versa.

Voornoemde fundamentele speerpunten zijn:

- a. Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum
- b. Verkennen Smart Area Flevoland
- c. Gecoördineerd netwerk breed verkeersmanagement
- d. Digitalisering Overheden
- e. Vraaggericht openbaar vervoer / Mobility as a Service
- f. Elektrificeren mobiliteit “Smart Energy”
- g. Cross sectorale samenwerking
- h. Scale Up in Residence

A. Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum

Door uitbreiding van de bedrijvigheid bij Lelystad Airport moet de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) haar huidige testlocatie bij Lelystad verlaten. De noordelijke regio verheugt zich op de komst van de RDW naar Marknesse. De verplaatsing van de RDW van Lelystad naar Marknesse biedt kansen in Marknesse om, rondom de snelle ontwikkeling van 'steeds slimmer wordende' mobiliteit, invulling te geven aan 'Smart Mobility Dutch Reality' doelstellingen. Met het Rijk en regiopartijen hebben we in de Regio Deal Noordelijk Flevoland langs de lijnen fysieke ontwikkeling, Innovatie en Talent afspraken gemaakt over de ontwikkeling van een mobiliteit en infrastructuur test centrum (MITC) in Marknesse.

Het MITC kan de verbindende factor zijn om ervoor te zorgen dat de ambitie uit de landelijke krachtenbundeling gericht op uitrol en kennisdeling plaatsvindt. Doelstelling van het MITC is:

1. Van testen en experimenteren met Smart Mobility naar toepassing en gebruik in de dagelijkse praktijk;
2. Verantwoorde introductie van een nieuwe generatie voertuigen, toepassingen en diensten;
3. Gecombineerde real life omgeving: communicatie tussen voertuig en omgeving testen;
4. Zorgvuldig benutten van data-uitwisseling en connectiviteit.

Met het ontwikkelen van een Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum (MITC) in Marknesse en door economische structuurversterking op het thema Smart Mobility kan de welvaart in Noordelijk Flevoland worden verbreed.



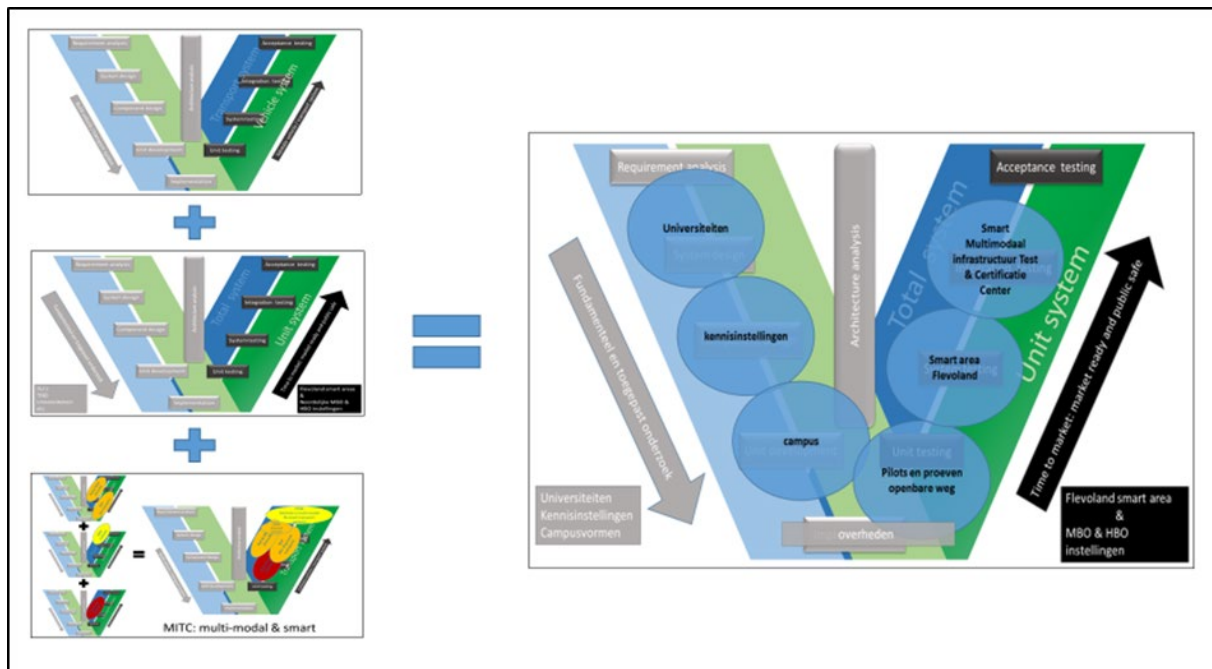
B. Verkennen Smart Area Flevoland

Met een verkenning naar Smart Area Flevoland kunnen draagvlak en kansen worden onderzocht voor een stevige, heldere economische positionering van de provincie als Smart Area. Dit kan bijdragen aan het aantrekken van bedrijvigheid, nieuwe investeringen, de ontwikkeling van passende werkgelegenheid voor de bestaande en toekomstige beroepsbevolking in Flevoland. Voor de gewenste clusterontwikkeling op het gebied van nieuwe mobiliteit in het MITC in Marknesse kan een dergelijke positionering van grote waarde zijn.

Schets Smart Area Flevoland

De oplossingen voor de uitdagingen van de toekomst zoekt Flevoland in verregaande digitalisering als basis voor efficiënt en effectief omgaan met informatie, schaarse middelen, vermindering van afval en uitstoot en veiligheidsrisico's. Dit vatten we onder de term SMART (=slim). Flevoland draagt bij aan de transitie naar een duurzame en innovatieve maatschappij met focus op acceptatie en veilige introductie van innovaties op het gebied van: Voedsel, Landbouw, Energie, Emissies, Natuur, Mobiliteit en Luchtvaart.

Belangrijk is dat wat in Flevoland plaatsvindt niet puur gericht is op de 'oude en traditionele' industrie maar vooral op de nieuwe, innovatieve, duurzame en data gedreven industrie. Dit betekent dat kennisoverdracht en synergievoordelen over specifiek inhoudelijke thema's, om te komen tot acceptatie en opschaling in Flevoland, kunnen worden georganiseerd.



Flevoland heeft fysiek en mentaal de ruimte en het urgentiebesef om maximaal in te zetten op deze ontwikkelingen. We zien dit aan de diverse clusters van organisaties die gericht zijn op het naar de markt brengen van innovaties en deze op een verantwoorde wijze introduceren in ons maatschappelijk domein (Technology Readiness Levels 5, 6, 7, 8 en 9). Hierbij zijn een aantal van deze Flevolandse bedrijven ook certificerend! Flevoland herbergt een groot aantal bedrijven / organisaties die zich in enigerlei vorm bezighoudt met het valideren, testen en certificeren van innovaties. Tezamen vormt dit Smart Area Flevoland: hét testgebied voor Nederland om innovaties veilig naar de praktijk te brengen.

C. Gecoördineerd netwerk breed verkeersmanagement

De verwachte groei van mobiliteit in de toekomst gaat ook in onze provincie leiden tot situaties waarbij het van nature blijven toevoegen van nieuwe infrastructuur niet altijd mogelijk of maatschappelijk verantwoord zal gaan worden. Het maximaal uitnutten van bestaande infrastructuur zal aan belang gaan winnen en als een volwaardig alternatief worden aanvaard.

Om de verwachte groei van mobiliteit nu en in de toekomst duurzaam het hoofd te bieden is het van essentieel belang om de komende jaren toe te groeien naar volwassen verkeersmanagement, die gecoördineerd voorbij de provinciale grenzen anticiperend kan sturen op verkeersstromen en gedrag van weggebruikers. Deze grensoverschrijdende samenwerking met alle stakeholders zal uitmonden in gecoördineerd netwerk breed volwassen verkeersmanagement gericht op het maximaal benutten van de bestaande fysieke infrastructuur.

Voorgesteld wordt om - gebruik makend van de innovatiekracht van marktpartijen op het gebied van Smart Mobility - klein te beginnen met het evenemententerrein van Walibi, daarna de lessons learned toe te passen tijdens de Floriade, vervolgens actief te gaan sturen op de verkeersintensiteit op het wegennet rond Luchthaven Lelystad en te eindigen met actieve anticipatie en sturing in samenwerking met omliggende regio's op de toevoerwegen van onze provincie en het wegennet binnen onze grenzen.

De opgedane ervaringen binnen het Platform Smart Mobility van de MRA (Praktijk Proef Amsterdam, Talking Traffic, iCentrale en Socrates 2.0) worden hierin actief betrokken, waardoor quick wins worden benut en ervaringen over en weer worden gedeeld om samen te leren. Op deze wijze kan stapsgewijs op een voor Flevoland passende wijze verkeersmanagement as a service worden geïmplementeerd.



D. Digitalisering overheden

Met de toegenomen digitalisering en onze toegenomen 'connectiviteit', door de mogelijkheden van internet en smartphones, kunnen diensten en data van verschillende bronnen worden gekoppeld. Ook communicatie tussen voertuigen onderling en tussen voertuigen en de weg wordt mogelijk (coöperatief). Ten slotte kunnen voertuigen gaan werken als 'sensor'. Een voertuig genereert allerlei data zoals gebruik van ABS, trillingen, weersituatie. Deze data kunnen (indien gedeeld met de wegbeheerder) real-time informatie opleveren over de staat van de weg en de verkeerssituatie. Smart Mobility drijft op data, niet alleen van het wegverkeer, maar ook van het OV en de fiets. De veelheid aan data is groot, de mogelijkheden en het combineren en toepassen ervan lijken oneindig. De precieze aard en snelheid van de ontwikkeling van Smart Mobility naar 'connected', coöperatieve en zelfrijdende systemen laat zich niet voorspellen.

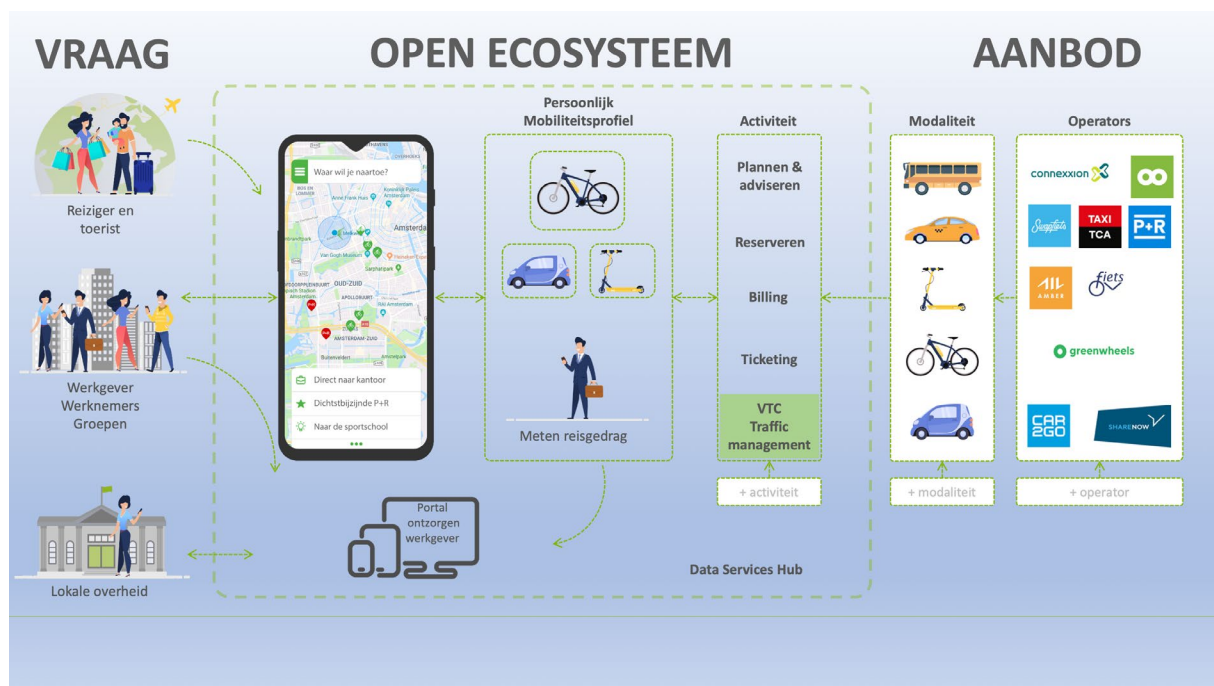
De beschikbaarstelling van actuele informatie stelt (markt)partijen in staat om betere diensten aan te bieden aan hun afnemers. Deze diensten zijn vaak pas levensvatbaar en commercieel rendabel als ze minimaal op landelijk niveau uitgerold kunnen worden. Dat betekent dat er dus een landelijk basisniveau van data en datakwaliteit beschikbaar moet worden gesteld. In de Krachtenbundeling Smart Mobility tussen Rijk en regio wordt hierin landelijk samengewerkt. Onlangs is tussen Rijk en regio afgesproken om de noodzakelijke bestuurlijke aandacht, sturing en prioriteit te geven aan data als nieuwe, vijfde modaliteit. In 2023 moet de levering van 15 data-items door decentrale overheden minimaal 90% op orde zijn. Dat wil zeggen: de datalevering is structureel geborgd in de organisatie, met een voorspelbare leveringskwaliteit conform prestatieafspraken. Er is een 'Plan van Aanpak Digitaliseringsopgave landsdeel Noord-Holland en Flevoland' opgesteld samen met de gemeente Amsterdam, MRA, provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam.

De digitalisering van overheden en de beschikbaarstelling van data leidt tot een betere benutting van onze infrastructuur en het bereikbaar houden van onze corridors, het optimaal faciliteren van

de reiziger en het mogelijk maken van slimme logistiek. Het Rijk, provincies en gemeenten, en het bedrijfsleven investeren samen tot 2020 € 90 miljoen in Talking Traffic. Dit geavanceerde systeem biedt informatie vóór het vertrek en tijdens de reis. De samenwerking is erop gericht om de bestaande infrastructuur beter te benutten.

E. Vraaggericht openbaar vervoer / Mobility as a Service

Bij vraaggericht openbaar vervoer / Mobility as a Service (MaaS) staat niet zo zeer de keuze voor de vervoersmodaliteit, maar de behoefte van de gebruiker voor een rit van A naar B centraal. Wij willen slim gebruik maken van de nieuwe technologie om het vervoer in het landelijk gebied en in de steden efficiënt en effectief in te richten, door op een andere manier te kijken en in te spelen op de vraag van de reiziger. Wij willen waar mogelijk initiatieven van burgers en vanuit de markt op deze terreinen ondersteunen en faciliteren.



Het is van belang gezamenlijk ervaring op te doen met het concept van vraaggericht openbaar vervoer / MaaS. Smart Mobility heeft als principe in zich dat het mobiliteit voor meer mensen ontsluit. Deelsystemen bijvoorbeeld vermijden de noodzaak van aanschaf en bezit van (dure) auto's of elektrische fietsen. Tegelijkertijd ontstaat het gevaar dat, met het benutten van de toenemende digitalisering en ICT-toepassingen, de complexiteit toeneemt en dat deze als barrière gaat werken. Zo is bijvoorbeeld niet iedereen even behendig en vertrouwd met het gebruik van apps en digitale systemen en de veelheid ervan. Dit is in elk geval een aandachtspunt in het gebruik en ontsluiting van het platform dat de keuze voor de verschillende mobiliteitsdiensten (trein, deellauto, fiets et cetera) faciliteert: een instrument in ontwikkeling.

Vanwege het feit dat de bereikbaarheid van kleine kernen en daarmee het vitaal houden van ons platteland onder druk staat is door de provincie het project 'Nieuwe vervoerconcepten landelijk gebied' in de gemeente Noordoostpolder gestart. Om nieuwe vormen van vervoer op maat in landelijk gebied in Flevoland te laten slagen, is inzicht nodig in de werkelijke vervoersbehoefte in het landelijk gebied, nieuwe vormen van vervoer op maat, de behoefte en het aanbod. In het project wordt beoogd om tot een mobiliteitsfoto te komen, een dashboard, dat dusdanig inzicht verschaft in de mobiliteitsbehoefte dat een daarop afgestemd aanbod in traditionele en innovatieve vervoersconcepten kan worden vormgegeven. De schaalbaarheid van dit project naar andere landelijke gebieden in Flevoland en in combinatie met een goede samenwerking met de partners (OV, regiotaxi, et cetera) in de bestaande mobiliteitsketen is het ultieme doel.

F. Elektrificeren mobiliteit “Smart Energy”

Transport is verantwoordelijk voor meer dan een kwart van alle CO2 uitstoot in de EU en dit cijfer loopt nog steeds op. Daarom streeft de Europese Commissie naar een reductie van 90% van alle broeikasgassen in 2050. Om deze ambitie waar te maken is een versnelling nodig in het plaatsen van voldoende (publieke) laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Dit vergt een behoorlijke inzet en is een logistieke uitdaging. Samenwerking met installatiebedrijven, energieleveranciers en netwerkbeheerders alsmede voldoende ‘Smart’ en uniforme laadpalen en voldoende capaciteit in het netwerk. Ingezet zal moeten worden op het verder ontwikkelen van Smart-Charging om problemen met energievoorziening (levering en afname) beter aan te kunnen en efficiënter laden om de transitie naar duurzame mobiliteit te laten slagen.

In het kader van stimulering van de ontwikkeling van duurzame mobiliteit (klimaatakkoord) en de benodigde energietransitie wordt in MRA-verband volop ingezet op de realisatie van veel meer laadpunten. Landelijk gaat het om 250.000 laadpalen in 2030, in de regio MRA-E betekent dit 40.000 laadpalen en in Flevoland gaat het dan om ca. 4.000 laadpalen. Let wel, dit zijn alleen de publieke laadpalen. Daarnaast worden ook nog semipublieke laadpalen geplaatst en snelladers.

Binnen onze organisatie hebben we hierin eveneens diverse stappen gezet, zoals de aanschaf van zuinige auto's, laadpalen op het parkeerterrein en zonnepanelen op het dak. Onlangs is de samenwerkingsovereenkomst MRA-E vastgesteld gericht op intensivering in de periode 2021 - 2025 en is door de MRA-E een concessie verleend aan PitPoint voor het realiseren van 20.000 laadpunten (1 laadpaal = 2 laadpunten) in de komende jaren in de publieke ruimte van het MRA-E gebied.

G. Cross sectorale samenwerking

In het kader van de landelijke woningbouwopgave en de Flevolandse ambitie dienaangaande willen we de samenwerking aangaan met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de MRA en de gemeente Almere om cross sectoraal een integrale benadering van stedelijke ontwikkeling en mobiliteit te ontwikkelen gericht op het naast elkaar bestaan van volwaardige alternatieven voor vervoer en de eigen auto. Door Smart Mobility vroegtijdig in het proces van gebiedsontwikkeling een volwaardige plek te geven ontstaat een nieuwe balans tussen traditionele en meer innovatieve mobiliteit. Gestreefd wordt naar het opschaalbaar in de praktijk toepassen van Smart Mobility in personen- en goederenvervoer van deur tot deur, waardoor minder en duurzaam reizen aantrekkelijk wordt, verkeersmanagement wordt gecombineerd met mobiliteitsmanagement-oplossingen, deelmobiliteit betaalbaar, betrouwbaar en toegankelijk is voor iedereen en de kwaliteit van het gebied blijvend wordt geoptimaliseerd door het gebruik van digitale inzichten in de formulering van nieuw beleid en bijbehorende randvoorwaarden. Organisatorisch en inhoudelijk wordt actief de verbinding gelegd met lopende programma's en initiatieven op landelijk niveau en de verbanden met andere gemeenten en provincies als G5, IPO en VNG.

Kruisbestuiving in Flevoland

De geteste, gevalideerde en ontwikkelde concepten van Smart Mobility in het MITC en de Smart Area Flevoland kunnen rechtstreeks in de praktijk worden toegepast in de gebiedsontwikkeling van de gemeente Almere in Zuidelijk Flevoland. De bevindingen in de gemeente Almere kunnen vanuit Zuidelijk Flevoland weer als input dienen voor de doorontwikkeling van concepten in Noordelijk Flevoland.

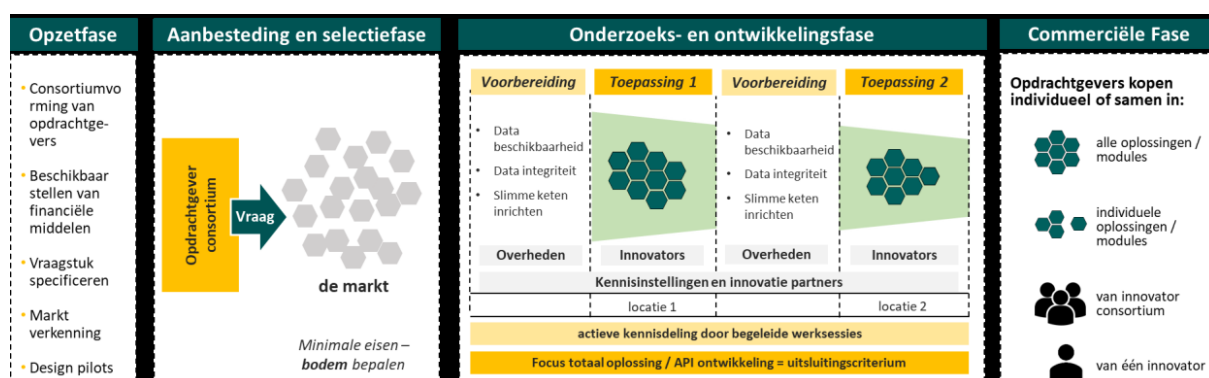
Daarnaast kan de gemeente Almere in integrale gebiedsontwikkeling uitgroeien tot een proeftuin van Flevoland, waar lessen worden geleerd die profijtelijk zijn voor en toegepast kunnen worden in de opgaven van de overige Flevolandse gemeenten.

Op hoofdlijnen zijn deze stepping stones te identificeren:

- I. Vertrekpunt vormt de Floriadewijk (Hortus) met de wereldexpo met in het kielzog de realisatie van een op geheel andere leest geschoeide woonwijk Oosterwold;
- II. Binnenstedelijke ontwikkeling van Almere met beïnvloeding van ingesloten gedrag;
- III. Integrale gebiedsontwikkeling van 25.000 woningen en mobiliteit in Pampus;
- IV. Integrale gebiedsontwikkeling van 40.000 woningen in de rest van Flevoland.

H. Scale Up in Residence

Voor grote transitievraagstukken binnen het thema mobiliteit blijven innovaties vaak lang hangen in de pilot- of onderzoeksfase. Opschalen gaat gepaard met grote investeringen en bovendien zijn vraagstukken op dit thema vaak regiogrensoverschrijdend en vergen ze samenwerking tussen de verantwoordelijke overheden. Hoe zorgen we ervoor dat een succesvolle pilot kan doorgroeien? Hoe komen we sneller van pilots naar implementatie / toepassing? Hoe schalen we bestaande oplossingen op? Hoe maken we van verschillende deeloplossingen één systeemoplossing? Dit vergt een nieuwe manier van samenwerken met de partners binnen het MRA Platform Smart Mobility, CTO Amsterdam én met de markt. We bundelen de krachten van opdrachtgevers van (semi)overheden rondom een gemeenschappelijk vraagstuk en dagen de markt uit om samen aan een goede oplossing te werken en deze op te schalen. Door de cyclus toepassen, testen en aanpassen meerdere malen te herhalen willen we samen met de markt toewerken naar geschikte en gevalideerde oplossingen. Veel overheden hebben dezelfde vragen maar zoeken niet altijd dezelfde oplossing. Deze manier van samenwerken biedt elke opdrachtgever vrijheid en flexibiliteit om in te kopen wat aansluit bij zijn of haar behoeften.



De totale projectkosten voor de eerste planperiode bestaan uit kosten voor communicatie, bijeenkomsten en loonkosten voor de projectuitvoering (projectleiding, juridische coördinatie, inkoopproces coördinatie) en worden gedragen door het MRA Platform Smart Mobility en de deelnemende opdrachtgevers: provincie Noord-Holland, provincie Flevoland, gemeente Amsterdam - Verkeersmanagement, gemeente Amsterdam - CTO en de Vervoerregio. Hiermee kunnen de kosten van de onderzoeks- en ontwikkelfase worden gedekt om de oplossingen aan te scherpen en toepassingen te ontwikkelen. Na de ontwikkelfase resulteren één of meerdere toepassingen die door alle opdrachtgevers naar eigen behoefte voor één of meerdere modules of een totaaloplossing aanvullend kunnen worden ingekocht.

Subdoelen

- *Smart Mobility inzetten voor betere benutting van bestaande infrastructuur*
- *Smart Mobility stimuleert de economische ontwikkeling op het gebied van bedrijvigheid, kennisontwikkeling en werkgelegenheid. Toepassingen ervan kunnen Flevolandse bedrijven een concurrentievoordeel opleveren*
- *Smart Mobility is te groot voor de provincie alleen. Samenwerking is bij de uitvoering uitgangspunt, met lokale (markt-)partijen, maar ook in een regionale en landelijke setting. Dit zal het netwerk van onze bedrijven vergroten en versterken*

Opgaven

Subdoel: *Smart Mobility inzetten voor betere benutting van bestaande infrastructuur*

Opgave: *Vergroten effectief gebruik van bestaande infrastructuur*

Actie:

- 1.7 Toepassen verkeersmanagement lessons learned van Walibi tijdens de Floriade.
- 1.8 Actief sturen op de verkeersintensiteit op het wegennet rond Luchthaven Lelystad.
- 1.9 Actieve anticipatie en sturing in samenwerking met omliggende regio's op de toevoerwegen en het wegennet van Flevoland als geheel.
- 1.10 Inrichten van de eigen effectieve werkprocessen voor digitalisering.
- 1.11 Coördineren van de vorming van effectieve werkprocessen voor digitalisering bij de Flevolandse gemeenten.
- 1.12 Borging van effectieve werkprocessen voor digitalisering in de provincie en Flevolandse gemeentelijke organisaties.
- 1.13 Betrouwbare datalevering door de provincie en de Flevolandse gemeenten.
- 1.14 Subsidiëring van een driejarige pilot van Vraaggericht Openbaar Vervoer / Mobility as a Service in de gemeente Noordoostpolder.
- 1.15 Onderzoek naar de schaalbaarheid van de pilot van Vraaggericht Openbaar Vervoer / Mobility as a Service in de gemeente Noordoostpolder naar andere landelijke gebieden in Flevoland.

Subdoel: Smart Mobility stimuleert de economische ontwikkeling op het gebied van bedrijvigheid, kennisontwikkeling en werkgelegenheid. Toepassingen ervan kunnen Flevolandse bedrijven een concurrentievoordeel opleveren

Opgave: Smart Mobility toepassingen in Flevoland

Actie:

- 1.16 Ontwikkelen van een Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum in Marknesse en door economische structuurversterking op het thema Smart Mobility verbreden van de welvaart in Noordelijk Flevoland.
- 1.17 Verkenning naar Smart Area Flevoland bestaande uit onderzoek naar draagvlak en kansen voor een stevige, heldere economische positionering van de provincie als Smart Area, welke als katalysator kan dienen voor de gewenste clusterontwikkeling op het gebied van nieuwe mobiliteit in het MITC te Marknesse.
- 1.18 Kruisbestuiving in Flevoland door toepassing van geteste, gevalideerde en ontwikkelde concepten van Smart Mobility in het MITC en de Smart Area Flevoland in de gebiedsontwikkeling van Zuidelijk Flevoland, waarbij de bevindingen als input kunnen dienen voor de doorontwikkeling van de concepten in Noordelijk Flevoland.

Subdoel: Smart Mobility is te groot voor de provincie alleen. Samenwerking is bij de uitvoering uitgangspunt, met lokale (markt-)partijen, maar ook in een regionale en landelijke setting. Dit zal het netwerk van onze bedrijven vergroten en versterken

Opgave: Aangaan van nieuwe samenwerkingsverbanden

Actie:

- 1.19 Samenwerken als landsdeel Noordwest (Noord-Holland, Utrecht en Flevoland) in de Krachtenbundeling Smart Mobility met het Rijk gericht op een samenhangende ontwikkelstrategie voor Smart Mobility in Noordwest Nederland.
- 1.20 Ontwikkelen van een MRA strategische investeringsagenda voor Smart Mobility.
- 1.21 In het kader van de landelijke woningbouwopgave en de Flevolandse ambitie dienaangaande willen we de samenwerking aangaan met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de MRA en de gemeente Almere om cross sectoraal een integrale benadering van stedelijke ontwikkeling en mobiliteit te ontwikkelen gericht op het naast elkaar bestaan van volwaardige alternatieven voor vervoer en de eigen auto.
- 1.22 Bundeling van de krachten van het MRA Platform Smart Mobility en CTO Amsterdam in Scale Up in Residence rondom een gemeenschappelijk vraagstuk, waarbij de markt wordt uitgedaagd om samen aan een goede oplossing te werken en deze op te schalen.

Prioriteiten

We zetten in op het verkorten van de reistijd op de belangrijkste corridors in Flevoland, waarbij ook het aanbod van openbaar vervoer wordt betrokken.
Het monitoren van de verkeersafwikkeling en het zorgdragen voor een optimalisatie van de instellingen van verkeerslichten zijn hierin beeldbepalend.

Daarnaast achten we het noodzakelijk om ons fundament voor Smart Mobility in Flevoland aanzienlijk te versterken gericht op de toepassing van innovaties in onze provincie.

2 Betrouwbare reistijden

Een betrouwbare reistijdnorm van 1,25. Dit betekent dat de reistijd van deur tot deur, ook in de spits, nooit langer mag zijn dan 125% van de reistijd zonder vertraging.

Inleiding

De komende jaren groeit de automobiliteit in heel Nederland. Dit heeft een aantal redenen, zoals de groei van de bevolking en de welvaart, investeringen in het vervoerssysteem en het zuiniger en daardoor goedkoper in gebruik worden van auto's. (*Welvaart en leefomgeving 2015*, Planbureau voor de Leefomgeving).

In Flevoland is de verwachte groei bovengemiddeld: door de ruimtelijk-economische ontwikkelingen, maar ook doordat Flevolandse meer kilometers (moeten) maken naar werk en voorzieningen dan de gemiddelde Nederlander. De druk op de infrastructuur neemt verder toe en daarmee ook de druk op de leefomgeving. De provincie heeft zich tot taak gesteld om betrouwbare reistijdnormen voor automobiliteit te waarborgen en daar waar mogelijk op een aantal belangrijke corridors de reistijd te verlagen door aanpassingen in de weginfrastructuur al dan niet in combinatie met een hogere maximumsnelheid.

Ontwikkelingen en uitdagingen

De groei van automobiliteit zorgt ervoor dat de doorstroming en leefbaarheid onder druk blijven staan. Om de reistijdnorm te waarborgen zijn alle wegbeheerders aan zet.

A6/A27

Het belang van de A6/A27 neemt toe. Deze wegen vormen een steeds belangrijker verkeersader voor het internationale verkeer. De A6 is een snelle route van de Randstad naar het noorden van Nederland en Duitsland. Dit levert veel doorgaand verkeer op. Meer doorgaand verkeer biedt ook kansen om te laten zien wat Flevoland te bieden heeft op economisch en recreatief gebied.

Reeds geprogrammeerde maatregelen en lopende verkenningen ten aanzien van doorstroming

De komende jaren worden de volgende maatregelen gerealiseerd:

- Roggebot: Nieuwe brug en ongelijkvloerse kruising (2022);
- Harderhaven: Ombouw turbotonde tot ongelijkvloerse kruising (2023);
- Verdubbeling Gooiseweg N305 tussen A27 en Nijkerkerweg (2022);
- Verdubbeling Hogering tussen A6 en Hollandsedreef inclusief ongelijkvloerse kruisingen (2022);
- Planmatige vervanging van VRI's door iVRI's.

Ten aanzien van verkeersdoorstroming lopen verkenningen naar:

- Nieuwe Ontsluitingsweg Urk;
- Laan van Nieuwland (ontsluiting Nationaal Park Nieuw Land en Lelystad-Zuid);
- Verkeersafwikkelingen op de kruispunten van de ringen van Almere.

Ten aanzien van de nieuwe ontsluitingsweg Urk en Laan van Nieuw Land is sprake van een provinciaal belang, te weten:

- Met de nieuwe ontsluitingsweg wordt toekomstige problematiek op de provinciale N351 Domineesweg (geluid, verkeersveiligheid, doorstroming) voorkomen;
- De nieuwe ontsluitingsweg heeft een regionale functie voor de bereikbaarheid van Noordelijk Flevoland;
- De nieuwe ontsluitingsweg draagt bij aan de bereikbaarheid van de Maritieme Servicehaven Urk;
- Een rechtstreekse bereikbaarheid van het Nationaal Park Nieuw Land aan de kant van Lelystad;
- Een nieuwe rondweg Lelystad Zuid (in Almere is de ring ook een provinciale verantwoordelijkheid) die de doorstroming en verkeersveiligheid aan de zuidzijde van

Lelystad verbetert en aansluiting 10 Lelystad Centrum en de huidige Larserweg en Larserdreef ontlast. Deze rondweg verbetert het netwerk van de verkeersstructuur van Lelystad aan de zuidzijde die voor een goed functioneren van de huidige en toekomstige woningbouw en bedrijventerreinen noodzakelijk is.

Daarom ligt het voor de hand dat de provincie de ruimtelijke procedure begeleidt in het kader van de planvoorbereiding van beide voornoemde wegen.

