

Verduidelijkende vragen Herijking Programma Mobiliteit en Ruimte

Actie	Vraag	Antwoord
50+	1. Prijspeil en indexatie — Het tekort van €55 miljoen is berekend op prijspeil 2025. Welke indexatiepercentages zijn gehanteerd voor de periode 2025-2030, en zijn deze uniform toegepast op alle projecten?	<p>Afhankelijk van de fase van het project kan wel of niet indexering worden toegepast. In de beginfasen van het project is onvoldoende detail / scope helder om een goede inschatting te maken. Bij de contractraming is meer duidelijk en kan een inschatting gedaan worden. Dit is alleen relevant bij projecten waarvan de uitvoeringsduur langer dan 1 jaar is.</p> <p>Indexering voor de periode 2025-2030 is daarmee alleen van toepassing voor het project Laan van Nieuw Land. Hier is op basis van het contract en de uitvoeringsplanning rekening gehouden met 3% indexatie per jaar tot en met 2029. Dit percentage is samen met een externe deskundige vastgesteld en is gemiddeld genomen voldoende.</p>
50+	2. Scopewijzigingen — Bij Spuiweg Urk en Laan van Nieuwland worden "scopeuitbreidingen" genoemd als oorzaak van kostenstijgingen. Kan GS per project specificeren welk deel van het tekort inflatie betreft en welk deel scopewijziging?	<p>Voor het project Spuiweg betreft 59% van de kostenstijging scopewijzigingen, nadere detaillering en noodzakelijke natuurmaatregelen, voortvloeiende uit de Milieueffectrapportage om aan de projectdoelstellingen te kunnen voldoen. 41% van de kostenstijging betreft indexatie.</p> <p>Voor het project Laan van Nieuw Land betreft 51% van de kostenstijging scopewijzigingen, nadere detaillering en noodzakelijke natuurmaatregelen. 49% van de kostenstijging betreft indexatie.</p>
50+	3. Prognose versus raming — Het kredietoverzicht noemt "prognose" bedragen. Op welke mate van projectdefinitie (DUTO-fase, aanbestedingsresultaat, contractvorming) zijn deze prognoses gebaseerd?	<p>In het kredietoverzicht wordt de actuele projectfase aangegeven. De fase kan zijn: Verkenning, Planvoorbereiding (DO), Contractvorming, Aanbesteding, Realisatie. Bij een project in de Planvoorbereidingsfase is de raming gebaseerd op het voorlopig of definitief ontwerp. Bij een project in de realisatiefase is de "prognose" gebaseerd op het aanbestedingsresultaat en een deel</p>

		van de raming uit de Contractvorming, bestaande uit begeleidingskosten en risicoreservering.
50+	4. Pauzering mei 2025 — GS heeft in mei 2025 projecten gepauzeerd. Welke projecten betreft dit precies, en wat zijn de financiële consequenties van deze pauzering (vertragingsschade, contractuele verplichtingen)?	<p>De volgende projecten zijn tijdelijk gepauzeerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid Oostelijk Flevoland Ruraal t.b.v. woningbouwopgave - Vrijliggende busbaan Lelystad CS – Lelystad Airport - HUB Oostelijk Flevoland Stedelijk - HUB Zuidelijk Flevoland Ruraal - HUB Zuidelijk Flevoland Stedelijk - Veilige inrichting stroomweg: Nijkerkerweg 2 x 1 - Verkeersveiligheid: innovatie, voorlichting, educatie - Krachtenbundeling Smart Mobility - Hoogwaardige fietsroute Almere/Zeewolde – Huizen - Hoogwaardige fietsroute Lelystad-Dronten-Kampen <p>De pauzering heeft geen financiële consequenties, omdat de voorbereiding van deze projecten nog niet gestart is, er geen contractuele verplichtingen zijn aangegaan en er geen vertraging hoeft op te treden, wanneer na besluitvorming over de herijking van het Programma Mobiliteit en Ruimte alsnog besloten wordt deze projecten te realiseren.</p>
50+	5. Voortgangpercentage — De presentatie spreekt van "70% afgerond/lopend". Kan dit worden uitgesplitst naar: volledig afgerond, in uitvoering, nog niet gestart?	In de figuur in de presentatie en pagina 8 van de rapportage is dit onderscheid wel gemaakt.
50+	6. Busbaan Lelystad alternatieven — Er wordt een goedkoper alternatief van €8 miljoen genoemd naast het worst case scenario van €51,6 miljoen. Wat zijn de functionele verschillen tussen deze varianten?	<p>Het goedkopere alternatief houdt rekening met aanpassingen aan een deel van de bestaande infrastructuur van de gemeente Lelystad. Dit alternatief biedt een oplossing tot 2040. Mogelijke optimalisaties om na 2040 te voldoen, vereisen nader onderzoek rondom het knelpunt Larserweg – A6, wat niet is meegenomen in dit goedkopere alternatief. De verwachting is dat voor een robuuste oplossing 10 tot 20 miljoen benodigd is.</p> <p>Een vrijliggende busbaan heeft een reistijd van 12 minuten tussen luchthaven en station centrum. Het goedkopere alternatief heeft een reistijd van 19 minuten.</p>

