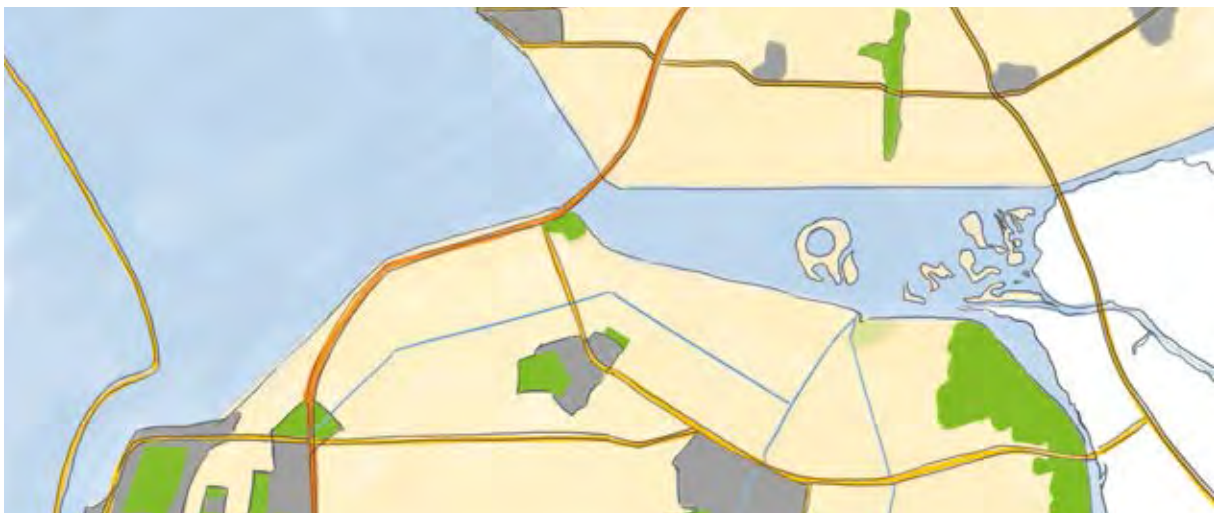




# MOBILITEITSVISIE FLEVOLAND 2030



# INHOUDSOPGAVE

<b>1 KADER</b>	<b>3</b>
<b>2 TOEKOMST</b>	<b>6</b>
2.1 Maatschappelijke ontwikkelingen	6
2.2 Ontwikkelingen Flevoland	7
2.3 Van knelpunten naar iconen	9
<b>3 VERBINDEN</b>	<b>12</b>
3.1 Bereikbaarheid	12
3.2 Netwerken	13
3.3 Reisinformatie, gebruik en gedrag	17
3.4 Verkeersveiligheid	18
3.5 Leefbaarheid en duurzaamheid	20
<b>4 VERSTERKEN</b>	<b>22</b>
4.1 Auto	22
4.2 Openbaar vervoer	24
4.3 Fiets	26
4.4 Goederenvervoer	28
4.5 Vaarwegen	30
<b>5 PROGRAMMEREN EN UITVOEREN</b>	<b>31</b>
5.1 Afwegingskader voor projecten	31
5.2 Innovatie	32
5.3 Duurzaamheid	32
5.4 Monitoring	33
5.5 Financiering	34
Bijlage: Onderwerpen Programma Mobiliteit	35
Colofon	36

# 1 KADER

## Aanleiding

Het mobiliteitsbeleid van de provincie Flevoland is in 2006 vastgelegd in het Omgevingsplan Flevoland 2006 (OPF) en de Nota Mobiliteit Flevoland, beide met het jaar 2015 als horizon. In 2014 is daarom een bestuursopdracht vastgesteld om het mobiliteitsbeleid te herzien. Sinds 2006 hebben zich de nodige (maatschappelijke en innovatieve) ontwikkelingen voorgedaan die vragen om een andere, meer flexibele sturingsfilosofie op mobiliteitsvraagstukken. Ook de mogelijke vorming van de vervoersregio Amsterdam-Almere, de overgang van de brede doeluitkering (BDU) naar het provinciefonds en de landelijke Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die onder meer de Ladder van duurzame verstedelijking bevat, zijn aanleiding voor het opstellen van een nieuwe provinciale visie.

Bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie heeft afstemming plaatsgevonden met de verschillende stakeholders, de wegbeheerders (de zes gemeenten en Rijkswaterstaat) en de overige partijen binnen de Vervoerregio in het bijzonder. Eerder heeft al een herziening van het openbaar vervoerbeleid plaatsgevonden in de OV-visie 2014-2024. De hooflijnen hiervan zijn opgenomen in deze Mobiliteitsvisie zodat ze in samenhang gezien kunnen worden. Hetzelfde geldt voor de Netwerkvisie Verkeersmanagement Flevoland 2015 - 2020 die door de Flevolandse wegbeheerders is vastgesteld en inzicht geeft in de knelpunten die in Flevoland resteren en ook handvatten biedt voor het regionaal verkeersmanagement.

## Positionering provinciaal mobiliteitsbeleid

We leven in een snel veranderende samenleving. Een samenleving waarin de overheid compacter wordt en waarbij maatschappelijke opgaven meer en nadrukkelijker vanuit de samenleving worden benoemd en opgepakt. Dit betekent dat we provinciale beleidsdoelen in verbinding met de samenleving realiseren. Daarbij geeft deze mobiliteitsvisie het kader waarbinnen en de richting waarin wij met andere partners optrekken. Wie in welk vraagstuk welke rol vervult, is afhankelijk van wat er moet gebeuren.

Wij opereren vanuit een aantal rollen.

- Participeren: regisseren, coördineren, ontwikkelen, deelnemen
- Stimuleren: faciliteren, financieel bijdragen, leveren expertise
- Reguleren: kaderstellen, toetsen, concessie verlenen
- Uitvoeren: aanleg en beheer van (vaar)wegen

Voor het onderwerp mobiliteit zijn alle rollen in wisselende vorm voor ons van toepassing. Per onderwerp en per fase kan onze rol een andere zijn. Pragmatisch en passend bij de behoefte. Bij de samenwerking met andere partners werken wij vanuit een open, uitnodigende, verbindende en oplossingsgerichte houding. In het programma Mobiliteit en Ruimte zullen de diverse rollen van de provincie op het gebied van mobiliteit indien nodig worden uitgesplitst en nader worden uitgewerkt.

Deze mobiliteitsvisie vervangt het onderdeel mobiliteit in het OPF. Door de mobiliteitsvisie aan te vullen met een programma Mobiliteit en Ruimte wordt enerzijds voldaan aan de wettelijke eisen die de huidige Planwet Verkeer en Vervoer stelt aan een Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan en anderzijds wordt rekening gehouden met het toekomstige stelsel van de Omgevingswet door uit te gaan van een visie aangevuld met een programma. Deze mobiliteitsvisie is de visie op mobiliteit van de provincie Flevoland. In de snel veranderende samenleving wordt steeds vaker gekeken "wie waar over gaat". Als afbakening naar andere overheden geldt dat de provincie zich richt op bovengemeentelijke, regionale aspecten van het beleid binnen het nationale mobiliteitsbeleid en niet treedt in het lokale en het nationale mobiliteitsbeleid.

De essentiële onderdelen van het rijksbeleid, zoals die zijn verwoord in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, zijn integraal verwerkt in deze Mobiliteitsvisie of zullen worden verwerkt in de programmatische uitwerking. De essentiële onderdelen van het rijksbeleid op het gebied van verkeer en vervoer zijn volgens de Planwet Verkeer en Vervoer bindend voor de provincie, gemeenten en het waterschap. Recent vastgesteld provinciaal beleid op andere terreinen dat doorwerkt in deze visie betreft het Programma Nieuwe Natuur, de Visie Werklocaties en de Agenda Vitaal Platteland. Tenslotte is ook het collegeakkoord 2015-2019 Flevoland: Innovatief en Ondernemend 2015-2019 als kader gebruikt. Het integrale Flevolandse omgevingsbeleid staat aan de vooravond van een vernieuwingsoperatie, de provincie gaat de komende jaren een nieuwe, integrale Omgevingsvisie opstellen. Enerzijds vormt dit actuele mobiliteitsbeleid daarvoor een bijdrage, anderzijds kunnen uit de nieuwe Omgevingsvisie ook nieuwe opgaven voor mobiliteit voortvloeien.

### **Van visie naar programma**

Deze visie heeft het jaar 2030 als horizon. Het abstractieniveau is hoger dan dat van de Nota Mobiliteit uit 2006. De snelle ontwikkelingen in onze samenleving vragen om een gerichte flexibele planvorming, maar wel vanuit duidelijke uitgangspunten en met doelstellingen op hoofdlijnen.

Wij kiezen daarom voor een mobiliteitsvisie op hoofdlijnen, aangevuld met een Programma Mobiliteit en Ruimte. In het programma worden de hoofdlijnen waar nodig verdiept en uitgewerkt. De onderwerpen die in ieder geval verder uitgewerkt worden, zijn opgenomen in de bijlage. Het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (PMIRT) en de programmering van de beleidsuitvoering ten aanzien van openbaar vervoer zullen onderdeel uitmaken van het programma. Op grond van de nieuwe sturingsfilosofie wordt het programma elke vier jaar door Provinciale Staten vastgesteld en tussentijds jaarlijks door Gedeputeerde Staten geactualiseerd. Het programma beslaat een tijdshorizon van 10 jaar. In het programma wordt het beleid met een beleidsagenda verder uitgewerkt en indien nodig bijgesteld, projecten geprogrammeerd en de beschikbare financiële middelen voor mobiliteit verdeeld. Door de frequente actualisatie, de ruime tijdshorizon en het samenbrengen van beleid, meerjaren-programmering en financiën ontstaat een krachtig instrument. Het programma biedt zo de basis om in te spelen op actuele ontwikkelingen, zonder de lange termijn ambities uit het oog te verliezen. Wij noemen dit adaptieve beleidsplanning en programmering.

### **Samenwerking**

De provincie speelt in op de veranderende verplaatsingsbehoeften door te kiezen voor een flexibelere planning en programmering van het mobiliteitsbeleid. Onderdeel daarvan is een andere wijze van samenwerken met de partners. De provincie zal actiever dan voorheen samen met gemeenten, wegbeheerders en andere betrokken actoren opgaven identificeren en oppakken.

De doelen in de Mobiliteitsvisie kunnen wij alleen realiseren met een stevig uitvoeringsprogramma. Dat betekent niet alleen doelen stellen en uitwerken, maar ook concrete afspraken maken met samenwerkingspartners over hoe we die doelen met hen gaan realiseren. Daarbij dient het Programma Mobiliteit en Ruimte als gespreksdocument om tot gerichte afspraken te komen. De doelen in deze Mobiliteitsvisie beperken zich niet tot het provinciale wegennet. Ook in de gezamenlijke uitvoering is de provincie bereid een bredere rol te spelen. Uitgangspunt hierbij is dat eenieder deelneemt aan de samenwerking vanuit de eigen rol, ambitie en verantwoordelijkheid. Wanneer de provincie specifieke infrastructurele voorzieningen voor een ander realiseert, dan zal op basis van de betrokken belangen een bijdrage nodig zijn van de betreffende overheden en/of bedrijven.

Flevoland vormt een verbindende schakel tussen de Randstad en het noorden en oosten van Nederland. In toenemende mate strekt deze schakelfunctie zich uit naar de omliggende landen. Mobiliteitsvraagstukken hebben dan ook steeds vaker een provinciegrensoverschrijdend karakter. De provincie Flevoland zoekt daarom actief afstemming met omliggende gemeenten en provincies, waaronder Utrecht, Gelderland, de regio Kampen-Zwolle en het Noorden. Er ligt een aanzienlijke bereikbaarheidsopgave in het kader van de Metropoolregio Amsterdam, waar Flevoland deel van uitmaakt. De oprichting van een Vervoerregio zal leiden tot verbreding en versterking van de bestuurlijke samenwerking op het terrein van verkeer en vervoer in en rond het verstedelijkt gebied, aansluitend bij bestaande bewegingen in de regio. De Vervoerregio moet ervoor zorgen dat plannen en besluiten op het gebied van verkeer en vervoer van provincies en gemeenten snel tot stand komen en worden uitgevoerd. We streven naar intensivering van de samenwerking in het kader van deze Vervoerregio. Daartoe delen we vroegtijdig nieuwe activiteiten en plannen en betrekken de partners bij de beleid- en planvorming en de allocatie van middelen, met als doel dat planning en programmering in samenhang plaats kunnen vinden.

De maatschappelijke trend is dat de betrokkenheid van burgers, de wetenschap en bedrijven in de ontwikkeling van hun omgeving steeds groter wordt. Ze nemen initiatieven en vragen nadrukkelijk om nieuwe vormen van participatie. Hiertoe komen ze met nieuwe innovaties die de leefomgeving kunnen verbeteren. De provincie wil gebruik maken van deze kracht van de samenleving. Open communicatie en transparantie, onder meer bij provinciale aanbestedingen, geven de mogelijkheid om gebruik te maken van de ontwikkelingen in de maatschappij. Bij infrastructurele werken van de provincie onderzoeken we of het water- en wegennet blijft aansluiten bij de hedendaagse en toekomstige wensen van de gebruikers.



## 2 TOEKOMST

Flevoland is een provincie in ontwikkeling en mobiliteit is een beleidsterrein waarop volop innovaties plaatsvinden. Alvorens te beschrijven welke bijstellingen van het beleid plaatsvinden, wijden we een korte beschouwing aan wat er op ons afkomt, gezien vanuit het hoofdoel van het Flevolandse mobiliteitsbeleid, het faciliteren van de verplaatsingsbehoefte van mensen en goederen.

### DOEL 1:



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

### 2.1 Maatschappelijke ontwikkelingen

Volgens prognoses groeit de Nederlandse bevolking tot 2040 nog met ongeveer 1,2 miljoen inwoners. Deze groei doet zich vooral voor in de steden in de centrale delen van het land, elders kan krimp optreden. Het reisgedrag en de samenstelling van de bevolking verandert.

Er wordt over steeds langere afstanden gereisd en in toenemende mate niet alleen voor werk. Digitalisering zorgt voor betere informatievoorziening, zodat de reiziger een betere afweging kan maken tussen vervoermiddel, route en tijdstip van vertrek. Dit leidt ertoe dat het vaste reispatroon steeds flexibeler wordt, maar ook dat reizigers meer zekerheid verwachten over hun reistijd. Kijken we naar leefstijlen, dan zien we vooral een toename van sociale groepen die kenmerken als status, gemak, snelheid, flexibiliteit en onafhankelijkheid waarderen.

Het is niet meer noodzakelijk om 8 uur achter je bureau te zitten. Werken kan in een groot aantal gevallen overal. Ook het OV wordt aantrekkelijker als 'werkplek'. Gevolg is meer spreiding van het verkeer over de dag. Mensen krijgen het steeds drukker, zowel bij verplichte activiteiten als in hun vrije tijd. Het aantal kleine gezinnen en eenpersoonshuishoudens neemt toe. Binnen gezinnen hebben gezinsleden meer dan voorheen hun eigen activiteitenprogramma.

