PROVINCIE FLEVOLAND

GEM. NOORDOOSTPOLDER
INGEK. 18 OKT. 2021

Postbus 55
8200 AB Lelystad

Telefoon
(0320)-265265
Fax
(0320)-265260
E-mail
provincie@Flevoland.nl
Website
www.flevoland.nl

Het College van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Noordoostpolder
Postbus 155
8300 AD EMMELOORD

Verzenddatum	*Bijlagen*	*Uw kenmerk*	*Ons kenmerk*
15 OKT. 2021	1	202109218933	2852048

Onderwerp
Zienswijze mobiliteitsvisie 2050 gemeente Noordoostpolder

Geacht college,

Bedankt voor de toezending van de concept mobiliteitsvisie Noordoostpolder met daarin de uitnodiging om eventuele zienswijzen in te dienen. Wij hebben de visie bestudeerd en hebben geconstateerd dat deze in hoofdlijnen goed aansluit bij het provinciale mobiliteitsbeleid zoals dit is vastgelegd in het concept Programma Mobiliteit 2022-2025 en bij de landelijke visie ten aanzien van duurzame mobiliteit.

Duurzaamheid is prominent meegenomen in de hogere doelen en als rode draad. We zijn verheugd te constateren dat zowel aandacht is voor het verminderen, veranderen als het verschonen van mobiliteit met daarbij onder andere aandacht voor deelmobiliteit en het benutten van nieuwe vormen van vervoer.

Onze zienswijze op de specifieke hoofdstukken uit de visie is in de bijlage bij deze brief opgenomen.

Daarbij is met name van belang onze zorg over het effect van het model van de superblocks op de provinciale gebiedsontsluitingswegen ten aanzien van de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid. Naast deze effecten missen wij ook de financiële consequenties voor de provincie van extra beheer&onderhoud als gevolg van een toename van de verkeersintensiteit op de provinciale wegen. Over deze effecten en financiële consequenties zullen in een later stadium met de provincie afspraken gemaakt moeten worden.

Daarnaast onze zorg ten aanzien van de globale businesscase die is gemaakt voor de vernieuwing in het openbaar vervoer.

Door het tijdstip van toezending van de visie was het helaas niet mogelijk om de zienswijze voor verzending in ons college van Gedeputeerde Staten te bespreken. U mag deze ambtelijke brief beschouwen als de zienswijze van de Provincie Flevoland onder het voorbehoud van instemming met de inhoud van deze brief door Gedeputeerde Staten in hun vergadering van 26 oktober. Mocht de bespreking in het college tot wijzigingen in de zienswijze leiden dan zullen wij u dit zo spoedig mogelijk laten weten.

Inlichtingen bij
[redacted]

Doorkiesnummer
0320-265570

Bezoekadres
Visarenddreef 1
Lelystad

We gaan ervan uit dat de prettige samenwerking tussen de gemeente Noordoostpolder en de Provincie Flevoland met de nieuwe visie een nieuwe inhoudelijke impuls zal krijgen.

Hoogachtend,

De Commissaris van de Koning in de provincie Flevoland,
namens deze,
[redacted]
i/a
[redacted]

