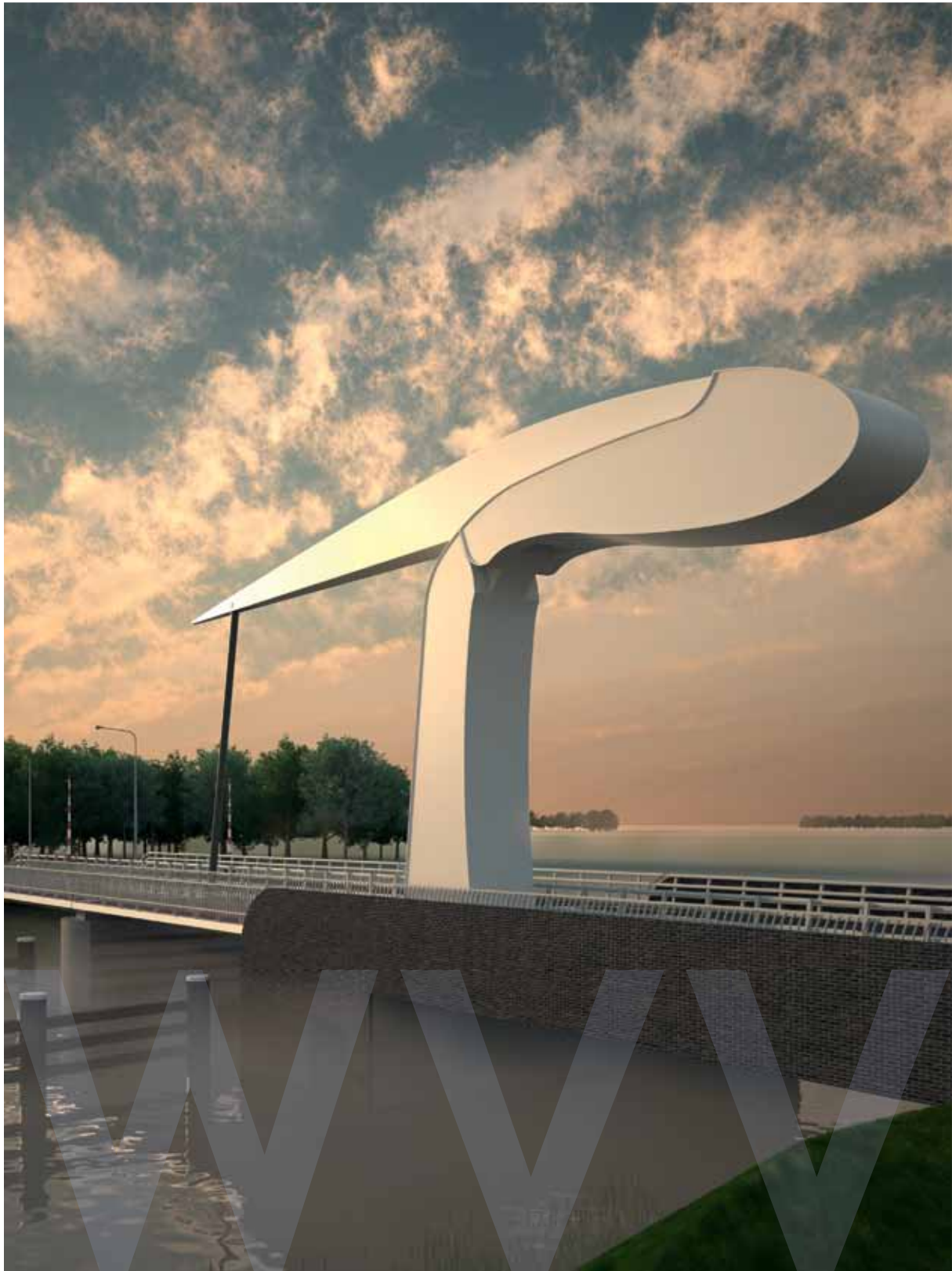


PROVINCIAAL MEERJARENPROGRAMMA

Infrastructuur en Transport (PMIT 2012-2016)



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	5
Wegen, Verkeer en Vervoer	5
Inhoud & Opzet PMIT	5
Inhoudelijk kader	6
Coalitieakkoord Flevoland 2011-2014	7
Financieel kader	8
Leeswijzer	10
1 Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport	11
Ruimte voor reizen met smal huishoudboekje	11
Verloopstaat	12
2 Beleid instandhouding provinciale infrastructuur	15
Inleiding	15
Op weg naar Assetmanagement	15
Type maatregelen voor instandhouden wegen en vaarwegen	16
Uitvoeringstrategie Wegen	18
Uitvoeringstrategie Vaarwegen	19
3 Uitvoeringsprogramma PMIT-projecten	21
Inleiding	21
Beschrijving projecten PMIT uitvoering 2012	22
Beschrijving projecten PMIT voorbereiding 2012	57
PMIT-programma investeringen en niet-jaarlijks onderhoud wegen	96
PMIT-programma investeringen en niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen	101

1 INLEIDING

Wegen, Verkeer en Vervoer

Een intensief verkeer van mensen, producten en diensten is onlosmakelijk verbonden met Flevoland: centraal in Nederland gelegen, levensader voor de Noordvleugel van de Randstad, schakel naar het Noorden en Oosten van ons land. Het is zaak al dit verkeer, inclusief openbaar vervoer, in beweging te houden. Daarbij dient de druk op de leefomgeving niet toe te nemen en moet het aantal verkeersslachtoffers worden terug gedrongen.

De provincie heeft daarbij een belangrijke positie in het verkeer- en vervoerbeleid. Dit komt tot uiting in de diverse rollen die de provincie daarin heeft, bijvoorbeeld het oplossen van mobiliteitsvraagstukken in samenwerking met andere overheden. Maar daarnaast heeft de provincie ook een belangrijke rol als regisseur, aanjager, initiator of deelnemer. Zo is de provincie voortrekker en belangrijke deelnemer in het opstellen en uitwerken van de netwerkanalyses.

Een deel van het wegen- en vaarwegennet binnen Flevoland valt onder verantwoordelijkheid van de provincie. Het zijn de doorgaande regionale wegen en fietspaden met de bijbehorende rotondes, bruggen, fietstunnels en -bruggen, viaducten (kunstwerken), berm, openbare verlichting, verkeersregelininstallatie en bushaltes / knooppunten. De provincie streeft naar een goed onderhouden wegen- en fietspadennet, zodat mensen zich nu en in de toekomst op een comfortabele, veilige en met een goed in te schatten reistijd kunnen verplaatsen. De provincie voert onderhoud uit, verbetert en legt nieuwe wegen en kunstwerken aan. Het onderhoud bestaat bijvoorbeeld uit het repareren van de weg, het maaien van de berm en de gladheidbestrijding.

De vaarwegen waarvoor de provincie verantwoordelijk is, betreffen doorgaande vaarten binnen Flevoland (die gebruikt worden voor beroeps- en recreatievaart), de bijbehorende sluiscomplexen, de oevers en afmeervoorzieningen (steigers). Reguliere werkzaamheden betreffen onder andere de bediening van de bruggen en sluisen al dan niet op afstand. Het baggerwerk is gedelegeerd aan het Waterschap.

Maatschappelijk effect	Flevoland is van alle zijden goed bereikbaar voor inwoners, passanten en bedrijven.
Wat willen we bereiken	Een betere bereikbaarheid van Flevoland met het oog op de ruimtelijke en economische ambities en de schakelfunctie van Flevoland.

Inhoud & Opzet PMIT

Dit is het laatste PMIT in deze vorm die u wordt aangeboden. In navolging van het rijk gaat het volgende PMIT een p-MIRT heten, waarin de thema's mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling, natuur en landschap worden samengebracht. Door het samenbrengen van deze thema's kunnen investeringen, vervangingsinvesteringen en keuzes met betrekking tot onderhoudsniveau tegen een brede achtergrond worden beschouwd.

Doelstelling PMIT:

'Het bieden van overzicht en samenhang in de diverse uitvoeringsprogramma's en projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit in Flevoland, zodat provinciale investeringen en onderhoudswerken op het gebied van inhoud, tijd en geld integraal afgewogen kunnen worden. Belangrijke thema's daarbij zijn 'bereikbaarheid', 'verkeersveiligheid', 'staat van onderhoud' en 'duurzaamheid'. Daarnaast verschaft het PMIT inzicht in de samenwerking tussen de diverse in- en externe partijen'.

Het PMIT 2012-2016 specificeert:

- Waarom wordt een project uitgevoerd?
- Welke projecten worden uitgevoerd?
- Wat gaat een project kosten? Hoe wordt een project gedekt?
- Wanneer wordt een project uitgevoerd?

Zoals uit het onderstaand processchema blijkt is de basis van het PMIT het Omgevingsplan Flevoland, Nota Mobiliteit Flevoland en beleidsdocumenten beheer & onderhoud (vaar)wegen.

De projecten worden geprioriteerd op grond van het vigerende coalitie akkoord, bereikbaarheid (verkeerstellingen), verkeersveiligheid (blackspotlijst), staat van onderhoud (rationeel wegbeheer) en het financieel kader conform de provinciale begroting.

Daarbij is bij het clusteren van projecten rekening gehouden met het zoveel mogelijk beperken van de overlast voor de burger c.q. gebruiker, efficiency (tijd, gebied en schaalvoordelen) en het afstemmen van de voorgenomen werkzaamheden met andere overheden.

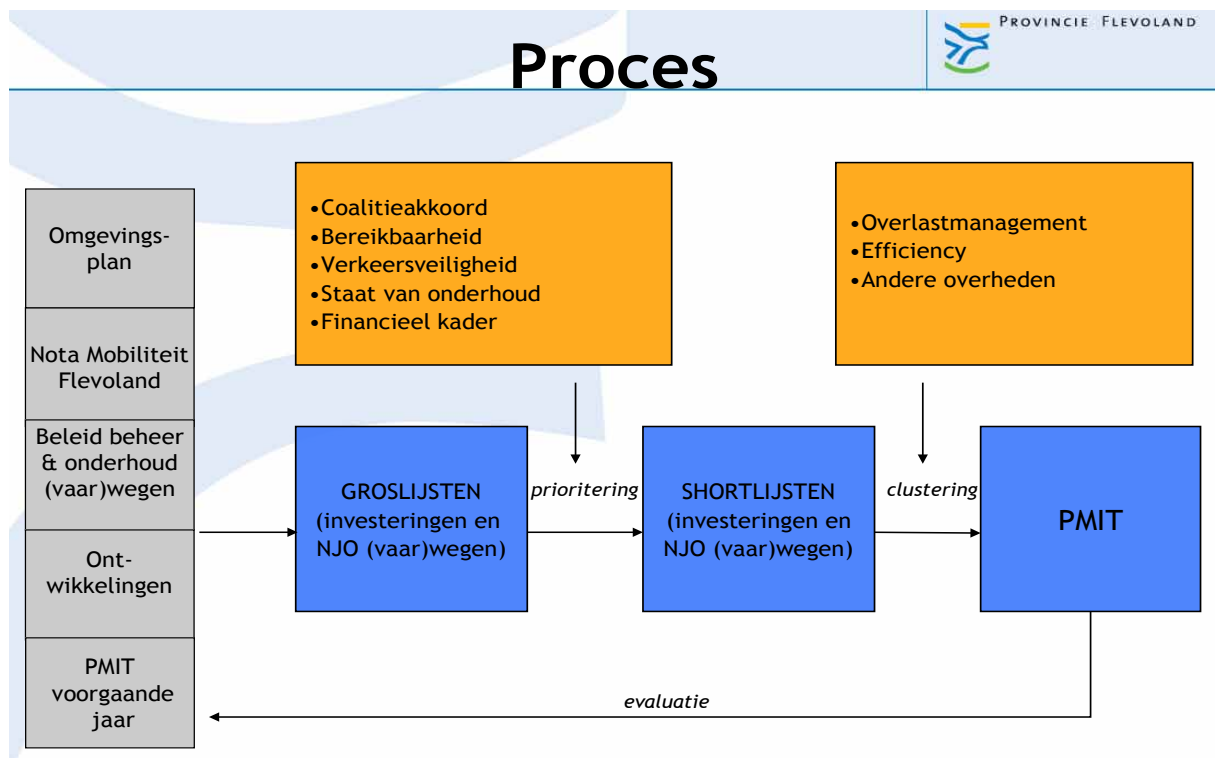
De inhoud van het PMIT is tot stand gekomen na een integrale samenwerking (intern) met vertegenwoordigers van andere vakafdelingen, PMJP en speerpuntprogramma's, zoals het project Luchthaven Lelystad. Externe voorbereiding heeft plaatsgevonden door het programma voor te leggen aan het ambtelijk en bestuurlijk Vervoerberaad na overleg met weg- en vaarweg beheerders van andere overheden en plaatselijke belanghebbenden.

Inhoudelijk kader

Met betrekking tot de opstelling van het PMIT zijn de volgende beleidsdocumenten belangrijk:

- Nota Mobiliteit (op Rijksniveau)
- het Omgevingsplan¹, waarin het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) is geïntegreerd
- Nota Mobiliteit Flevoland (op provinciaal niveau) dat is samengesteld uit diverse bouwstenen zoals het maatregelenpakket verkeersveiligheid, de OV-visie en de geactualiseerde beleid met betrekking tot beheer & onderhoud wegen en vaarwegen.

Politieke sturing van het PMIT wordt gegeven door het Coalitieakkoord Flevoland 2011-2014 van het college van Gedeputeerde Staten van Flevoland. In het Coalitieakkoord is ten aanzien van het thema 'Bereikbaarheid' het volgende opgenomen:



¹ Het Omgevingsplan is een wettelijk plan bestaande uit o.a. een streekplan, milieubeleidsplan, waterhuishoudingplan en verkeer- en vervoerplan.

COALITIEAKKOORD FLEVOLAND 2011-2014

(Flevoland: Zelfstandig & Uniek)

Bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid van en binnen Flevoland is een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van onze ruimtelijke en economische ambities. Dit is ook essentieel om inhoud te geven aan onze schakelfunctie tussen de Randstad, Midden, Noord en Oost-Nederland. Bijzondere aandacht willen wij schenken aan de Oost-West as. Met het in gebruik nemen van de Hanzelijn en de ontwikkeling van de N23 komt de regio Lelystad-Dronten-Kampen-Zwolle in een duidelijk nationaal netwerk. Als schakel tussen de noordelijke Randstad en Noord- en Noordoost-Nederland zal het gebied steeds meer dynamiek gaan vertonen. Wij zien in de komst van Hogeschool Windesheim naar Flevoland het bewijs dat een samenwerking met de regio Zwolle ook op het gebied van voorzieningen kansrijk is.

Voordat kan worden gesproken over een toekomstige groeiopgave van Flevoland moet het Rijk eerst de bestaande afspraken over het verbeteren van de bereikbaarheid nakomen. Het gaat daarbij vooral over de verdubbeling van de rijkswegen A6-A1-A9 en de verdubbeling van de Flevospoorlijn. Daarnaast liggen er opgaven die samenhangen met de schaa sprong, zoals de IJmeerverbinding, de stedelijke bereikbaarheid Almere en het toekomstperspectief voor het Markermeer en IJmeer. Conform ons algemene uitgangspunt, wordt onze inzet voor deze Rijksopgaven begrensd door de omvang van de middelen die het Rijk daarvoor beschikbaar stelt: geen Rijksplannen zonder Rijks-geld.

Om de bereikbaarheid binnen onze provincie op peil te houden, blijven we investeren in wegen en openbaar vervoer. Gezien het financiële perspectief ontkomen we hierin niet aan versoering. We vragen het college hiervoor een voorstel voor te bereiden met daarin een integrale financiële afweging. In dit voorstel worden zowel nieuwe investeringen als het onderhoudsniveau betrokken. Onderdeel daarvan is een herziening van het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (PMIT), dat onder meer worden getoetst aan gewijzigde woningbouwvolumes. Daarnaast worden het Infrafonds en de Rijksbezuiniging op de Brede Doeluitkering (BDU) hierbij betrokken.

Ons ambitieniveau en tempo bij de ontwikkeling van het carré van wegen rondom luchthaven Lelystad (A6, A27, Larserweg, Gooiseweg) stemmen we af op het ontwikkeltempo van de luchthaven. Hiermee houden we het ontwikkelingsperspectief rondom de luchthaven in stand. Wij kiezen bovendien voor een integrale benadering en plaatsen de ontsluiting van de luchthaven in een bredere context. Hierbij denken wij bijvoorbeeld aan de samenhang met het transferium in Lelystad.

Financieel kader

Het PMIT 2012-2016 is financieel getoetst met behulp van de provinciale begroting, GS/PS-besluiten en het PMIT 2011-2015. Beoordeeld zijn de juistheid van de opgenomen bedragen, de aanwezigheid van provinciale dekking en de doorrekening in de diverse tabellen. Het programma past binnen de beschikbaar gestelde financiële kaders voor de betreffende periode.

Zoals gesteld biedt het PMIT-programma inzicht met betrekking tot de inhoud, planning, projectkosten en bijbehorende dekkingsarrangementen.

De PMIT-projecten worden uit diverse bronnen gedekt. Ter bepaling van het zogenaamde dekkingsarrangement per project wordt het '7-stappen plan' gehanteerd:

1. Bepalen rijksbijdrage (MIRT)
2. Bepalen bijdrage derden
3. Bepalen deel BDU
4. Bepalen deel gemeenten
5. Bepalen deel provinciale middelen
6. Bepalen deel PMIT, in combinatie met NJO
7. Bepalen deel Infrafonds

In het volgende schema worden per dekkingsbron de spelregels weergegeven.

Nr.	Dekkingsbron	Spelregels
1/2/4/5.	Rijksbijdrage, Bijdrage derden, Bijdrage gemeenten en provinciale middelen	Tijdens diverse overlegstructuren op lokaal, regionaal en nationaal niveau wordt gelobbyd om de projecten die de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en staat van onderhoud van de provinciale wegen en vaarwegen verbeteren op de agenda te krijgen en te houden. Belangrijke voorwaarde hierbij is het gemeenschappelijk belang waartegenover een financiële bijdrage staat en het uitgangspunt zoals gesteld in het coalitieakkoord dat de provinciale inzet voor Rijksopgaven wordt begrensd door de omvang van de middelen die het Rijk daarvoor beschikbaar stelt: 'geen Rijksplannen zonder Rijksgeld'. Voor het bepalen van de (extra) provinciale middelen, naast het reguliere budget voor verkeer en vervoer, wordt het interne planning & control traject gebruikt.
3.	BDU (Brede Doel Uitkering)	Vanuit het rijk ontvangt de provincie jaarlijks geoormerkt geld voor regionale activiteiten op het gebied van verkeer en vervoer. Bij de verdeling van BDU-middelen heeft het vervoereraad (gedeputeerde, H.I.D. Rijkswaterstaat en wethouders van de inliggende gemeenten) een prominente adviserende rol, waarna GS het BDU-verdeelmodel voor het betreffende jaar vaststelt. Doel van de BDU is op basis van de gestelde doelstellingen van PS op grond van de nota Mobiliteit Flevoland de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de provincie Flevoland te waarborgen en te verbeteren. De BDU wordt ingezet als dekking voor activiteiten op het gebied van mobiliteitsbeïnvloeding, verkeersveiligheid, OV en infrastructurele projecten (maximaal 50% BDU aan infrastructurele werken van € 1 miljoen of meer).
6.	Voorziening niet-jaarlijks onderhoud (NJO) wegen en vaarwegen	De voorziening dient om de lasten met betrekking tot groot onderhoud aan de provinciale wegen en vaarwegen gelijkmatig over de jaren te spreiden en dient tevens als financiële buffer bij calamiteiten. Over een langere periode gerekend zijn de toevoegingen en onttrekkingen aan de voorzieningen aan elkaar gelijk. NB: De jaarlijkse dotatie (middels de begroting) is gebaseerd op het kwaliteitsniveau 'matig' ² voor de provinciale wegen.
6	Investeringswegen	Investeringswegen hebben betrekking op relatief kleine investeringsprojecten wegen ten behoeve van de realisatie van de doelstellingen van de nota Mobiliteit Flevoland op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Daarnaast wordt het investeringsvolume ingezet als 50% cofinanciering BDU voor grotere infrastructurele projecten. Bij de uitgaven aan projecten wordt onderscheid gemaakt tussen netto en bruto investeringen (exclusief BTW). De bruto investering van een project zijn voor aftrek van ontvangen gelden van derden (bijdragen van gemeenten en doeltaakuitkeringen zoals de BDU van het Rijk). De (netto) investeringen in wegen worden geactiveerd. Volgens het Besluit begroting en verantwoording (BBV) is dit toegestaan omdat het hier investeringen betreft met een maatschappelijk rendement. De investeringen worden in 20 jaar afgeschreven (afschrijvingsdeel) tegen een rekenrente van 5% (rentedeel) conform de financiële verordening provincie Flevoland. De kapitaallasten worden verantwoord in de exploitatie begroting. De niet benutte kapitaallasten in een jaar komen ten gunste van het betreffende rekeningresultaat c.q. algemene middelen. Monitoring vindt plaats door middel van de staat van vaste activa.
7	Infrafonds	Het Infrafonds is door PS in 2006 bij motie ingesteld als strategische reserve voor majeure infrastructurele projecten met als dekking de opcenten motorrijtuigenbelasting (MRB) om de uitvoering van de nota Mobiliteit Flevoland mogelijk te maken. Daartoe zijn destijds de opcenten verhoogd. Doel van het Infrafonds is op basis van de gestelde doelstellingen van PS op grond van de nota Mobiliteit Flevoland de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de provincie Flevoland op lange termijn te waarborgen en te verbeteren. Als kader voor de uitgaven ten laste van het Infrafonds geldt: - in de Nota Mobiliteit Flevoland opgenomen grote projecten c.q. capaciteitssprongen op het eigen (vaar)wegennet, zowel ten behoeve van vooronderzoek als realisatie - eigen bijdragen aan grote rijksinfraprojecten, indien die projecten in de Nota Mobiliteit Flevoland zijn aangemerkt als essentieel voor Flevoland, en een eigen bijdrage voor agenda setting dan wel realisatie onontkoombaar is.

² Kwaliteitsniveau 'matig' is het minimaal aanvaardbaar niveau volgens het CROW (Nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer & vervoer en openbare ruimte) waarbij aspecten als aanzien en comfort ondergeschikt zijn. Dat geldt uiteraard niet voor de verkeersveiligheid. Door de toename van de verkeersintensiteit, zwaarder transport en de veroudering van de wegen en vaarwegen neemt de intensiteit van de uit te voeren onderhoudswerkzaamheden echter toe.