Ouderen wonen langer zelfstandig en zijn mobieler. Rond 2050 is een kwart van de Nederlandse bevolking 65+. Dit vraagt om infrastructuur die mensen in staat stelt zo lang mogelijk zelfstandig deel te nemen aan het verkeer, al dan niet ondersteund door hulpmiddelen. Daarnaast zal er een groeiende groep zijn die onvoldoende mobiel is om zelfstandig aan het verkeer deel te nemen. Door schaalvergroting van voorzieningen kan deze groep in de knel komen. Verschraving van functies vindt vooral in kleine kernen en op het platteland plaats. Uitdaging is om samen met de partners efficiënte mobiliteitsvoorzieningen te realiseren voor alle doelgroepen, waarbij de totale kosten voor OV en ander doelgroepenvervoer beheersbaar blijven. In de verdere toekomst bieden zelfrijdende voertuigen in combinatie met nieuwe deeloplossingen kansen. Op het gebied van mobiliteit doen zich uiteenlopende innovaties voor. Voorbeelden zijn de e-fiets en de interactieve navigatie. De toenemende elektronica in auto's brengt ook de 'zelfsturende auto' dichterbij. Dat zal op den duur ook effecten hebben voor de infrastructuur. Auto's kunnen dichterbij elkaar rijden en de veiligheid verbetert. Ook binnen andere modaliteiten zoals luchtvaart en scheepvaart zal deze trend zich gaan voordoen. De provincie Flevoland wil kansrijke innovaties op het wegen- en waternet faciliteren.

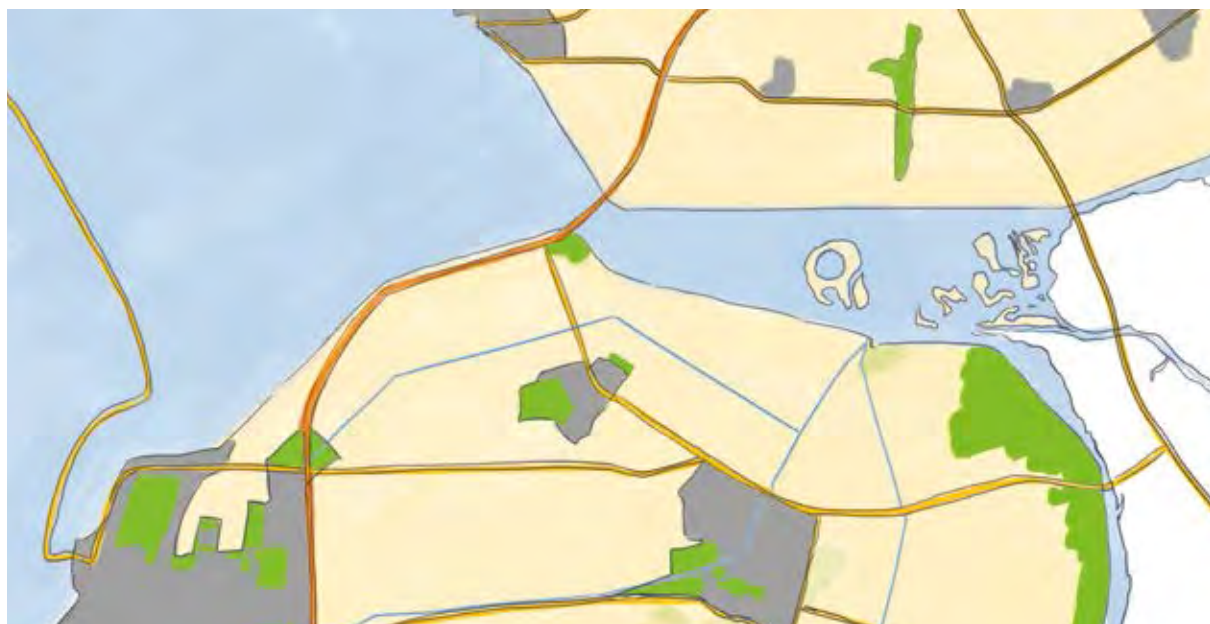


## 2.2 Ontwikkelingen Flevoland

Flevoland is gewend aan een forse groei van inwonertal en werkgelegenheid en daarmee ook aan mobiliteitsgroei. In het bijzonder tussen 1996 en 2006 groeide het aantal afgelegde autokilometers in de provincie fors, met ruim 50%. Ook het treingebruik groeide met zo'n 50%. Het gebruik van de fiets en de streekbus groeide licht, maar bleef achter bij de bevolkingsgroei. De laatste jaren is de mobiliteitsgroei afgevlakt, door afnemende groei van het aantal inwoners en de economische teruggang. Wel zien we de mobiliteit per persoon stijgen. Als uitgangspunten voor deze visie hanteren wij:

- De demografische ontwikkelingen voorspellen een toenemende vraag naar mobiliteit en meer variatie aan reispatronen.
- De ontwikkeling van Flevoland gaat door, mensen willen ruim en betaalbaar wonen; gezien de regionale werkgelegenheidsgroei is er vraag naar woningen in Flevoland vanuit de Noordelijke Randstad maar mogelijk ook vanuit de regio Zwolle.
- Bij een aantrekkende economie profiteert Flevoland door de centrale ligging, goede bereikbaarheid en de ontwikkeling van iconen als de luchthaven en de multimodale haven.

Dit alles leidt tot een toename van de mobiliteit, maar de groei zal minder zijn dan in het verleden. In een behoudend scenario zal het verkeer naar verwachting jaarlijks met zo'n 0,25% groeien. Bij een sterke economische ontwikkeling kan de mobiliteitsgroei oplopen tot gemiddeld 3% per jaar. De trends en uitgangspunten maken dat de vraag naar de verschillende modaliteiten per gebied zal verschillen. Er valt een verdere, maar trendmatig afzwakkende toename in het autogebruik te voorzien: een toename van druk in de avondspits en een toename van het aantal auto's. De auto blijft de dominante vervoerwijze in Flevoland. Daarnaast zullen de verbetering van de weginfrastructuur in en om Flevoland de aantrekkelijkheid van de auto vergroten. Grootschalig regionaal OV, dat een alternatief kan vormen voor de auto, speelt in de huidige opzet alleen een rol op de assen Zwolle - Lelystad - Almere - Amsterdam, en Urk - Emmeloord - Zwolle en in de toekomst tussen Lelystad en Lelystad Airport en naar het Noorden. Een goede relatie met de regio Utrecht is nog altijd gewenst. Voor het overige beperkt het OV zich vooral tot vervoer voor scholieren en reizigers zonder alternatieve vervoersvoorziening. De fiets speelt voornamelijk een rol op korte afstanden (tot 5 à 7,5 km) en binnen de bebouwde kom. De elektrische fiets maakt gemiddeld dagelijkse langere fietsafstanden acceptabel, tot 15 km en verder. Hiermee worden ook fietsverplaatsingen tussen de Flevolandse kernen voor grotere groepen aantrekkelijker.



## Een beeld van Flevoland in 2030 - het Nieuwe Centraal

2030. Waar nog geen eeuw geleden water lag, ligt nu Flevoland, het 'Nieuwe Centraal'. Een halve eeuw jong, heeft de laatst opgerichte provincie zijn ligging maximaal uitgebuit. Het nieuwste stukje Nederland verbindt West met Noord. Er wonen nu een half miljoen inwoners. Ondanks de uitlopers van de uitdijende drukte van Randstad, heeft Flevoland het open en ruimtelijke karakter behouden. Dat maakte de polders vanaf de aanleg bijzonder en is gebleven. Net zoals de pioniersgeest.

### Van A naar B naar C

Anno 2030 werken we op afstand, verbonden via internet. We winkelen online en onderwijs volgen we thuis in virtuele klaslokalen. De uitdrukking 'hier en nu' bestaat nog wel in de Nederlandse taal, maar met een veel bredere interpretatie. Net als het woord 'bereikbaarheid'. Je hoeft niet meer van A naar B. Je bent immers vaak C: Connected. Virtueel kun je nu op zoveel plekken tegelijk erbij zijn, gewoon vanuit 'thuis'. We blijven elkaar uiteraard gewoon fysiek ontmoeten. Flevoland ontleent er zijn bloeiende economie aan. De moderne kenniswerker heeft Almere Centrum en Lelystad massaal ontdekt: de centrale ligging, internationale verbindingen, de moderne uitstraling, goede voorzieningen en supersnel wifi in de stad. Dat is ontmoeten anno 2030: modern en menselijk! Flevoland is een nieuwe ontmoetingsplek, de spil in de nationale economie. Of je nu je geld verdient 'in de stad' in het bebouwde westen of 'op het land' in het groene Noorden. Hier ontmoeten is praktisch en voelt vertrouwd voor iedereen.

### Een internationale voordeur

Het internationale luchtverkeer is de laatste decennia enorm gegroeid. Lelystad Airport, Eindhoven Airport en Schiphol vormen samen de Luchthaven Nederland. Met de A6, de Hanzelijn en Lelystad Airport is Flevoland een internationaal knooppunt, in de directe nabijheid van Amsterdam. Met andere woorden: de groene, duurzame, innovatieve voordeur van Nederland. De voordeur- en overstapfunctie geldt ook voor het water. De Flevokust gonst van activiteit, Wat begon als centraal overslagpunt voor goederen, bleek een aantrekkelijke vestigingsplek te zijn voor allerlei bedrijven. Daar profiteert de hele economie nu van.

### De compacte ruimte

Zorg, onderwijs, winkelen, ontspanning en sociale interactie worden in 2030 net zo normaal 'op afstand' verzorgd als 'op locatie'. Mensen blijven 'connected', ook als zij minder mobiel worden. Door op deze wijze ICT te omarmen, bleef het ruime, open gebied in Flevoland aantrekkelijk, leefbaar en levensloopbestendig. Almere kent bijna 300.000 inwoners. In Lelystad staat de teller op 90.000. De trek naar de steden heeft zich dus doorgezet. Tegelijk trekken de natuur, de evenementen en de attracties mensen in hun vrije tijd juist de stad uit. Heerlijk die ruimte.

### U wordt gereden

Anno 2030 is Flevoland de eerste provincie met zelfrijdende voertuigen. Dit systeem geeft op speciale rijlanen invulling aan het openbaar vervoer en ligt klaar voor uitbreiding naar omliggende regio's. Deze voorsprong dankt Flevoland aan haar oorspronkelijke planstructuur. Het rechte wegenpatroon maakt de provincie een ideaal 'living lab' voor zelfsturende auto's. Deze chauffeurloze shuttles op de eerste 'robotstrook' tussen de internationale luchthaven en Lelystad Centraal gaven het goede voorbeeld. Snel volgden de particulieren met hun eigen, elektrische, zelfrijdende voertuigen. Veilig, efficiënt en groen, veelal met zelfopgewekte stroom.

### Energie van eigen bodem

Flevoland levert in 2030 voldoende energie om te voorzien in de eigen energiebehoefte. Wind, zon, water en open ruimte bieden overvloed en het bestuur speelde daar al vroeg op in. Land- en tuinbouwers zijn belangrijke energieleveranciers geworden. Nieuwe woningen zijn energieneutraal opgeleverd. We verplaatsen ons op basis van duurzame energie van eigen bodem. De kosten voor levensonderhoud in Flevoland zijn hiermee fundamenteel lager dan in andere regio's. En dat weten bedrijven ook.

### Opnieuw een showcase

De hele wereld komt kijken naar Flevoland. Opnieuw zijn de historici aan het woord. Zij weten nog dat Flevoland al eerder een showcase was: bedacht voor de voedselvoorziening en later succesvol ingezet als uitbreidingsgebied voor uitdijend Amsterdam. Anno 2030 komt de wereld in de provincie Flevoland antwoorden zoeken voor hun vragen over verstedelijking, exponentiële luchtvaartgroei en slimme duurzame mobiliteitsoplossingen. Bestuurders, stedenbouwers, watermanagers, milieubeschermers, energieproducenten en mobiliteitsexperts komen kijken naar duurzame bereikbaarheid, duurzame economische vitaliteit en duurzame leefbaarheid. Nederland laat dat in Flevoland zien, of beter gezegd mét Flevoland.



## 2.3 Van knelpunten naar iconen

Vanaf de oprichting van de provincie in 1986 zorgde de stormachtige mobiliteitsontwikkeling in Flevoland voor een stevige en vooral heldere ontwikkelingsopgave. Nu kunnen we constateren dat de in 2006 geformuleerde ontwikkeldoelen in zicht zijn, al zijn er nog volop zaken in uitvoering: de Hanzelijn is operationeel, er wordt gewerkt aan het traject Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad, de N50/A50 is op weg om een volwaardige hoofdwegverbinding te worden, de N302 en delen van de N23 corridor zijn aangepakt en aan verdubbeling van de Gooiseweg/Waterlandseweg (N305) wordt gewerkt. Er blijven opgaven over, onder andere ten aanzien van de verkeersafwikkeling op de oeververbindingen, de ontsluiting van grootschalige ontwikkelingslocaties en verkeersveiligheid. Optimale bereikbaarheid is een integraal onderdeel van de verdere ontwikkeling van Flevoland. We denken daarbij niet langer in termen van knelpunten, maar van iconen. Bijvoorbeeld de ontwikkeling van Lelystad Airport en Flevokust met de daarbij behorende ontsluiting.

Ook het groene karakter van Flevoland is zo'n icoon. Op de plekken waar verschillende recreatiestromen samenkomen, bijvoorbeeld bij de overgangen tussen water en natuur, ontstaan zogenoemde brandpunten voor recreatie en toerisme. Deze punten hebben een grote aantrekkingskracht en vragen om een goede ontsluiting. Figuur 1 toont de hoofdassen voor mobiliteit in Flevoland. De verdere groei van Almere en Lelystad zal op termijn vragen om nieuwe infrastructuur zoals de IJmeerverbinding, de Stichtselijn, de A30 en het station Lelystad Zuid. Ook een hoogwaardige OV-verbinding naar het Noorden blijft een provinciale wens. Wanneer en hoe we zaken kunnen realiseren hangt af van vele factoren. De toekomst is onzeker. Dit vraagt om flexibiliteit, samenwerking, aanpassingsvermogen en binnen de kaders adaptief plannen. Een aandachtspunt daarbij is dat de uitvoering van infrastructurele projecten minstens 5 tot 7 jaar kost. Adaptief plannen is een werkwijze om toekomstige ontwikkelingen op transparante wijze mee te nemen in besluitvorming. Om projecten eenduidig te kunnen toetsen, bevat deze Mobiliteitsvisie een afwegingskader voor adaptief plannen. Deze vorm van werken geeft de mogelijkheid om de interactie en de relatie met de omgeving te versterken.

Om adaptief te kunnen plannen, is monitoring belangrijk. Gelet op de omvang van de investeringen zetten we extra in op monitoring. Door gerichte investeringen verdient deze inzet zich snel terug.

