

MOBILITEITSPLAN nota van zienswijzen

Aan	Gemeenteraad Lelystad
Van	College
Datum	27 augustus 2020
Kenmerk	M20-10326 
Onderwerp	Nota van zienswijzen Mobiliteitsplan
Kopie aan	

De concept Mobiliteitsvisie 2020 – 2030 en bijbehorende Mobiliteitsagenda (tezamen het Mobiliteitsplan) hebben in de periode juni – juli 2020 ter visie gelegen zodat een ieder daarop de mogelijkheid is geboden een zienswijze in te dienen. In deze nota zijn de ontvangen zienswijzen opgenomen en onze beantwoording van de vragen die daarin worden gesteld. Vervolgens wordt ter afronding beoordeeld of de zienswijzen aanleiding geven om de Mobiliteitsvisie of Mobiliteitsagenda aan te passen en wordt de raad voorgesteld een besluit te nemen over het resultaat van deze beoordeling.

In totaal zijn drie zienswijzen ontvangen die achtereenvolgend worden behandeld:

A. Zienswijze van de ANWB

In de zienswijze die van de ANWB is ontvangen wordt waardering uitgesproken over de opzet en inhoud van deze visie. Vervolgens stellen zij een aantal opmerkingen c.q. vragen. Deze vragen zijn door ons beantwoord.

Wij herhalen eerst de vraag waarna steeds cursief ons antwoord volgt.

Vraag 1: Er is geen link gelegd met de risicoanalyse in het kader van het SPV en deze is voorwaarde voor cofinanciering.

Waar wordt dat onder gebracht? Worden er hier knelpunten ervaren (veel gemeenten worstelen hiermee).

Antwoord: *De mobiliteitsvisie is gericht op het strategische beleidsniveau. Op tactisch en uitvoerend niveau worden nadere plannen en analyses gemaakt. Zo voert de gemeente Lelystad regelmatig blackspotanalyses uit, en vraagt de gemeente iedere vier jaar (laatst in 2019) de inwoners van Lelystad naar verkeersonveilige locaties. Mede op basis van dit soort actuele inzichten zal de uitvoeringsagenda iedere vier jaar geactualiseerd worden. Deze uitvoeringsagenda is tevens de basis voor de financiering van eventuele verkeersveiligheidsprojecten in de gemeentebegroting. In de (eerste) uitvoeringsagenda die als deel B bij de mobiliteitsvisie gevoegd is, staan de concrete verkeersveiligheidsprojecten benoemd waar Lelystad zich de komende jaren op richt.*

In de Mobiliteitsvisie is specifiek over het SPV het volgende opgenomen op pag. 18:

“Verkeersveiligheid:

Het mobiliteitssysteem moet veilig zijn. Zoals genoemd in de nota ‘Hoofdpijnen Mobiliteitsplan Lelystad’ is verkeersveiligheid altijd een speerpunt binnen het mobiliteitsbeleid. Lelystad “maakt van de 0 een punt”. Lelystad zet in op het voorkomen van dodelijke verkeersslachtoffers. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (nationaal SPV2030) staat ook het uitgangspunt “maak van de 0 een punt”.

In de Mobiliteitsagenda is op pag. 54 verder opgenomen onder 2:Veilige Mobiliteit:

*We steken, in regionaal verband, energie in de uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030).
Deze uitwerking is inmiddels in samenwerking met de provincie Flevoland opgepakt.*

Vraag 2: In het Voorwoord wordt het belang van fietsen aangegeven.
In hoeverre neemt Lelystad recente aanbevelingen van o.a. de Fietzersbond en CROW-Fietsberaad c.q. de Rijksoverheid m.b.t. de mobiliteit in de anderhalvemetersamenleving over?