Uit onderzoek naar de haalbaarheid van een brug of tunnel over of door de Baai van Van Eesteren is gebleken dat deze een forse reductie oplevert van de reistijd tussen Enkhuizen en Lelystad. De kosten zijn echter zeer hoog en niet te rechtvaardigen op basis van het huidige gebruik van de Houtribdijk. We houden echter vast aan deze verbinding als ambitie/stip op de horizon en benutten kansen die zich voordoen. De aanpak van het in de toekomst verwachte NMCA-knelpunt Houtribsluis kan hiervoor een mogelijk aanknopingspunt zijn.

Subdoelen

- *Beperken van het aantal vertragingen en de ernst ervan*
- *De beschikbaarheid van alternatieve routes bij stremmingen en grote vertragingen*

Opgaven

Subdoel: Voorkomen en beperken van vertragingen

Opgave: Minimaliseren vertragingen (bij kruispunten) op overige provinciale wegen

Actie:

- 2.1 We monitoren de doorstroming om een goed beeld te hebben van de knelpunten op ons wegennet, zodat er tijdig oplossingen kunnen worden geprogrammeerd en gerealiseerd.

De volgende knelpunten zijn op dit moment in beeld:

- A6 aansluitingen Muntweg (verkeerslichten) en Hannie Schaftweg (rotondes);
- Verminderde doorstroming op het kruispunt Gooiseweg/Ganzenweg;
- Verminderde doorstroming op de aansluitingen op de ringen van Almere;
- Verminderde doorstroming op het kruispunt onder aan afrit 10 (N302/A6).

- 2.2 We verkennen de mogelijkheden voor verbetering van de doorstroming op het kruispunt Ganzenweg - Gooiseweg op de verbinding Harderwijk-Zeewolde.

- 2.3 We onderzoeken de doorstroming op (de aansluitingen op) de ringen van Almere en gaan na welke maatregelen nodig zijn om de situatie voor de termijn tot 2030 goed te laten functioneren. Hierbij wordt ook gekeken naar het effect van optimalisatie door I-VRI's

- 2.4 Samen met gemeente Lelystad en Rijkswaterstaat onderzoeken we de ontsluiting van Lelystad. Gezien de te verwachten doorstromingsproblematiek bij aansluiting Lelystad (10) op de A6 wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor het beter verdelen van verkeer over de aansluitingen/windrichtingen.

- 2.5 We nemen maatregelen om een betere doorstroming en grotere verkeersveiligheid te realiseren op wegen met meer dan 12.000 motorvoertuigen per etmaal.

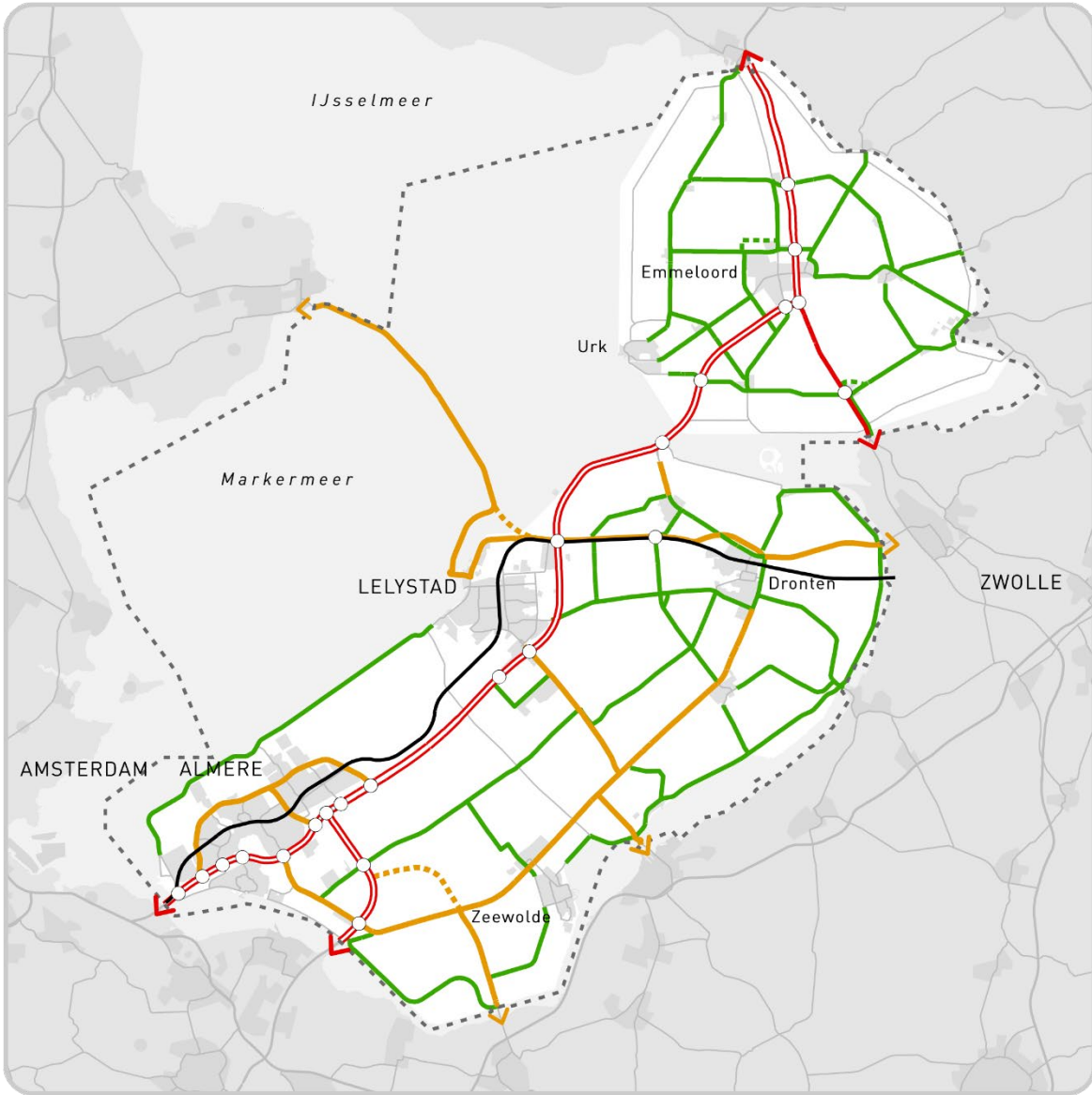
Subdoel: Robuustheid: alternatieve routes bij stremmingen/grote vertragingen

Opgave: Bij calamiteiten en wegwerkzaamheden zorgen voor alternatieve routes en optimale informatie voor de reizigers.

Actie:



- 2.6 We gebruiken RegioRegie* om de planning en uitvoering van werkzaamheden af te stemmen met andere wegbeheerders. Hierbij houden we rekening met evenementen in en rond Flevoland en met het openbaar vervoer.
- 2.7 We zetten verkeersmanagement in en treffen voorzieningen (zoals omleidingsroutes) en zorgen ervoor dat informatie over wegwerkzaamheden en calamiteiten beschikbaar is, om vertragingen tot een minimum terug te dringen. We zorgen ervoor dat de hinder bij wegwerkzaamheden zoveel mogelijk wordt beperkt.

* *RegioRegie is een samenwerking tussen de Flevolandse gemeenten, de openbaar vervoerder, de hulpdiensten en Rijkswaterstaat om verstoringen en omlleidingen binnen Flevoland te communiceren in het landelijk meldsysteem voor wegverkeersgegevens (MELVIN = MELden van Verstoringen in de Infrastructuur van Nederland). Hiermee wordt zoveel mogelijk voorkomen dat conflicterende werkzaamheden optreden, zoals het uitvoeren van wegwerkzaamheden op een omleidingsroute. MELVIN wordt gebruikt door serviceproviders als Waze en TomTom ten behoeve van routenavigatie.*





WEGEN BUITEN DE BEBOUWDE KOM



Nationale stroomwegen

-  Stroomweg - autosnelwegen
-  Stroomweg - autowegen

Regionale stroomwegen

-  Stroomweg
-  Onderzoek toekomstige verbinding

Gebiedsontsluitingswegen

-  Gebiedsontsluitingsweg
-  Onderzoek toekomstige verbinding



Ongelijkvloerse aansluitingen



Spoor

PROVINCIE FLEVOLAND



170047 | GEO | 14062017

0 20 km

Prioriteiten

Als eerste toetsing van acties geldt de reistijdnorm van 1,25. Trajecten waar deze norm structureel niet wordt gehaald, worden in het programma opgenomen.

De mate waarin de norm wordt overschreden of de verwachting dat dit in de (nabije) toekomst gaat gebeuren, bepaalt de prioriteit. Het belang van de verbinding in het netwerk en het aantal passerende voertuigen (vertaald naar economische waarde) worden daarbij meegewogen.

Vervolgens wordt gekeken in welke mate een actie een bijdrage levert aan het voldoen aan de reistijdnorm. Tot slot tellen de reistijdwinst, betrouwbaarheidswinst, verkeersveiligheid en effecten op leefbaarheid mee.

3 Verbinding netwerken

Betere onderlinge verbinding van de verschillende netwerken voor optimale keuzemogelijkheden voor reizigers en vervoerders.

Inleiding

De netwerken voor de auto, het OV en de fiets zijn met elkaar verbonden. Doorgaans komen deze verschillende vervoersvormen samen op punten die goed bereikbaar en onderling goed verbonden zijn. In de (multimodale) reis van deur tot deur zijn deze knooppunten belangrijke schakels.

Knooppunten zijn aantrekkelijke locaties voor bedrijven, winkels, voorzieningen en woningen. Er ontstaan stedelijke netwerken waarin economische centra met elkaar en met woonlocaties zijn verbonden. De ontwikkeling van knooppunten vergt een lange adem en is een samenspel van bereikbaarheid (knoop) en activiteiten (locatie). Deze dienen met elkaar in balans te zijn en aan te sluiten op de rol en positie van het knooppunt binnen het netwerk.

We richten ons bij de ontwikkeling van knooppunten op ‘verzwaren en verknopen’: knooppunten zijn met zoveel mogelijk vervoermiddelen goed bereikbaar. Voor de ontwikkeling van de locatie richt de inzet zich op ‘verdichten en verrijken’ van knooppunten als een aantrekkelijke plaats voor wonen, werken en verblijven. Er is geen enkele partij die zelfstandig knooppunten kan ontwikkelen. NS, ProRail, andere OV-vervoerders, gemeenten, ondernemers en provincie kunnen doelen alleen realiseren door samen te werken.

In de knooppontontwikkeling komen modaliteiten samen. Daarmee hangt dit doel nauw samen met de doelen betrouwbare reistijden, kosteneffectief openbaar vervoer en vergroten aandeel fietsverkeer. Ook verkeers- en sociale veiligheid zijn belangrijke thema's binnen knooppunten. In hoofdstuk 7, Kosteneffectief en vraaggericht OV, is een kaart opgenomen met een categorisering van de thans voorziene knooppunten. Deze indeling vormt het vertrekpunt voor de ontwikkeling van het knooppuntenbeleid.

Dit hoofdstuk beperkt zich tot knooppunten voor personenvervoer. Logistieke knooppunten komen aan de orde in hoofdstuk 9, Goederenvervoer. De verbinding van het vaarwegennetwerk met het fiets- en wandelnetwerk komt aan de orde in hoofdstuk 10, Vaarwegen.

Ontwikkelingen en uitdagingen

Versnellen first- en lastmile

Met de auto, zeker in Flevoland, kunnen mensen nagenoeg altijd op een vlotte manier van deur tot deur reizen. Bij het openbaar vervoer is dat lang niet altijd zo. Uit onderzoek blijkt dat een groot deel van de reistijd per openbaar vervoer wordt besteed aan de eerste en laatste fase van de reis. De oorzaak hiervan ligt bij de lage reissnelheid en (eventueel) tijdverlies bij overstappen in deze fasen van de reis. Als we willen dat mensen snel van A naar B kunnen reizen, dan is het dus belangrijk om ook de zogenaamde first- en lastmile vlot te laten verlopen. Een belangrijk element in de knooppuntontwikkeling is dan ook de verbetering van het voor- en natransport voor openbaar vervoer.

Regionale ontwikkelagenda Flevospoorlijn

In 2020 en 2021 hebben NS, ProRail, provincie Flevoland, gemeenten en andere partijen gezamenlijk de voorbereidingen voor de regionale ontwikkelagenda Flevospoorlijn getroffen. Deze agenda moet laten zien wat de belangrijke ambities en opgaven rondom het vervoer per trein in Flevoland zijn. Hierbij wordt vooral veel aandacht besteed aan de stations in de breedste zin van het woord: de kwaliteit en uitstraling van het station zelf, de veiligheid en aantrekkelijkheid van de omgeving van het station, de bereikbaarheid van het station, parkeer- en stallingsvoorzieningen, etc. In de periode tot 2030 zal worden gewerkt aan de uitvoering van de ontwikkelagenda.

Forse bouwopgave Flevoland

Er ligt voor Flevoland een forse bouwopgave (zie Inleiding, pagina 6). Deze nieuwbouw zal een forse impact hebben op het mobiliteitssysteem van Flevoland. Realisatie van een deel van deze bouwopgave rondom knooppunten biedt kansen om de negatieve impact te beperken en is daarom gewenst. Daarnaast neemt de druk op de knooppunten als “overstapmachine” toe; uitbreiding van transfer-, parkeer- en stallingscapaciteit én vergroting van de aan- en afvoercapaciteit zal nodig zijn om de bereikbaarheid op peil te houden.

Subdoelen

- *Meer reismogelijkheden op knooppunten*
- *Soepele overstap tussen netwerken*
- *Verbeteren ruimtelijk-economische kwaliteit op en rond knooppunten*

Opgaven

Per subdoel zijn opgaven en bijbehorende acties geformuleerd.

Subdoel: Meer reismogelijkheden op knooppunten

We bieden reizigers meer keuzemogelijkheden om zo efficiënt mogelijk naar de bestemming of combinatie van bestemmingen te reizen. Dit doen we door het aantal reismogelijkheden en vervoersalternatieven op knooppunten uit te breiden. Daarmee vergroten we tevens de robuustheid van het totale mobiliteitssysteem.

Opgave: knooppunten verzwaren

We verbeteren de bereikbaarheid van de knooppunten.

Actie:

- 3.1 Daar waar initiatieven voor deelmobiliteit ontstaan, ondersteunt de provincie deze door te stimuleren dat er op knooppunten faciliteiten voor deelmobiliteit komen (voor parkeren, stallen, opladen, etc.).
- 3.2 We dragen bij aan de ontwikkeling van het knooppunt Lelystad Centrum door samen met de gemeente Lelystad en ander partijen uitvoering te geven aan de Gebiedsvisie stationsgebied Lelystad. De provinciale bijdrage zit vooral in:
 - a. Bijdragen aan de realisatie van doorstromingsmaatregelen voor het openbaar busvervoer op routes naar het station;
 - b. Bijdragen aan de ontwikkeling van een nieuw busstation;
 - c. Het samen met de gemeente werken aan benutting van de parkeergarages in het centrum van Lelystad voor P+R met heldere parkeerverwijzing en goede looproutes van/naar het station.

Daarnaast werkt de provincie aan het verbeteren van de kwaliteit van de OV-verbindingen (zowel bus als trein) in Flevoland. Acties die hierop gericht zijn, komen aan de orde in hoofdstuk 7.

Subdoel: Soepele overstap tussen netwerken

Op knooppunten komen verschillende netwerken samen. Reizigers stappen hierover van de ene op de andere OV-verbinding of op een ander vervoermiddel. Om het reizen zo vlot en aangenaam mogelijk te maken streven we ernaar het overstappen zoveel mogelijk te faciliteren, onder meer door OV-dienstregelingen goed op elkaar af te stemmen, knooppunten voldoende ruim en veilig in te richten en door te zorgen voor actuele reisinformatie en goede bewegwijzering.

Opgave: Verknopen

We verbeteren knooppunten zodat de overstap tussen OV, auto, fiets en lopen snel, comfortabel en betrouwbaar kan plaatsvinden.

Actie:

- 3.3 Met NS, ProRail, gemeenten geven we uitvoering aan de acties met betrekking tot het verbeteren van de overstap op knooppunten zoals opgenomen in de Regionale ontwikkelagenda Flevospoorlijn. De bijdrage van de provincie zit onder meer in:
- Het bevorderen van de komst van meer en betere fietsenstallingen bij knooppunten. De provincie ondersteunt gemeenten via het IPO bij de lobby bij het Rijk en ProRail voor uitbreiding en verbetering van de fietsparkeervoorzieningen bij de stations in Flevoland;
 - Het uitvoeren van een studie naar de meest kansrijke P+R-locaties bij treinstations in Flevoland.
- 3.4 Analoog aan de Regionale ontwikkelagenda Flevospoorlijn maken we met de gemeenten en de concessiehouders van het busvervoer in Flevoland een analyse van de kwaliteit van de niet aan het spoor gerelateerde knooppunten in Flevoland en bepalen we welke verbeteringen gewenst zijn. Gezamenlijk pakken we de uitvoering van de verbeteringen op (zie ook actie 3.8).

Ook Mobility as a Service draagt bij aan een soepele overstap tussen netwerken. In hoofdstuk 1 wordt aangegeven welke acties de provincie op dit vlak heeft geformuleerd voor de komende jaren.

Subdoel: Verbeteren ruimtelijk-economische kwaliteit op en rond knooppunten

Op knooppunten versterken ruimtelijke ordening, economie en mobiliteit elkaar. De concentratie van functies rond een knooppunt biedt kansen voor de ontwikkeling van een goed functionerend mobiliteitsknooppunt (de zogenaamde knoopwaarde). En multimodale ontsluiting levert meerwaarde op voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het gebied rond het knooppunt (de zogenaamde plaatswaarde). Knooppuntontwikkeling draagt bij aan het creëren van hoogwaardige woon- en werkmilieus. Een grote belevingswaarde van het knooppunt is zowel van belang voor de mobiliteitsfunctie als voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling.

Opgave: Verdichten

We werken samen met de gemeenten en NS aan het concentreren van ruimtelijk-economische ontwikkelingen op of rondom knooppunten.

Actie:

- 3.5 We dragen bij aan de reeds lopende planvorming rond de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de knooppunten Almere Centrum en Lelystad Centrum.
- 3.6 Met NS, ProRail en gemeenten geven we uitvoering aan de acties met betrekking tot de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de overige stations langs de Flevospoorlijn, zoals opgenomen in de Regionale ontwikkelagenda Flevospoorlijn.

Opgave: Verrijken

We breiden voorzieningen uit en verbeteren de openbare ruimte op knooppunten.

Actie:

- 3.7 Met NS, ProRail, gemeenten en andere partijen geven we uitvoering aan de acties uit de Regionale ontwikkelagenda Flevo- en Hanzespoorlijn met betrekking tot de belevingswaarde van de treinstations: profilering/identiteit, ruimtelijke kwaliteit, sociale veiligheid en aanwezigheid winkels en andere voorzieningen. Specifieke aandacht gaat uit naar de stations in Almere, gelet op de aanhoudende zorgen rond sociale veiligheid.
- 3.8 Met gemeenten, vervoerders en andere partijen verbeteren we de belevingswaarde van de niet aan het spoor gerelateerde knooppunten in Flevoland (als vervolg op actie 3.4). Hierbij denken we momenteel aan de volgende locaties:
- Busstation Emmeloord

- Knooppunt Urk Kinderboerderij
- (Bus)station Dronten
- Almere A6
- Almere Oosterwold
- Almere Pampus
- Almere A27 Waterlandseweg

Afhankelijk van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen én de visievorming rondom knooppunten kunnen deze locaties nog wijzigen.

- 3.9 We onderzoeken de wenselijkheid van een herkenbare identiteit van de knooppunten in Flevoland. Indien blijkt dat een herkenbare identiteit een bijdrage levert aan het functioneren van de knooppunten, dan implementeren we deze.

In algemene zin sluiten we aan bij regionale en bovenregionale programma's om de economische potentie, toeristische functie en verblijfswaarde van knooppunten te verbeteren en benutten.

Prioriteiten

We zetten in eerste instantie in op verknopen (verbeteren van de overstap) en verrijken (uitbreiden van voorzieningen en verbeteren van de openbare ruimte op knooppunten). Niet alleen liggen hier binnen Flevoland de meeste uitdagingen, ook zijn dit de aspecten waar de provincie zelf het meeste in kan betekenen.

4 Keuzes reizigers

Reizigers in staat stellen optimale keuzes te maken ten aanzien van reistijd en vervoermiddel, zodat de beschikbare infrastructuur zo goed mogelijk wordt benut.

Inleiding

Reisinformatie stelt reizigers in staat om weloverwogen keuzes te maken over welk vervoermiddel ze gebruiken. Informatie over het aanbod van mobiliteitsdiensten is belangrijk voor hun afweging. Dit aanbod bestaat uit de verschillende modaliteiten én combinaties daarvan (bijvoorbeeld fiets-OV of auto-OV). Hoe beter de informatie, hoe gemakkelijker het is voor reizigers om de beste keuze te maken.

We gaan ervan uit dat (commerciële) aanbieders van mobiliteitsdiensten reisinformatie verzamelen, bewerken en ontsluiten. Binnen de wettelijke kaders, bijvoorbeeld op het gebied van privacy, stelt de provincie gegevens beschikbaar.

Naast reisinformatie en het aanbod van mobiliteitsdiensten, speelt ook de motivatie van reizigers een rol bij de uiteindelijke keuze. Die keuze is niet altijd rationeel te verklaren op basis van bijvoorbeeld kosten of reistijd. Soms maken mensen keuzes die vanuit het beschikbare aanbod in prijs en kwaliteit objectief niet verklaarbaar zijn. In plaats van rationele overwegingen bepalen bijvoorbeeld gewoontegedrag of imago de keuze.

Bij dit doel gaat het om gedragsbeïnvloeding door multimodale reisinformatie beschikbaar te stellen.

Ontwikkelingen en uitdagingen

Digitalisering overheden

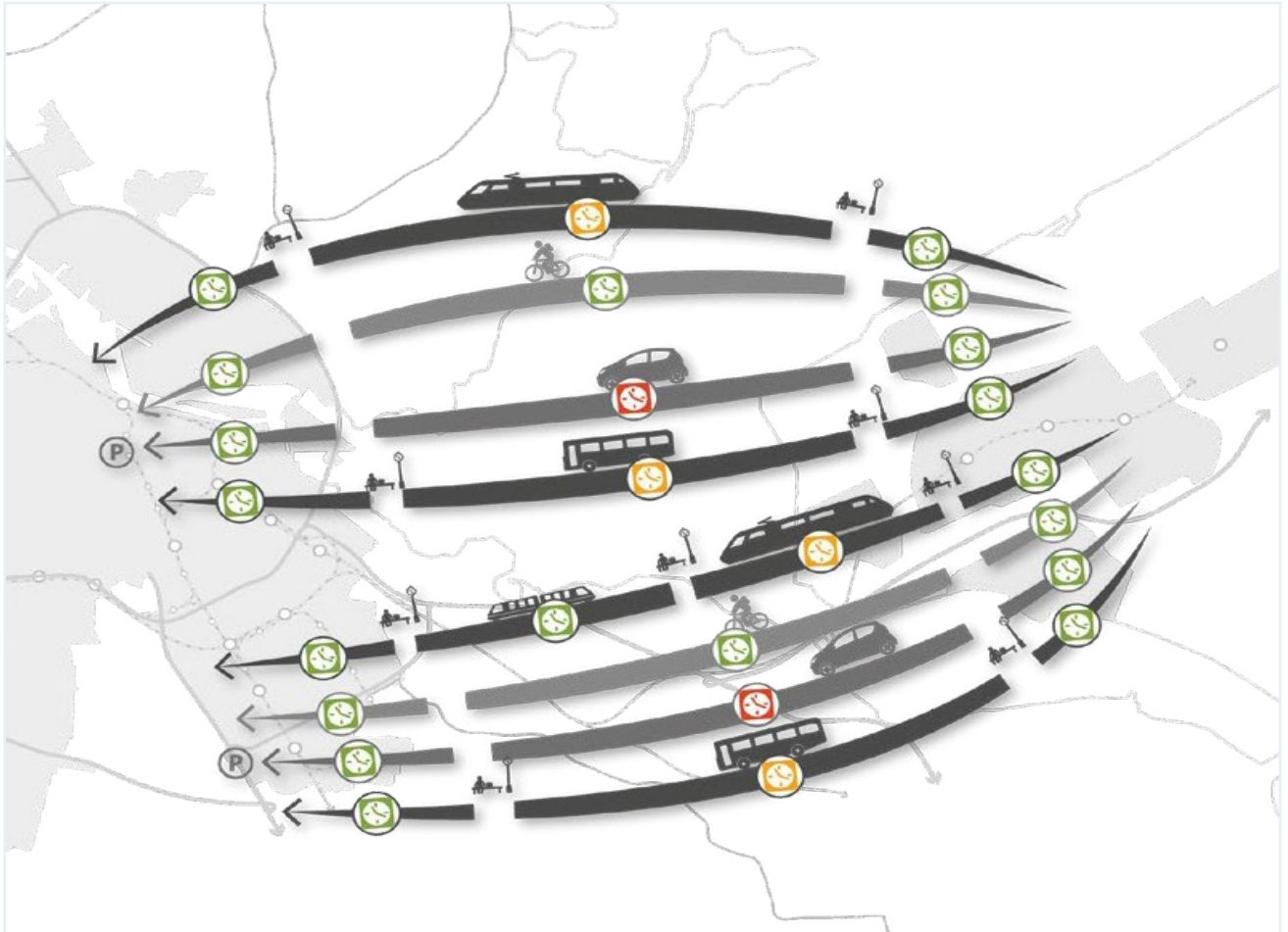
Als Rijk en regio zetten we ons in om het bestaande mobiliteitsnetwerk maximaal te benutten op een zo'n veilig en duurzaam mogelijke manier. Recentelijk laat de corona crisis zien dat een goed (digitaal zicht) op de buitenruimte essentieel is om tot goed beleid te komen, dit geldt ook voor verkeersveiligheid, duurzaamheid en de kwaliteit van de leefomgeving.

Verdere digitalisering is essentieel voor goede beslisinformatie en monitoring, informeren van de burger/reiziger en het efficiënter uitvoeren van kerntaken van de overheid. Daarom zetten we als gezamenlijke overheden in op een collectieve voorziening ten aanzien van inwinning, verwerking en ter beschikking stellen van data. Hiervoor versterken we bestaande voorzieningen als de basisregistraties en dataloketten en zetten we in op het centraal vindbaar en in samenhang bekend, beschikbaar en bruikbaar maken van multimodale mobiliteitsdata via het nationaal toegangspunt mobiliteitsdata (NTM). De scope van de te ontsluiten mobiliteitsdata is een groeiproces, afhankelijk van beleidsprioriteiten en maatschappelijke ontwikkelingen als Mobility as a Service en slimmere voertuigen (zie Hoofdstuk 1).

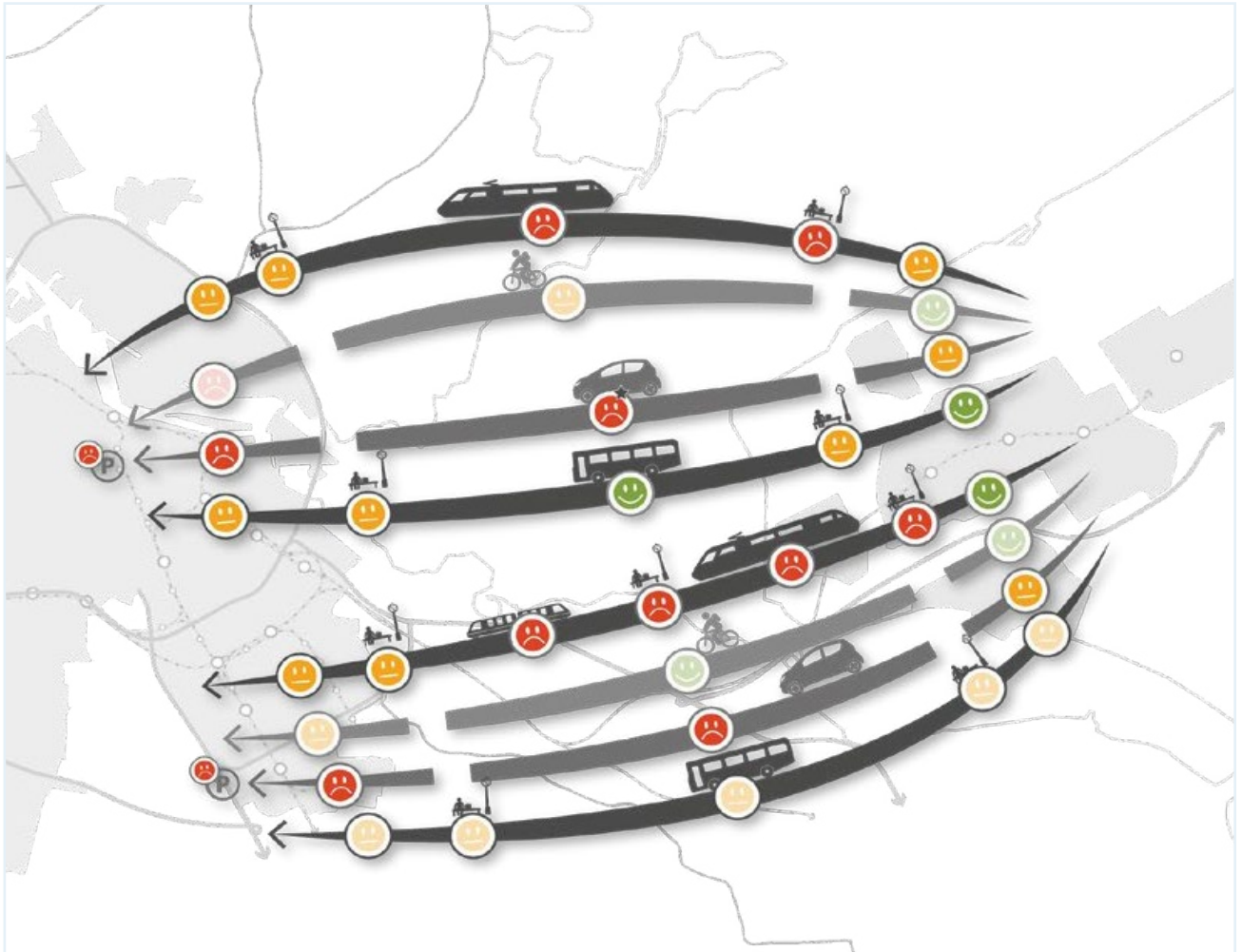
Door als gezamenlijke overheden afspraken te maken omtrent data-ontsluiting en bijbehorende voorzieningen te realiseren verlichten we de opgave voor afzonderlijke overheden. Tevens geven we hiermee invulling aan de Europese verplichting rond het beschikbaar stellen en vindbaar maken van mobiliteitsdata. Dit biedt de mogelijkheid om Europees afspraken te maken met mondiaal opererende bedrijven als serviceproviders en autofabrikanten, bijvoorbeeld over het in het voertuig beschikbaar maken van maximumsnelheden ten behoeve van intelligente snelheidsaanpassing (ISA). Het gebruik hiervan verbetert aantoonbaar de verkeersveiligheid.




Betrouwbaarheid en beleving

Reizigers blijken ook andere aspecten dan reistijd belangrijk te vinden in hun keuze. Hierbij gaat het vooral om beleving en betrouwbaarheid van de reistijd. Het MIRT-onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid MRA Fase II toont het belang van betrouwbaarheid en beleving van de deur-tot-deurreistijd in de vervoerwijzekeuze op de trajecten Almere-Amsterdam.



-  **Hoge betrouwbaarheid** - een wekelijkse vertraging van minder dan 4 min.
-  **Gemiddelde betrouwbaarheid** - een wekelijkse vertraging van 4-8 min.
-  **Lage betrouwbaarheid** - een wekelijkse vertraging van meer dan 8 min.



-  Hoge beleving - cijfer: >7.5
-  Gemiddelde beleving - cijfer: 7 - 7.5
-  Lage beleving - cijfer: <7

Afbeelding: MIRT-onderzoek stedelijke bereikbaarheid MRA FASE II, Goudappel Coffeng, februari 2017

De trein scoort laag qua beleving. Vooral de treinrit zelf en het wachten op de stations in Almere worden laag gewaardeerd. Dit zal waarschijnlijk deels gaan veranderen met de aanpassingen aan het station Almere Centrum. Bij de autorit worden zowel het interstedelijke deel als de last mile en parkeren laag gewaardeerd. De HOV-bus wordt opvallend hoog gewaardeerd. Dit heeft mogelijk te maken met de lage beleving van de alternatieven (de bus rijdt deels langs de file).

De coronacrisis zal invloed hebben op de reisbeleving van de verschillende modaliteiten. Wat hiervan de structurele effecten precies zullen zijn en wat dit voor eventuele opgaven/acties betekent zal nog moeten blijken.

Openbaar vervoer

Data speelt ook een grote rol bij het openbaar vervoer. Zowel voor het aanbesteden als het beheren van OV-concessies als voor de reizigers.

Bij het aanbesteden en beheren gaat het vooral om de volgende informatie:

- Dienstregelingproductie: lijnenoverzicht, dienstregelingen en -kilometers: relevant voor inzicht in ontwikkeling van het aanbod en voor financiering;
- Uitvoeringskwaliteit: informatie over rituitval en gerealiseerde punctualiteit: gebruikt bij boeteregelingen;
- OV-gebruik: instappers, herkomst en bestemmingsinformatie, reizigerskilometers, bezetting en gerealiseerde reizigersopbrengsten: relevant voor vervoerontwikkeling en verantwoording richting bestuur;
- Ongemak: incidenten sociale veiligheid, klachtenoverzicht en -afhandeling;
- Wagenparkkenmerken: relevant voor duurzaamheid en toetsing van concessie-eisen.

