Antwoordnota in reactie op de zienswijzen ingediend bij het ontwerp-Programma Mobiliteit & Ruimte 2018 - 2021

1. Kader

Gedeputeerde Staten van Flevoland hebben op 11 juli 2017 het ontwerp van het Programma Mobiliteit en Ruimte Flevoland 2018 - 2021 vastgesteld en na het raadplegen van Provinciale Staten op 27 september 2017 is het ontwerp vrijgegeven voor de inspraak.

Samen met de Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 omvat het Programma Mobiliteit en Ruimte Flevoland 2018-2021 het integraal verkeer- en vervoerbeleid, gericht op ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Door de keuze voor een visie op hoofdlijnen en uitwerking in korter lopende programma's, wordt geanticipeerd op het stelsel van de toekomstige Omgevingswet. Het programma biedt houvast met concrete inhoudelijke en financiële afwegingskaders en is opgesteld voor een periode van vier jaar, met een perspectief op 2027.

Bij het opstellen van dit programma zijn nieuwe samenwerkingsverbanden verkend. Daarnaast is er met de Flevolandse gemeenten en belangenorganisaties opgetrokken om gezamenlijk invulling te geven aan dit programma. Ook heeft afstemming plaatsgevonden met de Vervoerregio Amsterdam. Het ontwerp is besproken met de gemeenten en Rijkswaterstaat in het provinciale Vervoerberaad. Het Vervoerberaad heeft positief geadviseerd over het ontwerp.
Het ontwerp van het Programma Mobiliteit en Ruimte Flevoland 2018 lag van 6 oktober 2017 tot en met 17 november 2017 voor eenieder ter inzage.

2. Ontvangen reacties

Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn in totaal tien reacties ontvangen. De volgende reacties zijn binnengekomen (in volgorde van ontvangst):

1. Fietsersbond Flevoland, per e-mail ontvangen op 12 november '17
2. Rijkswaterstaat, per e-mail ontvangen op 13 november '17
3. Gemeente Almere, per e-mail ontvangen op 13 november '17
4. Milieudefensie, per e-mail ontvangen op 15 november '17
5. Gemeente Urk, per e-mail ontvangen op 16 november '17
6. Gemeente Lelystad, per e-mail ontvangen op 16 november '17
7. Vervoerregio Amsterdam, per post ontvangen op 20 november '17
8. ProRail, per post ontvangen op 20 november '17
9. Provincie Gelderland per post ontvangen op 20 november '17
10. Gemeente Noordoostpolder, per email ontvangen op 17 november '17

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

Er is ook een aantal ambtshalve wijzigingen opgenomen. Dit betreft tekstuele correcties en onvolkomenheden die ambtelijk zijn gesignaleerd.

3. Hoofdopmerkingen

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

1. Instemming

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het ontwerp goed is ontvangen. In het merendeel van de reacties wordt waardering uitgesproken over het ambitieuze programma, zoals in opmerkingen 1.1, 3.1, 4.1, 5.1, 6.1, 7.1 en 9.1. Specifiek wordt door de gemeenten Lelystad, Almere en de Vervoerregio Amsterdam aangegeven dat ze tevreden zijn over de inbreng die ze hebben gehad in de ambtelijke afstemming; diverse suggesties komen terug in het document (zie opmerkingen 3.1, 6.1 en 7.1).

2. Financiële onderbouwing en beschikbare middelen

Diverse opmerkingen zijn gemaakt over het ontbreken van een financiële onderbouwing van het Programma Mobiliteit en Ruimte (opmerkingen 1.2, 3.3 en 6.5). Een aantal partijen koppelt daar ook aan dat zij de financiële middelen ontoereikend achten om de doelen te halen, te weten de opmerkingen 3.2, 3.4 en 6.6. Specifiek voor het onderwerp fiets wordt betoogd dat er meer provinciale middelen nodig zijn (opmerkingen 1.2 en 3.4). Zoals in de inleiding van het Programma Mobiliteit en Ruimte staat aangegeven stuurt het programma op ambities en prioriteiten. De financiële middelen komen aan de orde bij de provinciale begroting gekoppeld aan opgaven en projecten. Het Programma Mobiliteit en Ruimte is geen financieel programma. Tevens wijzen we erop dat Provinciale Staten niet meer dan nodig willen sturen op de inzet van middelen na 2019. Dit is aan een volgende coalitie. Bij de actualisatie van het programma in 2018 zal bovendien het PMIRT (waarin de financiële inzet op mobiliteit voor de komende jaren is vastgelegd) worden geïntegreerd in het programma.

3. Aspect Ruimte

Een aantal opmerkingen, te weten 2.1 en 7.2, heeft betrekking op het aspect ruimte in het ontwerp Programma Mobiliteit en Ruimte. Partijen geven aan dat ruimte summier behandeld is in vergelijking met de mobiliteitsaspecten. In dit ontwerp houden we rekening met ruimtelijke vraagstukken voor de toekomst, maar het programma stuurt er niet op. De verdere uitwerking van het ruimtelijk beleid vindt plaats in het kader van Flevoland*Straks*. Het Programma Mobiliteit en Ruimte wordt jaarlijks geactualiseerd, waarbij rekening wordt gehouden met nieuw ruimtelijk-economische beleid en ontwikkelingen.

4. Verduidelijkingen

Een aantal reacties bevat verduidelijkende vragen of opmerkingen. Deels betreft het onderwerpen die buiten de strekking van het Programma Mobiliteit en Ruimte vallen. De opmerkingen 2.5 en 6.3 vallen in deze categorie. Voor de vragen en beantwoording wordt verwezen naar de tabel.

4. Reactie per opmerking

Nr.	Opmerking	Bijbehorende motivering	Reactie provincie	Voorstel
1	**Fietsersbond Flevoland**			
1.1	Spreekt waardering uit voor het ontwerp	Complimenten voor dit ambitieuze programma en de aandacht die de fiets in dit ontwerp programma krijgt. Er zijn positieve zaken in het concept ontwerp van dit Programma Mobiliteit en Ruimte , deelfietssystemen, een midden geleider bij kruispunten, het fietsnetwerk met zijn zwakke en sterke stukken is in kaart gebracht, aandacht voor ketenvervoer.	Met instemming hiervan kennisnemen.	Geen aanleiding tot aanpassing.
1.2	Financiële onderbouwing	Het ontwerp geeft aan veel te willen doen om fietsen te stimuleren, maar we missen in dit programma een overzicht van de kosten en hoe deze te financieren. We zien dat andere provincies vele miljoenen euro's extra investeren in fiets-relevante zaken. De provincie Brabant (koploper) geeft € 49.000.000,- uit aan fietsvoorzieningen. De provincie Flevoland heeft in deze collegeperiode slechts € 2.000.000,- voor de fietsambities beschikbaar. In Flevoland is het aantal verplaatsingen per vervoerswijze voor het OV rond de 3-5%, terwijl het aantal verplaatsingen per fiets op ca 25 % ligt (bijlage 2).Van het provinciale mobiliteitsbudget gaat jaarlijks bijna 50% (ca. € 33.000.000,-)naar de diverse OV concessies. Voor de fiets is de reeds genoemde €2.000.000,- beschikbaar.	De € 2.000.000,- waar over geschreven wordt betreft extra financiële middelen voor de fietsambities die zijn opgenomen in het CUP 2015 -2019. Dit is dus naast de reeds beschikbare middelen. In vergelijking met het OV is het belangrijk te constateren dat het OV een wettelijke taak is van de provincie waarmee een jaarlijkse exploitatiebijdrage is gemoeid. Daarmee is het niet vergelijkbaar met de fiets, waar geen wettelijke taak geldt en geen exploitatiegeld voor nodig is.	Geen aanleiding tot aanpassing.
1.3	Verbinding netwerken	Over OV knooppunten. Binnen/buiten bebouwde kom of beide? Het Programma Mobiliteit en Ruimte wil alleen bijdragen aan OV overstapplekken. Echter, vergeet carpoolplekken niet. Belangrijk is dat de overstapplekken	Ten aanzien van carpool plaatsen: zie actie 10 van het Programma Mobiliteit en Ruimte. Daar waar logisch vanuit het gebruik gaat het ook over fietsvoorzieningen bij de carpoolplaats. De provincie werkt in IPO verband	Geen aanleiding tot aanpassing.