Leeswijzer

Het PMIT is een geïntegreerd geheel, waarin beleid wordt vertaald naar concrete uitvoeringsprojecten. Het PMIT dient meerdere doelen. Ten eerste is het PMIT bedoeld als contract tussen het college van Gedeputeerde Staten en de uitvoerende afdeling Wegen, Verkeer en Vervoer.

Daarnaast dient het PMIT als informatiebron voor Provinciale Staten, burgers, weg- en vaarweggebruikers, andere overheden (ministeries, provincies, gemeenten, brandweer en politie) en belangenorganisaties (ANWB, VVN, NLTO, etc.).

In het hoofdstuk 1 wordt de vertaling van de beleidsdocumenten en actuele situatie (o.a. bezuinigingen) naar het PMIT-programma beschreven. Er is speciale aandacht voor de relatie tussen het coalitieakkoord en het PMIT-programma. Maar ook voor de overige (politieke) besluiten op het

gebied van verkeer en vervoer. Tot slot is door middel van een verloopstaat de aansluiting tussen het vigerende PMIT en het PMIT 2012-2016 inzichtelijk gemaakt.

In hoofdstuk 2 wordt het beleid met betrekking tot de PMIT-projecten investeringen en niet-jaarlijks onderhoud wegen en vaarwegen beschreven. Speciale aandacht is besteed aan de problematiek omtrent de stille lasten oftewel vervangingsinvesteringen.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de geplande projecten voor de periode 2012-2016 weergegeven in het PMIT-programma. Door middel van de projectomschrijvingen wordt inzicht geboden in de doelstelling van het project, de aard van de gekozen oplossing, de omgevingsanalyse, inschatting van de risico's, planning en de dekkingsarrangementen.

1 PROVINCIAAL MEERJARENPROGRAMMA INFRASTRUCTUUR EN TRANSPORT

Ruimte voor reizen met smal huishoudboekje

De wereld van nu ziet er anders uit, dan die van een jaar geleden. De provincie heeft minder inkomsten en heeft daarom opnieuw moeten kijken naar haar uitgaven en reserveringen. Dit geldt voor alle taken van het provincie en heeft dus ook effect op het onderhoud, beheer en ontwikkelen van (vaar)wegen. Dit betekent voor het PMIT een bezuiniging van € 2,9 miljoen per jaar, exclusief de rijksbezuiniging op de BDU. Daarom is het PMIT in zijn geheel tegen het licht gehouden. Hierbij zijn de actuele economische ontwikkelingen en woningbouwprognoses in ogenschouw genomen. De belangrijkste uitkomsten zijn:

- focus ligt op het beheer van de (vaar)wegen met als uitgangspunt het kwaliteitsniveau 'matig'
- investeringen in nieuwe (vaar)wegen worden gedaan als deze samenhangen met ruimtelijke en economische plannen om Flevoland leefbaar en dus bereikbaar te houden
- investeringen zijn gelijk verdeeld binnen Flevoland over de drie provinciale gebieden: Noordelijk Flevoland € 25,8 miljoen, Oostelijk Flevoland € 24,7 miljoen en Zuidelijke Flevoland € 27,7 miljoen (excl. VSBA-projecten ter waarde van € 12,6 miljoen).

Hieronder leest u aan welke wegen en vaarwegen wij in 2012 werken. Aan het einde zijn de wijzigingen ten opzichte van het PMIT 2011-2015 op een rij gezet.

Financiën:

Realisatie bezuiniging

De bezuiniging van € 2,9 miljoen per jaar wordt gerealiseerd door enkele maatregelen. Een eerste bezuiniging is dat de bijdrage aan het Infrafonds met € 1 miljoen per jaar wordt verlaagd. Dit is conform het coalitieakkoord. Ook de bijdrage aan infrastructurele projecten wordt met gemiddeld 12% per jaar verlaagd. Deze bijdrage wordt verlaagd om zo de verwachte stijging van de kosten van het openbaar vervoer met 4% te kunnen opvangen. De zogenaamde 'stille lasten', de

vervangingsinvesteringen van wegen, bruggen, enzovoort, zijn nu nog niet opgenomen in het programma. Zoals afgesproken in het coalitieakkoord wordt de periode 2012 en 2013 gebruikt voor een nadere analyse. Daarna worden de genomen beslissingen verwerkt in de volgende p-MIRT's. Een nadere onderbouwing van de stille lasten is opgenomen in hoofdstuk 2 'Beleid instandhouding provinciale infrastructuur'.

Ruimte voor reizen:

Passend bij ruimtelijke en economische plannen

Als het gaat om de bereikbaarheid van Flevoland en de samenhang met ruimtelijke en economische belangen, dan hebben we het natuurlijk over: verbetering van de stedelijke bereikbaarheid Almere (VSBA). Het is een gezamenlijke ambitie van rijk, Metropoolregio Amsterdam en NV Utrecht om Almere te laten groeien met 60.000 woningen en 100.000 arbeidsplaatsen. Een dergelijke groei zal een grote druk leggen op de stedelijke bereikbaarheid van de bestaande stad als niets wordt gedaan aan de infrastructuur voor OV, fiets en auto.

Deze is namelijk toegesneden op een stad van maximaal 225.000 inwoners. Het project VSBA is omvangrijk en langlopend van aard. Tot en met 2020 gaat het om een investering van circa € 120 miljoen in rijks-, provinciale- en gemeentelijke wegen rondom Almere. De investering in provinciale wegen is circa € 70 miljoen. De provincie draagt in het totale project tot 2020 eenderde deel bij, ofwel circa € 40 miljoen. Het zwaartepunt in de uitvoering ligt in de periode na 2015.

Luchthaven

Een ander belangrijk onderwerp binnen Flevoland is de luchthaven. Ook hier is infrastructuur niet weg te denken. Er wordt groot onderhoud gepleegd aan de verharding van de Larserweg (2013/2014), diverse tracés van de Gooiseweg worden verdubbeld (2012-2014) en verkeersveiligheidsmaatregelen worden uitgevoerd aan het kruispunt Gooiseweg met de Ganzenweg (2016). Dit alles ten behoeve van de aanleg en het onderhoud van het carré (A6, A27, Larserweg en Gooiseweg) om de Luchthaven Lelystad.

Van Oost naar West

Reizen van Oost naar West of van West naar Oost wordt versneld door de Markerwaarddijk tussen Lelystad en Enkhuizen op te waarden (2012/2013), medio 2012 de autoweg N23 tussen Lelystad en Dronten in gebruik te nemen en groot onderhoud uit te voeren aan de Dronerringweg (2013).

Het vaarplezier wordt vergroot doordat de provincie al haar bruggen en sluisen, 15 in totaal, op afstand gaat bedienen en doordat de openingstijden worden verruimd. Dit gaat vanaf één centraal punt gebeuren met behulp van minder bedieningspersoneel. Hiervoor gaan wij een nieuw gebouw neerzetten in Lelystad Haven.

Archeologie

In het recente verleden is de provincie tijdens werkzaamheden gestuit op archeologische vondsten, zoals bij de aanleg van de N23. Daar is Michelle gevonden, net niet het oudste skelet van Nederland. Het is niet ondenkbaar - mede gelet op de grote ontwikkelopgave - dat bij toekomstige werkzaamheden soortgelijke vondsten worden gedaan. Daarom is een risico-inventarisatie (quickscan) uitgevoerd naar de geprogrammeerde PMIT-projecten. Voor een aantal projecten is sprake van een verhoogd risico. Bij het voorbereiden van de betreffende projecten is hier specifiek aandacht voor, zodat we op tijd kunnen ingrijpen en passende maatregelen voorstellen.

Groen Flevoland

Doelstelling vanuit de Kaderrichtlijn Water is dat 30 kilometer natuurvriendelijke oever (nvo) wordt aangelegd in Noordoostpolder en 1,5 kilometer nvo in het gebied OostvaardersWold voor 2021. In het PMIT-programma 2012-2016 wordt hiermee gestart door circa 15 kilometer nvo te programmeren in Noordoostpolder (10 kilometer nvo Lemstervaart en 5 kilometer nvo overige vaarten in Noordoostpolder) en 1,5 kilometer nvo in het gebied OostvaardersWold. Tegelijkertijd wordt het groen langs de provinciale wegen - waar nodig - hersteld en onderhouden.

Een duurzame provincie

De openbare verlichting langs de provinciale wegen wordt vervangen (2011-2015) met als doel minder energieverbruik, minder lichthinder en CO2-reductie. Diverse fietspaden krijgen een betonverharding, rekening houdend met het aspect duurzaamheid (levensduurverlengend).

Openbaar Vervoer

Openbaar vervoerhaltes worden toegerust met DRIS-panelen (Dynamische Reizigers Informatie Systemene) in 2012 om reizigers snel te kunnen informeren over reistijden. Ook worden diverse OV-haltes beter toegankelijk voor mindervaliden.

Verloopstaat

Als gevolg van een smal huishoudboekje en het integreren van een aantal VSBA-projecten zijn alle geplande projecten op het gebied van beheer & onderhoud en investeringen voor de periode 2012-2016 integraal heroverwogen op basis van inhoudelijke en financiële kaders. Hierdoor is het PMIT 2012-2016 op een aantal onderdelen gewijzigd ten opzichte van het voorgaande PMIT³. De verloopstaat maakt de aansluiting zichtbaar tussen het vigerende PMIT 2011-2015 en het nieuwe PMIT voor de periode 2012-2016. De belangrijkste mutaties betreffen:

- Ten opzichte van het voorgaande PMIT is in het kader van de VSBA het project baanverdubbeling Waterlandseweg en de bijdrage aan de onderdoorgangen A6 nieuw opgenomen in 2015 en 2016. De overige VSBA-projecten staan geprogrammeerd in de periode 2017-2021.
- In tegenstelling tot één van de uitgangspunten staat een vervangingsinvestering gepland in 2013 om de verkeersklasse van de brugklap Friese sluis te verhogen. Reden is dat uitstel tot na 2014 onacceptabel is, gelet op de mogelijke risico's voor de gebruiker en de provincie.
- De werkzaamheden aan de Markerwaarddijk zijn met een jaar naar achter geschoven en vinden nu plaats gedurende de periode 2012/2013. Het krediet wordt verlaagd met ongeveer € 15 miljoen door op een verantwoor-

³ Insteek bij het programmeren is een stabiel programma om het proces van voorbereiden van projecten te kunnen continueren. Een gedegen voorbereiding & uitvoering van (majeure) projecten vergt namelijk enkele jaren voorbereidingstijd.

de wijze te kiezen voor een meer kosteneffectieve verkeerskundige oplossing, zonder af te doen aan de verkeersveiligheid. Er staat nu een bedrag gereserveerd van € 4,8 mln. om DRIPS (Dynamische Route Informatie Panelen) te plaatsen, groot onderhoud uit te voeren aan de verharding en markeringen conform de EHK-norm (Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken volgens de principes van Duurzaam Veilig) aan te brengen, in plaats van het plaatsen van een fysieke rijbaanscheiding en plaatselijke inhaalstroken.

- Wij hebben de provinciale bijdrage voor de afslag industrieterrein Trekkersveld en de bruggen bij de Groenewoudsetocht aangepast aan de planning van de gemeente Zeewolde en worden voorzien in de periode 2012/2013. Deze projecten hebben een relatie met de baanverdubbeling van de Gooiseweg en worden onder verantwoordelijkheid van de gemeente Zee-

wolde uitgevoerd.

- De aanleg van de ontsluitingsweg bedrijventerrein Ens is twee jaar doorgeschoven naar het 2014.
- De reconstructie van het kruispunt Ganzenweg met de Knardijk wordt met twee jaar doorgeschoven naar 2016.
- In de periode 2017 en 2018 (3 jaar later dan vorig jaar was gepland) worden de ongelijkvloerse aansluiting Roggebotsluis en tweede brug bij Roggebotsluis aangelegd.
- De aanleg N23 passage Dronten wordt verschoven naar de periode 2019 en 2020.
- Temporiseren tot na 2021 van de ontsluiting luchthaven Lelystad via de Larserweg, gelet op de verwachte ontwikkeling van de luchthaven.
- Wij leggen geen recreatie- en kanosteigers aan in: de Larservaart (Natuurpark), Lage Vaart <> Lage Dwarsvaart en Oostvaarderswold.

2 BELEID INSTANDHOUDING PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR

Inleiding

De provincie Flevoland is verantwoordelijk voor het instandhouden⁴ van een omvangrijke hoeveelheid vastgoed op het gebied van mobiliteit. Het betreft in eerste instantie de autowegen (540 km), rotondes (49 stuks), fietspaden (370 km) en parallelwegen (45 km). De wegen hebben als primaire functie het regionale verkeer tussen de dorpen en steden af te wikkelen; een kerntaak van de provincie. Langs de wegen ligt circa 1.050 hectare wegberm, waarin ongeveer 37.000 bomen groeien. De bermen bepalen mede het landschappelijk karakter van de provincie. Het provinciale wegennet bestaat daarnaast uit bruggen en tunnels (ruim 100 kunstwerken), verkeersregelinstallaties (circa 30 verkeerslichten) en openbare verlichting (ruim 2200 lichtmasten).

Ten tweede beheert de provincie 170 km vaarweg. De vaarwegen betreffen de vaarwegbak, de oevers en de beweegbare bruggen (13 stuks) en sluizen (11 stuks). De vaarwegen zijn voor de beroepsvaart en de recreatievaart een belangrijke randvoorwaarde en faciliteit.

De instandhouding van de provinciale infrastructuur, bestaande uit het wegennet en het vaarwegennet, wordt gewaarborgd door alle onderdelen van die infrastructuur op goede wijze in stand te houden. In de bouwstenen beheer & onderhoud (vaar)wegen zijn de uitgangspunten en kwaliteitsniveaus voor het beheer en onderhoud vastgelegd.

Op weg naar Assetmanagement

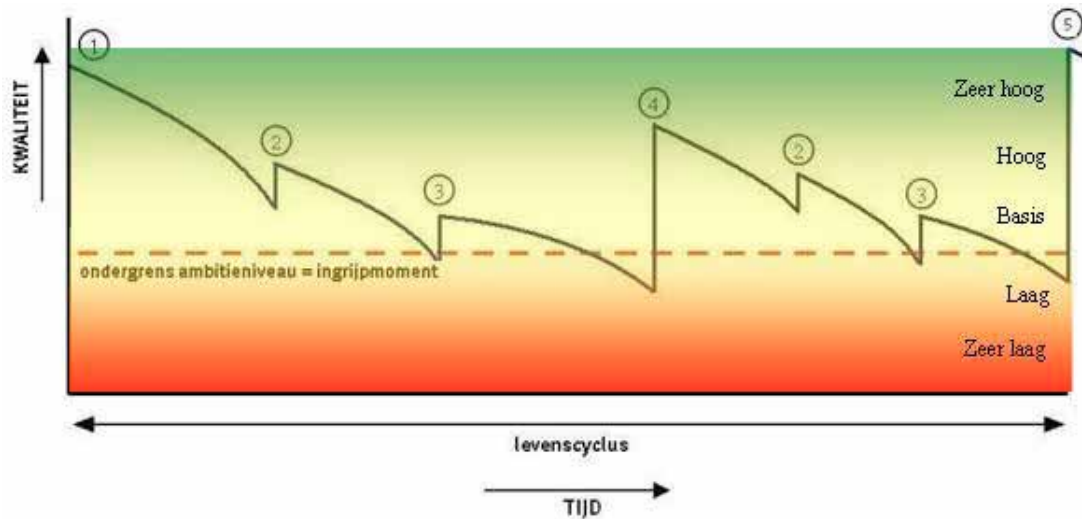
De laatste bouwstenen zijn eind 2006 vastgesteld en worden medio 2012 herzien in strategische uitvoeringsplannen beheer & onderhoud. Intentie is om over te gaan naar een andere systematiek van beheer en onderhoud van de infrastructuur: het zogenaamde assetmanagement. Hiermee wordt het beheer en onderhoud op een meer planmatige en professionele manier ingevuld via strategische uitvoeringsplannen. De prestaties worden in normen en beelden uitgedrukt.

Met deze verbeterde manier van werken wordt in belangrijke volstaan aan de adviezen uit het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer inzake beheer en onderhoud kunstwerken ('Onderhoud onderbouwd', juni 2010) en is de provincie 'in control' ten aanzien van de infrastructuur. Door het 'output' gericht werken is beheer en onderhoud voor de politiek transparant. Het kan aan de voorkant sturen op de gewenste kwaliteit van de infrastructuur, mede op basis van de beschikbare middelen.

Het effect van professioneel beheer en onderhoud moet zijn, dat de infrastructuur gedurende de gehele levensduur 'op orde is'. De functionele en kwaliteitsnormen die bij de aanleg ervan zijn vastgelegd moeten continue worden gemonitord. Afwijkingen van die normen leiden tot maatregelen om weer de beoogde norm te halen. Aan het einde van de levensduur wordt rekening gehouden met een integrale vervanging. De frequentie en intensiteit van deze maatregelen verschillen per onderdeel van de infrastructuur.

Schematisch is het als volgt weer te geven waarbij fase 1 de aanleg betreft, fase 2 en 3 het klein onderhoud, fase 4 het groot onderhoud en fase 5 de vervangingsinvestering:

⁴ Instandhouden is het beheer, onderhoud (jaarlijks & niet-jaarlijks onderhoud) en vervanging.



Type maatregelen voor instandhouden wegen en vaarwegen

De provincie Flevoland hanteert, uitgaande van de levenscyclus, vier soorten maatregelen:

1) Investerings

De investeringen in de landwegen zijn gericht op een grotere verkeersveiligheid en betere bereikbaarheid vanuit de Nota Mobiliteit Flevoland.

De verkeersintensiteit op de provinciale wegen neemt jaarlijks toe. De provincie wil bereiken dat de reistijd op de provinciale wegen van deur tot deur in de spits niet langer is dan 1,25 keer de reistijd buiten de spits. Voor de kruispunten en wegvakken waarop de doorstroming afneemt (filevorming) worden maatregelen getroffen. Hiervoor wordt de ontwikkeling van de verkeersintensiteit gevolgd en kan een prioriteit in verbeteringsmaatregelen op kruispunten en wegvakken worden bepaald. Als eerste komen de kruispunten en wegvakken in aanmerking die de capaciteitsgrens benaderen en/of overschrijden. Ook aan onveilige kruispunten (blackspots) en wegen wordt prioriteit gegeven. De investeringen hebben tot gevolg dat de instandhouding- en vervangingskosten van het provinciale land- en vaarwegennet toenemen.

De doelstelling met betrekking tot de investeringen aan het provinciale vaarwegennet hebben als intentie het vaarwegennet voldoende bereikbaar te houden voor de beroeps- en recreatievaart. Het vaarwegennet moet voldoen aan de veiligheidseisen en aantrekkelijk zijn voor toerisme, recreatie en natuur. Aanvaarbeveiliging worden aangebracht en informatiepanelen geplaatst.

Om te voldoen aan de doelstelling Kaderrichtlijn Water, ter verbetering van de waterkwaliteit uiterlijk in 2022, wordt geïnvesteerd in de aanleg van natuurvriendelijke oevers in de Provincie Flevoland. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de waterkerende functie, natuur en landschap. De functie van de vaarweg wijzigt niet.

2) Vervanginginvesteringen (Stille lasten)

Flevoland is ontstaan in de periode na de 2e Wereldoorlog (in de periode vanaf 1950). In die periode is een groot deel van de wegen en kunstwerken aangelegd; eerst in de Noordoostpolder en daarna in de rest van Flevoland. In de komende jaren zal een groot deel van het areaal aan het einde van de (theoretische) technische levensduur zijn. Tevens blijkt een deel van het areaal functioneel niet meer te voldoen (voorbeelden zijn de Vollenhoverbrug

en de brug bij de Friese sluis). Op het moment dat het jaarlijks en niet-jaarlijks onderhoud niet meer afdoende is, zijn grootschalige vervanginginvesteringen noodzakelijk.

Een bijkomend probleem vormt het feit dat niet exact bekend is wanneer welke weg/ kunstwerk de technische levensduur zal bereiken. Hierdoor kan alleen een schatting worden gemaakt. Om de juiste beslissingen te kunnen nemen over instandhouding en/ of vervanging, is het noodzakelijk per weg/ kunstwerk te weten wat de risico's (bedrijfszekerheid en veiligheid) zijn.

In de provinciale begroting is tot op heden geen rekening gehouden met dergelijke 'grootschalige' vervanginginvesteringen. Wanneer er nu wordt vervangen wordt dat vanuit de investeringen en/of de voorziening niet-jaarlijks onderhoud gedaan. Hierdoor dreigt een financieringsprobleem te ontstaan dat de 'stille lasten problematiek' wordt genoemd.

Stille lasten problematiek

Bij nieuwe investeringen (gedaan in de periode na 1986) wordt wel jaarlijks een bedrag afgeschreven. Na afloop van de afschrijvings-termijn van 20 jaar vallen deze bedragen vrij en kan een nieuwe investering worden gedaan. Regulier onderhoud (zowel jaarlijks als niet-jaarlijks) zorgt ervoor dat de investering bruikbaar blijft (de functies worden op een veilige manier gewaarborgd) gedurende de levensduur.

De cyclus kan tot in het oneindige worden herhaald. Problemen ontstaan echter wanneer wegen/ vaarwegen 'om-niet' zijn overgedragen van de ene wegbeheerder naar de andere en er in de begroting geen rekening is gehouden met een vervanginginvestering. De meeste wegen, kunstwerken, sluizen, vaarwegen en fietspaden zijn aangelegd voor de vorming van de provincie in 1986 en zijn tot die tijd onderhouden door de Rijksdienst IJsselmeerpolders of de provincie Overijssel. Bij de vorming van de provincie Flevoland is een groot deel van de

wegen 'om-niet' verkregen, waardoor het niet mogelijk is aan het eind van de technische levensduur ze geheel of gedeeltelijk te vervangen. Dit betreft de zogenaamde 'stille lasten'.

In het coalitieakkoord is aangegeven dat het niet verstandig is om deze problematiek steeds verder vooruit te schuiven en het een probleem van volgende generaties te laten worden. Om die reden is in het meerjarenperspectief vanaf 2014 jaarlijks € 4,5 miljoen opgenomen voor de stille lasten. De komende periode wordt onderzocht welke bedragen daadwerkelijk nodig zijn. Bij dit onderzoek zullen onder andere beheersplannen en afschrijvingstermijnen betrokken worden. Op die manier wordt de totale problematiek inzichtelijk gemaakt en kunnen financieringsregelings opgesteld worden om ook op langere termijn de Flevolandse wegen en vaarwegen op een adequate, maar bovenal veilige manier te beheren en onderhouden.

3) Niet-jaarlijks onderhoud

De instandhouding van het provinciale wegen en vaarwegennet wordt gewaarborgd door alle tot het wegen- en vaarwegennet behorende componenten op goede wijze te beheren, exploiteren en te onderhouden. Dergelijke maatregelen zijn bedoeld om er voor te zorgen dat de infrastructuur gedurende de levensduur niet door de ondergrens zakt van het vastgelegde kwaliteitsniveau.