De decentrale overheden werken met de vervoerders en kennisinstellingen (CROW-Kpvv en DOVA) aan een landelijke afspraken-set, database en dashboard. Uniformering zorgt voor efficiency en maakt dat gegevens in de tijd en over concessiegrenzen heen te vergelijken zijn.

Data over de geplande dienstregeling (statische informatie) en over de daadwerkelijke uitvoering (dynamische informatie) is ook belangrijk voor de reiziger. Met deze informatie kan hij/zij immers zijn reis plannen en live zien of de bus of trein wel op tijd arriveert.

Ook informatie over bushaltes en hun toegankelijkheid is van belang voor reizigers met een beperking. In een landelijke database (Centraal Halte Bestand) is deze data vastgelegd.

Al deze data zijn beschikbaar voor app-bouwers voor reisinformatieapps. Dit kunnen apps zijn die alleen informatie bieden over de reis met de trein, bus en metro. Maar steeds meer apps geven ook informatie over deelfietsen, deelauto's en het laatste stukje looproute naar de bestemming. Dit noemen we multimodale van deur-tot-deur-apps. Ook bestaan er handige apps die laten zien waar de dichtstbijzijnde bushalte of station is en hoe laat de eerste bus of trein vertrekt.

In de spits zijn treinen en bussen regelmatig vol. Dit vinden reizigers oncomfortabel. Gedurende de Corona crisis hebben vervoerders in hun reisinformatieapps de drukte-indicator toegevoegd. Hierin staat informatie over het verwachte aantal reizigers (via 1, 2 of 3 poppetjes) en de lengte van de trein.

Via open dataloketten is de relevante data over het OV (statisch en dynamisch) beschikbaar voor alle partijen die reisapps willen bouwen.

In de nieuwe concessie IJssel-Vecht komt een digitaal platform dat voorziet in onder meer een website en een app onder de nieuwe merknaam 'RRReis'. Alle informatie over het regionale OV in Gelderland, Overijssel en Flevoland is hier eenvoudig terug te vinden. Op de website en in de app komt ook een multimodale deur-tot-deur reisplanner. De reiziger kan hier zijn reis plannen, boeken en betalen. Ook andere mobiliteit (bijvoorbeeld deelfietsen of een taxisysteem) zijn als ze zijn aangesloten op het platform te boeken en betalen. Gemak voor de reiziger staat centraal.

De informatieapps zijn tegenwoordig ook steeds beter bekend.

Op OV-knooppunten als stations en bij een aantal belangrijke locaties als (winkel)centra en zorginstellingen zijn in 2021 nieuwe Dynamische Reisinformatie Systemen (DRIS) gekomen. Zes grotere DRIS-overzichtspanelen (Lelystad 2x, Dronten, Emmeloord, Marknesse, Urk) en 35 kleinere schermen. De overzichtspanelen krijgen ook een audioknop. De DRIS-systemen van gemeente Almere vallen buiten dit programma. Het DRIS-beheer organiseren we gezamenlijk binnen OV Oost. Reizigers kunnen storingen van DRIS-systemen melden bij een landelijk meldpunt.

Subdoelen

- *Reizigers zijn op de hoogte of kunnen zich gemakkelijk op de hoogte stellen van de reismogelijkheden naar hun bestemming, inclusief reistijden, kosten en betrouwbaarheid.*

Marktpartijen, waaronder OV-bedrijven, voorzien reizigers van (multi)modale reisinformatie door middel van bijvoorbeeld apps. De provincie maakt de (reistijd)informatie die tot haar beschikking staat, openbaar (open data).

Opgaven

Voor het subdoel zijn de opgaven en bijbehorende acties geformuleerd.

Subdoel: Reizigers zijn op de hoogte (of kunnen zich makkelijk op de hoogte stellen) van de feitelijke reismogelijkheden, met bijbehorende reistijden, kosten en betrouwbaarheid

Opgave: Beschikbaar stellen van (persoonlijke) multimodale reisadviezen voor en tijdens de reis.

We faciliteren marktpartijen in de ontwikkeling van een geavanceerde generatie (persoonlijke) multimodale reisadviezen vóór en tijdens de reis. Hierbij gaat het ook om reisinformatie bij specifieke situaties (evenementen) en voor specifieke doelgroepen (reizigers met een beperking).

Actie:

- 4.1 Samen met andere overheden faciliteren we marktpartijen bij de ontwikkeling van (persoonlijke) multimodale reisadviezen door data beschikbaar te stellen.

Opgave: Inspelen op nieuwe inzichten over het belang van betrouwbaarheid en beleving van reistijd in de keuze voor de vervoerwijze en het tijdstip van reizen.

Actie:

- 4.2 Nieuwe inzichten over het belang van betrouwbaarheid en beleving van reistijd in de keuze voor de vervoerwijze en het tijdstip van reizen maken we toepasbaar. We participeren in het MIRT-programma Stedelijke bereikbaarheid en doen vergelijkbaar onderzoek op het traject Flevoland-Zwolle. Dit is relevant voor frequente reizigers (forenzen) van en naar stedelijk gebied.

Opgave: Mogelijkheden vergroten voor reizigers om aan multimodale (reis)informatie te komen.

Actie:

- 4.3 We verkennen hoe we informatie over kleine (vrijwillige) vervoersinitiatieven voor de reizigers via MaaS-platforms willen en kunnen ontsluiten. Aansluiten bij 'ikwilvervoer.nl' om de data te verzamelen te delen is hiervoor mogelijk een optie.

Prioriteiten

Voor (reis)informatievoorziening hanteert de provincie het principe 'markt, tenzij'. Als er vanuit de markt een verzoek tot participatie komt, wordt dit aan de hand van de subsidievoorschriften beoordeeld.

5 Verkeersveiligheid

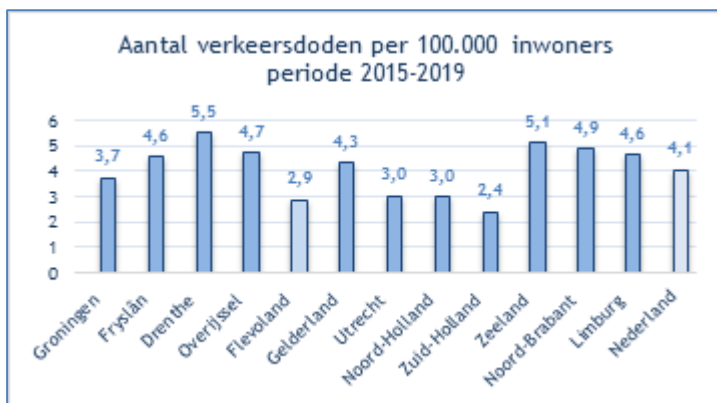
Tussen 2015 en 2030 is er een continu dalende trend zichtbaar in het aantal ernstige verkeersslachtoffers in Flevoland.

Verkeersveiligheid is een belangrijk thema, want het raakt iedereen. Landelijk stijgt het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers en stagneert de daling van het aantal verkeersdoden. In Flevoland zijn deze trends ook zichtbaar. Dit onderstreept dat het nodig is om stevig in te zetten op een betere verkeersveiligheid. Ons streven is erop gericht dat iedere verkeersdeelnemer in Flevoland veilig op zijn bestemming kan komen.

De stagnatie in de daling van het aantal verkeersslachtoffers is ook in Europa zichtbaar. Voor de Europese Commissie vormde dit de aanleiding om een Europese verkeersveiligheidsstrategie 2021-2030 te ontwikkelen met een hoog ambitieniveau: nul verkeersdoden in de Europese Unie in 2050. In Nederland is deze ambitie vertaald in het motto 'Maak van de nul een punt'. Een aantal regio's waaronder Flevoland hanteert 'Maak van de nul een punt' als drager van regionale verkeersveiligheidsacties.

Ontwikkelingen en uitdagingen

De provincie Flevoland heeft vergeleken met andere provincies de minste doden in absolute zin (53 in de periode 2015 - 2019). Afgezet tegen het inwoneraantal is onze provincie onveiliger dan de provincie Zuid-Holland en veiliger dan de overige provincies. Het merendeel van de ernstig verkeersgewonden in Flevoland valt onder fietsers, gevolgd door bromfietzers en automobilisten. In Flevoland hebben ouderen (50+) het hoogste verkeersrisico.



Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Begin 2019 hebben het Rijk en de decentrale overheden het startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) ondertekend. Het SPV heeft als doel een trendbreuk in het aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen. Belangrijke uitgangspunten van het SPV zijn risicogestuurd (proactief) werken, structurele aandacht voor samenwerking en een effectieve inzet van middelen door een integrale benadering.

Risicogestuurde aanpak

Een belangrijke pijler van het SPV is de risicogestuurde aanpak. Wat zijn de risico's die het verkeer onveilig maken, waar blijken deze risico's uit en hoe kunnen we die risico's elimineren? Voorheen was verkeersveiligheidsbeleid overwegend reactief van aard. Daar waar ongelukken gebeurden, werden maatregelen genomen. Deze aanpak heeft zijn vruchten afgeworpen. Het aantal zogenaamde zwarte plekken, plaatsen waar veel ongevallen gebeurden, is sterk afgenomen. Ongevallen gebeuren nu veel meer verspreid. De risicogestuurde aanpak is proactief en werkt met kenmerken van groepen en situaties die intrinsiek onveilig zijn. Op basis van deze kenmerken nemen we aan dat een ongeval daar *kán* gebeuren. Door gerichte activiteiten kunnen de kenmerken van de groep of de situatie zodanig worden aangepast dat het risico op een ongeval vermindert.

Een hoge veiligheidswinst is te behalen door zoveel mogelijk ongevallen te voorkomen. Dat betekent inzet op situaties, locaties en groepen verkeersdeelnemers waarbij de kans op een (ernstig) ongeval groot is. Bij deze 'risicogestuurde' aanpak wordt niet gewacht tot er ergens ongevallen gebeuren (reactief), maar worden knelpunten aangewezen op basis van wetenschappelijke kennis over gevaarlijke omstandigheden en gedragingen (proactief).

Het SPV onderscheidt 9 beleidsthema's, die de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid omvatten. Door deze risico's systematisch in kaart te brengen en zoveel mogelijk te verminderen kunnen ongevallen worden voorkomen. Dit vergt een aanpak waarbij lokaal, regionaal en landelijk verkeerveiligheidsrisico's worden geïnventariseerd en op basis daarvan maatregelen worden genomen.

De 9 beleidsthema's zijn:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer

We focussen op de risicogestuurde aanpak. Op basis van locatietekenen en gedragskenmerken van verkeersdeelnemers kunnen we plekken met een relatief verhoogd risico op ongevallen aanwijzen. Zo kunnen we de nadruk leggen op maatregelen om deze risico's te verminderen. Daartoe maken we gebruik van de 'SPV Viewer', een instrument dat door adviesbureau RHDHV is ontwikkeld en gebaseerd is op de uitgangspunten en risicothema's van het SPV 2030. Ook andere provincies maken gebruik van de SPV Viewer.

Structurele samenwerking en regionale governance

We werken al jarenlang samen met politie, Openbaar Ministerie en organisaties zoals ANWB, Cumela, Fietsersbond, LTO en Veilig Verkeer Nederland. De Flevolandse wegbeheerders en de bovengenoemde instanties stemmen hun plannen en activiteiten zoveel mogelijk af binnen de regionale Werkgroep Verkeerveiligheid en Infrastructuur (WV&I). We haken in op landelijke initiatieven, zoals voorlichtingscampagnes in het kader van de landelijke campagnekalender verkeerveiligheid en we maken zo veel als mogelijk gebruik van educatieve projecten die zijn opgenomen in de landelijke Toolkit Permanente Verkeerseducatie. Naast de ambtelijke afstemming binnen de WV&I, vindt bestuurlijk overleg en afstemming over verkeerveiligheid plaats binnen het Vervoerberaad Flevoland (VBF). Het VBF en de WV&I tezamen vormen de structuur voor de regionale governance van de verkeerveiligheid.

Integrale benadering: de 3 E's

Bij het werken aan de verkeerveiligheid dienen alle drie de E's aandacht te krijgen: Engineering (infrastructuur en voertuigen), Education (opleiding, training en voorlichting) en Enforcement (regelgeving en handhaving).

Fietsers

Fietsers behoren tot de categorie kwetsbare verkeersdeelnemers. In de landelijke ongevals cijfers blijven zij oververtegenwoordigd. Het aantal enkelvoudige verkeersongevallen met fietsers (ongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemers zijn betrokken) neemt toe, vooral onder de ouderen. Ook in Flevoland zien we deze trend. Het risico voor fietsers ontwikkelt zich daarmee ongunstig ten opzichte van andere vervoerwijzen.

De provincie streeft naar een toename van het aantal fietskilometers door een goede bereikbaarheid per fiets van ruimtelijk-economische en maatschappelijke bestemmingen. De fiets moet uitgroeien tot een volwaardig alternatief voor de auto, bromfiets of bus. Dit vraagt om een aantrekkelijk, direct en veilig netwerk van fietspaden.

De provincie zet zich in om knelpunten op het regionale fietsnetwerk Flevoland op te lossen. Fietsknelpunten op het gebied van de verkeersveiligheid, hebben daarbij een hoge prioriteit. Het oplossen van de fietsknelpunten is vertaald in een uitvoeringsagenda voor de periode 2021-2030. Hoofdstuk 8 gaat daar uitgebreid op in.

Verkeershandhaving

Verkeershandhaving is een aandachtspunt, want de politie ziet zich gesteld voor steeds meer (andere) prioriteiten. De capaciteit voor verkeershandhaving moet daarom zo effectief mogelijk worden ingezet. Een nauwe afstemming tussen wegbeheerders, OM en politie is daarbij essentieel en vraagt om een adequate overlegstructuur, zowel regionaal als lokaal.

Technologie en innovatie

Informatie en data speelt in toenemende mate een rol in het verkeerssysteem. Weggebruikers zijn nagenoeg continu verbonden met hun omgeving en geautomatiseerde systemen zorgen ervoor dat voertuigen steeds meer taken van de bestuurder kunnen overnemen. Ontwikkelingen in Smart Mobility (truck platooning en op termijn zelfrijdende auto's) gaan nieuwe opgaven opleveren ten aanzien van verkeersveiligheid. De ontwikkeling van de e-bike en speed pedelec leidt tot grotere snelheidsverschillen op fietspaden en meer fietsers op de weg.

Registratie

Vanaf 2010 trad een sterke achteruitgang op in de registratie van ongevallen door de politie. Verkeersongevallen worden vastgelegd in het 'Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland' (BRON). Hoewel de laatste jaren de registratie door de politie is verbeterd, blijft er echter sprake van onderregistratie en een beperkt detailniveau. Een positieve ontwikkeling is dat GGD Flevoland in samenwerking met de ambulancedienst de verkeersongevallen met letsel registreert. Omdat de GGD ook de ongevalslocatie vastlegt, vormt dat een belangrijke aanvulling op de gegevens van BRON. Daarnaast biedt de Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg (LBZ) goede informatie over de ernst en het type letsel van verkeersslachtoffers die in het ziekenhuis belanden. Door deze verschillende bronnen te combineren is het voor de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) mogelijk gebleken om een betrouwbaar inzicht geven in de ontwikkeling van aantallen slachtoffers door de jaren heen. Informatietechnologie levert ook meer en meer verkeersdata op. Zo kunnen wegbeheerders en politie met behulp van VIA Statistiek zien op welke Flevolandse wegen de snelheidslimieten worden overschreden. Daarmee kunnen verkeersrisico's beter worden bepaald en maatregelen worden afgestemd.

Landbouw- en fietsverkeer

Als provincie met veel landbouwverkeer kent Flevoland specifieke opgaven. In een aantal gevallen kunnen gevaarlijke situaties voorkomen tussen landbouwverkeer en fietsers op parallelwegen en wegen met gemengd verkeer. Bezien vanuit de thema's van het SPV, valt de menging van landbouwverkeer met fietsverkeer onder het thema 'Heterogeniteit in het verkeer'.

Alertheid

Verlies aan concentratie is een reëel risico op de rechte wegen in Flevoland. Alertheid en niet-afgeleid zijn is cruciaal voor veilig deelnemen aan het verkeer. De afleiding die smartphonegebruik veroorzaakt bij automobilisten, (brom)fietsers of zelfs voetgangers is risicovol en speelt bij alle verkeersdeelnemers, van jong tot oud.

Subdoelen

- *Veilige inrichting van de weg;*
- *Veilig gedrag van verkeersdeelnemers.*

Opgaven

Per subdoel zijn opgaven geformuleerd. Die bestaan eruit dat te doen wat nodig is om van de huidige naar de uiteindelijk gewenste situatie te komen.

Subdoel: Veilige inrichting van de weg

Bij aanleg en onderhoud van infrastructuur vormen de principes van Duurzaam Veilig het uitgangspunt. We hanteren daarbij zo goed als mogelijk de landelijke ontwerprichtlijnen voor weg en wegomgeving.

Opgave: Actualiseren wegategorisering

Het wegategoriseringsplan vormt de basis voor de inrichting en vormgeving van het wegennet in Flevoland. Functie, vormgeving en het gebruik van het wegennet dienen op elkaar te zijn afgestemd. Dit is zowel van belang voor de veiligheid als voor de doorstroming van het verkeer. Het categoriseringsplan is een beleidskader bij de (her)inrichting en het beheren van wegen.

Actie:

- 5.1 We onderzoeken of de inrichting van de provinciale wegen voldoet aan de huidige en de toekomstige functie van deze wegen: stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg. Zijn de functie van de weg, de weginrichting en de snelheidslimiet met elkaar in balans?. Voor welke wegen of wegvakken is maatwerk nodig?

Opgave: In balans brengen van maximumsnelheid, veilige snelheid en weginrichting

Actie:

- 5.2 Op de wegen of wegvakken waar de rijsnelheid (V85) aanmerkelijk hoger ligt dan de snelheidslimiet, treffen we waar mogelijk passende maatregelen. Randvoorwaarden, eisen en richtlijnen op het gebied van doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid houden we in goed het oog. We stellen daarbij de volgende vragen.
- Is er sprake van een onveilige situatie?
 - Met welke inframeetregelen kunnen we de V85 effectief en op een kostenefficiënte manier verlagen?
 - Welke inspanningen op het gebied van verkeershandhaving, communicatie en voorlichting zijn gewenst?
 - Is de limiet geloofwaardig, kan de limiet omhoog of moeten we die juist verlagen?
 - Welke technologische vernieuwingen gaan we toepassen om rijsnelheden te beïnvloeden?

We denken daarbij aan onder andere de volgende wegen en locaties:

- N710 Biddingweg;
- N714 Espelerweg;
- N704 Gooimeerdijk;
- N351 Kuinderweg;
- N715 Oosterringweg;
- N701 Oostvaardersdijk t.h.v. Blocq van Kuffeler;
- N352 Schokkerringweg.

Opgave: Vergroten veiligheid van de enkelbaans regionale stroomwegen

Naar schatting 40% van de trajectlengte van de regionale stroomwegen in Flevoland is uitgevoerd als enkelbaans autoweg (limiet: 100 km/uur). De kruisingen in deze wegen zijn merendeels gelijkvloers en voornamelijk uitgevoerd als een rotonde of als kruispunt met verkeerslichten (al dan niet gecombineerd met een fietsoversteek). Voorrangskruispunten, ov-haltevoorzieningen en (perceel)aansluitingen komen ook voor. Op deze wegen ontbreekt een fysieke scheiding van de rijbanen. Zodoende is op deze wegen sprake van een aanzienlijk verkeersveiligheidsrisico.

Actie:

- 5.3 We stellen een maatregelenpakket op voor het veiliger inrichten van de enkelbaans regionale stroomwegen op basis van de geldende landelijke ontwerprichtlijnen. Een aantal maatregelen voeren we uit in de onderhavige planperiode. Centraal daarbij staan de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid en met de huidige en de toekomstige functie van deze wegen. De Flevolandse waarden en beperkingen, zoals de beschikbare ruimte nemen we in acht.

Het gaat om de volgende enkelbaans regionale stroomwegen:

- N307 Markerwaarddijk;
- N305 Biddingringweg.

Opgave: Vergroten veiligheid van 80 km/uur wegen en van aanliggende fietsvoorzieningen

Provinciale wegen in het landelijk gebied kennen een eigen problematiek. Het zijn wegen met lange rechtstanden in een omgeving die, al dan niet afhankelijk van het seizoen, door de weggebruiker als monotoon kan worden ervaren. Op veel 80 km/uur wegen wordt de snelheidslimiet structureel overschreden. Bij de meeste van deze wegen ontbreken parallelvoorzieningen, waardoor erven rechtstreeks aansluiten op de weg.

Het landbouwverkeer is veelal op deze wegen aangewezen vanwege ontbrekende parallelvoorzieningen. Door de schaalvergroting in de landbouw verplaatsen landbouwvoertuigen zich over grotere afstanden. Landbouwvoertuigen worden steeds breder, hebben een hogere constructiesnelheid en rijden daardoor vaak harder. De fietspaden langs deze wegen zijn vaak onderdeel van schoolroutes of worden gebruikt voor utilitair of recreatief fietsverkeer. Oversteekvoorzieningen voor (brom)fietsers zijn merendeels gelijkvloers en lang niet altijd gelegen langs een rotonde. Op een klein aantal parallelwegen geldt een limiet van 80 km/uur, terwijl (brom)fietsers van deze wegen gebruik maken.

Actie:

- 5.4 De wegen waar dit nog niet het geval is voorzien we van kantstrookverruwing met wegdekreflectoren volgens de essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK).
Verder:
- Passen we bermversteving toe op weggedeelten waar sprake is van een verhoogd risico op bermongevallen;
 - Elimineren we obstakels of schermen we die af, rekening houdend met natuur- en landschapsbeleid;
 - Vervangen we leuningen bij bruggen of duikers door voertuigkerende leuningen;
 - Brengen we aanvullende herkenbaarheidsmaatregelen aan zoals bakens (balises) in bochten en bij erfaansluitingen;
 - Onderzoeken we op welke locaties of trajecten sprake is van gevaarlijk inhaalgedrag en welke maatregelen we daarvoor kunnen treffen;
 - Richten we VRI's (verkeersregelinstallaties) met intelligente software zodat de veiligheid en de doorstroming verbeteren;
 - Wegen we bij ontwerp en herontwerp van infrastructuur en bij de risico's op afleiding mee bij de inrichting van de weg en de wegomgeving.
- 5.5 We vergroten de veiligheid van kruisingen in gebiedsontsluitingswegen. Het gaat hierbij om voorrangskruispunten die niet zijn voorzien van een rotonde. Op deze kruispunten leggen we plateau's aan, bij voorkeur voorzien van snelheidsremmende maatregelen.

We denken daarbij aan onder andere de volgende wegen en locaties:

- N710 Biddingweg;
- N302 Biddingringweg (parallelvoorziening)
- N714 Espelerweg;
- N302 Ganzenpad;

- N704 Gooimeerdijk;
- N351 Kuinderweg;
- N715 Oosterringweg;
- N701 Oostvaardersdijk t.h.v. Blocq van Kuffeler;
- N352 Schokkerringweg.

5.6 Ter vergroting van de verkeersveiligheid van fietsers:

- Verbreden we fietspaden conform de richtlijnen en passen we waar nodig maatwerk toe;
- Brengen we middengeleiders aan op kruispunten waar fietsers de weg oversteken zodat die dat in twee etappes kunnen doen;
- Brengen we extra belijning met hoogwaardige reflectie eigenschappen zodat de geleiding bij duisternis is gewaarborgd;
- Passen we bermversteving en/of -verhoging toe op plaatsen waar fietsers van de weg kunnen raken of waar sprake is van een hoogteverschil tussen fietspad en berm;
- Borgen we het uitzicht van/op overstekende fietsers bij kruispunten;
- Leggen we fietsvoorzieningen aan (vrijliggend of fietsstroken) op risicolocaties binnen het regionale fietsnetwerk;
- Onderzoeken we op welke locaties of trajecten (brom)fietsers hinder ondervinden van verblinding en welke maatregelen we daarvoor kunnen treffen.

5.7 We zorgen voor obstakelvrije zones die voldoen aan de landelijke richtlijnen. Daartoe ontwikkelen we een programma voor het opheffen of afschermen van obstakels. We nemen daarbij het ruimtelijk en landschappelijk beleid en regelgeving in acht.

5.8 Voor wegen met een intensiteit van meer dan 12.000 motorvoertuigen per werkdag onderzoeken we de noodzaak en de haalbaarheid van afzonderlijke voorzieningen voor langzaam rijdende voertuigen. Bij de inrichting van parallelvoorzieningen is naast de objectieve verkeersveiligheid ook het gevoel van onveiligheid bij fietsers een belangrijk punt. Het is vanuit het oogpunt van een duurzaam veilige weginrichting wenselijk om kwetsbare verkeersdeelnemers te scheiden van snelverkeer. Of hiervoor wordt gekozen is afhankelijk van de hoeveelheid landbouwverkeer /vrachtverkeer en fietsers enerzijds en praktische factoren zoals ruimtelijke aspecten anderzijds. Er is dus altijd sprake van maatwerk.

Subdoel: Veilig gedrag van verkeersdeelnemers

Samen met gemeenten, politie en maatschappelijke partners voeren we campagnes en activiteiten uit die zijn gericht op gedragsbeïnvloeding en duurzame gedragsverandering. We streven ernaar om zoveel mogelijk samenhang aan te brengen tussen maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving (de drie E's: Engineering, Education, Enforcement). We maken gebruik van kansrijke instrumenten die elders met succes zijn ingezet. We sluiten aan bij landelijke of (boven)regionale campagnes en intensiveren de samenwerking met verkeersveiligheidspartners. De campagneboodschappen wijzen de verkeersdeelnemer op zijn verantwoordelijkheid. Belangrijke thema's zijn afleiding in het verkeer, verkeersregels en -risico's, goed en veilig gebruik van de weg, alcohol-drugs-medicijnen.

Opgave: Bevorderen alertheid in het verkeer

Als weggebruikers afgeleid worden van hun primaire taak als verkeersdeelnemer, ontstaat er een verhoogd ongevalsrisico.

De SWOV schat in dat er landelijk tot ruim honderd verkeersdoden vallen als gevolg van afleiding. Smartphonegebruik, een combinatie van cognitief en manueel afgeleid zijn van de rijtaak, is de meest voorkomende vorm van afleiding. Daarnaast mag de invloed van (chronische) vermoeidheid niet worden onderschat. Voor de Flevolandse situatie geldt dat de weginrichting met vaak weinig variatie, tot gevolg heeft dat de aandacht bij de rijtaak verslapt. Dit kan leiden tot (eenzijdige) ongevallen. Uit onderzoek blijkt dat alleen bewustwording van de risico's van smartphonegebruik niet voldoende blijkt om het gedrag te veranderen. Oplossingsrichtingen liggen in technische in-car oplossingen, het benaderen van werkgevers en nieuwe vormen van handhaving.

Actie:

- 5.9 We inventariseren welke elementen in de inrichting van de weg en de wegomgeving risico's op afleiding mee met zich meebrengen, ontwikkelen een maatregelenpakket om deze risico's te verminderen.
- 5.10 We dragen de campagne "MONO zakelijk" uit naar het bedrijfsleven, tegelijkertijd stimuleren we dat onze maatschappelijke partners daarin hun rol pakken. MONO zakelijk richt zich op bedrijven en ondernemers. Ongestoord deelnemen aan het verkeer is namelijk niet alleen de verantwoordelijkheid van de berijder. Bedrijven en organisaties kunnen er bewust voor kiezen om geen contact op te nemen met iemand die aan het rijden is.

Opgave: Effectieve verkeershandhaving

Regionale verkeershandhaving door de politie vindt plaats vanuit de Regionale Eenheid Midden-Nederland in Utrecht en wordt uitgevoerd door het Team Verkeer. Op lokaal niveau zijn in Flevoland 5 basiseenheden actief van het (politie) district Flevoland. De inzet van handhaving door de politie (in brede zin) wordt bepaald binnen het driehoeksoverleg, tussen Openbaar Ministerie (OM), burgemeester en politie.

De inzet op verkeershandhaving is een aandachtspunt, mede omdat de politie veel andere prioriteiten heeft gekregen. Een voorwaarde voor effectieve verkeershandhaving is dat verkeershandhaving de prioriteit krijgt en kan beschikken over de mensen en middelen die nodig zijn voor een reële en effectieve controlekans. De prioriteiten die de politie landelijk en regionaal aanhoudt zijn de zogenaamde VARAS-feiten: Veelgepleegde hufferfeiten, Afleiding, Rood licht, Alcohol en drugs en Snelheid. In Flevoland spelen nadrukkelijk de thema's snelheid en afleiding.

Actie:

- 5.11 Samen met gemeenten, politie en maatschappelijke partners voeren we een gedragsbeïnvloedingsprogramma waarin de componenten verkeershandhaving, voorlichting/educatie en infrastructuur met elkaar worden verbonden. De hoofdthema's in dit programma zijn snelheidsbeheersing en alertheid.
- 5.12 Op basis van risicoanalyses brengen we in kaart:
 - Op welke wegen de aanleg van trajectcontrolesystemen voor snelheidshandhaving wenselijk is;
 - Op welke kruispunten met een verkeersregelinstallatie de plaatsing van digitale flitspalen voor roodlichtnegatie wenselijk is.In overleg met het OM en de politie bewerkstelligen we dat de aanleg van de gewenste systemen geïmplementeerd wordt.

Opgave: Goed opgeleide verkeersdeelnemers

Permanente verkeerseducatie is nodig om huidige en nieuwe, onervaren verkeersdeelnemers over voldoende kennis en vaardigheden te laten beschikken en deze doorgaand bij te spijkeren. Voorlichting en educatie zorgen ervoor dat verkeersdeelnemers bekend zijn met de verkeersregels en de risico's die zij kunnen tegenkomen.

Actie:

- 5.13 We stimuleren het gebruik van de 'Toolkit Permanente Verkeerseducatie' bij de gemeenten en bij de aanbieders van verkeerseducatie.

Opgave: Nuchtere verkeersdeelnemers

Rijden onder invloed van alcohol, drugs en bepaalde medicijnen vergroot de kans op een ongeval aanzienlijk. Met name een combinatie van alcohol met drugs leidt tot een extreem veel hoger risico op ernstige verkeersongevallen dan alcohol- of drugsgebruik afzonderlijk. De sociale norm is dat middelengebruik in het verkeer steeds minder wordt geaccepteerd. Een preventieve aanpak blijft noodzakelijk. Hierbij is ook handhaving van belang want verhoging van de (subjectieve) pakkans zal zorgen voor een daling in het aantal bestuurders dat rijdt onder invloed.

Actie:

- 5.14 We haken aan bij landelijke campagnes die zich richten op het versterken van de sociale norm voor middelengebruik in het verkeer.
- 5.15 We bevorderen dat de lokale driehoek een deel van de verkeershandhavinginzet structureel inzet op controles van alcohol- en drugsgebruik.

Opgave: Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers

Verkeersdeelnemers die kwetsbaarder zijn dan anderen in het verkeer, zijn blootgesteld aan risico's die effect hebben op de kans op en de ernst van ongevallen. Onder 'kwetsbare verkeersdeelnemers' wordt zowel verstaan verkeersdeelnemers die onbeschermd deelnemen aan het verkeer (zoals voetgangers (in het verkeer), fietsers en bestuurders van een gemotoriseerd voertuig op twee wielen) als kwetsbare groepen die zich in het verkeer begeven (mensen met een medische aandoening, ouderen).

Actie:

- 5.16 Bij het (her)ontwerp van infrastructuur nemen we zoveel als mogelijk de kenmerken van kwetsbare verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld ouderen) als ontwerpcriterium.
- 5.17 We stimuleren dat verkeersdeelnemers over voldoende kennis, inzicht en vaardigheden beschikken voor veilig gebruik van hun vervoersmiddel(en) of alternatieven voor eigen vervoer (OV, taxi-diensten). Daartoe sluiten we samen met de gemeenten aan bij het actieprogramma 'Doortrappen' (geïnitieerd door het ministerie van IenW, gericht op oudere fietsers).

Opgave: Aandacht voor onervaren verkeersdeelnemers

Onervaren verkeersdeelnemers hebben meer kans op een verkeersongeval vanwege een gebrek aan vaardigheden en onervarenheid met nieuwe vervoersmiddelen of situaties in het verkeer. We streven de landelijke doelstellingen voor 2030 na zoals die voor onervaren verkeersdeelnemers zijn vastgelegd in het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid:

- Jongeren en nieuwe bestuurders nemen deel aan het verkeer met voldoende hogere orde vaardigheden, zoals gevaarherkenning (risicobewustzijn, zelfreflectie en kalibratie).
- Scholieren, met name fietsers tussen 10-14 jaar, gaan goed geïnformeerd en geïnstrueerd over de risico's op weg naar school.
- Bij aanschaf van een nieuw vervoersmiddel (bijvoorbeeld: scootmobiel) kent de gebruiker de risico's en heeft geleerd hiermee om te gaan.

Actie:

- 5.18 We zoeken samenwerking met maatschappelijke partners die programma's en producten voor deze doelgroepen hebben ontwikkeld, zoals: Veilig Verkeer Nederland, KNMRV, TeamAlert, Fietsersbond en ANWB.