Bijlage
Zienswijze Provincie Flevoland Mobiliteitsvisie 2050 Noordoostpolder

Opgave 1 Effectiever beheer van veilige infrastructuur

Volgnr	Visietekst	Zienswijze	Advies
1/blz 22	Naar een slimmer financieel slimmer wegbeheer. In de visie wordt gerekend met een besparing van onderhoudsgelden met circa 20% door plattelandswegen af te waarderen	Door het afwaarderen van de plattelandswegen volgens het superblock-concept neemt de verkeersdruk op de provinciale gebiedsontsluitingswegen toe. Hierdoor nemen navenant ook de kosten van onderhoud van de provinciale wegen toe. De toename van onderhoudskosten en hoe de provincie Flevoland hierin te compenseren ontbreekt in de berekening van de visie.	Het eventueel afwaarderen van plattelandswegen vindt plaats in overleg met de provincie rekening houdend met de meerkosten van onderhoud van de provinciale wegen
2/blz 23	Aanzet voor afwegingskader weginrichting (uitwerken in Mobiliteitsplan) Is de visie wordt aangegeven op welke onderdelen de plattelandswegen volgens het superblock-concept moeten worden onderzocht	Toename verkeersdruk/verkeersonveiligheid op provinciale wegen. In de visie is geen aandacht voor de effecten ten aanzien van verkeersveiligheid, doorstroming, openbaar vervoer op de provinciale gebiedsontsluitingswegen als gevolg van het afwaarderen van plattelandswegen volgens het concept-superblocks.	Het eventueel afwaarderen van plattelandswegen vindt plaats in overleg met de provincie. Hierbij wordt betrokken wat de effecten zijn van een toename van de verkeersintensiteit op het provinciale wegennet met daarbij in het bijzonder aandacht voor: I. De oversteekbaarheid (barrière-vorming) op wegvakken en kruispunten bestaande GOW's II. De toename van rijsnelheden als gevolg van een hogere toename van de omrijfactor III. Doorstroming door toename van het gemotoriseerd verkeer denk aan vracht- en landbouwverkeer. IV. Toename van lucht- en geluidshinder dan geprognotiseerd.

Opgave 2 Verbeteren veilig en prettig fietsen in het buitengebied

Volgnr	Visietekst	Zienswijze	Advies
3/blz 28	Aantrekkelijker fietsvoorzieningen: fijnmazigere en verkeersluwer fietsnetwerk	In de visie ontbreekt de verwijzing naar het Kernnet Fiets Flevoland en het Regionaal- en Nationaal toekomstbeeld fiets. De provincie heeft samen met de gemeenten in de Noordoostpolder het Kernnet Fiets Flevoland, 2022-2030 ontwikkeld. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2030 en 2040	Het toevoegenvan het kernnet Fiets Flevoland/Noordoostpolder. Het toevoegen van de Hoogwaardige fietsroute Urk-Emmeloord-Marknesse.

Opgave 3 Innovatieve vormen van openbaar vervoer

Volgnr	Visietekst	Zienswijze	Advies
	Algemeen		
Blz 7		Punt van aandacht: OV Visie provincie reikt tot 2024, Mobiliteitsvisie tot 2030 en Regionale OV Visie Noord-Holland en Flevoland tot 2040. Deze visie van Noordoostpolder gaat tot 2050. Aangegeven wordt dat kennis van provincie is betrokken bij de totstandkoming van deze visie. Dit is ons niet bekend. Met welke medewerker is gesproken?	Afstemming met provincie over naam van contactpersoon
Blz 31		De vuistregel van 30 instappers per dag als indicatie voor buurtbus kennen wij niet. Voor een buurtbus geldt bij ons wel een ondergrens van een minimum aantal instappers van ca 400 per maand.	Afstemming met provincie over het juiste aantal instappers en de ondergrens voor een buurtbus.
Blz 32	Fijnmazig netwerk voor de first-last-mile mobiliteit	De opmerking over autonome zelfrijdende OV-shuttles. De toekomst laat zich op dit punt moeilijk voorspellen. Het is nu nog zeer onzeker of deze shuttles ingeburgerd raken in het OV in 2050 is .	De vraag is wel of er sprake is van zelfrijdende shuttles juist op de "stille" verbindingen of juist op hele "drukke" verbindingen.
Blz 33	Mobiliteitshubs	De provincie werkt nog aan een beleidskader voor HUB's, op een HUB moeten de stakeholders met elkaar samenwerken om er een succes van te maken. De uitwerking in de visie heeft overeenkomsten met de visie van Groningen en Drenthe en roept zo herkenning op.	De ontwikkeling en visie op de mobiliteitshubs afstemmen met de provincie.

