



Meerjaren Infrastructuur Programma Almere
MIPA 2013-2020

Meerjaren Infrastructuur Programma Almere 2013-2020

INHOUDSOPGAVE

	<u>blz</u>
1 Inleiding	2
2 Beleidskader en randvoorwaarden	3
2.1 Evaluatie MIPA–2007–2010	3
2.2 Mobiliteitsplan Almere	4
2.3 Stedelijke bereikbaarheid Almere	4
2.4 Werkwijze	5
3 Infrastructuur en gebruik	8
3.1 hoofdnet OV	8
3.2 hoofdnet fiets	9
3.3 hoofdnet auto	10
4 Financieel kader	10
4.1 Subsidies	10
4.2 Gemeentelijke budgetten	13
5 Projecten en maatregelen per thema	16
5.1 Openbaar vervoer	16
5.1.1 Doelstellingen	16
5.1.2. Projecten	16
5.2 Fiets	19
5.2.1 Doelstellingen	19
5.2.2. Projecten	21
5.3 Auto	24
5.3.1 Doelstellingen	24
5.3.2. Projecten	25
5.4 Verkeersveiligheid	28
5.3.1 Doelstellingen	28
5.3.2. Projecten	29
6 Investeringsprogramma	30
BIJLAGEN	
Bijlage 1: Evaluatie MIPA 2007–2011	33
Bijlage 2: groslijst knelpunten	34
Bijlage 3: lijst reserveprojecten	35
Bijlage 4: kaartbeeld projecten MIPA–2013–2020	36
Bijlage 5: kaartbeeld projecten SBA	37
Bijlage 6: Financiering per project	38

1 Inleiding

Een geactualiseerd MIPA

Voor u ligt een nieuw Meerjaren Infrastructuur Programma voor Almere (MIPA) waarin projecten zijn opgenomen voor de uitbreiding of aanpassing van gemeentelijke hoofdinfrastructuren, te realiseren in de periode 2013–2020. Het in 2012 vastgestelde Mobiliteitsplan Almere vormt hiervoor het beleidskader, evenals het convenant Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA) fase 1a.

Het vorige Meerjaren Infrastructuur Programma Almere (MIPA 2007–2010) behelsde een pakket infrastructuurmaatregelen van €27,5 miljoen voor de periode 2007–2010; hiervan is €20,6 miljoen aan projecten gerealiseerd in de periode t/m 2011, één project loopt nog door t/m 2014 (een evaluatie is opgenomen in par. 2.1 en bijlage 1).

Het voorliggende nieuwe infrastructuurprogramma beslaat een pakket van €23 miljoen over de periode 2013–2020. Deze looptijd sluit aan bij het programma SBA. Er is dus minder geld beschikbaar, daar waar het budget ongeveer even groot is, maar nu geldt voor een periode van 8 jaar in plaats van 4 jaar.

De wereld van nu ziet er anders uit dan die van een paar jaar geleden. Door de financiële crisis wordt er minder gebouwd, zijn er minder opbrengsten uit grondverkoop, minder inkomsten in het gemeentefonds, en voert de gemeente daarom al enkele jaren een noodzakelijk bezuinigingsbeleid. Dit heeft gevolgen voor de beschikbaarheid aan middelen, ook voor de doorontwikkeling van lokale infrastructuur. Dit vraagt om scherpe keuzes maken in het programmeren. Maatregelen vanuit het convenant SBA krijgen daarin prioriteit, omdat dit contract substantiële financiële middelen heeft opgeleverd¹.

Tegelijkertijd heeft de crisis ook voor een (tijdelijke) stabilisatie gezorgd in de groei van het autoverkeer. Dat is merkbaar zowel nationaal (minder files op de rijkswegen) als lokaal (minder filevorming op lokale knelpunten). Dit vertaalt zich ook door in lagere verkeersprognoses voor de nabije toekomst.

Omvangrijke uitbreidingen van bestaande lokale infrastructuur (m.n. hoofdnet auto) zijn daardoor in een langzamer tempo nodig dan eerder (Drevenstudie, 2006; MIPA 2007–2010) werd voorzien.

Doelstelling en afbakening

Doel van het MIPA is het programmeren van investeringen in gemeentelijke hoofdinfrastructuur. Onder hoofdinfrastructuur wordt verstaan de hoofdnetten fiets (hoofdfietsroutes), openbaar vervoer (busbanen/–routes), en auto (de dreven). Het gaat daarbij om noodzakelijke functionele uitbreidingen of aanpassingen aan lokale hoofdinfrastructuur als gevolg van de groei van de stad. Infrastructuurprojecten die samenhangen met gebiedsontwikkelingen (zowel in de bestaande stad als de nieuwe stadsdelen), worden niet in het MIPA geprogrammeerd; deze worden uit de grondexploitatie gefinancierd (NOGW of GREX). Infrastructuurprojecten die samenhangen met de schaa sprong worden uit het programma Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA) gefinancierd.

Dit nieuwe MIPA is een product van DSO/Stedenbouw & Verkeer. Het programma is inhoudelijk mede tot stand gekomen na inbreng van andere vakafdelingen binnen de diensten DSO en PBS, en is afgestemd met het programma groot onderhoud van de dienst Stadsbeheer. Financieel is het MIPA afgestemd met Concernfinanciën.

Jaarlijks zal een werkplan met projecten ter besluitvorming worden voorgelegd. Dit geeft de mogelijkheid om te monitoren. Als ontwikkelingen daartoe aanleiding geven kan het MIPA tussentijds worden geactualiseerd, zij het dat de speelruimte beperkt is door de geormerkte subsidies.

¹ Almere investeert zelf €47,5 miljoen, rijk en provincie Flevoland ook ieder €47,5 miljoen.

2 Beleidskader en randvoorwaarden

2.1 Evaluatie MIPA-2007-2010

Het vorige MIPA 2007–2010 ging er van uit dat de grenzen van de capaciteit van het hoofdwegennet voor de auto bereikt zou worden, er werd op een aantal plaatsen filevorming voorzien. Op het hoofdnet fiets werden slechts 2 projecten geprogrammeerd. Het beleid voor het lokaal OV richtte zich vooral op het afmaken van de historische opgave busbanen en investeringen in haltes en reizigersinformatie. Qua fysieke maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid is vooral ingezet op verkeersveiligheid rond scholen en het project ‘bromfiets op de rijbaan’ Van het beoogde programma van €27,5 miljoen is uiteindelijk €20,6 miljoen gerealiseerd Tijdens de looptijd MIPA is bijna €13 miljoen budget ingetrokken (voornamelijk eigen middelen). Daar staat tegenover dat ruim €14 miljoen nieuw budget is gevonden, waarvan €10 miljoen extra subsidies. Het programma is uiteindelijk met 58% subsidie gerealiseerd. De toenmalige subsidiefondsen BONRoute (vooral gericht op regionale OV–bereikbaarheid), Quick Wins en Mobiliteitspakket zijn inmiddels opgeheven. Het restbudget GIP is inmiddels benut voor financiering SBA, ook de reserve MIPA en gespaarde BDU zijn hiervoor afgeroomd. Dit alles maakt de financiering van een nieuw infrastructuurprogramma niet eenvoudig.

MIPA 2007–2010; investeringen geraamd, vooraf investeringen werkelijk, achteraf

thema	vooraf	in %	achteraf	in %
auto	18.475.000	67%	5.535.000	27%
fiets	785.000	3%	976.000	5%
OV–bus	3.385.000	13%	12.213.000	59%
v.veiligheid	4.870.000	18%	1.868.000	9%
totaal	27.515.000	100%	20.592.000	100%

soort budget	budget vooraf in %	bij/af	uitgaven achteraf in %	restbudget
<u>gemeentelijk geld</u>				
GIP-hard	14.500.000	-10.200.000	1.782.000	2.518.000
GIP-zacht	1.500.000	-1.500.000	0	0
Reserve OV	980.000	205.000	1.155.000	30.000
Reserve MIPA	3.833.000	-588.000	1.941.000	1.304.000
Cofinanciering SB	0	4.008.000	3.410.000	598.000
Totaal gemeentelijk geld	20.813.000	76%	-8.075.000	8.288.000
8.288.000	40%	4.450.000		
<u>subsidies</u>				
BDU-subsidie 2006-2010	3.302.000	1.026.000	678.000	3.650.000
Haltetoegankelijkheid	600.000	1.714.000	2.314.000	0
BONRoute	1.100.000	3.274.000	4.374.000	0
Privaat geld	700.000	-700.000	0	0
Quick-Wins	1.000.000	614.000	1.614.000	0
Ruimte voor de fiets	nvt	659.000	659.000	0
EFRO	nvt	1.264.000	1.264.000	0
Mobiliteitspakket RWS	nvt	1.401.000	1.401.000	0
Totaal subsidies	6.702.000	24%	9.252.000	12.304.000
12.304.000	60%	3.650.000		
totaal ingetrokken budget		-12.988.000		
totaal nieuw verworven budget		14.165.000		
Totaal budget	27.515.000	1.177.000	20.592.000	8.100.000

Het eerste MIPA 2007–2010 omvatte 37 projecten. Hiervan zijn 28 projecten gereed; 3 projecten stilgelegd, 5 projecten gestaakt wegens intrekking budget, en 1 project nog in uitvoering. Een gedetailleerd overzicht is opgenomen in bijlage 1.

2.2 Stedelijke bereikbaarheid Almere (SBA)

Het is de gezamenlijke ambitie van Rijk, regio en Almere om Almere te laten groeien met 60.000 woningen en 100.000 arbeidsplaatsen. In samenhang met de ruimtelijke en economische belangen zal deze groei van de stad een grote druk leggen op de stedelijke bereikbaarheid van Almere als er niets wordt gedaan aan de infrastructuur voor OV, fiets en auto.

Om de woningopgave van Almere 2.0 mogelijk te maken, is het van essentieel belang dat er een robuuste en duurzame oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek van Almere wordt gerealiseerd. Naast de studies naar investeringen in de nationale infrastructuur rond Almere, is er in 2008 in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) een verkenning gestart naar de noodzakelijke investeringen in de provinciale en lokale infrastructuur in Almere. In november 2010 heeft de minister van I&M de VSBA als MIRT-verkenning vastgesteld.

Het project SBA is omvangrijk en langlopend van aard. Najaar 2011 is een convenant SBA-1^e fase afgesloten, waarin afspraken over projecten, trekkerschap, realisatie, en financiering zijn vastgelegd. Het ministerie van I&M, de provincie Flevoland en de gemeente Almere hebben daarin afgesproken om alle drie 1/3 deel (= € 47,5 miljoen) te investeren in rijks-, provinciale en gemeentelijke wegen in Almere. Een deel hiervan is bestemd om de capaciteit van het bestaande lokale hoofdnet auto zo goed mogelijk te benutten.

De eerste fase SBA behelst: de volgende onderdelen: (zie kaart in bijlage 4)

- verbreden van Hogering–West (tot de Hollandsedreef) en de Waterlandseweg
- realiseren van 2 fietsonderdoorgangen onder de A6
- benuttingsmaatregelen voor de doorstroming op kruispunten van hoofdwegen in de stad.
- aanleg van ontsluitende infrastructuur in Nobelhorst en Hout-midden

De financiële afspraken SBA komen aan bod in paragraaf 4.2.

Het maatregelenpakket ‘doorstroming op kruispunten’ wordt in paragraaf 5.3 uitgewerkt.

2.3 Mobiliteitsplan Almere

Het verkeerssysteem vervult een belangrijke rol in de dynamiek van de stad, en is daardoor mede voorwaardenscheppend voor stedelijke ontwikkelingen. De verdere groei van de stad door de schaa sprong (+60.000 woningen) en gewenste economische ontwikkeling (+100.000 arbeidsplaatsen) heeft gevolgen voor de druk op het bestaande wegennet.

Verbetering van de lokale en regionale bereikbaarheid is nodig, door uitbreidingen en aanpassingen aan de bestaande infrastructuur.

Het mobiliteitsplan is het richtinggevend kader waarmee infrastructuur maatregelen m.b.t. bereikbaarheid kunnen worden geprogrammeerd in het MIPA

Het mobiliteitsplan Almere (maart 2012) bevat beleidskeuzes die helpen de opgaven te realiseren waar de komende jaren aan gewerkt wordt. Tegelijkertijd is geconstateerd dat al veel is bereikt, zoals tot uiting komt in de 3 belangrijkste hoofddoelstellingen:

- stimuleer stedelijke ontwikkeling door een betere bereikbaarheid voor OV en auto
- handhaaf het duurzaam verkeerssysteem met prioriteit voor openbaar vervoer en fiets
- behoud de goede interne bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

2.4 Werkwijze

Ter voorbereiding op een nieuw MIPA heeft een breed samengestelde ambtelijke werkgroep van de gemeentelijke diensten DSO en PBS al in 2010 een reeks nieuwe infrastructuurvoorstellen gedaan. Randvoorwaarden waren:

- 1) géén schaa sprong gerelateerde projecten (deze zijn onderdeel van SBA)
- 2) geen gebiedsgebonden infrastructuur; gebiedsgebonden infrastructuur wordt gefinancierd uit NOGW of GREX van het betreffende plangebied;
- 3) alleen infrastructuurprojecten op de hoofdnetten bus, fiets en auto.

De projecten zijn beoordeeld op de mate waarin ze bijdragen aan de volgende criteria:

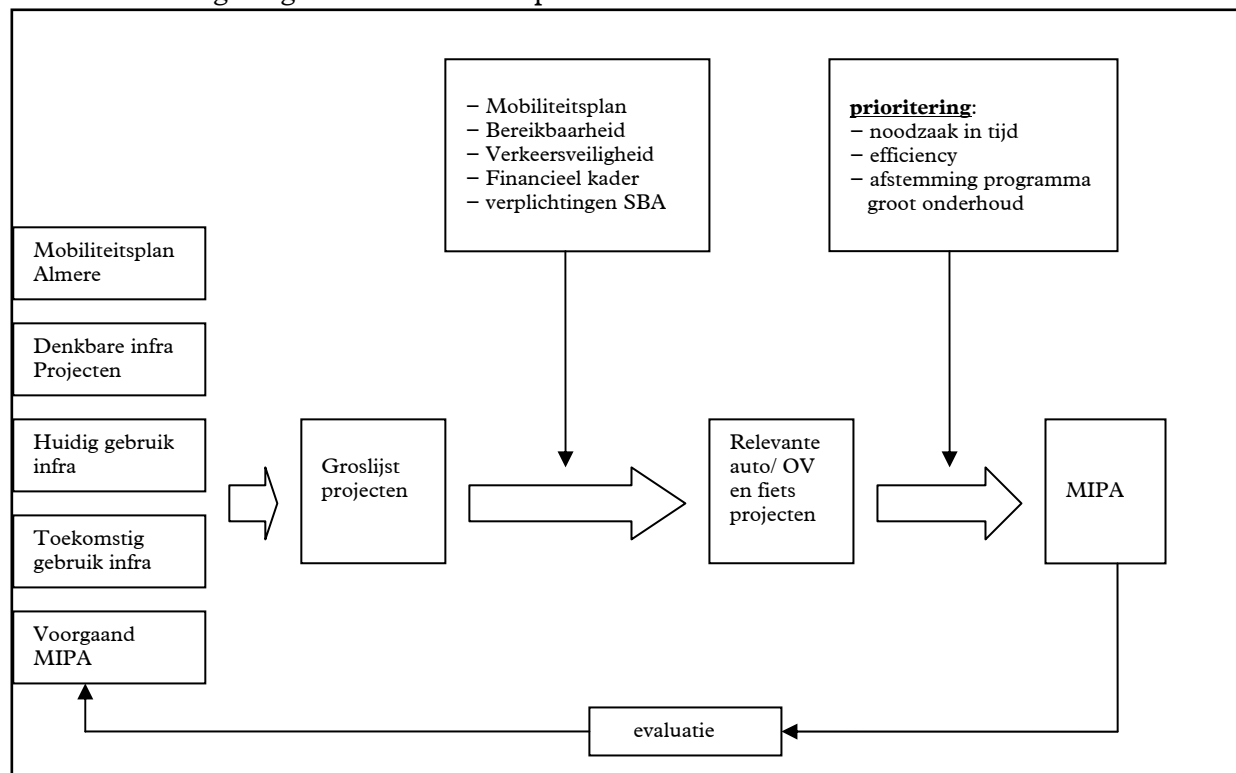
- verbetering van de doorstroming
- versterking van de economische structuur en/of ruimtelijke structuur of kwaliteit
- verbetering van de leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluid)
- verbetering van de verkeersveiligheid of sociale veiligheid.