Antwoord: *De anderhalvemetersamenleving is een gevolg van de COVID-19 pandemie. De gemeente Lelystad onderschrijft de aanpak van de Rijksoverheid en neemt haar aanbevelingen over. Lelystad heeft daarbij als voordeel dat de openbare ruimte doorgaans ruim opgezet is met een gescheiden fietsnetwerk. Specifieke suggesties van de Fietzersbond als het uitzetten van verkeerslichten nemen wij vanwege de verkeersveiligheid niet over. Overigens beschouwen wij deze pandemie en de daarmee samenhangende maatregelen vooralsnog als een tijdelijk fenomeen.*

Vraag 3: Op pagina 4, Punt 5 staat: "Voor de verkeersveiligheid heeft scheiding van vervoerwijzen met verschillende snelheid en massa de voorkeur." In de ANWB-visie VIDS (Verkeer In De Stad) is homogenisering van snelheid van verschillende vervoerswijzen een belangrijk onderdeel in stedelijke omgeving. Daarbij wordt zoveel mogelijk naar 30 km wegen gestreefd. Punt 5 kan gelezen worden als behoud van veel 50 km/uur straten. Op pagina 40 geeft u daarbij aan dat bromfietsers op 30/50/60 km wegen gebruik maakt van dezelfde rijbaan als het autoverkeer.

Wat bedoelt u met hetgeen is beschreven op pagina 4, Punt 5 en op pagina 40? Gaat de snelheid op deze rijbanen omlaag naar 30 km/uur?

Antwoord: *Lelystad heeft door het gescheiden verkeerssysteem al een duidelijke wegencategorisering. In de woonwijken geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Snelheden van 50 km/u of 70 km/u gelden alleen op de stadshoofdwegen en 50 km/u geldt daarnaast ook op de erftoegangswegen op de bedrijventerreinen. Op de stadshoofdwegen rijden geen fietsers. Wel is er nog een duidelijke keuze nodig met betrekking tot de positie van de bromfietsers, die nu nog op veel stadshoofdwegen op de rijbaan rijden, ook waar een maximumsnelheid van 70 km/u geldt. Bedoeld wordt daarom dat bromfietsen bij een maximum snelheid van 50 km/u en een enkele rijbaan (dus zonder middenberm) gebruik moeten maken van de rijbaan. Op wegen met een maximum snelheid van 70 km/u moeten bromfietsers gebruik maken van een (brom)fietspad. Er wordt dus niet bedoeld dat de snelheid op de stadshoofdwegen omlaag gaat naar 30 km/u.*

Vraag 4: *Gaat Lelystad wegen van lagere orde in de stad downgraden naar wegen voor primair langzaam verkeer? Zie ook pagina 34, waarin onder mobiliteitsdoel 9 wordt aangegeven dat autoverkeer naar wegen van hogere orde wordt geleid. Wat gebeurt er met de infrastructuur waar het autoverkeer deels verdwijnt?*

Antwoord: *Autoverkeer wordt via wegen van een lagere orde geleid naar wegen van een hogere orde, zoals de Houtribdreef, De Westerdreef, De Larserdreef en de Oostranddreef. Dat betekent niet dat Lelystad wegen van een lagere orde gaat downgraden naar wegen voor primair langzaam verkeer maar dat doorgaand verkeer wordt gestimuleerd gebruik te maken van wegen van hogere orde; dit komt de leefbaarheid in de stad ten goede. De stadshoofdwegen behouden hun functie voor primair het autoverkeer. Voor langzaam verkeer is een apart netwerk beschikbaar. Lelystad houdt buiten het stadshart vast aan het gescheiden verkeerssysteem, met daarnaast wel gemengd verkeer in de 30 km/u-zones, in de 60 km/u-zones en op de erftoegangswegen op de bedrijventerreinen.*

Vraag 5: Op pagina 22 staat bij de Strategische opgaven voor mobiliteit genoemd: 2. Zorg dat Lelystad zich ontwikkelt als 'centraal' knooppunt in de regio zodat de economische kansen die dit biedt kunnen worden verzilverd.

De vraag is hoe 'regio' wordt gedefinieerd. Als het uitsluitend het vnl. agrarisch gebied rond Lelystad betreft, wat is dan de waarde van een centraal knooppunt? Als het geheel (zuidelijk) Flevoland betreft, hoe verhoudt zich de opgave om een centraal knooppunt te realiseren dan tot de functie van bv. Almere?

