

BIJLAGE 3: INGEDIENDE REACTIES PARTICIPATIE EN BEANTWOORDING

Nr	Reactie	Antwoord
2	mooi ontwerp! Paar kleine praktische vraagjes: 1. bij oversteeek zebrapad wellicht haaientanden plaatsen en borden (ruim 25 meter voor het zebrapad ivm de snelheid van de E-bikers) zodat E-bikers/fietsers op tijd kunnen stoppen. 2. mooi hoe de plantvakken/bakken eruit zien. I.p.v. gras zou ik mos doen. Aannemer kan niet de bak oprijden met zijn maaier vanwege de planten en bomen die er ook in staan. 3. valt buiten de projectgroep maar wel een aandachtspunt: E-bike route. Loopt deze langs het ziekenhuis? (links de Leijakker en rechts de Hoven?) Veel oudjes worden nu al door de 4000 leerlingen van hun sokken gereden en klagen daarover. Is het mogelijk om de E-bike route juist langs het spoor te plaatsen? Dus bij de rotonde mee naar rechts en dan langs de Middendreef/spoor? Verder alleen maar complimenten. Ziet er waanzinnig mooi uit.	1. Bij de voetgangersoversteek van Stationsplein naar Dukaatplein wordt een zebrapad gerealiseerd. Dit komt overeen met de huidige situatie. Het voorstel voor haaientanden als extra maatregel heeft geen nut op deze locatie, omdat het voor laten gaan van voetgangers afgedwongen wordt door een zebrapad in plaats van haaientanden. Haaientanden en het daarbij behorende verkeersbord regelen de voorrang van bestuurders (op een kruisende weg). We zullen nog wel verdere aanvullende maatregelen nemen om de veiligheid bij deze oversteeek te verbeteren. 2. We gaan het gras in de groenvakken niet vervangen door mos, omdat mos erg kwetsbaar is bij betreding. Daardoor ontstaat het risico dat het mos en de grond beschadigen. Op een aantal plaatsen kan een maaier via een verlaagde band het groen betreden, waardoor maaien van het gras goed mogelijk is. De gemeente gaat verder vaste planten toepassen, zoals in de rest van het centrum. Dat is goed te onderhouden in dergelijke bakken. 3. Een e-bike route langs het spoor zou betekenen dat fietsers vanuit het centrum richting de campus een omrijdbeweging hebben. De beoogde route via het ziekenhuisgebied biedt een vrijliggende route zonder kruisend gemotoriseerd verkeer waarbij de fietsers voorrang hebben. De fietsroute langs het spoor zal binnenkort in het ontwerp worden opgenomen.
3	Prachtig plan en mijn complimenten voor het projectteam over de wijze waarop de direct belanghebbenden bij de planvorming worden betrokken! Ik zou het een goede zaak vinden als er een aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd bij de koffieshop. Alleen toegestaan voor klanten van de koffieshop en met een korte toegestane parkeertijd. Ik verwacht niet dat men in de Zilverparkgarage gaat staan, alleen voor de halen van wat soft drugs. Overdag zit de garage behoorlijk vol, zodat men waarschijnlijk naar het bovenste dek moet rijden. Dat kost tijd. Ik vrees dat men dan wel even voor de deur gaat staan.	Naar aanleiding van onder andere deze opmerking worden in het ontwerp parkeerplaatsen opgenomen nabij de coffeeshop. Bij deze parkeerplaatsen geldt een beperking van 15 minuten parkeren, zoals elders in de openbare ruimte nabij de Zilverparkgarage ook het geval is. Met de coffeeshophouders wordt besproken welke aanvullende maatregelen zij nemen om mogelijke overlast door hun klanten tegen te gaan. Dat kan zijn het parkeren in de nabijgelegen Zilverparkeergarage te stimuleren.