Deze lijst is recent als uitgangspunt gehanteerd. Vervolgens zijn gerealiseerde of vervallen projecten van de lijst gestreept, en zijn nieuw opgevoerde projecten toegevoegd. Van de resterende projecten zijn de kostenramingen waar nodig geactualiseerd.

Dit leidde tot een groslijst infrastructuurprojecten zoals is weergegeven in bijlage 1.

De overgebleven projecten zijn beoordeeld naar de mate waarin ze bijdragen aan de doelstellingen uit het mobiliteitsplan. Daarnaast is gekeken naar de noodzaak bezien vanuit het huidig gebruik, het verwachte toekomstig gebruik (verkeersprognose model 2020), ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid (black spot lijst) en de beschikbare budgetten

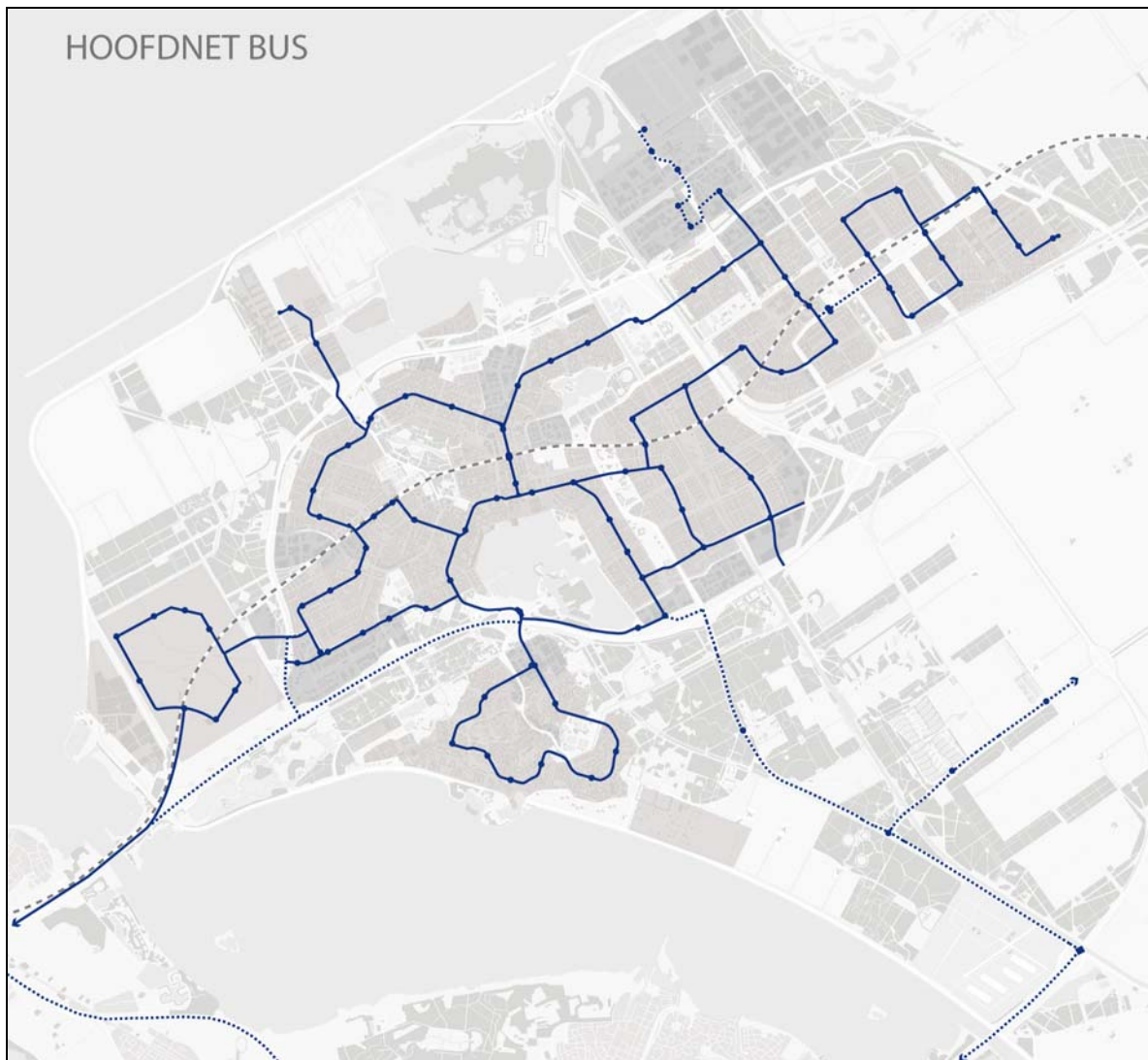
Onderstaande figuur geeft in schema het proces weer.



Schema selectie en prioritering van MIPA-projecten

3 Infrastructuur en gebruik

3.1 Hoofdnet Bus



De meerkernige opzet van Almere leidt tot grotere afstanden. Om overmatig autogebruik te voorkomen is van oudsher gekozen voor snel en hoogwaardig openbaar vervoer, ingevuld door toepassing van vrije busbanen en een unieke, op de bus gerichte ruimtelijke inrichting van de stad. Dit heeft geleid tot een hoog busgebruik.

Het hoofdnet Bus wordt gevormd door de busbanen en enkele autowegen waar het busvervoer gebruik van maakt (Evenaar, Grote Vaartweg, Waterlandseweg).

Het gebruik overdag van het hoofdnet bus varieert van minimaal 16 bussen per uur (1 stadslijn, 2 richtingen) op de busbanen in oostelijk Almere Buiten, tot 114 bussen per uur (8 stadslijnen en 3 streeklijnen, 2 richtingen) op de 'stamlijn' door het centrum. Eind 2012 is busstation Almere-Poort en een compact busstation bij Station Parkwijk gemaakt.

Busstation Almere-Centrum is in 2005 uitgebreid. Nu zijn 14 halteperrons in gebruik; voor toekomstige lijnen is uitbreiding mogelijk naar 18 perrons, en kunnen enkele perrons door meerdere lijnen gebruikt gaan worden. Busstation Almere Buiten is een knelpunt.

De busbanen in Almere Poort zijn in tijdelijke verharding (asfalt onderlagen) opengesteld, en worden de komende jaren afgebouwd passend bij het groeitempo van dit stadsdeel.

Voor de regionale ontsluiting van de stad is er één ontbrekende schakel: de busbaan van station Almere Poort naar de Hollandse Brug.

3.2. Hoofdnet Fiets



Het hoofdnet Fiets bestaat uit de drukke utilitaire hoofdfietsroutes (voorheen in het Fietsbeleidsplan ‘doorstroommassen’ genoemd) die als radialen door de stad lopen en de belangrijke bestemmingen met elkaar verbinden: de centra van de stadsdelen en de stations.

Het hoofdnet fiets is 67 km groot. Dit net wordt aangevuld met een raster van 470 km secundaire fietsroutes/fietspaden door de wijken, de maaswijdte is 300 à 400m.

De fietsroutes lopen rechtstreeks en direct door wijken naar de belangrijke bestemmingen, terwijl auto’s vanwege een gunstige concurrentiepositie voor de fiets en uit overwegingen van veiligheid (bundeling op verkeersaders) om de wijken heen geleid worden.

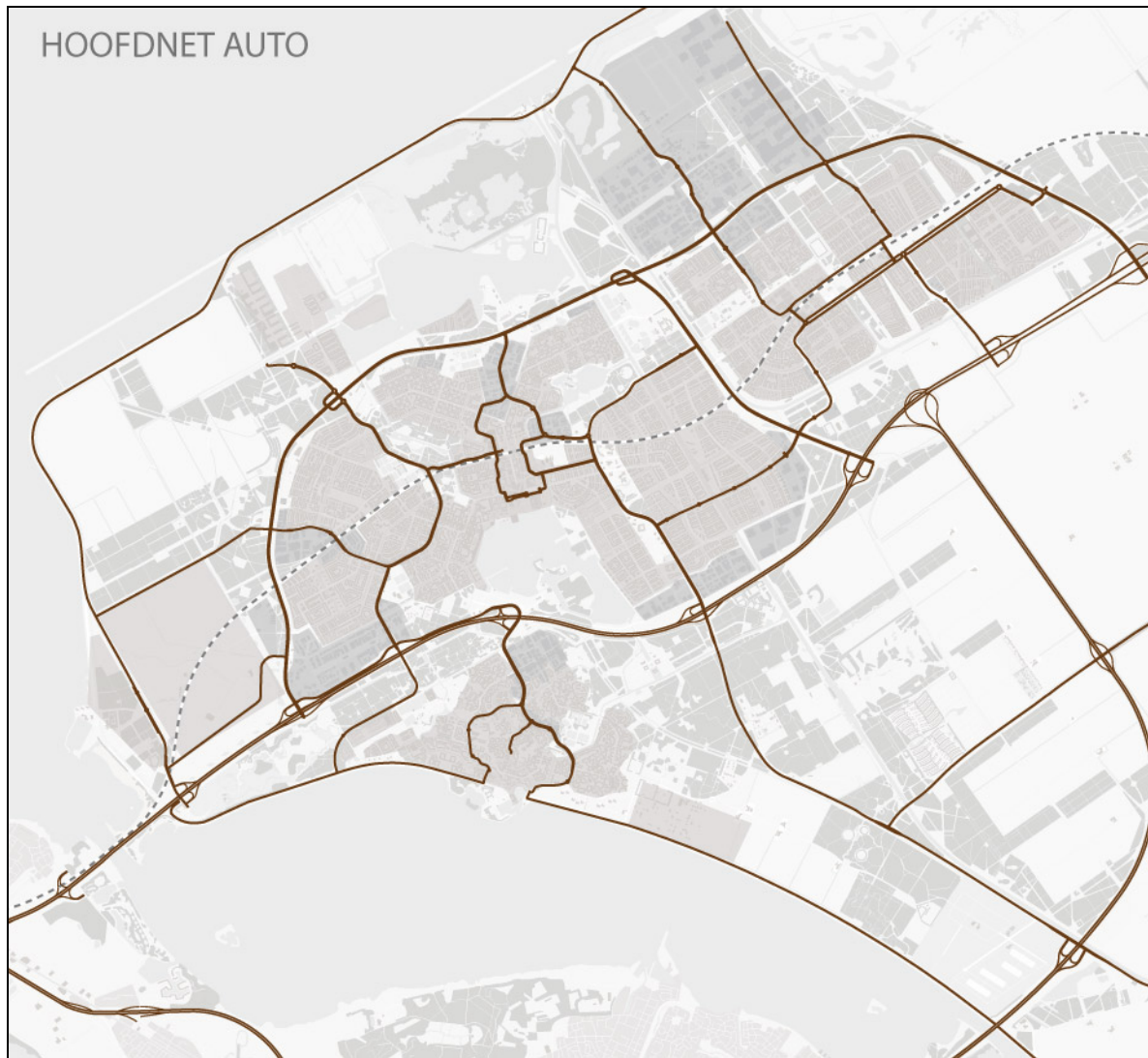
Het hoofdnet Fiets is compleet, er zijn geen ontbrekende schakels. In Almere Poort zijn delen van het fietsnetwerk nog in ontwikkeling.

Het hoofdnet fiets bestaat (grotendeels) uit vrijliggende fietspaden, deels uit ‘fietsstraten’ (stille woonstraten waar de route overheen loopt, overwegend uitgevoerd in asfalt).

Op spitsmomenten zijn de drukste paden te smal om elkaar twee- aan- twee gemakkelijk te kunnen passeren. In het stadshart is het gebruik van de fietsroute langs de Hospitaaldreef zo hoog dat dit op de rotondes op drukke momenten leidt tot een vertraagde verkeersafwikkeling voor het autoverkeer.

Het fietsgebruik is in Almere de afgelopen jaren gestegen: van 27% in 2001 naar 31% in 2010. (aandeel fiets in de verplaatsingen tot 7,5 km). Toch blijft daarmee het fietsgebruik in Almere iets achter ten opzichte van het gemiddelde van 34% in steden van vergelijkbare omvang. De geringe studentenpopulatie, de ruimtelijke ordening (grotere afstanden, soms lagere dichtheden) en de goede bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer zijn hier debet aan.

3.3. Hoofdnet auto



Het hoofdnet auto bestaat uit de rijkswegen A6 en A27, de provinciale Stadsautowegen Hogering, Tussenring, Buitenring, Waterlandseweg en Oostvaardersdijk, en binnen de stadsdelen de gemeentelijke dreven.

Het autonetwerk is grofmazig van opzet. Dat leidt tot grote verblijfsgebieden en relatief weinig kilometers hoofdwegennet, dat (in een eindbeeld) daardoor wel druk belast kan zijn. De dreven liggen langs de randen v/d wijken als resultante van het stimuleren van langzaam verkeer (voor de fiets rechtstreekse routes, de auto rijdt om) en het streven naar grote, autoluwe (=verkeersveilige) verblijfsgebieden. De hoofdroutes fiets en de busbanen kruisen het hoofdnet auto ongelijkvloers bij zwaardere intensiteiten, om redenen van verkeersveiligheid en doorstroming.

De sterke gerichtheid op de regio Amsterdam leidt een grote uitgaande woon-werkpendel en filevorming op het rijks- en provinciaal wegennet. Op de dreven is het aantal knelpunten qua doorstroming nog overzienbaar, maar de groei van nieuwe stadsdelen zal nieuw autoverkeer genereren dat de bestaande dreven extra zal belasten.

Het rijk is inmiddels gestart met verbreding van onder andere A1 en A6 in het kader van het wegproject Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA). De provincie Flevoland zal uiterlijk 2020 de verbredingen van Waterlandseweg en Hogering-west realiseren. Hiermee kan de groei van Almere Poort, Pampus en Hout voor de komende jaren worden geacommodeerd.

4 Financieel kader

Bij de voorjaarsnota's in 2011 is een concept infrastructuurprogramma met aanvraag voor cofinanciering uit het GIP ingebracht, maar om diverse redenen niet gehonoreerd. Om het programma SBA te financieren is najaar 2011 gebruik gemaakt van de (beperkte) financiële middelen binnen de reserve GIP en de reserve MIPA.

Als gevolg van de door de financiële crisis gestelde budgettaire kaders zijn thans geen mogelijkheden aanwezig om aanvullend nieuwe budgetaanvragen (noch structureel, noch eenmalig) te honoreren voor het lokale verkeer- en vervoerbeleid.

Deze beperking heeft mede de omvang van dit nieuwe programma MIPA bepaald. Het betekende ook dat hierdoor maar beperkt budget beschikbaar was voor cofinanciering van infrastructuurprojecten daar waar de subsidiespelregels slechts gedeeltelijke (veelal 50%) subsidiëring toelaten.

Voor de invulling van de financiering zijn beschikbare subsidies maximaal benut. Als cofinanciering is gebruik gemaakt van bestaande gemeentelijke budgetten.

Alle beschikbare subsidies vergen in meer of mindere mate cofinanciering. Door de gemeentelijke investeringen maximaal hiervoor in te zetten ontstaat een multiplier effect. Tegelijkertijd betekent dit ook dat schrappen van eigen investeringen leidt tot inkomstenderving.

In de navolgende paragrafen worden de beschikbare (externe) subsidies en interne financieringsbronnen voor investeringen in de verkeersinfrastructuur nader toegelicht.

4.1 Subsidies

4.1.1. Subsidie Busbanen

Op basis van door Almere opgestelde planstudies heeft de gemeente tweemaal rijkssubsidie toegekend gekregen: in 1999 een subsidie van €24,8 miljoen voor voltooiing van het busbanenstelsel in Almere Stad Oost en Almere Buiten Oost, en in 2002 een subsidie van €16,0 miljoen voor busbanen in Almere Poort. Tot 2004 heeft het Rijk hiervan op declaratiebasis deelbedragen aan de gemeente uitgekeerd. In 2004 zijn de resterende budgetten naar de provincie Flevoland gedecentraliseerd

De busbanen in Almere Poort zijn nog in uitvoering, respectievelijk zijn vertraagd door de terugval in het bouwtempo vanwege de financiële crisis. Aan subsidie is t/m 2012 €6,94 miljoen uitgekeerd; voor busbanen Almere Poort resteert dus nog een bedrag.

De busbanen in Stad-Oost en Buiten-Oost zijn inmiddels gereed. Vanuit dit project resteert nog een subsidiebedrag dat – na langdurig lobbywerk – onder voorwaarden heringezet kan worden.

In dit MIPA is nog een aantal businfrastructuurprojecten benoemd die financiering vergen.