		sociaal en diefstalveilig zijn: • afsluitbare fietsenstalling (met eigen kettingslot zoals bij Schiphol), of minimaal fietsenrekken met goede ketting aanbindmogelijkheid, • camerabewaking, • overdekte reparatie/schuilplek, • verlichting (uiteraard op zon/windkracht). Het Programma Mobiliteit en Ruimte laat bereikbaarheid per fiets/voet over aan gemeenten. Is te gemakkelijk. Provincie zal moeten initiëren, stimuleren, coördineren en gemeenschappelijke doelen bewaken. Zorgen dat fietsroutes goed op elkaar zijn aangesloten, dat de interregionale fietser en de regionale utilitaire forens (of de van deur tot fietser) eenzelfde kwaliteit krijgt aangeboden. Goed idee: pilot deelfietsensysteem vliegveld-Lelystad.	samen aan fietsparkeren. Daar komen de onderwerpen sociaal veilig en diefstalveilig aan de orde. De provincie laat de bereikbaarheid per fiets/voet niet alleen over aan de gemeenten. Gemeentelijk fietsverkeer en lopen is wel primair een verantwoordelijkheid van gemeenten.	
1.4	Keuze reizigers	Geen aandacht om reizigers te informeren over de fiets als alternatief	Multimodale reisinfo betreft ook fiets.	Geen aanleiding tot aanpassing.
1.5	Verkeersveiligheid	Alleen extra belijning fietspaden en bermversteviging op risicolocaties: • Waarom niet overal belijning? Risico op verblinding en van de weg raken in het duister is vrijwel langs alle provinciale wegen, en dan niet alleen as-belijning maar vooral kantbelijning (denk aan ongeval Zeewolde). Niet voor niets zegt zelfs het Programma Mobiliteit en Ruimte dat 'Flevoland slecht scoort op verlichting en zichtbaarheid van markeringen'. • Waarom bermversteviging in deze zin genoemd? Bermversteviging lijkt	Kantbelijning en bermversteviging wordt alleen op risicolocaties aangelegd waar dit het meest kosteneffectief is, zoals bochten en op locaties met veel fietsers De bermversteviging die hier bedoeld wordt, heeft betrekking op vrijliggende fietspaden en is bedoeld om bermschade	Geen aanleiding tot aanpassing. Aanpassing.

		me niet van belang voor fietsers maar om auto's te beschermen. Risico op wegdrukken van fietsers op deze bermversteviging. Veel bermversteviging is juist weinig vergevingsgezind, met grote gaten waardoor risico op vallen groot is.	van onderhoudsvoertuigen in met name krappe bochten tegen te gaan.	
		• Goed plan: 'Aanbrengen van middengeleider bij kruispunten voor veilig oversteken' —> Dus voor álle fietskruispunten op prov. wegen?	Middengeleiders worden (uit oogpunt van kostenefficiëntie) alleen op kruispunten aangelegd waar sprake is van een fietsroute.	Aanpassing.
		• Er is aandacht voor landbouw en fietsverkeer. Echter het probleem op buitenwegen is niet alleen beperkt tot landbouwverkeer, maar juist ook voor het overige snelverkeer. Gaat dus niet alleen om landbouwverkeer maar vooral om landbouwwegverkeer. Landbouwwegen worden vaak als sluipwegen gebruikt. Hoge snelheden, onvoldoende afstand houden tot fietsers. Daardoor is het niet alleen objectief onveilig maar geeft het ook een onveilig gevoel waardoor fietsen ontmoedigd wordt.	In het programma is aandacht voor conflicten met het overige wegverkeer (pag. 45). We kennen het probleem, dit wordt per wegvak uitgewerkt en opgepakt.	Geen aanleiding tot aanpassing.
		• Niets genoemd over snelheidsaanpassingen op de vaak smalle buitenwegen om fietsers te beschermen. Dit zijn weliswaar i.h.a. geen prov. wegen maar de provincie zal er toch wel een mening over hebben? Met de mantra 'lange rechte wegen nodigen uit tot hard rijden en voor handhaven onvoldoende capaciteit' kom je niet verder. Je beloont daarmee ongewenst gedrag, sterker nog, faciliteert dit. Durf 60 km/u aan te bevelen!	Het is een dilemma; het zijn geen provinciale wegen. We roepen gemeenten op de wegen duurzaam veilig in te richten, en daarbij ook snelheid te betrekken.	Geen aanleiding tot aanpassing.

		• Niets over belang van goede fietsverlichting. Bijv. stimuleren fietsverlichtingsacties.	We sluiten aan bij de landelijke campagnes (actie 30), die gaan ook o.a. over stimuleren fietsverlichting.	Geen aanleiding tot aanpassing.
		Niets over windhagen langs fietspaden/wegen: • Beschutting tegen wind —> stimuleert fietsen. • Extra buffer voor auto's: beter botsen tegen een haag dan tegen een boom! • Biomassa als bijvangst voor energieopwekking —> het Programma Mobiliteit en Ruimte geeft aan de mogelijkheden voor energieopwekking/circulaire economie te willen onderzoeken, dat is een hele mooie kans. • Maak het landschap afwisselend en interessant voor fietsers —> het Programma Mobiliteit en Ruimte vindt de belevingswaarde van de reiziger voor landschap en bezoek belangrijk. • Het Programma Mobiliteit en Ruimte wil aandacht voor faunavoorzieningen langs wegen en ontsnippering. Windhagen kunnen daar een prima maatregel voor zijn.	Windhagen hebben invloed op het landschap en moeten passen binnen het kader. Voor landschap wordt een nieuw kader ontwikkeld, en dat gaat richting geven aan de landschappelijke aspecten bij infrastructuur en eventuele mogelijkheden voor windhagen.	Geen aanleiding tot aanpassing.
		• Aandacht voor inzameling oude accu's van E-auto's —> en accu's van E-fietsen dan?		
		• Veel focus voor al dan niet bestaande fietsroutes langs wegen voor auto's. Echter belangrijk om fietsroutes juist verder daarvan af te plaatsen —> denk aan fijnstof, lawaai, verblinding. • Aandacht voor plaatsen laadpalen voor E-auto's —> en E-fietsen?	De belangrijkste fietsroutes liggen langs provinciale wegen (mede vanwege de directheid). We zijn wel gestart met (recreatieve) fietsroutes verder van de snelweg af, zoals de Grote Trap en in samenwerking de Zwartemeerdijk.	Geen aanleiding tot aanpassing.

1.6	Vergroten aandeel fietsverkeer	• Maak geen rigide onderscheid in utilitair en recreatief fietspadennetwerk en recreatieve fietsroutes. Om woonwerk fietsverkeer te stimuleren zijn niet alleen snelle en comfortabele fietsroutes nodig, maar vooral belevenswaardige fietsroutes. Heb niet alleen oog voor tijdwinst voor fietsers (fietssnelwegen). Buiten de bebouwde kom verlies je dat van de auto en OV. Zet in op beleving om fietsers te verleiden.	We maken geen rigide onderscheid, en we hebben aandacht voor beleving zoals blijkt uit de aanleg van de Grote Trap. Ook in ons recreatieve beleid is hier aandacht voor.	Geen aanleiding tot aanpassing.
		• Terreinbeheerders hebben vaak te weinig geld toe voor onderhoud en opwaardering fietspadennetwerk. Zou de provincie met de andere overheden hier geen leidende rol in moeten spelen? Haal de verkeersrol en -budget weg bij de niet-overheids- en particuliere terreinbeheerders en laat de overheden de fietspaden onderhouden. Die zijn daar per slot van rekening op ingericht qua middelen en kennis.	Op dit punt zoeken we de samenwerking, bijvoorbeeld door te onderzoeken of terreinbeheerders kunnen meeliften op een provinciale aanbesteding	Geen aanleiding tot aanpassing.
		• Het Programma Mobiliteit en Ruimte drukt kosteneffectiviteit uit in aantal fietsers die baat hebben bij de verbetering. Als er door ontbreken van onvoldoende stimulansen nog geen of te weinig fietsers zijn is er het risico dat maatregelen om die reden uitblijven. Kwestie van kip of ei en vooral lange adem en lef. Effecten van maatregelen kunnen vele jaren op zich laten wachten. Fietsers moeten de nieuwe situaties vaak nog ontdekken, meer kans bij nieuwe generaties dan bij mensen met ingesleten patronen. Dat heeft	Voor het bepalen van de prioriteiten voor het aanpakken van zwakke en ontbrekende schakels op het basisfietsnetwerk (pag. 90) zijn criteria geformuleerd. Deze worden niet achter de komma nauwkeurig ingeschat.	Geen aanleiding tot aanpassing.

		tijd nodig. Heb het lef om te investeren zonder vooraf achter de komma de kansen te willen schatten. En vooral durf te falen, niet alle maatregelen zullen effectief blijken. Die ambitie mis ik in het Programma Mobiliteit en Ruimte . • Het Programma Mobiliteit en Ruimte heeft aandacht voor fietsvoorzieningen zoals voor rusten, opladen, stallen, overstappen e.d.		
1.7	Vaarwegen	Aandacht voor verbinding met fietsnetwerk —> goed idee, bij voorkeur liggen fietspaden niet langs autowegen maar langs vaarwegen. Geen fijnstof/lawaai/verblinding, wel mooie omgeving, kansen voor recreatieve combinaties.	Met instemming hiervan kennis nemen.	Geen aanleiding tot aanpassing.
2	**Rijkswaterstaat Midden-NL**			
2.1	Ruimte	Aspect ruimte in dit ontwerpprogramma wordt relatief summier behandeld in vergelijking met de mobiliteitsaspecten. Hoewel er in hoofdstuk 3 een visie op het verbinden van netwerken uiteengezet wordt, moet benadrukt worden dat de wederzijdse beïnvloeding tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit voor Rijkswaterstaat een belangrijk aandachtspunt is. Stedelijke verdichting is bijvoorbeeld een kans voor het bevorderen van een duurzaam mobiliteitssysteem.	We hebben met ruimtelijke vraagstukken rekening gehouden. We hebben bijvoorbeeld rekening gehouden met de RRAAM opdrachten en (toekomstige) woningbouw en bedrijfslocaties, maar sturen er met dit Programma Mobiliteit en Ruimte niet op. Verdere uitwerking van ruimtelijk beleid vindt plaats in het kader van de Omgevingsvisie Flevoland*Straks*. Mocht er na uitwerking een andere ruimtelijk beeld ontstaan dan zal het programmatisch kader aangepast worden.	Geen aanleiding tot aanpassing.
2.2	Reistijd	Er wordt genoemd dat de reistijd in Flevoland ook in de spits nooit hoger mag zijn dan 125% van de reistijd zonder vertraging, alsook dat alle wegbeheerders hierbij aan zet zijn. Rijkswaterstaat maakt echter gebruik van de reistijdnormen uit de	We zijn ons bewust van de verschillen in gehanteerde reistijdnormen. Hier wordt rekening mee gehouden in de afwegingen.	Geen aanleiding tot aanpassing.

		Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012. Deze normen stellen dat de ´gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits´ (pagina 120 PMR). Er bestaat dus een discrepantie tussen de reistijdnormen van Provincie Flevoland en die van Rijkswaterstaat. Wanneer er afwegingen worden gemaakt voor infrastructurele investeringen, zal Rijkswaterstaat de normen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012 hanteren.		
2.3	Infrastructurele projecten	In hoofdstuk 2 worden een aantal infrastructurele projecten genoemd waarvoor een onderzoek naar haalbaarheid gepland is. De voor Rijkswaterstaat belangrijkste voorbeelden hiervan zijn de verkorte N302 door de Baai van Van Eesteren en de verlenging van de N301. Voor de verkorte N302 geldt dat het geplande tracé in een rijkswater is gelegen. Een eventuele verlenging van de N301 zal hoogstwaarschijnlijk aansluiten op de A27. Daarom dienen deze projecten afgestemd te worden met Rijkswaterstaat indien hiervoor een haalbaarheidsonderzoek wordt gestart.	We betrekken Rijkswaterstaat bij de haalbaarheidsonderzoeken, zoals recent ook is gebeurd in het onderzoek naar de Baai van Van Eesteren. Ook bij toekomstige haalbaarheidsstudies wordt Rijkswaterstaat betrokken.	Geen aanleiding tot aanpassing.
2.4	Leefbaarheid en duurzaamheid	Provincie Flevoland heeft de aandacht voor landschappelijke structuren en afwegingen omtrent obstakelvrije zones voor verkeersveiligheid, energieopwekking en het behoud van de landschappelijke en natuurlijke kwaliteit van de bermen als prioriteit benoemt.	Graag zijn we tijdig betrokken bij de ontwikkeling van de landschapsvisie van Rijkswaterstaat voor wat betreft de impact voor Flevoland.	Geen aanleiding tot aanpassing.

		Hierbij kan er worden aangeven dat Rijkswaterstaat binnen afzienbare tijd een landschapsvisie op de landschappelijke kwaliteiten en het beheren daarvan zal opleveren voor het in Flevoland gelegen hoofdwegennet. Zoals ambtelijk eerder is aangegeven zal dit voorafgaand aan vaststelling daarvan graag gedeeld worden. Temeer daar er in de nabije toekomst steeds meer oplossingen gevonden dienen te worden om aan de doelstelling van energieneutraliteit te kunnen voldoen, waarbij recht wordt gedaan aan de landschappelijke structuren en in het geding zijnde waarden.		
2.5	Goederenvervoer	Er wordt vooral ingezet op scheepvaart vanaf het IJsselmeer en Markermeer, met name via Flevokust Haven. Er wordt bijvoorbeeld melding gemaakt van een lobby bij het Rijk voor capaciteitsverruiming bij de Houtribsluizen. Voor de binnenvaart op de provinciale wateren wordt in het ontwerpprogramma echter uitgegaan van de huidige capaciteit van het netwerk. Er moet opgemerkt worden dat vanuit duurzaamheidsoogpunt ook de binnenvaart bijdraagt aan de penetratiegraad van goederenvervoer over water. Indien een fijnmazig vaarwegnet ontbreekt, zal er vaker en langer gebruikgemaakt moeten worden van wegtransport om de eindbestemming te bereiken. Daarom ziet Rijkswaterstaat graag eventuele optimalisaties van de provinciale vaarwegen, als overweging wordt meegenomen in de visie op duurzaam goederenvervoer in Flevoland.	Binnen deze programmaperiode richten we ons op de buitenwateren zoals ook is vastgesteld in de Mobiliteitsvisie. Op langere termijn komt wellicht de binnenvaart weer in beeld, we gaan graag het gesprek aan over dit aspect.	Geen aanleiding tot aanpassing.

3	**Gemeente Almere**			
3.1	Spreekt waardering uit voor het ontwerp	Met belangstelling is er kennis genomen van het concept Programma Mobiliteit & Ruimte (PM&R). Op diverse momenten is er het afgelopen jaar ambtelijk betrokkenheid geweest in de totstandkoming van dit programma en zijn we tevreden om diverse van onze suggesties in het document terug te zien.	Met instemming hiervan kennisnemen.	Geen aanleiding tot aanpassing.
3.2	Beschikbare middelen	Ondanks de vele nieuwe mobiliteitsambities stelt de provincie in het PM&R voor de periode tot en met 2021 geen nieuwe middelen beschikbaar en ook tussen 2021-2027 ligt een groot deel van de beschikbare middelen al vast. Wij hopen echter dat de in het PM&R genoemde (bestaande én nieuwe) ambities realistisch zijn en voorzien van voldoende middelen en flexibiliteit. Als op termijn de middelen ontoereikend blijken om alle ambities te kunnen uitvoeren, dan vragen wij in transparantie samen met de partners scherpere keuzes te maken. Dit schept heldere verwachtingen richting de partners, en helpt om tijdig voldoende cofinanciering bij hen te vinden. Vanuit de gezamenlijke ambities van Provincie Flevoland, Gemeente Almere en Rijk zijn er in en rond Almere nog veel (grote) mobiliteitsopgaven aanstaande waarover we de komende 10 jaar nadere (financiële) afspraken verwachten te willen maken. Voorbeelden hiervan zijn het vervolg van het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam, de ontsluiting van Pampus (SBA2) en de regionale fietsinfrastructuur. Wij zijn benieuwd hoe de provincie de (co)financiering van deze toekomstige grote mobiliteitsopgaven voor zich ziet.	Zoals in de inleiding van het Programma Mobiliteit en Ruimte aangegeven staat, stuurt het programma op ambities en prioriteiten. De financiële middelen komen aan de orde bij de provinciale begroting gekoppeld aan opgaven en projecten. Het Programma Mobiliteit en Ruimte is geen financieel programma. Tevens wijzen we erop dat Provinciale Staten niet meer dan nodig willen sturen op de inzet van middelen na 2019. Dit is aan een volgende coalitie.	Geen aanleiding tot aanpassing.

3.3	Financiële onderbouwing	Het PM&R biedt geen inzicht in de kosten van projecten (en daarbinnen de beheer-, onderhouds- en investeringsdelen) en evenmin in de beschikbare financiële middelen van de provincie voor mobiliteit. Omdat deze financiële programmering in het p-MIRT wel werd geboden, dringen wij er op aan dat het PM&R nog een dergelijke uitwerking krijgt. De financiële inzichten zijn nodig om als gemeente met de provincie het gesprek te kunnen voeren over de gezamenlijke inzet van middelen en het genereren van aanvullende middelen. Dit zou passen bij de transparantie die we samen voorstaan, en die gevraagd wordt vanuit de Omgevingswet en de aangepaste Wet BDU Verkeer & Vervoer. Daarbij kunnen de Investeringsagenda's (en bijbehorende aanpak) van Vervoerregio Amsterdam als voorbeeld dienen.	Zie de reactie bij opmerking 3.2.	Geen aanleiding tot aanpassing.
3.4	Onvoldoende financiële ruimte voor fietsen en OV-knooppunten	Voor fietsinfrastructuur en OV-knooppunten benoemen de mobiliteitsvisie 2030 en het PM&R substantiële opgaven en ambities. Zo wordt een provinciaal fietsnetwerk gedefinieerd, is concentratie van functies belangrijk en worden verbetering van de overstap en goede stallingsmogelijkheden voorgesteld. Terecht, want de fiets is de meest gezonde, ruimte-efficiënte en kosteneffectieve verkeersmodaliteit, en een goed mobiliteitssysteem begint bij een goede ruimtelijke inrichting. Daarom investeert gemeente Almere alleen al in fietsinfrastructuur bijna €13 miljoen in de periode 2017-2021. Ondanks deze mooie provinciale ambities voor fiets en knooppunten beperken de	We wijzen erop dat de subsidieregeling voor gemeenten (zie PMR pag 119) ook	Geen aanleiding tot aanpassing.