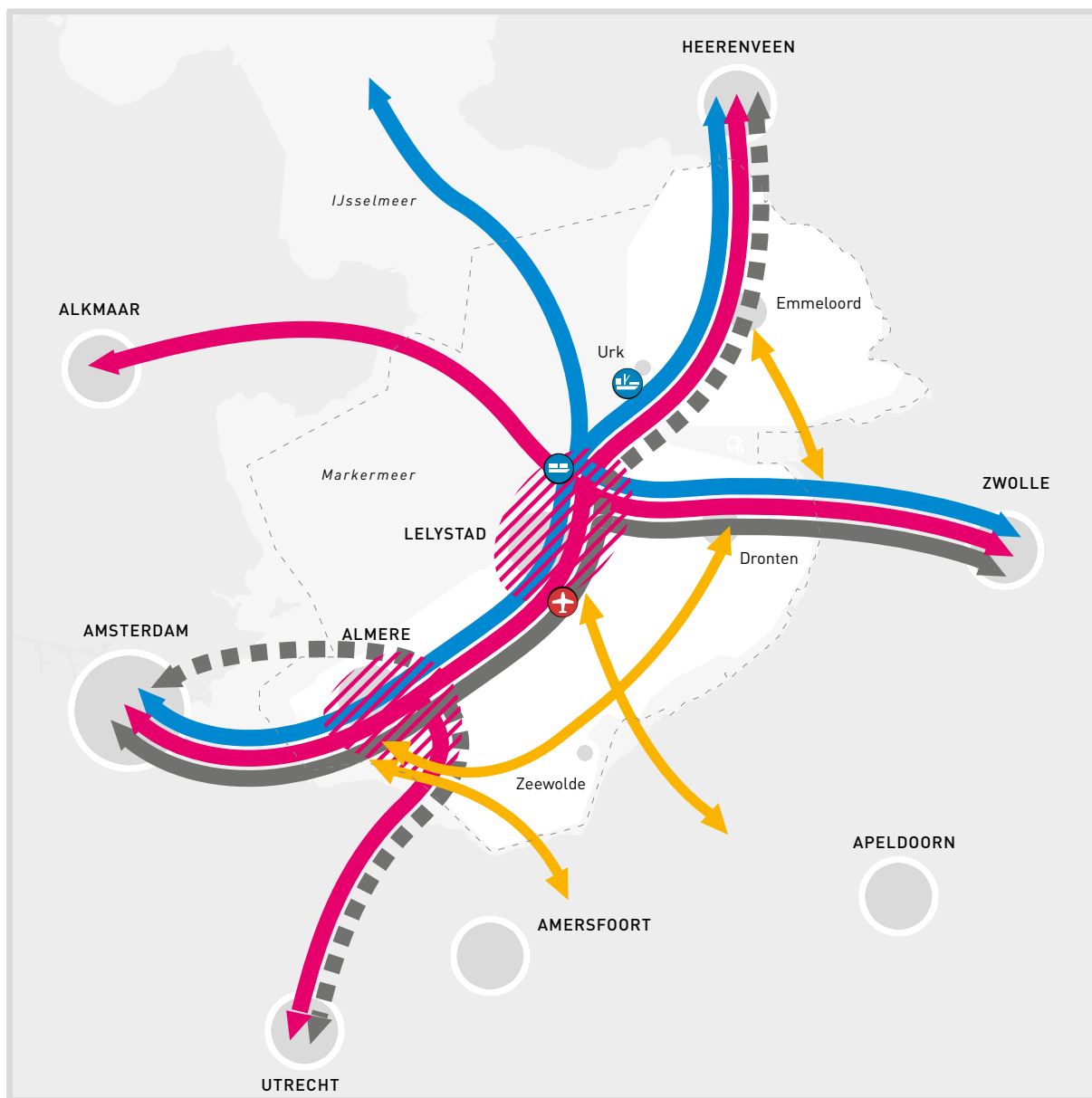
Het Flevolandse mobiliteitssysteem is onderdeel van een aantal grotere netwerken in de omgeving (weg en spoor, maar ook de hoofdvaarroute over water en internationale bereikbaarheid door de lucht). De bereikbaarheid van en naar Amsterdam wordt de komende jaren fors verbeterd door onder meer de verbreding van de A6/A1/A9 (Schiphol-Amsterdam-Almere, SAA), de capaciteitsuitbreiding van het spoor (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad, OV-SAAL), en op termijn de IJmeerverbinding. De A6 wordt steeds belangrijker als (inter)nationale verkeersader. Voor de Noordelijke provincies zijn wij een doorvoergebied naar de Randstad. De verbindingen naar Overijssel en de noordelijke provincies zijn belangrijke schakels in de economische ontwikkeling van Flevoland.






Het snelwegennet rondom Flevoland (A1, A27, A28) raakt steeds voller. Dit veroorzaakt een waterbed-effect, verkeer ontloopt de files op deze wegen en kiest voor een route door Flevoland. De grote verkeersknelpunten voor Flevolandse doen zich voor bij de oeververbindingen en veroorzaken zowel op de wegen binnen als buiten de provincie vertragingen.






Om de provincie bereikbaar te houden is een gerichte inzet naar onze medeoverheden noodzakelijk. Beleidskeuzes in de regio Midden-Nederland, de Noordvleugel van de Randstad en de Noordelijke ontwikkelingsas zullen vaker in samenhang genomen worden. Dit vraagt om intensivering van het overleg en de samenwerking met Rijkswaterstaat en de omliggende provincies.

HOOFDASSEN FLEVOLAND

Figuur 1



-  V
-  Maritieme servicehaven Noordelijk Flevoland
-  Flevokust
-  Luchthaven Lelystad
-  Kansen knooppuntontwikkeling

-  Hoofdass spoor
-  Hoofdass water
-  Hoofdass weg
-  Overige assen
-  Onderzoek toekomstige hoofdass OV

PROVINCIE FLEVOLAND  150046 | GEO | 04122015

0  30 km

Figuur 1: Hoofdassen Flevoland

Er is een intensieve samenwerking in Randstadverband, onder meer in de Metropoolregio en in de toekomstige Vervoerregio. Ook met andere omliggende provincies en ministeries moeten de komende jaren afspraken gemaakt worden. Met samenwerkende partners zullen de afspraken worden vastgelegd in gebiedsagenda's en de verschillende programmeringsinstrumenten (zoals Rijks-MIRT).

Flevoland zal de komende periode een verdere ontwikkeling doormaken op het gebied van mobiliteit. Dit vergt parallelle inzet ten aanzien van leefbaarheid en veiligheid. Ook dit kunnen we niet alleen. Flevoland sluit aan bij de nieuwe aanpak bereikbaarheid van het ministerie van IenM. Hierin staan burgers en hun reisgedrag centraal, worden openbaar vervoer, spoor, weg en water benaderd als samenhangend systeem en worden opgaven op andere terreinen, zoals leefbaarheid of natuur, in samenhang hiermee gezien.

De strategische visie voor Flevoland uit het collegeakkoord 2015-2019 luidt:

**Flevoland is een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van Nederland en de Metropoolregio Amsterdam in het bijzonder en vervult die rol uitstekend dankzij goede ontsluiting in alle richtingen en de bereikbaarheid via weg, spoor, water en lucht.**



## 3 VERBINDEN

Mobiliteit vormt een verbindende factor. Door mobiliteit worden mensen in staat gesteld om zich binnen een netwerk te ontplooiën, hun brood te verdienen en te ontspannen. Mobiliteit staat daarbij niet op zichzelf. Het integrale omgevingsbeleid van de provincie verbindt mobiliteit met de overige beleidsterreinen als economie, welzijn, water, natuur en cultuur. De provincie kijkt daarbij ook naar ontwikkelingen en effecten op langere termijn, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid en biodiversiteit. De provincie Flevoland streeft ernaar op alle niveaus de samenhang te vergroten en verbindingen te versterken. Het gaat om te beginnen om de samenhang tussen een integraal Flevolands mobiliteitsnetwerk en de netwerken in omliggende provincies, maar ook om de samenhang tussen de verschillende modaliteiten.

### DOEL 2:



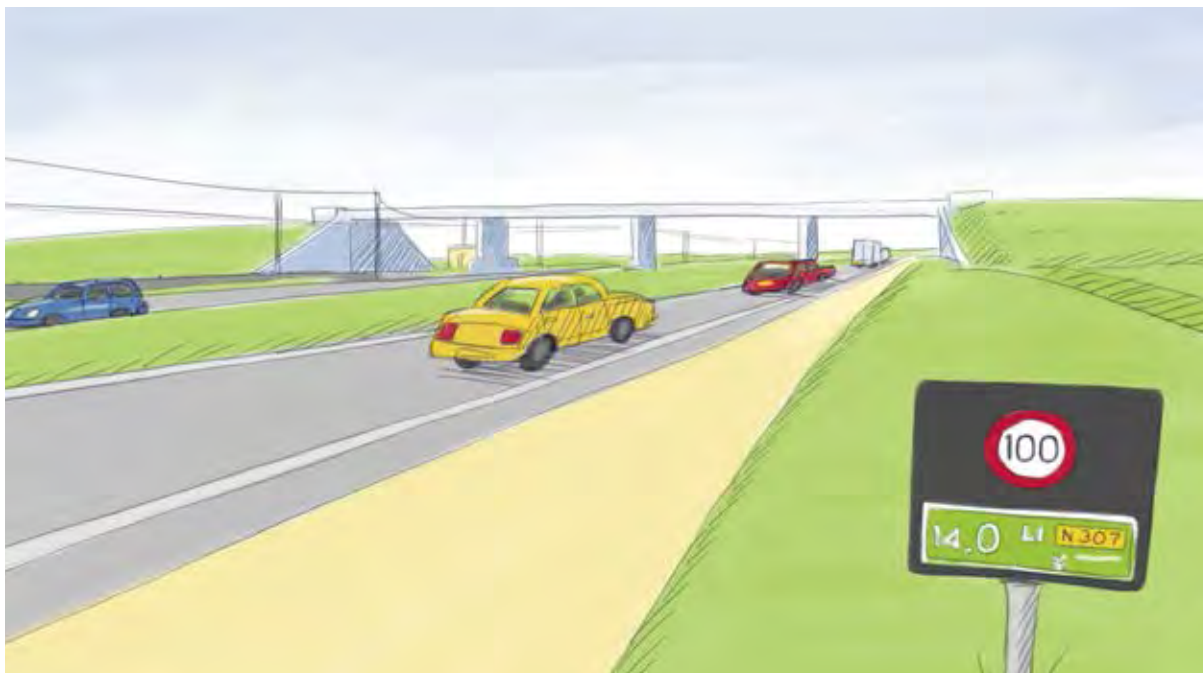
*Een betrouwbare reistijdnorm van 1,25. Dit betekent dat de reistijd van deur tot deur, ook in de spits, nooit langer mag zijn dan 125% van de normale reistijd.*

### 3.1 Bereikbaarheid

Voor het goed kunnen functioneren van de samenleving is een goede bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde. Het gaat erom dat Flevoland een aantrekkelijke vestigingsplaats is om te wonen, te werken en te recreëren. De centrale ligging in Nederland en de uitbreidingen van het infranetwerk (A6, N23, N50, Hanzelijn) bieden in die zin kansen voor Flevoland. Tegelijk maakt dit de provincie aantrekkelijk om doorheen te rijden. De opgave die daaruit voortvloeit, is om Flevoland meer tot een bestemmingsprovincie te maken, wat een economische versterking kan betekenen.

De reistijdnorm is van toepassing op de auto, wordt berekend tussen de Flevolandse kernen en geldt van deur tot deur: ook de gemeenten hebben hierin een opgave. Bereikbaarheid heeft te maken met snelheid: hoe lang duurt het voor je ergens bent? Maar bereikbaarheid gaat ook over betrouwbaarheid: hoe groot is de kans dat ik op tijd ben? De opschaling van de Flevolandse infrastructuur (weg en spoor) heeft geleid tot korte reistijden. De provincie vindt een verdere verkorting van de reistijden gewenst op de relatie Alkmaar - Lelystad - Dronten - Kampen - Zwolle (N23-corridor, onder meer de verbinding over de Baai van Van Eesteren) en de as Almere - Nijkerk - Amersfoort (N30-corridor). Dit versterkt de centrale ligging en kan tot een versterking van de economische ontwikkelkansen van Flevoland leiden. Een hiermee samenhangend aandachtspunt vormen de grote files op een aantal Rijkswegen.

Binnen het mobiliteitsbeleid verschuift de focus van snelheid naar betrouwbaarheid. De betrouwbaarheid is vooral in het geding op (drukke) wegen, waarvan ook langzamere verkeersdeelnemers, zoals landbouwvoertuigen, gebruik maken en bij de oeververbindingen, waar brugopeningen voor onvoorspelbare vertraging van het wegverkeer zorgen. Zeker in het vaarseizoen staan bruggen geregeld open en dat levert hinder op voor het wegverkeer. Een deel van de bruggen is in beheer van Rijkswaterstaat.



Het Flevolandse mobiliteitssysteem kan het verkeersaanbod gedurende het overgrote deel van de dag op de meeste locaties aan. Waar zich knelpunten voordoen, vaak in de spits of bij evenementen, zijn er in een aantal gevallen alternatieven. Meer dan voorheen wil de provincie daarom inzetten op maatregelen om de bestaande infrastructuur beter te benutten. Dat is goedkoper en sneller te realiseren en te onderhouden dan uitbreiding van infrastructuur. Door in te zetten op modal shift - het vervangen van een deel van het vervoer over de weg door andere vormen van vervoer - en door innovaties op het gebied van reisinformatie en voertuigdelen kan de capaciteit van het vervoersnetwerk efficiënter worden benut.

De provincie wil door aangepaste bediening van de bruggen de filevorming zoveel mogelijk tegen gaan. Dit kan betekenen dat we op de belangrijkste routes de bruggen gesloten houden gedurende de spits. Ook kan het weren van langzamere verkeersdeelnemers tijdens de spits een effectieve maatregel zijn om de doorstroming te bevorderen. De provincie gaat beide onderdelen met de partners verder uitwerken. De intensiteiten op de provinciale wegen worden berekend voor verschillende jaren (figuur 2a en 2b). Dit maakt mogelijke knelpunten inzichtelijk en is een belangrijk hulpmiddel bij de programmering.

### 3.2 Netwerken

De provincie heeft als doel dat reizigers vlot naar hun bestemming reizen en bij voorkeur kunnen kiezen tussen vervoermiddelen. Hiervoor is het niet alleen van belang dat de verschillende netwerken goed functioneren, maar ook dat de modaliteiten onderling verbonden zijn. Door de netwerken van fiets, openbaar vervoer en auto onderling te verbinden, ontstaan meer keuzemogelijkheden om zo efficiënt mogelijk naar een bestemming of combinatie van bestemmingen te reizen. Daarbij vergroot de aanwezigheid van vervoeralternatieven de robuustheid van het totale mobiliteitssysteem.