50+	7. Doelbereik — Van de 10 mobiliteitsdoelen uit de Mobiliteitsvisie 2030: welke doelen liggen op koers, welke niet, en hoe wordt dit gemeten?	Sheet 13 uit de presentatie en H4 uit rapportage geven hier eerste inzichten in. Effecten van het PMR zijn nog niet meetbaar, doordat nu pas de eerste projecten worden gerealiseerd. Ook is niet voor alle doelstellingen al data beschikbaar. De cijfers die zijn gepresenteerd geven wel inzicht in enkele trends en de urgentie die daaruit blijkt, bijvoorbeeld als het gaat om doorstroming auto en verkeersveiligheid.
50+	8. Dashboard — Er wordt verwezen naar "Dashboard Feitelijk Flevoland". Welke indicatoren uit dit dashboard zijn direct gerelateerd aan de PMR-doelstellingen?	Het dashboard is specifiek ontwikkeld om inzicht te geven in de ontwikkelingen ten opzichte van de doelstellingen, conform indicatoren zoals deze zijn vastgesteld in het Programma Mobiliteit en Ruimte (pag. 94-95), voor zover deze informatie beschikbaar is. In enkele gevallen zijn extra of andere indicatoren toegevoegd, waar deze bijdragen aan het inzicht.
50+	9. CO ₂ -uitstoot — De presentatie meldt dat de uitstoot weer stijgt post-corona. Wat is de actuele afwijking ten opzichte van de PMR-doelstelling?	De PMR-doelstelling is vermindering van de CO ₂ -uitstoot door mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland samen tot minimaal 4,2 megaton in 2030. Na een daling tijdens de coronajaren, zien we nu weer een stijging. In 2023 was de uitstoot voor beide provincies samen 4,9 megaton, waarvan 1,0 megaton in Flevoland.
50+	10. Cofinanciering derden — Bij A6 afslag 10 wordt gemeld dat RWS niet wil cofinancieren. Welke andere projecten zijn afhankelijk van bijdragen derden, en hoe hard zijn die toezeggingen?	In algemene zin is er bij regionale projecten, Smart Mobility en investeringen in de fiets geen sprake van cofinanciering. De overige voorzieningen raken vaak aan een gedeeld belang van medeoverheden, waardoor cofinanciering in de rede ligt.
50+	11. MRA en Regio Zwolle — Er wordt gesproken over "verleiden" versus "sturen" in het mobiliteitsbeleid van aangrenzende regio's. Wat betekent dit concreet voor de Flevolandse aanpak?	Dit betekent dat we goed moeten blijven afstemmen met de omliggende regio's, het Rijk en de spoorsector om te voorkomen dat onze inwoners straks weliswaar prima per auto door Flevoland kunnen reizen, maar uiteindelijk hun bestemming buiten de provincie niet kunnen bereiken. Concreet zijn hiervoor verschillende mogelijkheden denkbaar, maar er bestaat nog geen eenduidig gedeeld en breed gedragen beeld.
50+	12. Publieke mobiliteit — Dit begrip komt meerdere malen voor maar wordt niet gedefinieerd. Wat verstaat GS hieronder en welke modaliteiten vallen eronder?	Zie hiervoor de Programmabegroting 2026, pagina 82: "We zien onze verantwoordelijkheid voor openbaar vervoer ruimer dan concessieverlening en -beheer. We willen een beschikbaar, toegankelijk en betaalbaar vraaggericht mobiliteitssysteem bestaande uit publieke en private mobiliteitsdiensten die