		provinciale middelen voor de realisatie hiervan zich tot en met 2021 vooral tot nader onderzoek en inventarisatie (met de positieve uitzondering van Knooppunt Almere Centrum, de fietsbruggen over de Hoge en Lage Vaart, en de snelfietsroute Lelystad-Lelystad Airport). Tevens lezen wij dat de provincie voor de meeste acties voor OV-knooppunten het initiatief bij andere partijen legt. De beperkte financiële ruimte en rolopvatting van de provincie op deze twee thema's vinden we niet in verhouding staan tot de beschreven provinciale opgaven en ambities. De beperkte financiële middelen maken het bovendien lastig om aanvullende cofinanciering te genereren, terwijl het Programma Bereikbaarheid MRA daarvoor juist de komende jaren grote kansen biedt. Wij stellen daarom voor om voor fietsinfrastructuur en OV-knooppunten op korte termijn meer middelen beschikbaar te stellen, met prioriteit voor: • Provinciale investeringen in overstapfaciliteiten op Kernnet busknooppunten, met prioriteit voor de verduurzaming en overkapping van busstation 't Oor (hét OV-knooppunt van de Floriade). • Aanvullende provinciale investeringen in de verbreding van het Spoorbaanpad als onderdeel van het MRA-fietsnetwerk. • Opwaardering van de stations aan de Flevolijn, waarvoor NS en ProRail om aanzienlijke cofinanciering vragen die we als gemeente niet alleen kunnen	hiervoor kan worden aangewend om de opgaven en ambities in te vullen. We willen graag met de gemeente meedenken over cofinanciering van derden.	

		dragen. Met prioriteit voor het (verouderende en als sociaal onveilig ervaren) Intercitystation Almere Buiten en het (sterk groeiende) station Almere Poort. • Het uiterlijk in 2018 ontwikkelen van de visie op Flevolandse knooppunten als kader voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen (Actie 21) om daarmee concreet invulling geven aan de 'R' van het PM&R.		
3.5	Provinciale wegen	Op kaart 1 op pagina 13 wordt een N30-corridor tussen N301 en A27 genoemd. In de Verkenning N301-N305 werd gesteld dat zodra de Gooiseweg verbreed zou worden, de N30-corridor niet meer nodig zou zijn. Nu de verbreding gerealiseerd wordt, lijkt het ons daarom niet meer opportuun een N30 in het PM&R op te nemen. Een recente ontwikkeling die nog niet besproken is met de provincie en daarom nog niet op kaart 1 is opgenomen, is de verplaatsing van het Almeerderstrand (na Walibi het belangrijkste evenemententerrein van Flevoland). Graag gaan we met de provincie in gesprek over de mobiliteitsgevolgen en benodigde investeringen. In hoofdstuk 1 wordt met actie 1 onderzoek gedaan naar reistijdverkorting op delen van de N301, N302, N305 en N307. We verzoeken hieraan de monitoring van de Hogering, Buitenring en Tussenring toe te voegen.	We noemen de N30-corridor om de planologische ruimte mogelijk te kunnen maken en voor de toekomst te behouden. Het maakt daarnaast onderdeel uit van het kader de mobiliteitsvisie. Bij een gedragen ontwikkeling stellen we voor om deze ontwikkeling, net als andere ontwikkelingen, mee te nemen in de gesprekken die ten grondslag liggen aan de jaarlijkse actualisatie van het Programma Mobiliteit en Ruimte . Op de genoemden trajecten gaat het specifiek om reistijdverkorting. Voor de genoemde toevoegingen nemen we aan dat u hier op de monitoring van betrouwbaarheid doelt. Dat gebeurt reeds.	Geen aanleiding tot aanpassing.
3.6	Verkeersveiligheid	Hoofdstuk 5 gaat in op verkeersveiligheid. We benadrukken de noodzaak van continuïteit van de provinciale inzet op dit thema en het	Met instemming hiervan kennis nemen.	Geen aanleiding tot aanpassing.

		blijven uitdragen van 'maak van de nul een punt'. Zeker nu de statistieken melding maken van een toenemend aantal slachtoffers.		
3.7	Verbeteren OV-verbindingen	In hoofdstuk 7 wordt met actie 60 een onderzoek gepland naar het verbeteren van drie OV-verbindingen in het noorden en oosten van Flevoland. Vanwege de ontwikkeling van Oosterwold en Almere Hout verzoeken wij dit onderzoek uit te breiden met de verbetering van de busverbinding Almere – Zeewolde.	Uw suggestie voor uitbreiding van het onderzoek van drie OV-verbindingen met de busverbinding Almere-Zeewolde nemen we over.	Aanpassing.
3.8	Monitoring	Tot slot zijn we benieuwd of het nieuwe programma in zijn volledige omvang gemonitord en geactualiseerd zal worden, en op welke manier de gemeenten hierbij betrokken worden. Dit heeft immers invloed op de personele capaciteit die we binnen de gemeente hiervoor moeten vrijhouden.	Het Programma Mobiliteit en Ruimte wordt gemonitord en jaarlijks geactualiseerd, zoals in het inleidende hoofdstuk is te lezen. Gemeenten worden hierbij betrokken via het Vervoerberaad en overige relevante overleggen.	Geen aanleiding tot aanpassing.
4	**Milieudefensie**			
4.1	Spreekt waardering uit voor het ontwerp	In deze nota staan tal van lovenswaardige doelen. Vooral de stelling dat provincie Flevoland in 2035 energieneutraal (inclusief mobiliteit) wil zijn, spreekt ons zeer aan. Beperking van het energieverbruik is voor de toekomst van de mensheid van groot belang. Dit zal ook noodzakelijk zijn om de doelen die zijn vastgelegd in het Klimaatverdrag van Parijs en de Klimaatdoelen van het Rijk om te komen tot beperking van de CO2 -uitstoot te halen. Het Rijk kan dit niet alleen. Het is dan ook van groot belang dat de provincies en gemeenten de noodzakelijke maatregelen zo spoedig mogelijk tot uitvoering brengen. In veel gevallen heeft de provincie daar geen directe invloed op. Daarom juichen wij het ten zeerste toe dat de provincie aangeeft de samenwerking te zoeken met gemeenten en andere instanties.	Met instemming hiervan kennisnemen.	Geen aanleiding tot aanpassing.

4.2	Energie verkeer	In het verkeer wordt veel energie verbruikt. En de uitstoot van schadelijke stoffen én de door auto's veroorzaakte geluidhinder is zeer omvangrijk. Het is dan ook van het grootste belang het autoverkeer zo veel mogelijk te beperken. Een uiterst gevoelig punt. Dit wordt al snel betiteld als "autootje pesten". Om toch te bereiken dat automobilisten vaker de auto laten staan en de fiets of het openbaar vervoer pakken, is het belangrijk de omstandigheden voor fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer zo veel mogelijk te verbeteren.	We beamen het punt dat het belangrijk is om de omstandigheden voor fietsers en openbaar vervoer zo veel mogelijk te verbeteren. Met het Programma Mobiliteit en Ruimte zetten we hierop in.	Geen aanleiding tot aanpassing.
4.3	Openbaar vervoer	• Om het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief te laten zijn voor automobilisten is een frequente, betrouwbare dienstregeling met snelle verbindingen noodzakelijk. Wij juichen het dan ook zeer toe, dat de provincie medewerking verleent aan de aanleg van een busbaan nabij NS-station Lelystad. (Pnt 61. p. 57) Niet alleen noodzakelijk voor de snelle busverbinding naar Vliegveld Lelystad, maar nog wel zo belangrijk voor het stads-en streekvervoer in Lelystad. In de huidige situatie staan de bussen vooral tijdens de spitsuren minutenlang in de rij wachtende auto's en wordt de dienstregeling ernstig ontregeld. Gemiste aansluitingen zijn funest voor het openbaar vervoer. Wij hopen dan ook, dat gemeente Lelystad en provincie Flevoland spoed zetten achter het oplossen van dit probleempunt. • Iedere minuut rijtijdwinst in de	We delen het gevoel van urgentie. Daarom zetten wij in op uitvoering van het onderzoek in 2018. Een en ander moeten we echter wel in samenhang bezien met de tijdige realisatie van de infrastructuur voor de busverbinding met Lelystad Airport. Bovendien is de gemeente Lelystad verantwoordelijk voor de infrastructuur rond het station.	Geen aanleiding tot aanpassing.

