

Betreft: Bewonersinitiatief Bereikbaarheid, Veiligheid en Ontsluiting Botter 10 t/m 29

Geachte leden van de gemeenteraad van Lelystad,

Namens het bewonersinitiatief Bereikbaarheid, Veiligheid en Ontsluiting Botter 10 t/m 29 vragen wij uw aandacht voor de gevolgen van de voorgenomen verkeersmaatregelen rond het stationsgebied voor de bewoners van dit deel van de wijk.

Wij begrijpen en ondersteunen de doelstellingen van de gemeente om de verkeersdruk rond het stationsgebied te verminderen, de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren en ongewenste sluiproutes te voorkomen. Deze doelstellingen zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van de stad en voor het goed functioneren van het stationsgebied.

Onze zorg richt zich daarom niet op deze doelstellingen, maar op een mogelijk onbedoeld gevolg van de huidige plannen voor Botter 10 t/m 29.

Door het vervallen van één van de huidige ontsluitingsroutes dreigt Botter 10 t/m 29 feitelijk afhankelijk te worden van één toegang en uitgang. Hierdoor ontstaat een situatie waarin een aanzienlijk deel van de wijk nog slechts via één route bereikbaar en verlaatbaar is.

Tijdens de verdere uitwerking van het stationsgebiedproject zijn verschillende verkeerssituaties aangepast, gewijzigd of nader uitgewerkt. Daardoor zijn bepaalde gevolgen voor bewoners pas zichtbaar geworden naarmate de plannen concreter werden. Nieuwe inzichten die tijdens de uitvoering van een omvangrijk project ontstaan verdienen naar onze mening een zorgvuldige beoordeling.

Onze zorgen hebben betrekking op onder andere:

- verkeersongevallen of blokkades;
- branden en andere calamiteiten;
- incidenten met gevaarlijke stoffen of rookontwikkeling;
- wegwerkzaamheden;
- defecte voertuigen die de doorgang blokkeren;
- situaties waarin bewoners een gebied snel moeten kunnen verlaten.

Hoewel begrijpelijkerwijs aandacht wordt besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten, gaat het hierbij ook om de bereikbaarheid en zelfredzaamheid van bewoners zelf.

Een belangrijk aandachtspunt is dat Botter 10 t/m 29 momenteel beschikt over meerdere ontsluitingsmogelijkheden. Hoewel er in Lelystad wijken bestaan die van oorsprong met één ontsluiting zijn ontworpen, betreft dit bestaande ontwerpkeuzes. Voor Botter 10 t/m 29 ontstaat een andere situatie: hier wordt een bestaande ontsluitingsmogelijkheid weggenomen.

Wij begrijpen dat in Lelystad meerdere woonwijken bestaan die van oorsprong met één ontsluitingsroute zijn ontworpen. Onze zorg richt zich echter niet op die bestaande situaties, maar op het feit dat bij Botter 10 t/m 29 een bestaande ontsluitingsmogelijkheid verdwijnt terwijl alternatieven denkbaar zijn. Naar onze mening verdient het daarom de voorkeur om een dergelijke situatie waar mogelijk te voorkomen in plaats van achteraf te moeten accepteren.

In gesprekken over mogelijke oplossingsrichtingen is ook gesproken over een mogelijke verbinding richting de Tjalk in relatie tot toekomstige ontwikkelingen nabij Botter 15, locatie van het oude Getronics gebouw. Daarbij wordt echter het risico gezien dat een dergelijke verbinding, afhankelijk van de uiteindelijke vormgeving, aantrekkelijk kan worden voor verkeer dat de verkeersdruk rond het stationsgebied wil vermijden. Daardoor zou mogelijk een nieuwe route ontstaan die spanning oplevert met de doelstellingen van het stationsgebiedproject.

Om die reden verzoeken wij ook alternatieven te onderzoeken.

Een mogelijke oplossingsrichting is een verbinding met het reeds meervoudig ontsloten deel van de Botterwijk (Botter 30+). Een dergelijke verbinding zou:

- voorkomen dat Botter 10 t/m 29 afhankelijk wordt van één ontsluitingsroute;
- meerdere uitrijrichtingen bieden;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- de zelfredzaamheid verbeteren;
- de robuustheid van dit deel van de wijk vergroten;
- minder aantrekkelijk zijn als alternatieve route rond het stationsgebied.