Antwoord: Lelystad en Almere zijn beide onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Anders dan Almere is Lelystad gesitueerd op een 'knooppunt' tussen de MRA, de regio Zwolle-Kampen, Noord-Nederland en Noord-Holland-Noord. Lelystad benut deze positie met het ontwikkelen van Flevokust en de bijbehorende overslaghaven, met de uitbreiding van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer, met de ontwikkeling van Lelystad Airport Businesspark als logistieke hotspot en met de ontwikkeling van het stationsgebied als locatie waarvandaan bijvoorbeeld nationaal park Nieuwland bereikbaar is. De ambitie is deze 'knooppunt'-positie verder te versterken door een kortere verbinding van de Markerwaarddijk met de Houtribweg (verbinding door de Baai van Van Eesteren), realisatie van de A23 en het opwaarderen van de A6 en N302, realisatie van een regionaal snelfietsnetwerk, en de ontwikkeling van station Lelystad-Centrum tot OV-knooppunt met snelle en frequente verbindingen naar omliggende steden en Lelystad Airport.

Vraag 6: Op pagina 41 staat: 'Het uitfasen van het gebruik van brom- en snorfietsen met verbrandingsmotor'.

Op welke wijze wilt u dit doen?

Antwoord: Hierbij worden we geholpen door landelijke regelgeving die momenteel in ontwikkeling is, nl. het verplichten van een valhelm bij gebruik van een snorfiets. Daarnaast volgen we met belangstelling de proeven die momenteel worden genomen met het weren van snorfietsen van fietspaden. Verder worden de mogelijkheden onderzocht voor het subsidiëren van de aanschaf van elektrische scooters, onder de voorwaarde dat een scooter met brandstofmotor wordt ingeleverd. Voor de middellange termijn is ook de invoering van een milieuzone een optie waarover later aparte besluitvorming plaats zal vinden.

Vraag 7: Parkeervoorzieningen bij het station.

Wat is het concrete voorstel om (parkeer)voorzieningen te creëren voor reizigers die (per auto) aankomen uit andere plaatsen? (Ketenmobiliteit, MaaS).

Antwoord: een aparte P+R-locatie bij het station heeft in Lelystad geen prioriteit in verband met efficiënt ruimtegebruik. In het stadshart kunnen ook treinreizigers parkeren in garages als De Waag en Zilverpark, en hiervoor een jaarabonnement kopen. Verder wordt in samenwerking met ProRail gewerkt aan substantiële uitbreiding van (beveiligde en gratis) stallingsmogelijkheden voor fietsers bij station Lelystad-Centrum omdat wij graag zien dat de Lelystedelingen de fiets of stadsbus kiezen boven de auto om naar het station te reizen. Voor de langere termijn staat in de mobiliteitsvisie de ambitie voor een P+R-locatie bij het toekomstige station Lelystad-Zuid.

Vraag 8: Ouderen en leefbaarheid worden diverse malen genoemd in het plan.

Wat is het concrete plan in dat kader v.w.b. het OV, met name het stadsbusvervoer?

Antwoord: Over de verlening van de nieuwe concessie IJssel-Vecht voor het stads- en streekvervoer heeft de gemeente Lelystad alleen een adviserende rol. De provincie Flevoland is samen met de provincies Overijssel en Gelderland concessieverlener. De provincies hebben een gezamenlijk project om ouderen wegwijs te maken in het openbaar vervoer

Lelystad heeft wel de rol als wegbeheerder met betrekking tot het openbaar vervoer. Vanuit die rol willen wij de toegankelijkheid van de haltes en het busstation voor mensen met een beperking of chronische ziekte voortvarend aanpakken. De plannen voor een nieuw busstation zijn inmiddels in voorbereiding.

Vraag 9: Sociale veiligheid voor wandelaars en fietsers op wandel- en fietspaden. Het is op veel plekken erg donker en overgroeid met groen en (te hoge) bomen waardoor inwoners worden ontmoedigd om in het donker te fietsen en te wandelen.
Gaat de gemeente hier aandacht aan besteden in de Visie?

Antwoord: *Met de Mobiliteitsvisie stelt de gemeenteraad de kaders vast voor het te voeren (strategische) beleid. De uitwerking in concrete maatregelen maakt deel uit van de uitwerking daarvan in een uitvoeringsagenda (Mobiliteitsagenda) die ieder jaar voor de vier daaropvolgende jaren wordt vastgesteld door het college. Het onderhoud van openbaar groen betreft overigens geen strategisch verkeersbeleid, maar dagelijks onderhoud van de openbare ruimte, waarvoor apart beleid opgesteld is. Met de gemeenteraad is afgesproken dat onveilige plekken door overgroeid met groen zullen worden geïnventariseerd en aangepakt. Inwoners van Lelystad hebben overigens de mogelijkheid om dergelijke locaties te melden via de gemeentelijke website, waarna actie ondernomen wordt.*