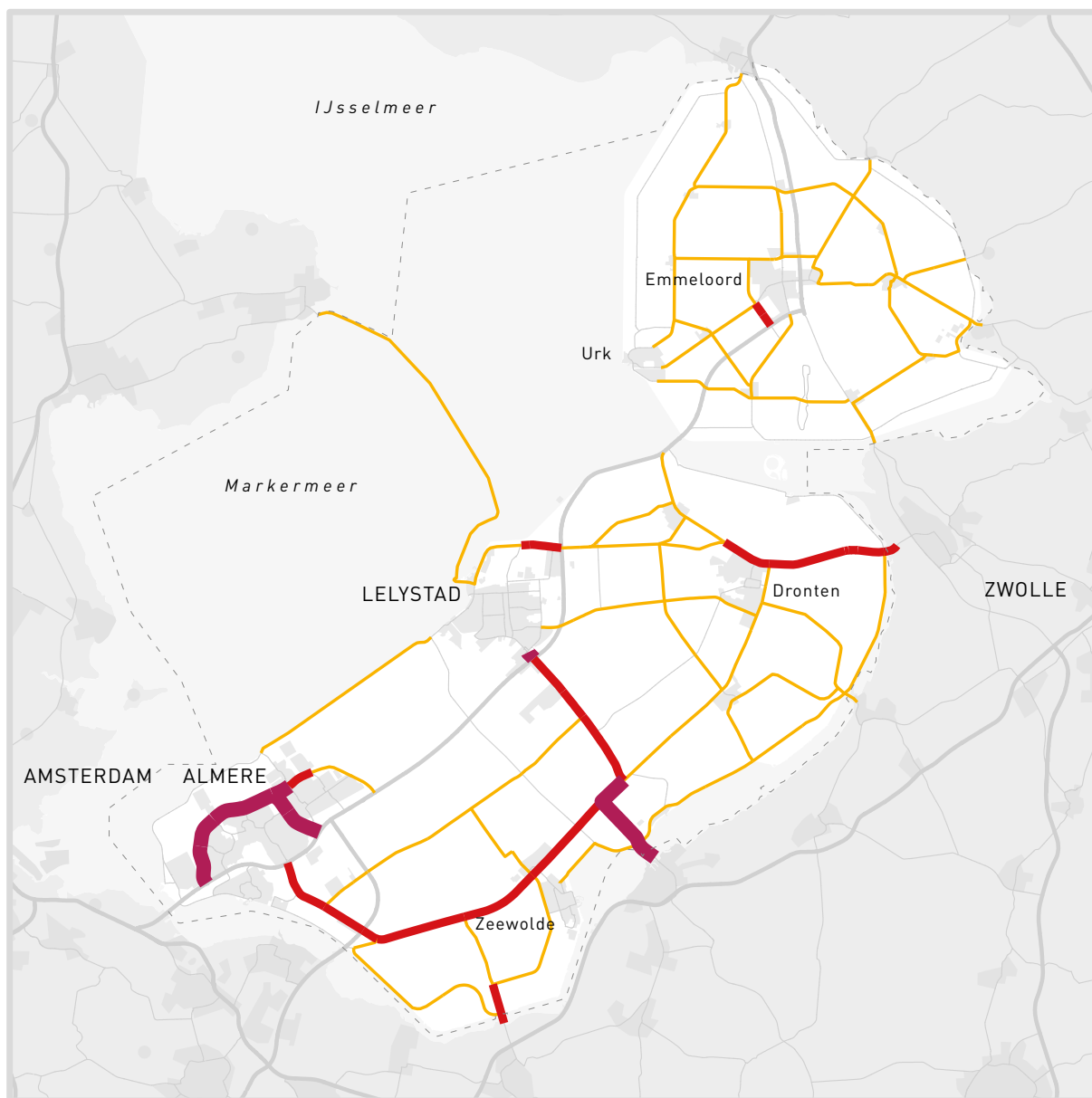
#### DOEL 3:



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

INTENSITEITEN PROVINCIALE WEGEN 2015

Figuur 2A

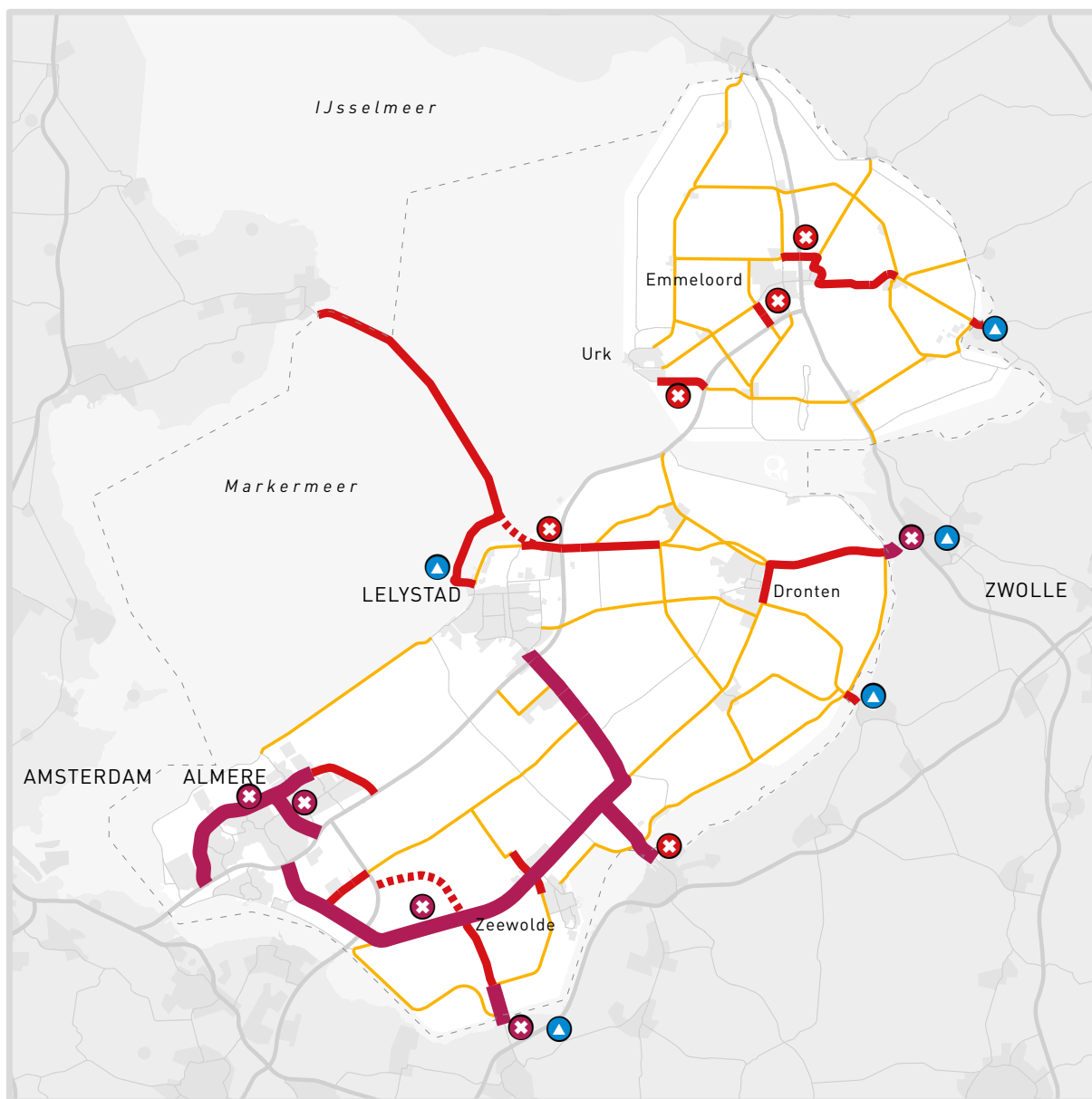


Figuur 2a: Intensiteiten provinciale wegen 2015



PROGNOSE INTENSITEITEN PROVINCIALE WEGEN 2030

Figuur 2B



- V** Aantal voertuigen per dag
- minder dan 10.000
  - 10.000 tot 20.000
  - meer dan 20.000
  - Onderzoek toekomstige verbinding

- Aandachtspunten wegvakken**
- X capaciteit
  - X doorstroming
  - ▲ brugopening



Figuur 2b: Intensiteiten provinciale wegen 2030

### Knooppunten

Waar netwerken samenkomen, bevinden zich kansen voor de ontwikkeling van knooppunten. Op knooppunten versterken ruimtelijke ordening, economie en mobiliteit elkaar. Concentratie van functies rond een knooppunt biedt kansen voor de ontwikkeling van economische activiteiten en voor meer hoogwaardig openbaar vervoer. Multimodale ontsluiting levert meerwaarde op voor de kwaliteit van een gebied.

Zo draagt knooppuntontwikkeling bij aan het creëren van hoogwaardige woon- en werkmilieus. Binnen Flevoland zijn een aantal locaties (knooppunten) die een zeer goede bereikbaarheid kennen en waar verschillende vervoersvormen samenkomen. Deze locaties zijn aantrekkelijk voor de vestiging van bedrijven, kantoren, winkels, voorzieningen en woningen.

Optimaal gebruik van de knooppunten heeft voor de provincie als voordeel dat het aantal reizigerskilometers met de auto minder zal toenemen. Voor de provincie is het wenselijk dat op deze knooppunten men name bedrijven en functies gevestigd worden met veel bezoekers en/of veel medewerkers per vierkante meter. In het provinciale locatiebeleid is hiervoor aandacht.

Op OV-knooppunten komen verschillende openbaar vervoerlijnen samen. Reizigers stappen hier over van de ene op de andere OV-verbinding of op een ander vervoermiddel. De belangrijkste OV-knooppunten in Flevoland zijn de stations Almere Centrum, Almere Poort, Almere Buiten en Lelystad Centrum. Op deze stations stoppen alle treinen (sprinters en intercity's) en halteren de bussen van het stads- en streekvervoer. Deze knooppunten moeten goed bereikbaar zijn met de fiets of te voet en er dienen goede stallingsmogelijkheden te zijn. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in hoofdknopen, herkomstknopen en overstaplocaties of vervoerkundige knopen. Een hoofdknoop is een overstappunt van openbaar-vervoersystemen met meerdere vervoer aantrekkende voorzieningen (werken, wonen, zorg) in de directe omgeving. Een herkomstknoop is een plaats in Flevoland met minimaal 3000 inwoners of een solitair gelegen attractie met een vergelijkbare of grotere vervoer aantrekkende werking. Vervoerkundige knooppunten zijn overstaplocaties tussen lijnen met nauwelijks tot geen herkomst- of bestemmingsfunctie voor reizigers. Op knooppunten vinden veel overstappen plaats. Deze worden zo goed mogelijk gefaciliteerd, bijvoorbeeld door de dienstregeling van bus en trein op elkaar af te stemmen, de overstappunten aantrekkelijk en veilig in te richten en te zorgen voor actuele reisinformatie. In de aanbesteding van de provinciale concessie wordt hier rekening mee gehouden. Door ontwikkelingen te concentreren rondom knooppunten, nemen ook de kansen voor het openbaar vervoer toe. Meer reizigers betekent immers dat er meer bussen en treinen kunnen rijden.

Op multimodale knooppunten komen verschillende vervoerwijzen bijeen. Flevokust is een voorbeeld van een multimodaal ontsloten bedrijventerrein (weg - water - spoor) en dit geldt ook voor de luchthaven (luchtvaart - weg - HOV). Voor de havenlocatie geldt dat de onderliggende infrastructuur het toekomstige gebruik van de haven versterkt. Onderzoek en eventuele investeringen zijn gericht op de afhandeling van grootvolume transport. Bij Luchthaven Lelystad zal de inzet gericht moeten zijn op personenvervoer, zowel met de auto als OV.

Tenslotte zijn er knooppunten die ontsloten zijn via één modaliteit, maar waar wel uitwisseling van personen en goederen plaatsvindt. Voorbeelden zijn het logistieke bedrijventerrein Trekkersveld bij Zeewolde voor goederen en een aantal openbaar vervoer haltes waar meerdere lijnen samenkomen, zoals de busstations in Emmeloord en Marknesse.

De bereikbaarheid van de knooppunten dient te worden geborgd en waar nodig aangepast en versterkt. Dit is een taak die de provincie samen met gemeenten op wil pakken. De inrichting van de knooppunten is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder en/of concessiehouder, waarbij onderlinge afstemming nodig is met het oog op de reiziger. Indien nodig zal onderzoek plaatsvinden naar specifieke behoeften. Vooral het fietsverkeer naar de OV-knooppunten groeit. Met partners zullen hiervoor oplossingen bedacht worden. In Dronten en Almere zijn P+R-voorzieningen aanwezig, waar automobilisten kunnen overstappen op de trein of de bus. Deze terreinen zijn in beheer van de gemeenten en destijds gerealiseerd met een provinciale bijdrage. Gezien de toename van het verkeer op de A6 tussen Lelystad en Amsterdam en de ontwikkeling van de luchthaven acht de provincie het wenselijk dat er ook bij Lelystad voldoende P+R-faciliteiten zijn. De provincie gaat hierover het overleg met de gemeente Lelystad, NS en de luchthaven aan.

### Carpoolen

Reizigers carpoolen vooral uit financiële overwegingen. Extra prikkels vanuit de overheid hebben hierop weinig effect. Carpoolen heeft een marginaal effect op files en milieuproblemen. Slechts 3% van alle Nederlandse carpoolers maakt gebruik van een carpoolplaats. De overige carpoolers halen elkaar op bij huis. In Flevoland worden er dagelijks ongeveer 250 auto's geparkeerd op de carpoolplaatsen. Gezien het beperkte effect van carpoolen op de totale mobiliteit, beperkt de provincie zich tot faciliteren van carpoolen, door de bestaande carpoolplaatsen in stand te houden. Bij capaciteitsproblemen wordt als eerste inzet gezocht naar mogelijkheden de bestaande parkeergelegenheden in de directe omgeving van de bestaande carpoolplaatsen beter te benutten, alvorens te investeren in uitbreiding van het aantal plaatsen. Waar mogelijk wordt samenhang en afstemming gezocht met initiatieven en maatregelen van andere beheerders.

#### DOEL 4:



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

### 3.3 Reisinformatie, gebruik en gedrag

Het vergroten van de betrouwbaarheid en het bieden van meer keuzes ten aanzien van reismogelijkheden vraagt een andere inzet. Het beleid moet zich meer op het gedrag van de reiziger gaan richten. De beschikbaarheid van data heeft de afgelopen jaren een enorme vlucht genomen en het einde is nog niet in zicht. Persoonlijke reisadviezen worden steeds betrouwbaarder.

Bij het verkrijgen en verstrekken van reisinformatie wordt het "Markt, tenzij" principe gehanteerd: uitgangspunt is dat de markt met behulp van de bestaande/te ontwikkelen informatiesystemen de reisinformatie verzamelt en ontsluit voor de reiziger en de overheid.

Een deel van de reisinformatie die de provincie voor bovenstaande doelen nodig heeft, is niet zonder meer verkrijgbaar via marktpartijen. Een klein deel van de benodigde informatie, onder meer over het gebruik van de wegen, zal daarom door de provincie zelf ingewonnen worden.

De provincie stelt deze gegevens beschikbaar aan de markt en gebruikers. Op basis van de vrijkomende informatie gaan we het (keuze)gedrag van de reiziger verder onderzoeken en kan de kennis over vraag en aanbod in Flevoland worden vergroot. Met behulp van nieuwe technieken voor informatievoorziening en verbetering van de verkeersafwikkeling kan deze informatie worden ingezet voor een optimale afstemming van vraag en aanbod. Belangrijk is om hierbij het multimodaal gebruik van het netwerk kostenefficiënt te stimuleren.