Daarmee kan niet alleen de huidige robuustheid worden behouden, maar kunnen ook de bereikbaarheid, zelfredzaamheid en robuustheid van Botter 10 t/m 29 mogelijk worden verbeterd.

Bij deze brief is een indicatieve situatieschets gevoegd. Deze situatieschets is nadrukkelijk niet bedoeld als definitief ontwerp, maar uitsluitend als illustratie van mogelijke oplossingsrichtingen die nader onderzocht zouden kunnen worden.

Daarnaast zijn wij van mening dat bewoners beschikken over dagelijkse praktijkervaring die een waardevolle aanvulling kan vormen op verkeerskundige analyses en beleidsmatige afwegingen. Om die reden verzoeken wij de gemeenteraad te bevorderen dat een bewoners- of klankbordgroep wordt ingericht waarin bewoners, gemeente en deskundigen gezamenlijk kunnen kijken naar de effecten van de verkeersmaatregelen en mogelijke oplossingen. Daarbij zou minimaal één of meerdere vertegenwoordigers van Botter 10 t/m 29 moeten deelnemen.

Wij verzoeken de gemeenteraad daarom:

1. De gevolgen van een enkelvoudige ontsluiting van Botter 10 t/m 29 nader te onderzoeken.
2. Mogelijke alternatieven, waaronder een verbinding met het reeds meervoudig ontsloten deel van de Botterwijk (Botter 30+), te onderzoeken.
3. Geen onomkeerbare maatregelen uit te voeren voordat de gevolgen voor bereikbaarheid, veiligheid en zelfredzaamheid zorgvuldig zijn beoordeeld.
4. Te bevorderen dat een bewoners- of klankbordgroep wordt ingericht waarin bewoners, gemeente en deskundigen gezamenlijk kunnen kijken naar de verdere ontwikkeling van het gebied, waarbij minimaal één of meerdere vertegenwoordigers van Botter 10 t/m 29 deelnemen.

Bijlagen:

- Bijlage 1 – Indicatieve situatieschets mogelijke ontsluitingsrichtingen Botter 10 t/m 29
- Bijlage 2 – Achtergrondnotitie
- Bijlage 3 – Ondersteuningsverklaringen van bewoners

Wij verzoeken u deze zorgen en voorstellen mee te nemen in de verdere besluitvorming en zien graag een constructieve samenwerking tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Namens het bewonersinitiatief Bereikbaarheid, Veiligheid en Ontsluiting Botter 10 t/m 29

[Redacted signature]

Initiatiefnemer en contactpersoon

[Redacted name]

[Redacted address]

ACHTERGRONDNOTITIE

Bewonersinitiatief Bereikbaarheid, Veiligheid en Ontsluiting Botter 10 t/m 29

Versie 1.1

1. INLEIDING

Deze notitie is opgesteld naar aanleiding van de verkeersmaatregelen rond het stationsgebied van Lelystad.

Wij begrijpen en ondersteunen de doelstellingen van de gemeente om de verkeersdruk rond het stationsgebied te verminderen, de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren en ongewenste sluiproutes te voorkomen.

Deze notitie is daarom niet bedoeld als algemene beoordeling van het stationsgebiedproject.

Onze zorg richt zich op een specifiek onderdeel van de huidige plannen, namelijk de bereikbaarheid, veiligheid en zelfredzaamheid van Botter 10 t/m 29 wanneer dit deel van de wijk feitelijk afhankelijk wordt van één ontsluitingsroute.

Deze notitie dient ter toelichting op de bijgevoegde raadsbrief, situatieschets en ondersteuningsverklaringen.

2. WAT VERANDERT ER?

Door de voorgenomen afsluiting bij Botter 15 dreigt Botter 10 t/m 29 nog slechts via één route bereikbaar en verlaatbaar te worden.

Hierdoor ontstaat een situatie waarin een aanzienlijk deel van de wijk afhankelijk wordt van één toegang en uitgang.

De huidige situatie biedt bewoners meerdere mogelijkheden om de wijk te verlaten. De voorgenomen situatie vermindert deze mogelijkheden aanzienlijk.

3. WAAROM MAKEN BEWONERS ZICH ZORGEN?

Bewoners maken zich zorgen over situaties zoals:

- verkeersongevallen of blokkades;
- branden en andere calamiteiten;
- incidenten met gevaarlijke stoffen of rookontwikkeling;
- wegwerkzaamheden;
- defecte voertuigen die de doorgang blokkeren;
- situaties waarin bewoners een gebied snel moeten verlaten.