Van de ANWB hebben wij na deze beantwoording de volgende reactie ontvangen:
"Hartelijk dank voor uw beantwoording van de vragen die de ANWB had bij de concept Mobiliteitsvisie van de gemeente Lelystad. We zijn van mening dat uw beantwoording voor dit moment afdoende is en dat we de verschillende uitvoeringsprogramma's met belangstelling zullen volgen en indien nodig met vragen en suggesties voor oplosrichtingen bij u terug zullen komen. We blijven dus graag op de hoogte van de ontwikkelingen en resteren er nu geen punten die als zienswijze kunnen worden aangemerkt."

B. Zienswijze van de heer W. Kok

Van de heer W Kok is de volgende zienswijze ontvangen:

1. Met betrekking tot de mobiliteitsvisie zou ik meer aandacht willen vragen voor de bereikbaarheid van de nieuwe(re) wijken met het openbaar vervoer.
2. Voor de veiligheid zou het wellicht ook te overwegen zijn om kleinere bussen in te zetten. De huidige kunnen in de wijken vaak niet goed "uit de voeten".

Wij hebben de heer Kok als volgt geantwoord:

1. De bussen in Lelystad zijn al kleiner dan de landelijk gebruikelijke 12 meter lengte. In de aanbesteding van de nieuwe busconcessie heeft de provincie de gemeentelijke wens opgenomen om met kleinere bussen (maximaal 10 meter) te blijven werken. Nog kleinere bussen zijn niet mogelijk vanwege de benodigde vervoercapaciteit op drukke momenten.
Connexxion heeft in de tijd van de 'Lelybus' korte tijd geëxperimenteerd met taxibusjes in de avonduren en op zondagen, maar dit leidde er regelmatig toe dat mensen op de haltes achterbleven. In de huidige concessie is de inzet van taxibusjes daarom expliciet uitgesloten.
2. Als het gaat om de bereikbaarheid van nieuwe wijken delen wij uw mening dat in wijken die in het eindstadium voldoende potentie hebben voor een buslijn, die buslijn al na de realisatie van de eerste ca. 500 woningen gerealiseerd moet worden. Juist een moment van verhuizing is voor veel mensen het moment om ook opnieuw over hun vervoerkeuze na te denken. De gemeente heeft daarom in de wijk Warande ook in een vroeg stadium de buslijn gestart. In de nieuwe busconcessie gaat de bevoegdheid voor het openbaar

vervoer over naar de provincie. De gemeente zal er bij de provincie op aan blijven dringen dat de grotere nieuwe woon- en werkgebieden in een vroeg stadium ontsloten worden.

Van de heer Kok hebben wij na deze beantwoording de volgende reactie ontvangen:

“Bedankt voor uw (gematigd) positieve reactie.”

C. Zienswijze van de heer H. de Heij

De Mobiliteitsvisie Lelystad lezend geeft mij aanleiding tot het volgende commentaar:

Vraag 1: Het is onduidelijk wat de beschreven trends en ruimtelijk ontwikkelingen concreet voor het Lelystadse mobiliteitsbeleid betekenen ; hebben alle beschreven trends substantieel invloed op Lelystad (of slechts marginaal) ?? En wat zou Lelystad voor maatregelen moeten nemen om deze trends eventueel te accommoderen ??

Antwoord 1: *De landelijke trends zijn beschreven om bij de beleidsvoorstellen mee te wegen of ze voor Lelystad een kleine of grote impact (kunnen) hebben. Van de trends en ontwikkelingen in 2.1.1 Algemene trends ontwikkelingen in Nederland, is slechts voor een deel nu al duidelijk wat ze voor het Lelystadse mobiliteitsbeleid (zullen) betekenen, zeker nu het mobiliteitsgedrag van de Nederlanders door corona voor korte of langere tijd gewijzigd is. Zo is het gebruik van deelauto's nog marginaal, maar kan het wel deel uitmaken van de mobiliteitsaanpak bij nieuwe woningbouwontwikkelingen. Verder hebben stikstofbeleid (vertraging van projecten, gevolgen voor de onderbouwing/MER) en de vertaling van het Klimaatakkoord (stimuleren van duurzame mobiliteit, RMP) aanzienlijke gevolgen voor het Lelystadse mobiliteitsbeleid. Bij andere trends en ontwikkelingen blijft het bij een constatering. Bij de trends en ontwikkelingen in 2.1.2 Trends en ontwikkelingen in Lelystad ligt dat anders. De gevolgen van de verschillende trends en ontwikkelingen zullen de komende jaren bij concrete planvorming van projecten nader worden uitgewerkt.*