December 2012 heeft het college van Gedeputeerde Staten besloten de beschikbare gelden voor businfrastructuur in de provinciale BDU-reserve zeker te stellen voor Almere. Daaraan is door de provincie toegevoegd een bedrag van €2.292.700,- voor realisatie van het busbaantracé Poortdreef –Hollandsebrug.

Per 31 december 2012 is een bedrag van €16.867.412,- beschikbaar in de provinciale BDU-reserve, geormerkt voor businfrastructuur in geheel Almere. Dit is inclusief een restant subsidie van €9.059.921 voor afbouw van de busbanen in Almere Poort. Na aftrek daarvan blijft een subsidie van **€ 7.807.491,-** over voor het completeren van businfrastructuur in de bestaande stad. De voorwaarde voor beschikbaarstelling is dat de gemeente de busbaan Almere Poort – Hollandsebrug realiseert; daarvoor is tussen de provincie Flevoland en de gemeente Almere een overeenkomst gesloten.

De subsidie-randvoorwaarden zijn:

- het budget is geormerkt voor realisatie van businfrastructuur
- de gemeente moet de busbaan tussen station Almere Poort/NS en de Hollandsebrug realiseren
- het budget moet uiterlijk eind 2020 zijn benut

- de kosten voor businfrastructuur kunnen voor 95% worden gedeclareerd tot het beschikbare bedrag, dus de projecten vergen 5% eigen financiering
- de planvoorbereidingskosten zijn niet subsidiabel (wel de kosten VAT).

4.1.2. Subsidie BDU-infrastructuur

Vanuit het Rijk ontvangt de provincie voor haarzelf en voor de Flevolandse gemeenten jaarlijks een Brede Doel Uitkering (BDU) geoormerkt voor activiteiten op het gebied van verkeer en vervoer. De BDU wordt ingezet als dekking voor activiteiten op het gebied van mobiliteitsbeïnvloeding, verkeersveiligheid, Openbaar Vervoer, en infrastructurele projecten. Voor infrastructuurprojecten is de subsidie maximaal 50% BDU, dus vergt 50% cofinanciering uit eigen middelen. (voor niet-infrastructuurprojecten – bijvoorbeeld verkeerseducatie) is 100% BDU-subsidie mogelijk). De BDU mag gespaard worden; het saldo per 1-1-2013 is €5,8 miljoen. Jaarlijks ontvangt Almere ca. €1 miljoen BDU; dit bedrag daalt ongeveer 3% per jaar, als gevolg van eerdere rijksbezuinigingen. Verondersteld is dat dit bedrag verder kan afnemen naar 80% van het huidige volume in 2020, als gevolg van de doorwerking van verdere rijksbezuinigingen. Gesommeerd over de komende 8 jaar zal het budget dan toenemen tot €13,1 miljoen, waarvan na aftrek van lopende verplichtingen (met name voor financiering van het pakket SBA) in principe €3.28 miljoen resteert voor financiering van het MIPA. (Dat komt neer op gemiddeld €410.000 per jaar)

Mogelijke ontwikkeling van de BDU-infra						
jaar	saldo per 1-1	bij: rente	bij: BDU-infra	verplichtingen: - lopende - SBA	stel jaarlijks te besteden /onttrekken	saldo 31-12
2013	5.825.000	58.000	996.000	-360.000	-410.000	6.109.000
2014	6.109.000	61.000	985.000	0	-410.000	6.745.000
2015	6.745.000	67.000	887.000	-1.231.000	-410.000	6.058.000
2016	6.058.000	61.000	887.000	-1.246.000	-410.000	5.350.000
2017	5.350.000	54.000	838.000	-2.363.000	-410.000	3.469.000
2018	3.469.000	35.000	838.000	-2.398.000	-410.000	1.534.000
2019	1.534.000	15.000	788.000	-1.131.000	-410.000	796.000
2020	796.000	8.000	788.000	-1.148.000	-410.000	34.000
va 1-1-13	5.825.000	359.000	7.007.000			saldo
			13.191.000	-9.877.000	-3.280.000	34.000

Bij het te verwachten restbudget van €3.280.000 aan BDU-subsidie, dat inzetbaar zou zijn t/m 2020, gelden de volgende kanttekeningen:

- het verondersteld scenario voor rijksbezuinigingen kan positiever, maar ook negatiever uitvallen;
- de mogelijke samenvoeging van de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, en de opheffing van de stadsregio Amsterdam zullen leiden tot een herverdeling van de gezamenlijke BDU-middelen; onzeker is of die herverdeleffecten gaan leiden tot eenzelfde omvang aan BDU voor Almere;
- een ander voornemen is de vorming van een infrastructuurautoriteit voor de Randstad, die de bevoegdheden krijgt op het gebied van vervoer en infrastructuur van rijk, provincies, regio's en gemeenten in de Randstad; ook dit maakt de omvang van de toekomstige BDU onzeker;
- de provincie Flevoland keert jaarlijks het bedrag aan BDU-middelen op voorhand uit aan de gemeenten; die hebben daarmee maximale vrijheid om de middelen aan verkeer- en vervoerdoeleinden te besteden; voor toekomstige bestedingen is het denkbaar dat daarvoor beleidsmatige kaders zullen gaan gelden, die de bestedingsvrijheid kunnen beperken.

Het is dus zaak enige voorzichtigheid in acht te nemen, omdat het budget, afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen, mogelijk lager kan uitvallen.

4.1.3 Subsidie ‘Beter Benutten’

Met het programma Beter Benutten beoogt het rijk maximaal rendement te halen door te investeren in doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet. Het gaat daarbij niet alleen om maatregelen op de bestaande rijkswegen maar ook om aanpak van knelpunten op de aansluitingen tussen het hoofd- en onderliggend wegennet. Het budget voor het totale programma bedraagt €794 miljoen voor de periode t/m 2013; de rijksbijdrage voor de gebiedsprogramma's bedraagt € 520 miljoen.

De onregelde kruising Spectrumdreef – opafrit A6 kan het verkeersaanbod in de spitsen niet meer verwerken. Gevolg is filevorming die terugslaat tot op de A6. De aanpak van dit knelpunt is daarom aangemeld voor het gebiedsprogramma Beter Benutten van de regio Amsterdam. Vanuit dit pakket is een (50%)subsidie van €190.000,- beschikbaar gesteld.

4.1.4 Subsidie ‘Werkplan fiets’

In 2010 heeft de provincie Flevoland – naast de reguliere BDU subsidie – specifiek voor bevordering van het fietsverkeer een subsidie van €100.000,- beschikbaar gesteld, onder voorwaarde van goedkeuring van een in te dienen ‘werkplan fiets’. Bij de behandeling van dit voorstel heeft de raad destijds aangegeven dat het bedrag volledig besteed moet worden aan de vindbaarheid van fietsroutes. Deze problematiek speelt vooral in Almere Haven. Bij de uitwerking van de ideeën hierover werd duidelijk dat een wezenlijke aanpak hiervan meer budget vergt. Voor 2011 is voor hetzelfde doel nog eens €120.000,- aangevraagd en toegekend. In totaal is dus €220.000 beschikbaar, geormerkt voor verbetering vindbaarheid fietsroutes in Almere Haven.

4.1.5 Subsidie ‘Actieplan fietsparkeren bij stations’

Het Rijk verwacht een verdere groei van het treinverkeer, daarmee een stijging van het fietsgebruik en dus de behoefte aan fietsstallingen bij NS-stations. Zonder adequate maatregelen zal dit toenemend fietsgebruik op verschillende plaatsen leiden tot uitpuilende fietsenrekken en verrommeling van de stationsomgeving. Het actieplan fietsparkeren bij stations komt hieraan tegemoet. Voor uitbreiding van stallingen op de OV SAAL corridor heeft het rijk binnen dit actieplan €11 miljoen gereserveerd.

Tegelijkertijd is het Rijksbeleid om de verantwoordelijkheid voor fietsparkeren bij stations steeds meer over te hevelen naar gemeenten. Daarom worden aan subsidiëring de volgende voorwaarden gesteld:

- goede benutting van de beschikbare capaciteit
- verwijdering van fietswrakken (zgn. aanpak weesfietsen)
- een subsidie van 50% voor fietsparkeervoorzieningen op straat
- geen subsidie voor overkapping op locaties waar al bewaakt inbandig fietsparkeren aanwezig is
- afspraken tussen NS en gemeente over adequate handhaving

4.2 Gemeentelijke budgetten

4.2.1. Programma Stedelijke Bereikbaarheid Almere

Eind 2011 is in het convenant Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA) –Fase 1a, vastgelegd dat Rijk, provincie Flevoland en Almere ieder 1/3 deel (€ 47,5 miljoen) financieren van een aantal infrastructuur maatregelen waarmee de locaties Almere Poort, Nobelhorst en Hout-Midden kunnen worden ontsloten.

Het Almeerse pakket omvat 3 onderdelen:

- € 11 miljoen aan bijdragen voor verbreding van de Hogering en de Waterlandseweg
- € 5,5 miljoen voor doorstromingsmaatregelen op kruispunten van het lokale hoofdwegennet.

- € 31 miljoen voor hoofdinfrastructuur ontsluiting Hout-Noord

Per onderdeel zijn tijdsafspraken vastgelegd over planstudie en realisatie, zie navolgende tabel.

pakket 1e fase VSBA	verantw. partij	kosten tlv RIJK	kosten tlv PROV	kosten tlv ALMERE	totaal	planstudie gereed	realisatie
fietstunnels A6+Hogering	RIJK	24.000.000			24.000.000	is gereed: TB-SAA	eind 2020
Hogering-west: verbreden 2x3	PROV	23.500.000	29.000.000	8.000.000	60.500.000	eind 2016	eind 2020
Waterlandseweg: verbreden 2x2	PROV		18.500.000	3.000.000	21.500.000	eind 2012	eind 2016
doorstroming kruispunten	Almere			5.500.000	5.500.000	voorstel eind 2012	eind 2020
				16.500.000			
ontsluiting Hout-Noord	Almere			31.000.000	31.000.000	benoemd infra-pakket	eind 2020
		47.500.000	47.500.000	47.500.000	142.500.000		

De infrastructuur in Hout-Noord wordt apart gefinancierd uit de Nota Omslag Grote Werken (NOGW) Almere-Hout. Van het resterende deel van €16,5 miljoen is in het convenant vastgelegd: de financieringswijze (50% BDU voor Hogering en Waterlandseweg, 56% voor doorstroming kruispunten), het kasritme en de toekomstige verplichtingen vanwege prijsstijgingen. Het bedrag van € 16,50 miljoen (prijspeil 2011) loopt dan op tot maximaal 18,27 miljoen (2013 t/m 2020, inclusief prijsindexaties).

KOSTEN SBA - deel Almere	prijspeil 2011			
specificatie financiering Almere volgens convenant SBA	NOGW Hout	eigen middelen	BDU	totaal
bijdrage Hogering-west		4.000.000	4.000.000	8.000.000
bijdrage Waterlandseweg		1.500.000	1.500.000	3.000.000
doorstroming kruispunten		2.400.000	3.100.000	5.500.000
		7.900.000	8.600.000	16.500.000
ontsluiting Hout-Noord	31 mio +PM *)			31.000.000
				47.500.000

*) NOGW rekent al met prijsindexaties

KOSTEN SBA - deel Almere	incl. prijsindexaties			
uitwerking afspraken convenant: prijsindexatie en kasritme	NOGW Hout *)	eigen middelen	BDU	totaal
Hogering-west: (2017-2020)		4.491.000	4.491.000	8.982.000
Waterlandseweg (2015-2018)		1.641.000	1.641.000	3.282.000
kruispunten (2014-2019)		2.618.000	3.385.000	6.003.000
te financieren		8.750.000	9.517.000	18.267.000
ontsluiting Hout-Noord	31 mio +PM			

Najaar 2011 is in de begroting de financiering aangegeven van het pakket SBA, waarbij uitgegaan was van een pakket van 47,5 miljoen, nog zonder indexaties. Naast een bijdrage van €31 miljoen uit de Nota Omslag Grote Werken (NOGW) Almere Hout en €8,6 miljoen BDU is €7,9 miljoen aan eigen middelen ingezet met bijdragen uit het GIP, de risicobuffer grondexploitaties, en de reserve MIPA.

Er is dus €1,8 miljoen extra nodig. Dit kan deels gevonden worden door de beschikbare budgetten te storten in de reserve MIPA/SBA, en hierover rente bij te schrijven. Daarnaast is nodig een extra inzet van €0,9 miljoen BDU.

Ook is abusievelijk in de programmabegroting €31,2 miljoen in plaats van €31,0 miljoen = €0,2 miljoen teveel aan verplichting opgenomen voor ontsluiting Hout -Noord, en daarmee een tekort van 0,2 miljoen op doorstroming kruispunten. Nu de NOGW onder druk staan vanwege de financiële crisis is dit gecompenseerd door een bijdrage uit de voorziening OV. De financiering SBA wordt dan als volgt:

FINANCIERING SBA	eigen middelen	BDU	totaal
actualisatie, incl prijsindexaties			
uit risicobuffer GREXEN	900.000		
uit GIP, tbv SBA	3.500.000		
uit GIP, restant GIPhard voor MIPA-1	2.450.000		
uit reserve MIPA, inzet voor SBA	850.000		
in te stellen reserve SBA:	7.700.000		
rente over 2013-2020 (gemiddeld 2,85% pjr):	785.000		
beschikbare bijdrage uit OV-reserve	320.000		
totaal beschikbaar	8.805.000		
te financieren, incl prijsindexaties	8.750.000		8.750.000
raming over/ tbv onvoorzien	55.000		
bijdrage BDU, t/m 2020		8.600.000	
extra dekking uit BDU t/m 2020		917.000	
totaal BDU		9.517.000	9.517.000
totaal dekking SBA, excl ontsluiting Hout-Noord, incl prijsindexaties:			18.267.000

4.2.2. NOGW Almere Poort

In 2003 is €16 miljoen subsidie toegekend voor busbanen Almere Poort. die destijds geraamd waren op 24 miljoen; de subsidie bedroeg dus 67% (2/3deel).

De busbanen in Almere Poort worden gefinancierd uit de Nota Omslag Grote Werken (NOGW) van Almere Poort. De NOGW houdt rekening met instroom (op declaratiebasis) van de subsidie, en financiert de overige middelen zelf.

Voor de busbaan door Olympiakwartier was rekening gehouden met een budget van 4.700.000, waarvan €3.130.000 (2/3deel) subsidie en €1.570.000 (1/3deel) NOGW. Als gevolg van de financiële crisis zijn in 2012 alle grondexploitaties en NOGW's herzien, en zijn de budgetten verlaagd met 15%. Vanuit de NOGW is nog beschikbaar een bedrag van €1.335.000 voor de busbaan Olympiakwartier.

4.2.3. Programma Groot Onderhoud (GO)

Afstemming heeft plaatsgevonden met de dienst Stadsbeheer (SB) op het programma Groot onderhoud en vervangingsinvesteringen 2013–2016, en daarbinnen met name op de onderdelen Groot Onderhoud Infrastructuur en Groot Onderhoud woonwijken.

De noodzaak van onderhoudsprojecten is bepaald op basis van inspecties, maatschappelijke urgentie inbreng van burgers, en bereikbaarheidsdoelstellingen.

De afstemming dient meerdere doelen:

- financieel: waar mogelijk onderhoudsbudget benutten als cofinanciering
- integraliteit: waar mogelijk onderhoud en functionele aanpassingen combineren
- efficiency: werk met werk maken is kostenbesparend
- overlastmanagement: minimaliseren van verkeershinder

Groot Onderhoud Infrastructuur

De Stedendreef zou in 2016 aan groot onderhoud toe zijn. Door dit onderhoud iets naar voren te halen kunnen deze werkzaamheden gecombineerd worden met de noodzakelijke verdubbeling. Voor onderhoud van de bestaande Stedendreef is een budget beschikbaar van € 1.000.000,-

Groot onderhoud wijken

Het hoofdnet Fiets loopt grotendeels midden door de wijken. Voor zover herstel of vervanging nodig is van verhardingen in het hoofdnet Fiets, is combinatie van onderhoud en upgrading financieel verstandig. De afgelopen jaren is een aantal trajecten van het hoofdnet fiets via groot onderhoud al aangepakt of nog in uitvoering, in een aantal gevallen met cofinanciering vanuit de BDU.

De BDU is een 50% subsidie, maar fungeert als multiplier door gebruik te maken van bestaande beheerbudgetten. Voor de komende jaren wordt deze werkwijze voortgezet. In het MIPA zijn opgenomen de fietspaden in het hoofdnet fiets die met het komend groot onderhoud in de Kruidenwijk aangepakt worden.