Ten aanzien van het wegennet houdt dit in het tijdig uitvoeren van groot onderhoud aan de verhardingsconstructies, de civiele kunstwerken (bruggen, viaducten, duikers en (fiets)-tunnels), de beplantingen en het wegmeubilair (openbare verlichting, verkeersregelinstanties en het meubilair ten behoeve van het openbaar vervoer). De exploitatie en beheer van het vaarwegennet omvat naast het zorgen voor vastgestelde vaarwegprofielen ook het op tijd uitvoeren van groot onderhoud aan de sluiscomplexen en de oevers (inclusief de aanwezige oevervoorzieningen zoals steigers, loswalen).

Uiteraard draagt het voeren van een goed publiekrechtelijk en privaatrechtelijk beheer van provinciale eigendommen langs/in de provinciale wegen en vaarwegen bij aan het op goede wijze beheren, exploiteren en in standhouden op het gewenste kwaliteitsniveau.

4) Jaarlijks onderhoud

Dit betreft kleine reparaties zoals het vervangen van enkele ankerstangen van de oeverconstructie of het herstellen van de schade die als gevolg van de vorstperiode is opgetreden. Ook werkzaamheden als het maaien van de bermen van de wegen en het talud / plasberm van de vaarwegen vallen hieronder. De benodigde middelen voor het jaarlijks onderhoud staan verantwoord in de begroting en zijn niet opgenomen in het PMIT.

Voor elke product (onderverdeeld in wegen en vaarwegen) zijn de belangrijkste zaken uit de uitvoeringstrategie hierna benoemd.

Uitvoeringstrategie Wegen

Verhardingen

Het instandhouden van de verhardingsconstructies is erop gericht het afgesproken kwaliteitsniveau te handhaven. Dit houdt in dat de verkeersveiligheid voldoende wordt gewaarborgd, doordat nergens veiligheids- en aansprakelijkheidsnormen worden onder- of overschreden. Ook ligt het rijcomfort op een aanvaardbaar niveau en wordt overal tijdig het noodzakelijk onderhoud uitgevoerd. Door dit laatste punt is de instandhouding van de constructies voor langere tijd zeker gesteld (duurzaamheid). Aangezien toonbaarheid geen issue is, zullen op bepaalde plaatsen schades of reparatieplekken zichtbaar zijn.

Kunstwerken

Het instandhouden van de kunstwerken is erop gericht om het vastgestelde kwaliteitsniveau te handhaven. Dit niveau is beschreven in de bouwsteen 'Civiele kunstwerken'. Het gewenste kwaliteitsniveau houdt in dat wordt voldaan aan de randvoorwaarden veiligheid en beschikbaarheid.

Bij dit niveau zullen onderhoudsmaatregelen komen te vervallen die betrekking hebben op de randvoorwaarde duurzaamheid (gedeeltelijk) en toonbaarheid (geheel). Deze onderhoudsstrategie is uiteindelijk de meest kostenefficiënte methode, doordat het onderhoud op (of net na) het meest ideale moment wordt uitgevoerd. Door regelmatig inspecties uit te voeren kan de onderhoudstoestand goed in de gaten worden gehouden en kan het moment van onderhoud aan de betreffende onderdelen worden bijgesteld.

Groen

Het instandhouden van het groen, zijnde bermen, bomen en singels, is erop gericht om het eindbeeld te realiseren zoals dit is beschreven in de bouwsteen 'Beplanting'. Voor de duurzame instandhouding van de boombeplantingen is het boomvervanging plan opgesteld. Een deel van het budget wordt ingezet voor het onderhoud van de sierbeplanting in de rotondes. Jaarlijks wordt ook een zogeheten zorgplichtinspectie uitgevoerd bij circa 1/3 deel van het totale bomenbestand. Hierbij wordt de vitaliteit van de bomen langs de wegen door externen gecontroleerd, zodat voorkomen wordt dat de bomen gevaar opleveren voor de weggebruikers.

Openbare verlichting en verkeersregelinstallaties

Het instandhouden van de openbare verlichting en de verkeersregelinstallaties (VRI) is erop gericht om het aantal storingen en uitval tot een minimum te beperken, zodat de veiligheid van de weggebruikers voldoende is gewaarborgd. Het onderhoud van portalen, masten, uithangers, lantaarns en dergelijke wordt beperkt tot het hoogst noodzakelijke (corrosie bestrijden, controle op materiaalmoeder). Vervanging vindt plaats aan het eind van de technische levensduur. Bij de automaten van de verkeersregelinstallaties (VRI) is overigens niet de technische levensduur bepalend, maar het feit dat de fabrikanten maar voor een beperkte tijd garanderen dat reserveonderdelen verkrijgbaar zijn.

Uitvoeringstrategie Vaarwegen

Vaarwegen objecten

Alle sluisobjecten worden onderhouden op een niveau waarbij de veiligheid en bruikbaarheid zijn gegarandeerd. Door middel van grote en kleine onderhoudswerkzaamheden vindt instandhouding van de complexen plaats op een niveau waarbij niet of nauwelijks kapitaalvernietiging optreedt. Daarbij wordt een cyclus gehanteerd voor groot onderhoud van 7 jaar. Alle groot onderhoud werkzaamheden worden dan in één keer uitgevoerd, zodat de hinder voor de scheepvaart tot een minimum wordt beperkt. Deze wijze van onderhouden van de objecten moet er toe leiden dat er weinig sprake is van achterstallig onderhoud. Vrijwel alle sluisen in beheer van de provincie hebben een waterkerende functie. Aangezien deze functie van essentieel belang is voor de veiligheid van het achterliggende gebied, wordt deze functie elke vijf jaar getoetst door het waterschap Zuiderzeeland. Vanaf medio 2013 worden de sluisen en bruggen op afstand bediend.

Vaarwegen oevers

Voor alle provinciale vaarten zijn scheepvaartprofielen vastgesteld uitgaande van de maatgevende scheepsafmetingen (zoals vermeld in de landelijk gehanteerde CVB richtlijnen) en de maximale vaardiepte bij de sluisen. Het leggerprofiel (de diepte die nodig is voor de waterafvoer van de polder naar het IJsselmeer) is echter vrijwel overal

dieper dan het scheepvaartprofiel. In 2004 is daarom met het waterschap Zuiderzeeland bestuurlijk overeengekomen dat het waterschap het baggerwerk in de vaarten op zich neemt en de provincie voor 20 % bijdraagt in de kosten. De baggerwerkzaamheden zijn in 2009 gestart en elk jaar worden de werkzaamheden in een deel van de vaarten uitgevoerd.

Voor de oeverbeschoeiing is eenzelfde afspraak met het waterschap Zuiderzeeland in de maak als voor het baggeren. Het vastleggen van deze afspraken is nog niet gebeurd, omdat het in afwachting is van het lopende proces gericht op de implementatie van de Waterwet (2012). De Waterwet bepaalt dat de provincie de taak heeft om te bepalen welke wateren formeel als vaarweg worden aangeduid, wie daarvan de beheerder is en wat de beheertaken inhouden. Een groot deel van de oeverbeschoeiing is de komende twee decennia toe aan vervanging; hiertoe wordt een meerjarenplan opgesteld. Tot nu toe zijn alleen kleinschalige reparaties uitgevoerd en is op enkele plaatsen sprake van achterstallig onderhoud.

Er liggen in totaal ruim 30 steigers in de provinciale vaarten die bestemd zijn voor de recreatietoervaart. Op basis van een inventarisatie is een meerjarenplanning gemaakt voor het onderhoud en de vervanging van deze steigers. Bij enkele steigers is sprake van achterstallig onderhoud en dienen op afzienbare termijn te worden vervangen.



3 UITVOERINGSPROGRAMMA PMIT-PROJECTEN

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een nadere toelichting gegeven met betrekking tot de periode 2012-2016 over:

- Investeringsprojecten wegen en vaarwegen
- Niet-jaarlijks onderhoud projecten wegen en vaarwegen.

Daarbij biedt het uitvoeringsprogramma inzicht ten aanzien van de inhoud, planning, projectkosten en bijbehorende dekkingsarrangementen.

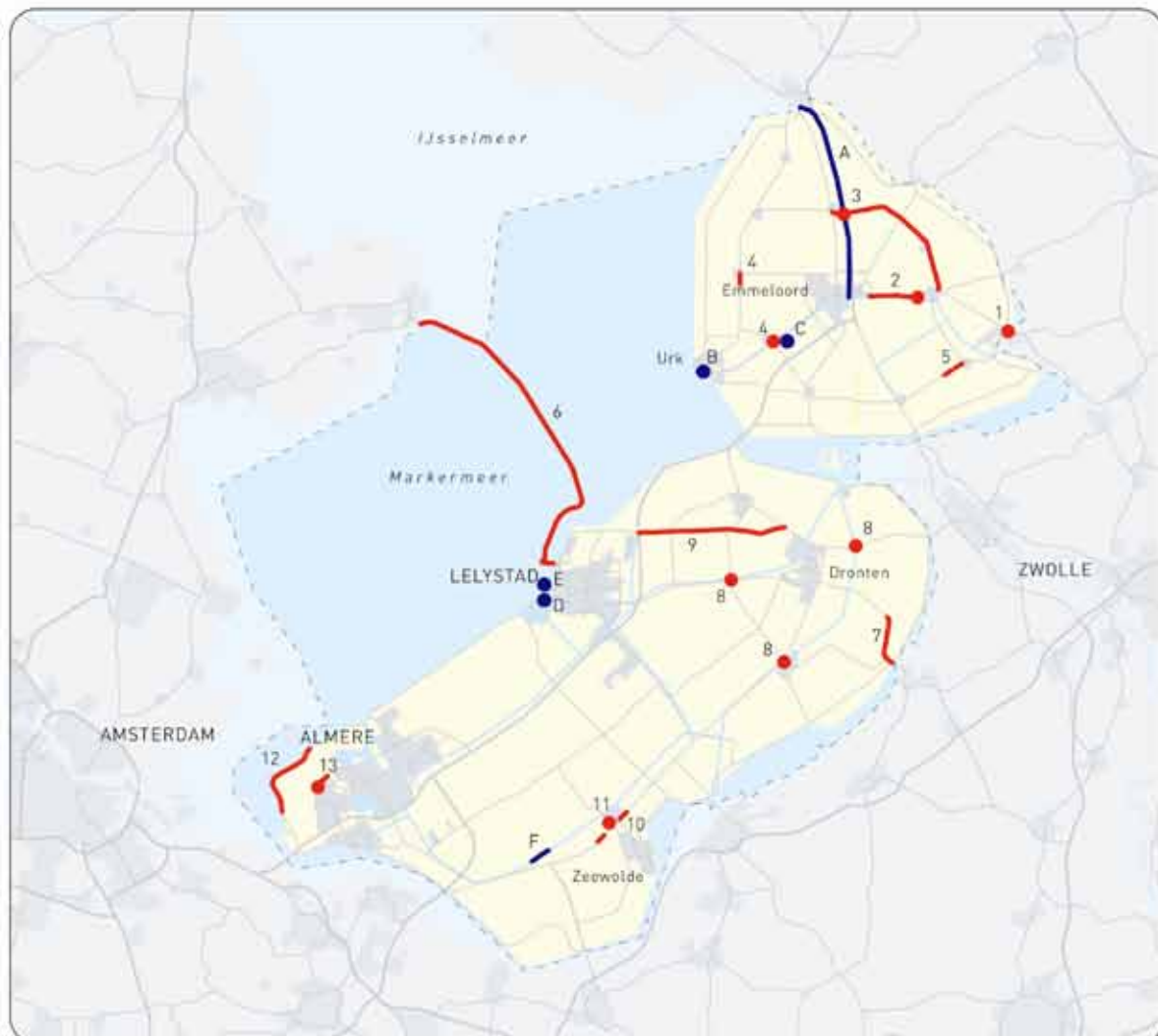
De bedragen in het PMIT-programma zijn exclusief BTW en maal € 1.000. De opgevoerde bedragen zijn gebaseerd op huidige inzichten, dat wil zeggen prijspeil 2011. Omdat de projecten gefaseerd in de periode 2012-2016 tot uitvoering zullen komen, kunnen er in een aantal gevallen prijsstijgingen optreden. Dit betekent dat in het betreffende jaar dat dit zich voor doet extra beslag zal worden gelegd op de beschikbare dekkingsbronnen.

Ter inleiding op de PMIT-programma is een specificatie per project opgenomen voor projecten die in 2012 in uitvoering worden genomen en voor projecten die in 2012 in voorbereiding worden genomen ter uitvoering in 2013 of later.

Naast een locatieschets of foto wordt het probleem en de gekozen oplossingen wat de provincie Flevoland wil bereiken beschreven daarbij rekening houdend met de omgeving op basis van een analyse en welke actoren benodigd zijn. Tevens wordt vermeld wat het project kost en hoe die kosten worden gedekt. Tot slot is een indicatie gegeven van het tijdpad van voorbereiding en uitvoering van het project, inschatting van de risico's en de relaties met andere projecten.

De specificaties per project zijn opgenomen in de volgorde van de nummering op de algehele overzichtskaarten onderverdeeld in uitvoering en voorbereiding. De kleur rood/oranje staat voor wegprojecten en de kleur blauw voor vaarwegprojecten.

UITVOERING 2012



Wegen

1. Reconstructie Vollenhoverbrug
2. Aanleg parallelweg Marknesserweg en reconstructie kruispunt Marknesserweg - Emmeloordseweg
3. Onderhoud verharding rijbaan, parallelweg, fietspad Oosterringweg en onderhoud kunstwerk Oosterringweg - Lemstervaart
4. Onderhoud verharding rijbaan Espelerringweg en onderhoud verharding kruispunt Urkerweg - Zuidwesterringweg
5. Vervangen damwanden Zuiderringweg
6. Opwaarderen weg Markerwaarddijk
7. Vervangen en aanbrengen beplanting Elburgerweg
8. Onderhoud kunstwerken Hanzeweg - Hoge Vaart, Swifterweg - Hoge Vaart en Lage Vaart
9. Aanleg autoweg N23
10. Bijdrage aanleg tweede rijbaan Groenewoudse tocht en Goiseweg (Trekkersveld)

Wegen

11. Onderhoud verharding rotonde Spiekweg - Gelderseweg
12. Onderhoud verharding rijbaan Oostvaardersdijk
13. Onderhoud geluidreducerende deklaag rijbaan Hogering NB en ZB, onderhoud kunstwerk kruising Hogering - Parkwetering ZO

Vaarwegen

- A. Aanbrengen natuurvriendelijke oever Lemstervaart
- B. Groot onderhoud Urkerluis
- C. Vervangen rommingwerken Tallebekerbrug
- D. Vastzetten aandrijvingshuis en revisie aandrijving brugdelen Noordersluis
- E. Afstandbediening objecten en bruggen in Flevoland
- F. Bijdrage aanleg natuurvriendelijke oever Hoge Vaart (OostvaardersWold)



11321

Reconstructie Vollenhoverbrug



Problematiek

De Vollenhoverbrug is gebouwd in 1941. Sinds de bouw is het verkeersbeeld van het verkeer over de weg en over het water veranderd. Er is meer weg- en scheepvaartverkeer en dat neemt nog steeds toe. Dagelijks passeren ca. 8.500 motorvoertuigen de Vollenhoverbrug. In toenemende mate leidt dit tot problemen en klachten:

- veel langzaam- en snelverkeer dat tot filevorming leidt bij brugopeningen
- de (subjectieve) verkeersonveiligheid voor fietsers en voetgangers door de smalle fietspaden aan weerszijden van de brug
- toenemende wachttijden voor m.n. de recreatieve scheepvaart, maar ook beroepsvaart
- smalle doorvaartbreedte en beperkte doorvaarthoogte voor de scheepvaart
- geen bediening van de brug tijdens spitsperiodes wegverkeer (bloktijden)
- vrachtwagens die met de wielen op de smalle fietsstrook rijden om elkaar te kunnen passeren.

Beschrijving oplossing

De provincie heeft samen met de stakeholders eind 2008/begin 2009 een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden om de situatie te verbeteren. Er zijn 3 voorkeursoplossingen naar voren gekomen:

1. aanpassen huidige brug
2. nieuwe fietsbrug naast de huidige brug
3. compleet vervangen van de huidige brug door een nieuwe brug

De laatste oplossing is gekozen en heeft ook de voorkeur van direct betrokken partijen. Een

nieuwe brug heeft een breder dwarsprofiel voor het auto- en fietsverkeer. De vrije doorvaarthoogte van de brug wordt vergroot naar 3 meter waardoor de brug minder vaak geopend moet worden voor de passage van scheepvaart. De doorvaartbreedte van het beweegbare gedeelte wordt 10,5 meter zodat ook bredere schepen de brug kunnen passeren.

Afbakening

In de pré-verkenning zijn alle oplossingsrichtingen verkend om te komen tot een afgewogen voorkeur.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer (incl. fietsers) zowel op de weg als op het water.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker en omwonenden.
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 - de veiligheid van de weggebruiker
 - de verbetering van de bereikbaarheid.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol provincie: Wegbeheerder en opdrachtgever

Overig: De planontwikkeling vindt plaats samen met direct betrokken partijen, waaronder provincie Overijssel, gemeenten Noordoostpolder en Steenwijkerland, Royal Huisman Shipyard BV en de stakeholders

Financiën

De totale kosten van de reconstructie van de Vollenhoverbrug is begroot op € 7,5 miljoen. De kosten worden als volgt gedurende de periode 2011/2012 gedekt:

- € 2,1 miljoen uit de BDU
- € 2,0 miljoen uit het infrafonds
- € 1,0 miljoen bijdrage PMJP (POP-gelden)
- € 1,0 miljoen bijdrage derden (provincie Overijssel, Royal Huisman Shipyard BV, gemeenten NOP en Steenwijkerland)
- € 0,5 miljoen uit de voorziening NJO vaarwegen
- € 0,5 miljoen uit het investeringenbudget wegen
- € 0,4 miljoen uit de reserve Zuiderzeelijngelden

In 2012 staat een bedrag gereserveerd van € 2,750 miljoen.

Planning

Vorbereiding: In 2008/2009 zijn de plannen ontwikkeld. In 2009 heeft besluitvorming plaatsgevonden over de definitieve oplossing. In 2010 is het werk aanbesteed en gegund

Uitvoering: De aanleg wordt voorzien in 2011/2012. Besloten is het project uit te voeren door middel van een D&C&M contract (Design, Build en Maintenance) met een taakstellend budget

Risico's

Met partijen is afgesproken dat de meer- en minderkosten voor rekening zijn van de provincie Flevoland.

Relaties met andere projecten

De reconstructie van de Vollenhoverbrug maakt onderdeel uit van een pakket van maatregelen, waartoe begin 2009 is besloten door de provincie Flevoland, om de negatieve gevolgen van de kredietcrisis voor de economie te beperken door het versneld uitvoeren van een aantal projecten.



11101

Aanleg parallelweg Marknesserweg en reconstructie kruispunt Marknesserweg - Emmeloordseweg



Problematiek

De Marknesserweg (N331) wordt steeds drukker. In 2008 maakten 9.800 motorvoertuigen per dag gebruik van deze weg. De aanwezigheid van landbouwverkeer en een aantal uitritten /zijwegen leidt tot onveilige verkeerssituaties. De doorstroming van het verkeer wordt slechter.

Beschrijving oplossing

Om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren is de aanleg van een parallelweg de beste oplossing. De parallelweg komt aan de noordzijde van de Marknesserweg te liggen en kruist de Luttelgeestervaart door middel van een brug.

In 2008 is een gedeelte parallelweg aangelegd tussen de Lindeweg en de rotonde bij het bedrijventerrein De Munt. De aanleg van dit gedeelte is primair bedoeld om het fietsverkeer visa versa de route Lindeweg-Emmeloord een veiliger route te geven.

De aanleg van het resterende gedeelte van de parallelweg tussen de Lindeweg en Emmeloordseweg zorgt voor een verdere verbetering van de veiligheid en doorstroming. Voor de aansluiting van de parallelweg op de Marknesserweg en de verkeersveiligheid op het kruispunt Marknesserweg-Emmeloordseweg wordt op dit kruispunt een rotonde aangelegd.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer en landbouwverkeer.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker en omwonenden
- Dit project draagt, in het kader van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de (weg)gebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
 4. het aspect duurzaamheid met betrekking tot de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Wegbeheerder en opdrachtgever
Overig: Geen

Financiën

De kosten voor het project zijn geraamd op totaal € 3,5 miljoen. Van dit bedrag wordt € 2,0 miljoen gedekt het provinciale investeringsbudget wegen en € 1,5 miljoen uit de BDU.

In 2012 staat een bedrag gereserveerd van € 2,7 miljoen.

Planning

Vorbereiding: in 2009 is de planologische procedure gestart evenals de grondverwerving
Uitvoering: de aanleg wordt voorzien in 2012

Risico's

- Vertraging van aankoop van de benodigde grond.
- Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen.

Relaties met andere projecten

Geen.

12109

Onderhoud verharding rijbaan, parallelweg, fietspad Oosterringweg en onderhoud kunstwerk Oosterringweg - Lemstervaart



Problematiek

Op basis van de huidige schadekenmerken is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de verharding van de parallelweg en van het fietspad in 2012 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt. Op basis van de visuele inspectie blijkt dat het huidige kwaliteitsniveau van het kunstwerk in de Oosterringweg over de Lemstervaart in 2012 de veiligheid en beschikbaarheid zou kunnen gaan beïnvloeden. Tevens vinden er op de provinciale weg regelmatig ongevallen plaats ten gevolge van het van de weg raken van voertuigen.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de verharding van de parallelweg en het fietspad op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande verharding te voorzien van respectievelijk een nieuwe deklaag en betonverharding. Om de kunstwerken te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft worden o.a. de voegconstructie herstelt, het beton gerepareerd en geconserveerd, hemelwaterafvoer aangepast en de taludbekleding herstelt.

Gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding wordt de weg op breedte gebracht conform provinciale richtlijnen en aan de zijkant voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de verharding van de parallelweg langs de Oosterringweg voor het gedeelte van de rijksweg A6 tot het Friese pad, de verharding van de het fietspad Oosterringweg van de Banterweg tot het Friese pad inclusief het brugdek Lemstervaart, de brug in de Oosterringweg over de Lemstervaart
- Met betrekking tot de parallelweg is rekening gehouden met het overlagen van de bestaande verharding met een nieuwe deklaag en oppervlakbehandeling
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen
 2. Het aanbrengen van markering conform de EHK²
 3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
 5. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend
 6. Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
 7. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

² De Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK) zijn opgesteld volgens de principes van Duurzaam Veilig. De weggebruiker moet daardoor bijna als vanzelf het gewenste gedrag op een bepaald type weg vertonen. De EHK maken de wegcategorieën voor de weggebruiker beter herkenbaar.