Vraag 2: Een aantal doelstellingen zijn wensen/ voornemens zonder concrete uitwerking; b.v. de doelstelling :

“Lelystad beschikt over een passend stelsel hoofdwegen” ; hierop moet kennelijk nog gestudeerd worden. Aandeel “fiets” moet van 25% naar 35% ; hoe wordt dat verwezenlijkt ? Lukt dat echt met het “Uitvoeringsplan fiets “ ?? . En dan de toekomstdromen : de verbinding door de Baai van Van Eesteren (staat al sinds 1975 op de kaart, en zal nog een heel lange tijd “een brug te ver” blijken) ; en de Lelylijn !!? Na de Zuiderzeelijn een nieuwe poging die natuurlijk weer dood spoor zal blijken te zijn; besteed aan deze projecten niet te veel aandacht.

Antwoord 2: *De doelstelling “Een passend stelsel van hoofdwegen” moet inderdaad nog nader worden uitgewerkt. In de uitvoeringsagenda is daarom een onderzoek/modelstudie opgenomen aan de hand waarvan concrete voorstellen zullen worden gedaan. Daarbij zal in ieder geval recht worden gedaan aan de doelstelling doorgaand verkeer door de stad in het algemeen en langs het stadshart in het bijzonder, te ontmoedigen.*

De verbinding door de Baai van Van Eesteren is een voornemen voor de langere termijn (N23/A23) waarvoor vooral vanuit Noord-Holland steeds meer draagvlak is om de regio Amsterdam en de A7 te ontlasten. Onze verwachting (op basis van het verkeersmodel) is dat de aanleg van de nieuwe wegverbinding tussen de Westerdreef en de nieuwe aansluiting op de A6 (aansluiting 9), niet alleen verkeer zal overnemen van de Larserdreef, maar ook extra doorgaand verkeer zal aantrekken uit Noord-Holland. Eenzelfde effect zien we door de verlaging van de maximumsnelheid op de snelwegen. De verbinding door de Baai van Van Eesteren kan daarvoor een oplossing bieden, in samenhang met het in de nationale markt- en capaciteitsanalyse voor de langere termijn voorziene capaciteitsprobleem voor de scheepvaart bij de Houtribsluizen. Mogelijk biedt het nationaal investeringsfonds een mogelijkheid tot deze investering..

De Lelylijn is vooral een wens van de gemeente Noordoostpolder en de noordelijke provincies. Lelystad ondersteunt deze wens/lobby vanwege de versterking van de knooppuntfunctie van Lelystad, maar besteedt daar verder niet veel aandacht aan. De provincie Fryslan trekt de indiening van de Lelylijn bij het nationaal investeringsfonds. In het landelijke OV-toekomstbeeld 2040 is de Lelylijn tot potentieel kansrijk project bestempeld.

Vraag 3: Hieronder een paar concrete punten:

- a. Cruciaal voor de Lelystadse mobiliteit is verhoging van het aandeel fietsverkeer (de bus zal vanwege de afmetingen van de stad nooit een groot aandeel kunnen verwerven) ; het fietsaandeel is nu bedroevend laag : 25% ; streven is 35% . Maar hoe te bereiken ?? De grote nieuwbouwlocatie – Warande – ligt op grotere afstand van het centrum , dus minder aantrekkelijk om te fietsen. M.i. veel meer (dan in Uitvoeringsplan Fiets) investeren in rechtstreekse/ kortere (en makkelijker vindbare) routes en in bewaakte fietsenstallingen in het centrum (en geen fietsenkelders !!!).