Vanuit de middelen Groot Onderhoud komt voor het hoofdnet fiets €250.000,- beschikbaar voor de fietsroute Noorderplassen–Kruidenwijk–centrum.

Voor de periode 2016–2020 zijn de wijken voor groot onderhoud nog niet vastgesteld. Hiervoor is een stelpost van € 500.000 opgenomen.

4.2.4. Reserve MIPA/SBA

De middelen uit de reserve MIPA worden gebruikt als ‘verdubbelaar’: het budget wordt ingezet om de vereiste 50% cofinanciering van een project te financieren, en maakt daarmee inzet van de overige 50% uit BDU subsidie mogelijk.

De reserve MIPA heeft per eind 2012 een saldo van € 690.000. Dit budget wordt in dit MIPA aangewend voor cofinanciering ter benutting van BDU–subsidie

4.2.5. Reserve OV

Vanuit de reserve OV is een bijdrage van 385.000 beschikbaar; hiervan wordt 320.000 gebruikt voor doorstromingsmaatregelen voor de bus op de Grote vaartweg, het restant is voor de planvorming van de projecten inpassing busbanen en sociale veiligheid bushaltes.

4.2.6. Budget Stedenbouw & Verkeer (AD 12.04) en Fonds bestaande stad

Vanuit het afdelingsbudget Stedenbouw en Verkeer is €22.000 beschikbaar voor planvoorbereiding van enkele projecten in 2014.

Vanuit het fonds bestaande stad is een bijdrage van €25.000,- beschikbaar voor planvoorbereiding van het project inpassing busbanen (de subsidie busbanen mag niet voor planvorming gebruikt worden).

5 De projecten en maatregelen per thema

5.1 Openbaar Vervoer

5.1.1 Doelstellingen

De benodigde uitbreidingen van spoorcapaciteit (OV-SAAL, IJmeerlijn) vergen toekomstige Rijksinvesteringen, en vallen daarmee buiten het kader van dit lokale infrastructuurprogramma.

Voor het busvervoer zijn in het Mobiliteitsplan de volgende doelstellingen opgenomen:

- *verbeteren van de regionale bereikbaarheid door extra capaciteit en kwaliteit*
- *aansluiting van de busbaan Almere Poort op de vrije busbaan langs A6 en A1*
- *completeren businfrastructuur voor de bestaande 4 kernen*
- *verbeteren sociale veiligheid bushaltes*
- *verminderen barrièrewerking busbanen*

Sinds 2010 wordt de concessie van de Almeerse streeklijnen door de gemeente uitgevoerd. Deze streeklijnen zijn met name gericht op de bestemmingen rond Amsterdam-Amstel en Amsterdam-Zuidoost die niet rechtstreeks of zonder overstap per trein te bereiken zijn. Deze lijnen hebben regelmatig te maken met vertraging als gevolg van filevorming.

Bij de planvorming verbreding A1-A6 is met het Rijk overeenstemming bereikt over gelijktijdige ontwikkeling van regionaal Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) op de corridor Almere-Amsterdam. Hiermee worden rechtstreekse, snellere streeklijnverbindingen met Amsterdam mogelijk, en verbetert de regionale busontsluiting van de gehele stad. Dit heeft geleid tot een pakket van nieuwe businfrastructuur (busbaan langs A6; busbaan, busstroken en bus-op-vluchtstrook langs A1 en A10), gelijktijdig te realiseren met de uitvoering van de wegverbredingen A1 en A6.



5.1.2. Van doelstellingen naar projecten

Busbaan Almere Poort - Hollandsebrug

De busbaan vanaf Station Almere Poort langs het spoor door Olympiakwartier richting Hollandsebrug vormt de laatste schakel in deze regionale HOV verbinding Almere-Amsterdam.

In de periode 2013–2020 loopt de uitvoering van de rijksweguitbreidingen Schiphol–Amsterdam Almere (SAA). In dat project wordt vrijliggende businfrastructuur gerealiseerd langs de A6 (vanaf de Hollandsebrug) en langs de A1 tot de A10 (t/m knooppunt Watergraafsmeer). Binnen Almere moet hiertoe nog een laatste schakel worden aangelegd: de busbaan van station Almere Poort tot aan de Hollandsebrug. Voor de financiering is beschikbaar een bijdrage van de provincie Flevoland, naast een budget uit de NOGW en benutting van een restant beschikbare busbanensubsidie.

Upgrading busstation Almere Buiten

Door de groei in aantal buslijnen/busritten en de groei in het reizigersaanbod is de capaciteit van het busstation al enige jaren te klein en voldoet niet meer aan de functionele eisen voor de reizigers en busvervoer:



- op het busstation zijn slechts vier halteperrons aanwezig. Vanwege de hoge frequenties van stadslijnen 1 en 5 (2 richtingen) en lijn 10 op het busstation Buiten is dit onvoldoende: twee buslijnen moeten ieder op een provisorische halte buiten het busstation halteren.
- De inrichting van het busstation is problematisch. De buitenste haltes zijn te krap (ontworpen op 12m-bussen, waar nu door reizigersgroei bussen van 18m lengte moeten halteren en de doorgang soms beperken); de perrons zijn te klein en worden vrijwel geheel in beslag genomen door de abri's. Voor nog te plaatsen panelen met dynamische reisinformatie is geen ruimte. De oriëntatie voor de reizigers is lastig
- Met de huidige vormgeving is de wettelijk vereiste toegankelijkheid voor minder validen (hoge perrons) niet zonder ingrijpende reconstructie te realiseren.
- Het plein wordt gedomineerd door een rommelige aanblik van gestalde fietsen

Het busplein moet bij voorkeur in 2013 worden gereconstrueerd. Dan kan kostenefficiënt meegelift worden met herinrichting van het busplein vanuit het centrumplan Almere Buiten.

Verminderen barrièrewerking busbanen

De busbaan is in Almere voorzien van afschermende hekwerken. Daarmee wordt voorkomen dat kinderen al spelend op de busbaan terecht kunnen komen, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Nadeel daarvan is dat de busbaan soms als barrière wordt ervaren. Daarnaast geeft een busbaan in de hekken vaak een minder fraaie aanblik. Het komt de oversteekbaarheid en de visuele kwaliteit van de busbaan niet ten goede. Als een hek in het groen geplaatst is, geeft dat vaak problemen met groenonderhoud.



Er zijn nogal wat situaties waarbij het hekwerk langs de busbaan niet (meer) nodig is: denk aan locaties waar niet rechtstreeks gewoond wordt aan de busbaan, of waar een haag inmiddels tot wasdom is gekomen en de afschermbende functie van het hek heeft overgenomen.

In dit project zal middels een zorgvuldige inventarisatie worden nagegaan waar een betere inpassing van de businfrastructuur in het stedelijk weefsel mogelijk is. Bekeken wordt op welke plaatsen het hekwerk verwijderd kan worden, of waar vanwege veiligheidseisen een afscherming (door hekwerk of groen) noodzakelijk blijft. De plannen zullen per stadsdeel ontwikkeld worden en besproken met belanghebbenden.

Verbeteren sociale veiligheid bushaltes

Een aantal bushaltes kampt met verloedering van de halte-omgeving. Dit probleem speelt vooral in de oudere wijken (Almere-Haven, Stedenwijk, Waterwijk, Kruidenwijk, Molenbuurt), waar de busbaan min of meer is ‘ingepakt’ in het groen. De haltes liggen daar nogal eens verstopt in soms hoog opgaand groen. Dit trekt hangjongeren aan en is oorzaak van vandalisme. Bovendien schrikt het buspassagiers af en is het slecht voor het imago van het openbaar vervoer.



Door het open maken/herinrichten van de halte-omgeving kan de halte-kwaliteit en het zicht op die halte vanuit de omgeving verbeteren.

Sluitstuk hierin kan zijn controle op oneigenlijk gebruik en/of inschakeling van jongerenwerk.

5.2 Thema FIETS

5.2.1 Doelstellingen

Fietsen is een duurzame vervoerwijze en past in de ‘Almere Principles’: ontwerp gezonde systemen voor milieu en mens. Voor het thema Fiets zijn de volgende infrastructuurdoelstellingen in het mobiliteitsplan benoemd:

- *realiseren hoger fietsgebruik door een kwalitatief hoogwaardig hoofdnet fiets*
- *goede fietsenstallingen van voldoende omvang, kwaliteit en betaalbaarheid*
- *tenminste één sociaal veilige route tussen de stadsdelen*

kwaliteit hoofdnet fiets

De aanwezigheid van goede, veilige infrastructuur voor de fiets is een basisvoorwaarde om de fiets te pakken. Almere beschikt over een uniek netwerk van rechtstreekse (deels vrijliggende) fietsroutes. Dankzij dit netwerk zijn alle delen van de stad gemakkelijk bereikbaar per fiets. Ook wordt de stad door regionale fietsroutes verbonden met de omgeving. Het netwerk is compleet, er zijn (na de realisatie toevoeging van de fietstunnels onder A6 en Hogering–west in het project SBA) geen ontbrekende schakels.

Het hoofdnet Fiets bestaat uit de drukke utilitaire hoofdfietsroutes (voorheen in het Fietsbeleidsplan ‘doorstroommassen’ genoemd) die als radialen door de stad lopen en de belangrijke bestemmingen met elkaar verbinden: de centra van de stadsdelen en de stations.

Op een beperkt aantal trajecten (14 deeltrajecten, totaal 1,5km) ontbreekt het aan continuïteit van de asfaltverharding. In Almere Haven is de vindbaarheid lastig door wisseling van verhardingssoort en een onduidelijke routevorming.

Soms is de verharding gebrekkig als gevolg van wortelopdruk of verzakking door naastgelegen bomen. In het bestedingsplan Groot onderhoud en vervangingsinvesteringen van de dienst Stadsbeheer (SB) wordt voor 2013 €873.000 geïnvesteerd aan opknappen van fietspaden. Voor de jaren t/m 2016 worden soortgelijke investeringen voorzien.

Door bij groot onderhoud de kwaliteit van het hoofdnet fiets te verbeteren krijgen fietsers de mogelijkheid op comfortabele wijze grotere afstanden per fiets af te leggen. De sterke opkomst van de E-bike vergroot de reikwijdte van steeds meer fietsers tot het stadsregionale niveau en maakt snelle fietsverplaatsingen over grotere afstanden mogelijk.

Het autonetwerk loopt in de toekomst tegen grenzen aan. Met de verdere groei van de stad zal een aantal hoofdwegen in de spitsuren zijn maximale capaciteit bereiken. Volgens het verkeersprognosemodel zal omstreeks 2020 de wachtrij voor de verkeerslichten Veluwsekant op de Veluwedreef nog net niet de aansluiting A6 blokkeren. Mogelijk doet deze situatie zich later voor, afhankelijk van het groeitempo van de stad, maar duidelijk is dat in de toekomst de toch al drukke Veluwedreef met de groei van Almere Hout meer verkeer te verwerken krijgt.

Het is van belang dat tegen die tijd de routes van het hoofdnet fiets goed op orde zijn, waarmee tegen die tijd daadwerkelijk een hoogwaardig fietsalternatief geboden kan worden. Uit onderzoek is bekend dat een goede kwaliteit fietsvoorzieningen 15% extra fietsers kan genereren. Additionele maatregelen en fietspromotie kunnen dit nog verhogen.

Daarnaast wordt een groei verwacht in het gebruik van de fiets van en naar treinstations. Door de verdere groei van het treinverkeer zet de toename van het fietsgebruik waarschijnlijk door. Dit leidt tot een grotere vraag naar fietsparkeervoorzieningen bij stations en drukker fietsverkeer richting de treinstations.

Vanwege de ligging en aanwezigheid van stedelijke voorzieningen wordt het meest gefietst naar het stadsdeel Almere Stad. Juist daar zijn de hoofdfietspaden vaak niet breed genoeg. Hier zijn verbeteringen het hardst nodig om de verkeersveiligheid te verbeteren en om ervoor te zorgen dat de groei van het fietsgebruik zo goed mogelijk wordt gefaciliteerd.

Het hoofdnet Fiets moet herkenbaar zijn (continuïteit in rood asfalt; op de drukste routes 4meter breed, op de overige routes 3 meter breed), gestrekt (snelle, directe routes) comfortabel (gladde verharding, voorrang voor de fietser) en verkeersveilig (ongelijkvloers kruisingen met de dreven). Verbreding en toepassen van rood asfalt hoeft niet in een keer, een meerjarige, stapsgewijze aanpak is goed mogelijk, door functionele aanpassingen kosteneffectief tegelijk met groot onderhoud te realiseren. De afgelopen jaren is een aantal trajecten van het hoofdnet fiets via groot onderhoud al aangepakt. Voor de komende jaren wordt deze werkwijze voortgezet

Goede fietsenstallingen

Goede fietsenstallingen zijn een basisvoorwaarde (naast comfortabele, veilige fietspaden) voor fietsgebruik. Andersom kan de afwezigheid van goede en voldoende fietsenstallingen een reden zijn om weer de auto te nemen.

Doelen van fietsparkeerbeleid zijn: het fietsgebruik stimuleren, fietsendiefstal terugdringen, kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren, en hinder van los gestalde fietsen verminderen

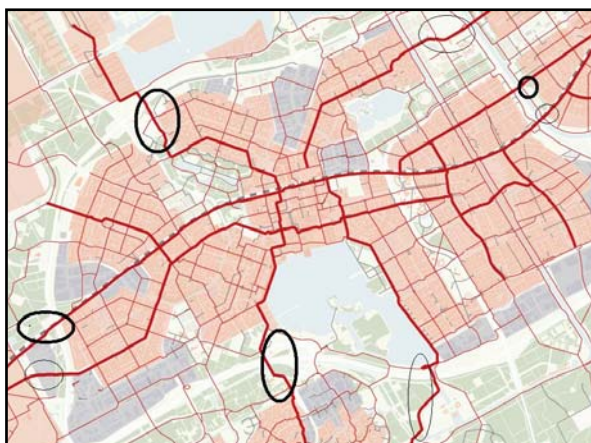
In Almere is het aantal fietsendiefstallen in het Stadshart afgenomen met 40% (dit ondanks de sterke bevolkingstoename en groei van het centrum in die jaren). In het gebied rondom de bewaakte stallingen is de daling volgens registraties van de politie zelfs **60 à 70%** (het gemiddelde van -40% voor het hele stadshart komt door relatief grote aantal fietsdiefstallen rondom station CS).

Aantal aangiftes	2007	2006	2005	2004	2003
Fietsdiefstal stadshart	240	239	277	230	400
Afname % tov 2003	-40%	-40%	-31%	-42%	100%

Gratis bewaakte stallingen blijft een van de belangrijkste middelen om het fietsen te stimuleren, diefstal tegen te gaan, en tegelijkertijd te voorkomen dat het openbaar gebied vol slibt met her en der gestalde fietsen. De beschikbaarheid van de 3 bewaakte stallingen verspreid in het stadshart, en de nieuwe gratis bewaakte stalling aan het Baltimoreplein is hiervoor een goede basisvoorziening.

Er zijn echter verschillende doelgroepen fietsers. Afstand (tot de bestemming) blijkt het meest bepalend voor het gedrag van een fietsparkeerder. Daarnaast spelen zaken een rol als de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen en de parkeerduur. De traditionele kortparkeerder wil geen tijd verloren zien gaan in het stallen van de fiets en wil meestal niet betalen (bijvoorbeeld snel een boodschap doen). De langparkeerder heeft minder problemen met enig tijdverlies als gevolg van het stallen en zal tevens hogere eisen stellen aan het veilig kunnen stallen van de fiets. Het is dus van belang onderscheid te maken in de doelgroep van bewaakte stallingen en de doelgroep van onbewaakte stallingen.

Soms wordt onvoldoende voldaan aan de vraag naar onbewaakt parkeren op maaiveld. Een vaak geconstateerd gevolg hiervan is dat men wild gaat parkeren en er een chaotisch beeld ontstaat. Aandacht voor de samenhang tussen de vraag naar bewaakt en onbewaakt parkeren is van belang. Tekorten aan stallingvoorzieningen doen zich op dit moment met name voor aan de westzijde van station Almere Centrum en op een aantal locaties in het stadshart. (onder andere bij de ingang bibliotheek, omgeving Mediamarkt, enkele entrées van het voetgangersgebied) Soms leidt dat tot hinderlijk gestalde fietsen. Enige mate van handhaving op fietsparkeren kan plaatsvinden als de stallingscapaciteit op orde is. Een notitie handhaving fietsparkeren zal in 2013 worden opgesteld.