Prioriteiten

We bevorderen de verkeersveiligheid met twee soorten maatregelen: aanpassing van infrastructuur en gedragsbeïnvloeding. Deze kunnen niet los van elkaar gezien worden. Infrastructuur is locatie gebonden en gedragsbeïnvloeding is gericht op gebruikers (toegesplitst op doelgroepen). De kosten voor gedragsbeïnvloeding zijn relatief laag, maar het effect van de maatregel is vaak tijdelijk. De kosten voor aanpassingen van de infrastructuur zijn hoger, maar het effect is structureel.

We stellen de volgende prioriteiten voor het thema verkeersveiligheid:

- Doorgaan met de geïntensiveerde inzet op gedragsbeïnvloeding, vanwege de relatief lage kosten en het grote bereik van de doelgroep;
- Infrastructurele aanpassingen op basis van de risico-inventarisatie, prioriteit voor situaties waar de kans op ongevallen met ernstige gevolgen groot is.

6 Leefbaarheid en duurzaamheid

De mobiliteitsontwikkeling gaat gepaard met een verbetering van de leefbaarheid. Daar waar negatieve gevolgen lokaal niet te voorkomen zijn, worden deze geminimaliseerd.

Inleiding

Mobiliteit is een randvoorwaarde voor prettig wonen, werken en recreëren, maar kan de kwaliteit van de leefomgeving negatief beïnvloeden, bijvoorbeeld door uitstoot van broeikasgassen of geluid. In de mobiliteitsvisie zijn de ambities op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid geformuleerd. Naast de mobiliteitsvisie zijn ook andere bestuurlijke afspraken en ambities, zoals het Klimaatakkoord en de Omgevingsvisie richtinggevend voor de verduurzamingsopdracht. In dit hoofdstuk werken we uit hoe we de negatieve effecten van mobiliteit zoveel mogelijk beperken. Hierbij gaan we in op de thema's duurzaamheid, luchtkwaliteit, geluid, landschappelijke inpassing en natuur.

Bij mobiliteitsontwikkeling vormen de kwaliteitseisen voor de omgeving een integraal onderdeel in het maken van keuzes en het oplossen van knelpunten. Dit geldt bij de realisatie en het onderhoud van infrastructuur, maar ook bij aanbestedingen en inkoop situaties. Aan de andere kant zijn de locatiekeuze van ontwikkelingen en de inrichting daarvan van grote invloed op de omvang van vervoerstromen en de verdeling over de vervoerswijzen en daarmee de duurzaamheid van de mobiliteit.

Ontwikkelingen en uitdagingen

Er zijn verschillende maatschappelijke veranderingen van grote invloed op mobiliteit en het vervoer van goederen. Zo maakt de klimaatverandering het noodzakelijk om de uitstoot van CO₂ drastisch te verminderen. Wereldwijd neemt bovendien de druk op het milieu toe, grondstoffen worden steeds schaarser. Verder neemt de verstedelijking in Nederland toe, met als gevolg een grote behoefte aan extra woningen en meer druk op de openbare ruimte in steden.

In de nieuwe mogelijkheden die ontstaan door technologische ontwikkelingen zien we nieuwe kansen om ons vervoer duurzamer, veiliger en efficiënter te maken. Nieuwe voertuigtechnologie, zoals elektrische en autonome voertuigen en ITS (Intelligente Transport Systems), is in opkomst. Hoewel de mobiliteit toeneemt, daalt de uitstoot van schadelijke stoffen en geluid per voertuig, waardoor de totale uitstoot minder hard stijgt.

Data zijn hard op weg om de nieuwe backbone van het mobiliteitssysteem te worden. Dit maakt bijvoorbeeld autonoom rijden, nieuwe concepten zoals Mobility as a Service (MaaS) en efficiëntere logistieke processen mogelijk. De toename van online winkelen heeft impact op het 'last mile' goederenvervoer en de distributie van goederen. Daarnaast zien we ook dat veel nieuwe, niet-traditionele partijen als techbedrijven, bezorgdiensten en platformpartijen de mobiliteitsmarkt betreden.

Het goede voorbeeld

De provincie Flevoland heeft in de Omgevingsvisie FlevolandStraks uitgesproken dat zij het goede voorbeeld wil geven op het worden van een circulaire en energieneutrale provincie. Het goede voorbeeld is een deelprogrammaliijn van zowel de opgave Circulaire economie als Duurzame energie. Voor de uitvoering is actieplan *Het goede voorbeeld* dan ook een deelprogramma vanuit de beide opgaven en beschrijft de acties die de provinciale organisatie in 2019 en 2020 heeft bijgedragen aan de opgaven Circulaire Provincie en Energieneutrale Provincie uit de Omgevingsvisie. Het actieplan is weliswaar ten einde, maar 'Het goede voorbeeld' als programmaliijn vanuit beide opgaven uit de omgevingsvisie loopt gewoon door, zoals de rest van de omgevingsvisie.

Duurzame energie

De provinciale ambitie in de mobiliteitsvisie en het coalitieakkoord is dat de provincie Flevoland energieneutraal is in 2030, inclusief mobiliteit. Dit betekent dat we binnen de provincie net zoveel hernieuwbare energie opwekken als er aan totale energie, inclusief verkeer en vervoer, wordt verbruikt. Dit wordt gerealiseerd door energieverbruik te verminderen en energie zo duurzaam mogelijk op te wekken. De provincie kan dit slechts beperkt beïnvloeden. We leveren een bijdrage via het eigen vervoer en via onze wettelijke taken, zoals de aanleg en het onderhoud van

provinciale wegen, en het verlenen van concessies voor tankstations en openbaar vervoer. Daarnaast zullen de inspanningen gericht op reductie van CO₂-uitstoot in belangrijke mate bijdragen aan deze ambitie.

Klimaat

Ongeveer 40% van de CO₂-uitstoot in Flevoland is afkomstig van verkeer en vervoer. Personenvervoer is met ongeveer 60% de grootste uitstootbron, wat vrijwel volledig voor rekening komt van personenauto's. Daarbij is weer ongeveer de helft werk-gerelateerd en de helft privé-vervoer. De overige uitstoot komt van goederenvervoer (30%) en mobiele werktuigen (10%). Bestelauto's betreffen deels goederen- en deels personenvervoer. Het aandeel van binnenvaart in de uitstoot is minder dan 10%. Wegverkeer is dus veruit de belangrijkste uitstootbron.

Uitdagingen voor Flevoland zijn de bevolkingsgroei, de omvangrijke forensenstromen en de relatief grote reisafstanden. Hierdoor laat de CO₂-uitstoot door mobiliteit in Flevoland een stijgende trend zien. De uitstoot per inwoner is echter gedaald, waar deze landelijk juist gestegen is.

Maatregelen gericht op de personenauto (ca. 60% uitstoot) hebben dus in potentie het meeste effect. Deze kunnen gericht zijn op verduurzamen (bv. elektrificeren), veranderen (bv. overstappen naar fiets en/of OV) of verminderen (bv. thuiswerken, verkleinen afstanden tussen wonen en werken). Verduurzamen van personenauto's levert in potentie het grootste effect op. De invloed van de provincie hierop is echter beperkt. Met name elektrificatie van voertuigen zal op termijn effectief zijn, door enerzijds vervanging van fossiele brandstoffen door elektriciteit en anderzijds betere voertuigefficiëntie. Voor volledige CO₂-neutraliteit moet dan wel de benodigde energie duurzaam worden opgewekt. Het effect van elektrificatie zal vooral pas op de langere termijn merkbaar zijn, aangezien het verkooptaandeel van elektrische voertuigen weliswaar stijgend is, maar nog altijd in de minderheid. In 2020 was ongeveer 20% van de nieuw verkochte auto's volledig elektrisch. Met een gemiddelde levensduur van bijna 20 jaar rijden tot 2040 zo'n 4 van de 5 in 2020 nieuw ingestroomde auto's nog rond met een verbrandingsmotor. Het huidig aandeel volledig elektrische auto's bedraagt ongeveer 2%.

Van alle autoverplaatsingen is 50% korter dan 15 kilometer. Deze zijn mogelijk kansrijk voor stimulering van fietsgebruik. Dit betreft echter een relatief beperkt deel van de totale CO₂-uitstoot in Flevoland (ca. 18% van autokilometers; ca 10% van totale CO₂-uitstoot door mobiliteit).

In het Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over maatregelen gericht op onder andere verduurzaming van de mobiliteit. De grootste CO₂-reductie in 2030 wordt beoogd met het stimuleren van elektrisch rijden, de inzet van alternatieve brandstoffen, zero-emissie zones in stedelijk gebied, en het stimuleren van zuinige banden. Dit zijn maatregelen waar provincies hoogstens een ondersteunende rol in kunnen spelen. Voor provincies biedt het mobiliteitshoofdstuk van het klimaatakkoord met name een handelingsperspectief bij de afspraak om te komen tot Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's). De provincies Flevoland en Noord-Holland samen vormen één RMP-regio. Door regionaal samen te werken, met provincies, Vervoerregio, gemeenten en maatschappelijke partners wordt aangesloten op de grootste verkeersstromen, van deur tot deur en in samenhang met andere ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en ruimte.

Ook de EU zet sterk in op verduurzaming van de mobiliteit en reductie van CO₂-uitstoot. Op 11 december 2019 presenteerde de Europese Commissie haar plannen om een duurzamer pad in te slaan. Er wordt naar verwachting € 1.000 miljard aan publieke en private middelen geïnvesteerd in o.a. biodiversiteit, energie, duurzame en slimme mobiliteit. Onderdeel is de (mede)financiering van de uitrol van openbare oplaad- en tankpunten als onderdeel van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Daarnaast wordt gewerkt aan voorstellen om de capaciteit van de spoorwegen en de binnenwateren te vergroten. Ook worden strengere normen voor de emissie van luchtverontreinigende stoffen voor voertuigen met verbrandingsmotoren voorgesteld. Met de faciliteit voor herstel en veerkracht biedt de EU de lidstaten financiële middelen om de effecten van de COVID-19-crisis het hoofd te bieden. Hierbij zet de EU nadrukkelijk in op verduurzaming.

Luchtkwaliteit

Bij nieuwe plannen toetsen we op luchtkwaliteit. Schone lucht is van levensbelang. Luchtverontreiniging behoort tot een van de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid. Het kabinet wil samen met decentrale overheden een permanente verbetering van de luchtkwaliteit (vooral stikstofdioxide en fijnstof) bewerkstelligen om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland

te realiseren. Dit krijgt vorm in het Schone Lucht Akkoord (SLA), waaraan ook de provincie Flevoland deelneemt.

Het Rijk heeft € 50 miljoen beschikbaar gesteld voor het SLA tot en met 2023 voor heel Nederland. Doel van dit akkoord is een permanente verbetering van de luchtkwaliteit te realiseren om in 2030 (minimaal) de WHO-advieswaarden te bereiken. Dit houdt in dat tot 2030 50% gezondheidswinst door luchtkwaliteit in Nederland wordt behaald, voor zover afkomstig van Nederlandse bronnen. Dit doel sluit goed aan op de ambities van Flevoland. In het coalitieakkoord 2019 - 2023 is onder andere verwoord dat het vitaal houden van de leefomgeving een belangrijke voorwaarde is voor een krachtige gezonde samenleving (gezonde Flevolandse). In Flevoland is het daarnaast een groot goed dat schone lucht vanzelfsprekend is. Flevoland is een provincie met een relatief schone lucht en dat willen we graag zo houden. De basis van het provinciale luchtkwaliteitsbeleid is om in samenwerking met andere partijen een verdere verbetering van de luchtkwaliteit na te streven. Doel is gezamenlijk de luchtkwaliteit in Flevoland en Nederland permanent te verbeteren. Als Flevoland voldoen we al aan de Europese luchtkwaliteitseisen. Het streven is zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk 2030, ook minimaal te voldoen aan de WHO-normen.

Een groot deel van de luchtvervuiling in Flevoland afkomstig is van niet-Flevolandse bronnen. Het SLA biedt kansen om met andere partijen te werken aan het verminderen van deze achtergrondconcentratie. Naast schonere lucht in Flevoland draagt onze inzet aan het SLA ook bij aan het realiseren van schonere en gezondere lucht buiten Flevoland.

De voorgestelde maatregelen voor de provincie Flevoland betreffen hoofdzakelijk bestaand beleid, of voorgenomen beleid dat reeds in andere akkoorden belegd is (zoals het klimaatakkoord). Binnen het SLA is een monitoringsprogramma opgesteld om de luchtkwaliteit (met name fijnstof en stikstof) te monitoren. Dit programma is vergelijkbaar met het monitoringsprogramma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Op Europees niveau krijgen de gezondheidsrisico's van het zogeheten ultrafijnstof, naast fijnstof, ook steeds meer aandacht. Het is aannemelijk dat hier op termijn ook nationale of Europese richtlijnen of normen voor komen.

De uitspraak van de Raad van State over het PAS in mei 2019 heeft in Nederland grote urgentie gecreëerd om de stikstofproblematiek voor zowel korte als lange termijn op te lossen. Stikstofemissies moeten worden gereduceerd en de natuur moet worden hersteld. Alleen dan kan een duurzame balans tussen natuur en economische activiteiten tot stand komen. Momenteel ondervindt ook Flevoland de consequenties van de stikstofproblematiek: Flevoland zit 'op slot' voor veel nieuwe economische activiteiten en alleen door emissiereductie en natuurherstel kan hier verandering in komen.

Overheden staan voor de opgave om de stikstofproblematiek in Nederland samen met de samenleving op te lossen. Het Rijk heeft de leidende rol om tot een effectieve, voortvarende en juridisch houdbare aanpak op nationaal niveau te komen. De provincies dragen op gebiedsniveau hieraan bij, waarbij de problematiek, de bijdrage vanuit economische sectoren en de mogelijkheden voor de provincies ook verschillend zijn. Flevoland neemt een bijzondere positie in, omdat binnen onze provincie geen Natura-2000-gebieden liggen waar de stikstofnorm wordt overschreden en de Flevolandse natuur op zeelei niet stikstofgevoelig is. Daarnaast is de uitstoot van stikstof in onze provincie relatief beperkt ten opzichte van andere provincies. Toch staan economische activiteiten in onze provincie op slot en dit maakt, ondanks onze bijzondere positie het noodzakelijk om ook in Flevoland stikstofruimte te creëren. Dat maakt het extra urgent om zowel zelf als met partners te werken aan oplossingen. De voorgestelde maatregelen beslaan alle sectoren, zowel landbouw, industrie, mobiliteit en energie en hebben ook betrekking op de gebiedsinrichting. In mobiliteit valt veel stikstof-winst te behalen in de scheepvaart, waarin wordt samengewerkt met andere provincies onder aanvoering van de provincie Gelderland.

Geluid

Onze ambitie is om de leefbaarheid te verbeteren en daarbij middelen doelmatig in te zetten, aan de hand van een, nog nader in te vullen, doelmatigheidscriterium. Op basis hiervan wordt per geluidbelaste woning duidelijk of het (financieel) aanvaardbaar is om geluidmaatregelen te nemen. De beoogde doelmatigheid is afhankelijk van drie factoren: de hoogte van de actuele geluidbelasting ten opzichte van de maximaal toegestane geluidbelasting van de woningen, het aantal woningen dat baat heeft bij de geluidreductie en de mate van geluidreductie (bij voorkeur 5 dB). Maatregelen worden afgestemd op de ligging van de weg in de omgeving.

In 2018 heeft de provincie het Actieplan Geluid vastgesteld. Hierin geven we aan dat vanaf 55 dB Lden er sprake is van een geluidsknelpunt. Langs de Buiten Ring in Almere wordt een geluidsschermbaan aangelegd. Voor de overige ruim 900 woningen met een geluidbelasting van 55 dB Lden of hoger bestaat een subsidieregeling waarmee de bewoners worden geholpen om de geluidbelasting in hun woning te verlagen. In 2022 worden de nieuwe geluidsbelastingkaarten gepubliceerd en in 2023 wordt het actieplan geluid geactualiseerd.

Met de Omgevingswet zijn de provincies als wegbeheerder verantwoordelijk geworden voor beheer van het geluid. Langs provinciale wegen worden geluidproductieplafonds vastgesteld. Uitgangspunt is de verkeerssituatie in 2019 die aan de hand van aanvullende telling in 2020 en 2021 wordt verrijkt. De hoogte van de geluidproductie is de actuele geluidproductie met een werkruimte van 1,5 dB, wat gelijk staat aan een verkeersgroei van ca. 40%. Tegelijk met het geluidproductieplafond wordt vastgesteld de verkeersbelasting in het basisjaar, geluidsaandachtsgebieden en een uitzonderingenlijst voor aangepaste werkruimte of uitgestelde invoering van geluidproductieplafonds. Vanaf 2023 stellen we jaarlijks een intern voortgangsrapport op om tijdig maatregelen te kunnen nemen. Daarnaast stellen we met ingang van 2027 elke vijf jaar een nalevingsrapportage op. Hierin worden knelpunten in beeld gebracht en oplossingen voorgesteld. Als plafonds (dreigen te) worden overschreden, programmeren we maatregelen.

Voor de toepassing van geluidreducerend asfalt is op 20 dec 2019 beleid vastgesteld (besluit nummer 2494188). Geluidreducerend asfalt (GRA) als geluidmaatregel is met name geschikt wanneer een geringe verlaging van de geluidbelasting nodig is. Voor de doelmatige toepassing van GRA moeten de woningen met een geluidbelasting vanaf 55 dB Lden (=Lday-evening-night) in een cluster langs een weg liggen. GRA-mengsels hebben een open structuur en zijn niet geschikt op locaties met wringend en remmend/optrekkend verkeer. Daarom zijn de volgende situaties niet geschikt voor toepassing van GRA:

- a. Kruisingsvlakken, rotondes, opstelstroken voor verkeerslichten, opstelstroken voor een brugval over een lengte van een gemiddelde wachtrij en toe- en afritten;
- b. Kunstwerken van beton i.v.m. mogelijke indringing van dooizouten die de betonconstructie kan aantasten;
- c. Wegen zonder parallelwegen met (veel) landbouwverkeer waardoor de openstructuur te niet wordt gedaan vanwege regelmatige verontreiniging en kans op schade.
In het geval dat er voldaan wordt aan de voorwaarden dan wordt de aanleg van GRA gekoppeld aan het niet-jaarlijks onderhoud van een weg.

Openbaar vervoer

Voor OV zijn de volgende afspraken gemaakt tussen Rijk (I&M), IPO en de Vervoerregio's:

- Het regionaal busvervoer is in 2030 volledig emissievrij bij de uitlaat, of zoveel eerder als mogelijk is;
- Nieuwe bussen maken vanaf 2025 gebruik van 100% hernieuwbare energie of brandstof die zoveel mogelijk regionaal wordt opgewekt.

Dit was uitgangspunt bij de aanbesteding van de concessie IJssel-Vecht. De winnende vervoerder heeft een aanbieding gedaan met vrijwel volledig elektrische bussen. Wegens onregelmatigheden bij de aanbesteding is de concessie echter ingetrokken en volgt een heraanbesteding.

Bij de aanbesteding van het regiotaxivervoer zijn afspraken gemaakt over inzet van duurzaam aangedreven materieel. Hierbij wordt vanaf juli 2021 gebruik gemaakt van een mix van voertuigen op groen gas (50%), elektriciteit (30%), biobrandstoffen (15%) en diesel (5%).

Grond-, weg- en waterbouw (GWW)

Bij het ontwerp, de aanleg, het beheer en het onderhoud van (vaar)wegen is vermindering van CO₂-uitstoot een voorwaarde. Materialen zijn zoveel mogelijk hergebruikt en herbruikbaar als bijdrage aan de circulaire economie. We bieden ruimte om te experimenteren met nieuwe technieken op en nabij onze infrastructuur om een bijdrage te leveren aan deze doelstelling. Hierbij dienen best practices tot voorbeeld (zoals energieopwekking door wegen).

De gezamenlijke wegbeheerders in Nederland kunnen veel invloed uitoefenen op de innovatiekracht van de GWW-sector. Door onze gezamenlijke aanbestedingskracht gericht in te zetten op innovatie ten behoeve van duurzaamheidsdoelen, kunnen we de verduurzaming van de GWW-sector versnellen. Hierbij zoeken wij de samenwerking met andere wegbeheerders.

Natuur en landschap

Bij aanleg, beheer en onderhoud van infrastructurele projecten wordt bekeken hoe de biodiversiteit, natuur- en landschapswaarden versterkt kunnen worden. Standaard wordt er getoetst aan de geldende kaders voor natuur en landschap. Ons beleid is erop gericht om landschappelijke, natuur en recreatieve waarde te versterken en versnippering van landschappen, leefgebieden en recreatieve routes te voorkomen. Waar nodig leggen we faunavoorzieningen aan. Deze verbeteren niet alleen de veiligheid van dieren, maar vormen ook voor de weggebruiker een veiligheidsmaatregel en bieden recreatieve mogelijkheden. Beheer en onderhoud van bermen vindt plaats met aandacht voor bestaande en potentiële natuurwaarden en extra kansen voor biodiversiteit en in balans met veiligheid.

Subdoelen

- *In 2030 is de CO₂-uitstoot door mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland samen verminderd tot maximaal 4,2 megaton;*
- *De kwaliteit van lucht voldoet uiterlijk in 2030 aan de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit (fijnstof en stikstof).*

Opgaven

Per subdoel zijn de opgaven en bijbehorende acties geformuleerd.

Subdoel: In 2030 is de CO₂-uitstoot door mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland samen ten minste verminderd tot maximaal 4,2 megaton. Nadrukkelijk streven is de CO₂-uitstoot verder te beperken richting 2,5 megaton.

Opgave: Verrichten van onderzoeken en uitvoeren van maatregelen gericht op van vermindering, verandering en verduurzaming van de mobiliteit.

Als uitgangspunt voor beleid geldt dat wij ons inzetten voor duurzame bereikbaarheid als belangrijk sturingsprincipe bij ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Daarbij streven we naar nabijheid en goede bereikbaarheid met duurzame vervoerswijzen.

Actie:

- 6.1 Samen met de regionale partners in Flevoland en Noord-Holland werken we aan een Regionaal mobiliteitsprogramma waarin we uitwerken hoe we uitvoering geven aan het Klimaatakkoord. De provincie vervult hierbij een procesrol. Door partijen te inspireren en te verbinden kan een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de verduurzaming van mobiliteit, aanvullend op onze eigen activiteiten.
- 6.2 In MRA-verband en in samenwerking met de gemeenten stimuleren we de aanleg van een dekkende laadinfrastructuur om de overstap naar elektrisch rijden te versnellen.
- 6.3 Samen met gemeenten en maatschappelijke partners stimuleren we de beschikbaarheid van overige hernieuwbare brandstoffen en energiedragers. Dit doen we onder andere via de voorschriften in concessies voor brandstofverkooppunten langs provinciale wegen.
- 6.4 In het kader van het project Clean Energy Hubs (CEH) worden initiatieven beoordeeld, geschikte locaties gezocht en kennis gedeeld voor de realisatie van één of meerdere CEH's (zie hoofdstuk 9 Goederenvervoer).
- 6.5 We stimuleren het gebruik van het OV (zie hoofdstuk 7 Kosteneffectief en vraaggericht OV).
- 6.6 We stimuleren het gebruik van de fiets (zie hoofdstuk 8 Vergroten aandeel fietsverkeer).

- 6.7 We brengen in kaart op welke manieren de combinatie fiets-OV-fiets kan bijdragen aan het terugdringen van het autogebruik en samen met onze gebiedspartners nemen we besluiten om deze combinatie te laten uitgroeien tot een volwaardig alternatief. Daarbij spelen fietsdeelconcepten en stallingsmogelijkheden een belangrijke rol.

Opgave: Terugbrengen van de CO₂-uitstoot door mobiliteit van onze eigen organisatie met 50% in 2030 ten opzichte van 2016.

Actie:

- 6.8 We maken afspraken met onze eigen werknemers over werken en vergaderen op afstand en stellen daarvoor ook moderne faciliteiten beschikbaar. Daarnaast stimuleren we het gebruik van fiets en OV of emissievrij vervoer.
- 6.9 We werken uit hoe we ons eigen wagenpark volledig emissievrij kunnen maken, zodat bij vervanging steeds de optie met de minste CO₂-uitstoot wordt gekozen die voldoet aan alle gestelde voorwaarden.
- 6.10 We nemen voorwaarden en financiële prikkels op in inkoopprocessen en stimuleren toeleveranciers en opdrachtnemers om hun mobiliteit te verminderen, veranderen en verduurzamen.

Opgave: Terugbrengen van de CO₂-uitstoot ten gevolge van onderhoud en nieuwe investeringen in infrastructuur met 32% in 2027.

Actie:

- 6.11 Uitvoering van het programma Duurzaamheid Infrastructuur 2019 - 2023. De maatregelenlijst van dit programma wordt periodiek geactualiseerd en waar mogelijk verder geconcretiseerd en vertaald in doelstellingen.

Opgave: In 2030 zijn de voertuigen in Flevolandse OV-concessies en het vervoer voor de Regiotaxi volledig emissievrij aan de uitlaat.

Actie:

- 6.12 Voor de heraanbesteding van de concessie IJssel-Vecht schrijven we voor dat gebruik wordt gemaakt van de elektrische bussen die door Keolis werden aangeboden voor de ingetrokken concessie IJssel-Vecht. Daarnaast bepalen we dat:
- Overige in te zetten bussen vanaf 1 januari 2026 emissievrij moeten zijn;
 - Al het in te zetten materieel vanaf 1 januari 2030 emissievrij moet zijn;
 - Zero-emissiematerieel gebruik moet maken van hernieuwbare energie of brandstof, die bij voorkeur regionaal is opgewekt.
- Via gunningscriteria dagen we de inschrijvers verder uit duurzame batterijen en een duurzame bedrijfsvoering aan te bieden.
- 6.13 Bij de volgende aanbesteding van de Regiotaxi schrijven we voor dat voertuigen volledig emissievrij zijn.

Subdoel: De kwaliteit van lucht voldoet uiterlijk in 2030 aan de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit (fijnstof en stikstof).

Opgave: Inzichtelijk maken in hoeverre we voldoen aan de advieswaarden van de WHO voor luchtkwaliteit, welke maatregelen hiervoor nodig zijn en uitvoering geven aan deze maatregelen.

Actie:

- 6.14 We werken uit hoe we de monitoring gaan vormgeven.
- 6.15 We geven concreet uitvoering aan de maatregelen uit het SLA zoals verwoord onder het thema Mobiliteit.

Prioriteiten

We stellen de volgende prioriteiten voor het doel Leefbaarheid en duurzaamheid:

- Wij geven het goede voorbeeld. Wij kunnen niet van anderen vragen, wat we zelf niet doen. Daarbij hoort ook dat wij urgentie uitstralen bij verduurzaming van mobiliteit, ook als dit niet in alle gevallen leidt tot de meest kosteneffectieve inzet van provinciale middelen en capaciteit;
- Maatregelen die reizigers verleiden tot gewenst gedrag krijgen de voorkeur boven dwingende maatregelen;
- Een belangrijk aandachtspunt is dat verduurzamingsmaatregelen niet mogen leiden tot vervoerarmoede en hogere kosten voor mensen met lagere inkomens.

7 Openbaar Vervoer

De provincie streeft naar een kosteneffectief openbaarvervoersysteem dat aansluit op de mobiliteitsvraag van met name forenzen, scholieren en van mensen die van het openbaar vervoer afhankelijk zijn.

Inleiding

De bus en trein zijn belangrijke vervoermiddelen voor veel inwoners en bezoekers van Flevoland. Om naar school, werk of de winkels te gaan maar ook voor het bezoeken van familie of dokter. Op een gemiddelde werkdag in 2019 stapten circa 73.760 reizigers in en uit de trein¹ op de stations in Flevoland. Van de bus maakten per werkdag gemiddeld 84.400 reizigers gebruik².

Het openbaar vervoer (OV) levert een duurzame bijdrage aan de mobiliteit. Op drukke assen ontlast het OV het wegennet en daardoor blijven steden en bestemmingen goed bereikbaar. Daarnaast zorgt het OV ervoor dat inwoners die geen auto kunnen of willen rijden mobiel blijven. Dit vraagt wel steeds een keuze tussen snelheid (gestrekte routes) of nabijheid (kronkelen door de wijken). Het OV kan niet bij iedere voordeur stoppen maar moet wel bereikbaar zijn voor de reiziger. Tot slot willen we voor het beschikbare budget zo veel mogelijk passende OV-mobiliteit aanbieden. Dat betekent dat ook de (kosten)efficiency een rol speelt.

De kwaliteit van het OV in Flevoland wordt steeds beter. Het comfort neemt toe: in december 2023 met de instroom van elektrische bussen met een lage vloer, goede stoelen, WiFi en actuele reisinformatie. Ook op de haltes en knooppunten verbetert de reisinformatie met de komst van nieuwe displays en klantvriendelijke vertrekschema's. Uniforme tariefafspraken in het Tarievenhuis Oost Nederland en één gezamenlijk merk 'RRReis' zorgen ervoor dat het OV in Gelderland, Overijssel en Flevoland herkenbaar en aantrekkelijk is voor de reizigers.



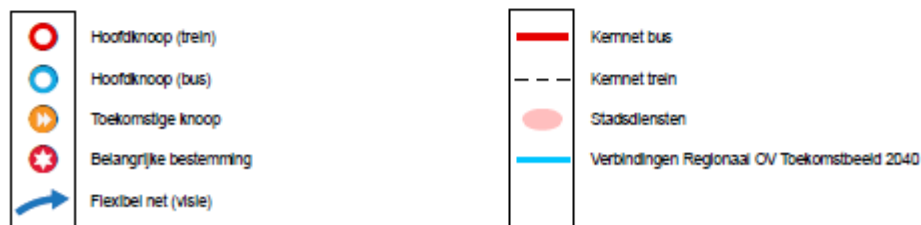
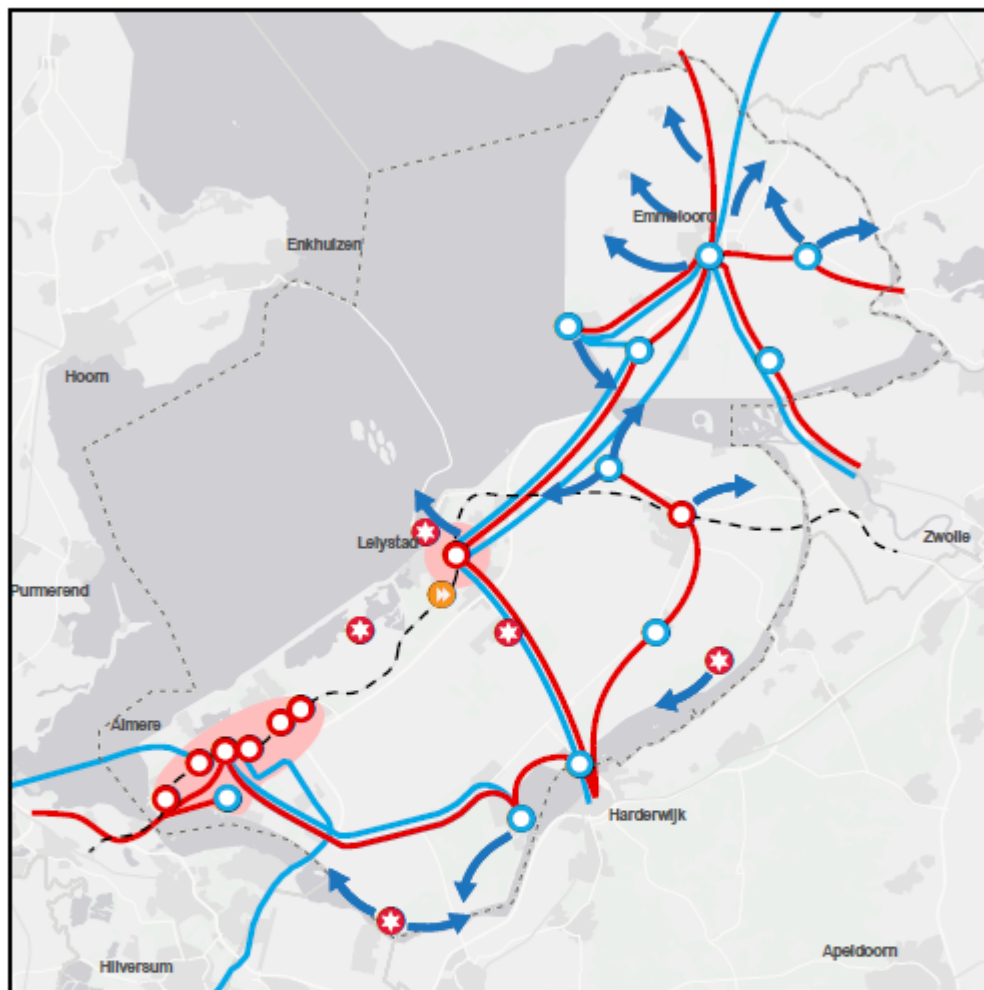
In de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 en de OV-visie 2014-2024 staan de ambities voor het openbaar vervoer. In november 2019 is het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland & Flevoland, Kansrijke noodzaak, schaa sprong naar het mobiliteitssysteem van morgen' (ROVT 2040) vastgesteld. Het ROVT 2040 was de regionale inbreng in het Landelijk Toekomstbeeld OV 2040. Het Rijk, de decentrale overheden en de spoorsector zijn het in februari 2021 eens geworden over de landelijke

¹ Het aantal reizen met een herkomst of een bestemming op het betreffende station (per gemiddelde werkdag), bron: <https://dashboards.nsjarverslag.nl/reizigersgedrag>.