		dienstregeling bespaart de vervoeronderneming en de overheid (de samenleving) grote sommen geld. Het is dan ook belangrijk dat met spoed onderzocht wordt hoe het busstation in Lelystad zodanig kan worden aangepast, dat de bussen niet langer onnodig rondjes rond het station -met alle vertraging van dien- moeten maken. • Ook lopen de stadsbussen in Lelystad vaak veel vertraging op, doordat zij door het drukke autoverkeer én de hoge snelheid van de auto's op de stadsdreven lang moeten wachten tot zij de dreef op kunnen rijden. Het is belangrijk dat onderzocht wordt op welke kruispunten dit vooral speelt en op welke wijze deze kruispunten kunnen worden aangepast, zodat de bussen op de middenberm een tussenstop kunnen maken. • In het algemeen tellen de dreven per rijrichting twee rijstroken. Plaatselijk zou dat naar één rijstrook terug kunnen worden gebracht, waarbij een deel van vervallen rijstrook benut kan worden voor het creëren van uit- en invoegstroken voor het autoverkeer. • Het schijnt dat de gemeente Lelystad overweegt de stadsbussen niet langer of minder door de wijken te laten rijden. Dit vanwege de problematiek van het oprijden van de bussen van de dreven. Wanneer daartoe besloten wordt, zullen de loopafstanden naar de bushaltes -mede door het	In het Programma Mobiliteit en Ruimte gaan we uit van het gedelegeerd opdrachtgeverschap voor het OV aan de gemeente Lelystad. We geven uw opmerking door aan de gemeente.	

		gescheiden verkeerssysteem (bruggen)- drastisch toenemen. Dit zal ongetwijfeld leiden tot een sterke afname van het gebruik van de stadsbussen. Mede omdat de stadsbus veel gebruikt wordt door reizigers die slecht ter been zijn, kleine kinderen bij zich hebben of zware boodschappentassen torsen. Het verleggen van de busroutes naar de dreven wordt door ons dan ook sterk afgewezen. • Betreffende het streekvervoer zijn wij van mening, dat een uurdienst een minimum is, wil het streekvervoer een aanvaardbare vervoerswijze zijn voor de reizigers. Dit speelt vooral voor de dorpen in de Noordoostpolder. Bij een lagere frequentie zal men al snel teruggrijpen naar de auto. Men zal zich genoodzaakt voelen familieleden en andere bezoekers op te halen/weg te brengen. Dit leidt tot veel onnodig autoverkeer. Het gebruik van de streekbus zal verder afnemen en hier dreigt een neerwaartse spiraal. Het voortbestaan van de streekbuslijnen komt in gevaar en een deel van de bevolking van deze dorpen dreigt in een isolement te geraken. Uiteindelijk is dit zeer slecht voor de leefbaarheid van deze dorpen. • Het is belangrijk om de bewoners van de dorpen in de Noordoostpolder te motiveren ook daadwerkelijk gebruik te maken van de bus. Hen er op te wijzen dat een goede busverbinding alleen kan blijven bestaan wanneer er voldoende gebruik van wordt	We zijn ons bewust van de dreigende neerwaartse spiraal in het streekvervoer. Daarom hebben we in het Programma Mobiliteit en Ruimte gekozen voor een benadering uitgaande van versterking van bestaande verbindingen in combinatie met alternatieve vervoeroplossingen voor locaties en tijden waarop regulier OV onvoldoende toekomst heeft. Hiermee beginnen we in Noordelijk Flevoland, in samenwerking met de gemeenten Noordoostpolder en Urk. We nemen uw suggesties mee in dit traject.	

		gemaakt. O.i. kan de provincie in haar voorlichting hierbij een belangrijke rol spelen, maar ook de vervoerbedrijven kunnen met gerichte acties proberen het gebruik van de streekbus te stimuleren: ook niet-geroutineerde busgebruikers de weg naar de bus te laten vinden. (hfdst 4. Keuzes reizigers en pnt 63, p. 76)). • Daarbij dient aangetekend te worden dat informatie over de dienstregeling en routes van stads- en streekbussen (en NS) tegenwoordig vrijwel alleen via internet te verkrijgen is. Om potentiële reizigers te bereiken zou het goed zijn dat iedere keer dat een nieuwe dienstregeling ingaat, huis aan huis een folder met het lijnennet en de dienstregeling wordt verspreid. Deze folder of advertentie kan ook benut worden om informatie te verstrekken aan inwoners die niet vertrouwd zijn met het openbaar vervoer over de mogelijkheden tot aanschaf en gebruik van de OV-chipkaart. • Naar wij hebben begrepen is het gebruik van het streekvervoer na de komst van de Hanzelijn beter op niveau gebleven dan verwacht. Dat maakte het de provincie mogelijk geld terug te vorderen van de vervoerders. Wij bepleiten dit vrijgevallen geld te benutten voor de handhaving van een voor de reizigers aantrekkelijk niveau van streekvervoer in Flevoland. • Bij de Roggebotsluis en Ketelbrug is het belangrijk dat bij de brugopening rekening wordt		

		gehouden met de dienstregeling van het streekvervoer en de bussen niet voor een geopende brug komen te staan. • Bij de (meeste) verkeerslichten op de N 302 tussen Lelystad en Harderwijk kunnen de streekbussen de verkeerlichten beïnvloeden en daarmee de rijtijdverliezen beperken. Een heel belangrijke voorziening dus. Het is dan ook van groot belang dat dergelijke voorzieningen in alle verkeerslichtinstallaties wordt ingebouwd en geregeld gecontroleerd wordt of de installaties optimaal functioneren. Dit is vooral belangrijk op het traject tussen het NS-station in Lelystad en Vliegveld Lelystad. Een vlotte doorgang van de bussen bij de kruispunten zal niet alleen leiden tot een snellere en betrouwbaardere busverbinding, maar de reizigers ook het gevoel geven, dat de overheid waarde hecht aan een goed openbaar vervoer én dat de reiziger van de overheid een streepje voor krijgt.	We maken gebruik van verschillende doorstroomvoorzieningen bij verkeerslichten en zijn ons bewust van de noodzaak van goed functioneren hiervan. Ook bij brugopeningen wordt rekening gehouden met het OV.	
4.4	Verkeersveiligheid	Daarbij verdient het aanbeveling in Lelystad op alle dreven een maximumsnelheid van 50 km in te stellen. Dit zal de verkeersveiligheid zeer ten goede komen. Gezien de geringe afstanden in Lelystad, zal het reistijdverlies van deze snelheidsverlaging gering zijn	We geven uw suggestie door aan de gemeente Lelystad, de verantwoordelijk wegbeheerder.	Geen aanleiding tot aanpassing.
4.5	Provinciale wegen	De afgelopen jaren is door de provincie fors geïnvesteerd in de kwaliteit van de provinciale wegen. Daardoor verkeert de infrastructuur in Flevoland op een hoog niveau. Zeker in vergelijking met veel	De genoemde rotondes zijn geprogrammeerd in het Programma Mobiliteit en Ruimte : deze worden omgevormd naar een ongelijkvloers kruispunt. Bij de Roggebot sluis wordt	Geen aanleiding tot aanpassing.

		andere delen van Nederland. Toch zijn er enkele locaties in Flevoland waar de streekbussen tijdens spitsuren relatief veel tijd verliezen. Wij denken daarbij met name aan de rotondes nabij de Hardersluis en Roggebotsluis. Op de Ganzenweg/Knardijk zijn voor de rotonde al korte stukjes busbaan aanwezig. O.i. moet het betrekkelijk eenvoudig zijn deze busstroken zodanig te verlengen, dat het oponthoud voor de streekbussen voor deze rotonde ook bij zware spitsen zo veel mogelijk beperkt kan worden.	voor de periode tot realisatie een proef uitgevoerd met de bus op de parallelweg.	
4.6	Carpool	In pnt 10. P. 26 van het programma Mobiliteit worden enkele woorden gewijd aan de carpoolplaatsen. O.a. dat die voldoende capaciteit dienen te hebben. Wij hebben de indruk dat deze carpoolplaatsen (o.a. Tussenring/A6 en nabij Stichtse brug A27) onvoldoende capaciteit hebben. Wij verzoeken u onderzoek te verrichten naar de capaciteit van de carpoolplaatsen en daar waar nodig de capaciteit uit te breiden en te onderzoeken of nieuwe carpoolplaatsen mogelijk zijn.	De carpoolplaatsen worden continu gemonitord (zie ook actie 10).	Geen aanleiding tot aanpassing.
4.7	Netwerken	In het Programma Mobiliteit wordt ook aandacht besteed aan het verbinden van de netwerken. (hfst 3. P. 30): het gemakkelijk overstappen tussen verschillende vervoerswijzen. Van auto, fiets naar openbaar vervoer en omgekeerd. Dat wordt door ons zeer toegejuicht. Daarbij is het vooral belangrijk dat automobilisten en fietsers gemakkelijk de overstap kunnen maken naar het openbaar vervoer. Het is dan ook belangrijk dat bij de stations goede parkeerplaatsen beschikbaar zijn, waar automobilisten gemakkelijk en goedkoop hun auto kunnen stallen om vervolgens	Met instemming hiervan kennisnemen.	Geen aanleiding tot aanpassing.