Sociale veiligheid Fietsroutes

Het streven is om tenminste één sociaal veilige fietsroute te realiseren tussen de stadsdelen, door waar mogelijk te zorgen voor 'meer ogen op het fietspad'. Dit kan door het toevoegen van programma langs een beperkt aantal fietspaden. Hiervoor worden een aantal mogelijkheden nader verkend:

- **Stad-Buiten:** langs de westrand van de Bouwmeesterbuurt en Landgoederenbuurt wordt gedacht aan een organisch verstedelijkingslandschap te realiseren met de volkstuin als uitgangspunt. De hoofdfietsroutes tussen Stad en Buiten lopen hier doorheen.
- **Stad-Noorderplassen:** Aan de westrand van de Kruidenwijk wordt een voorstel uitgewerkt van drijvend wonen (woonboten) aan de stadsgracht langs de fietsroute van naar Noorderplassen
- **Stad-Haven:** Toevoegen van programma langs de route Fontanapad valt grotendeels in de gebiedsontwikkeling van de Zuidoever Weerwater respectievelijk inpassing van de Floriade c.a.
- **Stad-Poort:** Deze relatie ligt wat lastiger omdat daar de Ecologische Hoofd Structuur en een kabels en leidingenzone zorgt voor een brede open corridor, waar het fietspad doorheen loopt.

5.2.2. Van doelstellingen naar projecten

upgrading hoofdfietsroutes Almere Haven

Voorjaar 2011 besloot de gemeenteraad een provinciale subsidie om het fietsen te stimuleren (€120.000; werkplan fiets) te bestemmen voor verbetering van de vindbaarheid van fietsroutes. Bij de uitwerking hiervan werd gefocust op de hoofdfietsroutes in Almere Haven, omdat vooral daar de vindbaarheid slecht is door de kronkelige structuur, de wisselingen in bestratingmateriaal en de overgangen van fietspad in straat met gemengd verkeer. Uit onderzoek bleek dat aanvullende fietsbewegwijzering niet de oplossing is: op elk punt waar de route van richting verandert, is al fietsbewegwijzering geplaatst. Desondanks houden de klachten aan.



Continuïteit in verharding is de sleutel om de route goed te herkennen. Door de route zoveel mogelijk uit te voeren in een 3m brede 'loper' van rood asfalt verbetert de vindbaarheid, gladheid van de verharding, en worden duidelijke voorrangskruisingen mogelijk. Niet alleen vindbaarheid, maar ook fietscomfort, verkeersveiligheid en fietsgebruik krijgen hiermee een kwaliteitsimpuls. In sommige smalle straatjes in Almere Haven liggen de kabels en leidingen onder opneembare verharding, en zouden volgens de huidige spelregels geen mogelijkheden zijn om te asfalteren. Elders in Nederland zijn voorbeelden waarbij het wel mogelijk is gebleken om asfalt fietsroutes boven kabels en leidingen te leggen. Asfaltering vergt nog nadere afspraken met de nutsbedrijven

upgrading hoofdfietsroute Clauspad – Specerijpad – Regentesseweg

In 2014 komt deze hoofdfietsroute van Noorderplassen via Kruidenwijk naar het stadscentrum in groot onderhoud. De route krijgt een opknapbeurt en wordt uitgevoerd in rood asfalt. Langs het Clauspad komt verlichting, en er wordt struikgewas gerooid voor beter zicht op de route, wat de sociale veiligheid ten goede komt.



upgraden hoofdfietsroutes 2016-2020

Voor het meeliften van upgradering hoofdfietsroutes in de periode 2016–2020 (hiervoor is het programma groot onderhoud nog niet vastgesteld) wordt een bedrag gereserveerd.

Uitbreiding fietsparkeren centrum

Naast de grotere bewaakte stallingen voor de langparkeerders zijn er aanvullend fietsparkeervoorzieningen op straat nodig voor de kortparkeerders, die zijn fiets zo dicht mogelijk bij zijn bestemming wil parkeren.

Een rondgang door het centrum leert dat op een aantal plekken enige aanvulling op het fietsparkeren gewenst is.



Aanvullend zullen ca. 180 nietjes worden bijgeplaatst (=360 fietsparkeerplaatsen). Hierin wordt meegenomen de coating en herplaatsing van 2,5m hoge stalen fietsobjecten die ooit bij het NS-station als straatmeubilair dienden, maar nu functieloos naast de Paviljoens staan. Naast aanduiding voor fietsparkeerlocaties zullen deze objecten het straatbeeld in het centrum verrijken.

Fietsparkeervakken

Op piekmomenten zoals op zaterdagmiddag ontstaat op een enkele locatie extra aanbod aan fietsen voor kort stallen, onder andere op de Bodestraat langs stadhuis, bij de entree van de markt op het Stadhuisplein. Voor deze plek(ken) kan overwogen worden een fietsparkeervak aan te duiden. Het parkeervak is te herkennen aan speciale belijning en een pictogram. Er staan geen fietsklemmen in het vak, fietsers kunnen hun fiets alleen op de standaard zetten. Hiermee kan op goedkope wijze de overlast van wildgeparkeerde fietsen verminderen. Uit proeven in Amsterdam, Den Haag en Utrecht bleek dat de fietsparkeervakken in goed voldoen.

Uitbreiding fietsparkeren Westzijde station Almere Centrum

In de praktijk blijkt dat concentratie van het onbewaakt fietsparkeren bij het station op één lokatie – onder het stationsviaduct tegen de Landdrostdreef – niet goed werkt. Fietsers afkomstig uit de westelijk van het station gelegen wijken moeten eerst omrijden om het busstation heen, om de oostelijker gelegen fietsparkeerlocatie aan de Landdrostdreef (naast het Taxiplein) te bereiken. Dat is voor velen te ver om; fietsers zijn nu eenmaal afstandgevoelig. Enkele honderden fietsers en stallen hun fiets nu op chaotische wijze onder en in de omgeving van het stationsviaduct.



Hier zullen ca. 350 fietsklemmen met aanbindmogelijkheid geplaatst worden, zoals ook elders in het centrum wordt toegepast (type Tulip). Dit reguleert het fietsparkeren, en er komt weer ruimte voor voetgangers die onder het stationsviaduct lopen.

Overige Projecten Fiets

Onderstaande projecten worden niet gefinancierd uit het MIPA maar worden genoemd ter wille van een compleet beeld.

Handhaving Fietsparkeren

Voor financiering van de uitbreiding fietsklemmen bij CS is een 50% subsidie van Prorail beschikbaar uit het 'Actieplan fietsparkeren bij stations'. Prorail neemt de stalling voor onbepaalde tijd in beheer. Als subsidievoorwaarde geldt dat er een aanpak is voor weesfietsen en handhaving op fout stallen. Ook vanuit NS, Connexxion en politie wordt gepleit voor een schone en veilige stationsomgeving, in het kader van de sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer. Als de extra klemmen zijn geplaatst is er voldoende stallingcapaciteit aanwezig om het wild stallen tegen te gaan.

Op een beperkt aantal plekken in het centrum speelt dezelfde problematiek van wild gestalde fietsen. Ook hier is enige handhaving gewenst, nadat extra klemmen ('nietjes') voor het straatparkeren zijn toegevoegd. De handhaving op fietsparkeren ingepast kan worden binnen de handhavingactiviteiten in het stadscentrum. Daarvoor is een beleidskader nodig over de wijze waarop dit moet geschieden. Hiervoor zal DSO/Verkeer in 2013 een beleidsnotitie 'handhaving fietsparkeren' in procedure brengen.

Laadpunten voor elektrische fietsen en scooters

In de grote fietsenstallingen in Almere Centrum en Almere Buiten zullen laadpunten worden gerealiseerd voor elektrische fietsen en elektrische scooters. Deze laadpunten kunnen gefinancierd worden vanuit "Programma duurzaamheid 2013–2014" van waaruit meerdere duurzame initiatieven op korte termijn in Almere worden uitgerold.

Beheersmatige projecten Fiets

- Naast groot onderhoud woonwijken worden jaarlijks een aantal fietspaden in groot onderhoud genomen; voor 2013 is hiervoor een bedrag van €870.000 opgenomen;
- Paaltjes in fietspaden zijn vaak hinderlijk en geven nogal eens aanleiding tot ongevallen. Stadsbeheer is voornemens in 2013 onnodige paaltjes op fietspaden te verwijderen, na afstemming met aanwonenden.

- De fietsbewegwijzering en knooppuntbewegwijzering zal in 2013 beoordeeld worden op volledigheid en daar waar nodig worden aangepast.
- Enkele kleine trajectdelen van het hoofdnet Fiets worden nog niet gestrooid, terwijl op andere plekken een besparing mogelijk is. DSO/Verkeer zal met Stadsbeheer afstemmen over de strooiroutes Fiets.

Financiering van deze projecten geschiedt via het vastgestelde 'Bestedingsplan Groot Onderhoud 2013'.

5.3 Auto

5.3.1 Doelstelling

In het Mobiliteitsplan wordt voor de aanpassingen van het hoofdnet Auto verwezen naar de lopende wegprojecten SAA (verbreding rijkswegen op de corridor Schiphol Amsterdam Almere) en SBA (Stedelijke Bereikbaarheid Almere).

De inhoud van de rijks- en provinciale projecten (2 fietstunnels ;verbreding Hogering-West en Waterlandseweg) zijn expliciet benoemd in het convenant SBA (zie ook par. 2.2).

Eén onderdeel vergt nog wel nadere invulling namelijk het Maatregelenpakket benutting en doorstroming op dreefkrispunten. Doel van dit pakket is:

- **Het op peil houden van de autobereikbaarheid in de bestaande stad**

Uitgangspunt is dat de verdere groei van Almere geen negatieve effecten mag hebben op de interne bereikbaarheid. Deze maatregelen worden genomen omdat de capaciteit van een weg vooral wordt bepaald door de capaciteit van de kruispunten. Door het plaatsen van verkeerslichten, en/of het aanpassen van rijstroken kan met beperkte investeringen de bestaande infrastructuur beter benut worden, en de doorstroming op het wegennet flink verbeteren zonder grootschalige uitbreidingen van nieuwe infrastructuur.

Door het maatregelenpakket kruispunten inhoudelijk te motiveren en te programmeren in het MIPA wordt helder welke maatregelen met dit budget gefinancierd worden.

Huidige knelpunten lokaal hoofdwegennet

Voor de aansturing van de nieuwe Parkeer- en Reisinformatie panelen wordt reistijd gemeten met gebruikmaking van de bluetooth signalen van mobiele telefoons. Door de gemeten reistijd te vergelijken met de reistijd bij filevrije verkeersafwikkeling ontstaat een maat voor de vertragingen.



Bijvoorbeeld: een reistijdfactor van 1,5 betekent dat de gemeten reistijd op piekmomenten (spitsperiodes) 1,5 x de reistijd is vergeleken met filevrije verkeersafwikkeling.

In Almere zijn voorjaar 2012 de reistijden op een groot deel van het lokaal hoofdwegennet gemeten; de resultaten zijn in bijgaande figuren samengevat.

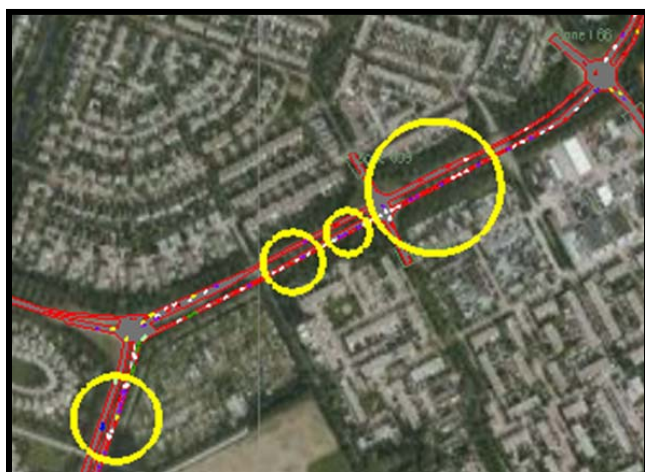
Uitgaande van reistijdfactoren die variëren van 1,5 tot 2 hebben de volgende wegvakken een minder goede verkeersafwikkeling:

- In het stadscentrum op zaterdag: de hospitaaldreef, Spoordreef en Waddendreef
- In Almere Buiten het zuidelijk deel van de Buitenhoutsedreef en Spectrumdreef
- Het oostelijk deel van de Waterlandseweg tot aan de A27

Dit beeld komt overeen met de huidige praktijk waar doorstromingsproblemen ervaren worden. Hiermee is echter nog geen inzicht welke kruispunten capaciteitstekort hebben, en welke problemen zich in de toekomst zullen voordoen.

Toekomstige knelpunten auto-infrastructuur

Voor het pakket kruispuntmaatregelen gekeken naar de toekomstige verkeersafwikkeling op het lokale hoofdwegennet. Hiervoor zijn exercities verricht met het dynamisch verkeersmodel voor het prognosejaar 2020 (de maatregelen SBA 1^e fase moeten uiterlijk eind 2020 gerealiseerd zijn).



Bij de prognose is als uitgangspunt gehanteerd dat de gebieden Almere Poort, Noorderplassen en Nobelhorst zijn voltooid en dat de verbredingen A6, Hogering-west, en Waterlandseweg zijn gerealiseerd. Met het model kan nagegaan worden waar toekomstige filevorming optreedt. Als voorbeeld een 'snapshot' van de berekende filevorming op het zuidelijk deel van de Stedendreef; hoe groter de cirkels, hoe meer

vertraging

Ook kan in een vervolgstap het effect van verschillende maatregelen worden nagegaan. Het resultaat van de exercitie is samengevat in onderstaande tabel

kruispunt	knelpunt	knelpunt	maatregel
	ocht.spits	avondspits	
Spectrumdreef-noordopafrit A6	osp	av	verkeerslichten+opstelstroken
Stedendreef-alle kruispunten	osp	av	verkeerslichten+opstelstroken
Spectrumdreef-Antillenweg		av	turborotonde
Spectrumdreef-Evenaar		av	turborotonde
Markerdreef-Randstaddreef		av	extra rijstrook
Cinamadreef-Hollywoodlaan		av	verkeerslichten+opstelstroken
Cinamadreef-Chaplinweg		av	verkeerslichten+opstelstroken
Grote Vaartweg-Draaibrugweg		av	verkeerslichten+opstelstroken
Grote Vaartweg-Bolderweg		av	verkeerslichten+opstelstroken
Hospitaaldreef-rotonde Hennepveld		av +za	verkeerslichten+opstelstroken
Hospitaaldreef-rotonde Wandellaan		av +za	omleiding hospitaalpromenade
Veluwedreef-Noordopafrit A6	osp		verlengen rechtsafstrook stad-uit
Buitenhoutsedreef-Trekweg/Tussenring	osp	av	extra rijstroken
Buitenhoutsedreef-Evenaar		av	(rotonde met?) verkeerslichten
buitenhoutsedreef-Passiebloemweg		av	verkeerslichten+opstelstroken

Dreefkruispunten met doorstromingsproblemen in 2020, en te nemen maatregel

5.3.2 Van doelstellingen naar projecten

Spectrumdreef - noordelijke opafrit A6

In de spitsuren is er vertraging in de verkeersafwikkeling op deze aansluiting: in de ochtendspits loopt de korte linksafstrook naar de A6 richting Amsterdam vol en blokkeert daardoor

achteropkomend verkeer. In de avondspits is er zoveel verkeersaanbod vanuit zuidelijke richting stad-in, dat het verkeer van de noordelijke afrit A6 zich niet kan invoegen. Oplossing is verlenging/uitbreiding van het aantal rijstroken en plaatsing van een verkeersregelininstallatie.