8. De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer, landbouwverkeer, omwonenden, toeristische- en recreatieve fietser.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker en omwonenden.
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
 4. het aspect duurzaamheid gezien het levensduurverlengend onderhoud met betrekking tot de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Wegbeheerder en opdrachtgever
Overig: Rijkswaterstaat, Waterschap
Zuiderzeeland, gemeente NOP en
omwonenden

Financiën

De totale kosten zijn geraamd op € 590.000. Hiervan wordt € 515.000 gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en € 75.000 uit het investeringsbudget wegen ten behoeve van de aanleg van kantstrookverruwing en bermverharding in het kader van de verkeersveiligheid.

Planning

Voorbereiding: 2010/2011
Uitvoering: 2012

Risico's

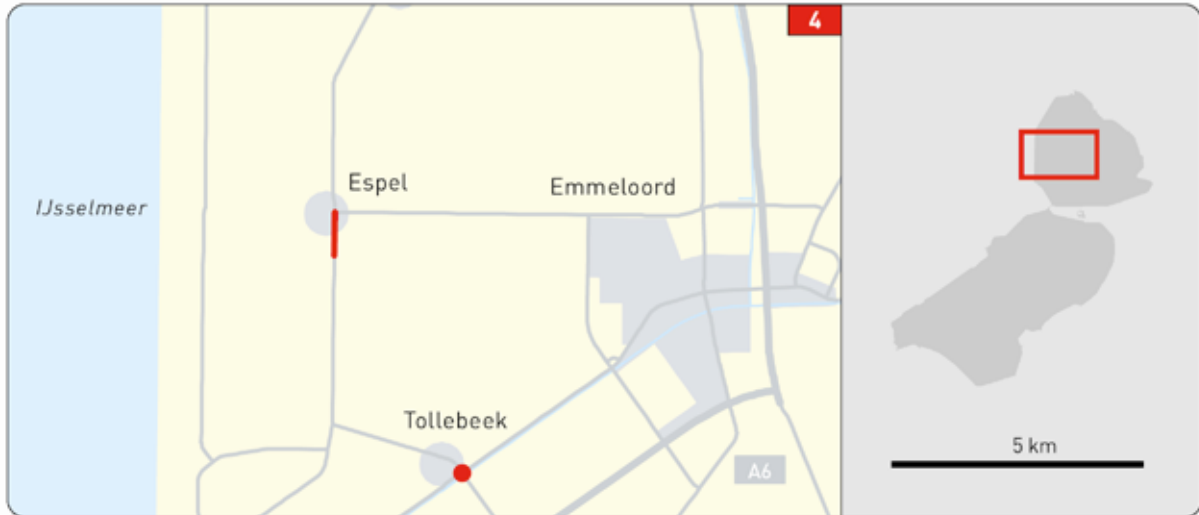
- Uit de nog door een externe partij uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.
- Het kan noodzakelijk zijn dat door het verder achteruitgaan van de kwaliteit dan verwacht er plaatselijk gefreesd moet worden om de schade te herstellen. Risico is dat er dan beperkt (teerhoudend) asfaltgranulaat moet worden afgevoerd.
- Aanwezigheid kabels en leidingen (pré-check is gedaan).

Relaties met andere projecten

Geen.

12120

Onderhoud verharding rijbaan Espelerringweg en onderhoud verharding kruispunt Urkerweg - Zuidwesterringweg



Problematiek

Op basis van de huidige schadekenmerken is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de verharding in 2012 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding te vervangen. Daarnaast is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door de zijkant van de rijbaan te voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Espelerringweg tussen de lus en de rotonde bij de Espelweg en het kruispunt van de Urkerweg met de Zuidwesterringweg
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met het vervangen van de huidige dek- en tussenlaag alsmede een versterkende maatregel in het kader van de vervanginginvesteringen. De detaillering van deze maatregel vindt plaats in het nog uit te voeren verhardingsonderzoek
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan van de Espelerringweg minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van het kruispunt van de Urkerweg-Zuid-

westerringweg minimaal 8 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen

- Tevens is rekening gehouden met:
 1. Het vrijkomen van teerhoudend asfalt bij het onderhoud aan de rijbaan Espelerringweg
 2. Er wordt geen teerhoudend asfalt verwacht bij het onderhoud aan het kruispunt Urkerweg-Zuidwesterringweg
 3. Het aanbrengen van markering conform de Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken
 4. Verkeersmaatregelen
 5. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 6. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
 7. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend
 8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht
 9. De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden
- Door ligging van de weg in bebouwde kom dient afstemming plaats te vinden met dorpsbelang en de gemeente NOP

- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de (weg)gebruiker
 2. het aspect duurzaamheid met betrekking tot het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie de veiligheid van de weggebruiker
 3. de verbetering van de bereikbaarheid
 4. een verhoging van het comfort voor de gebruiker.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder

Overig: Gemeente Noordoostpolder,
Dorpsbelang en omwonenden.

Financiën

De totale kosten van het onderhoud aan de verharding van de rijbaan en kruispunt bedraagt € 340.000 gedekt voor een bedrag van € 290.000 uit de voorziening niet jaarlijks onderhoud wegen en voor € 50.000 uit het investeringsbudget wegen ten behoeve van de aanleg van kantstrookverruwing en bermverharding in het kader van de verkeersveiligheid.

Planning

Vorbereiding: 2011

Uitvoeringsjaar: 2012

Risico's

- Op basis van naderonderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien.
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor er een zwaardere maatregel moet worden uitgevoerd.

Relaties met andere projecten

In 2015 staat de aanleg van een rotonde gepland op het kruispunt Urkerweg-Zuidwesterringweg [project 15104]. Uitstel van het onderhoud aan de verharding is niet acceptabel gelet op het kwaliteitsniveau en de mogelijke gevolgen voor de verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

12007

Vervangen damwanden Zuiderringweg



Problematiek

Op basis van een visuele inspectie blijkt dat het huidige kwaliteitsniveau van de vier keermuren langs de Zuiderringweg ter plaatse van de Neushoornweg en de Herteweg dusdanig is dat het kwaliteitsniveau van veiligheid in het geding komt.

Beschrijving oplossing

De keermuren worden geheel vervangen door een onverankerde kunststof keerwand.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort het vervangen van de houten damwanden langs de Zuiderringweg, de Neushoornweg en de Herteweg. In het kader van overlastmanagement wordt tevens herstelwerkzaamheden uitgevoerd aan het betonnen fietspad.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen
 2. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 3. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
 4. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker en omwonenden

- Combinatie van werkzaamheden in één project leidt ertoe, dat de overlast voor het weg- en vaarwegverkeer tot een minimum wordt beperkt
- Tijdens het vervangen van de damwanden wordt het betonnen fietspad langs de Zuiderringweg gedeeltelijk afgesloten. Dit wordt gecommuniceerd
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder

Overig: Gemeente Noordoostpolder

Financiën

De kosten van het vervangen van de damwand zijn geraamd op € 70.000 geheel gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen.

Planning

Vorbereiding: 2011

Uitvoeringsjaar: 2012

Risico's

Het bezwijken van de keermuren voordat de uitvoering is gestart waardoor de weg en het fietspad wegschuiven in de sloot.

Relaties met andere projecten
Geen.



12104

Opwaarderen weg Markerwaarddijk



Problematiek

De Markerwaarddijk tussen Lelystad en Enkhuizen is een ongeveer 25 kilometer lange enkelbaans autoweg met smalle vluchtstroken. De weg ligt op een dijk en wordt bereden door regelmatige gebruikers (forenzen) maar ook door recreanten. De verkeersintensiteit blijft redelijk stabiel (ca. 9.000 motorvoertuigen per dag). De afgelopen jaren hebben er regelmatig ernstige frontale aanrijdingen plaats gevonden waarbij automobilisten op de tegemoetkomende rijstrook terecht komen, zonder dat er sprake is van een inhaalmanoeuvre.

Delen van de verhardingsconstructie zijn als gevolg van ouderdom en gebruik in kwaliteit afgenomen. Op basis van de huidige kwaliteit kan uitstel van onderhoud leiden tot afname van het comfort en mogelijk ook van nadelige invloed zijn op de verkeersveiligheid. De provincie vindt het probleem van de verkeersonveiligheid zo groot dat op korte termijn maatregelen nodig worden gevonden.

Beschrijving oplossing

De verkeersveiligheid op de Markerwaarddijk wordt verbeterd door de ruimte tussen de asstrepen van de weg te vergroten en het aanbrengen van een verruwing in de as en de vluchtstroken. Het inhaalverbod op belangrijke delen van de weg blijft gehandhaafd. Daarnaast wordt een informatiesysteem geplaatst om de weggebruikers te informeren c.q. te waarschuwen over bijzondere situaties die zich kunnen voordoen op deze weg. Met de politie zal worden overlegd om dit systeem

op termijn te combineren met een trajectcontrole op snelheid.

Vanwege de slechte onderhoudstoestand wordt in 2012/2013 over 17 kilometer van de Markerwaarddijk niet-jaarlijks onderhoud uitgevoerd aan de verhardingen. Gelijktijdig met deze werkzaamheden kan de verbrede asmarkering en de verruwing in de as en de vluchtstroken worden aangebracht.

Afbakening

- Oplossingsvarianten zijn verkend binnen het bestaande profiel van de dijk. Het breder maken van de dijk eventueel in combinatie met een fysieke rijbaanscheiding is mede gelet op de financiële consequenties geen optie.
- Daarnaast bleek dat er aan een fysieke rijbaanscheiding ook nadelen kleven ten aanzien van beheer, gladheidbestrijding (sneeuw ruimen) en calamiteitenbestrijding.
- Een verbreding van de vluchtstrook wordt gezien de geringe breedte op de dijk en de daarvoor noodzakelijke maatregelen en hoge kosten nu niet overwogen. Deze maatregel kan wellicht worden meegenomen bij de versterking van de dijk die Rijkswaterstaat in de toekomst moet uitvoeren.

Omgevingsanalyse

- In verband met de uitvoering van het niet-jaarlijks onderhoud dient in 2012 rekening gehouden te worden met ernstige verkeershindering op de Markerwaarddijk. Omdat afsluiten van de Markerwaarddijk vanwege grote omrijdfaf-

standen geen optie is dient het werk gefaseerd te worden uitgevoerd waarbij gebruik zal worden gemaakt van verkeersregelinstanties. De werkzaamheden worden zoveel mogelijk in verkeersluwe periodes gepland maar vanwege de beperkte ruimte op de dijk kan verkeershinder en vertraging voor de weggebruiker, zijnde het fiets- en autoverkeer tussen de provincies Flevoland en Noord-Holland, niet voorkomen worden.

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
 4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer
 Overig: Rijkswaterstaat (dijkbeheerder)

Financiën

De totale kosten van het opwaarderen van de Markerwaarddijk is begroot op € 4,8 miljoen. Voor het jaar 2012 staat een bedrag gereserveerd van € 1,9 miljoen.

De kosten worden als volgt gedekt:

- € 2,8 miljoen uit de voorziening NJO wegen
- € 1 miljoen uit de BDU
- € 1 miljoen uit het investeringenbudget wegen

Planning

Vorbereiding: In 2009 is de voorbereiding gestart met het uitvoeren van een geotechnische toets in overleg met RWS ten behoeve van het verkrijgen van een watervergunning van RWS

Uitvoering: De aanleg wordt voorzien in 2012 en 2013

Risico's

De Markerwaarddijk is een belangrijke verbinding tussen de Provincie Flevoland en Provincie Noord-Holland. Daarom dient er bijzondere aandacht te zijn voor het afsluiten van deze verbindingsweg.

Relaties met andere projecten

- De Markerwaarddijk is onderdeel van de verbetering van de oost-west verbinding door de gefaseerde aanleg van de N23 tussen Alkmaar en Zwolle.
- Het opwaarderen c.q. veiliger maken van de Markerwaarddijk maakt onderdeel uit van een pakket van maatregelen, waartoe begin 2009 is besloten door de provincie Flevoland, om de negatieve gevolgen van de kredietcrisis voor de economie te beperken door het versneld uitvoeren van een aantal projecten.



10201

Vervangen en aanbrengen beplanting Elburgerweg



Problematiek

De boomvervanging is noodzakelijk in verband met de huidige leeftijd van de populieren langs deze wegen in relatie tot de aanwezige verkeersintensiteit. De aanplantprojecten zijn gewenst vanuit het herstel van de beplantingstructuur langs provinciale wegen.

Beschrijving oplossing

Het kappen van de oude wegbeplantingen en het inplanten met jonge bomen. In verband met de verkeersveiligheid wordt één rij bomen teruggeplant in plaats van de vervanging van de huidige twee rijen bomen. Ook zal er langs de Elburgerweg een gedeelte worden aangeplant tussen de huidige beplanting en de Ellerweg (ontbrekende structuur).

Omgevingsanalyse

Dit project draagt, in het kader van maatschappelijke effecten, bij aan:

1. de groenstructuur van de provincie Flevoland
2. de beleving voor de weggebruiker (incl. recreatieve fietsers) en omwonenden
3. de ecologie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Wegbeheerder en opdrachtgever
Overig: Staatsbosbeheer

Financiën

De kosten voor het kappen en aanplanten bedraagt € 10.000 gedekt uit PMJP-middelen, onderdeel ontwikkeling en herstellen beplanting langs wegen.

Planning

Voorbereiding: 2010
Realisatie: kap najaar 2011
aanplant najaar 2012

Risico's

- Verkrijgen benodigde vergunningen (Boswet, Flora- en faunawet)
- Aanwezigheid kabels en leidingen (pré-check is gedaan);
- Mogelijke reacties van agrariërs in verband met aanplant op nieuwe locaties.

Relaties met andere projecten

Staatsbosbeheer wil haar beplanting langs de Elburgerweg in samenwerking met de provincie gelijktijdig vervangen.

11311

Onderhoud kunstwerken Hanzeweg - Hoge Vaart, Swifterweg - Hoge Vaart en Lage Vaart



Problematiek

Op basis van visuele inspecties blijkt dat het huidige kwaliteitsniveau van de kunstwerken de veiligheid en de beschikbaarheid in 2012 zou kunnen gaan beïnvloeden.

Tevens is tijdens onderhoudswerkzaamheden aan het kunstwerk Hanzeweg - Hoge Vaart in 2010 geconstateerd dat er vanuit het ontwerp te weinig ruimte aanwezig is tussen de langsliggers en het landhoofd om bij warme (zomer)dagen (>30 graden Celsius) de uitzetting van de liggers op te vangen. Dit probleem is van invloed op de veiligheid, maar met name op de beschikbaarheid van het kunstwerk.

Beschrijving oplossing

Om de kunstwerken te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft wordt o.a. het voegprofiel vervangen, de voegconstructie herstelt, beton gerepareerd en geconserveerd, de talusbekleding herstelt en een (epoxy)slijtlaag aangebracht op het fietspad.

Om de uitzetting van de liggers op te vangen worden de voegen verruimd zodat er meer ruimte ontstaat. Uit efficiency redenen dienen de werkzaamheden te worden uitgevoerd na de bouw van het tweede kunstwerk in verband met de aanleg van de parallelweg Hanzeweg.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort het kunstwerk in de Hanzeweg over de Hoge Vaart, het kunstwerk in de Swifterweg over de Hoge Vaart en het kunstwerk in de Swifterweg over de Hoge Vaart.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen (mogelijk omleiding via de te realiseren brug in de parallelweg)
 2. Uitvoering van de werkzaamheden overdag
 3. Het niet vervangen van de asfaltverharding.
 4. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 5. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
 6. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door de weggebruiker, de inwoners van Biddinghuizen, het doorgaande verkeer en de toeristische-, recreatieve en schoolgaande fietsers
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de gebruikers waaronder de inwoners van Biddinghuizen
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:

1. de veiligheid van de weggebruiker
2. de verbetering van de bereikbaarheid
3. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol provincie: Wegbeheerder en opdrachtgever

Overig: Busmaatschappij, gemeente Dron-
ten en inwoners van Biddinghuizen

Financiën

De totale projectkosten worden geraamd op € 210.000 en worden geheel gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen.

Planning

Vorbereiding: 2010/2011

Uitvoering: 2012

Risico's

Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.

Relaties met andere projecten

[5101] Aanleg parallelweg Hanzeweg en bouw tweede brug in parallelweg Hanzeweg

7101 Aanleg autoweg N23



Problematiek

De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de bestaande wegen in Flevoland Oost komt steeds meer onder druk te staan. Gezamenlijk met de provincies Noord-Holland, Overijssel en de gemeenten in dit gebied wordt gewerkt aan een gefaseerde verbetering van de gehele wegverbinding tussen Alkmaar en Zwolle. In Flevoland is gekozen voor de aanleg van een nieuwe autoweg N23 tussen Lelystad en Dronten en voor het traject Dronten-Kampen is een voorkeur uitgesproken voor uitbouw van de bestaande Hanzeweg (N307).

Beschrijving oplossing

De verbetering van de oost-west verbindingen door de gefaseerde aanleg van de N23 tussen Alkmaar en Zwolle. Voor het gedeelte van de N23 tussen Lelystad en Dronten is besloten tot een gelijktijdige aanleg met de Hanzelijn. De N23 wordt zoveel mogelijk gebundeld met de Hanzelijn en loopt van de A6 bij Lelystad naar de Dronerringweg bij Dronten.

Afbakening

Tot de scope van dit project behoort de aanleg van een autoweg voorzien van Essentiële Herkenbaarheidskenmerken.

Omgevingsanalyse

Regionaal wegverkeer.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer
 Overig: In samenwerking met gemeenten Lelystad en Dronten.

Financiën

De totale kosten voor het project bedragen € 26,8 miljoen (inclusief de extra kosten voor archeologie) voor de periode 2006 tot en met 2012.

Voor het jaar 2012 staat er een bedrag van € 1,16 miljoen gereserveerd waarvan € 0,58 miljoen wordt gedekt uit het investeringsbudget wegen en € 0,58 miljoen uit de BDU.

Planning

Vorbereiding: in 2008 is de planologische procedure afgerond en in 2009 de grondaankoop
 Uitvoering: de aanleg is in 2009 gestart en de openstelling wordt verwacht medio 2012.

Risico's

Meer- en minderwerk is voor risico van de provincie.

Relaties met andere projecten

[13124] N23 werkzaamheden onderliggende wegennet.



(overzichtsfoto van de nieuwe rotonde in de Dronerringweg (N307) tussen Swifterbant en Dronten, welke onderdeel uitmaakt van de nieuwe provinciale weg N23 tussen Dronten en Lelystad. Op de foto is de middencirkel van de rotonde te zien, waar het vrijliggende fietspad in een tunnel onderdoor loopt.)

10108

Bijdrage aanleg tweede rijbaan Groenewoudsetocht en Gooiseweg (Trekkeersveld)**Problematiek**

De gemeente Zeewolde is voornemens in 2012/2013 een ongelijkvloerse aansluiting te maken van Trekkeersveld op de Gooiseweg. De provincie houdt er rekening mee dat de komende jaren een baanverdubbeling van de Gooiseweg wordt uitgevoerd. Het is gewenst ter plaatse van de nieuwe aansluiting de baanverdubbeling eerder uit te voeren.

De gemeente Zeewolde moet in het kader van De Blauwe Diamant de doorvaarthoogte onder de brug in de Gooiseweg over de Groenewoudsetocht verhogen. De gemeente voert dit in 2012 uit. Omdat de provincie de komende jaren ook hier een baanverdubbeling wil uitvoeren (met brug over de tocht) is het gewenst hier ter plaatse dit alvast uit te voeren. Het verkeer kan dan over de 2e rijbaan worden geleid zodat het verkeer geen hinder ondervindt van de verhoging van het huidige kunstwerk over de Groenewoudsetocht.

Beschrijving oplossing

De gemeente werkt het plan voor de ongelijkvloerse aansluiting uit. Het is nog onduidelijk of er ook een aansluiting in de richting van Polderwijk wordt gerealiseerd. De gemeente werkt in samenspraak met de provincie het plan voor de 2e rijbaan bij de Groenewoudsetocht uit.

Afbakening

De provincie draagt bij in de realisering van de tweede rijbaan ter plaatse van de projecten.

Omgevingsanalyse

Betere ontsluiting voor de bewoners en bedrijven in dit deel van Flevoland.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Wegbeheerder en mede-financier
 Overig: Uitvoering vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de gemeente Zeewolde.

Financiën

De kosten van het totale project zijn geraamd op € 5 miljoen. De kosten worden gedekt voor een bedrag van € 2,5 miljoen uit de BDU, € 2,0 miljoen uit het investeringsbudget wegen en € 0,5 miljoen vanuit het infrafonds.

Planning

Vorbereiding: in 2010 is door de gemeente Zeewolde met de voorbereiding gestart
 Uitvoering: de aanleg wordt voorzien in 2012 en 2013.

Risico's

Voortgang van het proces bij de gemeente Zeewolde.

Relaties met andere projecten

De beide projecten moeten passen in de planvorming omtrent de baanverdubbeling van de gehele Gooiseweg.

12122

Onderhoud verharding rotonde Spiekweg - Gelderseweg



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding in 2012 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op de rotonde op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding te vervangen.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de verharding op de rotonde Spiekweg-Gelderseweg
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met het vervangen van de huidige dek- en tussenlaag door een gemodificeerd asfaltmengsel
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rotonde minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen
 2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
 3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
 5. Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding

6. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer en m.n. het aanliggende industriegebied
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en de gebruikers van het aanliggende industriegebied Trekkersveld
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
 4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente Zeewolde en bedrijvenkring Trekkersveld.

Financiën

De kosten voor het vervangen van de verharding zijn geraamd op € 35.000 gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen.

Planning

Vorbereiding: 2011
Uitvoeringsjaar: 2012

Risico's

Op basis van nader onderzoek kan teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien.

Relaties met andere projecten

Geen.

13119

Onderhoud verharding rijbaan Oostvaardersdijk



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (plaatselijk lichte tot matige rafeling, lichte tot matige scheurvorming en diverse reparatievakken) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding in 2012 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Daarnaast is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door de zijkant van de rijbaan te voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Oostvaardersdijk voor het gedeelte van de Pampusweg tot hectometrerings 9.600.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met het verwijderen van de vluchtstrook en vervangen van de huidige dek- en tussenlaag.
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen
 2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
 3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening

gehouden met het aspect duurzaamheid

4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
5. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend
6. Teerhoudendheid van de huidige asfaltbeton verharding
7. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht
9. De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
 4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente Almere en Waterschap
Zuiderzeeland.