		over te stappen op de trein of bus. Wij juichen het toe dat de provincie gaat proberen, in samenwerking met gemeente Lelystad, de voorzieningen om de auto nabij het station te parkeren (P & R) te verbeteren (pnt 17. P. 33). Zoals in de nota is aangegeven is een goede samenwerking tussen NS, de gemeenten en de provincie in deze heel belangrijk.		
4.8	Spoorverbinding	Betere spoorverbinding: De Flevolijn/Hanzelijn vervult een zeer belangrijke functie in Flevoland. De aanleg heeft (te) lang geduurd. De verbinding naar het noorden van het land is er niet gekomen, maar de spoorverbinding naar het oosten is zeer waardevol. De spoorverbinding is nog nieuw en aangelegd voor hoge snelheden. Daarom betreuren wij het dat de NS deze mogelijkheid om de treinen op maximale snelheid te laten rijden niet benut. Het is wenselijk dat provincie Flevoland bij de NS aandringt op een hogere snelheid van de treinen op de Flevo-/Hanzelijn. Daarmee zal deze spoorverbinding een nog aantrekkelijker alternatief voor de auto worden.	We bespreken snelheidsverhoging op de Flevo-/Hanzelijn met NS, mede als onderdeel van het Streefbeeld OV dat in MRA verband is opgesteld.	Geen aanleiding tot aanpassing.
4.9	Fietsverkeer	• Ook de stallingsmogelijkheden voor fietsers bij de stations verdienen alle aandacht. (pnt 16. P. 33) Bij NS-station Lelystad zijn de stallingsmogelijkheden voor fietsers onvoldoende en de situatie dreigt te verslechteren, wanneer een deel van de stallingsmogelijkheden verloren gaat bij de aanleg van voorzieningen voor de bus naar vliegveld Lelystad. • Wij juichen het toe dat de provincie Flevoland een snelfietsroute wil aanleggen tussen	Stallingsmogelijkheden bij station Lelystad zijn opgenomen, daar zijn de gemeente Lelystad en NS primair voor verantwoordelijk . Het is de bedoeling dat fietsers zoveel mogelijk voorrang hebben, voor zover dit niet ten koste gaat van de	Geen aanleiding tot aanpassing.

		Lelystad en het vliegveld. Zal de fietser op deze snelfietsroute voorrang krijgen op het kruisende verkeer? Dus ook bij de toegang naar de Tjalk, de westelijke toegang naar Palazzo, nabij het Shell-tankstation, toegang Larserpoort enz.? • Een aandachtspunt daarbij moet zijn dat deze snelfietsroute waarschijnlijk ook door of langs het stadsdeel zal komen te lopen waar binnen enkele jaren de drie scholengemeenschappen van Lelystad geconcentreerd zullen worden. Het is belangrijk dat provincie Flevoland en gemeente Lelystad nu reeds rekening houden met grote stromen fietsers in de toekomstige situatie. • Wij willen benadrukken, dat vooral de fietsvoorzieningen binnen het stedelijk gebied prioriteit verdienen. Daar is de meeste winst te behalen op energiebesparing, beperking geluidshinder, uitstoot schadelijke stoffen en vermindering CO2-uitstoot. • Goede gestrekte fietspaden, voorrang op kruisingen en rotondes, goede bereikbaarheid van de winkels kunnen bewoners doen besluiten de fiets te pakken in plaats van de auto. In dat kader is het toch wel bijzonder spijtig dat men er in Lelystad en Almere niet in is geslaagd een comfortabel en duidelijk fietspadennet aan te leggen. In deze new-towns waren er volop kansen om het goed te doen, maar mede door versnippering van de fietspaden en de vele omwegen,	verkeersveiligheid. Bij de ontwikkeling van snelfietsroutes houden we rekening met het verwachtte toekomstig gebruik. De genoemde punten zijn onderdeel van het Programma Mobiliteit en Ruimte.	

		die moeten worden gemaakt om de dreven te passeren, is het fietsgebruik in Lelystad lager dan verwacht zou mogen worden in een stad met dit inwonersaantal. • In hfdst 8: “Vergroten aandeel fietsverkeer” wordt veel aandacht besteed aan het gebruik van de fiets in de regio. Stimulering van het fietsverkeer binnen Lelystad en Almere krijgt echter bijna geen aandacht. Dit is een gevolg van het feit dat de gemeenten in eerste aanleg verantwoordelijk zijn voor de fietsvoorzieningen in het stedelijk gebied. Maar juist in het stedelijk gebied is het belangrijk de fietsvoorzieningen te verbeteren!! De mogelijkheden voor de provincie om hier zelf verbetering in te brengen zijn beperkt, maar het lijkt ons zeer wenselijk dat de provincie in samenwerking met de gemeenten probeert de omstandigheden voor fietsers te optimaliseren. Onder meer de aanleg van ontbrekende schakels in het fietspadennet en het zo veel mogelijk voorrang toe kennen aan fietsers bij kruisende wegen en rotondes kan de fietser het gevoel geven dat de overheid het waardeert dat hij/zij de fiets heeft genomen.		
5	**Gemeente Urk**			
5.1	Spreekt waardering uit voor het ontwerp.	Hierbij onze waardering voor de gedegen opzet van het programma mobiliteit en ruimte. De voor de gemeente Urk erg belangrijke onderwerpen zoals verbetering doorstroming Domineesweg, rechtstreekse busverbinding Urk - Lelystad en de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland hebben een	Met instemming hiervan kennisnemen.	Geen aanleiding tot aanpassing.

		passende plaats gekregen binnen het programma mobiliteit en ruimte.		
5.2	Openbaar vervoervoorziening	In Noordelijk Flevoland wordt er een openbaar vervoervoorziening op een groter schaalniveau gemist. Door de ontwikkeling van Lelystad Airport zal het personenvervoer en op termijn wellicht ook het vrachtvervoer in Flevoland zich op een andere schaal gaan ontwikkelen.	Een openbaar vervoervoorziening op hoger schaalniveau is in dit Programma Mobiliteit en Ruimte niet aan de orde. De monitoring en ontwikkeling van reizigersstromen moeten uitwijzen of aanpassingen in de verdere toekomst noodzakelijk worden.	Geen aanleiding tot aanpassing.
6	**Gemeente Lelystad**			
6.1	Spreekt waardering uit voor het ontwerp.	Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het concept Programma Mobiliteit & Ruimte. Bij de totstandkoming van het programma zijn wij de afgelopen periode betrokken geweest. Tot ons genoegen zien wij onze inbreng terug in het document. Door middel van deze brief dienen wij onze formele zienswijze in. Wij herkennen ons op hoofdlijnen in de opgaven en ambities, die in het document zijn verwoord en in de maatregelen waarmee deze worden opgepakt. Wij zijn zeer content met het streven naar meer en betere fietsvoorzieningen, zoals voldoende goede, sociaal veilige fietsenstallingen, een verdere aanpak van de verkeersonveiligheid en naar de toepassing van innovatieve concepten voor de verbinding Lelystad Centrum-Lelystad Airport en in verkeersregelinstallaties.	Met instemming hiervan kennisnemen.	Geen aanleiding tot aanpassing.
6.2	E-bike en Speed pedelec	In het concept Programma Mobiliteit & Ruimte wordt geconstateerd dat de ontwikkeling van de e-bike en speed pedelec leidt tot grotere snelheidsverschillen op fietspaden en meer fietsers op de weg. Ook wordt geconstateerd dat de elektrische fiets (e-bike) in opkomst is. Wij missen echter een aanpak voor het	Voor speed-pedelecs gaan we uit van hoogwaardige snelfietsroutes, te beginnen met Amsterdam-Almere-Lelystad (Airport). Voor het overige fietsnetwerk gaan we uit van de CROW-richtlijnen, die rekening houden met de toename van e-bikes. We zien geen noodzaak voor verdere opwaardering naar e-bike-routes.	Geen aanleiding tot aanpassing.

		opwaarderen van regionale hoofdfietsroutes tot E-bike-routes, ook binnen de bebouwde kommen.		
6.3	Concessie verdeling	In het concept Programma Mobiliteit & Ruimte staat dat er een verkenning gaande is naar een andere concessie-indeling van het busvervoer in Flevoland, Gelderland en Overijssel. Het is denkbaar dat dit leidt tot veranderingen in de concessies IJsselmond en Lelystad en tot veranderingen in de taakverdeling tussen de provincie en de gemeente Lelystad. Wij zien geen meerwaarde in een samenvoeging van de concessie Lelystad met Overijssel en Gelderland. Juist een kleine concessie als die van Lelystad biedt kansen voor innovatie en vergroten van de kosteneffectiviteit. Samen met de provincie Flevoland en de gemeente Almere is de gemeente Lelystad onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam en medeondertekenaar van het convenant tot verbetering van de onderlinge samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam. Wij voelen ons verbonden met de Amsterdamse regio en beogen daarmee, ook ten aanzien van het openbaar vervoer, het versterken van de samenwerking.	Het Programma Mobiliteit en Ruimte doet geen uitspraak over de OV-concessie verdeling. Dit valt buiten de strekking van het Programma Mobiliteit en Ruimte .	Geen aanleiding tot aanpassing.
6.4	Nieuwe middelen	Het bevreemd ons daarom dat in het concept Programma Mobiliteit & Ruimte, ondanks de vele nieuwe mobiliteitsambities, voor de periode tot en met 2021 geen nieuwe middelen zijn opgenomen en ook tussen 2021-2027 een groot deel van de beschikbare middelen al vastligt. Wij dringen erop aan dat in het Programma Mobiliteit & Ruimte middelen worden opgenomen om deze ambities te realiseren en	We sturen met dit Programma Mobiliteit en Ruimte op ambities en prioriteiten. De financiële middelen komen op het niveau van opgaven en projecten aan de orde. Het Programma Mobiliteit en Ruimte is geen financieel programma. Bij het in uitvoering brengen van grote projecten wordt rekening gehouden met een periode van 7 jaar. Dat verklaart het vastleggen van het merendeel van de	Geen aanleiding tot aanpassing.