#### Verkeers- en mobiliteitsmanagement

Bij het matchen van vraag en aanbod binnen het Flevolandse mobiliteitssysteem is inzet op verkeers- en mobiliteitsmanagement noodzakelijk. Innovaties op dit terrein gaan snel, het handelingsperspectief van reizigers wordt steeds groter en dit beïnvloedt het gebruik van het mobiliteitssysteem.

### 3.4 Verkeersveiligheid

Ondanks de inspanningen van de afgelopen jaren is er nog steeds noodzaak om in Flevoland te werken aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Het aantal verkeersdoden vertoont weliswaar een dalende trend, maar de trend met betrekking tot ernstig verkeersgewonden is stijgend. Dit komt overeen met de landelijke ontwikkelingen. De maatschappelijke schade hiervan is groot: voor de periode 2009-2013 naar schatting ruim 54 miljoen euro voor heel Flevoland waarvan bijna 24 miljoen euro voor provinciale wegen. De provincie heeft samen met de andere wegbeheerders in Flevoland gekozen voor 'Maak van de nul een punt' als overkoepelende ambitie voor verkeersveiligheid en als drager voor alle verkeersveiligheidsacties van de partners in de provincie. Deze ambitie willen we voortzetten.

#### DOEL 5:



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

Om dit doel te bereiken wordt gekozen voor een tweesporenaanpak: naast het traditionele reactieve spoor wil de provincie inzetten op een proactieve risico gestuurde benadering van verkeersonveiligheid op en rond de weg, waarbij wordt gewerkt aan de hand van risicofactoren. Hierdoor kan gericht worden geïnvesteerd in verkeersveiligheid.

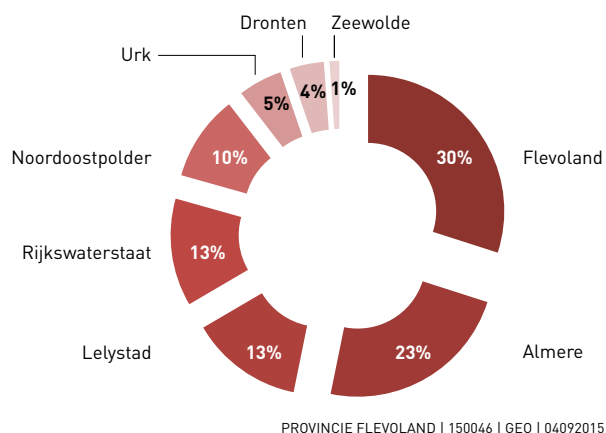
Ook liggen er kansen voor integraal beleid door verkeersveiligheidsdoelen in samenhang met doelen op het gebied van bereikbaarheid, milieu en beprijzen te bezien. Tenslotte zijn er sectoren buiten het beleidsveld die de verkeersveiligheid kunnen beïnvloeden en zijn er technologische ontwikkelingen die het verkeer veiliger kunnen maken.



### Ernstige ongevallen Flevoland

naar wegbeheer, 2009-2013

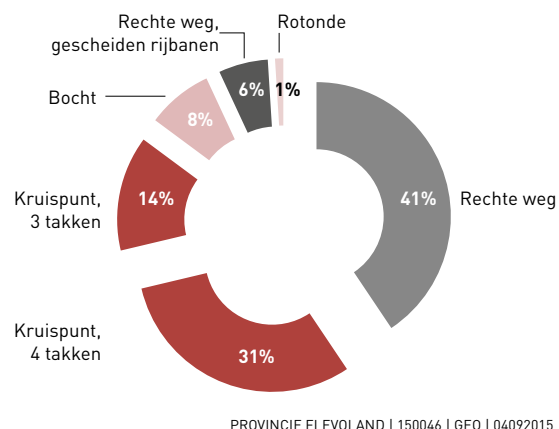
wegbeheerder	ernstige ongevallen	aandeel ernstige
Provincie Flevoland	103	30%
Almere	80	23%
Lelystad	46	13%
Rijkswaterstaat	44	13%
Noordoostpolder	35	10%
Urk	18	5%
Dronten	14	4%
Zeewolde	4	1%
<b>totaal</b>	<b>344</b>	<b>100%</b>



### Ernstige ongevallen provinciale wegen

naar wegsituatie, 2009-2013

wegsituatie	ernstige ongevallen	aandeel ernstige
Rechte weg	42	41%
Kruispunt, 4 takken	32	31%
Kruispunt, 3 takken	14	14%
Bocht	8	8%
Rechte weg, gescheiden rijbanen	6	6%
Rotonde	1	1%
Niets ingevuld	0	0%
<b>totaal</b>	<b>103</b>	<b>100%</b>



Figuur 3a en 3b: Verkeersveiligheid - ernstige ongevallen

Uit figuur 3a blijkt dat 30% van de ernstige verkeersongevallen gebeurt op provinciale wegen. Onderzoek wijst uit dat in ongeveer 90% van de ongevallen menselijk gedrag een rol speelt. Verkeersveiligheidsbeleid moet dus vooral gericht zijn op gedragsverandering en een 'vergevingsgezinde' infrastructuur voor de momenten dat een menselijke fout gemaakt wordt. Aangrijpingspunt om dit gedrag te beïnvloeden is onder meer verkeerseducatie, maar ook door een verkeersveiliger inrichting van de weg en door aanpak van de directe omgeving kan verkeersgedrag worden beïnvloed. Flevoland gaat door op de ingeslagen weg van het duurzaam veilig inrichten van het wegennet. De toenemende hulpsystemen in de (vracht)auto en bus, gericht op het voorkomen van ongevallen, zullen een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Sluitpost is de verkeershandhaving door de politie.

Traditioneel werd ongevalleninformatie als indicator gebruikt om verkeersveiligheid te monitoren. Sinds 2009 is de registratie van ongevallen echter verminderd, met als gevolg dat het lastig is om te bepalen waar zich verkeersveiligheidsknelpunten bevinden. Met betrokken partijen zijn landelijke afspraken gemaakt om de registratiegraad te verbeteren. Daarnaast is het de bedoeling dat verzekeraars (o.a. door meldingen van ongevallen/schade via app's) ongevalleninformatie beschikbaar gaan stellen.

Voor een proactieve risico gestuurde benadering is een aanvullende monitoringinspanning noodzakelijk, gebaseerd op zogenaamde Safety Performance Indicators (SPI). Dit zijn indicatoren die een sterke oorzakelijke relatie hebben met verkeersonveiligheid, bijvoorbeeld gordelgebruik, lichtvoering, alcoholgebruik, gereden snelheden en kwaliteit van de weginrichting. Op basis hiervan kan proactief en preventief worden bepaald waar en waardoor zich onveilige situaties voordoen. Bij deze aanpak is het van belang te kunnen beschikken over voldoende basisgegevens zoals wegkenmerken.

De ontwikkelingen rondom het provinciale asset management kunnen hierbij ondersteunend zijn. Op het moment dat wegvakken in het kader van groot onderhoud worden aangepakt, zal de proactieve risico gestuurde benadering worden toegepast.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid in de gehele provincie is een gezamenlijke opgave van de wegbeheerders en maatschappelijke partners. De provincie heeft een overkoepelende rol.

### Landelijk gebied

Speciale aandacht verdienen verkeersveiligheid en doorstroming op de wegen in het landelijk gebied. In de landbouw is er door schaalvergroting van bedrijven sprake van toenemende versnippering van kavels met extra landbouwverkeersbewegingen tot gevolg. Vanuit nieuwe bedrijvigheid komen regelmatig vragen om extra erfaansluitingen op stroom- of gebiedsontsluitingswegen. De provincie is hier gelet op de verkeersveiligheid geen voorstander van. Landbouwvoertuigen worden breder en rijden met steeds hogere snelheid. Hierdoor worden de snelheidsverschillen met het autoverkeer kleiner, maar met bijvoorbeeld (brom-)fietsers groter. Ook zijn er meer conflictsituaties tussen landbouwverkeer en fiets op parallelwegen die te smal zijn voor het huidige landbouwverkeer (bijvoorbeeld Ganzenpad, Nijkerkerpad).

De provincie zal de kentekenplicht voor landbouwvoertuigen gebruiken om eisen te stellen. Voor wegen met een intensiteit van meer dan 12.000 motorvoertuigen per werkdag zal worden onderzocht of alternatieve routes voor langzaam verkeer moeten worden aangelegd. Naast het landbouwverkeer zorgt de groei van recreatie en toerisme voor toenemende automobilititeit en toenemend gebruik van fietsen en e-fietsen op wegen in het landelijk gebied. Dit stelt meer eisen aan de verkeersveilige inrichting van de fietsinfrastructuur. In het kader van de Agenda Vitaal Platteland zal worden onderzocht of kavelpaden en/of windmolenpaden, die veelal in beheer zijn van de agrariërs, kunnen worden ingezet voor recreatief en/of landbouwverkeer. De vervanging van de huidige windmolens in het kader van de opschaling-/saneringsoperatie tot 2030 biedt hiervoor aanknopingspunten.

## 3.5 Leefbaarheid en duurzaamheid

Mobiliteit is een randvoorwaarde voor prettig wonen, werken en recreëren, maar het heeft ook invloed op de kwaliteit van de leefomgeving, zoals uitstoot van broeikasgassen en geluidemissies. Er is sprake van samenhang tussen mobiliteit en zaken als geluk, gezondheid, landschappelijke kwaliteit en biodiversiteit. Mede onder invloed van overheidsmaatregelen zorgen technologische ontwikkelingen ervoor dat vervoermiddelen steeds schoner, stiller en zuiniger worden.

### DOEL 6:



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



### Geluid

Het verkeer leidt tot geluidsoverlast. In 2018 wordt een nieuw systeem (SWUNG) vastgesteld voor het reguleren van geluidsoverlast. Om de overlast niet groter te laten worden en bescherming te bieden aan omwonenden dient de provincie zogenaamde geluidsproductieplafonds op te stellen. Op het moment dat deze plafonds overschreden dreigen te worden, zullen maatregelen nodig zijn. Jaarlijks wordt de geluidsbelasting (modelmatig) gemonitord aan de hand van de feitelijke ontwikkeling van het wegverkeer. Voor Flevoland als groeiprovincie kan SWUNG kansen bieden. Voor de provincie is dit mede aanleiding om de navolgende ambitie te benoemen:

- Bij de wettelijke verplichting voor het opstellen van geluidskarten (5 jaarlijks, de eerstvolgende in 2017) worden, in plaats van alleen wegen met meer dan 3 miljoen motorvoertuigen per jaar, alle provinciale wegen betrokken. Dit geeft een compleet inzicht in de geluidsproblematiek en een gelijkwaardige bescherming aan alle bewoners.
- Bij niet-jaarlijks onderhoud of andere werkzaamheden zal expliciet aandacht worden besteed aan de mogelijkheden om de geluidsbelasting terug te dringen. Hierbij wordt gezocht naar de meest doelmatige oplossing, rekening houdend met de ligging van de weg in de omgeving.

Aandachtspunt bij het uitwerken van deze ambitie is het ontwikkelen van een doelmatigheidscriterium voor het toepassen van geluid reducerende maatregelen. Hierbij worden afgewogen de hoogte van de geluidsbelasting, het aantal woningen en de kosten van de maatregelen inclusief beheer en onderhoud.

### Duurzame energie en luchtkwaliteit

Op het gebied van duurzame energie vervult Flevoland een gidsfunctie. Het provinciale doel om exclusief transport in 2020 energieneutraal te zijn, ligt binnen handbereik. Als onderdeel van de strategische visie streven we naar een energieneutraal Flevoland in 2030 inclusief vervoer. De provincie heeft zich gecommitteerd aan het Nationaal Energieakkoord (NEA), dat ambitieuze doelen bevat op het gebied van mobiliteit (in het bijzonder openbaar vervoer, openbare verlichting en de eigen bedrijfsvoering). Het terugdringen van schadelijke emissies en het beperken van het gebruik van fossiele brandstoffen zijn breed gedragen doelen waar de provincie aan wil bijdragen. Naast CO<sub>2</sub>-reductie is het terugdringen van de emissies van fijn stof en stikstof van belang. Emissies van stikstof kunnen bijdragen aan vermessing van de natuur. Flevoland is lid van het AIR netwerk, dat zich inzet voor maatregelen op EU niveau om emissies te verminderen en zo de luchtkwaliteit te verbeteren.

We zien steeds meer elektrische en andere schone voertuigen op onze wegen. Bovendien zorgt duurzame energieproductie voor werkgelegenheid en economische ontwikkeling. Schone vormen van vervoer worden daarom gefaciliteerd en waar mogelijk gestimuleerd. We geven zelf het goede voorbeeld en streven naar innovatie en verdergaande emissiereductie voor ons eigen autopark en in het openbaar vervoer. In concessies stellen we betere milieunormen voor het materieel en de uitvoering. Ook stellen we daar waar mogelijk eisen aan de tankstations langs provinciale wegen om op deze wijze de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen, zoals elektriciteit, waterstof en aardgas, te bevorderen.

### Natuur en landschap

Mobiliteit en infrastructuur hebben invloed op de ruimtelijke kwaliteit. Het betreft onder meer doorsnijding van leefgebieden, landschappelijke inpassing en biodiversiteit. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur en groot onderhoud aan bestaande infrastructuur zal een verkenning worden opgesteld om de gevolgen voor ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, natuur en landschap zoveel mogelijk te beperken en zo nodig onderbouwde keuzes te kunnen maken. Soms moet er een afweging worden gemaakt tussen zaken als verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een situatie waarbij bomen langs de weg leiden tot een te kleine obstakelvrije zone in de wegberm. Andere vragen zijn bijvoorbeeld de voorwaarden waaraan singelranden moeten voldoen en welke kenmerken ervan prioriteit moeten hebben, evenals de vraag welke diersoorten specifieke voorzieningen vereisen (faunatunnels etc.) en op welke locaties dit moet leiden tot aanleg van nieuwe voorzieningen.

## 4 VERSTERKEN

### 4.1 Auto

De provinciale inzet is gericht op het vergroten van de betrouwbaarheid van het wegennet. Als algemeen doel hanteert de provincie een reistijdnormfactor 1,25 van deur tot deur in Flevoland. Deze norm zal, behoudens incidenten, in het kader van de automobilititeit in 100% van de gevallen gehaald moeten worden. Daar waar de norm structureel niet wordt gehaald, zijn aanvullende maatregelen nodig.

De te programmeren investeringen in de infrastructuur leiden tot optimaal bereikbare steden en werklocaties. De bestaande en thans in ontwikkeling zijnde werklocaties langs de hoofdinfrastructuur binnen de provincie bieden de komende jaren voldoende ruimte voor ontwikkeling. Bedrijvigheid dient zich dan ook op deze locaties te vestigen.