Financiën

De kosten voor het onderhoud aan de verharding van de rijbaan zijn geraamd op € 1,3 miljoen gedekt voor een bedrag van € 1,2 miljoen uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en € 50.000 uit het investeringsbudget wegen ten behoeve van de aanleg van kantstrookverruwing en bermverharding in het kader van de verkeersveiligheid.

Planning

Vorbereiding: 2011
Realisatie: 2012

Risico's

- Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden
- Invloed van regelgeving vanuit natuur en milieu i.v.m. de Markerwaard als onderdeel van natura 2000 op het project.

Relaties met andere projecten

Geen.

12121

Onderhoud geluidreducerende deklaag rijbaan Hogering NB en ZB, onderhoud kunstwerk kruising Hogering - Parkwetering Z0



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de verharding in 2012 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt.

Op basis van visuele inspecties blijkt dat het huidige kwaliteitsniveau van het kunstwerk in de Hogering over de Parkwetering dusdanig is dat dit de veiligheid en beschikbaarheid kan gaan beïnvloeden.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Daarnaast is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door het aanbrengen van kantstrookverruwing en bermverharding.

Om de kwaliteit van het kunstwerk op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen is het noodzakelijk de voegovergangen en voegconstructie (totaal 22 meter) van het viaduct te vervangen. Tevens worden er reparaties aan het beton onder de asfaltconstructie uitgevoerd.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort:
 1. Deel van de 2 rijstroken van de noordelijke en zuidelijke rijbaan van de Hogering ter hoogte van de aansluiting met de Neonweg
 2. Deel zuidelijke rijbaan Las na Contrabasweg tot viaduct over de Muziekdreef

3. Op- en Afritten van de zuidelijke rijbaan van de Muziekdreef
 4. De brug in de Hogering over de Parkwetering
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen.
 - Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen
 2. Het vervangen van de huidige dek- en tussenlaag
 3. Het aanbrengen van markering conform de EHK
 4. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 5. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
 6. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend
 7. Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
 8. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
 9. Er is voor dit werk rekening gehouden met nachtwerk ten aanzien van de werkzaamheden aan het kruispunt Neonweg
 10. De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruiker
- Gelet op de omgeving zal geluidsreducerend asfalt worden aangelegd
- De weg zal tijdelijk deels moeten worden afgesloten. In het kader van trajectbenadering om de overlast voor de omgeving te beperken wordt tegelijkertijd het asfalt op het kunstwerk vervangen
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 - de veiligheid van de weggebruiker
 - de verbetering van de bereikbaarheid
 - een verhoging van het comfort voor de gebruiker
 - het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder

Overig: Gemeente Almere en Rijkswaterstaat IJsselmeergebied.

Financiën

De kosten voor het onderhoud aan de verharding en aan het kunstwerk is geraamd op € 365.000. Daarvan wordt € 315.000 gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en € 50.000 uit het investeringsbudget wegen ten behoeve van de kantstrookverruwing in het kader van de verkeersveiligheid.

Planning

Voorbereiding: 2011

Realisatie: 2012

Risico's

- Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden
- Uit de nog door een externe partij uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.

Relaties met andere projecten

Geen.

10128

Aanbrengen natuurvriendelijke oever Lemstervaart



Problematiek

Op basis van de KaderRichtlijn Water (KRW) zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt over verbetering van de waterkwaliteit in de Noordoostpolder. Met dit project wordt een start gemaakt met de aanleg van in totaal 29 kilometer NVO.

Beschrijving oplossing

Het aanleggen van natuurvriendelijke oevers draagt bij aan de verbetering van de waterkwaliteit. DLG³ heeft een pré-verkenning gemaakt met mogelijke locaties en typen aan te leggen oevers. De Lemstervaart (oostoever) is daarin als meest kansrijke vaart genoemd. Op basis daarvan zijn voorbereidingen gaande om te bepalen waar welk type oever met welke lengte aangelegd kan worden.

Afbakening

De oevers worden aangelegd aan de oostkant van de Lemstervaart.

Omgevingsanalyse

De oevers worden aangelegd op basis van de KaderRichtlijn Water. Domeinen (agentschap Onroerende Zaken) is eigenaar van het grootste deel van de oever, met Rijkswaterstaat en Staatsbosbeheer als direct verantwoordelijken. Het Flevolandschap is beheerder van een deel van de oever. Naast verbetering van de waterkwaliteit wordt een bijdrage geleverd aan de diversificatie van de oever op het gebied van de natuurlijke habitat. Het draagt ook bij aan de toeristisch-recreatieve belevingswaarde van het gebied voor de recreatie-toervaart.

³ DLG staat voor Dienst Landelijk Gebied en is een agentschap van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Vaarwegbeheerder en opdrachtgever

Overig: Rijkswaterstaat, Waterschap Zuiderzeeland, Flevolandschap, Staatsbosbeheer, gemeente Noordoostpolder, LTO Nederland project maakt onderdeel uit van het PMJP-programma.

Financiën

Voor het aanleggen van de natuurvriendelijke oevers langs de Lemstervaart gedurende de periode 2011-2014 is een bedrag gereserveerd van € 1.173.000 waarvan in 2012 naar verwachting € 493.000 wordt geïnvesteerd. De investering wordt gedekt uit het investeringsbudget vaarwegen in het kader van het PMJP-programma voor een bedrag van € 651.000 en vanuit een synergie bijdrage van het DLG van € 522.000.

Planning

Vorbereiding: 2010
Uitvoering: 2011 tot en met 2014

Risico's

- RWS geeft geen vergunning om de oevers aan te leggen.
- Geen medewerking van Flevolandschap.
- Er zijn onvoldoende middelen en mogelijkheden om de vrijkomende grond af te voeren.

Relaties met andere projecten

Overige projecten met betrekking tot de aanleg van natuurvriendelijke oevers in de NOP.



11309

Groot onderhoud Urkersluis



Problematiek

Om de overlast voor de burger te beperken en uit efficiency redenen is het provinciale beleid dat eens in de zeven jaar groot onderhoud wordt gepleegd aan de sluiscomplexen. De noodzakelijke werkzaamheden zijn op basis van visuele inspecties in beeld gebracht.

Beschrijving oplossing

Om de sluiscomplexen te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft wordt o.a. revisie uitgevoerd aan de beweegbare brug, de seinen vervangen, groot onderhoud uitgevoerd aan het betonwerk, de metalen brugklap en leuningen geconserveerd.

Afbakening

De drooglegging van de kolk moet buiten het vaarseizoen worden gepland, zodat het groot onderhoud relatief tot weinig overlast leidt bij de scheepvaart.

Omgevingsanalyse

- De instandhouding via groot onderhoud gebeurt om de bedrijfszekerheid van de sluis voor de beroeps- en pleziervaart te garanderen. De tijdelijke afsluiting van de sluis zal dan ook met hen gecommuniceerd moeten worden.
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Vaarwegbeheerder en opdrachtgever
Overig: Waterschap Zuiderzeeland en Schuttevaer⁴

Financiën

De projectkosten bedragen € 500.000 geheel gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen.

Planning

Vorbereiding: 2010/2011
Uitvoering: 2012

Risico's

- Het onderhoud betekent, dat de sluis voor enige tijd moet worden drooggelegd. Dit benadeelt de beroepsvaart, die voor schepen langer dan 39 meter formeel geen alternatief heeft om de polder in te varen.
- Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.

Relaties met andere projecten

Geen.

⁴ De Schuttevaer behartigt namens de beroepsbinnenvaart de belangen op het gebied van nautisch-technische zaken en de natte infrastructuur voor de binnenvaart.



12311

Vervangen remmingwerken Tollebekerbrug



Problematiek

De remmingwerken bij de brug zijn in slechte staat en de technische levensduur is verlopen.

Beschrijving oplossing

Doel is om de remmingwerken in functioneel opzicht te verbeteren door vervanging zodat de veiligheid en beschikbaarheid wordt gewaarborgd.

Omgevingsanalyse

- Belanghebbenden zijn de beroepsvaart en recreatietoervaart.
- Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid.
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol provincie: Vaarwegbeheerder en opdrachtgever

Overig: -

Financiën

De projectkosten zijn geraamd op € 200.000 gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen.

Planning

Vorbereiding: 2011

Uitvoering: 2012

Risico's

Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.

Relaties met andere projecten

Geen.

12326

Vastzetten aandrijvingshuis en revisie aandrijving brugdelen Noordersluis



Problematiek

Op basis van visuele inspecties is geconstateerd dat de stalen frames van de aandrijfwerken van beide brugdelen onvoldoende vast zitten op de betonnen onderbouw. Dit kan de veiligheid en beschikbaarheid op korte termijn beïnvloeden.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit en veiligheid te borgen worden de frames van de aandrijvingen bevestigd op een nieuw aan te brengen betonnen voet. In combinatie met het bevestigen worden de aandrijvingen gereviseerd.

Omgevingsanalyse

- De instandhouding door middel van groot onderhoud gebeurt om de bedrijfszekerheid van de sluis voor de weggebruikers en beroeps- & pleziervaart te garanderen.
- Om de overlast voor de omgeving te beperken wordt de aandrijving naast het herbevestigen tegelijkertijd gereviseerd.
- Omdat de Noordersluis uit twee delen bestaat worden de werkzaamheden per brugdeel uitgevoerd zodat het andere brugdeel via verkeersmaatregelen voor verkeer beschikbaar is.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol Provincie: Opdrachtgever en vaarwegbeheerder
 Overig: Schuttevaer

Financiën

De kosten voor de onderhoudswerkzaamheden aan de Noordersluis zijn begroot op € 150.000 geheel gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks vaarwegen.

Planning

Vorbereiding: 2011
 Uitvoeringsjaar: 2012

Risico's

Gedurende de uitvoering van de werkzaamheden kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.

Relaties met andere projecten

Geen.

06321

Afstandsbediening objecten en bruggen in Flevoland



Problematiek

De openingstijden van de provinciale sluisen en bruggen is beperkt. Slecht twee van de vijftien sluisen kennen openingstijden van 6:00 - 22.00 uur. In de Basis Recreatie Toervaart Netwerk (BRTN) worden deze openingstijden als knelpunten gekenmerkt.

Beschrijving oplossing

Doelstelling van het project is volledig operationele bediening op afstand van alle provinciale bruggen en sluisen in Flevoland middels glasvezel vanuit één bedieningscentrale op het terrein van de Noordersluis te Lelystad. Met het project worden de knelpunten uit het BRTN opgeheven (langere openingstijden), wordt de bediening efficiënter (minder personeel) en een aantrekkelijker werkaanbod gerealiseerd voor het bedieningspersoneel.

Afbakening

- In de planstudiefase zijn verschillende scenario's onderzocht waarbij onder andere beoordeeld is of de objecten vanuit één of meerdere locaties op afstand kunnen worden en naar een mogelijke samenwerking met Rijkswaterstaat. Uiteindelijk is de onderhandeling met Rijkswaterstaat op niets uitgelopen en is uit onderzoek gebleken dat bediening vanuit één locatie het meest efficiënt is. Daarom is gekozen voor centrale bediening vanuit een nieuw te realiseren bedieningsgebouw op het terrein van de Noordersluis.

- Ten aanzien van kwaliteit is het belangrijk dat de afstandsbediening een hoge beschikbaarheid en betrouwbaarheid heeft en de veiligheid voor het verkeer gewaarborgd is.
- Voor de realisatie van het bedieningsgebouw is geen bestemmingsplanprocedure nodig, wel is er een omgevingsvergunning en een watervergunning nodig. Voor de werkzaamheden op de sluisen zijn ook watervergunningen benodigd.
- Het project richt zich op de objecten van de provincie Flevoland; de bruggen en sluisen die momenteel onder verantwoordelijkheid van de provincie vallen. Buiten het project vallen de objecten van anderen, die op of in nabijheid van de corridor liggen.

Het project omvat de volgende objecten en/of locaties:

Sluis-Brug combinatie	Sluis	Brug	Communicatie infrastructuur	Locatie bediening gebouw
Zuidersluis	Blauwe Dromer	Elburgerbrug	Tracés UNet	Terrein naast de Noordersluis
Noordersluis	Larsersluis	Vollenhovenbrug	Urk - Tollebeek	
Ketelsluis	Vaartsluis	Tollebekerbrug	Ketelsluis - Kampersluis	
Urkersluis		Arie de Witbrug	Zuidersluis - Vaartsluis	
Friese Sluis		Zwolsebrug (fietsbrug)		
Voorstersluis				
Marknessersluis				

Omgevingsanalyse

- De gebruikers van het projectresultaat zijn de beroepsvaart en de recreatievaart. De bruggen hebben ook een rol in het overige verkeer.
- Bij de volgende partijen dient draagvlak worden gecreëerd:
 1. Gemeenten
 2. Waterschap
 3. Scheepvaartorganisaties
 4. Bedieningsmedewerkers
 5. Omwonenden
- De beoogde maatschappelijke effecten zijn:
 1. Efficiencyverbeteringen, c.q. lagere exploitatielasten bediening objecten
 2. Verbeterde bereikbaarheid door langere openingstijden objecten
 3. Oplossen van 121,1 kilometer knelpunten landelijke vaarroutes (beschikking subsidie p-MJP)
 4. Gevarieerder werkaanbod bedieningsmedewerkers
 5. Voorkomen personeelstekort door natuurlijk verloop
 6. Verbeterde veiligheid door veiligheidsmaatregelen.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol Provincie: Opdrachtgever en initiatiefnemer
 Overig: p-MJP, Schuttevaer, Waterschap ZZL

Financiën

Voor de realisatie van het op afstand bedienen van de vaarwegobjecten en de aanleg van een nieuwe bedieningcentrale is een bedrag begroot van € 7.072.000 voor de periode 2012 en 2013. Door het op afstand bedienen van de vaarwegobjecten is op termijn sprake van efficiency winst dat als dekking dient voor de helft van het krediet. De andere helft van het krediet wordt gedekt vanuit het p-MJP.

Planning

In het project is tijd een cruciale succesfactor. Een tijdige realisatie van het centrale bedieningsgebouw is essentieel om voldoende tijd over te houden voor het bouwen van het systeem voor afstandsbediening, het testen van het systeem en het inwerken van de bedieningsmedewerkers. De volgende beheersmaatregelen worden genomen:

- Van het project wordt een hoofdplanning gemaakt
- Van ieder deelproject wordt een detailplanning gemaakt
- Vierwekelijks wordt een voortgangsrapportage opgesteld en de planning bijgesteld

De uitvoering zal plaats vinden gedurende de periode 2012 en 2013.

Risico's

Gelet op de complexiteit van het project zijn voor de beheersing van de risico's de volgende maatregelen genomen:

1. Vierwekelijks wordt een voortgangsrapportage opgesteld en de het risicodossier bijgesteld
2. Per kwartaal worden het risicodossier voorgelegd aan de gedeputeerde
3. Bij aanvang van iedere fase van een deelproject wordt vastgesteld welke risico's en beheersmaatregelen gelden voor die fase, deze worden opgenomen in het werkplan
4. Bij afsluiting van een fase van een deelproject wordt gecontroleerd of de beheersmaatregelen uitgevoerd zijn en de risico's zijn ondervangen.

Mogelijke risico's zijn o.a. :

- Beoogde locatie bedieningscentrale niet mogelijk door aanwezige kabels en leidingen

- Producten niet op tijd gereed door gebrek aan: informatie, kennis, capaciteit
- Vergunningen worden niet op tijd verkregen.
- Er wordt bezwaar gemaakt tegen de vergunningen
- Werken in de bodem kan alleen buiten stormseizoen (17 maart t/m 17 oktober)
- Bouw loopt vertraging op door niet-werkbare dagen
- Beschadigen kabels en leidingen

Relaties met andere projecten

Er dient rekening gehouden te worden met diverse projecten niet-jaarlijks onderhoud wegen & vaarwegen en in het bijzonder het project reconstructie Vollenhoverbrug.



13121

Bijdrage aanleg natuurvriendelijke oever Hoge Vaart (OostvaardersWold)



Problematiek

Door de uitgangspunten van het project Oostvaarderswold, waarbij de natuurvriendelijke oevers naast de verbetering van de waterkwaliteit op basis van de Kader Richtlijn Water (KRW) ook moet dienen als fauna uittreed plaats, dient de plaats waar het Oostvaarderswold de Hoge Vaart kruist heringericht te worden.

Beschrijving oplossing

De oevers worden deels vergraven om het beter aan te laten sluiten bij de landschappelijke en biologische eisen van het Oostvaarderswold.

Afbakening

De oevers krijgen een meer natuurvriendelijke vormgeving, waarvan de randvoorwaarden en inrichting wordt bepaald door het project Oostvaarderswold.

Omgevingsanalyse

Naast verbetering van de waterkwaliteit wordt een bijdrage geleverd aan de diversificatie van de oever op het gebied van de natuurlijke habitat. Het draagt ook bij aan de toeristisch-recreatieve belevingswaarde en de ecologie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Vaarwegbeheerder en financier
 Overig: Waterschap ZZL, projectorganisatie Oostvaarderswold en p-MJP.

Financiën

Voor de totale bijdrage gedurende de periode 2012 en 2013 is € 800.000 gereserveerd waarvan € 600.000 wordt bijgedragen vanuit de p-MJP gelden en € 200.000 vanuit het investeringsbudget vaarwegen.

Planning

Vorbereiding: 2011
 Uitvoering: 2012/2013

Risico's

- Er zijn onvoldoende mogelijkheden om de vrijkomende grond af te voeren.

Relaties met andere projecten

Project Oostvaarderswold

VOORBEREIDING 2013



Wegen

1. Onderhoud verharding rijbaan Domineesweg, aanpassen halte Nagele en onderhoud verharding rijbaan Nagelerweg
2. Onderhoud verharding rijbaan en fietspad Steenwijkerweg, onderhoud verharding fietspad Vollenhoverweg
3. Verhogen verkeersklasse brugklap Friesesluis
4. Onderhoud kunstwerk Muntweg - Lemstervaart
5. Opwaarderen weg Markerwaarddijk
6. Werkzaamheden onderliggende wegennet N23
7. Onderhoud verharding rijbaan en aanleg ontsnipperende voorziening Houtribweg
8. Onderhoud verharding rijbaan Biddingringpad
9. Onderhoud verharding rijbaan en verbeteren verkeersafwikkeling Larserweg
10. Aanbrengen boombeplanting Biddingweg
11. Bijdrage aanleg tweede rijbaan Groenewoudsetocht en Gooiseweg (Trekkersveld)

Wegen

12. Onderhoud verharding Dronterringweg en Kamperhoekweg, aanleg rotondes Dronterringweg - Biddingweg en Dronterringweg - De Poort
13. Onderhoud verharding fietspad en rijbaan Slingerweg
14. Onderhoud kunstwerk Waterlandse weg, Vogelweg, Hogering, Buitenring, Tussenring
15. Bijdrage busbaan Pampusweg - Hollandse brug
16. Aanleg tweede rijbaan Gooiseweg (Spiekweg - Nijkerkerweg)

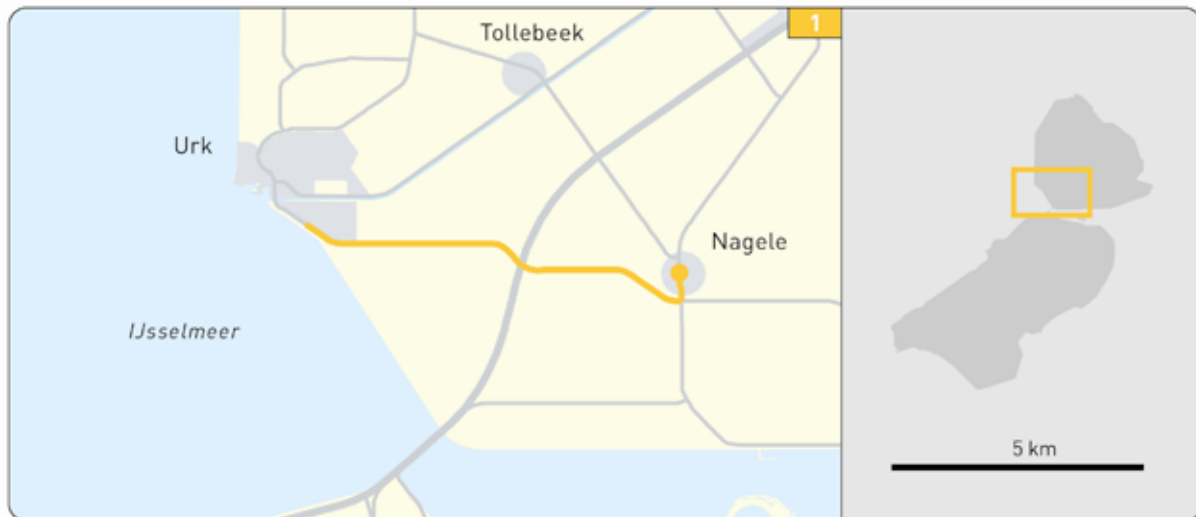
Vaarwegen

- A. Aanbrengen natuurvriendelijke oever Lemstervaart
- B. Groot onderhoud Elburgerbrug
- C. Vervanging aandrijving sluisdeuren Noordersluis
- D. Bijdrage aanleg natuurvriendelijke oever Hoge Vaart (OostvaardersWold)
- E. Afstandbediening objecten en bruggen in Flevoland



13112

Onderhoud verharding rijbaan Domineesweg, aanpassen halte Nagele en onderhoud verharding rijbaan Nagelerweg



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (matige rafeling en matige tot plaatselijk ernstige scheurvorming) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding in 2013 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt.

Daarnaast vinden er op deze provinciale wegen regelmatig ongevallen plaats ten gevolge van het van de weg raken van voertuigen. De OV-halte Nagele is onvoldoende geschikt voor minder validen.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbanen op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Tevens is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding de weg te verbreden conform de provinciale richtlijnen en aan de zijkant te voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Domineesweg van de bebouwde komgrens Urk tot de rijksweg A6 (aansluiting Ovonde)
- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Domineesweg voor het gedeelte van de rijksweg A6 tot de Ploegstraat en de rijbaan van de Nagelerweg voor gedeelte van de Dominees-

weg tot bebouwde komgrens Nagele

- Met betrekking tot de kunstwerken over de Abstocht en professor Brandsmarocht is rekening gehouden met het vervangen van de huidige deklaag en het aanbrengen van een waterwerend membraan
- De bushalte in Nagele wordt toegankelijker gemaakt voor minder validen conform de vigerende eisen. Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 - Verkeersmaatregelen
 - Het aanbrengen van markering conform de EHK
 - Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 - Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
 - De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend
 - Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
 - Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
 - Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht
 - De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer en omwonenden.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden
- In het kader van overlastmanagement wordt de bushalte in Nagele aangepast tegelijkertijd met de werkzaamheden aan de Nagelerweg
- Combinatie van werkzaamheden in één project leidt ertoe, dat de overlast voor het weg- en vaarwegverkeer tot een minimum wordt beperkt
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
 4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder

Overig: Gemeente Urk & NOP, RWS en omwonenden

Financiën

Voor dit project is een totaalbedrag geraamd van € 1.755.000 waarvan € 1.420.000 wordt gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen, € 310.000 uit het investeringsbudget wegen en € 25.000 uit de BDU, onderdeel verbeteren toegankelijkheid OV-haltevoorziening.