4	Ik woon aan het stationsplein en zie bijna geen e-bikes. Wel zie ik iedere dag bijna-ongelukken doordat (teveel) scooters hier veel te hard rijden. Deze onveiligheid zal alleen maar verder toenemen ben ik bang omdat de bocht die dwingt tot afremmen verdwijnt. Het fietspad wordt door medebewoners 'scooter racebaan' genoemd. Ook zie ik dat de gehandicapten parkeerplaatsen verdwijnen. Komen deze elders?	De E-bikeroute is gewoon een fietspad. De gemeente heeft de ambitie om een hoogwaardige fietsroute tussen het NS-station en de Larserdreef aan te leggen en toen is er de naam "E-bikeroute" aan gekoppeld, maar het houdt een comfortabel hoofdfietspad van 4 meter breed in. Bij de voetgangersoversteek van Stationsplein naar Dukaatplein wordt een zebrapad gerealiseerd. Dit komt overeen met de huidige situatie. We zullen nog wel verdere aanvullende maatregelen nemen om de veiligheid bij deze oversteeek te verbeteren. Die maatregelen moeten er ook voor zorgen dat fietsers en scooters hun snelheid moeten aanpassen. Uw melding over te hard rijdende scooters op dit moment zullen we doorgeven aan team Handhaving. Ten aanzien van de gehandicaptenparkeerplaatsen wordt gezien waar deze gecompenseerd kunnen worden. Het meest voor de hand liggend is een plaats nabij de keerlus Stationsweg. Dit wordt uiteindelijk bepaald aan de hand van de parkeerbehoefte in het stadshart
5	Goed plan 1. Maak de middenweg 2 baans, een richting 2. Rotonde haal die weg en maak verkeersvoorziening 3. verkeer van visarend dreef, een richting, over nieuwe weg langs getronic gebouw en door braakliggende tunnel. Hoeft niet breed te zijn want 2 banen 1 richting. aansluiting op de middendreef	De gemeente doet een studie naar de verkeerscirculatie in de stad. Aan de hand daarvan zullen maatregelen worden voorgesteld. Het ontwerp voor het Stationsgebied Oost is toekomstvast op denkbare oplossingen voor de omliggende verkeersstructuur, zoals bijvoorbeeld het aanpassen van de rotondes Ziekenhuisweg en Visarenddreef naar kruispunten met verkeerslichten. Om deze reden kan het ontwerp van Stationsgebied Oost alvast door en kunnen de aangrenzende verkeersknelpunten op korte termijn daarna worden opgelost.
6	Is er in het ontwerpplan ook gedacht aan een veilige oversteeekplaats vanaf het Hanzepark naar het centrum, als nu het stoplicht op groen gaat moeten de voetgangers, fietsers en scooters zich een weg zien te banen door het verkeer dat op het fietspad langs de stationslaan van links en rechts zich door het overstekende verkeer zien te wringen.	Deze oversteeek valt buiten het plangebied van dit ontwerp. Wel zijn we heel blij met deze tip/aandachtspunt. We zullen de situatie bekijken. De komende periode wordt de verkeersstructuur binnen Lelystad nader onderzocht en leidt mogelijk tot een aanpassing van de Stationslaan. Bij deze aanpassing is een verkeersveilige oversteeek vanzelfsprekend ons uitgangspunt. Indien de rotonde niet wordt gewijzigd, dan zal worden gekeken of en welke maatregel nodig is voor een verkeersveilig oversteeek.

7	Dit ontwerp lijkt mij wel goed, maar ik had een vraag over de Visarenddreef. Afgelopen zomer waren er in de avond zelfs straat races. Niet 1 maal maar verschillende malen. Die komen dan vanaf het station en gaan naar de volgende rotonde. In de zomer kunnen wij soms niet eens op het balkon zitten vanwege het geluid. Waarom is dit de enige dreef waar je 80 op mag rijden? Niet dat er 80 wordt gereden, maar meestal veel meer. Er gebeuren ook regelmatig aanrijdingen en iedere dag staan er files. Dit is een doorgaande weg door het centrum, dat is toch niet normaal. Het mooiste zal zijn als dit geen doorgaande weg meer wordt door het centrum. Kan die weg niet tweebaans worden? Maar geen huizenbouw vlak voor de 4 gele woontorens. Het zal leuk zijn als daar wat groen komt, want het zijn 4 appartementengebouwen voor 55 plussers. De meeste mensen die er wonen zijn 70, 80 of 90 jaar.	U geeft aan dat er veel te hard wordt gereden en er straatraces worden gehouden. Dat is vervelend. We zullen dit doorgeven aan team Handhaving. De gemeente doet een studie naar de verkeerscirculatie in de stad. Aan de hand daarvan zullen maatregelen worden voorgesteld. Daarbij wordt ook de geluidbelasting op de gevel van de (geplande) woningen overwogen. De woningbouwopgave aan de westkant van het station vallen buiten de scope van dit project en zullen worden meegenomen bij het project Stationsgebied West.