² Meetjaar 2019: Concessie IJsselmond: ca. 2 miljoen instappers op werkdagen per jaar, 7800 reizen per werkdag. Concessie Lelystad: ca. 1,2 miljoen instappers op werkdagen per jaar, 5000 reizen per werkdag. Concessie Almere: Circa 18 miljoen instappers op werkdagen per jaar, 71.600 reizen per werkdag.

ontwikkelagenda daarvoor. Deze toekomstbeelden liggen niet in beton maar geven richting aan de doorontwikkeling van het OV. Nieuwe trends, kansen en uitdagingen kunnen de plannen bijsturen. In het regionaal OV Toekomstbeeld is een aantal hoofdverbindingen benoemd die in 2030 - 2040 e.v. met Hoogwaardig OV (HOV)-aanbod of zelfs een railverbinding, een aantrekkelijk alternatief voor de auto kunnen bieden. De verbindingen komen samen bij knooppunten. Het kaartje hieronder laat het beoogde netwerk van verbindingen en knooppunten zien. Het realiseren van deze toekomstvisie zal stapsgewijs gaan en in samenspraak met o.a. gemeenten en vervoerders.

KERNNET OPENBAAR VERVOER



Provincie Flevoland is verantwoordelijk voor het busvervoer in de concessies IJsselmond en Stadsvervoer Lelystad. Deze concessies maken vanaf uiterlijk december 2023 onderdeel uit van de opnieuw aanbestede concessie IJssel-Vecht. De gemeente Almere is als gedelegeerd opdrachtgever verantwoordelijk voor het busvervoer in de stad en regio rond Almere. Het Rijk is verantwoordelijk voor de spoorinfrastructuur en de concessieverlening voor het hoofdrailnet.

Via samenwerking met gemeenten, andere provincies, de Vervoerregio Amsterdam, Rijk, ProRail en vervoerders werken wij aan de doorontwikkeling van (concessiegrensoverschrijdende) buslijnen, treindiensten en OV-knooppunten.

OV-concessies

Een belangrijke taak van de provincie is om OV-concessies aan te besteden en te beheren. Het beheer van OV-concessies is ondergebracht bij de samenwerkingsorganisatie OV Oost. Hier werken adviseurs en concessiebeheerders van de provincies Gelderland, Overijssel en Flevoland aan professioneel concessiebeheer. Door kennis te bundelen binnen OV Oost is efficiënter werken en een sterk opdrachtgeverschap van de provincies richting de OV-bedrijven mogelijk. De medewerkers van OV-Oost werken binnen de kaders van het bestek van de OV-concessie. Aandachtsgebieden:

- Uitvoeringskwaliteit van de concessie: stiptheid busvervoer en voorkomen van rituitval;
- Betrouwbare aansluitingen tussen bus en trein;
- Sociale veiligheid: bevorderen veiligheid reizigers en personeel o.a. door het verminderen van het aantal incidenten;
- Aantrekkelijk aanbod aan tarieven voor de reizigers;
- Aanbod van (reis)informatie over het OV en andere mobiliteit via een open platform;
- Datalevering voor monitoring en beleidsontwikkeling;
- Duurzaamheid van de voertuigen en werkprocessen;
- Ontwikkelen van het lijnennet en vervoeraanbod zodat dit blijft aansluiten op de vervoervraag.

Veel onderwerpen bespreken we met gemeenten en de reizigersadviesorganisaties (ROCOV Flevoland). In het jaarlijks vervoer- en ontwikkelplan vertelt de vervoerder hoe hij de concessie blijft verbeteren.

Om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren werken de vervoerbedrijven en politie steeds meer samen met moderne hulpmiddelen. In de komende periode zullen we deze vernieuwing ook vastleggen in ons beleid.

Regiotaxi

Voor de inwoners van Flevoland is de Regiotaxi beschikbaar als mobiliteitsoplossing op tijdstippen en trajecten waarop het gewone OV niet rijdt.

Het aantal OV-ritten met de Regiotaxi ligt in de afgelopen jaren stabiel rond het gemiddelde van 1.200 ritten per maand (het aantal WMO-ritten is circa 10.100 per maand). De gemiddelde ritafstand ligt op 19 km per rit. Topbestemming is Station Almere Centraal en daarnaast een viertal aan zorg gerelateerde adressen in en buiten Flevoland.

Met de huidige vervoerder wordt gekeken naar de wijze waarop de ontsluiting van de kleine kernen geoptimaliseerd kan worden. We zien nog ruimte om de Regiotaxi en het OV-aanbod beter op elkaar af te stemmen. De mobiliteit van de inwoners van Flevoland moet geborgd blijven. Maar met een effectievere inzet kunnen we inkoop van 'overcapaciteit' voorkomen.

In 2024 wordt gestart met de voorbereidingen voor de nieuwe aanbesteding (gunning in 2025). Verduurzaming en verdergaande integratie met het reguliere openbaar vervoer zullen daarin centraal staan.

Ontwikkelingen en uitdagingen

Ontwikkelingen

Heraanbesteding concessie IJssel-Vecht

Na het intrekken van de concessie IJssel-Vecht in de zomer van 2020 is een heraanbesteding gestart. De nieuwe concessie IJssel-Vecht start op zijn vroegst in december 2022. Het Flevolandse deel (concessies IJsselmond en Lelystad) komt uiterlijk in december 2023 in deze concessie. Het laatste

jaar van de lopende concessies zal al in het teken staan van de implementatie van deze concessie. Wij streven naar een soepele overgang waarvan de reiziger zo min mogelijk hinder heeft.

Anders betalen in het OV en Tarievenhuis Oost Nederland

Het in 2017 geïntroduceerde Tarievenhuis Oost Nederland is een goede stap naar een eenvoudig en voor de reiziger aantrekkelijk aanbod aan regionale abonnementen en kortingsproducten. De meeste producten zijn geldig in heel OV-Oost (Gelderland, Overijssel en Flevoland, met uitzondering van Almere). Hierdoor heeft de reiziger bij de aanschaf van zijn reisproduct steeds minder last van concessiegrenzen. Het reisgedrag gaat misschien blijvend veranderen na de Corona-crisis. We gaan kijken of nieuwe reisproducten nodig zijn die hierop inspelen.

Vooraf incidentele reizigers en niet OV-gebruikers vinden de OV-Chipkaart vaak ingewikkeld. Vanaf 2023 is het mogelijk om ook in en uit te checken met de bankpas of telefoon. Dit maakt het reizen met OV eenvoudiger.

Uitdagingen

Reizigersaantallen

Tot de uitbraak van het Corona-virus in het voorjaar van 2020 was het aantal reizigers in de bus in de concessie IJsselmond redelijk stabiel. Op het dieptepunt van de Corona-crisis zakten de reizigersaantallen terug tot 20% ten opzichte van 2019. Reizen met een mondkapje werd verplicht en afstandsonderwijs, thuiswerken en digitaal vergaderen raakten snel ingeburgerd. In 2020 en 2021 schommelde het OV-gebruik sterk tussen de ongeveer 50 en 80% van de reizigersaantallen in 2019. Dit kwam door een afwisseling van beperkende maatregelen via lockdowns en het steeds weer voorzichtig openstellen van de samenleving. De laatste lockdown liep door tot in januari 2022. In februari 2022 kruipen de reizigersaantallen weer richting de 70%. De reizigersopbrengsten stijgen veel langzamer. Veel reizigers hebben hun abonnement opgezegd en reizen minder vaak. Dankzij de financiële steun van het Rijk in de vorm van een Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) is het mogelijk (geweest) om het OV-aanbod in Flevoland op peil te houden. Het is onzeker hoe snel en in welke mate de reizigers weer terugkomen en of het Rijk bereid is tot een vorm van financiële compensatie in 2023. De OV-sector houdt rekening met een herstelperiode tot en met 2025. Naast dat de reizigersopbrengsten dus onder druk staan, heeft de OV-sector net als andere sectoren veel last van de stijgende prijzen van brandstof, personeel en materialen. Hierdoor krijgen we vermoedelijk te maken met relatief hoge indices die de provincie moet toepassen op haar vergoeding aan de OV-bedrijven.

Een andere ontwikkeling is het toenemende gebruik van e-bikes. Voor afstanden tot 15 kilometer is deze snelle fiets een goed alternatief voor de bus. Vanuit gezondheidsperspectief is dit gunstig. Voor de business-case van het OV is het enerzijds positief als de spits-piek afvlakt, anderzijds als fietsers bij regen of kou toch gebruik willen maken van de bus wordt het reizigersaanbod grilliger.

De uitdaging is dus om het OV te laten aansluiten op het veranderende reisgedrag. We willen een goede basisvoorziening blijven bieden zodat de kernen hun buslijn kunnen behouden. Op buslijnen die het kernnet vormen rijdt op werkdagen tussen 7.00 en 19.00 uur 1 x per uur een bus. Op overige lijnen (in de OV-visie worden deze lijnen het 'flexnet' genoemd) moet het aanbod aansluiten op de vraag: maatwerk dus.

We moeten ook flexibel kunnen inspelen op snelle veranderingen in het reisgedrag, bijvoorbeeld door een lockdown bij een pandemie. Als scholen of evenementenlocaties sluiten dan schalen we sommige buslijnen direct af. Daarnaast maken vervoerders afspraken met scholen en andere instellingen over het spreiden van het reizigersaanbod. Als reizigers zich spreiden over de dag en daardoor de 'hyperspits' afvlakt, is een efficiëntere inzet van mensen en voertuigen mogelijk. Dit is gunstig voor de betaalbaarheid van het openbaar vervoer.

Samen met de gemeenten willen wij andere oplossingen vinden voor momenten en plaatsen waar de reizigersvraag zo beperkt is dat het rijden van OV-bussen met een vaste dienstregeling te duur is. Als eerste onderzoeken we of 'optimalisering' van het vervoeraanbod een oplossing biedt, bijvoorbeeld lagere frequenties, een buurtbus of een andere mobiliteitsoplossing die inwoners naar een OV-knooppunt brengt. Er zijn ook andere oplossingen: cofinanciering van een buslijn door andere partijen of het aanbod van Regiotaxi en OV beter op elkaar afstemmen. Dit kan een leiden tot meer Regiotaxiriten maar ook afspraken over de vooraanmeldtijd van de Regiotaxi kunnen deze

modaliteiten beter op elkaar laten aansluiten. Een belangrijke vraag is wat het de reiziger en overheden mag kosten om ook een kleine mobiliteitsvraag te faciliteren.

Er is ook kleinschalig mobiliteitsaanbod, al dan niet uitgevoerd door vrijwilligers, dat veel inwoners niet kennen. Dat is jammer. Een extra platform voor vrijwilligersvervoer als 'www.ikwilvervoer.nl' leidt naast het *RRReis*-platform en andere MaaS-platforms mogelijk tot verwarring. We onderzoeken daarom of we de data over deze mobiliteitsvoorzieningen kunnen koppelen aan het *RRReis*-platforms en beschikbaar kunnen stellen voor MaaS-platforms. De organisaties achter deze (vrijwillige) voorzieningen moeten hier vanzelfsprekend wel mee instemmen.

Op het spoor zien we een grote uitstroom in de ochtend richting Amsterdam e.o. De treinen richting Flevoland zijn 's ochtends een stuk minder gevuld. Dit is een risico omdat NS dan minder bereid kan zijn om extra treinen vanuit Flevoland richting de randstad in te zetten.

Toegankelijkheid

Veel haltes in Flevoland zijn opgehoogd en voorzien van geleide lijnen voor blinden en slechtzienden. In de OV-concessie IJsselmond stapt 72% van de reizigers in of uit op een opgehoogde halte. Het aantal haltes met geleide lijnen is kleiner, nog maar 28% stapt in of uit bij zo'n halte. Door de combinatie van bussen met een lage vloer en een toegankelijke inrichting van haltes zijn we op de goede weg. We geven zoveel mogelijk prioriteit aan het aanpassen van haltes met veel in- en uitstappers, omdat we daarmee de grootste effecten voor de reizigers bereiken. Haltes moeten ook veilig bereikbaar zijn. Wij geven hierover advies bij onderhouds- en nieuwbouwprojecten aan provinciale en gemeentelijke wegen. Bij nieuwbouw en onderhoudswerkzaamheden aan de weg- en halte-infrastructuur moeten bushaltes toegankelijk worden gemaakt in overeenstemming met de daarvoor geldende CROW-normen.

De mentale toegankelijkheid is minstens zo belangrijk: eenvoudige en vindbare (reis)informatie en een begrijpelijke tariefstructuur. Een groot deel van bevolking is laaggeletterd. De website en de apps van de concessie IJssel-Vecht zullen daarom aan de eisen van toegankelijkheid moeten voldoen. Reizen met je bankpas of telefoon zorgt er ook voor dat inwoners eenvoudiger de bus kunnen nemen.

Subdoelen

Wij streven naar een zo hoog mogelijk maatschappelijk rendement van de inzet van provinciale middelen voor exploitatie van het openbaar vervoer. Met het OV willen we een bijdrage leveren aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling, de duurzaamheid en de leefbaarheid van Flevoland.

- *Aantrekkelijk alternatief voor de auto op een concreet aantal (5 nader te bepalen) kansrijke en congestiegevoelige verbindingen: het OV-gebruik groeit op deze verbindingen meer dan het autogebruik en de reistijdverhouding verslechtert niet;*
- *Ontsluiten van (nieuwe) ruimtelijk-economische ontwikkelingen;*
- *Een vraaggericht, betaalbaar en dekkend openbaar vervoer;*
- *De kwaliteit van het openbaar vervoer op orde houden;*
- *Toegankelijk openbaar vervoer o.a. voor reizigers met een beperking: 80% van de reizigers stapt op bij een halte die voldoet aan de eisen van fysieke toegankelijkheid, 50% stapt op bij een halte die daarnaast voldoet aan de eisen van visuele toegankelijkheid.*

Opgaven

Per subdoel zijn de opgaven en bijbehorende acties geformuleerd.

Subdoel: *Aantrekkelijk alternatief voor de auto op een concreet aantal (5 nader te bepalen) kansrijke en congestiegevoelige verbindingen: het OV-gebruik groeit op deze verbindingen meer dan het autogebruik en de reistijdverhouding verslechtert niet.*

Dit moet leiden tot meer reizigers die kiezen voor OV op deze verbindingen.

Opgave: Passende verbindingen en dienstregeling spoorvervoer bij groei van aantal inwoners en Arbeidsplaatsen.

Actie:

- 7.1 De provincie neemt deel aan relevante OV- en spooroverleggen binnen en buiten de MRA en lobbyt voor betere spoorverbindingen in alle windrichtingen:
- Amsterdam/Schiphol: voorbereiding invoering dienstregeling 'Model II OV-SAAL middellange termijn' (Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad) in 2029;
 - Versnellen van de verbinding met Noord en Oost-Nederland, via bestaand spoor en/of Lelylijn. De Lelylijn biedt kansen voor de Noordoostpolder die daarmee een aansluiting krijgt op het landelijk spoornet;
 - Verbinding van Almere naar Utrecht, de vierde en toekomstig vijfde stad van Nederland goed met elkaar verbinden met trein en bus. Dit vergroot de economische kracht van de regio en draagt bij aan het oplossen van wegknelpunten op deze corridor.

Opgave: OV-ontsluiting Lelystad Airport in vroege en late uren.

Actie:

- 7.2 2022-2024: Samen met het Rijk, NS, ProRail en de gemeenten Lelystad en Almere afspraken maken over de realisatie van een passende openbaar vervoer verbinding tussen de regio Amsterdam en Lelystad Airport in de vroege en late uren. In de beginfase ligt bediening per bus voor de hand; op termijn, als het aantal gebruikers van Lelystad Airport toeneemt, is wellicht vervoer per trein mogelijk.
- 7.3 2022-2023: Met gemeente Lelystad verkennen we op welke wijze we Lelystad Airport op langere termijn willen ontsluiten. We verwachten positieve effecten van een busbaan tussen Lelystad-CS en Lelystad Airport en voeren daarom met de gemeente Lelystad een verkenning uit naar de mogelijkheden voor aanleg van deze busbaan. Deze busbaan draagt naar verwachting ook bij aan een betere openbaar-vervoerontsluiting van het zuidelijk deel van Lelystad en bedrijventerrein Larserpoort.

Opgave: Passende (HOV) busverbindingen bij groei van aantal inwoners en arbeidsplaatsen.

Actie:

- 7.4 2022-2024: Voor een aantal verbindingen zien we in lijn met het Regionaal OV Toekomstbeeld kansen voor verbetering (hoogwaardig OV, HOV) of introductie van buslijnen voor de komende en volgende concessieperiode (2022-2040). Dit gaan we verder met gemeenten onderzoeken. Via de aanbesteding van de concessie IJssel-Vecht en naburige concessies willen we de verbeteringen stapsgewijs realiseren. Tot slot onderzoeken we of er aanpassingen in de infrastructuur nodig zijn voor betere doorstroming en hoe we deze kunnen realiseren. Kansrijke relaties:
- Lelystad - Urk - Emmeloord (- Heerenveen - Groningen);
 - Lelystad-Harderwijk;
 - Urk-Emmeloord-Kampen (- Zwolle);
 - Almere - Oosterwold (fase 2) - Zeewolde;
 - Lelystad-Enkhuizen (in afstemming met concessieverlener provincie Noord-Holland);
 - Almere Pampus - Almere Poort: nieuwe HOV-verbinding;
 - Almere - Blaricum - Utrecht Science Park (daarnaast blijft de provincie zich inzetten voor het verbeteren van de treinverbinding Almere-Utrecht).

Al bekende knelpunten doorstroming:

- Rond station Lelystad Centrum;
- Station Lelystad Centrum - Lelystad - Airport.

Subdoel: Ontsluiten van (nieuwe) ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

Aan de hand van het nieuwe beleidskader 'Bediening openbaar vervoer' toetsen wij of er OV-verbindingen nodig en mogelijk zijn naar bijvoorbeeld nieuwe wijken als Dronten West, Lelystad Warande, toeristische locaties als Schokland en de Markerwadden of bedrijventerreinen in gemeente Noordoostpolder. En als regulier OV te kostbaar is dan gaan we in gesprek over een maatwerkoplossing waarbij alle betrokken partijen hun inbreng hebben. Te denken valt aan een buurtbus, andere mobiliteit naar een OV-knooppunt en/of aanhaken op de ontwikkeling van een Maas-platform (zie Hoofdstuk 1).

Opgave: OV laten aansluiten op groei (grootschalige) woningbouw en ontwikkellocaties.

Actie:

- 7.5 We doen onderzoek en willen afspraken maken met het Rijk, MRA-partners en gemeente Almere over de woningbouwopgave in deze stad en daarbij passende OV-ontsluitingen zoals een IJmeerverbinding. Voor de woningbouwopgave op Pampus is de IJmeerverbinding voor ons een randvoorwaarde.
- 7.6 We verkennen op welke wijze de groei van het aantal woningen in Lelystad met het OV ontsloten moet worden (bus en trein, mogelijk nieuw station Lelystad Zuid).
- 7.7 2022: We verkennen of het zinvol en haalbaar is om Nationaal Park Nieuw Land te bedienen met OV en op welke wijze (relatie ontwikkelagenda Flevo- Hanzelijn).
- 7.8 2022: Met de provincies Gelderland en Overijssel als concessieverleners van de concessie IJssel-Vecht en de nieuwe vervoerder verkennen we welke rol het OV kan vervullen bij de bereikbaarheid van evenementen en attracties in samenhang met de initiatieven vanuit 'Smart Mobility' en de rollen van andere stakeholders.

Subdoel: Een vraaggericht, betaalbaar en dekkend openbaar vervoer.

Opgave: Een logisch OV-netwerk met goede haltevoorzieningen en dat op knooppunten wordt gevoed met reizigers die overstappen vanuit OV of andere modaliteiten.

Actie:

- 7.9 Via de aanbesteding van de OV-concessies zorgen wij voor een logisch en meer flexibel OV-netwerk waarbij de nieuwe OV-vervoerders 'MaaS-vriendelijk' zijn en meewerken aan MaaS-initiatieven als die in gemeente Noordoostpolder. Hierdoor wordt het (deel)mobiliteitsaanbod op knooppunten beter ontsloten.

Subdoel: De kwaliteit van het openbaar vervoer op orde houden.

Opgave: Zorgdragen voor een betrouwbaar, aantrekkelijk en veilig busvervoer

Actie:

- 7.10 Door actief concessiebeheer zorgen dat de vervoerders zich aan de eisen van en zijn beloften voor de concessie houdt en de concessie zich door ontwikkelt in afstemming met alle betrokken partijen met als doel de OV-mobiliteit voor onze inwoners in afstemming met andere mobiliteitsvormen te optimaliseren.
- 7.11 Door actief concessiebeheer de vervoerder stimuleren om de reizigersaantallen in het OV na de Corona-pandemie weer te laten groeien richting het niveau van 2019 waarbij het afvlakken van de 'hyperspits' gewenst is.

Subdoel: Toegankelijk openbaar vervoer o.a. voor reizigers met een beperking: 80% van de reizigers stapt op bij een halte die voldoet aan de eisen van fysieke toegankelijkheid, 50% stapt op bij een halte die tevens voldoet aan de eisen van visuele toegankelijkheid.

Opgave: Naast het verbeteren van de fysieke en visuele toegankelijkheid (haltes, knooppunten en materieel) vooral ook de mentale toegankelijkheid van het OV verbeteren.

Actie:

- 7.12 Wij zorgen dat de OV-ambassadeurs hun werk in Flevoland (behalve Almere) kunnen blijven doen en dat hun bekendheid onder de inwoners toeneemt.
- 7.13 Wij zorgen dat steeds meer haltes fysiek en visueel toegankelijk worden. Langs provinciale wegen doen we dit door bij grotere vernieuwings- en onderhoudswerkzaamheden het toegankelijk maken mee te nemen in het werk. We richten ons op de haltes met het grootste effect (veel in/uitstappers). Gemeenten kunnen de mobiliteitssubsidie van provincie gebruiken als cofinanciering voor het toegankelijk maken van haltes langs gemeentelijke wegen. Er komt een kader waarin staat wat de criteria zijn om te bepalen of haltes wel/niet toegankelijk moeten worden.

Prioriteiten

De prioriteit ligt bij OV-oplossingen die zoveel mogelijk inwoners faciliteren: de dikke stromen.

Een uitgangspunt is dat het maatschappelijk rendement van de uitgaven aan het OV moet worden vergroot. De kosten van maatregelen ter verbetering van het OV moeten in beginsel worden gedekt door hogere vervoeropbrengsten (inclusief financiering door derden) of kostenbesparingen. Dit kan ook door kostenbesparingen of opbrengstverhogingen elders in het netwerk. Toekomstige aanbestedingen bieden kansen voor optimalisering van het OV-aanbod.

Mochten voor extra OV-aanbod op hoofdassen, de ontsluiting van kleine kernen met (flexibel) OV of andere mobiliteitsoplossingen meer financiële middelen dan de huidige concessiebudgetten wenselijk zijn dan zal hiervoor een voorstel aan Provinciale Staten worden gedaan.

8 Fiets

Het aandeel fietsverkeer vergroten door het versterken van het Regionale Fietsnetwerk Flevoland en het fietsgebruik te stimuleren.

Inleiding

De fiets kan zich verheugen in een steeds grotere belangstelling. 'De fiets' draagt bij aan een goede (stedelijke) leefomgevingskwaliteit. Bij fietsgebruik vindt er geen uitstoot van schadelijke stoffen plaats. Meer fietsgebruik draagt bij aan het tegengaan van filevorming binnen de bebouwde kom en op de routes tussen de woonkernen. Als het gaat om een duurzame, gezonde, inclusieve, bereikbare en leefbare toekomst, dan komt stevast de fiets prominent naar voren. Vergeleken met andere manieren van vervoer is fietsen goedkoop, gezond en neemt het weinig ruimte in. Met de huidige maatschappelijke veranderingen als gevolg van corona, blijkt dat de fiets een veerkrachtig middel is. De fiets heeft de wind in de rug en kan rekenen op een brede ondersteuning. Tegelijkertijd zijn er zorgen over het aantal ongelukken en slachtoffers onder fietsers en is het streven de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren.

De provincie onderschrijft dat actieve mobiliteit en daarmee de fiets een essentieel onderdeel is van een optimaal functionerend duurzaam en verkeersveilig mobiliteitssysteem. De provincie zal dan ook samen met gemeenten en rijk zich inzetten om het aandeel fietsverkeer te vergroten.

In de mobiliteitsvisie Flevoland 2030 staan de ambities voor het thema Fiets. Het vergroten van het aandeel fietsverkeer vraagt veel inspanning. De wegen, fietspaden en snel- en doorfietsroutes vragen om aanpassingen om de groei en verschillende typen fietsers te accommoderen. Om het aandeel fiets te vergroten zijn investeringen in de fietsinfrastructuur van vitaal belang.

Het vergroten van het aandeel fietsverkeer vraagt om een integrale benadering/afstemming met andere beleidsthema's en opgaven binnen mobiliteit en daarbuiten.

Aanpak vraagt om integrale benadering met andere beleidsthema's op het gebied van: Leefbaarheid en duurzaamheid (Regionaal Mobiliteits Plan RMP), Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), Openbaar Vervoer en de Ruimtelijke en economische opgaven en Recreatie & Toerisme.

Via samenwerking met gemeenten, regio, andere provincies, Rijk werken wij aan de doorontwikkeling van thema Fiets.

Samenwerken met gemeenten, regio en Rijk

In regionaal MRA-verband door invulling te geven aan het MRA Greendeal: Duurzame Fiets metropool. De Greendeal staat voor het versterken van een regionaal fietsnetwerk, het formuleren van een stimuleringspakket van en via regionale overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen gericht op een attractieve, duurzame, comfortabele en servicegerichte Fietsmetropool.

In Landelijk verband door invulling te geven aan het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF).

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets heeft als ambitie dat fiets een wervend en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor. Rijk en regio geven hiermee concrete en structurele uitwerking aan de Schaalsprong Fiets. Het Rijk en de regio's spreken gezamenlijk af dat de vijf MIRT-regio's in 2021 regionale Fietsnetwerkplannen opstellen die samen optellen tot een Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

Het programma bestaat uit het versterken en stimuleren van:

- Samenhangende projecten voor doorfietsroutes,
- Binnenstedelijke hoofd- en schoolroutes en recreatieve fietsroutes.
- Projecten fietsparkeren binnenstedelijk en bij OV,
- Het fietsgebruik door fietscampagnes bij bedrijven, scholen en instellingen.

Ambitie en Fietspadenplan

De provincie streeft naar een toename van het aantal fietskilometers door een goede bereikbaarheid per fiets van de ruimtelijk-economische en maatschappelijke bestemmingen als alternatief voor auto, bromfiets of busvervoer. Voor de uitwerking van deze ambitie Fiets heeft de provincie een bedrag van € 44,0 miljoen gereserveerd. De uitwerking van de ambitie Fiets krijgt zijn beslag in het Fietspadenplan.

De randvoorwaarden voor het vergroten van het aandeel fietsverkeer zijn:

- Aantrekkelijk, direct en een veilig fietspadennetwerk;
- Het fietsnetwerk biedt aansluiting op belangrijke overstappunten (hubs) rond OV, carpoolplaatsen, cultuurhistorische plaatsen, land-art objecten en toeristische attracties;
- Het fietspadennetwerk is steeds meer afgestemd op de onderlinge snelheidsverschillen van de fietsers als gevolg van onder andere een toename van het aantal fietsers met een e-fiets.

Uitdagingen

Het gebruik van de fiets in de provincie Flevoland is relatief laag. De steden Lelystad en Almere blijven achter wat betreft het landelijk fietsgebruik in de steden. In het landelijk gebied ligt de uitdaging in het aantrekkelijker maken van fietsroutes in afwisseling/beleving en de bescherming tegen wind. De provincie zet in op met name de regionale snelle, comfortabele, aantrekkelijker en veilige fietsverbindingen. De provincie doet dit door de aanleg van een Metropolitane SnelFietsRoute Almere-Lelystad als onderdeel van de snelfietsroute Amsterdam-Almere-Lelystad gelegen in de Metropoolregio Amsterdam. In de toekomst moeten "doorfietsroutes" een belangrijke bijdrage leveren in het vergroten van de aantrekkelijkheid en directheid van fietsverbindingen tussen de woonkernen en omliggende provincies.

Uitdaging:

Het stimuleren van het fietsgebruik is een belangrijke uitdaging en vraagt om doorzettingsvermogen voor de komende jaren. Alleen met een gezamenlijke aanpak met gemeenten en rijksoverheid, waarbij de fiets als volwaardige modaliteit wordt gezien, kan het aandeel van de fiets worden vergroot.

De provincie stimuleert en faciliteert:

- De gemeentelijke fietsroutes, die een onderdeel vormen van het Regionale Fietsnetwerk Flevoland;
- Werkgevers, scholen en instellingen door het voeren van fietscampagnes;
- Campagnes van Toerisme Flevoland de aandacht op Flevoland als aantrekkelijke fietsregio. Marktpartijen en andere overheden bij initiatieven op het gebied van: deelfietsystemen (waaronder e-bikes), fietsparkeren bij stedelijke openbaar vervoer knooppunten;
- Het fietsgebruik te stimuleren onder het eigen personeel waaronder de inzet van e-bikes als alternatief voor de auto in geval van kortere ritten.

Verkeersveiligheid fiets en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Het vergroten van de verkeersveiligheid voor fietsers is het belangrijkste argument om fietsknelpunten in het fietsnetwerk op te lossen. Dit doet de provincie door uitvoering te geven aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

Strategisch Plan Verkeersveiligheid en thema Fiets (SPV)

Het SPV schets het verkeersveiligheidsbeleid voor het komende decennium. Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. De thema's komen voort uit een gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid. De aanpak is geformuleerd op basis van in totaal negen risico's thema's (zie hoofdstuk 5: Verkeersveiligheid).

Voor het thema Fiets zijn met name de risicothema's: 2 en 4 uit het SPV van belang voor de prioritering van de fietsknelpunten.

Risicothema 2: Fietsers en landbouwverkeer.

Het fietsen op wegen met landbouwverkeer vergroot het risico op een ongeval met ernstige afloop. De landbouwwegen in de provincie kenmerken zich door lange rechtstanden, brede landbouwvoertuigen en hoge rijsnelheden in relatie tot de wegbreedte.

Het opnemen van een fietsvoorziening op of langs deze landbouwwegen verkleint het risico op een ongeval voor de fietsers. Niet in alle gevallen zijn fietsvoorzieningen haalbaar op landbouwwegen vanwege kosten en/of het geringe fietsgebruik. Een alternatief voor het realiseren van fietsvoorzieningen is de inzet op een lagere rijsnelheid op de landbouwwegen (bijvoorbeeld 60 km/u in plaats van 80 km/u).

Risicothema 4: Kwetsbare verkeersdeelnemers Fiets (e-bike), snorfiets, bromfiets, ouderen.

In de provincie valt het grootste deel van het aantal letselslachtoffers met de fiets binnen de bebouwde kom, en dan voornamelijk op kruispunten. Enkel in Noordoostpolder valt een groter deel van de fietslachtoffers buiten de kom.

Om het risico van ongevallen bij fietsers te verlagen vallen een drietal doelgroepen op: fietsers met een e-bike, fietsers in de leeftijd van 55-74 jaar en kinderen op de fiets van 4-17 jaar (vooral jongens 4-12 jaar). Het verkleinen van het risico op fietsongevallen onder deze doelgroepen richt zich voornamelijk op de inzet van: informatie, voorlichting en educatie.

Subdoelen

- *Een volledig, veilig en aantrekkelijk regionaal fietsnetwerk;*
- *Reizigers verleiden tot fietsgebruik.*

Opgaven

Per subdoel zijn de opgaven en bijbehorende acties geformuleerd.

Subdoel: Een volledig, veilig en aantrekkelijk regionaal fietsnetwerk.