Antwoord 3a: *De snelle opkomst van de e-bike maakt het voor veel mensen aantrekkelijker om te fietsen. Om het fietsaandeel te vergroten en de e-bike te accommoderen zal worden ingezet op het aantrekkelijker maken van fietsverbindingen (vergroten van het comfort, duidelijke en rechtstreekse fietsroutes van voldoende breedte). Inderdaad is daarvoor meer nodig dan het “Uitvoeringsplan fiets “ en de financiële positie van Lelystad vergroot deze uitdaging. Maatregelen zullen de komende jaren binnen de mogelijkheden van Lelystad worden uitgewerkt. Op dit moment wordt samen met de provincie gewerkt aan het opwaarderen van de route stadshart-Porteum-Zuidbrug-Larserdreef-Larserpad en is een onderzoek gestart naar een betere verbinding naar Almere (door Warande). In het kader van de studie naar de stadshoofdwegen zal gekeken worden naar de mogelijkheid om dreven af te waarderen en van een naastgelegen directe fietsroute te voorzien. Verder wordt in de gebiedsvisie Lelycentre de ontbrekende fietsschakel langs de Polderdreef ingevuld.*

Voor het fietsparkeren wordt in de begroting 2021 een investeringskrediet opgenomen voor een fietspakhuis in het Theaterkwartier, dat uiterlijk in 2023 gereed zal zijn. De gemeente heeft daarnaast samen met ProRail, NS en provincie een alternatievenstudie uitgevoerd naar het fietsparkeren bij het station. Het voorkeursalternatief voorziet in twee grote bewaakte stallingen aan weerszijden van het station onder de sporen, waarvandaan men direct de stationshal in kan lopen, en daarnaast een kleinere onbewaakte stalling op maaiveld voor wie (onbetaald) langer dan 24 uur wil stallen. Dit voorkeursalternatief is ingediend voor een bijdrage voor het fietsparkeren bij stations uit de landelijke Klimaatakkoordgelden. In de gemeentebegroting 2021 wordt de gemeentelijke cofinanciering gedekt. Voorzien wordt dat de bouw begin 2022 kan starten, en medio 2023 opgeleverd zal worden.

- b. Het Stadshart (en bereikbaarheid hiervan) is zeer bepalend voor de lokale mobiliteit. In de Visie Ontwikkelingen Stationsgebied” (februari j.l.)staan een aantal ideeën /plannen, die strijdig zijn met de doelstelling “de stationsomgeving Lelystad Centrum is opgewaardeerd”. In bovengenoemde “Visie... Stationsgebied” wordt het busstation verder van de stationshal gelokaliseerd. Voor de fietsen wordt een grote fietskelder gerealiseerd : dit betekent grotere afstanden (zowel verticaal al horizontaal) voor de fietsers naar de perrons. Is dit een ideaal knooppunt ??

Antwoord 3b: *De visie stationsgebied is een stedenbouwkundige verkenning die denkrichtingen aangeeft die verder uitgewerkt moeten worden. Voor de fietsenstallingen bij het station is inmiddels een ander voorkeursalternatief uitgewerkt (zie toelichting hiervoor).*

Een van de doelstellingen uit de visie stationsgebied is het vergroten van het voetgangersgebied tussen het Dukaatplein en de hoofdtoegang van het treinstation.

Hierdoor ontstaat er ruimte voor een groenere inrichting met tevens meer ruimte voor terrassen en zitgelegenheid.

Het busstation schuift hierdoor beperkt op. Een dergelijke zijligging van een busstation ten opzichte van het treinstation is niet ongebruikelijk (zie bijvoorbeeld de nieuwe busstations van Deventer en Alkmaar). Het busstation staat indicatief aangegeven op de schetsen met een maximaal ruimtebeslag. De eerste concretere schetsen van het eilandbusstation geven aan dat het busstation qua ruimtebeslag beperkt kan blijven tot globaal het gebied van het huidige busstation en de tijdelijke fietsenstalling naast de coffeeshop. Het nieuwe busstation wordt iets langer maar ook smaller dan het huidige. Het busstation wordt ingedeeld, rekening houdend met de overstappende treinreizigers; de eerste perrons voor de drukste overstaprelaties met veel ter plaatse onbekende mensen met bagage (Airport Express en bussen Batavia Stad). De perrons in het midden voor de stads- en streekbuslijnen met veel ervaren reizigers. En de achterste perrons voor de buslijnen met weinig overstappende treinreizigers (bussen naar Harderwijk, Dronten en Enkhuizen). Het eilandbusstation is beter toegankelijk voor mensen met een handicap dan het huidige busstation, en biedt meer beschutting dan de huidige smalleabri's.