Brugopeningen, langzaam verkeer, maar ook capaciteitsknelpunten op een aantal locaties zijn er de oorzaak van dat de betrouwbaarheid op veel verbindingen onder druk staat. Mogelijke maatregelen zijn de inzet van verkeersmanagement, het aanpassen van het brugopeningsregime en de aanleg van parallelroutes voor het langzaam verkeer. De recreatieve sector groeit sterk. Hierdoor zal er een toename van het verkeer te zien zijn, in het bijzonder in de weekenden en vakantieperiodes. Speciale aandacht gaat uit naar evenementen en grote attracties. Vanuit bereikbaarheid geredeneerd lijken er geen structurele capaciteitsproblemen te zijn. Nadere analyse is noodzakelijk om te bezien of er ook kwaliteitsproblemen in de bereikbaarheid zijn, bijvoorbeeld in het gebruik van het onderliggend wegennet, veiligheidsvraagstukken, bewegwijzering. Dit vraagt om een nadere analyse met de recreatieondernemers en de gemeentelijke wegbeheerders.

In de figuren 4a en 4b is het categoriseringsplan van de provincie Flevoland opgenomen. Dit plan vormt de basis voor de inrichting en vormgeving van het provinciale wegennet, waarbij onderscheid wordt gemaakt in stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. De categorisering van gemeentelijke wegen is een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Deze moet wel aansluiten op het provinciale categoriseringsplan.

#### Kenmerken van stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen Flevoland

kenmerk	Stroomweg	Gebiedsontsluitingsweg
Maximum snelheid	100 km/u	80 km/u
Rijbaanscheiding	hard of zacht	zacht
Landbouwverkeer	nee	nee*
Fietsverkeer	nee	nee
Erfaansluitingen	nee	ja
Kruispunten	ongelijkvloers, ruime rotonde, verkeerslichten	rotonde, verkeerslichten, kruispuntplateau

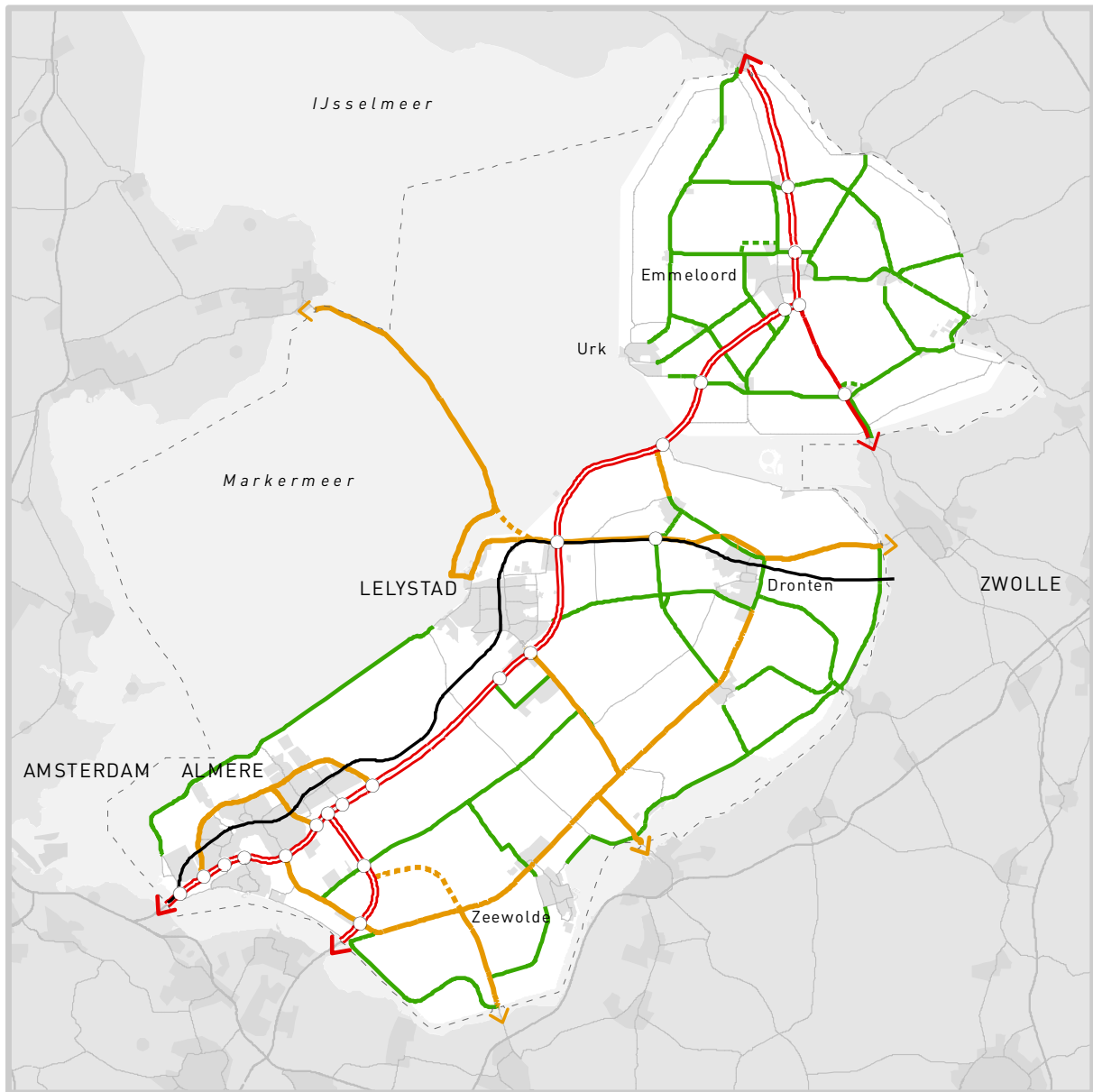


\* indien meer dan 12.000 motorvoertuigen

Figuur 4A: Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen.

CATEGORISERING PROVINCIAAL WEGENNET 2030

Figuur 4



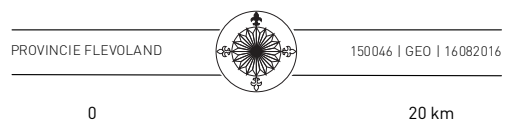
**V WEGEN BUITEN DE BEBOUWDE KOM**

- Nationale stroomwegen**
- Stroomweg - autosnelwegen
- Stroomweg - autowegen

- Regionale stroomwegen**
- Stroomweg
- Onderzoek toekomstige verbinding

- Gebiedsontsluitingswegen**
- Gebiedsontsluitingsweg
- Onderzoek toekomstige verbinding

- Ongelijkvloerse aansluitingen
- Spoor



Figuur 4B: Provinciaal wegennet.

## 4.2 Openbaar vervoer

De provincie streeft naar een zo rendabel mogelijk, toegankelijk en sociaal veilig openbaar-vervoersysteem, dat aansluit op de mobiliteitsvraag van forenzen, scholieren en van mensen die van het openbaar vervoer afhankelijk zijn. Primair hanteert de provincie daarbij het principe dat mensen zelf verantwoordelijk zijn voor hun eigen vervoer. De provincie beschouwt het echter als een taak van de overheid om een reismogelijkheid te bieden voor diegenen die niet in staat zijn om zelf in hun vervoer te voorzien. Daar waar vervoerstromen groot genoeg zijn om ze collectief te kunnen faciliteren, wordt openbaar vervoer aangeboden. Daar waar een efficiënte bediening met lijnbussen niet mogelijk is, wordt een passender aanbod ontwikkeld, zodat er altijd een voorziening wordt geboden.

### DOEL 7:



*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*

Het Flevolandse openbaar vervoernetwerk bedient het lokale, regionale en nationale niveau. Met de ingebruikname van de Hanzelijn ligt er op nationaal niveau een volwaardige spoorverbinding op de as Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad-Zwolle. De reistijd met de trein tussen Almere-Lelystad en de regio Utrecht is nu relatief lang. De spoorverbinding naar Utrecht behoeft daarom verdere verbetering. Om in de toekomst de OV-bereikbaarheid van Almere met werklocaties in Amsterdam te kunnen waarborgen, is een IJmeerverbinding noodzakelijk. Daarnaast streeft de provincie op termijn naar een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Almere Stad-Oosterwold-'t Gooi en Utrecht/Amersfoort (Stichtselijn). De realisatie van deze verbindingen hangt af van het ontwikkelingstempo in Almere en de vervoerpotentie. Voor Lelystad wordt op termijn rekening gehouden met de realisatie van het station Zuid en wordt de haalbaarheid onderzocht van een transferium gekoppeld aan de aansluiting van Flevokust op de Hanzelijn. Uitbreiding van het openbaar vervoernetwerk tot hoogwaardig openbaar vervoer is verder voorzien op de as Lelystad Centrum-Lelystad Airport en, op lange termijn, op de as Lelystad-Noord Nederland. Daarbij zet de provincie zich in voor realisatie van een nachtnet spoor Amsterdam-Lelystad-Groningen v.v. in relatie tot Schiphol en Lelystad Airport.

In het stedelijk gebied van Almere en op de verbindingen naar de Randstad evenals naar Kampen/Zwolle zijn er goede kansen voor het openbaar vervoer als alternatief voor de auto (modal shift). Hier zet de provincie zich in voor een aantrekkelijk OV-systeem, bestaande uit een combinatie van hoogfrequent spoor en buslijnen.

Voor het stedelijk gebied van Lelystad gaat de provincie uit van een ontsluitend net van buslijnen, waarbij de frequenties en materieelinzet worden afgestemd op de vervoerstromen.

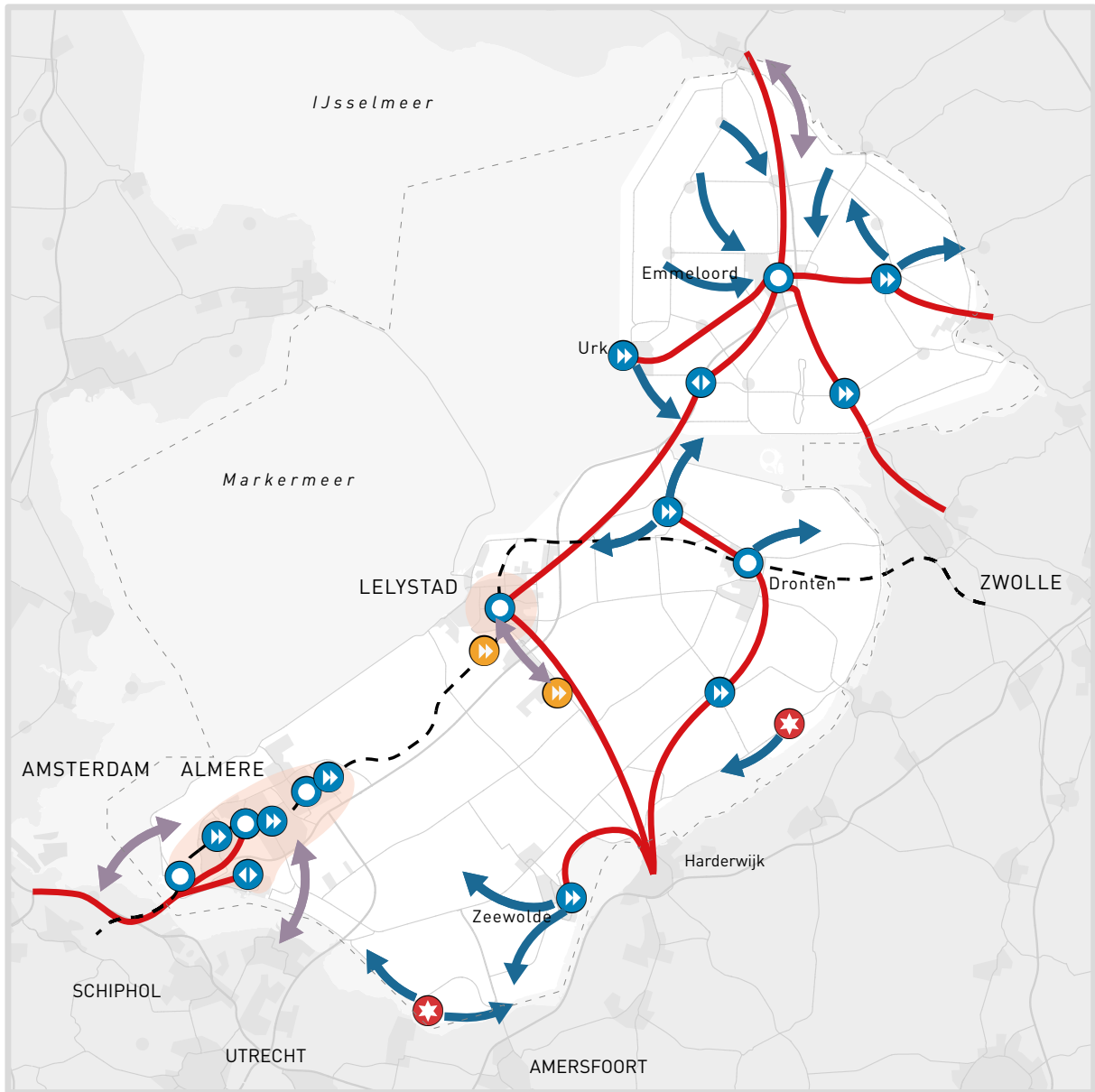
In het landelijk gebied is het een uitdaging om openbaar vervoer als sociaal vangnet aan te blijven bieden tegen acceptabele kosten voor de provincie. Ook het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen heeft daarbij de aandacht. Tussen en naar hoofdknoppen wordt aantrekkelijk openbaar vervoer geboden. Dat wil zeggen in spitsuren en daluren met regelmaat in de dienstregeling en minimaal een uurdienst. Dit is het kernnet. In het flexibele net is er geen reguliere busdienst met dag- en avondbediening, maar een op maat gesneden vervoeraanbod.












Voor de nabije toekomst wordt er voor het flexibele net gezocht naar nieuwe oplossingen waarbij breder wordt gekeken dan de conventionele bus en regiotaxi. Daarbij is het niet de bedoeling betaalde arbeid simpelweg te vervangen door onbetaalde. Op de langere termijn bieden innovaties als zelfrijdende auto's en bussen wellicht aanvullende oplossingen.

Knooppunten en haltes dienen goed toegankelijk en sociaal veilig te zijn en te zijn voorzien van voorzieningen die passen bij de locatie en de reizigersbehoefte en -aantallen. Gezien het belang van voor- en natransport per fiets moeten ook de fietsvoorzieningen kwantitatief en kwalitatief aansluiten bij de behoefte.

KERNNET OPENBAAR VERVOER

Figuur 5



-  V
-  Hoofdknoop
-  Herkomstknoop
-  Overstaplocatie
-  Toekomstige herkomstknoop
-  Attractie
-  Flexibel net (visie)
-  Toekomstig hoogwaardig openbaar vervoer
-  Kernnet bus
-  Kernnet trein
-  Stadsdiensten



Figuur 5: Kernnet openbaar vervoer

### 4.3 Fiets

De fiets is in vergelijking met andere vervoermiddelen goedkoop, gezond, schoon en neemt weinig ruimte in. Fietsen draagt bij aan een goede stedelijke leefomgevingskwaliteit. De fiets heeft een belangrijke rol als voor- en natransport voor andere modaliteiten (bus, trein, carpool).