Hoewel rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid van hulpdiensten, gaat het hierbij ook om de bereikbaarheid en zelfredzaamheid van bewoners zelf.

Een wijk die afhankelijk is van één ontsluitingsroute is kwetsbaarder dan een wijk die over meerdere ontsluitingsmogelijkheden beschikt.

4. WAAROM KOMT DIT NU PAS NAAR VOREN?

Het stationsgebiedproject betreft een omvangrijk project dat gedurende de uitvoering op meerdere punten is aangepast, gewijzigd en verder uitgewerkt.

Daardoor zijn bepaalde gevolgen voor bewoners pas zichtbaar geworden naarmate de plannen concreter werden.

Daarnaast zijn tijdens de uitvoering meerdere verkeerssituaties gewijzigd of bijgesteld. Hierdoor zijn nieuwe inzichten ontstaan over de praktische gevolgen van bepaalde maatregelen.

Wij zijn van mening dat het logisch is dat tijdens een omvangrijk project nieuwe aandachtspunten zichtbaar worden die eerder onvoldoende in beeld waren.

Inmiddels is bovendien duidelijk geworden dat ook de verkeersstructuur buiten het directe stationsgebied nog verder wordt onderzocht en uitgewerkt. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de inrichting van omliggende dreven, rotondes en snelheidsregimes. Naar onze mening onderstreept dit het belang om onomkeerbare maatregelen zorgvuldig te faseren en pas te nemen wanneer de samenhang van het totale verkeerssysteem voldoende in beeld is.

Daarnaast ontstaat gedurende de uitvoering van de werkzaamheden gedurende een periode van ongeveer drie maanden een tijdelijke situatie waarin bewoners van Botter 10 t/m 29 aanzienlijk moeten omrijden als gevolg van de afsluiting van de bestaande ontsluitingsroute. Gedurende deze periode kunnen lijnbussen en taxi's wel gebruik blijven maken van deze route. Wij vragen de gemeenteraad tevens na te gaan of is onderzocht of een tijdelijke voorziening of ontheffing voor bewoners mogelijk is geweest om de bereikbaarheid gedurende de uitvoeringsperiode zoveel mogelijk te behouden. Wij realiseren ons dat hiervoor verkeerskundige en praktische afwegingen kunnen bestaan. Juist daarom vragen wij om inzicht in de gemaakte afwegingen.

5. PRAKTIJK EN ERVARING VAN BEWONERS

Bewoners maken dagelijks gebruik van de wegen, kruispunten, fietsverbindingen en voorzieningen binnen het projectgebied.

Daardoor beschikken bewoners over praktijkervaring die een waardevolle aanvulling kan vormen op verkeerskundige modellen, berekeningen en theoretische uitgangspunten.

Tijdens gesprekken zijn onder meer de volgende voorbeelden genoemd:

- verkeerssituaties die later opnieuw moesten worden aangepast;
- gewijzigde rijrichtingen;
- gewijzigde voorrangssituaties;
- verschillen tussen ontwerp en feitelijke verkeersstromen;
- situaties waarin bewoners verkeerskundige aandachtspunten signaleren die tijdens de planvorming niet of onvoldoende zichtbaar waren.

Deze voorbeelden zijn niet bedoeld als kritiek op individuele medewerkers of deskundigen.

Wel laten zij volgens bewoners zien dat praktijkervaring van gebruikers een waardevolle aanvulling kan zijn op verkeerskundige analyses.

6. WAAROM GEEN VERBINDING MET DE TJALK?

Tijdens gesprekken is gesproken over toekomstige ontwikkelingen nabij Botter 15, waaronder mogelijke ontsluitingen in relatie tot toekomstige woningbouw op de locatie van het voormalige Getronics-gebouw.

Wij zien hierbij het risico dat een dergelijke verbinding, afhankelijk van de uiteindelijke vormgeving, aantrekkelijk kan worden voor verkeer dat de verkeersdruk rond het stationsgebied wil vermijden.

Daardoor zou een alternatieve route kunnen ontstaan die juist spanning oplevert met de doelstellingen van het stationsgebiedproject.

Wij zijn daarom van mening dat een eventuele verbinding richting de Tjalk zorgvuldig onderzocht dient te worden op mogelijke effecten voor verkeersstromen en sluipverkeer.