- c. Voor de autobereikbaarheid van het stationsgebied /stadshart wordt voorgesteld het doorgaande autoverkeer te blokkeren (door knippen in de centrumring) ; dit heeft invloed op het hoofdwegennet.

Antwoord 3c: *Het knippen van de centrumring is de meest verregaande variant. Het effect hiervan op het hoofdwegennet is met het verkeersmodel onderzocht. Er is echter nog geen keuze gemaakt voor deze variant. In de verdere uitwerking voor het stationsgebied worden ook varianten uitgewerkt waarin de centrumring intact blijft. Van belang is echter wel invulling te geven aan de verbetering van de doorstroming van het busvervoer, onder andere ter invulling van de afspraken uit het convenant landzijdige bereikbaarheid luchthaven Lelystad, en verbetering van de omgevingskwaliteit rond het station als visitekaartje van de stad.*

- d. De ICL-evaluatie zou uitgewezen hebben , dat een aantal dreven – ook in de toekomst - overcapaciteit hebben. Welke zijn dat ? Ik kan er zo 2 aanwijzen n.l. : de Kustendreef (kan je een kanon op afschieten zonder een auto te raken) en de Visarenddreef . Deze dreven kunnen zonder probleem versmald worden van 2x2 naar 2x2 of 1x2. Een goed voorbeeld is de President Rooseveltweg in Rotterdam/Ommoord (10 maal drukker dan de Kustendreef ; 2x1 , met rotondes en parallelle (brom-)fietspaden).

Antwoord 3d: *De genoemde dreven zijn inderdaad delen van het wegennet waar de studie zich onder meer op zal richten. De studie zal moeten uitwijzen wat het aanpakken van delen van het (hoofd)wegennet zal betekenen voor de verkeersafwikkeling. De studie wordt samen met de provincie en het rijk uitgevoerd, en richt zich ook op de provinciale wegen en de aansluitingen 9, 10 en 11 van de A6. De studie houdt rekening met de ambitie om door te groeien tot een stad van 100.000 inwoners (Lelystad Next Level).*

Kortom:

- Wees veel ambitieuzer voor de fiets ; investeer hier ook veel meer in (rechtstreekse routes , bewaakte goed gesitueerde fietsenstallingen)

Antwoord: *In de begroting 2021 maakt de gemeente – ondanks de financiële uitdagingen – een duidelijke keuze voor investeringen in de fiets. Ook de komende jaren zal Lelystad – voor zoverre de financiën dat toelaten – inzetten op de fiets.*

- Start op korte termijn een studie voor het hoofdwegennet; met als input / vraagstukken / varianten : de nieuwe aansluiting op de A6 ; auto-ontsluiting van het stadshart ;

versmalling van dreven (ICL-opgave) ; vermijding van t.o.v. de bebouwde kom doorgaand verkeer A6 < > Enkhuizen . Is deze relatie echt zo groot, dat hiervoor de overbrugging van de baai van Lelystad nodig is ?

Antwoord: Deze studie zal in 2021 uitgevoerd worden.

Beoordeling zienswijzen:

De zienswijze van de ANWB vroeg om verduidelijking op een aantal punten in de visie. Na beantwoording van de gestelde vragen resteren er geen punten die leiden tot een voorstel om de Mobiliteitsvisie aan te passen.

De suggesties die de heer Kok doet in zijn zienswijze zijn beantwoord. Het college neemt de suggestie over tijdige ontsluiting van nieuwbouwwijken over en zal bij de provincie aandringen op realisatie daarvan.

De zienswijze geeft geen aanleiding om de Mobiliteitsvisie aan te passen.

Het commentaar van de heer de Heij op de Mobiliteitsvisie en de vragen die daarin zijn gesteld zijn beantwoord. Deze beantwoording geeft verduidelijking over de ambities en de uitwerking daarvan in de uitvoeringsagenda. Na beantwoording resteren geen punten die leiden tot een voorstel om de ontwerp Mobiliteitsvisie aan te passen.

Voorgesteld besluit:

De raad wordt voorgesteld om de reactienota op de zienswijzen vast te stellen en de ontwerp Mobiliteitsvisie op grond daarvan niet te wijzigen.