		<p>toekomstbestendig zijn en meebewegen met de groei van Flevoland.</p> <p>Daartoe werken we aan de toekomst van publieke mobiliteit. Daarin worden openbaar vervoer, FlexRRReis (flexvervoer) en nieuw te ontwikkelen deelvervoeroplossingen aan de reizigers als één samenhangend publiek vervoersysteem aangeboden, met MaaS (Mobility as a Service) als digitale facilitator voor plannen, boeken en betalen. Dit bevordert een slimme, duurzame mobiliteitsketen van deur tot deur, wat de bereikbaarheid van (landelijke) gebieden verbetert en een alternatief biedt voor de privéauto. In 2026 maken we de stap naar de eerste provinciale deelvervoeroplossingen.”</p>
50+	<p>13. HUBs — Er worden 8 HUBs genoemd voor €7,5 miljoen. Wat is de functionele definitie van een HUB en wat is de minimale voorzieningsnorm per locatie?</p>	<p>Een HUB zoals bedoeld in het PMR wordt gedefinieerd als een plek waar het (regionale) OV samenkomt met andere mobiliteitsvormen. Een voorbeeld daarvan is een treinstation zoals station Dronten waar reizigers waar reizigers kunnen overstappen tussen trein en bus maar ook van het OV naar fiets, deelfiets (OV-fiets) of auto en vice versa.</p> <p>De voorzieningennorm voor de hubs waar we naartoe werken houdt in dat op de hubs uiteindelijk minimaal de volgende voorzieningen aanwezig zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanwezigheid van digitale reisinformatie via schermen • Goede reisinformatie en wayfinding • Voldoende fietsenstallingsmogelijkheden met voldoende plek inclusief mogelijkheid om een fiets veilig te stallen in een fietskluis of bewaakte fietsenstalling • Overdekte wachtruimte is aanwezig • Mogelijkheid om reizigers op te halen of af te zetten (Kiss and Ride) • Halteplaats voor FlexRRReis • Hub is toegankelijk voor reizigers met visuele of fysieke beperking • Basisvoorzieningen zoals zitgelegenheid, goede verlichting en afvalbakken.

Sterk lokaal	Wat is het effect van de afspraken over extra financiering vanuit het Rijk op het tekort van 55 miljoen?	De in het BO MIRT van januari 2026 toegezegde Rijksgelden zullen gedeeltelijk bijdragen aan dekking van het tekort. De mate waarin is afhankelijk van nog te maken afspraken met de bestuurlijke partners waarmee wordt samengewerkt en die financieel bijdragen aan de verschillende projecten. Indicatief kan rekening gehouden worden met een bedrag van ca. € 12 mio als positieve bijdrage aan vermindering van het tekort.
CU	Gaarne verduidelijking tekort van €55 resp. 80 mln.	Het tekort van €55 miljoen is berekend op basis van projecten waarvan de planvoorbereiding is gestart. Voor projecten waarvoor de planvoorbereiding nog niet is gestart zijn de prognoses nog gebaseerd op de initiële ramingen. Deze dateren uit 2021 en worden niet geïndexeerd voor kostenontwikkelingen. Zodra de planvoorbereiding van een project start wordt de prognose gebaseerd op een geactualiseerde raming, op basis van de in de betreffende fase van planontwikkeling bekende inzichten, inclusief het prijspeil. Gezien de enorme kostenstijging voor projecten in de sector grond-, weg- en waterbouw over de afgelopen jaren, is de verwachting dat het tekort voor de geprogrammeerde investeringen verder oploopt tot zo'n €80 mln.
GL	Instappers in het OV daalt, hoe komt dat en zet die trend door?	Er is nog eens kritisch gekeken naar de cijfers voor openbaar vervoer. Er heeft recent nog een correctie plaats gevonden op de cijfers voor openbaar vervoer en deze was nog niet verwerkt in de presentatie, dat zullen we aanpassen. Er is sinds Corona sprake van een gestage groei van het openbaar vervoer in de concessies die onder de Provincie Flevoland vallen (1,8 miljoen reizigers in 2021, 2,8 milj. in 2022, 3 milj. in 2023 en 3,1 milj. in 2024). Het aantal reizigers zit nog niet op het niveau van voor Corona (3,6 miljoen reizigers in 2019). De stadsdienst Almere blijft ook groeien, maar zit ook nog niet op het niveau van voor Corona.