Planning

Vorbereiding: 2011/2012

Realisatie: 2013

Risico's

- Op basis van naderonderzoek kan er teerhoudend materiaal aangetroffen worden
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden
- Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen.

Relaties met andere projecten

Geen.

13113

Onderhoud verharding rijbaan en fietspad Steenwijkerweg, onderhoud verharding fietspad Vollenhoverweg



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (plaatselijk matige tot ernstige randschade, oneffenheden en reparatievakken) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding en fietspadverharding in 2013 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan en het fietspad op het gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Tevens is het wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren door het aanbrengen van kantstrookverruwing en bermverharding.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Steenwijkerweg voor het gedeelte van de Vollenhoverweg tot de Ettenlandseweg.
- Tot de scope van dit project behoren de fietspaden van de Steenwijkerweg (gedeelte van de Vollenhoverweg tot aan de Ettenlandseweg) en de Nagelerweg (het gedeelte van de Steenwijkerweg tot aan de Ettenlandseweg).
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen.
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van het fietspad minimaal 20 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen.

- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen
 2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
 3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
 5. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend
 6. Het aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande asfaltbeton verharding
 7. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
 8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht
 9. De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer (incl. toeristische en recreatieve fietsers) en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden
- Combinatie van werkzaamheden in één project leidt ertoe, dat de overlast voor het weg- en vaarwegverkeer tot een minimum wordt beperkt

- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
 4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
 Overig: Gemeente Noordoostpolder,
 provincie Overijssel en omwonenden

Financiën

Totale kosten voor het project zijn geraamd op € 1.660.000 gedekt voor een bedrag van € 1.590.000 uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en voor een bedrag van € 70.000 uit het investeringsbudget wegen ten behoeve van de aanleg van kantstrookverruwing en bermverharding in het kader van de verkeersveiligheid.

Planning

Voorbereiding: 2011/2012

Realisatie: 2013

Risico's

- Op basis van naderonderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden
- Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen.

Relaties met andere projecten

Geen.

12309

Verhogen verkeersklasse brugklap Friesesluis



Problematiek

De brugklap is niet meer geschikt voor het hedendaagse vrachtverkeer. De breedte is niet goed voor de combinatie van auto's, fietsverkeer en voetgangers. Rijdek en onderbouw zijn niet geschikt voor de zwaarste verkeersklasse. Er is een beperking aangegeven voor de aslast, maar uit controle blijkt dat men zich onvoldoende houdt aan deze beperking. Dit leidt op termijn tot verkeersonveilige situaties, schade aan de brugklap en de betonnen landhoofden.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de brug te borgen wordt de brugklap vervangen, hydraulische installatie vervangen en de onderbouw aangepast voor de zwaarste verkeersklasse. Tegelijkertijd wordt er groot onderhoud gepleegd aan de loopbrug en de sluisdeuren.

Afstemming moet plaatsvinden met de nabijgelegen betonnen brug in de Gemaalweg bij gemaal Buma. Nagegaan moet worden of er een vrijliggende fietsvoorziening nodig is.

Afbakening

- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen
 2. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 3. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
 4. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker
- Combinatie van werkzaamheden in één project leidt ertoe, dat de overlast voor het weg- en vaarwegverkeer tot een minimum wordt beperkt.
- De drooglegging van de kolk moet buiten het stormseizoen en buiten het vaarseizoen worden gepland zodat het relatief tot weinig overlast leidt bij de scheepvaart.
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
 4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder

Overig: Schuttevaer, waterschap Zuiderzeeland, gemeenten NOP en Lemsterland

Financiën

De kosten zijn geraamd op € 2.020.000 gedekt voor een bedrag van € 750.000 uit het investeringsbudget wegen, € 750.000 uit de BDU, € 500.000 uit de

voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen en € 20.000 uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen.

Planning

Vorbereiding: 1e kwartaal 2012: verkenning (voorkeursoplossing)
2e kwartaal 2012: planuitwerking (algemeen plan)
2e helft van 2012: besteksgereedmaken
Realisatie: 2013

Risico's

- Gelet op de staat van onderhoud dient de brug en de kelder van de brug frequent gecontroleerd te worden op scheurvorming
- Uit de nog door een externe partij uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.

Relaties met andere projecten

Geen.



13303

Onderhoud kunstwerk Muntweg - Lemstervaart



Problematiek

Naar aanleiding van een uitgebreide inspectie van het kunstwerk in de Muntweg over de Lemstervaart is geconstateerd dat de betonconstructie van de landhoofden en de steunpunten in een slechte staat zijn. Dit kan in de nabije toekomst de veiligheid en beschikbaarheid van het kunstwerk beïnvloeden.

Beschrijving oplossing

Om de kunstwerken te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft, wordt het noodzakelijk geacht om o.a. de voegconstructie te herstellen, beton van de landhoofden te repareren en te conserveren, hemelwaterafvoer aan te passen en de taludbekleding te herstellen.

Afbakening

- De brug in de Muntweg over de Lemstervaart. Het viaduct over de A6 valt buiten de scope van dit project
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen
 2. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 3. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer,

omwonenden, instanties en bedrijven gevestigd aan Het Hooiveld

- De brug ligt in de aanrij route vanaf de A6 naar een nabijliggend hotel en tankstation
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker en omwonenden
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol provincie: Wegbeheerder en opdrachtgever

Overig: Rijkswaterstaat, Waterschap Zuiderzeeland, gemeente NOP en omwonenden

Financiën

Voor het onderhoud aan het kunstwerk is € 150.000 geraamd geheel gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen.

Planning

Vorbereiding: 2011/2012

Uitvoering: 2013

Risico's

- Uit de nog door een externe partij uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden.

Relaties met andere projecten

Geen.



12104

Opwaarderen weg Markerwaarddijk**Problematiek**

De Markerwaarddijk tussen Lelystad en Enkhuijzen is een ongeveer 25 kilometer lange enkelbaans autoweg met smalle vluchtstroken. De weg ligt op een dijk en wordt bereden door regelmatige gebruikers (forenzen) maar ook door recreanten. De verkeersintensiteit blijft redelijk stabiel (ca. 9.000 motorvoertuigen per dag). De afgelopen jaren hebben er regelmatig ernstige frontale aanrijdingen plaats gevonden waarbij automobilisten op de tegemoetkomende rijstrook terecht komen, zonder dat er sprake is van een inhaalmanoeuvre.

Delen van de verhardingsconstructie zijn als gevolg van ouderdom en gebruik in kwaliteit afgenomen. Op basis van de huidige kwaliteit kan uitstel van onderhoud leiden tot afname van het comfort en mogelijk ook van nadelige invloed zijn op de verkeersveiligheid. De provincie vindt het probleem van de verkeersonveiligheid zo groot dat op korte termijn maatregelen nodig worden gevonden.

Beschrijving oplossing

De verkeersveiligheid op de Markerwaarddijk wordt verbeterd door de ruimte tussen de asstrepen van de weg te vergroten en het aanbrengen van een verruwing in de as en de vluchtstroken. Het inhaalverbod op belangrijke delen van de weg blijft gehandhaafd. Daarnaast wordt een informatiesysteem geplaatst om de weggebruikers te informeren c.q. te waarschuwen over bijzondere situaties die zich kunnen voordoen op deze weg. Met de politie zal worden overlegd om dit systeem op termijn te

combineren met een trajectcontrole op snelheid.

Vanwege de slechte onderhoudstoestand wordt in 2012/2013 over 17 kilometer van de Markerwaarddijk niet-jaarlijks onderhoud uitgevoerd aan de verhardingen. Gelijktijdig met deze werkzaamheden kan de verbrede asmarkering en de verruwing in de as en de vluchtstroken worden aangebracht.

Afbakening

- Oplossingsvarianten zijn verkend binnen het bestaande profiel van de dijk. Het breder maken van de dijk eventueel in combinatie met een fysieke rijbaanscheiding is mede gelet op de financiële consequenties geen optie.
- Daarnaast bleek dat er aan een fysieke rijbaanscheiding ook nadelen kleven ten aanzien van beheer, gladheidbestrijding (sneeuw ruimen) en calamiteitenbestrijding.
- Een verbreding van de vluchtstrook wordt gezien de geringe breedte op de dijk en de daarvoor noodzakelijke maatregelen en hoge kosten nu niet overwogen. Deze maatregel kan wellicht worden meegenomen bij de versterking van de dijk die Rijkswaterstaat in de toekomst moet uitvoeren.

Omgevingsanalyse

- In verband met de uitvoering van het niet-jaarlijks onderhoud dient in 2012 rekening gehouden te worden met ernstige verkeersshinder op de Markerwaarddijk. Omdat afsluiten van de Markerwaarddijk vanwege grote omrijafstanden geen optie is dient het werk gefaseerd

te worden uitgevoerd waarbij gebruik zal worden gemaakt van verkeersregelininstallaties. De werkzaamheden worden zoveel mogelijk in verkeersluwe periodes gepland maar vanwege de beperkte ruimte op de dijk kan verkeershinder en vertraging voor de weggebruiker, zijnde het fiets- en autoverkeer tussen de provincies Flevoland en Noord-Holland, niet voorkomen worden.

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
 4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer

Overig: Rijkswaterstaat (dijkbeheerder)

Financiën

De totale kosten van het opwaarderen van de Markerwaarddijk is begroot op € 4,8 miljoen. Voor het jaar 2012 staat een bedrag gereserveerd van € 1,9 miljoen.

De kosten worden als volgt gedekt:

- € 2,8 miljoen uit de voorziening NJO wegen
- € 1 miljoen uit de BDU
- € 1 miljoen uit het investeringenbudget wegen.

Planning

Vorbereiding: In 2009 is de voorbereiding gestart met het uitvoeren van een geotechnische toets in overleg met RWS ten behoeve van het verkrijgen van een watervergunning van RWS

Uitvoering: De aanleg wordt voorzien in 2012 en 2013.

Risico's

De Markerwaarddijk is een belangrijke verbinding tussen de Provincie Flevoland en Provincie Noord-Holland. Daarom dient er bijzondere aandacht te zijn voor het afsluiten van deze verbindingsweg.

Relaties met andere projecten

- De Markerwaarddijk is onderdeel van de verbetering van de oost-west verbinding door de gefaseerde aanleg van de N23 tussen Alkmaar en Zwolle.
- Het opwaarderen c.q. veiliger maken van de Markerwaarddijk maakt onderdeel uit van een pakket van maatregelen, waartoe begin 2009 is besloten door de provincie Flevoland, om de negatieve gevolgen van de kredietcrisis voor de economie te beperken door het versneld uitvoeren van een aantal projecten.

7101

Werkzaamheden onderliggende wegennet N23**Problematiek**

Momenteel wordt als onderdeel van de aanleg van de N23 Alkmaar-Zwolle het traject Lelystad-Dronten aangelegd. Medio 2012 wordt de autoweg in gebruik genomen. Wanneer de N23 wordt opengesteld dienen een aantal randzaken in het onderliggend wegennet te worden gerealiseerd om sluisverkeer te ontmoedigen in het kader van de verkeersveiligheid.

Beschrijving oplossing

De doelstelling van het project is een goede verantwoorde verkeersstroom op het onderliggende wegennet van de N23 door het treffen van fysieke verkeersmaatregelen, zoals het plaatsen van bewegwijzering, verkeersdrempels, markeringen en paaltjes. Hierbij speelt veiligheid en geluid een belangrijke rol.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort het onderliggende wegennet rondom de autoweg N23 langs het traject Lelystad-Dronten
- In de projectdefinitie zijn de kosten met betrekking tot het eventueel overdragen van wegen en fietspaden naar gemeenten buiten beschouwing gelaten
- In de projectdefinitie is er vanuit gegaan dat er geen vergunningen of gronden moeten worden verworven
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen
 2. Het aanbrengen van markering conform de

EHK

3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer (incl. toeristische en recreatieve fietsers) en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers, gemeenten en omwonenden
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Wegbeheerder en opdrachtgever
 Overig: Gemeenten

Financiën

De kosten voor de werkzaamheden aan het onderliggende wegennet zijn begroot op € 300.000 gedekt vanuit het investeringsbudget wegen.

Planning

Vorbereiding: 2011/2012
 Realisatie: 2013

Risico's

Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen.

Relaties met andere projecten

[07101] Aanleg autoweg N23 (Lelystad-Dronten).



13116

Onderhoud verharding rijbaan en aanleg ontsnipperende voorziening Houtribweg**Problematiek**

Op basis van het huidige schadekenmerken (plaatselijk lichte tot matige rafeling en diverse reparatievakken) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding in 2013 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt. Het project omvat de aanleg van een voorziening ten behoeve van de ontsnippering van kleine zoogdieren, waaronder de das. Uit onderzoek is gebleken dat door de huidige versnippering van de populaties de aanleg van een faunatunnel is gewenst.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Ten behoeve van het verbeteren van de verkeersveiligheid wordt kantstrookverruwing en bermverharding toegepast. Als ontsnipperende voorziening voor de kleine zoogdieren wordt een faunatunnel onder de Houtribweg aangelegd.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Houtribweg voor het gedeelte van de rotonde Parlaan tot de rijbaansplitsing en van rijbaansplitsing tot inrit NS
- Exacte locatie, maatregel en inrichting voor wat betreft de aanleg van een faunatunnel wordt in 2011 nader uitgewerkt
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder

het kwaliteitsniveau 'matig' komen.

- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen
 2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
 3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
 5. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend
 6. Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
 7. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
 8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht
 9. De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker
- Combinatie van werkzaamheden in één project leidt ertoe, dat de overlast voor het weg- en vaarwegverkeer tot een minimum wordt beperkt
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:

1. de veiligheid van de weggebruiker
2. de verbetering van de bereikbaarheid
3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
4. het beschermen van kwetsbare diersoorten in Flevoland
5. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder

Overig: Gemeente Lelystad

Financiën

De projectkosten zijn geraamd op € 620.000 gedekt voor een bedrag van € 540.000 uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en € 80.000 uit het investeringsbudget wegen ten behoeve van de aanleg van kantstrookverruwing en bermverharding in het kader van de verkeersveiligheid.

Planning

Voorbereiding: 2011/2012

Realisatie: 2013

Risico's

- Op basis van naderonderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden.

Relaties met andere projecten

Geen.

13117

Onderhoud verharding rijbaan Biddingringpad



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (lichte tot matige oneffenheden en lichte tot matige rafeling) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaan in 2013 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van het Biddingringpad voor het gedeelte van de Swifterweg tot aan de Harderringweg
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen
 2. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 3. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
 4. Het aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande asfaltbeton verharding
 5. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
 6. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht

7. De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker en omwonenden
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
 4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
 Overig: Gemeente Dronten

Financiën

De kosten voor het onderhoud aan de verharding zijn begroot op € 570.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen.

Planning

Vorbereiding: 2011/2012

Realisatie: 2013

Risico's

- Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien.

- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden.

Relaties met andere projecten

Geen.

13122

Onderhoud verharding rijbaan en verbeteren verkeersafwikkeling Larserweg**Problematiek**

Op basis van het huidige schadekenmerken is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding in 2013 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt. Daarnaast stagneert de verkeersafwikkeling op het kruispunt A6-Larserweg in de spitsuren.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding te vervangen. Vanuit het 'Beter Benutten-principe'⁵ wordt een aanpassing van het kruispunt A6-Larserweg voorbereid om de doorstroming te verbeteren.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de zuidelijke rijbaan van de Larserweg tussen de Lage Vaart en de eerste las na de tweede VRI (ter hoogte van de busoprit)
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met het vervangen van de huidige dek- en tussenlaag in verband met de aanwezigheid van spoorvorming
- Realisatie van dit project vindt samen plaats met het project verbeteren doorstroming Larserweg-A6
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:

1. Verkeersmaatregelen
2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
5. Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
6. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
7. Het uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht
8. De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
 4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

⁵ Het ministerie van I&M is met de regio en het bedrijfsleven aan de slag gegaan met het opstellen van een maatregelenpakket 'Beter Benutten'. De gedachte achter 'Beter Benutten' is dat kosteneffectieve en praktisch bewezen benuttingsmaatregelen (bijvoorbeeld: verkeersmanagement, oplossen van knelpunten in het netwerk en vraagbeïnvloeding) op korte termijn worden ingezet om de doorstroom c.q. bereikbaarheid blijvend te verbeteren.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente Lelystad, RWS en
aanliggende bedrijven.

Financiën

De totale projectkosten zijn geraamd op € 550.000 waarvan € 450.000 wordt gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en € 100.000 uit het investeringsbudget wegen en een bijdrage vanuit Beter-Benutten.

Planning

Vorbereiding: 2011 financiering vanuit Beter-Benutten
1e kwartaal 2012: verkenning/
voorkeursoplossing aanpassing
vormgeving in afstemming met
het rijk en gemeente Lelystad
2e kwartaal 2012: planuit-
werking/algemeen plan
2e helft 2012: besteksgereed
maken
Uitvoeringsjaar: 2013

Risico's

- Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien
- Uit de technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen
- Afstemming oplossing Beter-Benutten met het rijk en gemeente vraagt meer tijd.

Relaties met andere projecten

Aanpassing op rijks- en gemeentelijk wegennet Beter-Benutten.

12201

Aanbrengen boombeplanting Biddingweg



Problematiek

Het project omvat twee aanplantprojecten in het kader van het PMJP (Biddingweg en Houtribweg). De aanplantprojecten zijn gewenst vanuit het herstel van de beplantingstructuur langs provinciale wegen.

Beschrijving oplossing

Het aanplanten van bomen is gewenst vanwege de grote rol die deze beplanting vervult in de groenstructuur van de provincie Flevoland.

Omgevingsanalyse

- Het realiseren en in standhouden van de wegbeplanting langs provinciale wegen is gewenst vanwege de grote rol die deze beplanting vervult in de groenstructuur van Flevoland. Daarnaast draagt het aanwezig zijn van beplanting langs de provinciale wegen bij aan de beleving voor de weggebruiker.
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, in het kader van maatschappelijke effecten, bij aan:
 - de groenstructuur van de provincie Flevoland
 - de beleving voor de weggebruiker (incl. recreatieve fietsers) en omwonenden
 - de ecologie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
 Overig: -

Financiën

Voor het aanbrengen van boombeplanting is een bedrag gereserveerd van € 45.000 gedekt vanuit de PMJP-bijdrage voor het ontwikkelen en herstellen van beplanting langs wegen.

Planning

Vorbereiding: 2012
 Uitvoering: 2013

Risico's

- Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen.

Relaties met andere projecten

Geen.



10108

Bijdrage aanleg tweede rijbaan Groenewoudsetocht en Gooiseweg (Trekkeersveld)



Problematiek

De gemeente Zeewolde is voornemens in 2012/2013 een ongelijkvloerse aansluiting te maken van Trekkeersveld op de Gooiseweg. De provincie houdt er rekening mee dat de komende jaren een baanverdubbeling van de Gooiseweg wordt uitgevoerd. Het is gewenst ter plaatse van de nieuwe aansluiting de baanverdubbeling eerder uit te voeren.

De gemeente Zeewolde moet in het kader van De Blauwe Diamant de doorvaarthoogte onder de brug in de Gooiseweg over de Groenewoudsetocht verhogen. De gemeente voert dit in 2012 uit. Omdat de provincie de komende jaren ook hier een baanverdubbeling wil uitvoeren (met brug over de tocht) is het gewenst hier ter plaatse dit alvast uit te voeren. Het verkeer kan dan over de 2e rijbaan worden geleid zodat het verkeer geen hinder ondervindt van de verhoging van het huidige kunstwerk over de Groenewoudsetocht.

Beschrijving oplossing

De gemeente werkt het plan voor de ongelijkvloerse aansluiting uit. Het is nog onduidelijk of er ook een aansluiting in de richting van Polderwijk wordt gerealiseerd. De gemeente werkt in samenspraak met de provincie het plan voor de 2e rijbaan bij de Groenewoudsetocht uit.

Afbakening

De provincie draagt bij in de realisering van de tweede rijbaan ter plaatse van de projecten.

Omgevingsanalyse

Betere ontsluiting voor de bewoners en bedrijven in dit deel van Flevoland.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Wegbeheerder en mede-financier
Overig: Uitvoering vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de gemeente Zeewolde

Financiën

De kosten van het totale project zijn geraamd op € 5 miljoen. De kosten worden gedekt voor een bedrag van € 2,5 miljoen uit de BDU, € 2,0 miljoen uit het investeringsbudget wegen en € 0,5 miljoen vanuit het infrafonds.

Planning

Vorbereiding: in 2010 is door de gemeente Zeewolde met de voorbereiding gestart
Uitvoering: de aanleg wordt voorzien in 2012 en 2013

Risico's

Voortgang van het proces bij de gemeente Zeewolde.

Relaties met andere projecten

De beide projecten moeten passen in de planvorming omtrent de baanverdubbeling van de gehele Gooiseweg.

12116

Onderhoud verharding Dronerringweg en Kamperhoekweg, aanleg rotondes Dronerringweg - Biddingweg en Dronerringweg - De Poort



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (lichte tot plaatselijk matige dwarsonvlakheid en matige tot plaatselijk ernstige rafeling) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de verharding in 2013 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt. Tevens vinden er op deze provinciale wegen en op beide kruispunten van de Dronterringweg met de Biddingweg en De Poort regelmatig voorrangsongevallen plaats.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste minimale onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding wordt de weg op breedte gebracht conform provinciale richtlijnen en aan de zijkant voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd. Op beide kruispunten wordt een rotonde aangelegd.

De Dronterringweg bestaat ter hoogte van Swifterbant uit een dubbelbaans weg met over een groot gedeelte 2x2-rijstroken. Op de beide 4-taks-kruispunten wordt een rotonde als meest wenselijke oplossing gezien. In de verkenning dient te worden ingegaan op de noodzaak de 2x2-rijstroken te handhaven en daaraan gekoppeld de afmeting van de rotonde. De ingebruikname in 2012 van de N23

tussen Lelystad en Dronterringweg leidt tot minder verkeer op dit gedeelte van de Dronterringweg.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Dronterringweg voor het gedeelte vanaf de nieuw aan te leggen rotonde N23 tot de kruising met de Swiferringweg
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen
 2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
 3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
 5. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend
 6. Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding
 7. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
 8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht
 9. De bermverharding wordt alleen aangebracht op locaties waar het risico van het van de weg raken het grootst is.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en inwoners van de gemeente Dronten en Swifterbant
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving. I.c. zal de N23 worden gebruikt als omleidingsroute
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
 4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente Dronten en busmaatschappij

Financiën

De totale kosten voor het onderhoud aan de verharding en de aanleg van twee rotondes is begroot op € 2,6 miljoen gedekt voor een bedrag van € 1.610.000 uit het investeringsbudget wegen en € 990.000 uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen.