		financiële ruimte wordt vrijgehouden om de nodige flexibiliteit te behouden.	middelen. Na de verkenningsfase van dergelijk projecten wordt opnieuw naar de uitvoeringstermijn gekeken. Hieruit kunnen we het programma meer adaptief inrichten op toekomstige vragen.	
6.5	Financiële onderbouwing	Het concept Programma Mobiliteit & Ruimte biedt geen inzicht in de kosten van projecten en evenmin in de beschikbare financiële middelen van de provincie voor mobiliteit. Omdat deze financiële programmering in het p-MIRT wel werd geboden, dringen wij erop aan dat het Programma Mobiliteit & Ruimte nog een dergelijke uitwerking krijgt. Dit zou passen bij de transparantie die we samen (zouden moeten) voorstaan, en die gevraagd wordt vanuit de Omgevingswet en de aangepaste Wet BDU Verkeer & Vervoer.	Zie reactie bij opmerking 6.4	Geen aanleiding tot aanpassing.
6.6	Beperkte middelen	Vanuit het Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA en de MRA Actieagenda is een aantal acties en opgaven geformuleerd waarvoor in het concept Programma Mobiliteit & Ruimte slechts beperkt middelen zijn opgenomen. Voor de realisatie van deze ambities beperken de provinciale middelen zich tot en met 2021, uitgezonderd de snelfietsroute tussen Lelystad en Lelystad Airport, helaas vooral tot nader onderzoek en inventarisatie. Wij pleiten er daarom voor om voor fietsinfrastructuur en OV-knooppunten op korte termijn meer middelen beschikbaar te stellen zoals voor: • Realisatie van fietsverbindingen; • De doorontwikkeling van Lelystad Centrum als openbaar vervoer knooppunt	Zie reactie bij opmerking 6.4 Daarnaast merken we op dat er veel onderzoeken/ideeën lopen. We willen samen naar de opgave kijken en het programma meer adaptief inrichten op toekomstige vragen. In het Programma Mobiliteit en Ruimte leggen we niet alles vooraf vast, maar hebben we ruimte om mee te bewegen met ontwikkelingen.	Geen aanleiding tot aanpassing.
6.7	Monitoring	We zijn benieuwd of - en in welke	Zie reactie bij opmerking 3.8	Geen aanleiding tot

		frequentie - het Programma Mobiliteit & Ruimte gemonitord en geactualiseerd zal worden, en op welke manier de gemeenten hierbij betrokken worden.		aanpassing.
7.	**Vervoerregio Amsterdam**			
7.1	Spreekt waardering uit voor het ontwerp	Met interesse heeft de Vervoerregio Amsterdam kennis genomen van het Ontwerp Programma Mobiliteit en Ruimte 2018 dat u ons op 06-10-2017 heeft doen toekomen. Wij zijn verheugd om te lezen dat de Strategische Visie Mobiliteit goed terugkomt in uw programma. Een resultaat wat we met goede samenwerking uit het Convenant Verkeer en Vervoer hebben neergezet.	Met instemming hiervan kennisnemen.	Geen aanleiding tot aanpassing.
7.2	Ruimte doelen	De titel 'Programma Mobiliteit en Ruimte' doet vermoeden dat er ook ruimtelijke doelen, opgaven en acties worden geformuleerd, maar in de praktijk blijft het document grotendeels binnen het mobiliteitsdomein. Juist een provincie is in staat om ruimtelijk-economisch beleid te koppelen aan het mobiliteitsbeleid. Het zou daarom erg waardevol zijn om die twee beleidsterreinen wat nadrukkelijker met elkaar in verband te brengen en de mobiliteitsdoelen kracht bij te zetten door ruimtelijke keuzen en acties.	Zie reactie bij opmerking 2.1	Geen aanleiding tot aanpassing.
7.3	Faciliteren verplaatsingsbehoefte	Het faciliteren van verplaatsingsbehoefte van mensen en goederen zijn in de toekomst de overheden nog wel in staat om alle mobiliteit te faciliteren met de in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) geprognotiseerde toename van de drukte op het wegen- en spoornet. Met name de verbinding A6/Hollandse brug zal in 2030 en 2040 opnieuw flink onder druk komen te staan. Dat is niet alleen een vraagstuk voor het Rijk, maar dit gaat de hele Metropoolregio Amsterdam aan. Hiervoor	Met instemming hiervan kennisnemen.	Geen aanleiding tot aanpassing.

		is het nodig om meer te sturen op het mobiliteitsgedrag en modal split door bijvoorbeeld het verbeteren van de first en last mile, het nemen van gedragsmaatregelen en het stimuleren van het openbaar vervoer.		
7.4	Samenwerking	Convenant Vervoerregio op pagina 8 en 15 van het Programma Mobiliteit en Ruimte. Dit convenant betreft niet alleen de samenwerking met de Vervoerregio, maar ook met de gemeenten Almere en Lelystad en de provincie Noord-Holland. De juiste benaming voor dit convenant is: Convenant Versterking Samenwerking Verkeer en Vervoer. Op pagina 12 ontbreekt de Vervoerregio Amsterdam bij de partijen die de Metropoolregio Amsterdam vormen.	We passen de naam van het convenant aan en voegen de Vervoerregio Amsterdam toe op pagina 12 van het programma.	Aanpassing.
7.5	Openbaar vervoer	Meer uit gaan van mobiliteit en minder van enkel de modaliteit openbaar vervoer. Door uitwisseling met andere modaliteiten te verbeteren en ketenmobiliteit te stimuleren kan de kwaliteit van het OV en het mobiliteitssysteem als geheel omhoog. Daarbij zijn aantrekkelijk ingerichte knooppunten waar OV-verbindingen en andere modaliteiten bij elkaar komen essentieel. Probeer bij het verbeteren van de verbindingen met Lelystad Airport, welke u op pagina 75 benoemt, ook de huidige busverbindingen te betrekken. Het voordeel hiervan is dat er dan ook vanuit andere windrichtingen een goede verbinding met het vliegveld ontstaat en inefficiëntie door parallelle verbindingen wordt voorkomen	We nemen uw suggestie mee.	Geen aanleiding tot aanpassing.

7.6	Fiets	Realiseren van een hoogwaardige snelfietsroute tussen Lelystad Airport, Almere en verder naar Amsterdam. Deze route is onderdeel van het netwerk van Metropolitane fietsroutes en valt volledig samen met uw regionale hoofdroutenetwerk, maar we achten het van groot belang om het gezamenlijke MRA-belang van de 'Metropolitane Fietsroutes' ook in uw programma Mobiliteit en Ruimte te benadrukken. Het is bovendien vanuit bestuurlijk trekker en wethouder van Lelystad dhr. Ed Rentenaar dat dit initiatief tot de Metropolitane Fietsroutes tot stand is gebracht. Potentie van knooppunten, Het zou sterk zijn als u daarbij de fietsbereikbaarheid rondom knooppunten niet alleen aan gemeenten overlaat zoals u benoemt op pagina 34, maar ook zelf een rol zou willen vervullen om de first en de last mile te versterken. Het MIRT onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid, waaraan u terecht verwijst op pagina 40, adviseert om de reisketen in zijn geheel te beschouwen. Door goed natransport op de fiets toe te voegen aan de OV-reis, kan de combinatie OV/fiets een goed alternatief bieden voor de auto.	Met instemming hiervan kennisnemen. We laten de fietsbereikbaarheid bij knooppunten niet alleen over aan de gemeenten. Het is wel primair een verantwoordelijkheid van gemeenten.	Geen aanleiding tot aanpassing.
8	**ProRail**			
8.1	Lelystad Airport	Een toegenomen reizigersstroom van en naar het vliegveld vereist immers ook de nodige OV-verbindingen. Aangezien de trein een grote rol speelt in de bereikbaarheid van de luchthaven, blijft ProRail ook graag betrokken bij deze ontwikkelingen, samen met NS. Wij werken graag met u samen om de overstapfunctie van Station Lelystad te verbeteren, en plaatsen dit ook graag in	We werken graag met ProRail samen om de overstapfunctie van station Lelystad te verbeteren.	Geen aanleiding tot aanpassing.