8	De fietsenstalling is voor mij het grootste probleem. Het aanzicht van het plein gaat bepaald worden door rondslingerende fietsen. Handhaving van regels en voorschriften lijkt mij grote aandacht vergen.	We verwachten dat door de nieuwe, grote fietsenstalling ov-reizigers hun fiets daar zullen parkeren, omdat er meer capaciteit en comfort wordt geboden. Zo blijven de fietsenrekken in het centrum beschikbaar voor bezoekers van het centrum. Door de vergrote capaciteit in het fietsparkeren is het niet nodig of gewenst de fietsen op het stationsplein te plaatsen. De handhavers van de gemeente zullen hier scherp op toezien.
9	Op het busstation zou ik een panel neerzetten waar de vertrektijden van de treinen op staan	Deze wens zal de gemeente met de NS bespreken.
10	Op zich mooi plan, maar Zilverparkkade moet met de auto te bereiken blijven en vrachtwagens moeten ofwel door kunnen rijden, ofwel goed kunnen keren. Vorige week nog 3 brandweerauto's gehad (gelukkig vals alarm), maar in dit plan lijkt het alsof de hulpdiensten niet meer over de Zilverparkkade kunnen als het gebouw met de rode stippellijnen de weg afsluit. En als de Zilverparkkade vanaf de andere kant toegankelijk wordt, hoe en waar dan te keren? Verder zorgen over coffeeshop met te weinig parkeerplaatsen. We zien nu elke de dag de klanten en die zullen (voor het overgrote deel) hun auto echt niet in de parkeergarage zetten. Ze zijn er immers 'toch maar 5 minuten.' Positief aan het plan is dat je vanaf de Zilverparkgarage niet meer eerst onder het spoor door moet, maar gewoon linksaf kan slaan zometeen.	De Zilverparkkade blijft toegankelijk voor personenauto's en busjes, conform de huidige situatie met een lengtebeperking van 6 meter. Via de route richting Zilverparkgarage komt een afslagbeweging richting de Zilverparkkade. Met de verlegging van de infrastructuur ontstaat er een kavel bij de Zilverparkkade. Dit is een potentieel woningbouwkavel. Deze locatie is niet bij het huidige project betrokken; de stippellijn geeft alleen de mogelijkheid aan. De raad zal op een later moment beslissen wat er op de kavel komt. Het ontwerp is besproken met de hulpdiensten. In het hele projectgebied is het mogelijk om met de brandweerwagen, ziekenwagen of politiewagen te komen. Naar aanleiding van onder andere deze opmerking worden in het ontwerp parkeerplaatsen opgenomen nabij de coffeeshop. Bij deze parkeerplaatsen geldt een beperking van 15 minuten parkeren, zoals elders in de openbare ruimte nabij de Zilverparkgarage ook het geval is. Met de coffeeshophouders wordt besproken welke aanvullende maatregelen zij nemen om mogelijke overlast door hun klanten tegen te gaan. Dat kan zijn het parkeren in de nabijgelegen Zilverparkeergarage te stimuleren.
