

#### **Bijlage 4 Nota van wijzigingen mobiliteitsvisie naar aanleiding van zienswijzen**

De conceptmobiliteitsvisie die ter inzage lag is naar aanleiding van de zienswijzen aangepast. De wijzigingen die zijn aangebracht zijn hieronder per pagina aangegeven.

- Blz. 13: Toevoeging punt drie

(bijv. aanbieden van e-laad-voorzieningen en elektrische deelauto's).

- Blz. 22: Toevoeging

#### **Superblocks passen binnen Duurzaam Veilig, wel afstemmen met provincie**

Volgens het nationale concept Duurzaam Veilig is het principieel wenselijk om doorgaand autoverkeer te leiden via stroomwegen (A6 en N50) en gebiedsontsluitingswegen (overige provinciale wegen met fietspaden). Dit zijn namelijk de meest veilige wegcategorieën. Alleen bestemmingsverkeer is welkom op erftoegangswegen (wegen met gemengd verkeer). De gemeente Noordoostpolder wil aansluiten bij dit nationale principe in de vorm van het superblock concept. Immers: hierbij wordt doorgaand verkeer gestimuleerd om te rijden via stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen.

Het verkeerssluw maken van de erftoegangswegen leidt naar verwachting tot beperkte procentuele verkeerstoenames op de stroom- en gebiedsontsluitingswegen. Het effectueren hiervan doet de gemeente in afstemming met de provincie.

- Blz. 31: Toevoeging tweede alinea

De ondersteunende verbinden kunnen een klassieke lijnbus zijn, maar ook een buurtbus, regiotaxi, vraaggestuurd vervoer of vormen van deelmobiliteit.

- Blz. 32: Toevoeging tweede alinea

In binnen- en buitenland vinden al de eerste pilots plaats met autonoom OV.

- Blz. 34: Extra uitleg

#### **Rekenvoorbeeld financiële doorwerking van vernieuwing in het OV**

In de Noordoostpolder financiert de provincie de OV- exploitatie. Een OV-kwaliteitsimpuls moet daarom passen binnen strenge financiële kaders. Als quick scan is gekeken wat een innovatieve OV-aanpak zou betekenen. Het is nadrukkelijk een theoretisch rekenvoorbeeld. Er wordt gebruik gemaakt van vuistregels op basis van ervaringen in Nederland die kunnen afwijken van de exacte exploitatiekosten in de provincie Flevoland. Bovendien is het in Nederland niet zo dat OV-besparingen binnen een gemeente ook één op één ingezet kunnen worden voor andere OV-oplossingen binnen diezelfde gemeente. De provincie voert hier regie over.

De exploitatiekosten van het huidige OV-aanbod in de Noordoostpolder worden indicatief geschat op ca. € 7 tot € 8 miljoen per jaar. Bij een nieuwe OV-opzet zou een dragend HOV-netwerk ca 80 tot 90% van deze kosten vergen. Theoretisch zou dan ruwweg € 1 miljoen per jaar resteren om een fijnmazig first-last-mile-netwerk vorm te geven. Een dergelijk bedrag zou volstaan voor de exploitatie van ca 15 fulltime buurtbussen, ca 100 deelauto's of ca 8 fulltime taxi's (exclusief exploitatiekosten mobiliteitshubs). Echter: inzetten op slechts één mobiliteitsvorm zoals buurtbussen is niet wenselijk. Zo is een buurtbusconcept mede-afhankelijk van inzet van vrijwilligers. In de uitwerking ligt daarom een combinatie voor de hand van o.a. buurtbussen, vraaggestuurd OV zoals o.a. regiotaxi, autonome OV-voertuigen en deelmobiliteit.

- Blz. 38: Toevoeging en aanpassing

De gemeente gaat in overleg met de provincie over de doorwerking van het nieuwe 30. Dan gaat het om o.a. effecten voor auto- en OV-doorstroming.

- Blz. 42: Toevoeging derde alinea

Dan gaat het om o.a. effecten voor auto- en OV-doorstroming en wegbeheer, zie blz. 22.

- Blz. 46: Toevoeging eerste alinea

Op basis van voorgaande maakt de gemeente een maatregelenoverzicht, samen met de stakeholders. Hierin moeten in ieder geval een plek krijgen:

- Opstart pilot-project MaaS, in samenwerking met de Provincie. Dit experiment richt zich op het stimuleren van deelmobiliteit. De gemeente ziet dit ook als eerste aanzet van /voorbereiding op de lange termijn transformatie van het OV, waarbij vormen van vraaggestuurde deelmobiliteit een aanvulling kunnen gaan vormen op klassiek aanbodgericht OV (hoofdstuk 6 uit de Mobiliteitsvisie). MaaS kan helpen om mensen meer mobiliteitsvrijheid te geven, bijv. met een concept waarin mensen een deel-e-fiets of deel-scootmobiel kunnen gebruiken. Betaalbaarheid voor de gebruiker is belangrijke voorwaarde bij de pilot.
  - Aanpak Karel Doormanweg, in relatie tot ontsluitingsweg Urk.
  - Aanpak onderhoud erftoegangswegen, gekoppeld aan (groot) onderhoud / vervangingsopgave, ter invulling van de raadsnotie van 5 juli 2021.
- Blz. 46: Toevoeging kader

### **Ontsluitingsweg Urk en de Karel Doormanweg**

De gemeente Urk heeft plannen voor oostelijke uitbreiding. Om deze mogelijk te maken is een nieuwe ontsluitingsweg Urk nodig tussen de Domineesweg en de Staartweg. Zonder aanvullende maatregelen zou deze ontsluitingsweg leiden tot meer doorgaand verkeer over de Karel Doormanweg.

Dit is niet wenselijk. Dit probleem kan worden ondervangen dankzij het superbloc concept, waarmee het totale autonetwerk beter en logischer gaat functioneren. Dit vergt wel verkeersluwende maatregelen op de Karel Doormanweg om te zorgen dat het doorgaand verkeer meer over de provinciale wegen gaat rijden. In de planuitwerkingsfase van de ontsluitingsweg zal onderzocht worden welke effecten en consequenties er zijn voor de Karel Doormanweg veroorzaakt door de nieuwe ontsluitingsweg. De gemeente Noordoostpolder ziet investeren in flankerende maatregelen op het wegennet binnen de Noordoostpolder als randvoorwaarde bij aanleg van een ontsluitingsweg Urk.

Wij doen onderzoek hiernaar en maken over de kosten hiervan afspraken met de gemeente Urk en de provincie Flevoland.

- Blz. 47: Toevoeging en aanpassing

Met het verkeersmodel (versie NOP 2.2) moeten de effecten van de maatregelen worden doorgerekend. Hierin moeten ook de autonome mobiliteitsontwikkeling, de categorisering (incl. 'het nieuwe 30'), nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (MITC, Maritieme Servicehaven, woningbouw, Lelylijn) en/of nieuwe infrastructuur een plek krijgen. Er moet o.a. inzichtelijk worden gemaakt of bereikbaarheidsmaatregelen nodig zijn rondom de snelweg-aansluitingen. Dit wordt meegenomen in het Mobiliteitsplan en waar nodig verder onderzocht.