Aanpak kruispunten Stedendreef

Vanaf de A6 zijn er twee hoofdverbindingen voor het autoverkeer naar het Stadshart:

a) de route Veluwedreef–Cinemadreef; b) de route Havendreef–Stedendreef–Waddendreef.:

In deze laatste route vormt de enkelstrooks Stedendreef de zwakste schakel (Havendreef en Waddendreef hebben dubbele rijstroken). Er is een aantal aanleidingen om hier maatregelen te treffen middels 2meter wegverbreding (in de middenberm) en aanbrenge/ aanpassen van verkeerslichten op de kruisingen

1. aansluiting Havendreef op A6: met de 1^e fase verbreding A6 krijgt de route Havendreef – Stedendreef in 2015 een rechtstreekse aansluiting op de A6. Daarmee zal deze route naar het centrum extra verkeer genereren, die met een te smalle Stedendreef filevorming zal veroorzaken.
2. economisch functioneren van het stadshart: met de aansluiting Havendreef–Stedendreef op de A6 ontstaat een snellere, meer rechtstreekse verbinding' naar het stadscentrum. Dat verbetert de bereikbaarheid en levert kansen op voor verbetering van het vestigingsklimaat in het stadshart en zakencentrum. De route Havendreef –Stedendreef zal de functie van de Veluwedreef als belangrijke toegangsweg tot het centrum deels gaan overnemen. De Veluwedreef zal druk blijven: na verbreding van de Waterlandseweg in 2016 zal deze weg een belangrijke rol gaan vervullen voor de verbinding stadshart – Almere Hout.
3. gebiedsontwikkeling Almere Floriade; Zowel tijdens al na het evenement zal de Floriadewijk extra verkeer genereren van en naar het stadshart. Randvoorwaarde daarbij is dat de westelijke hoofdroute Havendreef – Stedendreef tussen A6 en Stadshart voldoende capaciteit te krijgt.
4. groot onderhoud Stedendreef: groot onderhoud is nodig is aan het asfalt van de Stedendreef. Door combinatie met functionele aanpassingen ontstaan kosten- en efficiencyvoordelen (werk met werk maken; slechts 1x overlast voor het autoverkeer).
5. omleidingroute: De route Stedendreef – Havendreef zal als omleidingsroute gaan functioneren tijdens de op handen zijnde werkzaamheden voor verdubbeling A6 en verbreding Hogering– West. Het is van belang dat de route in 2016 als omleidingroute beschikbaar is.



Stedendreef

referentiebeeld: Havendreef

Tegelijk met de reconstructie wordt struikgewas gedund om de weg een meer open uitstraling te geven, vergelijkbaar met de Havendreef, zodat de gehele route een eenduidige aankleding krijgt.

Volgens de wet geluidhinder (WGH) moeten er maatregelen genomen worden als het toekomstig geluidsniveau 10 jaar na aanleg 1,5 dB hoger is dan huidig. Dit blijkt niet het geval: de geluidstoename varieert in 2025 van +0,7 tot +1,2 dB. Er zijn dus geen maatregelen nodig.

Ter wille van aanwonenden zal niettemin geluidsreducerend asfalt worden toegepast omdat na 2025 het verkeersaanbod naar verwachting nog iets toeneemt: daardoor is het geluidsniveau in 2030 slechts $-0,1$ à $+0,8$ dB. Voor de huidige situatie betekent het in eerste instantie een afname van $-0,7$ à $-2,5$ dB.

Spectrumdreef-Antillenweg en Spectrumdreef-Evenaar: turborotonde

Met name in de avondspits is het verkeersaanbod in 2020 zo toegenomen dat deze enkelstrooks rotondes het verkeer niet meer kan afwikkelen. De rotondes worden vergroot met een 2^e rijstrook (zogenaamde turborotonde)

Randstaddreef-Markerdreef: extra rijstrook

Het rechtdoorgaand verkeer op de kruising Randstaddreef-Markerdreef beschikt slechts over één doorgaande rijstrook. Dit leidt op drukke momenten tot een onnodig lange wachtrij die onverwacht eindigt vlak na de kruising met de fietstunnel 'Maaspoort'.

De verkeersafwikkeling op de naastgelegen kruising Markerdreef - Mosweg zal in de toekomst in de spitsen stagneren door het verkeersaanbod op de Markerdreef.

Beide genoemde problemen kunnen opgelost worden met een extra doorgaande rijstrook op de kruising Randstaddreef-Markerdreef, en aanpassing van de groene golf op de Markerdreef.

Plaatsen verkeerslichten op twee kruisingen Cinemadreef

Op de drukke Cinemadreef met 2x2 rijstroken moeten de 2 resterende nog ongeregelde kruisingen Cinemadreef-Hollywoodlaan en Cinemadreef-Chaplinweg worden voorzien van verkeerslichten. Het afslaand verkeer in de middenberm en vanuit de zijweg moet steeds langer wachten en gaat risico's nemen om toch de rijbaan over te steken, terwijl het verkeersaanbod dat niet toelaat.

Plaatsen verkeerslichten op twee kruisingen Grote Vaartweg

De Grote Vaartweg is de centrale ontsluitingsweg van het grootschalige bedrijventerrein 'De Vaart'. Doordat het verkeersaanbod overwegend woon-werkverkeer is, zijn de verkeersintensiteiten erg hoog tijdens de spitsuren. Het verkeer vanuit de zijwegen moet lang wachten om zich te kunnen invoegen in de hoofdstroom, of om deze over te steken. Ondernemers klagen over de verslechterde bereikbaarheid. Connexxion klaagt over oplopende vertragingen voor bussen van stadlijn 3 die lang moeten wachten op een hiaat in de hoofdstroom om vanaf de zijweg over te kunnen steken. Daardoor loopt de dienstregeling vertragingen op. Een verkeersregelininstallatie voorziet in een oplossing.

Rotonde Hospitaalpromenade-Hospitaaldreef: P-omleiding via Meeresteinkade

In 2010 is in de studie "Ontsluiting Centrum-zuid Almere" uitvoerig gestudeerd op maatregelen om de bereikbaarheid van het centrum te verbeteren. Op deze rotonde is er stad-in een groot deel van het verkeer dat de rotonde voor driekwart volgt, en daarmee de afwikkeling van de hoofdstroom komend uit de tunnel te zeer blokkeert. 's Middags stad-uit gebeurt het omgekeerde: de hoofdstroom uit de tunnel is zo groot dat verkeer vanuit de Hospitaalg garage niet kan oprijden. De voorgestelde oplossing is de Hospitaalpromenade op spitsmomenten af te sluiten; het in- en uitrijden naar de grote HospitaalP-garage gebeurt dan achter het ziekenhuis langs via de Meeresteinkade.



Hospitaaldreef- en rotonde Hennepeveld : verkeerslichten

Om de doorstroming te verbeteren moet deze rotonde omgebouwd worden naar een kruising met verkeerslichten. Deze heeft een hogere afwikkelingscapaciteit dan een rotonde. Bovendien ontstaan door de verkeerslichten hiaten in de verschillende stromen (oa ook fietsverkeer), waardoor afwisselend al het verkeer afgewikkeld kan worden.

Veluwedreef-zuid: verlengen rechtsafstrook A6 en fietspad

Met de realisatie van de verdubbeling A6 worden ook de aansluitingen met het onderliggend wegennet aangepakt en wordt het aantal rijstroken afgestemd op het toekomstig verkeersaanbod. Op het laatste wegvak – tussen A6 en Veluwsekant – zijn er stad-uit 3 stroken nodig, en 2 rechtsafstroken

Het viaduct in de A6 wordt verbreed, waardoor er ruimte ontstaat voor extra rijstroken en een fietspad oostelijk langs de Veluwedreef, van het Weteringpark tot aan de bestaande fietstunnel bij Autoradam. Het laatste deel van dit fietspad valt buiten de plangrenzen van het tracébesluit en moet door de gemeente worden gerealiseerd.

5.4 Verkeersveiligheid

Doelstellingen

Almere behoort tot de veiligste gemeenten van Nederland. Dat komt omdat Almere overwegend ingericht is volgend de principes van Duurzaam veilig. Alle woonwijken zijn autoluw, en ingericht als 30m/u-zones; kruisingen van routes voor het langzaam verkeer met het hoofdwegennet zijn veelal ongelijkvloers (tunneltjes) uitgevoerd of beveiligd met verkeerslichten (busbaankruisingen). In de nieuwere stadsdelen wordt geëxperimenteerd met meer menging van auto en langzaam verkeer. De kunst is hierbij het hoge veiligheidsniveau vast te houden.

Voor dit MIPA is een analyse gedaan naar de meest onveilige punten op het gemeentelijk wegennet.

De analyse richt zich vooral op het opsporen van ongevallenconcentraties, en aandacht voor onveilige punten in het hoofdnet fiets. Dit laatste is overeenkomstig de beleidsimpuls verkeersveiligheid, waarbij de minister van IenM met de VNG afgesproken heeft dat gemeenten uiterlijk in 2013 lokale fietsknelpunten in kaart brengen en een aanpak opstellen die zich richt op het oplossen ervan.

De onveiligste punten zijn opgespoord en geprioriteerd, waarbij ongevallen met letsel 5x zwaarder meetellen in de prioritering dan ongevallen met uitsluitend materiele schade (UMS).

Lokaties met 5 of meer ongevallen of 3 of meer letselongevallen in 5 jaar (2007-2011)										
black-spot: 10 of meer ongevallen in 5 jaar			blackspot	3 of meer letsel			ums x 1 let x 5	dod x 10	type	geprogrammeerde maatregel
			totaal	UMS	waarv. letsel			rangorde	krpt	
					let-zhs	dodelk				
krpt	Bartokweg	Chopinpad	14	7	7	3	0	42	LV-auto	extra attentie
krpt	Spoorbaanpad	Charlie Chaplinweg	10	4	6	5	0	34	LV-auto	extra attentie
krpt	Evenaar	Atlasdreef	13	9	4	0	0	29		sinds 2009 (drempels) geen ongv
krpt	Spoorbaanpad	Haagbeukweg	7	2	5	0	0	27	LV-auto	extra attentie
krpt	fp Kalenderweg	Novemberstraat	4	0	4	0	0	20	LV-auto	extra attentie
krpt	Polderdreef	Bostonweg	7	4	3	1	0	19		in studie
krpt	R. Korssakovweg	Strawinskypad	7	4	3	0	0	19	LV-auto	extra attentie
krpt	Hollandsdreef	Operetteweg	5	2	3	1	0	17		rotonde
krpt	Stedendreef	Middelburgweg	6	4	2	2	0	14		VRI
krpt	Hollandsdreef	Havendreef	5	4	0	0	1	14		geen
krpt	Muziekdreef	Kruidenweg	9	8	1	0	0	13		rotonde
krpt	Bachweg	Tsjaikovskypad	4	2	2	1	0	12	LV-auto	extra attentie
krpt	Veluwedreef	Cinemadreef	6	5	1	0	0	10		geen
krpt	Veluwedreef	Palmpolstraat	6	5	1	0	0	10		geen
krpt	Mozartweg	Tsjaikovskypad	2	0	2	0	0	10	LV-auto	extra attentie
wegv	Spoordreef	tpv Oreganoweg	10	10	0	0	0	10		extra attentie in GO; tzt VRI
krpt	Polderdreef	Koppeldreef	5	4	1	0	0	9		geen
krpt	Buitenhoutsedreef	Zonnebloemweg	5	4	1	0	0	9		geen/tzt VRI

Van doelstellingen naar projecten

Hoofdnet fiets: aanpak 7 onveilige kruispunten

Er zijn 7 autokruisingen op het hoofdnet fiets waar ondanks de gebruikelijke inrichting (drempel kruisende auto, voorrang fiets) toch ongevallen plaatsvinden, vaak met letsel. Vaak betreft het situaties met te laat zicht op de fietsroute voor automobilisten, zoals op enkele onderdoorgangen onder de Flevolijn, die het pal daarnaast gelegen Spoorbaanpad kruisen. Ook de route Tsjaikovskypad in Muziekwijk heeft een aantal autokruisingen met relatief slecht uitzicht. Een lokatiegerichte aanpak en maatregelen die automobilisten extra attent maken moet hier uitkomst bieden.



Kruising autoweg-Spoorbaanpad



kruispunt Hollandsdreef-Operetteweg

Hoofdnet auto: rotonde Muziekdreef-Kruidenweg en Hollandsdreef – Operetteweg:

Dit zijn relatief stille dreven waar nog geen maatregelen genomen zijn; hierdoor kan relatief hard gereden worden. Gebruikelijke maatregel op dergelijke onveilige kruispunten is een enkelstrooks rotonde.

De kruising Polderdreef-Bostonweg vergt nadere studie naar het type maatregel, omdat in de directe nabijheid al een rotonde is aangelegd.

6 Investeringsprogramma

Voor de periode 2013–2020 is €23 miljoen budget beschikbaar. Daarbij zijn de subsidies geormerkt voor specifieke doeleinden (bijv. subsidie busbanen/businfrastructuur) of zelfs aan specifieke projecten (bijv. subsidie beter benutten). Daarnaast zijn er randvoorwaarden qua thema (minimaal 6 miljoen inzetten op doorstroming autokruispunten) en zijn er projecten waarover bestuurlijke keuzes gemaakt zijn (bijv. de busbaan Almere Poort – Hollandsebrug; verbeteren vindbaarheid fietsroutes in Almere Haven). De keuzemogelijkheden zijn daardoor beperkt. De hoofdlijn van financiering is als volgt:

- De busbanensubsidie wordt benut voor de projecten op hoofdnet bus
- Het budget SBA–doorstroming kruispunten wordt benut voor de projecten hoofdnet auto
- Het budget uit de reserve MIPA en de budgetten voor onderhoud fietspaden worden, met cofinanciering van BDU, benut voor de projecten fiets en verkeersveiligheid

In onderstaande tabel en op kaart in bijlage 4 is het investeringsprogramma voor de jaren 2013–2020 weergegeven. De financiering per project is opgenomen in bijlage 6.

PROGRAMMA MIPA 2013-2020			
HOOFDNET BUS	kern	MOTIVATIE	kosten ex btw
busbaan PoortNS-Hollandsebrug	poort	R-net HOV-bus	10.000.000
busplein Almere Buiten reconstrueren	buiten	R-net HOV-bus	1.600.000
inpassing bestaande busbanen	almere	oversteekbaarheid, visuele kwaliteit	506.000
herinrichting omgeving bushaltes	almere	sociale veiligheid bushaltes	481.000
		totaal hoofdnet BUS	12.587.000 54,7%
Hoofdnet AUTO /doorstroming kruispunten	kern	MOTIVATIE	kosten ex btw
Spectrumdreef-Nopafrit: VRI+opstelstroken	buiten	knelpunt in hoofdwegennet	380.000
aanpak kruispunten Stedendreef	stad	knelpunt in hoofdwegennet	3.100.000
Spectrumdreef-Antillenweg: turborotonde	buiten	knelpunt in hoofdwegennet	300.000
Spectrumdreef-Evenaar: turbo rotonde	buiten	knelpunt in hoofdwegennet	400.000
Markerdreef-Randstaddreef: extra rijstrook	stad	knelpunt in hoofdwegennet	140.000
Cinemadreef: verkeerslichten krpt Hollywoodlaan	stad	knelpunt hoofdwegennet; oversteekbaarheid	300.000
Cinemadreef: verkeerslichten krpt Chaplinweg	stad	knelpunt hoofdwegennet; oversteekbaarheid	300.000
Grote vaartweg-Draaibrugweg: verkeerslichten	buiten	knelpunt bus en auto in hoofdwegennet	168.000
Grote Vaartweg-Bolderweg: verkeerslichten	buiten	knelpunt bus en auto in hoofdwegennet	162.000
Hospitaaldreef: rotonde Hennepveld->verkeerslichten 3)	centrum	autobereikbaarheid centrum Stad	1.200.000
Hospitaaldreef: omleiding Hospitaalpromenade	centrum	autobereikbaarheid centrum Stad	510.000
Veluwedreef:verlengen rechtsafstrook A6 en fietspad	stad	knelpunt in hoofdwegennet	240.000
		totaal hoofdnet AUTO	7.200.000 31,3%
Hoofdnet FIETS	kern	MOTIVATIE	kosten ex btw
hoofd fietsroutes Haven	haven	vindbaarheid/upgrading fietsroute	780.000
aanvulling fietsparkeren centrum	stad	fietsparkeren stadhart	134.000
fietsparkeren westzijde station Almere-centrum	stad	fietsparkeren NS-centrum	104.000
hoofd fietsroute Kruidenwijk (ged. Specerijpad)	stad	upgrading fietsroute	260.000
hoofd fietsroute Kruidenwijk-Noorderplassen (Clauspad)	stad	upgrading fietsroute	240.000
hoofd fietsroute Staatsliedenwijk	stad	upgrading fietsroute	120.000
bijdrage doorstroommassen 2016-2020: 200.000 pjr	almere	upgrading fietsroute	1.000.000
		totaal hoofdnet FIETS	2.638.000 11,5%
VERKEERSVEILIGHEID	kern	MOTIVATIE	kosten ex btw
aanpak 7 onveilige kruispunten op fietsroutenetwerk	almere	verkeersveiligheid	74.000
Muziekdreef-Kruidenweg: rotonde	stad	verkeersveiligheid	250.000
Hollandsdreef-Operetteweg: rotonde	stad	verkeersveiligheid	250.000
		totaal verkeersveiligheid	574.000 2,5%
		totaal MIPA, periode 2013-2020	22.999.000

Totaal investeringsvolume

In onderstaande tabel is samenvattend het totaal beschikbare investeringsvolume weergegeven. Het totale budget is €23 miljoen, waarvan 70% met subsidies is gedekt:

soort budget	investering	in %
<u>gemeentelijk geld</u>		
GIP (reserve SBA)	2.400.000	
NOGW Poort	1.335.000	
Groot Onderhoud (SB)	1.775.000	
Reserve MIPA	690.000	
Reserve OV	385.000	
GREX centrum Buiten	200.000	
Afd.budget DSO/S&V	22.000	
Fonds bestaande stad	25.000	
Totl gem.geld	6.832.000	30%
<u>subsidies</u>		
subsidie busbanen	10.937.000	
BDU-subsidie	4.770.000	
Subs. BeterBenutten	190.000	
Werkplan fiets	220.000	
Ruimtevoor de fiets	50.000	
Totaal subsidies	16.167.000	70%
Totale investering	22.999.000	100%

De voornamelijk niet gehonoreerde projecten zijn opgenomen in de reservelijst in bijlage 3.