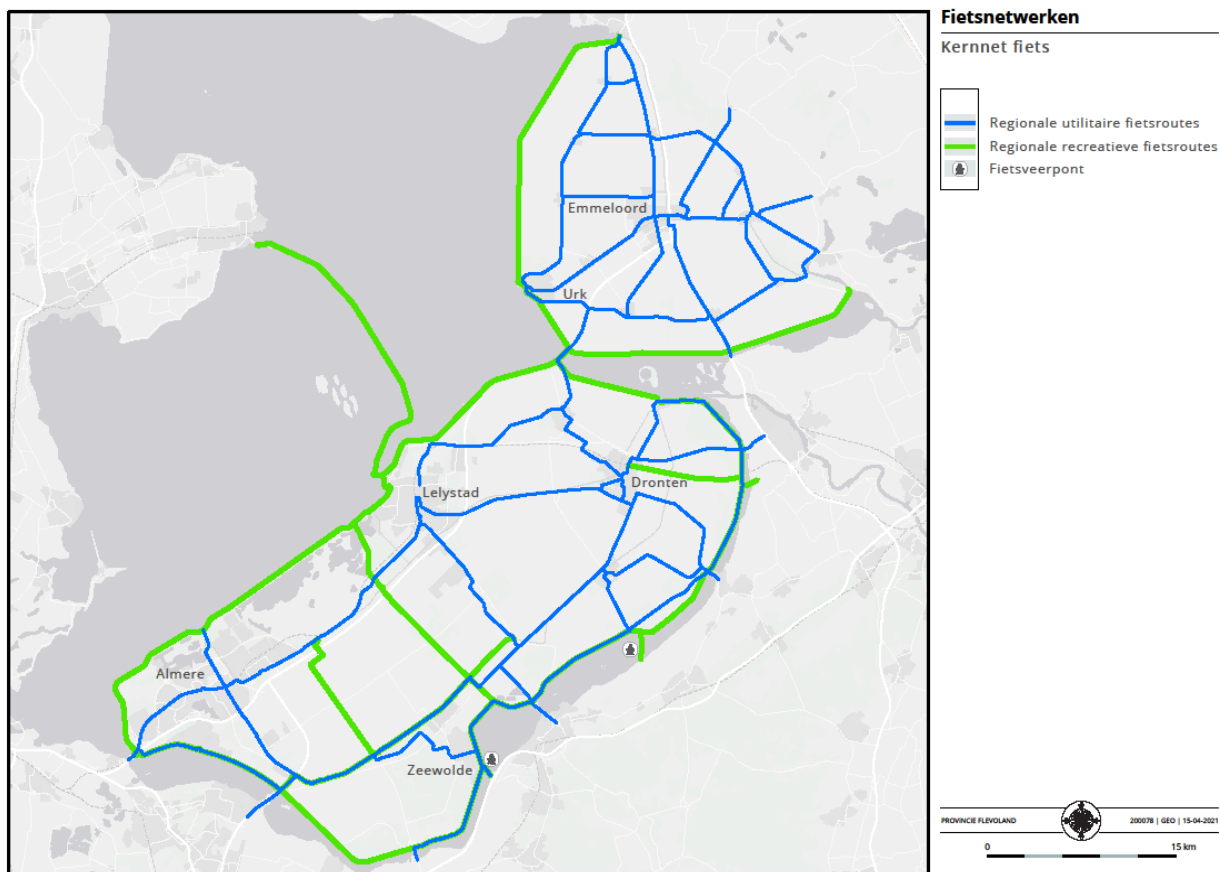
Opgave: Verbeteren samenhang en completeren netwerk.

Kernnet Fiets Flevoland

De provincie heeft een verantwoordelijkheid waar het regionale fietsroutes betreft. Daarom is een Kernnet Fiets Flevoland gedefinieerd. Dit netwerk bestaat uit fietsroutes die een verbinding vormen tussen de belangrijkste vertrekpunten en bestemmingen in de provincie en daarbuiten. Het netwerk is tot stand gekomen samen met gemeenten en overige stakeholders waaronder de Fietsersbond.

Bij het bepalen van het Regionaal Fietsnetwerk zijn de volgende criteria gehanteerd:

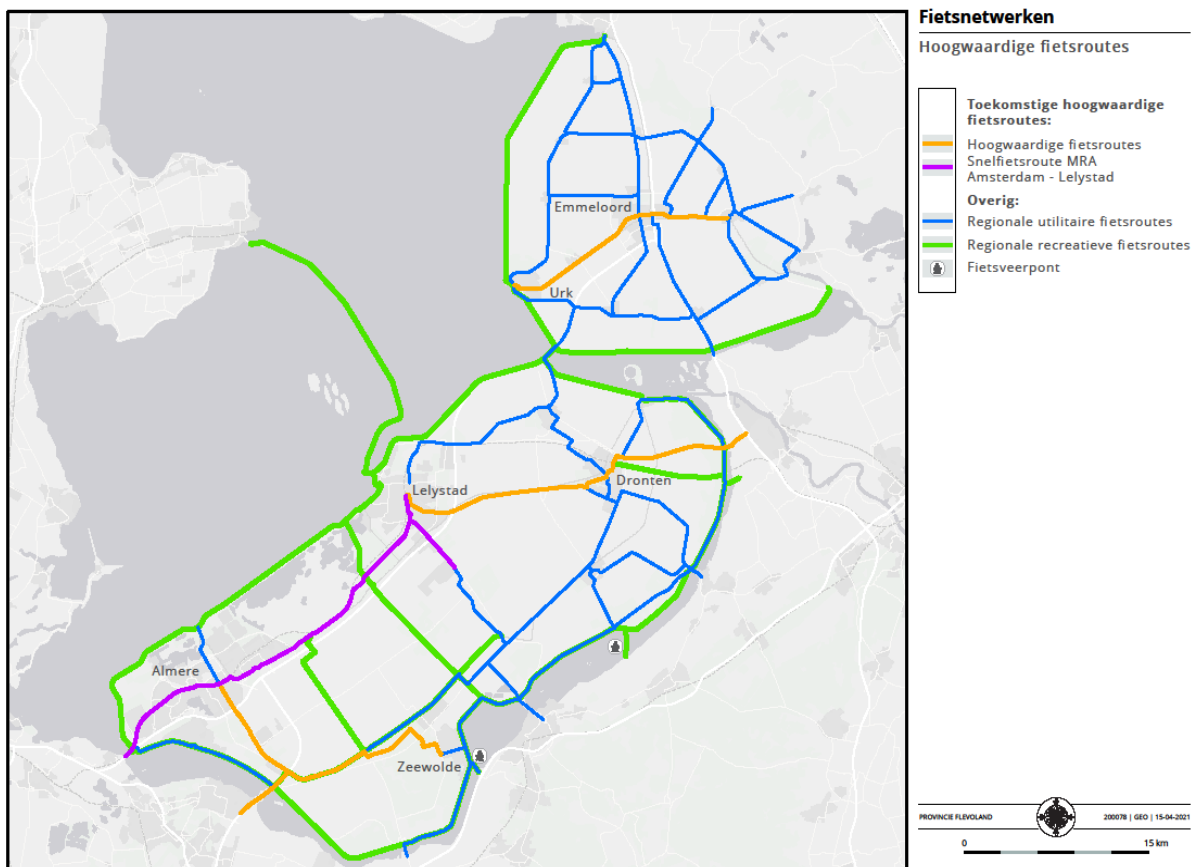
- Verbindingen tussen de kernen (Snelfietsroutes/doorfietsroutes);
- Verbindingen naar OV-knooppunten;
- Bovenlokale winkel- en werkgebieden met veel werknemers;
- Maatschappelijke bestemmingen/ziekenhuizen met regionale uitstraling;
- Oeververbindingen naar andere provincies;
- Onderwijsinstellingen met een bovenlokale functie belangrijke toeristisch-recreatieve locaties van regionaal belang en land-art objecten.



Actie:

- 8.1 Aanpak fietsknelpunten in het Kernnet Fiets Flevoland.
 De provincie zet zich in om de knelpunten op het Kernnet Fiets Flevoland op te lossen. Het Kernnet Fiets Flevoland bestaat uit regionale fietsverbindingen: fietspaden die de verbindingen vormen tussen woonkernen, in gebruik voor woon-werk en woon-school. Tevens onderdeel van het Kernnet Fiets zijn de regionale recreatieve fietsverbindingen, welke bestaan uit fietspaden voor recreatief en woonwerk-werk gebruik. De regionale recreatieve fietsroutes vormen mede de ruggengraat van de lokale (recreatieve) fietspaden. Er is sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid. Aan de hand van een inventarisatie met de gemeenten en de Fietsersbond zijn de belangrijkste fietsknelpunten in kaart gebracht voor zowel de utilitaire als ook de toeristische fietspaden in de provincie. De prioriteit bij het oplossen van de fietsknelpunten ligt hoofdzakelijk op het Kernnet Fiets en in mindere mate bij de lokale- en recreatieve fietspaden.

- *Regionaal* betekent dat het gaat om verbindingen die van bovenlokaal belang zijn voor het fietsverkeer voor het bereiken van de belangrijkste economische, maatschappelijke en toeristisch-recreatieve locaties.
- *Robuust* betekent dat het netwerk voldoende kwaliteit heeft voor het huidige gebruik en voor de komende vijftien jaar, inclusief eventuele aanpassingen voor het veilig inpassen van nieuwe technologische mogelijkheden (zoals verhoging gemiddelde fietsnelheid, Smart mobility-oplossingen). Als criterium hanteren we de CROW-richtlijnen, waaraan ons netwerk nu al grotendeels voldoet.
- *Op de verbinding afgestemd* betekent dat de kwaliteit van de fietspaden is afgestemd op het gebruik (intensiteiten, typen fiets, combinatie met bromfietsen).
- *Veilig* betekent dat de fietspaden moeten bijdragen aan het verlagen van het risico op ongevallen. Ingezet wordt op risico gestuurd verkeersveiligheidsbeleid. Aan de hand van een risicoanalyse wordt de mate van het risico bepaald en op welke wijze het risico verlaagd kan worden. Dit houdt onder andere in dat auto's en fietsers zoveel mogelijk zijn gescheiden, voldoende breed (ruimte om met zijn tweeën naast elkaar te fietsen én om in te halen, meestal een meter breder dan gewone fietspaden), zonder paaltjes, geen scherpe bochten, 'vergevingsgezinde' bermen, duidelijke markering en sociaal veilig.
- *Vlot* betekent dat het oplossen van knelpunten/ontbrekende schakels voorrang heeft op de aanpak op de zwakkere schakels. Daarnaast betekent het ook het vergroten van directheid en aantrekkelijkheid van fietsroutes met een hoge fietspotentie tussen belangrijke woonkernen.
- *Direct*: rechtstreekse routes, minimale omwegen.
- *Snel*: voorrang voor de fietser bij kruisend verkeer, routes tot in hartje stad.
- *Comfortabel*: vlakke gesloten verharding, weinig obstakels, lichte hellingen, markering, verhardingskleur en weinig hinder van ander verkeer.
- *Herkenbaar*: eenduidige en tijdige bewegwijzering en bij voorkeur rood asfalt.



Actie:

8.2 Hoogwaardige Metropolitane snelfietsroute Almere - Lelystad.

De provincie zet in op met name de regionale snelle, comfortabele, aantrekkelijke en veilige fietsverbindingen. De provincie doet dit door de aanleg van een Metropolitane Snelfiets Almere-Lelystad als onderdeel van de snelfietsroute Amsterdam - Almere - Lelystad.

8.3 Verkenning en realisatie hoogwaardige fietsroutes.

De provincie verkent en realiseert "Hoogwaardige fietsroutes" in aanvulling op de snelfietsroute Almere-Lelystad. Ook het Rijk zet zich in voor het versterken van de hoogwaardige fietsroutes als uitwerking van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. De hoogwaardige doorfietsroutes vergroten de aantrekkelijkheid en directheid van fietsverbinding tussen de woonkernen en omliggende provincies.

Het doel is om een drietal verkenningen naar hoogwaardige fietsroutes uit te voeren en een drietal hoogwaardige fietsroutes te realiseren in de periode 2026-2030. De fietsverbindingen die in aanmerking kunnen komen voor een verkenning hoogwaardige fietsroutes zijn:

- Noordoostpolder: Urk-Emmeloord-Marknesse
- Noord/oost Flevoland: Lelystad - Dronten - Kampen (met aansluiting op bestaande Snelfietsroute Kampen - Zwolle);
- Flevoland-Zuid: Almere/Zeewolde - Huizen/Hilversum.

De provincie maakt afspraken over deze hoogwaardige fietsroutes samen met gemeenten, natuurorganisaties, waterschap, omliggende provincies en het Rijk over tracékeuzes en cofinanciering.

Een hoogwaardige fietsroute wordt gedefinieerd als:
Een regionale hoofd fietsroute die hoogwaardig is ingericht voor fietsverplaatsingen over langere afstanden. Deze routes kenmerken zich door samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort (1,2).

De hoogwaardige fietsroutes zijn een onderdeel van de ruggengraat van het regionale fietsnetwerk met als doel het vergroten van:

- De bereikbaarheid met de fiets van de kernen onderling;
- De toegankelijkheid van de groene zones tussen de kernen.

(1) CROW (2014). *Inspiratieboek snelle fietsroutes CROW Ede, 2014*

(2) CROW (2016). *Ontwerpwijzer fietsverkeer Crow Ede, 2016*

8.4 Het formuleren van ontwerprichtlijnen.

Het gebruik van E-bike's en diversiteit type fietsen neemt verder toe. Daarmee samenhangend leggen fietsers vaker langere afstanden af. Er komen bovendien steeds meer verschillende types fietsen, zoals de: e-bike, speed-pedelec, bakfiets en ligfietsen (velomobiel). Ook komen er steeds meer deelfietsystemen. Dit vraagt om aanpassing van fietspaden wat betreft breedte en boogstralen van fietspaden. Met een speed-pedelec kunnen grotere afstanden worden afgelegd waardoor bij een grotere woonwerk afstand de fiets ook een aantrekkelijk alternatief kan zijn.

Subdoel: Reizigers verleiden tot fietsgebruik.

Opgave: Promotie, informatie en bewegwijzering.

Actie:

8.5 Samen met het Rijk en de gemeenten ondersteunen wij acties die het fietsgebruik stimuleren.

Dit door onder andere: gedragsbeïnvloedingsprogramma en initiatieven/programma's die het utilitair en toeristische e-fietsgebruik stimuleren. Samen met het Rijk, regionale overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen faciliteren wij initiatieven die een bijdrage leveren aan het vergroten van de fietsparkeercapaciteit bij knooppunten en stations. De provincie sluit aan bij de MRA Greendeal: Duurzame Fiets metropool.

Opgave: Deelmobiliteit en fietsparkeren.

Actie:

8.6 De Provincie ondersteunt samen met het Rijk, gemeenten en marktpartijen initiatieven/programma's die de deelmobiliteit van de (e-) fiets stimuleert (w.o. MRA Greendeal: Duurzame Fiets metropool).

De provincie stimuleert het fietsgebruik door initiatieven te ondersteunen die de fietsparkeercapaciteit vergroot bij knooppunten, stations, grote recreatiegebieden en/of andere grote aantrekkende fietsbestemmingen.

MRA Greendeal

Bij de MRA Greendeal is een gezamenlijke inzet op drie elementen van belang: hardware, orgware en software. De Hardware betekent: versnelde investeringen in fysieke infrastructuur. Versneld beschikbaar maken, leveren en afnemen van (deelbare) e-bikes/scooters. Extra investeringen in realisatie van stallingsvoorzieningen en fietslaadinfrastructuur.

*Orgware betekent: 24/7 MRA e-bike onderhoud/repairatie/service. Biedt kansen voor inzet mensen afstand arbeidsmarkt/zij-instroom. Aanpassen richtlijnen om snelfietspaden aantrekkelijker te maken. Incentives vanuit werkgevers voor werknemers om e-fiets te gebruiken in woonwerk. Fiscale/stimuleringsregelingen vanuit overheden: ministerie I&W, Vervoerregio, provincies, gemeenten en bedrijfsleven.
Software betekent: Ontwikkelen 'Bike as a service', waarmee modaliteiten worden verbonden.*

Opgave: Versterken aansluitingen op het netwerk (TOPS).

Actie:

- 8.7 Investeren in goed onderhouden, aantrekkelijke en bewegwijzerde regionaal utilitaire en recreatieve (e-bikes) fietsroutes.
Samen met gemeenten en Visit Flevoland promoten we Flevoland als aantrekkelijke fietsprovincie. De wens is om het aantal Toeristische Overstap Punten verder uit te breiden in Flevoland. Samen met de andere wegbeheerders verkennen we welke voorzieningen er nodig zijn langs fietsroutes, gericht op rusten, stallen, overstappen, enzovoorts.
De provincie ondersteunt initiatieven van gemeenten en Gastvrije Randmeren die onderzoeken of de verbinding over water voor fietsers en voetgangers Zeewolde - Gelderland versterkt kan worden.
De provincie gaat samen met gemeenten en natuurbeheerders onderzoeken of de aantrekkelijkheid van de fietspaden vergroot kan worden. Naast het aantrekkelijk maken valt te denken aan maatregelen die de fietser beschermt tegen wind en/of verblinding door automobilisten.

Prioriteiten

In de aanpak van fietsknelpunten gelden een aantal criteria. De provincie is in de eerste plaats verantwoordelijk voor het op orde houden en/of brengen van de fietspaden waarover we zelf het beheer hebben. Dit is onze wettelijke taak. Daarnaast is een goed en sluitend regionaal fietsnetwerk van provinciaal belang van zowel woonwerk verbindingen als ook regionale recreatieve fietsverbindingen. Dit vormt het uitgangspunt om al dan niet (mede) te investeren in de aanleg van ontbrekende schakels in het netwerk. Een criterium voor de uitvoering van de fietsknelpunten is ook de aanwezigheid van cofinanciering en/of mee koppelkansen (werk met werk maken). Beide criteria zijn medebepalend in de prioritering voor het oplossen van fietsknelpunten.

Afwegingskader

Het inhoudelijk afwegingskader is bepalend voor de ranking op de lijst van de op te lossen fietsknelpunten (zie ook tabel 1 en 2). Om een afweging te maken tussen projecten of maatregelen zijn vijf criteria opgesteld. In volgorde van belangrijkheid:

1. Het bevorderen van de verkeersveiligheid: prioriteit voor situaties waarbij de kans op ongevallen met ernstige gevolgen groot is en/of een verhoogd risico op een ernstig ongeval;
2. Bijdrage aan meer snelheid/directheid;
3. Bijdrage aan de samenhang van het fietsnetwerk, ontbrekende schakels wegen zwaarder dan zwakke schakels;
4. De fietspotentie, de fietsknelpunten gelegen op routes met een hoge fietspotentie hebben een hogere prioriteit;
5. De meerwaarde regionale recreatief en/of economisch & toeristisch product Flevoland en/of cultuur object.

9 Goederenvervoer

Een snel, efficiënt, duurzaam en veilig goederenvervoernetwerk waarbij de focus ligt op de economische ontwikkeling van Flevoland.

Inleiding

Het belang van de logistieke sector zit vooral in de betekenis voor het functioneren van de economie als geheel. Qua banen is deze sector relatief klein. Inclusief opslag gaat het om 3,5 % van het totaal aantal banen in Flevoland. Dit aandeel is de laatste 10 jaar iets afgenomen bij een nagenoeg gelijkblijvende omvang. De sector omvat vijf niches waarbinnen bedrijven groeien en innoveren. Deze niches zijn ruimtelijk binnen Flevoland af te bakenen. Agrofood en groothandel vooral in noordelijk Flevoland en rond Flevokust Haven (geconditioneerd transport), de logistiek van retourstromen op de as Lelystad-Zeewolde en E-commerce en geconditioneerd transport in zuidelijk Flevoland.

Ontwikkelingen en uitdagingen

Ontwikkelingen

(Inter)nationaal

- Automatisering en digitalisering
Deze maken de logistieke sector efficiënter. Door digitalisering vermindert de administratieve regeldruk en worden de operationele kosten beperkt. Bovendien wordt informatie gemakkelijker uitgewisseld, waardoor efficiëntere logistieke ketens kunnen worden gerealiseerd.
- Verduurzaming (zie hieronder)
- De ontwikkeling van corridors biedt mogelijkheden voor Europese samenwerking en financiering (bijvoorbeeld het Trans European Transport Network TEN-T).
In 2021 komt de Europese Commissie met een voorstel voor herziening van het Ten-T netwerk. Flevoland zet zich onder andere in voor vergroening van het Ten-T netwerk en een betere aansluiting van Flevokust-Haven en Lelystad Airport op dit netwerk als onderdeel van de MRA.
- Groeiende mobiliteit (personen en goederen). Dit leidt tot extra belasting van het wegennet en congestie bij de toegangswegen tot de grotere steden en mainports. Dat laatste biedt kansen voor Flevokust-Haven en voor Flevoland als (alternatieve) vestigingsplaats voor logistieke bedrijven in het algemeen.

Binnen Flevoland

Vooraf rond Lelystad ontwikkelt zich een belangrijk logistiek knooppunt, met Lelystad Airport/LAB en Flevokust Haven. Hiermee ontstaat een logistiek cluster dat van Lelystad de (oostelijke) logistieke poort maakt tot de MRA, maar ook een belangrijke schakel in de verbinding met de regio Zwolle (langs de as Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Dronten-Zwolle-Duitsland). Daarnaast zijn Trekkersveld in Zeewolde en Stichtse Kant in Almere logistieke bedrijventerreinen, waar nabijheid van een grootstedelijk afzetgebied en gunstige vestigings- en ontwikkelmogelijkheden samengaan. Het groeiende belang van de regio Almere-Lelystad-Zeewolde voor de logistieke sector heeft zich in 2020 vertaald in een derde plaats in de lijst van logistieke hotspots (logistiek.nl). Belangrijke reden hiervoor is dat de logistieke sector die zich van oudsher in landsdeel Zuid concentreerde, daar te kampen heeft met een afvlakkende arbeidsmarkt en het personeel in Flevoland wel te vinden is.

Voor nieuwe economische centra als Flevokust Haven (gericht op overslag), de maritieme servicehaven Noordelijk Flevoland (gericht op onderhoud) en Lelystad Airport is een goede ontsluiting voor goederenvervoer nodig. In 2018 heeft de provincie onderzoek gedaan naar de mogelijke knelpunten voor de bereikbaarheid van Flevokust Haven over de weg. Op basis daarvan is in 2019 de aansluiting van de IJsselmeerdijk op de Houtribweg aangepast (o.a. aanleg VRI) en wordt

in verband met mogelijke toekomstige knelpunten, zoals de aansluiting van de Houtribweg op de A6, de toename van het verkeer gemonitord, opdat tijdig maatregelen ten gunste van de doorstroming kunnen worden genomen.

Duurzaamheid

In Flevoland draagt de mobiliteitssector 40% bij aan de CO₂ uitstoot, waarvan 39% door de logistieke sector. In het klimaatakkoord worden een aantal maatregelen voorgesteld voor de logistieke sector om de CO₂ uitstoot te beperken. Net als voor de andere sectoren is nationaal het streven zero-emissie in 2050, waarbij voor 2030 tussendoelen gelden.

Op stedelijk niveau wordt samen met gemeenten gewerkt aan zero-emissiezones in 30-40 gemeenten in 2025. Binnen Flevoland verkennen Almere en Lelystad welke maatregelen geschikt zijn om de CO₂ emissie in het stadshart terug te dringen.

Voor het bovenstedelijk schaalniveau (over middellange en lange afstand) worden de volgende maatregelen onderscheiden:

- Efficiënter maken van het goederenvervoer, waaronder minder leeg varen en leegrijden;
- Europees bronbeleid voor CO₂ normen voor bestelauto's en zwaardere bedrijfsvoertuigen;
- Invoering van vrachtwagenheffing in 2024;
- De ontwikkeling van duurzame aandrijftechnieken en energiedragers voor weg en binnenvaart;
- De realisatie van een distributie-infrastructuur voor het tanken en laden van de nieuwe energiedragers.

Deze maatregelen worden voor Flevoland en Noord-Holland uitgewerkt in een Regionaal Mobiliteitsprogramma.

Op 11 december 2019 presenteerde de Europese Commissie haar plannen om een duurzamer pad in te slaan. Er wordt naar verwachting € 1.000 miljard aan publieke en private middelen geïnvesteerd in o.a. biodiversiteit, energie, duurzame en slimme mobiliteit. Onderdeel is de (mede)financiering van de uitrol van openbare oplaad- en tankpunten als onderdeel van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Daarnaast initiatieven om de capaciteit van de spoorwegen en de binnenwateren te vergroten. Ook worden strengere normen voor de emissie van luchtverontreinigende stoffen voor voertuigen met verbrandingsmotoren voorgesteld.

Ook het vervoer met Lange Zware Voertuigen (LZV) kan mogelijk doorgroeien. De belangrijkste goederencorridors dienen daartoe uitgerust te zijn. Op langere termijn kan truck platooning (vrachtwagens die coöperatief rijden op korte afstand van elkaar op basis van geautomatiseerd rijden) op grotere schaal zijn intrede doen.

Er is sprake van toenemende schaalvergroting in het goederenvervoer over water. Flevoland biedt hiervoor de ruimte met Flevokust Haven. De realisatie van Flevokust Haven en de mogelijke capaciteitsvergroting van de sluis Kornwerderzand zullen invloed hebben op het gebruik van het vaarwegennet en het wegennet. De huidige afmetingen van sluisen in Flevoland worden als een gegeven beschouwd. Wel wordt de capaciteit van de Zuiderluis in Almere vergroot door de aanleg van vaarwegbeveiliging (eind 2022). Het binnendijks goederenvervoer over water in Flevoland zal naar verwachting afnemen, doordat het aandeel van kleinere schepen die op deze vaarwegen kunnen varen, in de concurrentiestrijd om vracht kleiner zal worden.

Het aandeel buitenlandse voertuigen neemt toe.

Uitdagingen

Een goede balans vinden tussen de economische belangen van de logistieke sector en de eisen die vanuit duurzaamheid en leefbaarheid aan deze sector worden gesteld.

Subdoelen

- *Economische centra via samenhangend netwerk goed bereikbaar voor goederenvervoer;*
- *Goede doorstroming goederenverkeer;*
- *Verminderen van de CO₂ uitstoot van het goederenverkeer.*

Opgaven

Per subdoel zijn de opgaven en bijbehorende acties geformuleerd.

Subdoel: Economische centra via samenhangend netwerk goed bereikbaar voor goederenvervoer.

Economische centra zijn bedrijventerreinen, agrarische terreinen die veel vrachtverkeer generen en detailhandelscentra. Het goederenverkeer van en naar deze centra kan goed doorstromen en wordt bijvoorbeeld niet gehinderd door te krap vormgegeven rotondes. De economische centra zijn via dit netwerk bereikbaar.

De weginrichting is momenteel geschikt voor vrachtverkeer. Ook voor LZV's is een netwerk beschikbaar, dat via de Rijksdienst voor het Wegverkeer wordt gecoördineerd. Voor de optimale ontsluiting van Flevokust Haven zijn meerdere ontwikkelingen van belang: van een weegbrug op de A6 tot op de lange termijn mogelijk een rail op- en overslagpunt.

Opgave: Samenhangend netwerk: weginrichting geschikt voor vrachtverkeer.

Geen specifieke actie benoemd aangezien de geschiktheid voor het vrachtverkeer onderdeel uitmaakt van de weginrichting en derhalve bij de aanleg van een weg hiermee rekening gehouden wordt.

Opgave: Betere ontsluiting van Flevoland voor goederenvervoer over water (vaargeul, sluisen en bruggen).

Actie:

- 9.1 We gaan uit van de huidige capaciteit van sluisen en vaarten. Via aanvaarbeveiliging is de Zuidersluis vergroot. Flevokust Haven biedt ruimte voor schaalvergroting in het scheepverkeer.

Subdoel: Goede doorstroming goederenverkeer.

Doel is dat Flevoland via snelle, betrouwbare en veilige wegen voor het goederenverkeer goed bereikbaar is. Ook de doorstroming op de vaarwegen, op het spoor en door de sluisen is gewaarborgd, zodanig dat vervoerders geen kosten maken die hun concurrentiepositie negatief beïnvloeden. Een goede doorstroming maakt bovendien mogelijk dat een bijdrage wordt geleverd aan de circulaire economie, doordat er reststromen kunnen worden vervoerd en slimme combinaties kunnen worden gemaakt.

Opgave: Oplossen en voorkomen van knelpunten op het regionale autowegennet.

Actie:

- 9.2 We onderzoeken de mogelijkheid om oplossingen te (laten) realiseren voor de belangrijkste knelpunten waarvoor nog geen (volledig) concrete plannen zijn ontwikkeld, namelijk de Nijkerkerbrug en de aansluitende verbinding in Gelderland, de N50 en de N23. Voor de A27, tussen de A1 en Almere Haven start in 2021 een verkenning naar het verbreden naar 2x3 rijstroken. Zie ook hoofdstuk 2.

- 9.3 Via het programma Bereikbaarheid van, in en naar de MRA werkt Flevoland samen met de MRA-partners en het Rijk een samenhangend pakket van maatregelen uit die de bereikbaarheid binnen, van en naar de MRA verbeteren.

Opgave: Verminderen van hinder voor wegverkeer op de oeververbindingen over de Randmeren in de spits door openstaande bruggen (in afweging met belangen goederenvervoer over water).

Actie:

- 9.4 In de spits geven we voorrang aan een vlotte doorstroming van het wegverkeer boven de doorstroming van de recreatievaart (waar de provincie zeggenschap heeft). Waar nodig dringen we er bij andere wegbeheerders op aan hetzelfde te doen.

Opgave: Ontsluiting nieuwe economische centra, zoals Flevokust Haven en de maritieme servicehavens Noordelijk Flevoland.

Actie:

- 9.5 Voor Flevokust Haven is de uitbreiding van de sluis bij Kornwerderzand en verdieping van de vaargeul op termijn van belang. Uit de NMCA (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) blijkt een potentieel capaciteitsknelpunt bij de sluisen in de Houtribdijk.

Het Rijk en de provincie Fryslân hebben op 24 juni 2020 de bestuursovereenkomst 'Verruiming sluiscomplex Kornwerderzand' getekend. De overeenkomst voorziet in de vervanging van de bestaande bruggen, verdieping van de vaargeulen in IJsselmeer en Ketelmeer en de aanleg van een bredere sluis. Het Rijk betaalt € 111 mln., het bedrijfsleven draagt € 26,5 mln. bij en de rest van de financiering komt van de regionale overheden, waaronder de provincie Flevoland (€ 2,5 mln.). Er is gekozen voor een gefaseerde uitvoering. De provincie Fryslân voert het project uit. Het project begint met de vervanging van de bruggen. Uiterlijk in 2025 moet dit onderdeel klaar zijn. Ondertussen wordt ook begonnen met het verdiepen van de geulen in het IJsselmeer. De verruiming van de sluis zal starten als er een instrumentarium is waarmee de marktbijdrage geïnd kan worden. Provincie Fryslân onderzoekt de juridische basis van een inningsinstrumentarium. Eind 2021 moet vaststaan of dit instrumentarium bruikbaar is voor de inning van de marktbijdrage. Provincie Flevoland zal dan meewerken aan de invoering van dit instrumentarium. Volgens de planning kan de verbrede sluis er dan in 2028 liggen of zoveel eerder als haalbaar is.

- 9.6 Uitvoeren van een verkenning naar de mogelijkheden van een rail- op- en overslagpunt voor Flevokust Haven aansluitend aan het nabijgelegen rangeerterrein.
- 9.7 Ten aanzien van de realisatie van de maritieme servicehaven Urk is een goede ontsluiting (met name richting A6) belangrijk. Uit de verkenning naar een nieuwe ontsluitingsweg Urk is gebleken dat realisatie hiervan noodzakelijk is omdat de Domineesweg hiermee ontlast en er een betere gespreide ontsluiting van Urk en het Zuidwestelijke deel van de Noordoostpolder ontstaat. In overleg met de gemeenten Urk en Noordoostpolder zal de planvoorbereiding van het project worden gestart. Er is sprake van een provinciaal belang.

Subdoel: verminderen van de CO₂ uitstoot van het goederenvervoer.

Opgave: De CO₂ uitstoot verminderen door minder kilometers te rijden (bijvoorbeeld minder leegrijden), stimuleren van vervoer per spoor of water en stimuleren van gebruik van niet-fossiele brandstoffen.

Actie:

- 9.8 Op basis van de visie alternatieve brandstoffen Flevoland (2021) nagaan op welke wijze Flevoland kan bijdragen aan een voldoende aanbod van alternatieve brandstoffen voor de logistieke sector. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de kennis en ervaring die is opgedaan door deelname aan het platform Clean Energy Hubs, waarin het ministerie IenW, 9 provincies en het havenbedrijf Rotterdam samenwerken om te komen tot een landelijk dekkend netwerk van vulpunten voor alternatieve duurzame brandstoffen en energiedragers voor het goederenvervoer over weg en water in 2025. Onderdeel is een verkenning naar de mogelijkheden van een waterstofvulpunt in Lelystad voor scheep- en wegverkeer. Voor Lelystad Airport Business Park worden de mogelijkheden voor het combineren van een brandstofverkooppunt en een locatie voor truckparking, waarvoor al eerder een haalbaarheidsstudie is verricht, nader onderzocht.
- 9.9 Verkennen of kerosine voor Lelystad Airport per schip kan worden aangevoerd.
- 9.10 Via het samenwerkingsverband Noord West Connect³, stimuleren van vervoer over water en spoor om op die manier de vervoerswaarde van Flevokust Haven te vergroten.
- 9.11 Deelname aan het platform Clean Energy Hubs.
- 9.12 Via het IPO deelnemen aan landelijke acties gericht op stimuleren van het vervoer van (huishoudelijk) afval over water.
- 9.13 Regionale aanpak zero-emissie stadsdistributie in aanvulling op de acties die voor Almere en Lelystad zijn voorbereid in het kader van het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek.

Prioriteiten

We hanteren bij de prioritering ook voor vrachtverkeer de 1,25 norm van het regionaal netwerk autoverkeer (zie hoofdstuk 2). Voor bruggen en sluisen hanteren we een aangepaste toetsing. De wachttijd voor vaarwegverkeer bij sluisen in het hoofdvaarwegennet mag maximaal 30 minuten zijn (op basis van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte).

Als deze waardes worden overschreden, komt een project of maatregel in aanmerking voor programmering. De prioritering wordt vervolgens bepaald door de bijdrage aan de beleidsdoelstellingen. Reistijdwinst, betrouwbaarheid en kosteneffectiviteit zijn bepalend.

³ Samenwerkingsverband van Noord-Holland, vervoerregio Amsterdam, Flevoland, Amsterdam Logistics, Omgevingsdienst IJmond, Hogeschool van Amsterdam, Port of Amsterdam en het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

10 Vaarwegen

Aantrekkelijke vaarwegen die bijdragen aan recreatieve ontwikkelingen in Flevoland.