11	Vanmiddag in het stadhuis geweest om de plannen rond het stationsgebied te bekijken, ik vind het ontwerp mooi en goed in elkaar zitten maar toch een paar kanttekeningen. 1. De koffieshop heeft geen ruimte meer voor een parkeerplaats waardoor de kans erg groot is dat men bij ons achter (Reaahof) of voor (Zilverparkkade) gaat parkeren en dat daar ook meer overlast te verwachten is. 2. Er komt wel een grotere en betere fietsenstalling maar de fietsenrekken die er nu zijn gewoon blijven, nu geeft dat al regelmatig overlast dat je soms tussen de fietsen en scooters door moet laveren. 3. Er wordt veel te veel op de stoep van de stationsweg gefietst en met een brommer of scooter gereden, dit alles geeft een onveilige situatie. Met name alle bezorgers van eten maken hier misbruik van ik hoop dat u dit ook meeneemt in uw plannen. Het zou mooi zijn als dit alles snel gerealiseerd zou kunnen worden.	1. Naar aanleiding van onder andere deze opmerking worden in het ontwerp parkeerplaatsen opgenomen nabij de coffeeshop. Bij deze parkeerplaatsen geldt een beperking van 15 minuten parkeren, zoals elders in de openbare ruimte nabij de Zilverparkgarage ook het geval is. Met de coffeeshophouders wordt besproken welke aanvullende maatregelen zij nemen om mogelijke overlast door hun klanten tegen te gaan. Dat kan zijn het parkeren in de nabijgelegen Zilverparkeergarage te stimuleren. 2. We verwachten dat door de nieuwe, grote fietsenstalling ov-reizigers hun fiets daar zullen parkeren, omdat er meer capaciteit en comfort wordt geboden. Zo blijven de fietsenrekken in het centrum beschikbaar voor bezoekers van het centrum. Door de vergrote capaciteit in het fietsparkeren is het niet nodig of gewenst de fietsen op het stationsplein te plaatsen. De handhavers van de gemeente zullen hier scherp op toezien. 3. Het fietsen op de stoep is uiteraard een onwenselijke situatie. We zullen dit doorgeven aan team Handhaving. De Stationsweg zit niet in het plangebied van ons project. Maar binnen ons plangebied wordt een fietspad van 4 meter breed aangelegd. We hopen dat de fietsers en brommers daarmee op het fietspad blijven, waar zij ook horen.
12	We vinden het een mooi ontwerp alleen vragen we ons af waar het fietspad vanaf het zuiden naar Magic Apple gebleven is, die zie je niet meer op de tekening.	Een stuk van het bestaande fietspad Middenweg-Middendreef, namelijk het stuk dat voor de vroegere Magic Apple langsging, is nodig voor het aanleggen van de nieuwe infrastructuur (busbaan). Het fietspad langs het spoor kan dus niet gemakkelijk op een bestaand fietspad aansluiten. Als alternatief kan het fietsverkeer van en naar de Botter na de herinrichting via een veilige fietsoversteekplaats op de Middenweg naar de E-bikeroute fietsen. Dat is de hoofd fietsstructuur, die daarna bij de Ziekenhuisweg aansluit op de E-bikeroute daar. Naast dit alternatief zal naar aanleiding van onder andere deze opmerking een aansluiting langs het spoor worden gemaakt naar de Botter-fietstunnel. Daarmee blijft het mogelijk langs het spoor naar het zuiden te fietsen.

13	Het plan Oost ziet er goed uit en zou een aanwinst zijn voor het stadshart en de Gemeente. Wat mij wel verbaasd is, dat er weer fietsen en scooters op het plein geparkeerd kunnen worden. Voor het aanzicht zouden de fietsen en de scooters geweerd moeten worden uit het stadshart, alles in de fietsenstalling. En dan minimaal langdurig handhaven. Momenteel is het schandalig hoe alles er uit ziet, de voetgangers kunnen er haast niet meer langs en je word bijna omver boven gereden.	We verwachten dat door de nieuwe, grote fietsenstalling ov-reizigers hun fiets daar zullen parkeren, omdat er meer capaciteit en comfort wordt geboden. Zo blijven de fietsenrekken in het centrum beschikbaar voor bezoekers van het centrum. Door de vergrote capaciteit in het fietsparkeren is het niet nodig of gewenst de fietsen op het stationsplein te plaatsen. De handhavers van de gemeente zullen hier scherp op toezien.