Per project is aangegeven waarom het niet is gehonoreerd. Voor de meeste projecten is de urgentie minder hoog. Dat geldt niet voor de projecten Buitenhoutsedreef. In 2010 is geconstateerd dat op basis van verkeersprognoses voor 2020 aanpassingen aan de wegcapaciteit van de Buitenhoutsedreef nodig zouden zijn. Daarbij had een model met partiële verbredingen (kruispuntaanpassingen) op de Buitenhoutsedreef vanwege de beperkte ruimtelijke ingrepen de voorkeur. De kosten hiervan worden thans geraamd op €6,0 miljoen (incl prijspeilstijgingen, plankosten, besteksvoorbereiding etc).

Op het moment van afronding van de studie bleek dat door de afname van het verkeersaanbod – als gevolg van de economische crisis – , op dat moment de noodzaak ontbrak om aanpassingen te treffen. Daarnaast ontbraken vanwege de financiële crisis de benodigde middelen. Daarop is het project bestuurlijk beëindigd.

Het project is ruimtelijk en financieel omvangrijk; aanpak op korte termijn is nog niet nodig. De komende jaren zal het verkeersaanbod worden gemonitord. Dit kan mogelijk aanleiding geven de projecten Buitenhoutsedreef opnieuw te prioriteren, nadat ook aanvullende financiële dekking binnen de gemeente is gevonden.

Uitvoeringsprogramma 2013+2014

Het eerste uitvoeringsprogramma bevat projecten die in 2013 of in 2014 in uitvoering zullen komen.

Jaarlijks zal een selectie van projecten ter besluitvorming worden voorgelegd.

Dat moment kan ook aanleiding zijn het MIPA op onderdelen te herzien of te herprioriteren, afhankelijk van nieuwe ontwikkelingen.

BIJLAGEN

Bijlage1: Evaluatie MIPA 2007–2011

Bijlage 2: groslijst knelpunten

Bijlage3: lijst reserveprojecten

Bijlage 4: kaartbeeld projecten MIPA–2013–2020

Bijlage 5: kaartbeeld projecten SBA

Bijlage 6 Financiering per project

BIJLAGE 1: Evaluatie MIPA 2007-2010

omschrijving project	thema	oorspronkelijk MIPA		toegevoegd	status	
		kosten geraamd	kosten werkelijk	kosten werkelijk		
1	turborotonde Noorder-Ooster-Westerdreef	auto	400.000	356.000		gereed
2	monitoring hoofdwegen	auto	230.000	211.000		gereed
3	groene golf Landdrostreef-Cinemadreef	auto	35.000	30.000		gereed
4	groene golf Waddendreef-Spoordreef	auto	35.000	30.000		gereed
5	verbeteren afstelling 5 verkeerslichten	auto	75.000	32.000		gereed
6	rechtsafstroken Markerdreef-IJsselmeerweg	auto	100.000	226.000		gereed
7	uitbreiden P+R Parkwijk	auto	600.000	212.000		gereed
8	dynamische knip Oostvaardersdijk en Goimeerdijk	auto	100.000	310.000		gereed
9	Polderdreef-Westende: verkeerslichten ipv rotonde	auto	800.000	770.000		gereed
10	studie en planvoorbereiding Buitenhoutsdreef	auto	350.000	352.000		gereed
11	verbreden Buitenhoutsdreef	auto	8.850.000	0		budget ingetrokken
12	extra aansluiting Fanny BlankersKoenpark op Hogering	auto	1.400.000	0		vervallen, geen noodzaak
13	planvoorbereiding centrumas Waddendreef-Landdrostreef	auto	500.000	23.000		project stilgelegd
14	specifieke verkeerslichtenregelingen, centrum-zuid	auto	300.000	0		vervallen
15	dynamisch verkeersmanagement, centrum-zuid	auto	500.000	0		vervallen
16	eenrichtingsverkeer centrum-zuid	auto	1.200.000	0		vervallen, budget ingetrokken
17	verdubbelen Stedendreef - eerste fase	auto	3.000.000	0		budget ingetrokken
18	doorstroming centrum-zuid, studie en planvoorbereiding	auto			298.000	gereed
19	doorstroming centrum-zuid, aanpak krakeling en P-verwijssysteem	auto			1.275.000	gereed
20	uitbreiden P+R Muziekwijk	auto			114.000	gereed
21	reconstructie Veluwedreef-A6	auto			1.296.000	gereed
			18.475.000	5.535.000	27%	
22	uitbreiding fietsenstalling Muziekwijk/NS (deels)	fiets	35.000	35.000		gereed
23	uitbreiden fietsenstallingen 4 NS-stations	fiets			941.000	gereed
			35.000	976.000	5%	
24	Dynamische Reizigers Informatie (DRIS) busstation CS	OV	440.000	759.000		gereed
25	busstrook Audioweg	OV	100.000	321.000		gereed
26	nieuwe informatiekasten in abri's	OV	200.000	184.000		gereed
27	Dynamische Reizigers Informatie overige haltes + 't Oor	OV	460.000	2.214.000		gereed
28	upgraden centrumhaltes: nieuw haltegebouwen	OV	230.000	146.000		gereed
29	aanpassen busdrempels Evenaar	OV	100.000	241.000		gereed
30	doseersysteem busbaan CS-Stadhuisplein	OV	200.000	2.000		vervallen, geen noodzaak
31	viaduct busbaan Olympiakwartier Almere Poort	OV	1.500.000	6.000		subsidie BONR ingetrokken
32	toegankelijkheid halteperrons (incl halte ParkwijkNS)	OV	1.155.000	4.485.000		in uitvoering, gereed 2014
33	busbaan Veluwsekant	OV			855.000	gereed
34	inrichting haltegebouwen R-net haltes- gedeelte Almere	OV			3.000.000	gereed
			4.385.000	12.213.000	59%	
35	voetpad langs Spoorbaanpad (ged. Almere Stad)	VVH	470.000	100.000		gereed
36	Bromfiets op rijbaan	VVH	3.500.000	949.000		gereed
37	verkeersveiligheid rond scholen	VVH	900.000	819.000		gereed
			4.870.000	1.868.000	9%	
	totalen oorspronkelijk MIPA en werkelijk MIPA		27.765.000	20.592.000	100%	

soort budget	budget		uitgaven		restbudget	
	vooraf in %	bij/af	achteraf in %			
gemeentelijk geld						
GIP-hard	14.500.000	-10.200.000	1.782.000		2.518.000	
GIP-zacht	1.500.000	-1.500.000	0		0	
Reserve OV	980.000	205.000	1.155.000		30.000	
Reserve MIPA	3.833.000	-588.000	1.941.000		1.304.000	
Cofinanciering SB	0	4.008.000	3.410.000		598.000	
Totaal gemeentelijk geld	20.813.000	76%	-8.075.000	8.288.000	40%	4.450.000
subsidies						
BDU-subsidie 2006-2010	3.302.000	1.026.000	678.000		3.650.000	
Haltetoegankelijkheid	600.000	1.714.000	2.314.000		0	
BONRoute	1.100.000	3.274.000	4.374.000		0	
Privaat geld	700.000	-700.000	0		0	
Quick-Wins	1.000.000	614.000	1.614.000		0	
Ruimte voor de fiets	nvt	659.000	659.000		0	
EFRO	nvt	1.264.000	1.264.000		0	
Mobiliteitspakket RWS	nvt	1.401.000	1.401.000		0	
Totaal subsidies	6.702.000	24%	9.252.000	12.304.000	60%	3.650.000
 totaal ingetrokken budget		-12.988.000				
 totaal nieuw verworven budget		14.165.000				
Totaal budget	27.515.000	1.177.000	20.592.000		8.100.000	

BIJLAGE 2

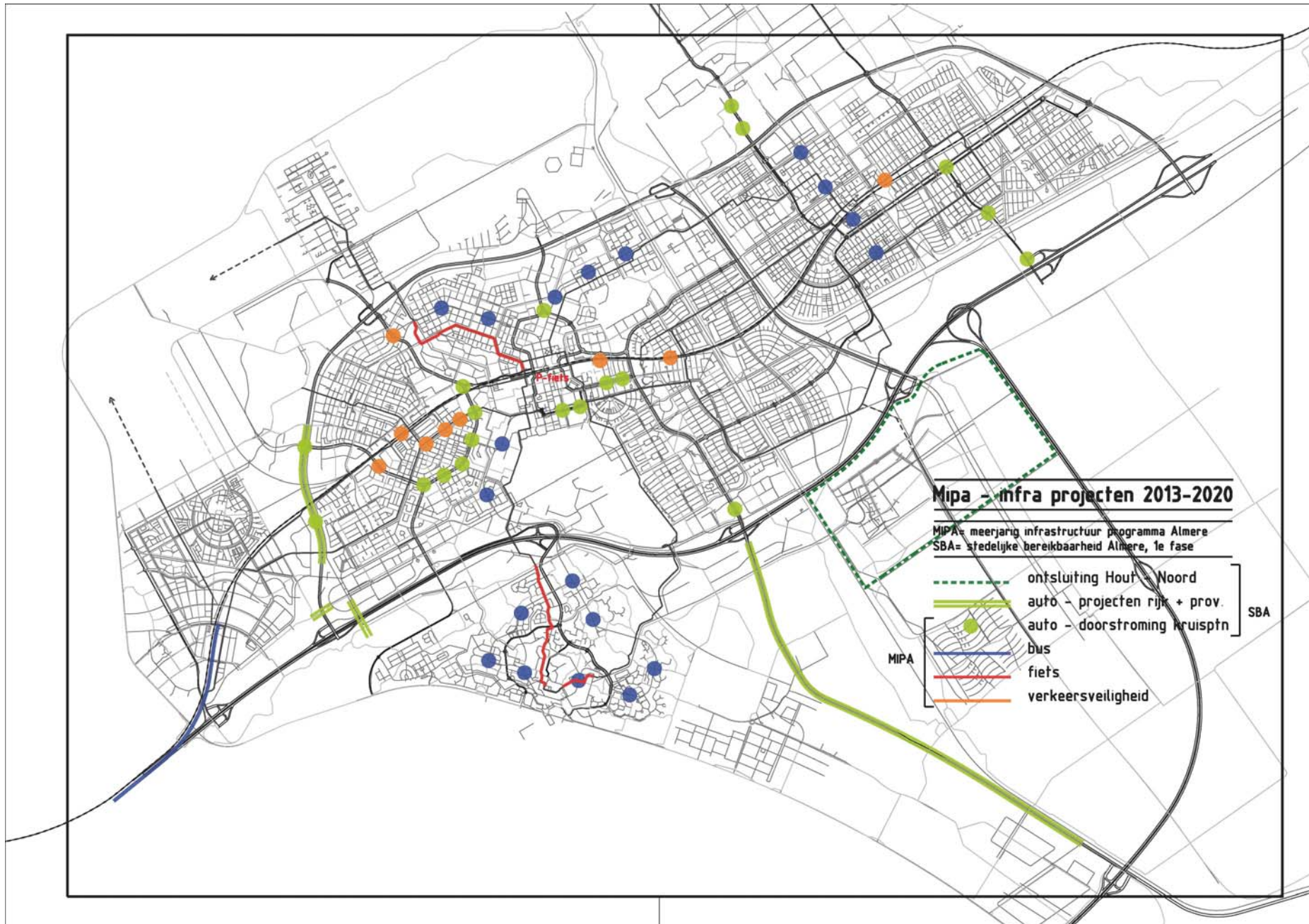
Bijlage 1: groslijst projecten MIPA						
prioriteit	omschrijving project	KERN	thema	KOSTEN	potentiële projecten	motivatie
MIPA-1	upgraden kruispunten Buitenhoutsedreef	buiten	auto	5.700.000	5.700.000	
MIPA-1	Bereikbaarheid centrum-Z : 2 reconstructies Hospitaaldreef	stad	auto	1.710.000	1.710.000	
1	Veluwedreef : rechtsafstroken toevoegen	stad	auto	4.000.000	vervallen	nut rechtsaffers gering
2	Stedendreef verduubelen	stad	auto	3.100.000	3.100.000	
3	Landdrostreef-Rooseveltweg : vergroten kruispunt	centrum	auto	350.000	gerealiseerd	gerealiseerd in 2012
4	Havendreef: rechtsafstroken toevoegen	stad	auto	700.000	vervallen	nut rechtsaffers gering
5	Havendreef: alleen groene golf	stad	auto	90.000	JA	
6	Spoordreef-van Houtenweg : VRI	centrum	auto	400.000	400.000	
7	Spectrumdreef-NoordopafA6: VRI	buiten	auto	380.000	380.000	
8	doorstroomas Spoorbaanpad tpv Stedenwijk-Noord	stad	fiets	145.000	in uitvoering	in Groot Onderhoud 2013
9	Landdrostreef-Randstaddreef: turborotonde	stad	auto	380.000	380.000	
10	Waddendreef: rechtsaffers	stad	auto	360.000	vervallen	nut rechtsaffers gering
11	Markerdreef: rechtsaffers	stad	auto	730.000	vervallen	nut rechtsaffers gering
12	Markerdreef: groene golf	stad	auto	90.000	gerealiseerd	gerealiseerd 2010
13	Doorstroomas Haven-west tot centrum Haven	haven	fiets	580.000	580.000	
14	uitbreiding fietsklemmen bij busstation/NS	centrum	fiets	104.000	104.000	
15	extra aansl. Veluwedreef: doorstroming tpv Helen Parkhurst	stad	auto	500.000	500.000	
16	busbaan PoortNS-Hollandsebrug	Poort	OV	10.000.000	10.000.000	
17	fiets tunnel Hogering (Gooisekant-Poort) + toeleidend fietspad	stad	fiets	1.500.000	via SBA	realisatie via SBA
18	fiets tunnel Tussenring + toeleidend fietspad	buiten	fiets	2.350.000	2.350.000	
19	busbaan-doorsteek (200m) Olympiawijk	Poort	OV	160.000	vervallen	niet meer nodig, alternatief Argonweg
20	aanpassen busbaankruising Argonweg	Poort	OV	60.000	gerealiseerd	kortsluiting tbv lijn 153
21	upgraden fietsroute Stedenwijk noord -stadshart	stad	fiets	200.000	in uitvoering	realisatie in Groot Onderhoud 2013
22	stads-DRIPS	almere	auto	650.000	gerealiseerd	gerealiseerd 2012
23	bushaltes herinrichten (7x Haven +8 Stad+ 5 Buiten)	almere	OV	481.000	481.000	
24	Gooimeerdijk-Oost openstellen: verbinding Haven-Overgooi	haven	auto	450.000	in voorbereiding	bereikbaarheid Haven-Overgooi
25	busstation Buiten reconstrueren	buiten	OV	1.600.000	1.600.000	
26	verlichting fietsroute Haven-Hout (langs Lange Wetering)	haven	fiets	180.000	geen MIPA	tzt bij bewoning Hout; NB: financiering SB
27	voetpad spoorbaanpad: Faunabuurt - BuitenCentrum	buiten	fiets	125.000	geen MIPA	er is vp langs woningen; vp geen hoofdinfra
28	Cinemadreef-Hollywoodlaan: VRI	stad	vvh	300.000	300.000	
29	Cinemadreef- Chaplinweg: VRI	stad	vvh	300.000	300.000	
30	busbanen: snelheidsbewaking tijdens asfaltwerk	almere	OV	65.000	vervallen	taak SB
31	upgraden Spoorbaanpad tpv MuziekwijkNS en ParkwijkNS	stad	fiets	250.000	250.000	
32	upgraden doorstroomas Waterwijk-stadshart	stad	fiets	255.000	in uitvoering	in Groot Onderh Waterwijk
33	aanpassen autobewegwijzering: verwijzingen Poort+ Hout	almere	auto	1.000.000	1.000.000	
34	voorrang fiets aanpassen op 2 rotondes Kalenderweg	buiten	fiets	5.000	5.000	
35	doorstroomas Muziekwijk zuid-stadshart (Tsjakovskypad)	stad	fiets	270.000	270.000	
36	Overgooi doorkoppelen Meentweg - Gooimeerdijk	haven	auto	920.000	920.000	
37	upgraden doorstroomas Bouwv. brt-Almere, Buiten(NS)	buiten	fiets	500.000	in uitvoering	Groot Onderh. Bouwmeesterbuurt
38	mobile DRIPS voor tijdelijke omleidingen	almere	auto	300.000	geen MIPA	taak SB
39	busbaan Veluwsekant-west +busstrook Waterlandseweg	stad	OV	690.000	gerealiseerd	gerealiseerd 2011
40	Gooisekant: afsluiting sluipverkeer Havendreef-Hogering	stad	auto	120.000	vervallen	na verbreding A6 probleem opgelost
41	NS-station Oostvaarders overkappen	buiten	OV	2.000.000	2.000.000	
42	busbaan Centrum-Haven hekwerk saneren	haven	OV	zie nr 52	in nr 52	barrierewerking
43	upgraden doorstroomas westkant Stedenw-Noord	stad	fiets	85.000	in uitvoering	in Groot Onderhoud Stedenwijk-Nrd
44	Spoordreef-Distelweg : VRI	stad	vvh	400.000	400.000	
45	doorstroomas Buiten- Zuid (langs gracht, G. Schultepad)	buiten	fiets	600.000	geen MIPA	geen verbreding , tzt rood asfalt in G.O.
46	Doorstroomas Haven - StadOost (ged. De Werven)	haven	fiets	200.000	200.000	
47	doorstroomas Haven - Poort	haven	fiets	250.000	via SBA	fiets tunnels via SBA
48	doorstroomas Verzetswijk-BuitenCentrum	stad	fiets	300.000	300.000	
49	doorstroomas ParkwijkNS-Filmwijk-stadshart	stad	fiets	125.000	125.000	
50	busbaankruisingen: uitzicht verbeteren	almere	vvh	500.000	geen MIPA	via beheerplan groen
51	sanering verkeersborden op dreven	almere	auto	25.000	25.000	
52	inpassing. Busbanen e/o hekken saneren waar mogelijk	almere	OV	506.000	506.000	
53	overdekte fietsstalling bij bushaltes	almere	fiets	400.000	gerealiseerd	bij streeklijnen Rnet (BONR)
54	Gooimeerdijk-west downgraden	haven	auto	550.000	550.000	
55	Gooimeerdijk-oost downgraden	haven	auto	1.400.000	gerealiseerd	
56	haltenaam-borden op bushaltes	almere	OV	80.000	gerealiseerd	op nieuwe abris
57	busbaan-keerlussen opruimen 5 stuks	almere	OV	150.000	150.000	
nieuw	aanpassen rotonde Randstaddreef-Rijnweg	stad	auto	200.000	200.000	
nieuw	wachttijd voorspellers fietsoversteken centrumring	stad	fiets	80.000	80.000	
nieuw	rondje weerwater	stad	fiets	11.000.000	11.000.000	
nieuw	markerdreef-Randstaddreef: 1 extra rijstrook	stad	auto	140.000	140.000	
nieuw	upgraden haltebusbilair Regionethaltes	almere	OV	800.000	gerealiseerd	in 2011+2012
nieuw	doorstroomas Kruidenwijk-ged. Specerijpad	stad	fiets	260.000	260.000	
nieuw	doorstroomas Kruidenwijk-ged. Clauspad	stad	fiets	240.000	240.000	
nieuw	doorstroomas Staatsliedenwijk	stad	fiets	120.000	120.000	
nieuw	doorstroomas 2016-2020	stad	fiets	1.000.000	1.000.000	
nieuw	aanvulling fietsparkeren centrum	stad	fiets	134.000	134.000	
nieuw	aanpak 7 onveilige fietskruispunten	stad	vvh	74.000	74.000	
nieuw	rotondeMuziekdreef-Kruidenweg	stad	vvh	250.000	250.000	
nieuw	rotonde Hollandsedreef-Operetteweg	stad	vvh	250.000	250.000	
nieuw	Spectrumdreef-Antillenweg: turborotonde	buiten	auto	300.000	300.000	
nieuw	Spectrumdreef-Evenaar: turbo-rotonde	buiten	auto	400.000	400.000	
nieuw	Grote Vaartweg-Draaibrugweg: VRI	buiten	auto	168.000	168.000	
nieuw	Grote Vaartweg-Bolderweg: VRI	buiten	auto	162.000	162.000	
nieuw	plaatsen dynamische groene golf aanduidingen Veluwedreef	stad	auto	100.000	100.000	
nieuw	aanvulling DRIS-panelen op haltes in Buiten-Oost	buiten	OV	330.000	330.000	
nieuw	Polderdreef-Bostonweg: rotonde of VRI	buiten	vvh	400.000	400.000	
nieuw	kruispunt fietsstraat Radio Oranjellaan-HK Rietergenstraat	stad	fiets	15.000	15.000	
nieuw	extra rechtsafstrook Hogering tpv Markerdreef	stad	auto	130.000	vervallen	taak provincie, Hogering prov. Weg
nieuw	veluwedreef: verlengen rechtsafstrook A6 en fietspad	stad	auto	240.000	240.000	
				66.414.000	50.449.000	