#### DOEL 8:



*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.*

Het utilitair fietsgebruik is de afgelopen jaren licht toegenomen. Er wordt steeds meer recreatief gefietst in Flevoland, onder andere ondersteund door het onlangs volledig dekkend gemaakte fietsknooppunten-netwerk. Elektrisch ondersteunde fietsen zijn populair: van alle fietskilometers wordt inmiddels 12 procent per e-fiets afgelegd. De gemiddelde afstand die daarbij wordt overbrugd is 6,3 kilometer, bijna twee keer zo groot als de gemiddelde afstand die met de 'gewone' fiets wordt afgelegd. De grotere actieradius in combinatie met de fietsinfrastructuur in Flevoland, maakt dat er kansen zijn voor de e-fiets. Daarnaast wordt de fietsinfrastructuur gebruikt door brommers en scooters, al dan niet elektrisch, en brommobielen.

De provincie streeft naar een goede bereikbaarheid per fiets van economische en maatschappelijke kernen op relevante fietsafstanden (dit kunnen ook recreatieve kernen/punten zijn), als gezond alternatief voor de auto, in plaats van de bromfiets en als alternatief voor busvervoer. Een goed en veilig utilitair fietspadennetwerk van bovenlokaal belang, dat waar mogelijk wordt gecombineerd en aangevuld met aantrekkelijke recreatieve fietsroutes is hiervoor een randvoorwaarde.

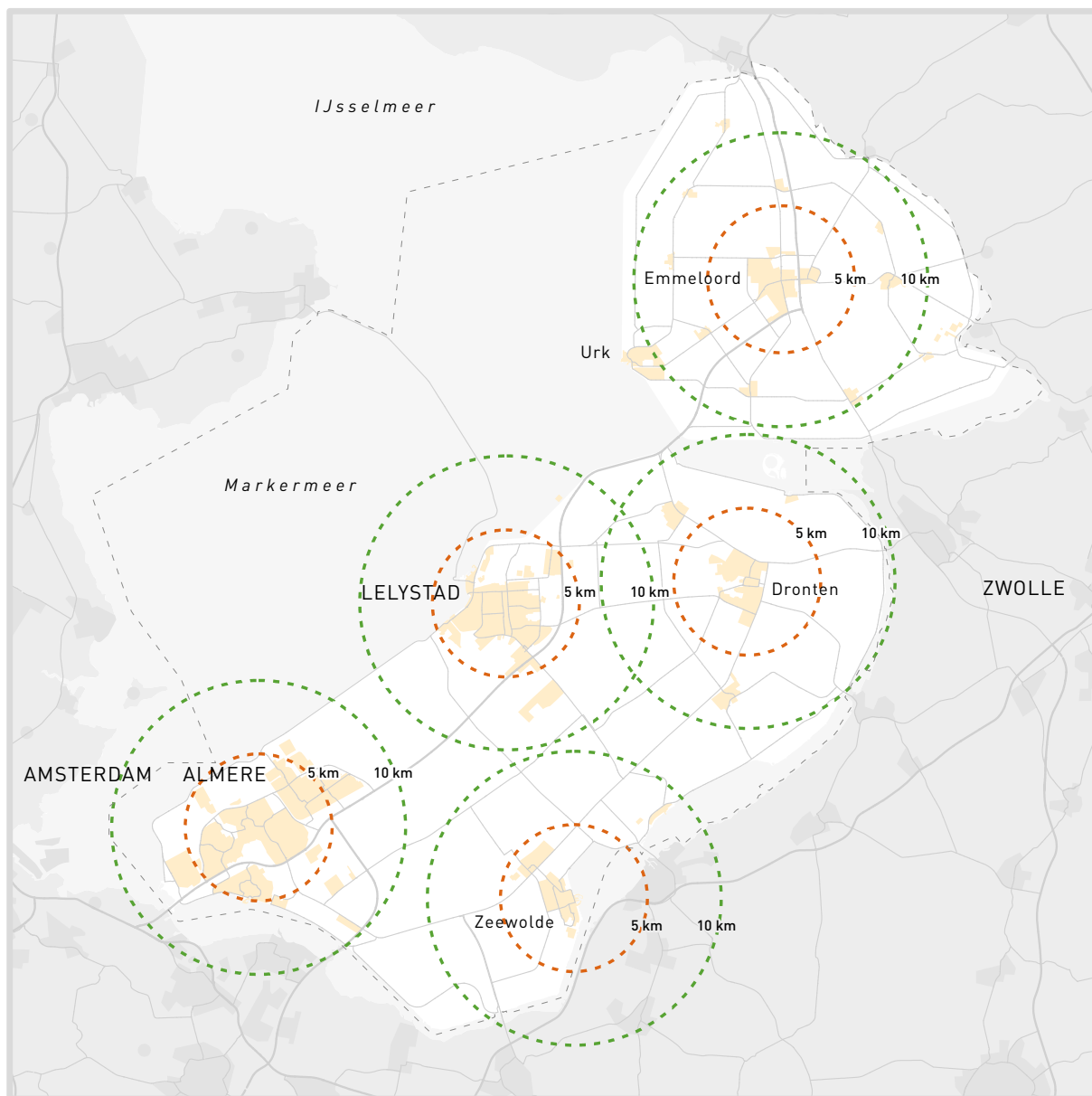
Om de potentie voor regionale fietsverbindingen in beeld te brengen, zijn in bijgaande figuur cirkels getekend van 5 en 10 km hemelsbreed om de belangrijkste kernen. Hieruit blijkt dat er rondom Dronten, Noordoostpolder, Almere en Zeewolde kernen zijn die binnen deze invloedscirkels liggen. Sommige daarvan bevinden zich op het oude land. Daarnaast zijn er kernen die verder dan 10 km hemelsbreed van elkaar af liggen, maar die door de grotere inwoneraantallen aan beide zijden toch potentie hebben voor een verbeterde regionale fietsverbinding. In de basis is de fietsinfrastructuur die in beheer is bij de provincie op orde. Alle provinciale wegen zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. De vraag is of het regionale fietsnetwerk aanpassingen behoeft gezien de ontwikkelingen in het gebruik ervan. De opkomst van de e-fiets en andere snellere vervoersvormen met een grotere actieradius leidt mogelijk tot een ander gebruik van de fietspaden met andere (veiligheids-)wensen. De utilitaire fietser wil graag snel van A naar B, voor de recreatieve fietser is het van belang de aantrekkelijkheid te verhogen. Toenemend gebruik van e-fietsen stelt eisen aan het fietspadennetwerk vanwege grotere snelheidsverschillen, meer ouderen op fietspaden en langere rijafstanden.





We gaan daarom onderzoeken in hoeverre het fietspadennetwerk volledig/sluitend is en pakken eventuele ontbrekende schakels en schakels met een slechte kwaliteit aan. We zorgen ook voor goede fietsverbindingen met de omringende provincies. We onderzoeken op welke routes de kwaliteit van de fietspaden op het niveau van snelfietspaden zou moeten worden gebracht. Dit leidt tot een actualisatie van het regionale fietsnetwerk. Samen met de (externe) partners zullen we dit in het kader van het Programma Mobiliteit en Ruimte oppakken.



ACTIERADIUS (E)FIETS

Figuur 6



-  Gemiddelde actieradius traditionele fiets
-  Gemiddelde actieradius elektrische fiets
-  wegen
-  Kernen Flevoland



Figuur 6: Actieradius (e)fiets

#### 4.4 Goederenvervoer

Goederenvervoer is essentieel voor de economische ontwikkeling en het functioneren van de samenleving. De provincie hecht aan een goed bereikbaar Flevoland, waar ook het goederenvervoer van profiteert. Regionaal zijn afspraken vastgelegd in de vorm van het kwaliteitsnet goederenvervoer voor de Metropoolregio Amsterdam en voor Noordelijk Flevoland.

##### DOEL 9:



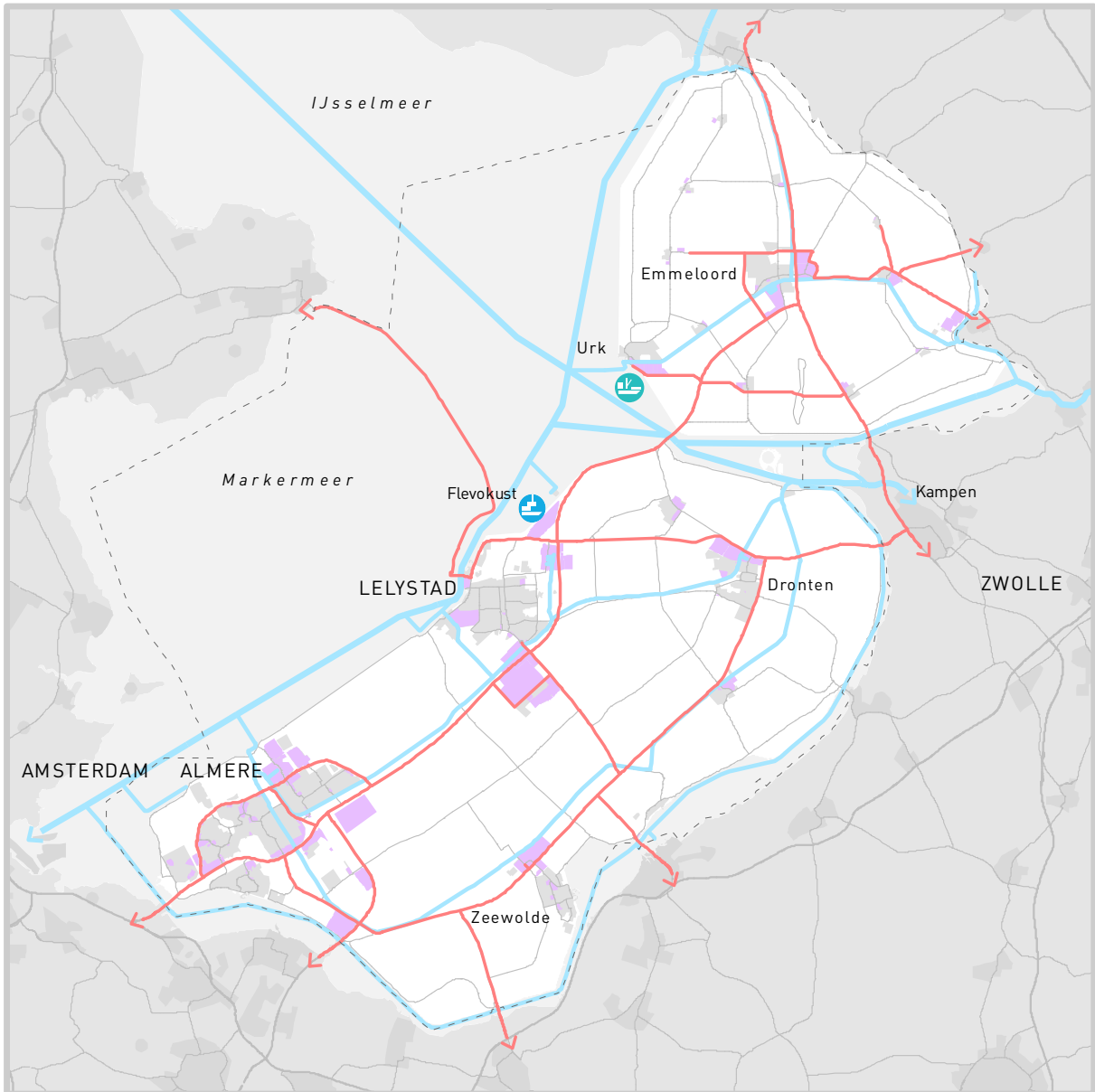
*Een snel, efficiënt en veilig goederenvervoernetwerk waarbij de focus ligt op de economische ontwikkeling van Flevoland.*

Het provinciale streefbeeld voor het vervoer van goederen per as en per schip is weergegeven in figuur 7. In Flevoland vindt het merendeel van het goederenvervoer over de weg plaats. Betrouwbare en voorspelbare reistijden zijn voor verladers, vervoerders en ontvangers van groot belang. Meer nog dan in het personenvervoer speelt hier "tijd is geld". Goederen moeten binnen aanvaardbare tijd en tegen acceptabele kosten de bestemming kunnen bereiken. Daarbij mogen de normen voor lokale luchtkwaliteit, geluidsbelasting, verkeersveiligheid en externe veiligheid niet worden overschreden. Het goederenvervoer heeft de afgelopen periode een sterke groei laten zien. Door de goede bereikbaarheid is Flevoland een aantrekkelijke vestigingsplaats voor logistieke bedrijven. Vestiging van logistieke activiteiten moet op goed ontsloten locaties plaatsvinden, in overeenstemming met de Visie Werklocaties. Er is in Flevoland volop ruimte voor nieuwe logistieke bedrijvigheid. De provincie stimuleert multimodale overslag bij Lelystad (Flevokust) en de luchthaven; dit leidt onder meer tot minder vrachtverkeer op congestiegevoelige wegen. Flevokust ligt in de directe nabijheid van het spoor, de hoofdvaarweg Amsterdam - Lemmer en op een knooppunt van wegen A6, N307 en N302.



STREEFBELD GOEDERENVERVOER

Figuur 7



- V
- Servicehaven
- Multimodale overslag
- Bedrijventerrein
- Hoofdvaarweg\*
- Regionale vaarweg
- Kwaliteitsnet goederenvervoer

\* selectie van belangrijkste hoofdvaarwegen voor Flevoland

PROVINCIE FLEVOLAND 150046 | GEO | 16082016

0 20 km

Figuur 7: Streefbeeld goederenvervoer

## 4.5 Vaarwegen

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

### DOEL 10:



*Aantrekkelijke vaarwegen die bijdragen aan recreatieve ontwikkelingen in Flevoland.*

De vaarwegen binnen de dijken zijn in beheer van de provincie. In de Noordoostpolder zijn de vaarten toegankelijk voor schepen van vaarwegklasse I (tot 300 ton). De vaarten in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland behoren tot vaarwegklasse II (tot 600 ton). De sluisen in de Noordoostpolder zijn geschikt voor vaarklasse I. De capaciteit van de Noordersluis (Lelystad) en Zuidersluis (Almere) is groter (klasse II).

De provinciale vaarwegen worden weinig gebruikt voor het vervoer van goederen, met uitzondering van een aantal trajecten naar natte bedrijventerreinen. Voor veel bedrijven is het vervoer van goederen over de weg interessanter. Door de schaalvergroting van de scheepvaart vormen de afmetingen van de sluisen een beperking voor de beroepsscheepvaart. Flevoland beschouwt dit als een gegeven en legt de nadruk op het bieden van alternatieve locaties voor grote schepen. Om het vervoer van goederen over water te stimuleren, zet de provincie in op multimodale overslag bij Lelystad (Flevokust). Belangrijk hiervoor, evenals voor de bereikbaarheid van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland, is de vergroting van de sluisen bij Kornwerderzand. De provincie is niet voornemens de capaciteit van sluisen en vaarten verder te vergroten. Wel is de provincie bereid via aanvaarbeveiliging de benuttingscapaciteit van de Noordersluis en de Zuidersluis te vergroten, mits het bedrijfsleven evenredige cofinanciering levert. De ontwikkeling van het gebruik van de Flevolandse vaarwegen zal worden gemonitord.