14	Prachtige ontwerp van Stationsgebied Oost. Alleen heel prominent aanwezig is die coffeeshop. Dit hoort daar niet meer thuis. Bovendien zijn er geen parkeerplaatsen voorhanden. Ben bang dat de Zilverparkkade (waar ik woon) als parking gebruikt gaat worden evenals de achterzijde bij de parkeergarage. Hoe gaat de Gemeente dat oplossen? Er is genoeg ruimte in de stad om de coffeeshop ergens anders te plaatsen. Denk aan de noordzijde van het station (waar nu tijdelijk de zaterdagmarkt is) of aan de Neringweg waar zoveel leegstand is. Ruimte en parkeerplek genoeg! Achter dit Stationsgebied ligt de Botter met 2 kolossale verpauperde gebouwen die al jaren leegstaan. Wat wordt hiermee gedaan? Maak er appartementen van of sloop het want het is geen visite kaartje voor de stad.	Naar aanleiding van onder andere deze opmerking worden in het ontwerp parkeerplaatsen opgenomen nabij de coffeeshop. Bij deze parkeerplaatsen geldt een beperking van 15 minuten parkeren, zoals elders in de openbare ruimte nabij de Zilverparkgarage ook het geval is. Met de coffeeshophouders wordt besproken welke aanvullende maatregelen zij nemen om mogelijke overlast door hun klanten tegen te gaan. Dat kan zijn het parkeren in de nabijgelegen Zilverparkeergarage te stimuleren. Het gebied ten westen van het spoor, waaronder het Getronics gebouw is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Stationsgebied West. Dat valt buiten de plangrenzen van dit project.
15	In principe vind ik het een goed plan. Mijn angst bestaat bij de coffeeshop, waar gaan deze mensen parkeren. Zij zullen niet allemaal een kaartje voor de garage (willen) kopen. Ook zie ik geen oplossing voor het fietsprobleem. Er wordt een mooie fietsenstalling gebouwd maar ervaring leert dat mensen geen 5 meter extra willen lopen en dus overal hun fiets blijven neerzetten wat weer overlast meebrengt.	Naar aanleiding van onder andere deze opmerking worden in het ontwerp parkeerplaatsen opgenomen nabij de coffeeshop. Bij deze parkeerplaatsen geldt een beperking van 15 minuten parkeren, zoals elders in de openbare ruimte nabij de Zilverparkgarage ook het geval is. Met de coffeeshophouders wordt besproken welke aanvullende maatregelen zij nemen om mogelijke overlast door hun klanten tegen te gaan. Dat kan zijn het parkeren in de nabijgelegen Zilverparkeergarage te stimuleren. Door de vergrote capaciteit in het fietsparkeren is het niet nodig of gewenst de fietsen op het stationsplein te plaatsen. Het uitbreidingsplan voor de stalling is juist bedoeld om een comfortabele, toekomstbestendig oplossing te bieden voor het fietsparkeren en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. De handhavers van de gemeente zullen scherp toezien op verkeerd stallen.
16	Mooi ontwerp, veel groen en overzichtelijker voor het verkeer. De aansluiting van de Zilverparkkade mag van mij wel vervallen. Wat mij betreft zsm realiseren	In het participatietraject gaven veel bewoners en ondernemers van de Zilverparkkade aan, dat zij het belangrijk vonden dat de Zilverparkkade toegankelijk bleef voor gemotoriseerd verkeer (bestemmingsverkeer). Daarom is gekozen de Zilverparkkade toegankelijk te houden voor personenauto's en busjes, conform de huidige situatie met een lengtebeperking van 6 meter.
17	Mooi ontwerp en ik verheug me op het 4 m brede e-bike fietspad, zonder dat je overhoop wordt gereden door het kruisend autoverkeer van en naar de P-garage. Verder ben ik benieuwd hoe het aantal fietsenrekken/p-plekken voor de fiets om en nabij de Bib/het plein verhoogd wordt. Kan nooit mijn fiets daar kwijt. Altijd vol. -dat is positief, natuurlijk- Is nu een onoverzichtelijk rommelig geheel. Er komt nu veel groen bij het station maar dat gaat toch niet ten koste vd fiets-p-plekken? Succes!	Door de vergrote capaciteit in het fietsparkeren is het niet nodig of gewenst de fietsen op het stationsplein te plaatsen. Het uitbreidingsplan voor de stalling is juist bedoeld om een comfortabele, toekomstbestendig oplossing te bieden voor het fietsparkeren en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. De handhavers van de gemeente zullen scherp toezien op verkeerd stallen.