		In de tekst: iedere kern krijgt een OV-halte terwijl niet alle dorpen (mogelijk) een OV-bus behouden. Is de gedachte dat er 10 buurtbusverenigingen gaan ontstaan? Of wordt het begrip OV-halte ook gebruikt als aanduiding voor een HUB?	Check op de tekst/gedachte lijn.
		Uit de tekst komt naar voren dat de dorpen rondom Emmeloord gaan functioneren als HUB's. Echter er blijven waarschijnlijk maar een paar kernen over waar het hoofdnet OV langs rijdt en blijft het aantal OVHUB's daardoor dus beperkt tot die enkele locaties.	Check op het aantal OV-HUB's. En in lijn met vorige punt: aandacht voor een consistente begrippenkeuze.
		Juist omdat inclusiviteit (pag 14) zo belangrijk is, zou ook aandacht moeten zijn voor toiletten bij de knooppunten en HUB's. Dit is een randvoorwaarde om (met OV) te kunnen reizen/de deur uit te kunnen gaan.	Opname in de visie
Blz 34	Rekenvoorbeeld financiële doorwerking van vernieuwing in het OV	In het rekenvoorbeeld worden verschillende aannames gedaan die de provincie niet kan onderschrijven Er is door de provincie bezettingsinformatie geleverd maar geen DRU's (dienstregelingsuren) per lijn of specifiek voor NOP. De aanname dat provincie € 7,800.000,- per jaar aan OV besteedt in NOP lijkt royaal ingeschat De kosten voor deelmobiliteit worden volgens ons te laag ingeschat. Als voorbeeld: de exploitatiekosten voor 1 buurtbusproject kost € 50.000 p/j.	De vraag is of binnen de visie een financiële doorwerking op zijn plaats is, of dat deze eerder een plek zou moeten krijgen in het Mobiliteitsplan. De provincie zet vraagtekens bij de doorrekening en kan daar niet mee instemmen. Er wordt ten onrechte een verwachting gecreëerd dat de mobiliteitsvraag in de NOP eenvoudig met de bestaande OV-middelen kan worden bekostigd, hierbij wordt geen rekening gehouden met dat : I. over de besteding van eventuele vrijgekomen OV-gelden een integrale afweging plaatsvindt binnen de gehele provincie en niet alleen binnen de Noordoostpolder. De provincie heeft hierover de regie in afstemming met de gemeenten. Zo zijn in Flevoland namelijk meer lijnen op HOV-niveau wenselijk. De OV-middelen zullen zo nodig moeten worden herschikt. II. De verwachting is dat er

			binnen de OV-gelden nauwelijks geld voor deelmobiliteit beschikbaar is als ook invulling moet worden gegeven aan de andere OV-ambities in Flevoland. Middelen voor deelmobiliteit zullen uit andere budgetten moeten komen. III. De kosten van de HUB's met alle (e-)voorzieningen zijn volgens ons nog niet opgenomen in het "verdienmodel"

Opgave 4 en 5: Nieuwe 30km/u

Volgnr	Visietekst	Zienswijze	Advies
	Het inrichten van nieuwe 30 km/u als kans.	Aandachtspunten zijn: I. De verliestijd van OV-routes als gevolg van het afwaarderen van 50 naar 30 km/u is niet opgenomen als aspect in de visie. II. Het vraagstuk van eigendom en beheer van provinciale wegen bij het afwaarderen van 50km/u wegen naar 30 km/u in voorkomende gevallen	Mobiliteitsvisie en -plan Opnemen dat het gesprek met de provincie wordt aangegaan over de visie ten aanzien van het inrichten van 30 km/u wegen op provinciale wegen. Welke effecten heeft dit en wat betekent dit voor eigendom van wegen.

Volgnr	Visietekst	Zienswijze	Advies
	Aanvulling	In het visie-document wordt gemist:	
		Wat betekent de komst van een evt. Lelylijn? In de visie staat dat deze lijn veel kan betekenen voor de ontwikkeling van NOP. Niet is aangegeven/uitgewerkt tot welke opgaven deze lijn leidt ten aanzien van mobiliteit, bijvoorbeeld in infrastructuur en andere hiermee samenhangende voorzieningen.	
		In de gepresenteerde netwerken worden onderwerpen gemist zoals rondweg Emmelhage, Ens en Marknesse. Zijn hier ambities/opgaven en zo ja op welke termijn spelen deze?	
		Er wordt nergens beschouwd wat de groei van het verkeer (autonoom en als gevolg van extra ambitie) betekent voor de verkeersnetwerken. Ontstaan er knelpunten? Bijvoorbeeld missen de (op basis van een verkenning)gesignaleerde doorstromingsknelpunten bij de aansluitingen A6 De Munt en Hannie Schaftweg.	

		Wat betekenen de komst/uitbreiding van het MITC, Martitieme Servicehaven en andere ontwikkelingen voor de mobiliteit van de gemeente Noordoostpolder? Wat betekent de realisatie van een Randweg Urk voor de Noordoostpolder?	