Planning

Vorbereiding: 1e kwartaal 2012: verkenning (voorkeursoplossing)
2e kwartaal 2012: planuitwerking
Realisatie: 2e helft 2012: besteksgereedmaken
2013: uitvoering

Risico's

- Op basis van naderonderzoek kan er teerhoudend materiaal aangetroffen worden
- Niet tijdig oplevering van de N23 (Lelystad-Dronten).

Relaties met andere projecten

[07101] Aanleg autoweg N23 (Lelystad-Dronten).

13123

Onderhoud verharding fietspad en rijbaan Slingerweg



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaanverharding en het fietspad in 2013 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding te vervangen.

Voor wat betreft het fietspad is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding te vervangen door het aanbrengen van beton.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de noordelijk rijstrook van de Slingerweg tussen de Schillinkweg en het Eempad
- Tot de scope van dit project behoort het fietspad langs de Slingerweg tussen het Slingerpad en het Erkmederstrand
- Er is in de uitgangspunten met betrekking tot de rijstrook rekening gehouden met het vervangen van de huidige dek- en tussenlaag
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van de rijbaan minimaal 15 jaar niet onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen
- Er is in de uitgangspunten met betrekking tot het fietspad rekening gehouden met het verwijderen van de asfaltverharding en het aanbrengen van een beton
- Na het niet-jaarlijks onderhoud mag de verharding van het fietspad minimaal 20 jaar niet

onder het kwaliteitsniveau 'matig' komen

- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen
 2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
 3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
 5. Het niet aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding van de rijbaan
 6. Het wel aanwezig zijn van teerhoudend asfalt in de bestaande verharding van het fietspad
 7. Het niet ophogen en aanpassen van de bestaande bermen
 8. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande (fiets)verkeer en omwonenden
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid

3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente Zeewolde en omwonenden

Financiën

De projectkosten voor het onderhoud aan de rijbaan en fietspad zijn begroot op € 480.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen.

Planning

Vorbereiding: 2011/2012

Uitvoeringsjaar: 2013

Risico's

- Uit de nog door een externe partij uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen
- Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien.

Relaties met andere projecten

Geen.

13120

Onderhoud kunstwerk Waterlandse weg, Vogelweg, Hogering, Buitenring, Tussenring



Problematiek

Op basis van de visuele inspectie blijkt dat het huidige kwaliteitsniveau van het kunstwerk over het afwateringskanaal in de Waterlandseweg, het kunstwerk over de Hoge vaart in de Vogelweg en de diverse kunstwerken op de Hogering, Tussenring en Buitenring, waaronder het zuidoostelijk gelegen kunstwerk in de Hogering, dusdanig is dat dit in 2013 de veiligheid en beschikbaarheid zou kunnen gaan beïnvloeden.

Beschrijving oplossing

Om de kunstwerken te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft, wordt het noodzakelijk geacht onder andere de volgende werkzaamheden uit te voeren:

1. Reinigen van de kunstwerken
2. Vervangen van de voegprofielen en herstellen van de voegconstructies
3. Aanbrengen van rubberbitumen bij de voegovergangen
4. Conserveren van de leuning en hoeklijnen
5. Uitvoeren van betonreparaties en het conserveren van het beton.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort het kunstwerk over het afwateringskanaal in de Waterlandseweg, het kunstwerk over de Hoge vaart in de Vogelweg en de diverse kunstwerken op de Hogering, Tussenring en Buitenring, waaronder het zuidoostelijk gelegen kunstwerk in de Hogering

- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen
 2. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 3. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol Provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
 Overig: Waterschap Zuiderzeeland en gemeente Almere

Financiën

De totale projectkosten zijn geraamd op € 130.000 gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen.

Planning

Vorbereiding: 2011/2012

Realisatie: 2013

Relaties met andere projecten

Geen.

Risico's

Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.



10117

Bijdrage busbaan Pampusweg - Hollandse brug



Problematiek

Gelet op de bereikbaarheid van Almere Poort is een direct OV-ontsluiting voor de bus nodig vanaf de Pampusweg naar de Hollandsebrug.

Beschrijving oplossing

De aanleg van een busbaan buiten de bebouwde kom van Almere Poort.

Afbakening

De randvoorwaarden en inrichting van het project wordt bepaald door de gemeente Almere.

Omgevingsanalyse

OV-reizigers.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Gemeente Almere

Rol provincie: Financier

Overig: Rijkswaterstaat

Financiën

In het PMIT-programma staat een bijdrage aan dit project gepland voor de periode 2013/2014 van € 2,2 miljoen. De bijdrage wordt voor een bedrag van € 1,1 miljoen gedekt vanuit de BDU en voor een bedrag van € 1,1 miljoen gedekt uit het investeringsbudget wegen.

Planning

Vorbereiding: 2011/2012

Uitvoering: 2013/2014

Risico's

Het project wordt volledig getrokken door de gemeente Almere.

Relaties met andere projecten

Geen.

13108

Aanleg tweede rijbaan Gooiseweg (Spiekweg - Nijkerkerweg)



Problematiek

De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op het provinciale wegennet in Zuid-Oost Flevoland komt onder druk te staan. Deze druk ontstaat niet alleen door de Flevolandse eigen ontwikkelingen, maar ook doordat het regionale wegennet in dit deel van de provincie een overlooppunt heeft voor het onderliggende rijkswegennet (A1 en A28).

De gewenste economische ontwikkeling van Zeewolde vraagt een vlotte verkeersafhandeling van en naar haar bedrijventerrein Trekkersveld via de N305 Gooiseweg. Een vlotte bereikbaarheid van dit bedrijventerrein is niet alleen van belang voor de bestaande gebruikers van het bedrijventerrein, maar is ook een belangrijke voorwaarde voor de vestiging van nieuwe bedrijven en daarmee voor de economische ontwikkeling van Zeewolde.

Beschrijving oplossing

De verdubbeling van de Gooiseweg tot een weg met 2*2-rijstroken wordt uitgewerkt. Gestart wordt met de verdubbeling van het meest drukke stuk weg, het tracé tussen de N301 Nijkerkerweg en de bestaande kruising met de Spiekweg in Zeewolde. Op het kruispunt met verkeerslichten van de Gooiseweg met de Spiekweg wordt het aantal rijstroken uitgebreid zodat het verkeer vlotter wordt afgewikkeld.

Er wordt aandacht besteed aan maatregelen om het aantal aanrijdingen met dieren te verminderen.

Afbakening

Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:

1. Verkeersmaatregelen
2. Het aanbrengen van markering conform de EHK
3. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
4. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer, omwonenden en bedrijven
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker, omwonenden en bedrijven
- Er dient zo min mogelijk verkeershinder te worden veroorzaakt bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de omgeving
- Er moet afstemming plaatsvinden met de uitvoering een aantal andere projecten die binnenkort worden uitgevoerd op de N305 Gooiseweg, te weten, de aanleg van een nieuwe aansluiting van Trekkersveld op de Gooiseweg, de verhoging van de bestaande brug over de Groenewoudse-tocht en de aanleg van een fietsbrug over de Gooiseweg bij de Bosruiter-tocht
- Er dient rekening te worden gehouden dat het tracé in een Milieubeschermingsgebied stilte en grondwater ligt.
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid

3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
4. economische ontwikkeling van de regio.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Opdrachtgever en wegbeheerder
Overig: Gemeente Zeewolde en aanliggende bedrijven

Financiën

De kosten van het totale project zijn geraamd op € 7,8 miljoen. De kosten worden gedekt voor een bedrag van € 3,9 miljoen uit de BDU, € 2,9 miljoen uit het investeringsbudget wegen en € 1,0 miljoen vanuit het infrafonds.

Planning

Voorbereiding: 2012
Uitvoering: 2013/2014

Risico's

Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen.

Relaties met andere projecten

- [10108] Bijdrage aanleg tweede rijbaan Gooiseweg ter hoogte van Trekkersveld en de Groenewoudsetocht
- Infrastructurele maatregelen pMJP-project Horsterwold.

10128

Aanbrengen natuurvriendelijke oever Lemstervaart



Problematiek

Op basis van de KaderRichtlijn Water (KRW) zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt over verbetering van de waterkwaliteit in de Noordoostpolder. Met dit project wordt een start gemaakt met de aanleg van in totaal 29 kilometer NVO.

Beschrijving oplossing

Het aanleggen van natuurvriendelijke oevers draagt bij aan de verbetering van de waterkwaliteit. DLG heeft een pré-verkenning gemaakt met mogelijke locaties en typen aan te leggen oevers. De Lemstervaart (oostoever) is daarin als meest kansrijke vaart genoemd. Op basis daarvan zijn voorbereidingen gaande om te bepalen waar welk type oever met welke lengte aangelegd kan worden.

Afbakening

De oevers worden aangelegd aan de oostkant van de Lemstervaart.

Omgevingsanalyse

De oevers worden aangelegd op geleide van de KRW. Domeinen (agentschap Onroerende Zaken) is eigenaar van het grootste deel van de oever, met Rijkswaterstaat en Staatsbosbeheer als direct verantwoordelijken. Het Flevolandschap is beheerder van een deel van de oever. Naast verbetering van de waterkwaliteit wordt een bijdrage geleverd aan de diversificatie van de oever op het gebied van de natuurlijke habitat. Het draagt ook bij aan de toeristisch-recreatieve belevingswaarde van het gebied voor de recreatie-toervaart.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Vaarwegbeheerder en opdrachtgever
Overig:

- Rijkswaterstaat, Waterschap Zuiderzeeland, Flevolandschap, Staatsbosbeheer, gemeente Noordoostpolder, LTO Nederland
- project maakt onderdeel uit van het PMJP-programma

Financiën

Voor het aanleggen van de natuurvriendelijke oevers langs de Lemstervaart gedurende de periode 2011-2014 is een bedrag gereserveerd van € 1.173.000 waarvan in 2012 naar verwachting € 493.000 wordt geïnvesteerd. De investering wordt gedekt uit het investeringsbudget vaarwegen in het kader van het PMJP-programma voor een bedrag van € 651.000 en vanuit een synergie bijdrage van het DLG van € 522.000.

Planning

Voorbereiding: 2010
Uitvoering: 2011 tot en met 2014

Risico's

- RWS geeft geen vergunning om de oevers aan te leggen.
- Geen medewerking van Flevolandschap.

Relaties met andere projecten

Overige projecten met betrekking tot de aanleg van natuurvriendelijke oevers in de NOP.

13301

Groot onderhoud Elburgerbrug



Problematiek

Op basis van visuele inspecties is geconstateerd dat de staat van de Elburgerbrug onvoldoende voldoet aan de eisen die gesteld worden ten aanzien van de toegestane belasting mede gelet op de verwachte verkeersintensiteit. Dit kan onveilige situaties en ongewenste storingen opleveren.

Beschrijving oplossing

Door het vervangen van de val van de brug, het conserveren van het staal van de boven- en onderbouw, het vervangen van het bevestigingsmateriaal van het houten brugdek, het conserveren van het beton en het vervangen van het rijdek voldoet de Elburgerbrug aan de eisen die gesteld worden aan het (toekomstige) gebruik.

Afbakening

- Tot de scope van het project behoort de Elburgerbrug
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Verkeersmaatregelen
 2. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 3. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
 4. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht.

Omgevingsanalyse

- De Elburgerbrug is belangrijk voor de verbinding van alle weggebruikers tussen Flevoland en Gelderland

- Door het combinatie van diverse werkzaamheden aan de Elburgerbrug wordt de overlast voor het vaar- en wegverkeer tot een minimum beperkt
- De instandhouding door middel van groot onderhoud gebeurt om de bedrijfszekerheid van de sluis voor de weggebruikers en beroeps- & pleziervaart te garanderen
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de gebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
 4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol Provincie: Opdrachtgever en vaarwegbeheerder
 Overig: Rijkswaterstaat, Schuttevaaer en Watersportverbond

Financiën

In het PMIT-programma staat een bedrag geraamd van € 700.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen.

Planning

Vorbereiding: 2011/2012
 Realisatie: 2013

Risico's

Uit de nog uit te voeren technische inspectie of gedurende de uitvoering kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.

Relaties met andere projecten

Geen.

13302

Vervanging aandrijving sluisdeuren Noordersluis



Problematiek

De aandrijving van de binnen en buitendeuren van de Noordersluis is sinds de bouw in 1964 niet vernieuwd. Er is gebruikt gemaakt van een mechanisme voor aandrijving dat onder andere werkt met de zogenaamde panama wielen. Deze wielen zijn niet meer te verkrijgen en moeten in geval van technisch of mechanisch falen apart worden gemaakt.

Beschrijving oplossing

Vervanging van de aandrijving (tandwielkasten) door een hydraulisch mechanisme is voor de toekomst de meest bedrijfzekere en kosten efficiënte oplossing.

Afbakening

- Tot de scope van het project behoort de Noordersluis
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 1. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid
 2. Het treffen van maatregelen om het milieu zo min mogelijk te belasten
 3. Het niet uitvoeren van de werkzaamheden in de nacht.

Omgevingsanalyse

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande beroeps- & pleziervaart verkeer
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij het beroeps- & pleziervaart verkeer omdat gedu-

- rende de uitvoering de sluis is gestremd
- De vervangingswerkzaamheden hebben geen gevolgen voor de weggebruikers omdat de brug over de sluis in gebruik blijft gedurende de uitvoering
- De instandhouding door middel van groot onderhoud gebeurt om de bedrijfszekerheid van de sluis voor de beroeps- & pleziervaart te garanderen
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de gebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid
 3. een verhoging van het comfort voor de gebruiker
 4. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol Provincie: Opdrachtgever en vaarwegbeheerder
 Overig: Schuttevaer

Financiën

De kosten voor het vervangen van de aandrijving van de sluisdeuren is geraamd op € 850.000 gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen.

Planning

Vorbereiding: 2012
 Uitvoeringsjaar: 2013

Risico's

- Het niet tijdig vervangen van de aandrijving kan in geval van mechanisch falen of een aanvaring door een schip tot hoge kosten en een lange stremmingperiode van de sluis leiden
- Uit de nog uit te voeren technische inspectie of gedurende de uitvoering kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.

Relaties met andere projecten

Geen.



13121

Bijdrage aanleg natuurvriendelijke oever Hoge Vaart (Oostvaarderswold)



Problematiek

Door de uitgangspunten van het project Oostvaarderswold, waarbij de natuurvriendelijke oevers naast de verbetering van de waterkwaliteit op basis van de Kader Richtlijn Water (KRW) ook moet dienen als fauna uittreed plaats, dient de plaats waar het Oostvaarderswold de Hoge Vaart kruist heringericht te worden.

Beschrijving oplossing

De oevers worden deels vergraven om het beter aan te laten sluiten bij de landschappelijke en biologische eisen van het Oostvaarderswold.

Afbakening

De oevers krijgen een meer natuurvriendelijke vormgeving, waarvan de randvoorwaarden en inrichting wordt bepaald door het project Oostvaarderswold.

Omgevingsanalyse

Naast verbetering van de waterkwaliteit wordt een bijdrage geleverd aan de diversificatie van de oever op het gebied van de natuurlijke habitat. Het draagt ook bij aan de toeristisch-recreatieve belevingswaarde en de ecologie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Vaarwegbeheerder en financier
 Overig: Waterschap ZZL, projectorganisatie Oostvaarderswold en p-MJP

Financiën

Voor de totale bijdrage gedurende de periode 2012 en 2013 is € 800.000 gereserveerd waarvan € 600.000 wordt bijgedragen vanuit de p-MJP gelden en € 200.000 vanuit het investeringsbudget vaarwegen.

Planning

Vorbereiding: 2011
 Uitvoering: 2012/2013

Risico's

- Er zijn onvoldoende mogelijkheden om de vrijkomende grond af te voeren.

Relaties met andere projecten

Project Oostvaarderswold.

06321

Afstandbediening objecten en bruggen in Flevoland



Problematiek

De openingstijden van de provinciale sluisen en bruggen is beperkt. Slecht twee van de vijftien sluisen kennen openingstijden van 6:00 - 22.00 uur. In de Basis Recreatie Toervaart Netwerk (BRTN) worden deze openingstijden als knelpunten gekenmerkt.

Beschrijving oplossing

Doelstelling van het project is volledig operationele bediening op afstand van alle provinciale bruggen en sluisen in Flevoland middels glasvezel vanuit één bedieningscentrale op het terrein van de Noordersluis te Lelystad. Met het project worden de knelpunten uit het BRTN opgeheven (langere openingstijden), wordt de bediening efficiënter (minder personeel) en een aantrekkelijker werkaanbod gerealiseerd voor het bedieningspersoneel.

Afbakening

- In de planstudiefase zijn verschillende scenario's onderzocht waarbij onder andere beoordeeld is of de objecten vanuit één of meerdere

locaties op afstand kunnen worden en naar een mogelijke samenwerking met Rijkswaterstaat. Uiteindelijk is de onderhandeling met Rijkswaterstaat op niets uitgelopen en is uit onderzoek gebleken dat bediening vanuit één locatie het meest efficiënt is. Daarom is gekozen voor centrale bediening vanuit een nieuw te realiseren bedieningsgebouw op het terrein van de Noordersluis.

- Ten aanzien van kwaliteit is het belangrijk dat de afstandsbediening een hoge beschikbaarheid en betrouwbaarheid heeft en de veiligheid voor het verkeer gewaarborgd is.
- Voor de realisatie van het bedieningsgebouw is geen bestemmingsplanprocedure nodig, wel is er een omgevingsvergunning en een watervergunning nodig. Voor de werkzaamheden op de sluisen zijn ook watervergunningen benodigd.
- Het project richt zich op de objecten van de provincie Flevoland; de bruggen en sluisen die momenteel onder verantwoordelijkheid van de provincie vallen. Buiten het project vallen de objecten van anderen, die op of in nabijheid van de corridor liggen.

Het project omvat de volgende objecten en/of locaties:

Sluis-Brug combinatie	Sluis	Brug	Communicatie infrastructuur	Locatie bediening gebouw
Zuidersluis	Blauwe Dromer	Elburgerbrug	Tracés UNet	Terrein naast de Noordersluis
Noordersluis	Larsersluis	Vollenhovenbrug	Urk - Tollebeek	
Ketelsluis	Vaartsluis	Tollebekerbrug	Ketelsluis - Kampersluis	
Urkersluis		Arie de Witbrug	Zuidersluis - Vaartsluis	
Friese Sluis		Zwolsebrug (fietsbrug)		
Voorstersluis				
Marknessersluis				

Omgevingsanalyse

- De gebruikers van het projectresultaat zijn de beroepsvaart en de recreatievaart. De bruggen hebben ook een rol in het overige verkeer.
- Bij de volgende partijen dient draagvlak worden gecreëerd:
 1. Gemeenten
 2. Waterschap
 3. Scheepvaartorganisaties
 4. Bedieningsmedewerkers
 5. Omwonenden
- De beoogde maatschappelijke effecten zijn:
 1. Efficiencyverbeteringen, c.q. lagere exploitatielasten bediening objecten
 2. Verbeterde bereikbaarheid door langere openingstijden objecten
 3. Oplossen van 121,1 kilometer knelpunten landelijke vaarroutes (beschikking subsidie p-MJP)
 4. Gevarieerder werkaanbod bedieningsmedewerkers
 5. Voorkomen personeelstekort door natuurlijk verloop
 6. Verbeterde veiligheid door veiligheidsmaatregelen.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol Provincie: Opdrachtgever en initiatiefnemer
 Overig: p-MJP, Schuttevaer, Waterschap ZZL

Financiën

Voor de realisatie van het op afstand bedienen van de vaarwegobjecten en de aanleg van een nieuwe

bedieningcentrale is een bedrag begroot van € 7.072.000 voor de periode 2012 en 2013. Door het op afstand bedienen van de vaarwegobjecten is op termijn sprake van efficiency winst dat als dekking dient voor de helft van het krediet. De andere helft van het krediet wordt gedekt vanuit het p-MJP.

Planning

In het project is tijd een cruciale succesfactor. Een tijdige realisatie van het centrale bedieningsgebouw is essentieel om voldoende tijd over te houden voor het bouwen van het systeem voor afstandsbediening, het testen van het systeem en het inwerken van de bedieningsmedewerkers. De volgende beheersmaatregelen worden genomen:

1. Van het project wordt een hoofdplanning gemaakt
2. Van ieder deelproject wordt een detailplanning gemaakt
3. Vierwekelijks wordt een voortgangsrapportage opgesteld en de planning bijgesteld

De uitvoering zal plaats vinden gedurende de periode 2012 en 2013.

Risico's

- Gelet op de complexiteit van het project zijn voor de beheersing van de risico's de volgende maatregelen genomen:
 1. Vierwekelijks wordt een voortgangsrapportage opgesteld en de het risicodossier bijgesteld
 2. Per kwartaal worden het risicodossier voorgelegd aan de gedeputeerde

3. Bij aanvang van iedere fase van een deelproject wordt vastgesteld welke risico's en beheersmaatregelen gelden voor die fase, deze worden opgenomen in het werkplan
 4. Bij afsluiting van een fase van een deelproject wordt gecontroleerd of de beheersmaatregelen uitgevoerd zijn en de risico's zijn ondervangen.
- Vergunningen worden niet op tijd verkregen.
 - Er wordt bezwaar gemaakt tegen de vergunningen
 - Werken in de bodem kan alleen buiten stormseizoen (17 maart t/m 17 oktober)
 - Bouw loopt vertraging op door niet-werkbare dagen
 - Beschadigen kabels en leidingen.

Mogelijke risico's zijn o.a. :

- Beoogde locatie bedieningcentrale niet mogelijk door aanwezige kabels en leidingen
- Producten niet op tijd gereed door gebrek aan: informatie, kennis, capaciteit

Relaties met andere projecten

Er dient rekening gehouden te worden met diverse projecten niet-jaarlijks onderhoud wegen & vaarwegen en in het bijzonder het project reconstructie Vollenhoverbrug.