7. WAAROM EEN VERBINDING MET BOTTER 30+?

Wij zien mogelijkheden om de bereikbaarheid en zelfredzaamheid van Botter 10 t/m 29 aanzienlijk te verbeteren door een verbinding met het reeds meervoudig ontsloten deel van de Botterwijk (Botter 30+) te onderzoeken.

Een dergelijke verbinding zou:

- voorkomen dat Botter 10 t/m 29 afhankelijk wordt van één ontsluitingsroute;
- meerdere uitrijrichtingen bieden;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- de zelfredzaamheid verbeteren;
- de robuustheid vergroten;
- minder aantrekkelijk zijn als alternatieve route rond het stationsgebied.

Daarmee kan niet alleen de huidige robuustheid worden behouden, maar kunnen ook de bereikbaarheid, zelfredzaamheid en robuustheid van Botter 10 t/m 29 mogelijk worden verbeterd.

Wij zijn van mening dat deze mogelijkheid nader onderzoek verdient.

8. WAAROM EEN KLANKBORDGROEP?

Gedurende de uitvoering van het stationsgebiedproject zijn meerdere verkeerssituaties aangepast of gewijzigd.

Daarnaast hebben bewoners aandachtspunten gesignaleerd die in de praktijk anders uitpakken dan op basis van de oorspronkelijke plannen werd verwacht.

Wij zijn daarom van mening dat een bewoners- of klankbordgroep een waardevolle bijdrage kan leveren aan:

- betere afstemming tussen theorie en praktijk;
- vroegtijdige signalering van knelpunten;
- meer draagvlak voor maatregelen;
- betere communicatie tussen bewoners en gemeente;
- gezamenlijke zoektocht naar oplossingen.

Wij verzoeken de gemeenteraad daarom te bevorderen dat een dergelijke groep wordt ingericht, waarbij minimaal één of meerdere vertegenwoordigers van Botter 10 t/m 29 deelnemen.

9. WAT VALT NIET ONDER DIT INITIATIEF?

Tijdens gesprekken met bewoners blijken ook andere onderwerpen te leven, zoals:

- parkeren;
- parkeerdruk;
- laadvoorzieningen;
- inrichting van de openbare ruimte;
- woningbouwontwikkelingen;
- overige wijkontwikkelingen;
- overige ontwikkelingen binnen het stationsgebied.

Hoewel deze onderwerpen belangrijk zijn, maken zij geen onderdeel uit van dit bewonersinitiatief.

Wij hebben er bewust voor gekozen de focus te beperken tot de bereikbaarheid, veiligheid en ontsluiting van Botter 10 t/m 29 als gevolg van de voorgenomen verkeersmaatregelen.

Dit initiatief is niet bedoeld als algemene beoordeling van het stationsgebiedproject of alle ontwikkelingen binnen de wijk.

Het doel is uitsluitend om aandacht te vragen voor de gevolgen van een enkelvoudige ontsluiting van Botter 10 t/m 29 en mogelijke alternatieven die de bereikbaarheid, zelfredzaamheid en robuustheid van dit deel van de wijk kunnen verbeteren.

Een toekomstige bewoners- of klankbordgroep kan mogelijk een geschikt platform vormen om ook andere aandachtspunten vanuit de wijk en het stationsgebied te bespreken.

10. VERZOEK

Wij verzoeken de gemeenteraad:

- de gevolgen van een enkelvoudige ontsluiting van Botter 10 t/m 29 nader te onderzoeken;

- mogelijke alternatieven, waaronder een verbinding met Botter 30+, te onderzoeken;
- · geen onomkeerbare maatregelen uit te voeren voordat de gevolgen voor bereikbaarheid, veiligheid en zelfredzaamheid én de samenhang met de nog verder uit te werken verkeersstructuur op de omliggende dreven zorgvuldig zijn beoordeeld;
- een bewoners- of klankbordgroep te bevorderen waarin bewoners, gemeente en deskundigen gezamenlijk kunnen kijken naar de verdere ontwikkeling van het gebied.
- inzicht te geven in de afweging of gedurende de tijdelijke afsluiting een voorziening of ontheffing voor bewoners mogelijk is, zodat de bereikbaarheid van Botter 10 t/m 29 tijdens de uitvoeringsperiode zoveel mogelijk behouden kan blijven.

Namens de ondertekenende bewoners van Botter 10 t/m 29.