18	Woon nu zeg in Zilverpoort. het uitzicht is prachtig (behalve de twee pukkels aan de andere kant van het spoor), maar hoop dat het eventuele nieuwe complex wat nog niet meegenomen is wordt heroverwogen gezien dat de uitstraling niet tegood zal doen. Tevens moet er echt goed nagedacht worden over de veiligheid bij het oversteken. Als er stoplichten blijven of bij komen bij de coffeeshop dit graag goed laten doorlopen. Gezien ik twee plekken zie voor oversteken voetgangers en fietsers komende vanuit Botter. Je ziet nu al bij school/ziekenhuis veel fietsers voetgangers door rood gaan. Verkeer is ook erg druk nu al dood de stoplichten en rotonde bij station.	De herontwikkeling van het oude Getronics-gebouw wordt meegenomen in het project Stationsgebied West. Over de lege kavel bij de Zilverparkkade zal de raad inderdaad op een later moment een beslissing nemen en zit daarom niet in dit project. Fietsers/voetgangers die willen oversteken vanaf de Bottertunnel zullen door een stoplicht veilig over de autoweg kunnen oversteken. Bij de busbaan komt een buslicht dat waarschuwt of er een bus aankomt.
19	Een goed plan en verbetering, het zou nog beter kunnen door het hele buseiland 10 mtr verder richting zuid te plaatsen. De koffieshop moet zo wie zo verplaatst worden en kan aan de andere kant van de toerit zilverpark garage. Het stationsplein wordt nog aantrekkelijker voor voetgangers. In feite hebben we het over 1 buslengte waarmee je een veel grootser en aantrekkelijker plein krijgt. Een aangepaste tekening, zal ik 'tav college van B en W en gemeenteraad afgeven	De locatie van het buseiland is na zorgvuldig onderzoek bepaald. We hebben zoveel mogelijk rekening gehouden met de loopafstand van de bus-treinreizigers en het realiseren van een groter en mooier stationsplein.

20	Ik zie veel verhoogde bakken waar het water niet in kan lopen Als je wat diepte inbrengt dan kan er veel overtollig water de bakken instromen en hou je een droog plein, als je zilverparkvijver verdiept komen er minder waterplanten naar boven en hoeft je niet zo vaak onderhoud te doen, dan is de vijver dieper en kan daar veel water naar toe lopen en ben je veel wateroverlast kwijt Waar ook aan gedacht moet worden is infiltratie kratten onder het plein om zo een mooie buffer te krijgen en hitte stress kun je dan voorkomen door het water in de zomer te vernevelen omdat het plein aardig warm kan worden	Hartelijk dank voor het meedenken. We denken dat de waterafvoer goed richting de bakken zal gaan, ondanks dat ze verhoogd zijn. Door het water te bergen/geleiden naar de bakken door middel van afschot en putten nabij de bakken word de ondergrond wel vochtig gehouden en zullen de wortels van de planten wel richting de vochtige grond groeien. Ook kan er middels drainage (omgekeerde drainage) water de bakken in geleid worden. Hier zijn zeker mogelijkheden voor. We zullen het beplantingsplan aanpassen op de situatie.
21	Ook bij dit plan rekening houden dat de bewoners met de auto voor de deur kunnen komen. (ziekenauto enz)	Het ontwerp is besproken met de hulpdiensten. In het hele projectgebied is het mogelijk om met de brandweerwagen, ziekenwagen of politiewagen te komen.