		de context van OV-SAAL.		
8.2	Samenwerking	Vanwege de grote hoeveelheid aan projecten rondom grote steden heeft ProRail onlangs een internationale verkenning gedaan van samenwerkingsverbanden op dit gebied. De lessen hiervan hebben wij onlangs gedeeld met de Vervoersregio Amsterdam. Aangezien deze mogelijk ook voor u van meerwaarde kunnen zijn, brengen wij graag het Oslopakket ter inspiratie onder de aandacht.	We danken u voor deze inspiratie en nemen dit mee voor het vervolg.	Geen aanleiding tot aanpassing.
9.	**Provincie Gelderland**			
9.1	Spreekt waardering uit voor het ontwerp	Hartelijk dank voor het toezenden van het ontwerp Programma Mobiliteit en Ruimte. Het is een concreet en leesbaar document, dat we met interesse hebben gelezen. We willen langs deze weg onze waardering uitspreken. De inhoud is zeer herkenbaar voor ons. Zeker de toenemende verwevenheid met de Noord Veluwe die u verwacht door de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad	Met instemming hiervan kennisnemen.	Geen aanleiding tot aanpassing.
9.2	Samenwerking	In ons eigen proces om te komen tot een Omgevingsvisie voor Gelderland, zullen we de informatie van het programma Mobiliteit en Ruimte van de Provincie Flevoland meenemen. Wij verheugen ons op de toekomstige samenwerking hierover.	We danken u voor het meenemen van ons Programma Mobiliteit en Ruimte .	Geen aanleiding tot aanpassing.
10.	**Gemeente Noordoostpolder**			
10.1	Snel, betrouwbaar en veilig reizen	We vragen aandacht in het Programma in woord en beeld, van de lobby die er nu is voor opwaardering van de N50 tussen Ramspol en Hattemerbroek. Bij dit lobbyproject bent u en zijn Flevolandse gemeenten betrokken, waaronder Noordoostpolder. Enerzijds vanwege de relatie met de N307 Lelystad – Dronten, maar ook vanwege de verkeersonveiligheid op de N50.	In de uitwerking van het Programma Mobiliteit en Ruimte gaan we graag met de gemeente Noordoostpolder in gesprek over het proces rondom de verbetering van de N50. Ook in MIRT verband vragen we aandacht voor deze tracés.	Geen aanleiding tot aanpassing.

10.2	Keuze reizigers	Reizigers moeten optimale keuzes kunnen maken ten aanzien van reistijd en vervoermiddel, zodat de beschikbare infrastructuur zo goed mogelijk wordt benut. We vragen ook aandacht voor de reizigers in het landelijk gebied, daar waar het gaat om het faciliteren en stimuleren van initiatieven uit de samenleving en het kenbaar maken van die initiatieven. Te meer omdat Noordoostpolder al een pilot gestart is met Samobiel in Espel.	Het faciliteren en stimuleren van initiatieven uit de samenleving voor het landelijk gebied is onderdeel van de geformuleerde acties voor OV.	Geen aanleiding tot aanpassing.
10.3	Verkeersveiligheid	Snelheid is een van de belangrijke risico-indicatoren bij het realiseren van veilig verkeer. Een te hoge snelheid vergroot de kans op ongevallen en op een ernstiger afloop. De provincie heeft in Noord Flevoland een aantal meetpunten, zij het geen dekkend netwerk. We vragen u de komende jaren ook op andere provinciale wegen tellingen uit te voeren om inzicht te krijgen in het snelheidsbeeld.	We werken continu aan verbetering van het snelheidsbeeld in de provincie. Naast informatie uit de reguliere meetpunten wordt daarbij ook snelheidsinformatie uit navigatiedata gebruikt (VIASTAT).	Geen aanleiding tot aanpassing
10.4	Openbaar vervoer	*Verbindingen verbeteren* Bij opgave 60, het versterken van het kernnet, zien wij graag dat de verbinding Emmeloord – Lelystad en Emmeloord Kampen – Zuid toegevoegd wordt. Verbeteringen van deze verbindingen worden momenteel in overleg met de provincie onderzocht. *Living Learning Lab* Zoals bekend is er in Espel een pilot gestart met Samobiel. Graag zien we dat deze pilot meegenomen wordt bij de invoering van de Living Learning Labs; opgave 66	De verbinding Emmeloord – Lelystad wordt onderzocht in relatie met het onderzoek naar de verbinding Urk – Lelystad. Verbetering van de verbinding Emmeloord – Lelystad geldt in dit programma niet als verbeterambitie. Onderzoek naar de verbinding Emmeloord – Kampen-Zuid valt onder het onderzoek naar de verbinding Urk – Emmeloord – Kampen (- Zwolle). We nemen de genoemde pilot met Samobiel mee bij de uitwerking van het Living Learning Lab.	Geen aanleiding tot aanpassing.
10.5	Fietsverkeer	We vragen aandacht voor de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk op de routes Bant – Kuinderbos en Bant – Wellerwaard. Deze belangrijke	De recreatieve verbinding Bant-Wellerwaard-Kuinderbos gaan we als ontbrekende schakel (oranje in de figuur) opnemen.	Aanpassing.

		recreatieve schakels zijn niet opgenomen in het regionaal basisfietsnetwerk.		

11.	Provincie Flevoland: ambtshalve wijzigingen	Bijbehorende motivering	Voorstel aanpassing
11.1	Toekomstbeeld OV 2040 (pag. 30 PMR)	In 2017 werkt de MRA regio het landelijk OV toekomstbeeld uit in een Streefbeeld.	Dit is een onvolkomenheid: het moet zijn 2017 en 2018.
11.2	Mogelijkheden voor energieopwekking en circulaire economie, actie 47, pag. 64	Er staat dat bij elke investering in nieuwe infrastructuur en bij groot onderhoud aan bestaande infrastructuur de mogelijkheden voor energieopwekking en circulaire economie onderzocht worden. Het is zinvol dit te doen bij kansrijk geachte projecten om zo de onderzoekslast te beperken.	Toevoegen dat bij kansrijk geachte onderhouds- of investeringsprojecten de mogelijkheden voor energieopwekking en circulaire economie onderzocht worden.
11.3	Fauna (pag. 67 PMR)	Voor fauna is het kader in 2017 geactualiseerd.	In tweede alinea 'in 2017' vervangen door 'in de eerste helft van 2018'. Daarnaast toevoeging over bijdrage aan gestelde doelstellingen.
11.4	Kaart 9 Regionaal Basisfietsnetwerk (p. 83 PMR)	Grote Trap is nog niet klaar	Onvolkomenheid, de kaart wordt aangepast.
11.5	Goederenvervoer (actie 79) pag. 95 PMR over de capaciteit van sluizen en vaarten.	Aanpassen zinsnede.	In actie 79 de Noordersluis eruit halen. Schutten met open brug is hier niet gewenst i.v.m. de doorstroming van wegverkeer en calamiteitenverkeer.
11.6	Prioriteiten goederenvervoer (pag.98 PMR)	Bij brugopeningen wachttijd goederenvervoer over water max 30 min. o.b.v. SVIR alleen voor beroepsvaart en randmeren.	Laatste regel eerste alinea vervangen door: De wachttijd voor vaarwegverkeer bij sluizen in het hoofdvaarwegennet mag maximaal 30 minuten zijn (op basis van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte).
11.7	Vaarwegen: actie 105 over betrouwbaarheid sluizen verhogen (pag. 106 PMR)	Genormeerde max. wachttijd van 60 min geldt voor recreatievaart buiten de spits. In de spits soms zelfs vaarverbod	Toevoegen dat het gaat om de recreatievaart buiten de spits.
11.8	Agendering (pag. 110)	Mogen vervangen door Willen	'Willen' is een passender formulering, daar de betreffende activiteiten bijdragen aan provinciale doelstellingen en dus wenselijk zijn.
11.9	Bijlage programmeren en uitvoeren (vanaf pag. 123 PMR)	Scores aanpassen: bijdrage overige doelen was niet meegenomen in de totaalscore	Onvolkomenheid, de bijlage is aangepast. Dit leidt niet tot een andere prioritering.
11.10	Kaart B: opgaven na 2021	Snelfietsroute in Almere moet zuidelijker liggen.	Snelfietsroute: onvolkomenheid, wordt aangepast.
11.11	Doorstroming bevorderen, actie 8-11 (pag. 130 PMR)	Domineesweg en Houtribweg: zie tabel verkenning, deze zijn afhankelijk van monitoring	Onvolkomenheid, in de tabel staat verwacht in 2018 en 2019, maar het moet zijn afhankelijk van monitoring.
11.12	Ontbrekende schakels en opwaarderen fietspaden (actie 71, 72, pag.137 PMR)	Samen i.p.v. provincie neemt initiatief	Onvolkomenheid, de kleur van de sterren in de beleidsagenda klopt niet. De actie is 'samen', maar de beleidsagenda suggereert dat de provincie dit gaat doen.
11.12	B&O vaarwegen (actie 92-94, pag.138 PMR)	Herformuleren. De beschrijving beter aan laten sluiten bij de beschreven acties.	Onvolkomenheid, de beschrijving beter laten aanpassen.