Inleiding

De ontwikkeling van vaarwegen draagt bij aan de ambities van andere beleidsplannen. Zo bevat het beleidsplan Recreatie & Toerisme Flevoland de ambities ‘meer bezoekers, langer vasthouden/toename bestedingen, grotere bekendheid als aantrekkelijke bestemming en kruisbestuiving recreatie/toerisme met cultuur, natuur, sport en archeologie’.

Op het thema ‘nieuw land op de zeebodem’ is de strategie om te zorgen voor meer bezoekers en bestedingen door het unieke en onderscheidende karakter van Flevoland beter te benutten, uit te dragen en beleefbaar te maken.

In de Sportnota 2019-2023, nota Erfgoed van de toekomst (november 2019) en de opgave waterkwaliteit KRW 2020 en nota Recreatie & Toerisme is het ontwikkelingspotentieel uitgangspunt voor het gebruik van de wateren, de kwaliteit van het water en de economische betekenis hiervan. De provincie ziet vooral mogelijkheden voor meer recreatief gebruik door verschillende doelgroepen. In dit Programma Mobiliteit & Ruimte ligt de nadruk op integratie van de vaarwegen met de (directe) omgeving.

De Sportnota 2019-2023 heeft als speerpunt twee sporten (triatlon en watersport) die passen bij de identiteit van Flevoland vanwege de aspecten water, ruimte en landschap. In het in 2015 deels voor het onderwerp Water herziene Omgevingsplan is aangegeven dat de provincie streeft naar mooi en schoon water als voorwaarde voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

In de nota Erfgoed van de Toekomst november 2019 en het Erfgoedprogramma Flevoland 2020-2023 is het behoud van erfgoed (waaronder watererfgoed) een van de vier speerpunten.

De opgave voor waterkwaliteit uit de KRW 2020 is volledig gerealiseerd. Dit gaat over de inrichtingsmaatregelen en we hebben geconstateerd dat de doelstelling om 40% natuurvriendelijke oevers aan te leggen in de provinciale hoofdvaarten is voltooid. Uit evaluatieonderzoek (KRW 2020) blijkt dat aangepast onderhoud nodig is van de natuurvriendelijke oevers ten gunste van de ecologische waterkwaliteit en een betere vismigratie. Een visvriendelijk sluisbeheer van de Marknessersluis is een KRW-maatregel die voortkomt uit het visonderzoek dat waterschap Zuiderzeeland heeft laten uitvoeren. De Marknessersluis is namelijk een knelpunt voor vismigratie tussen het hoge en lage deel van de Noordoostpolder. Het faciliteren van vismigratie op deze locatie kan bijdragen aan een betere ontwikkeling van de visbestanden in de hoge afdeling van de Noordoostpolder.

Ontwikkelingen en uitdagingen

Ontwikkelingen

Vaarwegen die primair als afwatering dienen, worden steeds meer prettige vaar- en verblijfsplekken met toeristisch-recreatieve waarde. Een aantal sluisen, bruggen en andere objecten heeft inmiddels waarde als erfgoed.

Aanmeren langs de vaarten is goedkoop (passantensteigers). Vergeleken met andere delen van Nederland is er in Flevoland nog volop rust en ruimte, zonder drukte aan de steigers. Watersporttoeristen weten de (binnen)wateren van Flevoland steeds beter te vinden. Toch zijn veel plekken nog relatief onbekend bij varend Nederland.

Mensen ontdekken het gebruik van de waterwegen als een “veilige” ontspanning en sportbeoefening in de Corona-periode. Sinds de Covid-19 pandemie is er sprake van een trendbreuk wat betreft

recreatievaart. In afgelopen jaren was er nog sprake van een afname van het aantal booteigenaren door vergrijzing onder de booteigenaren. Nu zien wij een toename van de verkoop van boten in 2020. Dit vertaalt zich in positieve toename van het gebruik van de vaarwegen van de met plezierboten, sloepen, roeiboten, kano's en andere vormen van waterrecreatie. De negatieve effecten van toenemende recreatievaart zijn de verslechterende doorstroming van het wegverkeer op een aantal oeverovergangen en de verminderde betrouwbaarheid van de bediening van Flevolandse bruggen en sluisen.

Uitdagingen

Doorgaand vaarverkeer passeert Flevoland. De provincie heeft de ambitie om mensen te verleiden tot een langer verblijf in Flevoland. De provincie wil de vaarwegen in en om Flevoland aantrekkelijker maken en tegelijk rekening houden met hun ecologische waarde. Het streven is naar een optimale doorstroming van wegverkeer en vaarwegverkeer bij de oeverovergangen.

Subdoelen

- *Grotere attractievere waarde: onze vaarwegen zijn aantrekkelijker en passen in de omgeving;*
- *Een goede bereikbaarheid en bevaarbaarheid van het provinciale vaarwegennet.*

Opgaven

Per subdoel zijn de opgaven en bijbehorende acties geformuleerd.

Subdoel: Grotere attractieve waarde: onze vaarwegen zijn aantrekkelijker en passen in de omgeving.

Natuurvriendelijke oevers maken vaarwegen aantrekkelijker voor vaarweggebruikers. Deze voldoen aan de norm voor de waterkwaliteit zonder dat dit ten koste gaat van de ecologische waarde.

We waarborgen en benutten de waarde van watererfgoed. We versterken de toeristisch-recreatieve waarde van vaarwegen en plekken die bezienswaardigheden en attracties per boot toegankelijk maken. Vanuit waterrecreatie dragen wij bij aan het bevaarbaar houden van recreatieve wateren in het Zuidelijk IJsselmeergebied waar de waterplantenproblematiek het grootst is. Dit is vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst Zuidelijk IJsselmeergebied waarin provincies, het Rijk, gemeenten en de sector hebben toegezegd gezamenlijk te willen optrekken in het zoeken naar structurele oplossingen van de waterplantenproblematiek.

Opgave: Het vergroten van de attractieve waarde van de waterwegen in Flevoland

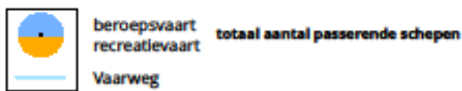
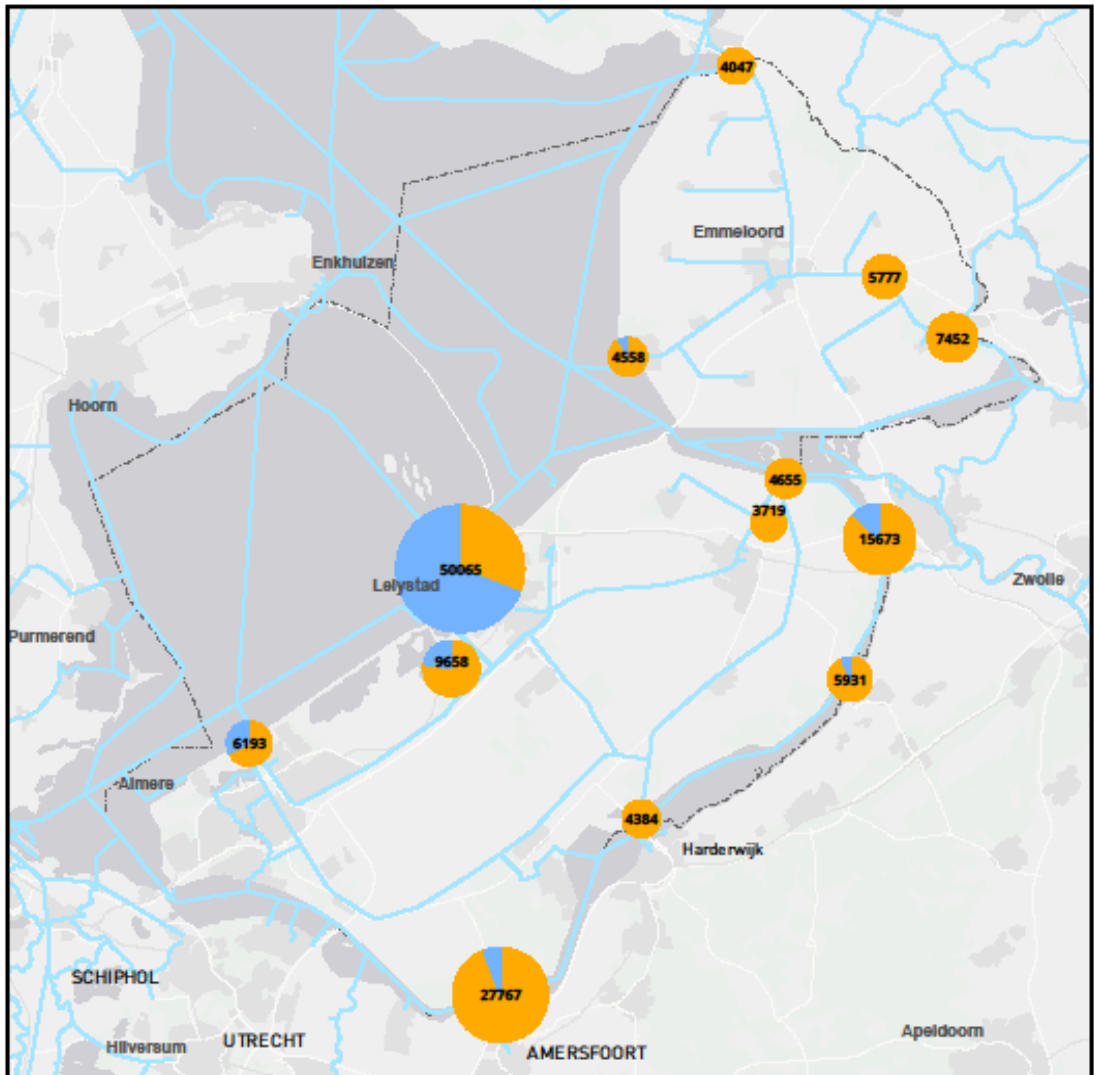
De provincie ondersteunt en stimuleert de opgaande lijn van de recreatievaart en de veilige manier van recreëren.

Actie:

- 10.1 De provincie doet jaarlijks onderzoek naar de wensen van de vaarweggebruikers en het gebruik van de passantensteigers in Flevoland.
Aan de hand van evaluatie van de monitorgegevens en/of gebruik van de passantensteigers kunnen er aanpassingen/bijstelling plaatsvinden. Te denken valt aan bijvoorbeeld openingstijden van bruggen en sluisen en/of het (ver) plaatsen van passantensteigers.
- 10.2 We bieden recreatieve vaarweggebruikers verbindingen met de omgeving, bijvoorbeeld met het wandel- en fietsnetwerk en attracties.
De provincie benut de kwaliteit van vaarwegen om andere netwerken aantrekkelijker te maken. We onderzoeken hoe de kwaliteit van vaarten meer kan bijdragen aan de kwaliteit van het fiets- en wandelnetwerk (zichtbaarheid vaart, pleisterplaatsen). De provincie sluit aan bij netwerken rond Flevoland en creëren nieuwe mogelijkheden om aantrekkelijke

routes te varen (sloepennetwerk). Met andere partijen onderzoekt de provincie naar mogelijkheden van personenvervoer over water om attracties of kernen met elkaar te verbinden.

AANTAL PASSERENDE SCHEPEN NAAR BEROEPS- EN RECREATIEVAART



Subdoel: Een goede bereikbaarheid en bevaarbaarheid van het provinciale vaarwegennet.

Opgave: Verbeteren waterkwaliteit en visvriendelijkheid.

Actie:

- 10.3 Het bevaarbaar houden van vaargebieden.
Vanuit recreatie heeft de provincie extra focus op bevaarbaarheid van de (recreatie)-vaargebieden in het Zuidelijk IJsselmeergebied. Daar waar de overlast van waterplanten het grootst is worden deze gemaaid door Rijkswaterstaat. Tot en met 2022 voeren wij hier structureel maaiwerkzaamheden uit.
- 10.4 Betrouwbare reistijden voor zowel beroeps- als recreatievaart.
Daarbij is goede bevaarbaarheid van de Randmeren nodig om de groei van toerisme/recreatie te waarborgen/mogelijk te maken. Goede bevaarbaarheid van het provinciaal vaarwegennet is van belang voor de beroeps- en recreatievaart, binnen de bestaande voorzieningen.
- De provincie voert een programma groot onderhoud aan bruggen/sluizen uit. Hierdoor doen zich minder storingen voor bij sluzen en bruggen voor zowel beroeps- als recreatievaart. De bedieningstijdvensters van sluzen en bruggen worden afgestemd op bruggen en sluzen van omliggende provincies en Rijkswaterstaat.
- De provincie doet onderzoek of maximale wachttijd verlaagd kan worden naar 30 minuten bij sluzen. Op dit moment geldt een genormeerde maximale wachttijd voor de recreatievaart buiten de spits van 60 minuten.
- De Provincie introduceert een app, die de kwaliteit van de communicatie vergroot tussen de recreatievaart en de bediening van bruggen en sluzen. De app biedt namelijk de mogelijkheid om zich tijdig te melden bij bruggen en sluzen, zodat wachttijden verkort kunnen worden. Daarnaast biedt de app informatie over openingstijden en mogelijke wachttijden bij bruggen en sluzen.
- De provincie heeft de app Waterplantmelder, deze app zorgt voor communicatie naar de gebruiker rondom de bevaarbaarheid van het Zuidelijk IJsselmeergebied doorontwikkeld op basis van de wensen van de gebruikers en de ervaringen van 2018 - 2019. De app werkt tweeledig: enerzijds om de nieuwste maaidata in kaarten te verwerken zodat de gebruiker veilig het water op kan. Anderzijds zodat de gebruiker aan kan geven waar de waterplantenproblematiek op speelt. We monitoren de wachttijden bij sluzen.
- 10.5 De provincie doet onderzoek naar het beheer van de verschillende typen natuurvriendelijke oevers en onderhoud van de schouwstrook.
De provincie maakt afspraken over hoe dit beheer plaatsvindt, gezien de doelstellingen voor ecologische waterkwaliteit (Kaderrichtlijn Water 2020). Hoe (ander) onderhoud van de schouwstrook langs de vaarten kan bijdragen aan aantrekkelijkere vaarwegen en een hogere natuurwaarde.
- 10.6 Wij evalueren de pilot visvriendelijk sluisbeheer Marknesserssluis als uitvoeringsmaatregel Kaderrichtlijn Water.
De provincie evalueert de pilot visvriendelijk sluisbeheer Marknesserssluis als uitvoeringsmaatregel Kaderrichtlijn Water. Het gaat om extra (loze) schuttingen van de Marknesserssluis aansluitend op zonsondergang in de periode van half maart tot half mei en in de periode augustus en eventueel september.

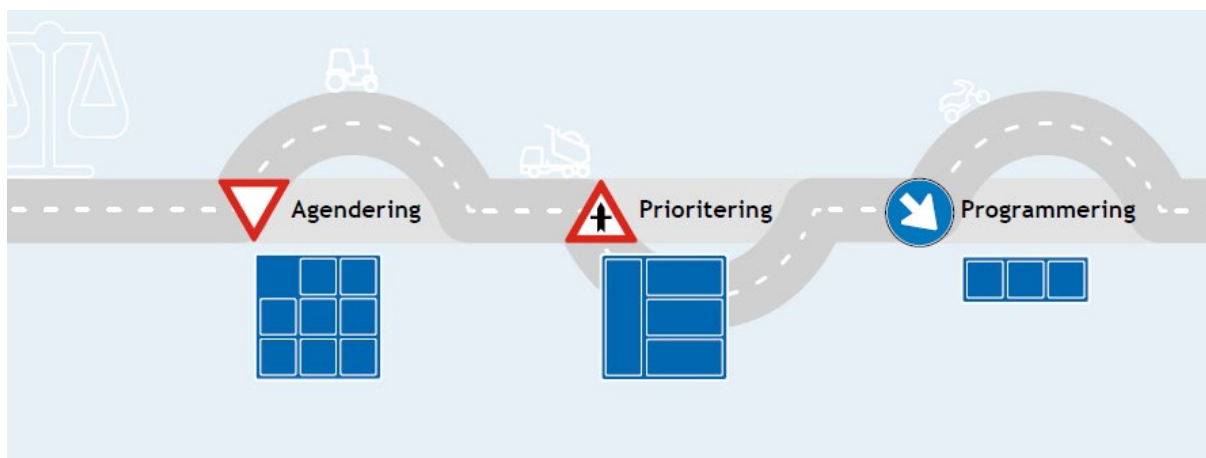
- 10.7 Aandacht voor de recreatie langs het water, door het extra maaien van de oevers ten behoeve van de hengelsport en ondersteuning van initiatieven die het vissen mogelijk maakt voor de mindervalide vissers.
Dit kan door de aanleg van een aangepaste visplaats zodat de mindervalide veilig vanaf de parkeerplaats de steiger kan bereiken.

Prioriteiten

Bij de prioritering van acties staat de bijdrage aan het doel centraal. Eerste prioriteit heeft de bijdrage aan de attractieve waarde gevolgd door waterkwaliteit en visvriendelijkheid. Vervolgens worden de projecten getoetst op bereikbaarheidseffecten en bijdrage aan recreatieve ontwikkelingen. Ook de kosteneffectiviteit weegt mee.

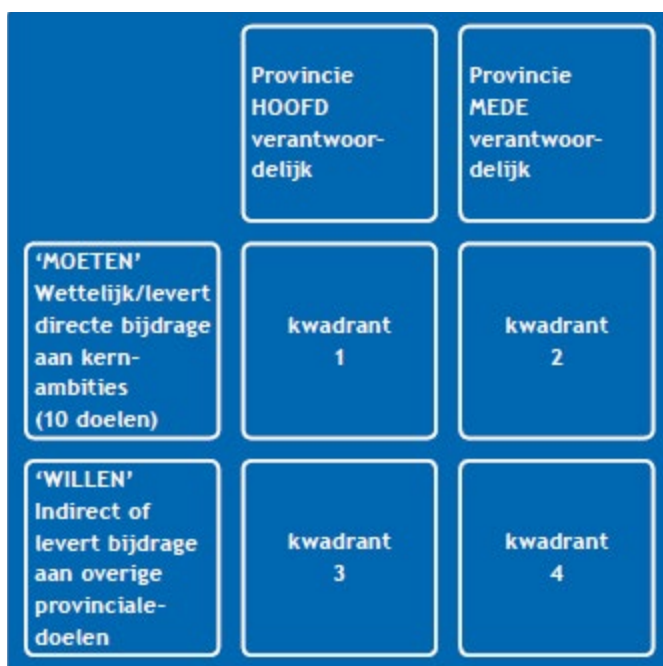
11 Afwegingskader

De Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 voorziet in een afwegingskader voor de bestuurlijke afweging van projecten. Dit kader kent drie opeenvolgende stappen: agendering, prioritering en programmering.



Agendering

Het afwegingskader uit de mobiliteitsvisie is uitgangspunt voor de agendering van projecten en activiteiten.

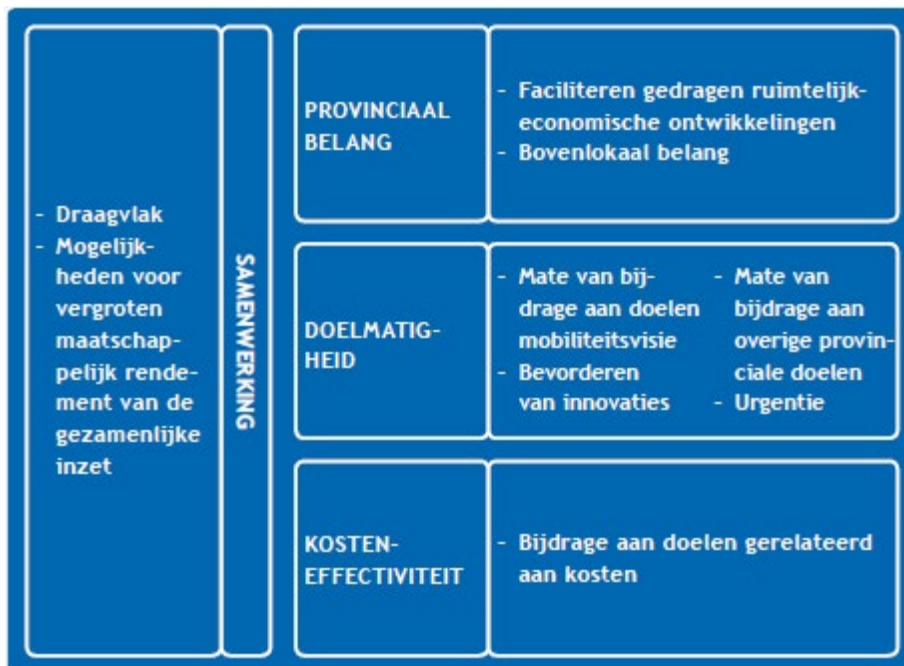


Bij agendering wordt primair bepaald of een project of maatregel bijdraagt aan de doelstellingen van de provincie en welke rol de provincie daarin heeft. Projecten die bijdragen aan provinciale doelstellingen en waarvoor de provincie (mede)verantwoordelijk is, komen in aanmerking voor agendering.

Bij de doelstellingen beoordelen we of projecten enerzijds voortkomen uit wettelijke taken of direct bijdragen aan de 10 kerndoelen van de Mobiliteitsvisie of anderzijds indirect bijdragen aan 10 kendoelen of bijdragen aan overige provinciale doelen (bijvoorbeeld natuur, cultuur, recreatie en economie). Bij de rol maken we onderscheid in hoofd- en medeverantwoordelijkheid. Op basis van

deze beoordeling plaatsen we de projecten in kwadranten. Deze indeling in kwadranten vormt de input voor de volgende stap: prioritering.

Prioritering



De geagendeerde projecten worden vervolgens geprioriteerd. Projecten dragen in verschillende mate bij aan doelen en weerspiegelen in meer of mindere mate een gezamenlijke aanpak door provincie en partners. Ook verschillen de benodigde investeringskosten. Om te bepalen welke projecten als eerste in aanmerking komen, vindt prioritering plaats aan de hand van de volgende vier aspecten:

1. *Provinciaal belang*

Ten eerste is het belangrijk of het project de geschetste en gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen faciliteert. Ten tweede wordt gekeken naar de schaal van het project: dient het een bovenlokaal belang of is het een lokale aangelegenheid?

2. *Doelmatigheid*

We beoordelen de mate waarin een project bijdraagt aan de doelen van de mobiliteitsvisie en overige provinciale beleidsdoelen (natuur, cultuur, economie, recreatie). Bij de doelmatigheidstoets wegen we mee in hoeverre projecten bijdragen aan het bevorderen van innovaties. Ten slotte speelt de urgentie van een project een belangrijke rol bij de prioritering. Om de mate van bijdrage aan de doelen van de mobiliteitsvisie te beoordelen hanteren we de hiernavolgende tabel, waarin de doelen zijn uitgewerkt in subdoelen, indicatoren en toetsingsmaatstaven.

DOEL	SUBDOEL	INDICATOREN DOELBEREIK
1 Snel, betrouwbaar en veilig	<ul style="list-style-type: none"> - Snel kunnen reizen. - Smart Mobility inzetten voor betere benutting van bestaande infrastructuur. - Smart Mobility stimuleert de economische ontwikkeling op het gebied van bedrijvigheid, kennisontwikkeling en werkgelegenheid. Toepassingen ervan kunnen Flevolandse bedrijven een concurrentievoordeel opleveren. - Smart Mobility is te groot voor de provincie alleen. Samenwerking is bij de uitvoering uitgangspunt, met lokale (markt-)partijen, maar ook in een regionale en landelijke setting. Dit zal het netwerk van onze bedrijven vergroten en versterken. 	<ul style="list-style-type: none"> • Intensiteit op provinciale wegen, belangrijke rijkswegen en gemeentelijke wegen. • Deur-to-deur-reistijd tussen belangrijke locaties in Flevoland voor ochtendspits, avondspits, restdag. • Reistijdverhouding Auto / OV / Fiets. • Aantal gebruikers MaaS-dienst NOP. • Aantal Flevolandse organisaties aangesloten bij BReikErs. • Aantal Flevolandse medewerkers van bij BReikErs aangesloten werkgevers.
2 Vergroten betrouwbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Beperken van het aantal vertragingen en de ernst ervan. - De beschikbaarheid van alternatieve routes bij stremmingen en grote vertragingen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reistijd in de spits t.o.v. overdag. • Aantal dagen waarop reistijdnorm wordt overschreden in ochtend- of avondspits. • Wegen met > 12.000 mvt per etmaal (doorsnede). • Omleidingsroutes tijdig kenbaar.
3 Verbinding netwerken	<ul style="list-style-type: none"> - Meer reismogelijkheden op knooppunten. - Soepele overstap tussen netwerken. - Verbeteren ruimtelijk-economische kwaliteit op en rond knooppunten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal werkplekken rond knooppunten. • Aantal inwoners rond knooppunten. • Beschikbaarheid verbindingen / reismogelijkheden. • Voorzieningen op knooppunten. • Waardering knooppunten.
4 Keuzes reizigers	<ul style="list-style-type: none"> - Reizigers zijn op de hoogte of kunnen zich gemakkelijk op de hoogte stellen van de reismogelijkheden naar hun bestemming, inclusief reistijden, kosten en betrouwbaarheid. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vervoerswijze keuze (incl. multimodale reizen).
5 Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> - Veilige inrichting van de weg. - Veilig gedrag van verkeersdeelnemers. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal verkeersdoden in de provincie Flevoland. • Aantal ernstig verkeersgewonden in de provincie Flevoland. • Aantal (ernstige) ongevallen met betrokkenheid landbouwvoertuigen. • Veiligheidsscore provinciale wegen. • Veiligheidsscore fietspaden. • Mate waarin de maximumsnelheid wordt overschreden.

6 Leefbaarheid en Duurzaamheid	<ul style="list-style-type: none"> - In 2030 is de CO₂-uitstoot door mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland samen verminderd tot minimaal 4,2 megaton. - De kwaliteit van lucht voldoet uiterlijk in 2030 aan de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit (fijnstof en stikstof). 	<ul style="list-style-type: none"> • ADAS-gebruik / zelfrijdende auto's. • CO₂-uitstoot door mobiliteit in Flevoland. • Aandeel emissievrije voertuigen OV-concessies. • Aandeel emissievrije voertuigen Regiotaxi. • CO₂-uitstoot ten gevolge van onderhoud en nieuwe investeringen in infrastructuur. • CO₂-uitstoot door personenmobiliteit van onze eigen organisatie. • Mate waarin luchtkwaliteit voldoet aan de advieswaarden van de WHO voor luchtkwaliteit.
7. Openbaar Vervoer	<ul style="list-style-type: none"> - Aantrekkelijk alternatief voor de auto op een concreet aantal (5 nader te bepalen) kansrijke en congestiegevoelige verbindingen: het OV-gebruik groeit op deze verbindingen meer dan het autogebruik en de reistijdverhouding verslechtert niet. - Ontsluiten van (nieuwe) ruimtelijk-economische ontwikkelingen. - Een vraaggericht, betaalbaar en dekkend openbaar vervoer. - De kwaliteit van het openbaar vervoer op orde houden. - Toegankelijk openbaar vervoer o.a. voor reizigers met een beperking: 80% van de reizigers stapt op bij een halte die voldoet aan de eisen van fysieke toegankelijkheid, 50% stapt op bij een halte die daarnaast voldoet aan de eisen van visuele toegankelijkheid. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal reizigers OV t.o.v. auto. • Reistijdverhouding OV t.o.v. auto. • Klantwaardering. • Bezettingsgraad o.b.v. zitplaatsen. • % In/uitstappers bij toegankelijke haltes ten opzichte van het totale in/uitstappers. • Punctualiteit. • Rituitval. • Aantal klachten.
8. Fiets	<ul style="list-style-type: none"> - Een volledig, veilig en aantrekkelijk regionaal fietsnetwerk; - Reizigers verleiden tot fietsgebruik. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal ontbrekende en zwakke schakels (knelpunten) in het fietspadenplan.
9. Goederenvervoer	<ul style="list-style-type: none"> - Economische centra via samenhangend netwerk goed bereikbaar voor goederenvervoer. - Goede doorstroming goederenverkeer. - Verminderen van de CO₂ uitstoot van het goederenverkeer. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reistijd op wegtrajecten die van belang zijn voor goederenvervoer. • % Vrachtverkeer op wegtrajecten die van belang zijn voor goederenvervoer. • Hoeveelheid overgeslagen goederen in de Flevokust haven. • CO₂ uitstoot goederenvervoer.

10. Vaarwegen

- Grotere attractievere waarde: onze vaarwegen zijn aantrekkelijker en passen in de omgeving.
 - Een goede bereikbaarheid en bevaarbaarheid van het provinciale vaarwegennet.
- Aantal binnenkomende recreatievaartuigen bij sluisen.
 - Aantal beroepsvaartuigen bij sluisen.
 - Waardering vaarweggebruikers voor provinciale vaarwegen.
 - Aantal vaarwegvoorzieningen met overstapmogelijkheden op fiets-/wandel- en autonetwerk.
 - Wachttijden vaarverkeer bij sluisen.
 - Aantal storingen bij sluisen.

Ook kunnen activiteiten bijdragen aan andere mobiliteitsdoelen dan waarvoor ze primair zijn bedoeld. Voor de leesbaarheid zijn deze kruisverwijzingen niet weergegeven in de tabel.

De toetsingsmaatstaven zijn een belangrijk middel om een beeld te krijgen van de doelmatigheid. Dat kan en hoeft niet altijd kwantitatief. Vaak kan met een kwalitatieve inschatting worden volstaan. De toetsing is niet bedoeld als rekenkundig model, maar om de beoordeling bespreekbaar te maken.

In aanvulling op de bijdrage aan bovengenoemde doelen uit de mobiliteitsvisie zijn er nog drie criteria:

- 2a. Bijdrage aan overige provinciale beleidsdoelen
- 2b. Bevorderen van innovaties
- 2c. Urgentie

3. *Samenwerking*

We geven prioriteit aan projecten waarvoor breed maatschappelijk draagvlak is. Of het nu bedrijven, inwonersinitiatieven of een samenwerking met andere wegbeheerders betreft, een gedragen project krijgt hogere prioriteit. Zo vergroten we het maatschappelijk rendement van onze gezamenlijke inzet. Draagvlak komt het best tot uiting wanneer er sprake is van samenwerking (meedoen of meebetalen).

4. *Kosteneffectiviteit*

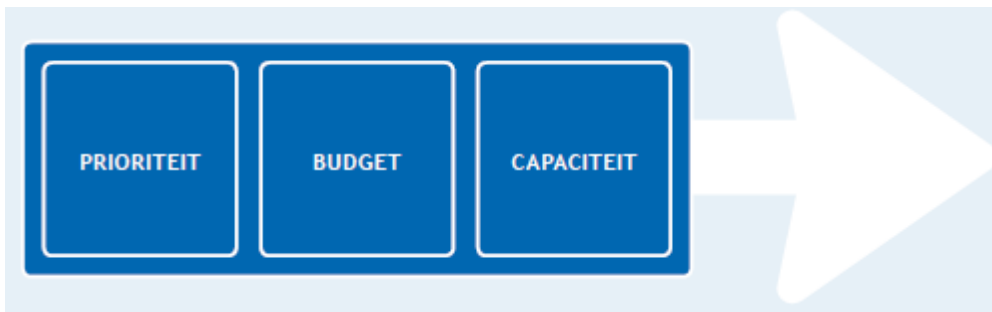
Door de kosten af te zetten tegen het effect (de bijdrage aan de doelen) ontstaat inzicht in de kosteneffectiviteit van een project. Zo kunnen relatief kleine projecten worden vergeleken met grote.

Toepassing

Voor de genoemde aspecten worden kwalitatieve scores bepaald. Daarbij hanteren we 'plussen' en 'minnen' om de scores tot uitdrukking te brengen. Dat is gebaseerd op de dan bekende informatie over het project (doelstelling, uitwerking, kosten, etc.). Mogelijk kan de score op een bepaald (sub)criterium niet worden berekend, omdat de uitwerking van het project niet ver genoeg gevorderd is. In dat geval wordt volstaan met een score 'onbekend'. Ook zijn projecten en maatregelen in verschillende fasen van ontwikkeling. De methode is bedoeld om de afweging transparant en bespreekbaar te maken.

Het prioriteren wordt programmabreed toegepast om keuzes mogelijk te maken tussen verschillende type projecten (o.a. fiets, auto, openbaar vervoer). Het afwegingskader wordt toegepast op nieuwe projecten en projecten waar nog ruimte is voor herprioritering. Dat wil zeggen dat eerder geprogrammeerde projecten (op grond van eerdere p-MIRT's) alleen in de afweging worden betrokken als over deze projecten geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt of de voorbereiding nog niet in een dermate gevorderd stadium is dat het niet zinvol is ze alsnog in de afweging te betrekken.

Programmering



De uitkomst van de prioritering leggen we naast de beschikbare budgetten en capaciteit. Dit resulteert in de uiteindelijke programmering.

Het programma is opgebouwd uit een tweetal onderdelen:

- p-MIRT
Projecten zijn geprogrammeerd met een globale planning en een budget. Voor het programma 2022-2025 geldt het in 2020 vastgestelde p-MIRT 2021-2024 met een doorkijk naar 2025 als vertrekpunt. Deze projecten zijn reeds geprogrammeerd en financieel gedekt. Wijzigingen ten opzichte van dit p-MIRT 2021-2024 met een doorkijk naar 2025 zijn niet aan de orde.
- Nieuwe ontwikkelingen
Naast het vastgestelde p-MIRT 2021-2024 met een doorkijk naar 2025 is het perspectief richting 2030 in ogenschouw genomen. Een groot deel van de beschikbare middelen voor deze periode ligt vast. Zo maken OV-budgetten (zowel voor gedelegeerde als voor eigen concessies) nog steeds een belangrijk deel uit van het totaal. Enkele grote projecten - zoals de Hoge Ring, Roggebotsluis-Hanzeweg en Ganzenweg-Harderhaven - zijn nog in uitvoering. De resterende investeringsruimte is geprogrammeerd voor de aanpak van toekomstige infrastructurale knelpunten, ontsluiting van nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen, de uitwerking van onderzoeken en continuering van bestaande activiteiten.