	WEGEN	2012		2013		2014		2015		2016		Totaal
		niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	
	NOORDELIJK FLEVOLAND											
11321	VOLLENHOVERBRUG reconstructie	250	2.500									2.750
11101	MARKNESSERWEGxEMMELOORSEWEG reconstructie kruispunt		2.700									2.700
12109	MARKNESSERWEG (Lindeweg->Emmeloordseweg) aanleg parallelweg											
	OOSTERRINGWEG (Banterweg->Friespad) onderhoud verharding rijbaan	325	75									590
	OOSTERRINGWEG (A6->Friesepad) onderhoud verharding parallelweg	25										
	OOSTERRINGWEG (Banterweg->Friesepad) onderhoud verharding fietspad	105										
	OOSTERRINGWEGxLEMSTERVAART onderhoud kunstwerk	60										
12120	ESPELERINGWEG (Espelerweg->las A8-B-DAB) onderhoud verharding rijbaan	150	50									340
	URKERWEGxZUIDWESTERRINGWEG onderhoud verharding kruispunt	140										
12007	ZUIDERRINGWEGxNEUSHOORNWEG en ZUIDERRINGWEGxHERTENWEG	70										70
	vervangen damwanden											
12309	GEMAALWEG verhoging verkeersklasse brugklap Friesesluis		1.500	500								2.020
	GEMAALWEG (Brug over zuigmond gemaal Buma) onderhoud verharding rijbaan en fietspad			20								
13112	DOMINEESWEG (Urk->A6) onderhoud verharding rijbaan			705								1.755
	DOMINEESWEG (A6->Ploegstraat) onderhoud verharding rijbaan			560								
	HALTE NAGELE aanpassen			25								
	NAGELERWEG (= Ploegstraat)(Domineesweg->Nagele) onderhoud verharding rijbaan			155	10							
13113	STEENWIJKERWEG (Vollenhoverweg->Ettenlandseweg) onderhoud verharding fietspad			420								1.660
	STEENWIJKERWEG (Vollenhoverweg->Ettenlandseweg) onderhoud verharding rijbaan			485								
	STEENWIJKERWEG (Vollenhoverweg->Ettenlandseweg) onderhoud verharding rijbaan			685	70							
13303	MUNTWEGxLEMSTERVAART onderhoud kunstwerk			150								150
8106	ENS aanleg ontsluitingsweg bedrijventerrein					1.400						1.700
	ENS Verplaatsen busstation					100						
	BANTERWEG (Oosterringweg->Jeanne D'Arclaan) onderhoud verharding rijbaan					200						
12106	HALTES BANT, KRAGGENBURG en LUTTELGEEST aanpassen					645						870
14102	OOSTERRINGWEG (Friesepad->Kuinderweg) onderhoud verharding rijbaan					75						
	OOSTERRINGWEG aanleg ontsnipperende voorziening					570						1.170
	OOSTERRINGWEGxFRIESEPAD aanleg rotonde					30						
13114	ZUIDWESTERRINGWEG (Urkerweg->Nagelerweg) onderhoud verharding fietspad					500						570
	ZUIDWESTERRINGWEG (Urkerweg->Nagelerweg) aanvullen beplanting (deel PM,JP)					490						
	HALTE TOLLEBEEK aanpassen					55						
15104	URKERWEGxZUIDWESTERRINGWEG reconstructie kruispunt					25						
	URKERWEG (Zuidwesterringweg->Urk) onderhoud verharding rijbaan							500				1.320
	URKERWEGxZUIDWESTERRINGWEG onderhoud tunnelbak							670				100
15302	KRAGGENBURGERWEG (gemaal Sneeg) onderhoud kunstwerk							50				45
15105	NAGELERWEG (Bomenweg->Emmeloord) onderhoud verharding fietspad							45				115
16104	NAGELERWEG (Nagele->Emmeloord) onderhoud verharding rijbaan							115				1.655
	NAGELERWEGxZUIDERTOCHT onderhoud kunstwerk									15		
16103	ZUIDWESTERRINGWEG (Urkerweg->Nagelerweg) onderhoud verharding rijbaan									720	75	1.475
	ZUIDWESTERRINGWEG aanleg faunavoorzieningen										90	
	URKERWEG (Urk->Fazantendrift) onderhoud verharding fietspad									240		
	ZUIDWESTERRINGWEGxSTAARTWEG aanleg rotonde										350	
	SUBTOTAAL NOORDELIJK FLEVOLAND	1.125	5.325	3.680	1.905	2.605	1.705	880	600	2.415	715	20.955

	WEGEN	2012		2013		2014		2015		2016		Totaal
		niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	
	OOSTELIJK FLEVOLAND											
12104	MARKERWAARDIJK opwaarderen weg	1.400	500	1.400	500							3.800
11311	HANZEWEGxHOGE VAART onderhoud kunstwerk	50										210
	SWIFTERWEGxHOGE VAART onderhoud kunstwerk	65										
	SWIFTERWEGxLAGE VAART onderhoud kunstwerk	95										
0701	NZ3 (Lelystad<->Dronen) aanleg autoweg		1.160									1.160
10201	ELBURGERWEG vervangen en aanbrengen beplanting (deel PMJP)		10									10
12116	DRONTERRINGWEG (N23<->Swifterringweg) onderhoud verharding rijbaan			990	110							2.600
	KAMPERHOEKWEG NB (Swifterringweg<->rijbaansplitsing) onderhoud verharding rijbaan											
	DRONTERRINGWEGxBIDDINGWEG aanleg rotonde				750							
	DRONTERRINGWEGxDE POORT aanleg rotonde				750							
13124	N23 werkzaamheden onderliggende wegennet				300							300
13116	HOUTRIBWEG (Parlaan<->inrit NS bedieningsgebouw) onderhoud verharding rijbaan			540	50							620
	HOUTRIBWEG aanleg ontsnipperende voorziening				30							
13117	BIDDINGRINGPAD (Swifterweg<->Harderringweg) onderhoud verharding rijbaan			570								570
13122	LARSERWEG ZB (Lage Vaart<->A6) onderhoud verharding rijbaan			450								550
	LARSERWEGx66 verbeteren verkeersafwikkeling				100							
	LUCHTHAVEN LELYSTAD bijdrage onder voorwaarden			1.100								1.100
13202	BIDDINGWEG (tracé HANZELIJN) aanbrengen boombeplanting (deel PMJP)				45							45
14201	BIDDINGRINGWEG (Palingweg<->Botweg) vervanging beplanting fase 2					65						65
15203	BIDDINGRINGWEG (Elburgerweg<->Hanzeweg) en ELBURGERWEG (Elerweg<->Spijkweg) vervanging beplanting							55				55
14104	LISDODDEWEG (Swifterweg<->Dronterweg) aanleg fietspad							400				2.490
	SWIFTERWEGxLISDODDEWEG aanleg rotonde								500			
	SWIFTERWEG (Rietweg<->Lage Vaart) onderhoud verharding rijbaan							620	200			
	BIDDINGWEG (km 2,7<->Lage Vaart) onderhoud verharding rijbaan									570		
14105	DRONTERRINGWEG (Lisdoddepad<->Swifterringweg en A6<->Lage Vaart) onderhoud verharding rijbaan					710						1.145
	DRONTERRINGWEG aanleg ontsnipperende maatregelen							30				
14106	LARSERWEG ZB (Vogetweg<->Hoge Vaart) onderhoud verharding fietspad					305						
13120	HARDERBOSWEG (Gemaal Lovink) onderhoud kunstwerk				635	25						660
15106	SPIJKWEG (Elburgerweg<->Spijkvken en Colombehuis<->Bremerbergweg) onderhoud rijbaan verharding				30							30
	SPIJKWEG (Bremerbergweg<->Bremerbergdijk) onderhoud verharding fietspad					640						1.230
15107	SPIJKWEG ontsnipperende maatregel											
	DRONTERRINGWEGxWIERTOCHT onderhoud fietsbrug							60				100
	DRONTERRINGWEGx zijtak LAGE VAART onderhoud fietsbrug							40				
14107	GANZENWEGxKNARDIJK reconstructie kruispunt									2.000		2.000
15201	BIDDINGRINGWEG (Biddinghuizen) vervanging wilgen									135		135
16105	ELBURGERWEG (Biddingringweg<->km 28,9) onderhoud verharding rijbaan									1.470		2.050
	ELBURGERWEG aanleg raamaatregel										30	30
	ELBURGERWEGxOLDEBROEKERWEG aanleg rotonde										350	350
16106	GOOISEWEGxGANZENWEG verkeersveiligheidsmaatregelen kruispunt										250	250
	SUBTOTAAL OOSTELIJK FLEVOLAND	1.610	1.670	3.950	3.735	2.385	555	1.285	780	2.175	3.030	21.175

	WEGEN	2012		2013		2014		2015		2016		Totaal
		niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	
	ZUIDELIJK FLEVOLAND											
12001	SPIEKWEGXGELDERSEWEG onderhoud verharding rotonde	35									35	
13119	OOSTVAARDERSDIJK (onderhoudsgrens Pampusweg->km 9,6) onderhoud verharding rijbaan	1.280	50									1.330
12121	HOGERING NB (aansluiting Neonweg) onderhoud geluidreducerende deklaag rijbaan	100										365
	HOGERING ZB (Muziekreef<->Contrabasweg en aansluiting Neonweg) onderhoud geluidreducerende deklaag rijbaan	185	50									
	HOGERINGXPARKWETERING ZO onderhoud kunstwerk	30										
10108	GOOISEWEG (Trekkeersveld) bijdrage aanleg tweede rijbaan		1.000		2.000							5.000
	GOOISEWEG (Groenewoudsetocht) bijdrage aanleg tweede rijbaan		1.000		1.000							480
13123	SLINGERWEG (Slingerpad->Nijkerkerweg) onderhoud verharding fietspad			180								
	SLINGERWEG (Schiltlinkweg->Eempad) onderhoud verharding rijbaan			300								
13120	WATERLANDSEWEGXAFWATERINGSKANAAAL onderhoud kunstwerk			30								915
	VOGELWEGXHOGE VAART onderhoud kunstwerk			50								
	HOGERING/BUITENRING/TUSSENRIINGXDIVERSE KUNSTWERKEN onderhoud kunstwerken			50								
	TUSSENRIING NB (A6->Vrijheidsdreef) onderhoud verharding rijbaan					540	25					
	TUSSENRIING ZB (A6 <-> Buitenhoutdreef) onderhoud verharding rijbaan					190						
	TUSSENRIINGXKRAANVOGELWEG NW en ZW onderhoud kunstwerk					30						
10117	ALMERE POORT (Pampusweg->Hollandse brug) bijdrage aanleg busbaan				1.100							2.200
11116	GOOISEWEGXGOOIMEERDIJK reconstructie kruispunt						1.000					1.425
	GOOISEWEGXGOOIMEERDIJK reconstructie kruispunt											
13108	GOOISEWEG (Spiekweg->Nijkerkerweg) aanleg tweede rijbaan				3.900							7.800
13201	SPIEKWEG (Nijkerkerweg-> Nulderpad) vervanging beplanting								145			265
	GOOISEWEG ontsnippende maatregel								20			
	NIJKERKERWEG (Spiekweg-> Winkelweg) vervanging beplanting fase 3								100			
15113	VOGELWEG (A27<->Roerdompweg) onderhoud verharding rijbaan div. wegvakken								1.075			1.925
	VOGELWEG/WULPWEWEG aanleg rotonde											
	VOGELWEG/DODAARSWEG aanleg rotonde								350			
	GANZENWEG ZB (Gooiseweg->Knardijk) onderhoud geluidreducerende deklaag rijbaan									540		540
15111												
15112	HOGERING NB (Grasweg<->Contrabasweg) en HOGERING ZB (Muziekreef<->Grasweg) onderhoud geluidreducerende deklaag rijbaan								670	50		1.000
	HOGERINGXMUZIEKDRREEF NW onderhoud kunstwerk								30			
	HOGERINGXPARKWETERING NW onderhoud kunstwerk								30			
	HOGERINGXPAMPUSHAVENWEG NW onderhoud kunstwerk								30			
	HOGERING x PARKWETERING ZO onderhoud kunstwerk								30			
	HOGERINGXMUZIEKDRREEF ZO onderhoud kunstwerk								30			
	HOGERINGXWADISONPAD onderhoud kunstwerken NB en ZB								130			
15114	BUITENRING ZB (Polderdreef<->Ab) onderhoud verharding rijbaan								1.310	50		1.450
	BUITENRING aanleg faunavoorzieningen									90		
15202	BUITENRING vervangen populieren 1e fase										115	
16107	SLINGERWEG (km 12,0->Nijkerkerweg) onderhoud verharding rijbaan										530	790
	SLINGERWEG aanleg faunavoorzieningen											60
16108	HOGERINGXKARPERWEG en HOGERINGXMARKERDREEF verkeersveiligheidsmaatregelen											500
16109	ZEEVOLDERDIJK (Knardijk<->Zeevolde) onderhoud verharding fietspad										150	150
	VSBA: WATERLANDSEWEG aanleg tweede rijbaan										1.950	5.900
	VSBA: Onderdoorgangen A6 (A6-Weerwaterzone) bijdrage										3.366	6.732
	SUBTOTAAL ZUIDELIJK FLEVOLAND	1.630	2.100	610	8.000	1.160	6.070	4.120	6.356	795	8.076	38.917

	WEGEN	2012		2013		2014		2015		2016		Totaal
		niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	
	ALGEMEEN											
11320	Niet-jaarlijks onderhoud verkeersregelinstanties en openbare verlichting	40		40		40		40		40		200
-	Engineering		295		295		295		295		295	1.475
-	Pilot verkeersmanagement		35									35
11117	Dynamische Reizigers Informatie Systeem (DRIS)-panelen op OV-haltes aanbrenge		395									395
12323	Vervangen openbare verlichting (2012/2013)	615		155								770
14303	Vervanging openbare verlichting (2014/2015)				150	125		55				180
12107	Verbeteren haltevoorziening											150
15303	Vervanging verkeersregelinstanties (4 st. VR80 types 1e fase)							320		320		640
	SUBTOTAAL ALGEMEEN	655	725	195	445	165	295	415	295	360	295	3.845

	WEGEN	2012		2013		2014		2015		2016	
		niet-jaarlijks onderhoud investeringen	niet-jaarlijks onderhoud investeringen	niet-jaarlijks onderhoud investeringen	niet-jaarlijks onderhoud investeringen	niet-jaarlijks onderhoud investeringen	niet-jaarlijks onderhoud investeringen	niet-jaarlijks onderhoud investeringen	niet-jaarlijks onderhoud investeringen		
	UITGAVEN WEGEN										
	Noordelijk Flevoland	1.125	5.325	3.680	1.905	1.705	2.605	880	600	2.415	715
	Oostelijk Flevoland	1.610	1.670	3.950	3.735	2.385	555	1.285	780	2.175	3.030
	Zuidelijk Flevoland	1.630	2.100	610	8.000	1.160	6.070	4.120	6.356	795	8.076
	Algemeen	655	725	195	445	165	295	415	295	360	295
	TOTAAL BRUTO PROJECTKOSTEN WEGEN	5.020	9.820	8.435	14.085	5.415	9.525	6.700	8.031	5.745	12.116

WEGEN	2012		2013		2014		2015		2016	
	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings
BIJDRAGEN WEGEN										
BDU (provinciaal deel infrastructuur)		912		912		912		912		912
BDU Impuls vergroting verkeersveiligheid provinciaal wegennet		525		525		525		525		525
BDU VOLLENHOVERBRUG reconstructie		1.250								
BDU MARKNESSERWEG (Lindeweg->Emmelordseweg) aanleg parallelweg		1.350								
BDU ENS aanleg ontsluitingsweg bedrijventerrein				750		700				
BDU GEMAALWEG verhogen verkeersklasse brugklap Friesesluis		250		250						
BDU MARKERWAARDDIJK opwaarderen weg		580								
BDU N23 aanleg autoweg (Lelystad->Dronten)										1.000
BDU GANZENWEGxKNARDIJK reconstructie kruispunt				550		550				
BDU ALMERE POORT (Pampusweg->Hollandse brug) bijdrage aanleg busbaan										
BDU GOOISEWEG (Trekkeveld) bijdrage aanleg tweede rijbaan		500		1.000						
BDU GOOISEWEG (Groenewoudsetocht) bijdrage aanleg tweede rijbaan		500		500						
BDU GOOISEWEG (Spiekweg->Nijkerkerweg) aanleg tweede rijbaan				1.950		1.950				
BDU VSBA: WATERLANDSEWEG aanleg tweede rijbaan								975		1.975
BDU VSBA: Onderdoorgangen A6 (A6-Weerwaterzone) bijdrage								1.681		1.681
BDU OV-haltevoorzieningen (incl. toegankelijkheid en knooppunten)				175		100				
BDU OV-haltevoorzieningen DRIS-panelen		395								
BDU Inzet speerpunt OPF (verkeersmanager)		35								
Infrafonds VOLLENHOVERBRUG reconstructie		750								
Infrafonds GOOISEWEG (Groenewoudsetocht) bijdrage aanleg tweede rijbaan				500						
Infrafonds GOOISEWEG (Spiekweg->Nijkerkerweg) aanleg tweede rijbaan				500		500				
Infrafonds VSBA: WATERLANDSEWEG aanleg tweede rijbaan								486		988
Infrafonds VSBA: Onderdoorgangen A6 (A6-Weerwaterzone) bijdrage								843		841
Strategische reserve / ZZL WATERLANDSEWEG aanleg tweede rijbaan								487		988
Strategische reserve / ZZL VSBA Onderdoorgangen A6 (A6-Weerwaterzone) bijdrage								842		841
Bijdrage gemeente NOP verplaatsen busstation Ens		10		45		40				
Bijdrage PMJP ontwikkelen en herstellen beplanting wegen (incl. 50% cofin. prov. middelen)						55				
Bijdrage vanuit voorziening NJO vaarwegen t.b.v. groot onderhoud Vollehoeverbrug	250									
Bijdrage vanuit voorziening NJO vaarwegen t.b.v. groot onderhoud Friese sluis				500						
TOTAAL BIJDRAGEN WEGEN	250	7.057	500	7.657	-	5.332	-	6.751	-	9.751
TOTAAL NETTO PROJECTKOSTEN WEGEN	4.770	2.763	7.935	6.428	5.415	4.193	6.700	1.280	5.745	2.365

	VAARWEGEN	2012		2013		2014		2015		2016		Totaal
		niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	
	NOORDELIJK FLEVOLAND											
10128	LEMSTERVAART aanleg natuurvriendelijke oever		493		480		100					1.073
11321	VOLLENHOVERBRUG bijdrage aan investeringswerk	250										250
11309	URKERSLUIS groot onderhoud	500										500
12311	TOLLEBEKERBRUG vervangen remmingwerken	200										200
12309	FRIESE SLUIS bijdrage aan investeringswerk t.b.v. groot onderhoud			500								500
13110	NATUURVRIENDELIJKE OEVER aanleg (locatie nader te bepalen)						480		580		406	1.466
15301	VOORSTERSLUIS groot onderhoud							300				300
15304	MARKNESSERSLUIS groot onderhoud							500		100		500
12310	LOSWALLEN groot onderhoud											100
	SUBTOTAAL NOORDELIJK FLEVOLAND	950	493	500	480	-	580	800	580	100	406	4.889

	VAARWEGEN	2012		2013		2014		2015		2016		Totaal
		niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	
	OOSTELIJK FLEVOLAND											
12326	NOORDERSLUIS vastzetten aandrijvingshuis en revisie aandrijving brugdelen	150										150
13302	NOORDERSLUIS vervanging aandrijving sluisdeuren			850								850
13301	ELBURGERBRUG groot onderhoud (incl. vervangen val)			700								700
12313	LARSERSLUIS groot onderhoud					230						230
15305	KAMPERSLUIS herstellen sluisdeuren, conserveren beton en staal									200		550
	KETELSLUIS herstellen sluisdeuren, revisie aandrijving waaierdeuren en vervangen steiger									350		
	SUBTOTAAL OOSTELIJK FLEVOLAND	150	-	1.550	-	230	-	-	-	550	-	2.480

	VAARWEGEN	2012		2013		2014		2015		2016		Totaal
		niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	niet-jaarlijks onderhoud	investerings	
	ZUIDELIJK FLEVOLAND											
14301	VAARTSLUIS / ZUIDERSLUIS groot onderhoud		400		400	700						700
13121	HOGE VAART (Oostvaarderswold) bijdrage aanleg natuurvriendelijke oever											800
	SUBTOTAAL ZUIDELIJK FLEVOLAND	-	400	-	400	700	-	-	-	-	-	1.500

VAARWEGEN	2012		2013		2014		2015		2016		Totaal
	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen		
ALGEMEEN											
- Baggeren (bijdrage aan Waterschap)	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	1.000
12114 Revisie aanlegsteigers	150	150	125	150	150	100	100	100	100	100	500
11128 Niet jaarlijks onderhoud bestaande natuurvriendelijke oevers Flevoland	100	100	125	125	125	125	125	125	125	125	600
06321 AFSTANDBEDIENING objecten en bruggen in Flevoland	2.970	2.970	4.102	4.102	4.102	4.102	4.102	4.102	4.102	4.102	7.072
SUBTOTAAL ALGEMEEN	450	2.970	325	4.102	475	-	425	-	425	-	9.172

VAARWEGEN	2012		2013		2014		2015		2016	
	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	niet-jaarlijks onder-houd investe-ringen	
UITGAVEN VAARWEGEN										
Noordelijk Flevoland	950	493	500	480	-	580	800	580	100	406
Oostelijk Flevoland	150	-	1.550	-	230	-	-	-	550	-
Zuidelijk Flevoland	-	400	-	400	700	-	-	-	-	-
Algemeen	450	2.970	325	4.102	475	-	425	-	425	-
TOTAAL BRUTO PROJECTKOSTEN VAARWEGEN	1.550	3.863	2.375	4.982	1.405	580	1.225	580	1.075	406
BIJDRAGEN VAARWEGEN										
Bijdragen PMJP (Project afstandbediening vaarwegobjecten)	1.485	1.485	2.051	2.051						
Dekking project afstandbediening vaarwegobjecten op basis van invendienstmodel	1.485	1.485	2.051	2.051						
Bijdrage Synergiegelden KRW nvo's te NOP	87	87	174	174	174	174	174	174	174	174
Bijdrage POP-gelden t.b.v. aanleg nvo Hoge Vaart (Oostvaarders-wold)	300	300	300	300						
TOTAAL BIJDRAGEN VAARWEGEN	-	3.357	-	4.576	-	174	-	174	-	-
TOTAAL NETTO PROJECTKOSTEN VAARWEGEN	1.550	506	2.375	406	1.405	406	1.225	406	1.075	406

Colofon

Dit is een uitgave van
Provincie Flevoland
afdeling Wegen, Verkeer en Vervoer
Visarenddreef 1
Postbus 55
8200 AD Lelystad

Meer weten over het PMIT 2012-2016?

Mail of bel naar: Peter Noordijk
E-mail: noordijk@flevoland.nl
Telefoon: 0320 265 560

Digitale versie:
www.flevoland.nl

Voorblad:
ontwerp nieuwe Vollenhoverbrug

November 2011