Bijlage 3

Reservelijst MIPA-projecten

prioriteit	projecten hoofdnet OV	kosten	opmerking
57	tijdelijke keerlussen in busbanen opruimen 5 stuks	150.000	geen prioriteit
nieuw	aanvulling DRIS op haltes in Buiten-Oost	330.000	noodzaak beperkt (1 stadslijn)
41	NS-station Oostvaarders overkappen	2.000.000	geen gemeentelijke infra; nut vs kosten
projecten hoofdnet AUTO			
prio nw	aanpassen 2-strooks rotonde Randstaddreef-Rijnweg	200.000	nog geen knelpunt in prognose 2020
6	Spoordreef-van Houtenweg : VRI	400.000	nog geen knelpunt in prognose 2020
9	Landrostdreef-Randstaddreef: turborotonde	380.000	nog geen knelpunt in prognose 2020
44	Spoordreef-Distelweg : VRI	400.000	nog geen knelpunt in prognose 2020
15	extra uitgang Hpschool op Veluwedreef-noord (eenrichtingsverkeer)	500.000	gering knelpunt in ochtendspits
33	aanpassen bewegwijzering hoofdweg (oa verwijzen Hout, Poort)	1.000.000	in studie; wellicht subsidie beter benutten?
36	Haven-Overgooi doorkoppelen Meentweg - Manegeweg - Gooimeerdijk	920.000	sluipverkeer; geen hoofdinfra; alternatief: Kloosterbosweg
54	Gooimeerdijk-west downgraden	550.000	project actueel? tzt aansluiting Poortdreef op Gooimeerdijk
51	sanering verkeersborden op dreven	25.000	geen hoge prioriteit
nieuw	plaatsen dynamische groene-golf-aanduidingen Veluwedreef	100.000	geen hoge prioriteit; effect op doorstroming beperkt
mipa-1	Buitenhoutsedreef:Tussenring- Trekweg verbreden	860.000	geen knelpunt in 2011; project bestuurlijk stopgezet
mipa-1	Buitenhoutsedreef-Passiebl.weg:rotonde->verkeerslichten	2.160.000	geen knelpunt in 2011; project bestuurlijk stopgezet
mipa-1	Buitenhoutsedreef-Evenaar: rotonde-> verkeerslichten	2.890.000	geen knelpunt in 2011; project bestuurlijk stopgezet
projecten verkeersveiligheid			
nieuw	Polderdreef-Bostonweg: rotonde of VRI	400.000	aard vd maatregel in studie
projecten hoofdnet FIETS			
31	doorstroomas Spoorbaanpad tpv MuziekwijkNS en ParkwijkNS	250.000	tzt met spoorverbreding (OV-SAAL)
34	voorrang fiets aanpassen op 2 rotondes Kalenderweg	5.000	vervalt wellicht ivm landelijke aanpassing richtlijn
35	doorstroomas Muziekwijk zuid-stadshart (Tsjaikovskypad)	270.000	tzt bij groot onderhoud
48	doorstroomas Verzetswijk-TdVaartenNoord-BuitenCentrum (Geuzenpad)	300.000	tzt bij groot onderhoud
49	doorstroomas ParkwijkNS-Filmwijk-stadshart	125.000	tzt bij groot onderhoud
18	fietstunnel Tussenring + toeleidend fietspad	2.350.000	noodzaak/gebruik beperkt tov kosten
nieuw	wachttijdvoorspellers 8 fietsoversteken dreef--centrum	80.000	geen hoge prioriteit
nieuw	rondje weerwater	11.000.000	financiering n.t.b. in uitwerking Fioriade c.a
nieuw	Aanpassen kruispunt fietsstraat R. Oranjelaan - H.K. Rietbergenstraat)	15.000	tzt meeliften bij groot onderhoud
Totaal reserveprojecten		27.660.000	

Kaartbijlage 4: Projecten MIPA



Kaartbijlage 5: Projecten SBA



Bijlage 6: Financiering per project en meerjarenplanning

				kosten tlv RUK	kosten tlv PROV	kosten tlv ALMERE	idem incl. prijs- indexaties	planstudie gereed (TB)	realisatie eind 2020	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA) - Fase 1: 2013-2020																		
FT1,2	fietstunnels A6+Hogering		totaal	24.000.000														
HRW	Hogering-west: verbreden 2x3			60.500.000		8.000.000		8.980.000	eind 2016	UV	UV	UV	UV	UV	UV	UV	UV	
WW	Waterlandseweg: verbreden 2x2			21.500.000		3.000.000		3.190.000	eind 2012	UV	UV	UV	UV	UV	UV	UV	UV	
	doorstroming kruispunten			5.500.000		5.500.000		6.000.000	eind 2012	UV	UV	UV	UV	UV	UV	UV	UV	
	ontsluiting Hout-Noord			31.000.000		16.500.000		18.170.000		UV	UV	UV	UV	UV	UV	UV	UV	
				142.500.000		31.000.000			infra-pakket	UV	UV	UV	UV	UV	UV	UV	UV	
						47.500.000		47.500.000										
PROGRAMMA MIPA 2013-2020																		
				FINANCIERING						werkplan 2013-2014	PV= Planvoorbereiding UV = Uitvoering							
HOOFDNET BUS				kern	MOTIVATIE	kosten ex btw	subsidie	NOGW-Poort	OV-reserve	GO-SB	fonds best. stad	GREX centr. AlmereBuiten						
1.1	busbaan PoortNS-Hollandsebrug	poort		R-net HOV-bus	10.000.000	3.130.000	1.335.000						230.000	PV	PV	UV	UV	UV
1.2	busplein Almere Buiten reconstrueren	buiten		R-net HOV-bus	1.600.000	1.400.000						200.000	1.600.000	UV				
1.3	inpassing bestaande busbanen	almere		oversteekbaarheid, visuele kwaliteit	506.000	436.000		45.000	25.000						PV	UV	UV	
1.4	herinrichting omgeving bushaltes	almere		sociale veiligheid bushaltes	481.000	436.000		20.000		25.000					PV	UV	UV	
				totaal hoofdnet BUS	12.587.000	10.937.000	1.335.000	65.000	25.000	25.000	200.000							
					54,7%	7.807.000	<- aanvullende subsidie											
Hoofdnet AUTO /doorstroming kruispunten				kern	MOTIVATIE	kosten ex btw	subsidie	eigen bijdragen	AD-1204 budget S&V	GO-SB	subsidie BDU	subsidie b. benutten						
2.1	Spectrumdreef-Nopafrit VRI-hopstelstroken	buiten		knelpunt in hoofdwegennet	380.000	1.250.000	190.000					190.000	380.000	PV	UV			
2.2	aanpak kruispunten Stedendreef	stad		knelpunt in hoofdwegennet	3.100.000	1.250.000	850.000						3.100.000	PV	UV			
2.3	Spectrumdreef-Antillenweg turbotronde	buiten		knelpunt in hoofdwegennet	300.000	180.000	120.000			1.000.000								
2.4	Spectrumdreef-Evenaer: turbo rotonde	buiten		knelpunt in hoofdwegennet	400.000	240.000	160.000											
2.5	Markerdreef-Randstadeef: extra rijstrook	stad		knelpunt in hoofdwegennet	140.000	80.000	60.000											
2.6	Cinemadreef verkeerslichten kprt Hollywoodlaan	stad		knelpunt hoofdwegennet: oversteekbaarheid	300.000	180.000	120.000											
2.7	Cinemadreef verkeerslichten kprt Chaplinweg	stad		knelpunt hoofdwegennet: oversteekbaarheid	300.000	180.000	120.000											
2.8	Grote vaartweg-Draaibrugweg: verkeerslichten	buiten		knelpunt bus en auto in hoofdwegennet	168.000			160.000	8.000				168.000	PV	UV			
2.9	Grote Vaartweg-Boldenweg: verkeerslichten	buiten		knelpunt bus en auto in hoofdwegennet	162.000			160.000	2.000				162.000	PV	UV			
2.10	Hospitaaldreef rotonde Hennepveld->verkeerslichten 3)	centrum		autobereikbaarheid centrum Stad	1.200.000	720.000	480.000											
2.11	Hospitaaldreef: omleiding Hospitaalpromenade	centrum		autobereikbaarheid centrum Stad	510.000	310.000	200.000											
2.12	Veluwedreef:verlengen rechtsafstrook A6 en fietspad	stad		knelpunt in hoofdwegennet	240.000	140.000	100.000											UV
				totaal hoofdnet AUTO	7.200.000	3.280.000	2.400.000	320.000	10.000	1.000.000		190.000						
					51,3%	6.000.000	SBA-krpnr											
Hoofdnet FIETS				kern	MOTIVATIE	kosten ex btw	subs. Actieplan fietsP bij stations	subsidie werkpl.fiets	AD-1204 budget S&V	GO-SB	subsidie BDU	MIPA-res.						
3.1	hoofdfietsroutes Haven	haven		windbaarheid/opgradering fietsroute	780.000			220.000			280.000	280.000	780.000	PV	UV			
3.4	aanvulling fietsparkeren centrum	stad		fietsparkeren stadhart	134.000				4.000		65.000	65.000	134.000	PV	UV			
3.3	fietsparkeren westzijde station Almere-centrum	stad		fietsparkeren NS-centrum	104.000		50.000		4.000		50.000	50.000	104.000	PV	UV			
3.5	hoofdfietsroute Kruidenwijk (ged. Specerijpad)	stad		opgradering fietsroute	260.000					130.000	130.000	130.000	260.000	UV				
3.6	hoofdfietsroute Kruidenwijk-Noorderplassen (Clauspad)	stad		opgradering fietsroute	240.000					120.000	120.000	120.000	240.000	UV				
3.7	hoofdfietsroute Staatsliedenwijk	stad		opgradering fietsroute	120.000						60.000	60.000						
3.8	bijdrage doorstromassen 2016-2020: 200.000 pjr	almere		opgradering fietsroute	1.000.000					500.000	500.000	500.000						UV
				totaal hoofdnet FIETS	2.638.000		50.000	220.000	8.000	750.000	1.205.000	405.000						
					11,5%													
VERKEERSVEILIGHEID				kern	MOTIVATIE	kosten ex btw			AD-1204 budget S&V		subsidie BDU	MIPA-res.						
4.1+g	aanpak 7 onveilige kruispunten op fietsroutenetwerk	almere		verkeersveiligheid	74.000				4.000		35.000	35.000	74.000	PV	UV			
4.2	Muziekdreef-Kruidenweg: rotonde	stad		verkeersveiligheid	250.000						125.000	125.000						UV
4.3	Hollandsdreef-Operetteweg: rotonde	stad		verkeersveiligheid	250.000						125.000	125.000						UV
				totaal verkeersveiligheid	574.000				4.000		285.000	285.000	7.232.000					
					2,5%													
TOTALEN											BDU	MIPA						
											geprogrammeerd	1.490.000	690.000					
											verwacht budget tm 2020	3.280.000	690.000					
											restant ,nog niet geprogrammeerd	1.790.000	0					
totaal MIPA, periode 2013-2020						22.999.000												