De aanleg van nieuwe infrastructuur kent doorgaans een lange doorlooptijd. De provincie gaat uit van een gemiddelde van zeven jaar voor de cyclus van verkenning, planuitwerking tot realisatie.

Bij de uitvoering van projecten wordt een bepaald proces doorlopen van voorbereiding tot uitvoering. Voor een aantal projecten is een verkenning noodzakelijk als eerste stap om tot de gewenste maatregel te komen. Afhankelijk van de complexiteit van het vraagstuk is hiervoor een maximale doorlooptijd van twee jaar nodig. Bij de daaropvolgende voorbereiding en uitvoering van civiele projecten worden de volgende fasen onderscheiden:

1. *Initiatiefase*
2. *Definitiefase*
3. *Planuitwerkingsfase*
4. *Realisatiefase*
5. *Afrondingsfase*

Afhankelijk van de mate van complexiteit wordt er onderscheid gemaakt in drie categorieën projecten met verschillende doorlooptijden:

A-projecten:

Zeer complexe projecten. Projecten met een lange voorbereidingsfase, waarbij een brede afstemming (intern en gebiedspartners) nodig is, met een looptijd van meer dan vijf jaar, veel nieuwe aspecten, etc.

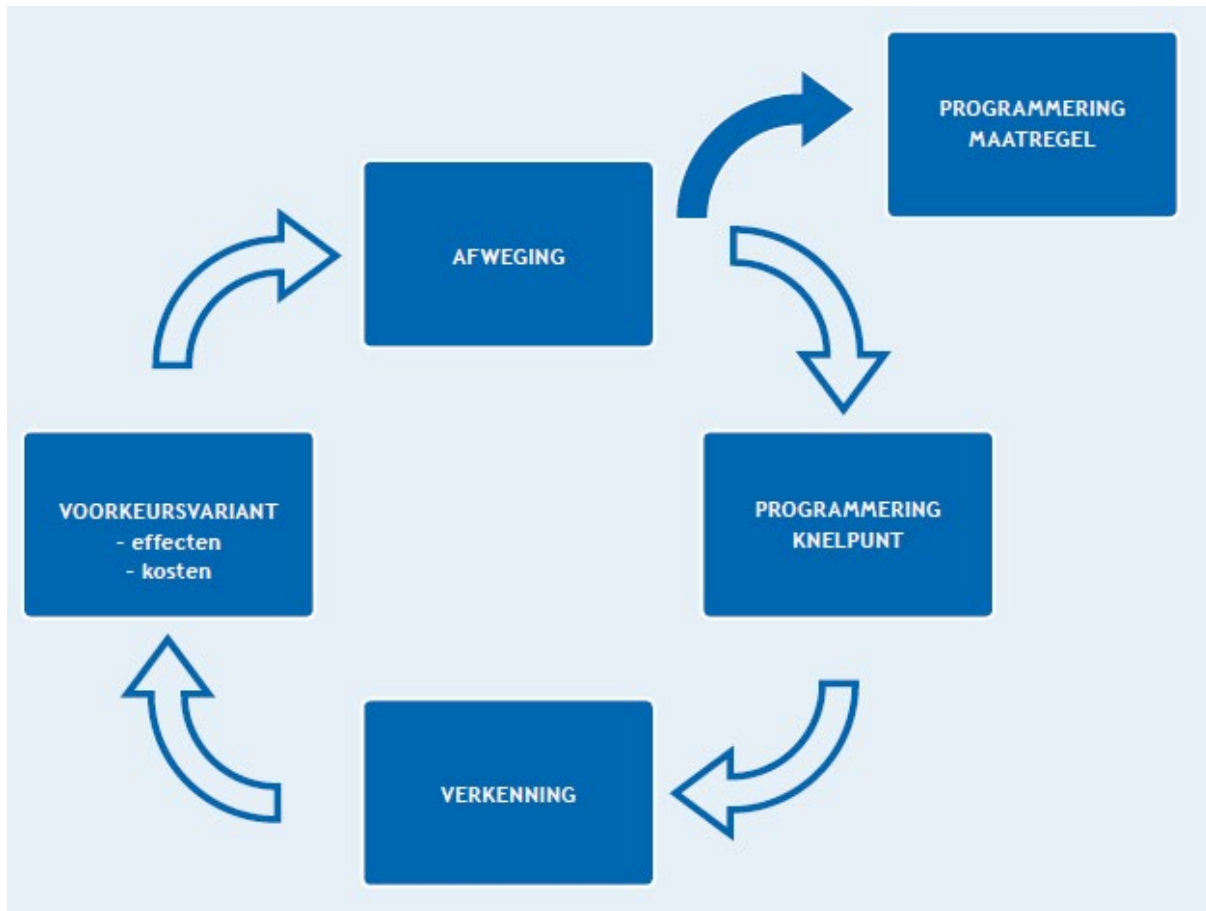
B-projecten

Projecten met een gemiddelde complexiteit (gemiddelde voorbereiding en afstemming, looptijd circa drie jaar, relatief veel standaardwerk.

C-projecten

Eenvoudige projecten (weinig voorbereiding en afstemming, looptijd circa een jaar, standaardwerk).

De programmering van infrastructurele projecten is een cyclisch proces. In eerste instantie wordt de aanpak of verkenning van een knelpunt geprogrammeerd op basis van een eerste inschatting van uitvoeringskosten en effecten. De verkenning geeft nader inzicht in effecten en kosten. Ook kunnen er ontwikkelingen zijn geweest die aanleiding geven tot een andere afweging. Daarom wordt de voorkeursvariant na de verkenning nogmaals getoetst aan het afwegingskader. Pas dan volgt de definitieve programmering van een maatregel.



Subsidieregeling

Voor subsidiëring aan gemeenten op grond van de Algemene Subsidieverordening Flevoland 2012 en de *Nadere regels subsidiëring verkeer en vervoer* hanteert de provincie de volgende uitgangspunten:

- We stellen een subsidieplafond vast per gemeente en maatschappelijke organisatie, uitgaande van de huidige plafonds. Deze plafonds worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de provinciale subsidie-index.
- De middelen zijn niet toebedeeld aan specifieke projecten of maatregelen. De aanvrager moet aannemelijk maken dat de activiteiten waarvoor subsidie wordt aangevraagd, bijdragen aan de doelen van het provinciaal mobiliteitsbeleid zoals verwoord in de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 en het Programma Mobiliteit & Ruimte. De uitgebreide doelmatigheidstoets uit dit hoofdstuk is niet van toepassing.
- Voor gemeenten geldt een vast co-financieringspercentage van 50%.
- Voor maatschappelijke organisaties kan de subsidie oplopen tot 100%.

Daarnaast is maatwerksubsidie mogelijk. Het subsidiepercentage wordt onder andere bepaald op basis van een voorliggende businesscase, verantwoordelijkheden en belangen, en bedraagt maximaal 90%. De uitgebreide doelmatigheidstoets uit dit hoofdstuk is hierop van toepassing.

Bijlage

Programmeren en uitvoeren

Het afwegingskader vormt de basis voor de agendering, prioritering en programmering. Voor de verschillende doelstellingen zijn de prioriteiten al op hoofdlijnen beschreven. Deze zijn omgezet in projecten of acties die, afhankelijk van de resultaten of de uitgewerkte beleidslijn, kunnen leiden tot projecten. Voor de programmering maken we daarom onderscheid in projecten en de beleidsagenda.

Afwegingskader ingevuld

We hebben het afwegingskader ingevuld voor de reeds bekende projecten. Daarbij is per project gekeken naar de agendering op basis van de kwadranten. Het provinciaal belang en de samenwerking is in beeld gebracht en de doelmatigheid is bepaald. De score op de agendering bepaalt in eerste instantie de prioritering (eerste zeef), vervolgens de score op provinciaal belang en samenwerking (tweede zeef) en ten slotte de score op doelmatigheid (derde zeef). Hierbij is de bijdrage aan de doelen van de Mobiliteitsvisie 2030 en de overige provinciale doelen ingeschat, uitgaande van de inschatting van het moment waarop de betreffende knelpunten zich voordoen. Dit moment is aangegeven in de kolom 'Urgentie'. Het kan dus zijn dat een project hoog scoort in de prioritering, maar op grond van urgentie later wordt geprogrammeerd.

De volgende tabel geeft het resultaat:

Project	Agendering obv kwadrant	Provinciaal belang & samenwerking				Doelmatig												KOSTENEFFECTIEF (eerste inschatting)
		Gedragen ontwikkeling	(Boven) lokaal	Samenwerking	Snelheid wegverkeer	Betrouwbare reistijden	Knooppuntontwikkeling	Reisinformatie	Verkeersveiligheid	Leefbaarheid & duurzaamheid	OV	Fiets	Goederenvervoer	Vaarwegen	Bijdrage overige doelen	Urgentie (wanneer problematisch)	TOTAAL DOELMATIGHEID	
Reconstructie kruispunt Ganzenweg- Knardijk	1	+	++	+	+	++	0	0	++	0	+	0	+	0	0	lopend	++	++
Capaciteitsuitbreiding Hogering (SBA)	1	+	++	+	+	+	0	0	+	0	+	0	0	0	0	lopend	++	++
Ongelijkvloerse aansluiting Roggebotsluis	1	+	++	+	+	++	0	0	++	0	+	+	+	++	0	lopend	++	++
Randweg Urk	1	++	++	+	+	++	0	0	+	0	+	0	+	0	0	nu	++	++
Laan van Nieuwland	1	++	++	+	+	++	0	0	+	0	0	0	+	0	0	nu	++	++
Kruispunten ringen Almere - doorstromingsmaatregelen	1	+	++	+	+	+	0	0	0	0	+	0	+	0	0	nu	++	++
Risicogestuurde verkeersveiligheidsmaatregelen	1	++	++	+	+	+	0	++	++	0	++	0	0	0	0	nu	++	0
Fietskernnetwerk: aanpak fietsknelpunten	1	+	++	++	+	+	+	0	++	++	0	++	0	0	+	2022-2030	++	0
Fietskernnetwerk: onderhoud areaaluitbreiding	1	+	++	++	+	+	+	0	++	++	0	++	0	0	+	2022-2030	++	0
Fietskernnetwerk: realisatie MRA snelfietsroute Almere - Lelystad	1	++	++	+	+	+	0	++	++	0	++	0	0	0	+	nu	++	+
Fietskernnetwerk: realisatie hoogwaardige fietsroute Almere/Zeewolde - Huizen/Hilversum	1	++	++	+	+	+	0	++	++	0	++	0	0	0	+	2026-2030	++	+
Fietskernnetwerk: realisatie hoogwaardige fietsroute Lelystad - Dronten - Kampen	1	++	++	+	+	+	0	++	++	0	++	0	0	0	+	2026-2030	++	+
Fietskernnetwerk: realisatie hoogwaardige fietsroute Urk - Emmeloord - Marknesse	1	++	++	+	+	+	0	++	++	0	++	0	0	0	+	2026-2030	++	+
Noordelijk Flevoland - regionale projecten	1	+	++	+	+	+	0	0	+	+	0	0	+	+	0	2026-2030	++	+
A6 : afslag 10 Lelystad - vergroten verkeerscapaciteit	1	+	++	+	+	+	0	0	+	+	0	0	0	0	0	nu		+
N307 : Markerwaarddijk - veilige inrichting stroomweg	1	+	++	+	+	+	0	0	++	+	0	0	0	0	0	nu		0
Bereikbaarheid Oostelijk Flevoland Ruraal vanwege woningbouwopgave	1	+	++	+	++	++	0	0	+	+	+	0	+	0	0	2026-2030	++	++
Vrijliggende busbaan Lelystad CS - Lelystad Airport	1	+	++	0	+	++	0	0	+	+	++	0	0	0	0	2026-2030	++	+
Oostelijk Flevoland - regionale projecten	1	+	++	+	+	+	0	0	+	+	0	0	+	+	0	2026-2030	++	+
Bereikbaarheid Zuidelijk Flevoland Ruraal vanwege woningbouwopgave	1	+	++	+	++	++	0	0	+	+	+	0	+	0	0	2026-2030	++	++
Zuidelijk Flevoland - regionale projecten	1	+	++	+	+	+	0	0	+	+	0	0	+	+	0	2026-2030	++	+
A7 : Kornwerderzand - verbreding sluis	2	++	++	++	+	+	0	0	0	0	0	0	++	++	0	nu	++	++
A6 : aansluiting en doorstromingsmaatregelen Muntweg	2	+	+	+	0	++	0	0	++	0	0	0	++	0	0	nu	++	+
A27 : verbreding Stichtse brug - A1	2	++	++	++	++	++	0	0	+	0	0	0	++	0	0	nu	++	++
A6 : aansluiting en doorstromingsmaatregelen Hannie Schaftweg	2	+	+	+	0	++	0	0	++	0	0	0	++	0	0	2026-2030	++	+
Fietskernnetwerk: fietsstimuleringsmaatregelen	3	+	++	+	0	0	+	+	+	0	++	0	0	0	+	nu	+	+
Planmatige vervanging VRI's door intelligente VRI's	3	+	+	+	++	+	0	0	+	+	+	0	+	0	0	2022-2030	++	++
Fundament Smart Mobility Flevoland	3	++	++	++	++	++	++	++	+	+	+	0	+	0	++	nu	++	++
Krachtenbundeling Smart Mobility	3	++	++	++	++	++	+	+	+	+	+	0	+	0	++	2026-2030	++	++
HUB : Noordelijk Flevoland Centraal - Emmeloord busstation	4	+	0	++	+	++	++	++	+	+	+	0	0	0	++	nu	++	+
HUB : Noordelijk Flevoland Ruraal - Urk kinderboerderij	4	+	0	++	+	++	++	++	+	+	+	0	0	0	++	nu	++	+
HUB : Oostelijk Flevoland Ruraal - Dronten (bus)station	4	+	0	++	+	++	++	++	+	+	+	0	0	0	++	nu	++	+
HUB : Oostelijk Flevoland Stedelijk - Lelystad station	4	+	0	++	+	++	++	++	+	+	+	0	0	0	++	2026-2030	++	+
HUB : Zuidelijk Flevoland Ruraal - Almere A27 Waterlandseweg	4	+	0	++	+	++	++	++	+	+	+	0	0	0	++	nu	++	+
HUB : Zuidelijk Flevoland Stedelijk - Almere A6 Noordkant Oosterwold	4	+	0	++	+	++	++	++	+	+	+	0	0	0	++	nu	++	+
HUB : Zuidelijk Flevoland Ruraal - Oosterwold centraal	4	+	0	++	+	++	++	++	+	+	+	0	0	0	++	2026-2030	++	+
HUB : Zuidelijk Flevoland Stedelijk - Almere Pampus	4	+	0	++	+	++	++	++	+	+	+	0	0	0	++	2026-2030	++	+

Gezien de lange voorbereidingstijd van grote infrastructurele projecten worden voor deze projecten verkenningen uitgevoerd. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan projecten die hoog scoren in het afwegingskader en/of urgent zijn. Voor een aantal projecten met hoge urgentie zijn al verkenningen gestart. Dit resulteert in de volgende verkenningen met bijbehorende planning:

Naam verkenning	Toelichting	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Kruispunt Gooiseweg-Ganzenweg: vergroten capaciteit rechtsaffer richting Harderwijk	Is afhankelijk van de aansluiting van datacenter op Gooiseweg.						
Laan van Nieuwland / ontsluiting Lelystad Zuid (in samenhang met snelfietsroute Almere - Lelystad)							
Snelfietsroute Almere - Lelystad	Onderzoek naar de mogelijkheden om de fietsroute Almere-Lelystad op te waarderen tot snelfietsroute.						
Verkenning oplossen problematiek doorstroming kruispunten ringen Almere (nog concreet te definiëren in overleg met de gemeente Almere)							
Onderzoek verkeersveiligheid / doorstroming Markerwaarddijk							
Biddingringweg	Inrichting 100 km weg.						
Futenpad							
Ganzenpad							
Netwerkstudie Lelystad							
Extra 100.000 woningen Flevoland							
Verkeersveiligheid 100 km/u wegen							
OV-doorstroming Urk-Emmeloord-Kampen-Zwolle							
OV-doorstroming Emmeloord-Urk-Lelystad							
OV-doorstroming Emmeloord-Zeewolde							
HUB: Noordelijk Flevoland Centraal							
HUB: Noordelijk Flevoland Ruraal							
Noordelijk Flevoland - regionale projecten							
OV-doorstroming Lelystad-Centrum							
OV-doorstroming Lelystad-Harderwijk							
OV-ontsluiting Lelystad-Zuid vanwege woningbouwopgave							
HUB: Oostelijk Flevoland Ruraal							

Bereikbaarheid Oostelijk Flevoland Ruraal vanwege woningbouwopgave							
HUB: Oostelijk Flevoland Stedelijk							
Oostelijk Flevoland - regionale projecten							
OV-doorstroming Almere-Zeewolde							
Haalbaarheid OV-ontsluiting Almere Oosterwold							
A27 : verbreding Stichtse brug - A1							
HUB: Zuidelijk Flevoland Ruraal							
HUB: Zuidelijk Flevoland Stedelijk							
Zuidelijk Flevoland - regionale projecten							
Risicogestuurde verkeersveiligheidsmaatregelen							
Hoogwaardige fietsroute Urk - Emmeloord - Marknesse							
Hoogwaardige fietsroute Lelystad - Dronten - Kampen							
Hoogwaardige fietsroute Almere/Zeewolde - Huizen/Hilversum							
Smart Area Flevoland							

Programmering en uitvoering projecten

2022 - 2025

Projecten zijn geprogrammeerd met een globale planning en een budget. Voor het Programma Mobiliteit & Ruimte geldt het in 2020 vastgestelde p-MIRT 2021-2024 met een doorkijk naar 2025 als vertrekpunt. Deze projecten zijn reeds geprogrammeerd en financieel gedekt.

Meerjarige projecten en projecten 2021



Meerjarige projecten

- A: Groot onderhoud bruggen en sluzen (GOBS)
- B: Roggebootsluis/Hanzeweg: nieuwe brug, ongelijkvloerse kruising, verbreding, en fietspad Voorlanden
- C: Halve aansluiting A6 luchthaven
- D: Verbindingsweg luchthaven A6
- E: Hogering: verdubbeling en ongelijkvloerse kruisingen
- F: Goolseweg 3de fase: verdubbeling
- G: Ganzenweg/Harderhaven: ongelijkvloerse kruising
- H: Waterlandseweg: fietsbrug

Projecten 2021

Noordoostpolder

- 01. Gemaalweg - herstel fietspad
- 02. Espeleringweg - verharding rijbaan
- 03. Espeleringweg - vervangen populieren
- 04. Hanne Schaffweg - onderhoud brug
- 05. Urkervaart - beschoeiing en damwand
- 06. Nagelweg - onderhoud fietspad
- 07. Steenwijkenweg - vervangen fietsbrug
- 08. Vollenhovenweg - verharding rotonde
- 09. Zwolsevaart - aanleg NVO
- 10. Kamperweg - verharding fietspad

Oostelijk Flevoland

- 11. Swifterringweg - verharding fietspad
- 12. Swifterringweg - verharding rijbaan
- 13. Overijsselse weg / Houtribweg - aanpak rotonde
- 14. Dronterringweg - aanpassen bushalte
- 15. Dronterringweg - verharding rijbaan
- 16. Dronterringweg - verharding rotonde
- 17. Dronterweg - aanleg rotonde
- 18. Biddingringweg - verharding rijbaan
- 19. Hanzeweg - verwijderen oude fietspad
- 20. Oldebroekweg - revitalisering beplanting
- 21. Larsenweg - verharding rijbaan
- 22. Dronterweg - vervangen populieren
- 23. Dronterweg - verharding rijbaan
- 24. Biddingweg - 2 rotondes
- 25. Spijkweg - dek fietsbrug
- 26. Goolseweg - kap en aanplant bomen
- 27. Larsenpad - verharding rijbaan
- 28. Lage vaart - vervanging damwand

Zuidelijk Flevoland

- 29. Hogering / Bultenring - aanpassen bewijzing
- 30. Bultenring - plaatsen geluidsscherm
- 31. Tussenring - geluidsreducerend asfalt
- 32. Goolmeerdijk Oost - vervangen voedingstabel VRI
- 33. Goolseweg - verharding rijbaan
- 34. Knardijk - verharding rijbaan
- 35. Harderdijk - verharding rijbaan
- 36. Hoge vaart - vervanging beschoeiing

Meerjarige projecten en projecten 2022



Meerjarige projecten

- A: Groot onderhoud bruggen en sluisen (GOBS)
- B: Roggebotsluis/Hanzeweg: nieuwe brug, ongelijkvloerse kruising, verbreding, en fietspad Voorlanden
- C: Hogering: verdubbeling en ongelijkvloerse kruisingen
- D: Goolseweg 3de fase: verdubbeling
- E: Ganzeweg/Harderhaven: ongelijkvloerse kruising

Projecten 2022

Noordoostpolder

- 01. Wrakkenweg - vervangen bomen
- 02. Banterweg - vervangen brugleuningen
- 03. Kulderweg - boomvervanging
- 04. Oosterringweg - reconstructie
- 05. Marknesserweg - onderhoud schouwapad
- 06. Dominieesweg - voertuigkerende brugleuningen
- 07. Zuiderringweg - onderhoud verharding en damwand
- 08. Akkerstraat - vervangen brugleuningen
- 09. Vollenhovevweg / Riepweg - fietsoversteken rotonde

Oostelijk Flevoland

- 10. Markerwaardijk - vervangen goottegels
- 11. Kamperhoekweg - reconstructie rotonde
- 12. Swifterweg - onderhoud verharding
- 13. Dronterringweg - verharding fietspad
- 14. Bremerbergweg - onderhoud, verbetering kruispunt en aanleg faunatunnels
- 15. Larserweg - onderhoud
- 16. Larserpad - verharding en verbreding
- 17. Lage Vaart - vervangen damwand

Zuidelijk Flevoland

- 18. Zuiderluis - aanvaarbeveiliging
- 19. Hogering/Bulterring - diverse werkzaamheden
- 20. Tussenring - vervangen bomen
- 21. Bulterring-Stripheldenweg - onderhoud rotonde
- 22. Bulterring - onderhoud rijbaan
- 23. Waterlandseweg - fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes
- 24. Vogelweg - boomvervanging
- 25. Eenmeerdijk - onderhoud rijbaan
- 26. Nijkerkenweg - aanpassing kruising met Spiekweg
- 27. Goolseweg - onderhoud

Meerjarige projecten en projecten 2023



Meerjarige projecten

A: Groot onderhoud bruggen en sluisen (GOBS)
 B: Ganzenweg/Harderhaven: ongelijkvloerse kruising

Projecten 2023

Noordoostpolder

- 01. Gemaaieweg - vervangen bomen
- 02. Wrakkenweg - herstel fietspad
- 03. Lemstervaart - vervangen damwand
- 04. Muntweg / Hännieschaffweg - reconstructie kruispunten op- en afdritten AS
- 05. Marknesserweg - plaatsen geluidscherm
- 06. Urkenweg - onderhoud rijbaan
- 07. Schokkeringweg - onderhoud rijbaan
- 08. Baan - onderhoud rijbaan
- 09. Vollenhoverkanaal - baggerwerkzaamheden

Oostelijk Flevoland

- 10. Biddingringweg - onderhoud rijbaan
- 11. Biddingringweg - onderhoud viaduct
- 12. Hanzeweg - aanbrengen geluidsdam asfalt

Zuidelijk Flevoland

- 13. Hoge Ring - vervangen bomen
- 14. Goolmeerdijk Oost - onderhoud rijbaan, onderhoud en aanvullen fietspad
- 15. Goolseweg - onderhoud rijbaan
- 16. Goolseweg - aanleggen extra rechtsafvak
- 17. Futenweg - onderhoud rijbaan en verbreding
- 18. Knanweg - onderhoud rijbaan
- 19. Ganzenweg - aanbrengen graskanttegels

Meerjarige projecten en projecten 2024



Projecten 2024

Noordoostpolder

- 01. Muntweg - onderhoud fietstunnels
- 02. Kulderweg - onderhoud rijbaan
- 03. Hanne Schaffweg - onderhoud rijbaan en rotondes
- 04. Espelerweg - onderhoud rijbaan en reconstructie rotonde
- 05. Domineesweg - onderhoud rijbaan
- 06. Domineesweg - onderhoud rotonde
- 07. Vollenhovegweg - onderhoud rijbaan

Oostelijk Flevoland

- 08. Eburgerweg - onderhoud rijbaan
- 09. Spijkweg - onderhoud rijbaan en rotonde Walbl
- 10. Harderdijk - onderhoud fietspad en brugdek Blauwe Dromer

Zuidelijk Flevoland

- 11. Oostvaardersdijk - onderhoud rijbaan en parkeerplaatsen
- 12. Tussenring - vervangen bomen
- 13. Waterlandseweg - vervangen verkeersregelinstallatie
- 14. Nijkerkweg - aanbrengen graskanttegels
- 15. Roerdompweg - onderhoud rijbaan
- 16. Ganzenweg - onderhoud rijbaan

Meerjarige projecten en projecten 2025



Projecten 2025

Noordoostpolder

- 01. Venelaan - onderhoud rijbaan
- 02. Westerringweg - onderhoud fietspad
- 03. Espelerringweg - onderhoud fietspad
- 04. Domineesweg - onderhoud fietspad
- 05. Lemstervaart - vervangen damwand

Oostelijk Flevoland

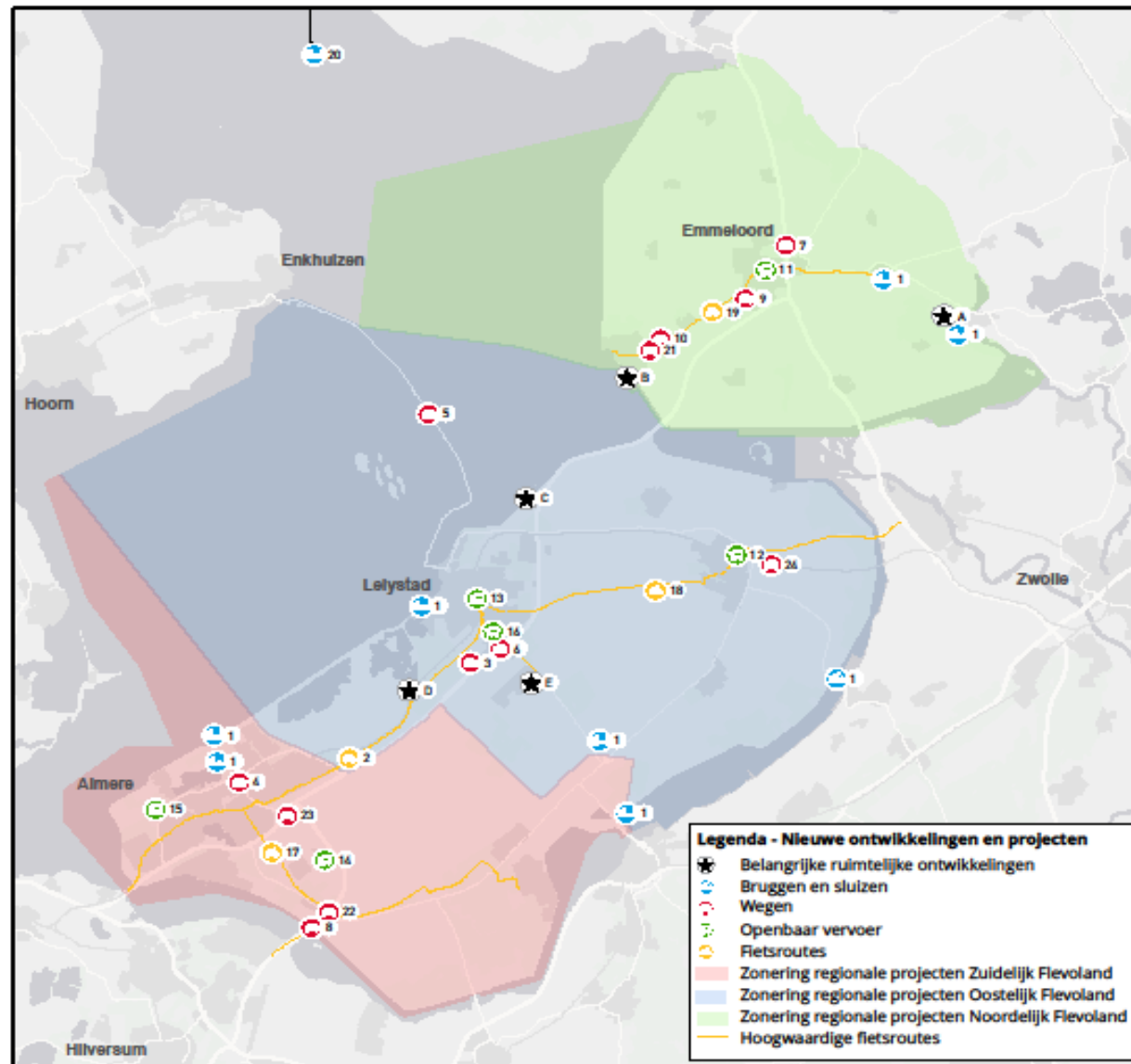
- 06. Markerwaardijk - diverse werkzaamheden verkeersveiligheid
- 07. Kamperhoekweg - onderhoud rijbaan
- 08. Swiftenweg - reconstructie rijbaan
- 09. Lisdoddeweg - onderhoud rijbaan
- 10. Lage Vaart - vervangen damwand

Zuidelijk Flevoland

- 11. Hoge Vaart - vervangen damwand

2022-2030

De belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen en de nieuwe meerjarige INFRA-projecten zijn in onderhavige kaart weergegeven. De nieuwe meerjarige INFRA-projecten zijn op basis van het afwegingskader geprogrammeerd en financieel gedekt. De resultaten van de verkenningen alsmede de snelheid van ruimtelijke en economische ontwikkelingen zijn medebepalend voor de verdere uitwerking en realisatie van deze voorzieningen.



NIEUWE ONTWIKKELINGEN 2022-2030

Belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen

- A. Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum (MITC)
- B. Buitendijkse Maritieme Servicehaven Urk
- C. Doorontwikkeling Flevokust Haven en het binnendijkse bedrijventerrein
- D. Ontsluiting van Nationaal Park Nieuw Land
- E. Opening van Lelystad Airport en de ontwikkeling van hoogwaardige duurzame bedrijvigheid

Nieuwe meerjarige projecten

- 1: Groot onderhoud bruggen en sluisen (GOBS)
- 2: Snelfietsroute Almere - Lelystad
- 3: Laan van Nieuwland
- 4: Krulspunten ringen Almere
- 5: N307 - Markerwaarddijk veilige inrichting stroomweg
- 6: A6 - afslag 10 Lelystad vergroten verkeerscapaciteit
- 7: A6 - aansluiting & doorstromingsmaatregelen Muntweg
- 8: A27 - verbreding Stichtse brug - A1
- 9: A6 - aansluiting en doorstromingsmaatregelen Hannie Schaftweg
- 10: Randweg Urk
- 11: HUB - Noordelijk Flevoland Centraal
- 12: HUB - Oostelijk Flevoland Ruraal
- 13: HUB - Oostelijk Flevoland Stedelijk
- 14: HUB - Zuidelijk Flevoland Ruraal (Almere Oosterwold)
- 15: HUB - Zuidelijk Flevoland Stedelijk (Almere Pampus)
- 16: Vrijliggende busbaan Lelystad CS - Lelystad Airport
- 17: 1e hoogwaardige fietsroute
- 18: 2e hoogwaardige fietsroute
- 19: 3e hoogwaardige fietsroute
- 20: A7 - Kornwerderzand verbreding sluis
- 21: HUB - Noordelijk Flevoland (Urk)
- 22: HUB - Zuidelijk Flevoland Ruraal (Almere A27-Waterlandseweg)
- 23: HUB - Zuidelijk Flevoland Stedelijk (Almere A6 - Noordkant Oosterwold)
- 24: Bereikbaarheid Oostelijk Flevoland Ruraal

Niet op de kaart:

- Aantrekkelijk maken van fietsroutes en knooppunten
- Planmatige vervanging VRI's door intelligente VRI's
- Veilige inrichting enkelbaans regionale stroomwegen 100 km/u
- Veilige inrichting gebiedsontsluitingswegen 80 km/u
- Aanpak fietsknooppunten
- Kwaliteitsimpuls in Smart Mobility Flevoland
- Krachtenbundeling Smart Mobility

Legenda - Nieuwe ontwikkelingen en projecten

- ★ Belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen
- ⊕ Bruggen en sluisen
- ⊖ Wegen
- ⊙ Openbaar vervoer
- ⊘ Fietsroutes
- Zonering regionale projecten Zuidelijk Flevoland
- Zonering regionale projecten Oostelijk Flevoland
- Zonering regionale projecten Noordelijk Flevoland
- Hoogwaardige fietsroutes

PROVINCIE FLEVOLAND

200105 | GEO | 19-04-2021

0

25 km