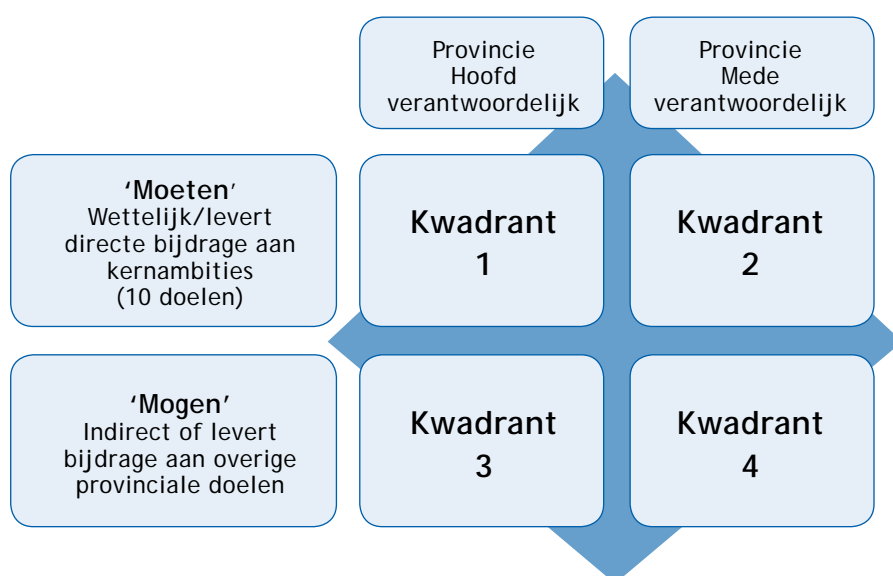
De vaarwegen in Flevoland worden in toenemende mate gebruikt door de recreatietoervaart. De provincie stimuleert dit door nieuwe afmeervoorzieningen aan te leggen en rechte (saaie) beschoeiingen te vervangen door aantrekkelijker oevers. Vanuit Vitaal Platteland zijn ligplaatsenbeleid, de inzet van loswallen en kamperen/afmeren bij de boer als aandachtspunten meegegeven. Ook knooppunten waar vaarwegen samenkomen met recreatief auto- en fietsgebruik evenals OV hebben potentie voor de recreatie. Almere kent de Blauwe As en de gemeente Zeewolde realiseert met de Blauwe Diamant een verbinding tussen het Wolderwijd en de Hogevaart.

De provincie volgt de ontwikkelingen rond het landelijke basistoerwaartnet. De provinciale vaarten zijn opgenomen in de Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland (BRTN). De provincie wil de waterrecreatie in Flevoland verder bevorderen, onder meer door samen te werken en afstemming te zoeken met betrokkenen.

## 5 PROGRAMMEREN EN UITVOEREN

### 5.1 Afwegingskader voor projecten

In deze mobiliteitsvisie zijn 10 doelen opgenomen. Deze doelen zullen in het programma verder worden uitgewerkt, wat zal resulteren in één of meerdere provinciale projecten of provinciale bijdragen aan projecten van derden. Om de bestuurlijke afweging van projecten te faciliteren wordt in het programma een afwegingskader gehanteerd. Het afwegingskader bestaat uit 4 kwadranten en ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:



De projecten worden in de bovenstaande kwadranten geplaatst en vervolgens getoetst aan de volgende indicatoren:

Indicatoren	Omschrijving
Bereikbaarheid	Reistijdwinst: van vertrek tot aankomst Betrouwbaarheid: alternatieve routes Belang in netwerk: prioriteit van de route
Efficiënte inzet middelen	Kosteneffectiviteit: kosten per minuut reistijdwinst Kosten-baten afweging
Omgeving en verkeersveiligheid randvoorwaarden	Verkeersveiligheid Leefbaarheid Duurzaamheid Ruimtelijke ontwikkeling Ruimtelijke kwaliteit Andere modaliteiten
Breedte doelbereik	Levert het project naast mobiliteit ook een bijdrage aan andere provinciale doelen (bijv. natuur, economie en recreatie)

De toetsing geeft inzicht ten behoeve van de bestuurlijke besluitvorming. De toetsing zal bij de actualisatie van het programma worden geactualiseerd. Een verdere uitwerking van een project levert immers nieuwe informatie op, die de afweging kan beïnvloeden.

## 5.2 Innovatie

### INZET:



*Gebruik maken van innovaties om het Flevolandse mobiliteitsnetwerk efficiënter te maken.*

De provincie wil innovaties toepassen om het gebruik en beheer van Flevolandse mobiliteitsnetwerk efficiënter te maken. Daarmee kunnen investeringen, onder meer in de aanleg van nieuwe infrastructuur worden voorkomen. Dit doel valt te splitsen in drie subdoelen:

- Gebruik maken van innovaties die het mogelijk maken om het huidige mobiliteitsnetwerk veiliger en efficiënter te benutten.
- Ruimte geven aan innovaties die de toekomstige infrastructuur klaarstomen voor nieuwe oplossingen zoals de coöperatieve en de zelfrijdende auto.
- Tenslotte is er een bredere innovatiedoelstelling die aansluit bij het Flevolandse duurzaamheidsbeleid, dat zich onder meer richt op energieneutraliteit en bio-energie, uit oogpunt van klimaat en milieu én vanwege de economische kansen.

Bij het omarmen van innovatie hoort per definitie het nemen van risico's en accepteren van onzekerheden. In het Programma Mobiliteit en Ruimte zal dat nader worden ingevuld over hoe de risico's en onzekerheden van het doorvoeren van innovaties worden afgewogen.

## 5.3 Duurzaamheid

### INZET:



*Duurzaamheid is uitgangspunt bij mobiliteitsontwikkeling in brede zin, bij realisatie en onderhoud van infrastructuur en bij aanbestedingen/inkoop situaties waar de provincie een opdrachtgevende rol vervult.*

Flevoland wil graag bedrijvigheid binnenhalen die zich richt op duurzame innovatie. Omdat we als overheid in de mobiliteitssector veel diensten inkopen en aanbesteden, hebben we een aandeel in de economie. Daarom willen we voor ons inkoopbeleid ambitieuze duurzaamheidsdoelen stellen. Het gebruik van hernieuwbare energie en het stimuleren van de bio- en circulaire economie zijn daar prominent onderdeel van.

Onder meer in het kader van de Green Deal 'Duurzaam GWW' onderzoeken we hoe we via onze manier van aanbesteden kosten kunnen besparen of duurzaamheidswinst kunnen boeken door toepassing van innovatieve oplossingen. Meer duurzame innovatie, meer energiebesparing en meer doen met minder budget in de GWW-sector (Grond-, Weg- en Waterbouw) is daarbij het doel.

Duurzaamheid is een vast onderdeel van het afwegingskader. Het geeft richtlijnen voor de manier waarop we de infrastructuur inrichten:



- Oplossingen zijn robuust, zoveel mogelijk gericht op de lange termijn.
- Oplossingen zijn integraal: ze dragen bij aan andere beleidsdoelen, zoals klimaat en economie
- Zo min mogelijk afwenteling van de nadelige gevolgen van mobiliteit (zoals uitstoot van geluid en schadelijke stoffen, verkeersonveiligheid, inperken persoonlijke vrijheid) op anderen.
- Terugdringen gebruik van schaarse, eindige grondstoffen; indien mogelijk toepassen van hergebruikte en hernieuwbare grondstoffen.
- Oplossingen mogen op de korte termijn meer kosten, mits voldaan wordt aan bovenstaande richtlijnen.

Duurzaamheid streven we na via een aantal sporen. Bij de realisatie van infrastructuur hebben we op alle niveaus (verkenning, planuitwerking, bestekvoorbereiding) aandacht voor het realiseren van duurzame oplossingen. Bij niet 'jaarlijks onderhoud' onderzoeken we de mogelijkheden van verdere verduurzaming. We ontwikkelen een concreet, werkbaar en realistisch beleidskader (op basis van 'aanpak duurzaam GWW') waarmee hieraan invulling kan worden gegeven. In dit kader besteden we aandacht aan het inkaderen van het begrip duurzaamheid voor de specifieke Flevolandse situatie, wat logische aangrijpingspunten zijn voor verduurzaming en op welke manier met welk instrumentarium hier invulling aan kan worden gegeven. Hierbij is ook de bewustwording bij alle betrokkenen partijen van belang. We ontwikkelen een kader voor duurzaamheidseisen ten aanzien van de aanbesteding van openbaar vervoerconcessies (bijv. materiaalgebruik, brandstof). Tenslotte werken we aan de verduurzaming van ons eigen vervoer.

## 5.4 Monitoring

### **INZET:**



*Goede monitoring is een randvoorwaarde om adaptief te kunnen plannen.*

Monitoring is van belang voor:

- Verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement (adaptief plannen, matchen en zo mogelijk sturen van vraag en aanbod van verkeer)
- Beleidsanalyse en beleidsevaluatie (noodzakelijk voor maken nieuw beleid)
- Monitoren van de doelen uit de Mobiliteitsvisie (controleren voortgang, actualiseren doel/ambitie)

We willen in het mobiliteitsbeleid de stap maken naar adaptiever plannen, zodat we sneller kunnen schakelen en beter kunnen sturen op benutting van de infrastructuur. Om adaptief te kunnen plannen, moeten we bijtijds over de juiste informatie beschikken. Een intensivering van de monitoring is daarom op een aantal fronten nodig.

Via effectieve monitoring zullen de ontwikkelingen worden gevolgd, zodat tijdig kan worden ingegrepen wanneer zich ontwikkelingen voordoen. Veel informatie is al beschikbaar en hoeft alleen ontsloten te worden. Ook op het terrein van verkeersveiligheid komen betere gegevens beschikbaar. In beide gevallen zal echter een aanvullende inspanning nodig zijn om de in deze visie verwoorde ambities te kunnen waarmaken. Om de proactieve aanpak van verkeersveiligheid te kunnen implementeren, moeten nieuwe indicatoren worden gemonitord. Voor het nieuwe geluidbeleid is nauwkeurig inzicht in de actuele verkeersstromen nodig, aangevuld met prognoses over de ontwikkeling van de verkeersstromen, zodat we de voorziene ontwikkelingen kunnen betrekken bij de eerste vaststelling van de plafonds. De ontwikkeling van de recreatiesector en het goederenvervoer, zowel op de weg als op het water, zijn evenzeer relevant voor adaptief plannen. De bescheiden extra investering in monitoring verdient zich terug omdat dure investeringen in infrastructuur kunnen worden uitgesteld en mogelijk zelfs voorkomen.

## 5.5 Financiering

### **INZET:**



- *Inhoudelijke opgaven en ambities zijn leidend voor het bepalen van hoogte en allocatie van financiële middelen.*
- *Er worden alleen financiële bijdragen aan externe partijen verstrekt voor activiteiten die een bijdrage leveren aan de realisatie van de doelen van het provinciaal mobiliteitsbeleid.*

Provinciale Staten bepalen van de hoogte en verdeling van financiële middelen. Deze mobiliteitsvisie vormt hiervoor het inhoudelijk kader op hoofdlijnen. Deze visie wordt uitgewerkt in een Programma Mobiliteit en Ruimte. Het programma bevat een uitwerking en actualisatie van het mobiliteitsbeleid met een beleidsagenda, een programma van investeringen en overige bestedingen en een overzicht van de benodigde middelen. Het programma krijgt een horizon van 10 jaar. Het wordt iedere vier jaar integraal herzien en vastgesteld door Provinciale Staten. Gedeputeerde Staten rapporteren jaarlijks over de voortgang en actualiseren het programma waar nodig. Het in paragraaf 5.1 beschreven afwegingskader wordt hierbij gehanteerd om keuzes te onderbouwen.

Indien de provinciale doelen efficiënter gerealiseerd kunnen worden door externe partijen dan door de provincie zelf, verdient dit de voorkeur. De provincie kan hier financieel aan bijdragen. Ook aan gemeentelijke projecten met een bovengemeentelijk karakter kan de provincie bijdragen. Financiële bijdragen aan externe partijen voor de voorbereiding en uitvoering van verkeer- en vervoerbeleid worden verstrekt op basis van subsidies. Hiervoor wordt een nadere uitvoeringsregeling opgesteld. Randvoorwaarde voor subsidiëring is dat subsidie slechts wordt verstrekt indien de activiteit past binnen de beleidsdoelstellingen van de provincie en door de aanvrager aannemelijk is gemaakt dat hieraan kan worden voldaan.

## BIJLAGE: ONDERWERPEN PROGRAMMA MOBILITEIT

1. Verkeersveiligheidsonderzoek:
  - a. Verkeersveiligheidsbeeld
  - b. Verkeersveiligheidsprestatie-indicatoren: lange termijn
2. Bereikbaarheid
3. OV-implementatie
4. Fietspadennetwerk:
  - a. Actualiseren van het regionale fietsnetwerk (gezien grotere verplaatsingsafstanden en evt. nieuwe attractiepunten; mogelijke snelfietsroutes.)
  - b. Onderzoeken welke verbeteringen nodig zijn: o.a. ontbrekende schakels, verbetering kwaliteit schakels (breedte, fietsvoorzieningen, obstakels, bermkwaliteit).
  - c. Onderzoek en afspraken over implementatie samen met de (externe) partners.
5. Landbouwverkeer: logistieke landbouwroutes en knelpunten
6. Goederenvervoer: vaarwegenstrategie
7. Mobiliteit en duurzaamheid
  - a. Robuustheid: zoveel mogelijk gericht op de lange termijn
  - b. Integraliteit: bijdragen aan andere beleidsdoelen, zoals klimaat en economie
  - c. Beperking afwenteling: zo min mogelijk nadelige gevolgen van mobiliteit (zoals uitstoot van geluid en schadelijke stoffen, verkeersonveiligheid, inperken persoonlijke vrijheid).
  - d. Terugdringen gebruik van schaarse, eindige grondstoffen; indien mogelijk toepassen van hergebruikte en hernieuwbare grondstoffen.
  - e. Afwegingskader: oplossingen mogen op de korte termijn meer kosten, mits voldaan wordt aan bovenstaande richtlijnen.
8. Mobiliteit en innovatie
  - a. Volgen en inspelen op mobiliteitsinnovaties.
  - b. Toekomstbestendige ontwerprichtlijnen: rekening houden met Human Factor in ontwerp.
  - c. Innovatief aanbesteden: bestaande innovaties met resultaat omarmen.
  - d. Materiaalgebruik en gebruik nieuwe technieken: bijvoorbeeld composieten.
9. Mobiliteit & kansen voor ruimte (knooppuntenoptimalisatie)
10. Mobiliteit & kansen voor natuur en recreatie: wegen en vaarwegen
11. Mobiliteit & kansen voor economie
12. Gebiedsonderzoek: verbredingswensen NOP
13. Gebiedsonderzoek: verbredingswensen Oostelijk Flevoland
14. Gebiedsonderzoek: verbredingswensen Zuidelijk Flevoland

## Colofon

**Dit is een uitgave van:**

Provincie Flevoland  
Visarenddreef 1  
Postbus 55  
8200 AB Lelystad

**Contact:**

Telefoon 0320 - 265 265  
E-mail: [info@flevoland.nl](mailto:info@flevoland.nl)  
[www.flevoland.nl](http://www.flevoland.nl)

September 2016