22	Als bewoner van de Botter vindt ik het in algemene zin een prima invulling. Ik heb de volgende verbeteringsuggesties: 1. Wil de congestie op de Middenweg echt afnemen dan volstaat het niet om de weg te voorzien van klinkers ipv asfalt. Nog steeds zullen te veel doorgaande auto's deze route nemen. Beter is het om het autoverkeer daar helemaal weg te halen. Als alternatief stel ik voor om hier 15 km/u zone van te maken met tegels oid als verharding en 'oprittrotoirbanden' bij de rotondes. Des te meer het uitstraalt dat het geen doorgaande autoroute is, des te beter. 2. De kruisingen van het fietspad met de Middeldreef en de busbaan zijn zo onveilig. Ik stel voor om zeebrapaden toe te voegen, liefst in combinatie met verhoging van het straatniveau zodat de overgang tevens als verkeersdrempel werkt. 3. De bochtstraal van de Middenweg suggereert een relatief hoge rijsnelheid. Een scherpere bocht in combinatie met een lage rijsnelheid is beter (zie ook pt 1). 4. De ontsluiting van het busstation is vooral gericht op het NS-station terwijl buspassagiers ook naar de winkelstraten en woonwijk willen. Een aantal onderbrekingen van de omkadering van het busstation verhelpen dit punt. 5. De coffeeshop krijgt geen of 4 parkeerplaatsen (op de kaart niet te lezen) hetgeen veel te weinig is gezien het huidige gebruik. Wildparkeren van auto's is het waarschijnlijke gevolg. Beter lijkt het me om een andere locatie te kiezen of om de ruimte zodanig in te richten dat het fysiek onmogelijk is om de auto 'even' te parkeren. 6. In de zuidelijke groenstrook is met stippellijn een rechthoek opgenomen. Onduidelijk is wat dit betekent.	1. De gemeente doet een studie naar de verkeerscirculatie in de stad. Aan de hand daarvan zullen maatregelen worden voorgesteld. Het ontwerp voor het Stationsgebied Oost is toekomstvast op denkbare oplossingen voor de omliggende verkeersstructuur, zoals bijvoorbeeld het aanpassen van de rotondes Ziekenhuisweg en Visarenddreef naar kruispunten met verkeerslichten. Om deze reden kan het ontwerp van Stationsgebied Oost alvast door en kunnen de aangrenzende verkeersknelpunten op korte termijn daarna worden opgelost. 2. Naar aanleiding van onder andere deze opmerking zullen aanvullende maatregelen genomen worden om de verkeersveiligheid te vergroten. 3. De genoemde bocht en bochtstraal past bij de ontwerpsnelheid en heeft voldoende remmend effect. 4. In het ontwerp is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt rekening gehouden met een enkele voetgangersverbinding tussen eilandbusstation en voorplein. Naar aanleiding van onder andere deze opmerking zal een tweede toegang (meer ten zuiden van de Middenweg) aan het ontwerp worden toegevoegd. 5. Naar aanleiding van onder andere deze opmerking worden in het ontwerp parkeerplaatsen opgenomen nabij de coffeeshop. Bij deze parkeerplaatsen geldt een beperking van 15 minuten parkeren, zoals elders in de openbare ruimte nabij de Zilverparkgarage ook het geval is. Met de coffeeshophouders wordt besproken welke aanvullende maatregelen zij nemen om mogelijke overlast door hun klanten tegen te gaan. Dat kan zijn het parkeren in de nabijgelegen Zilverparkeergarage te stimuleren. 6. De stippellijn houdt een potentieel woningbouwkavel in. De ontwikkeling van deze kavel is eerder door de raad uit het project gehaald. De raad kan op een later moment beslissen wat er op de kavel komt.
23	Bij brief van heden heb ik namens cliënt, iClicks Nederland B.V. , per aangetekende brief een reactie aan B&W verzonden. Kenmerk: /51760/8064373.1 Ik verwijs naar die brief.	De reactie gaat over de "slinger" in de fietsroute langs iClicks onder het spoor door. Dit deel van het fietspad is onderdeel van het project Fietsenstalling. De "slinger" in het fietspad wordt niet veroorzaakt door de openbare ruimte van Stationsgebied Oost, maar door aanpassingen die vanwege de nieuwe locatie van de fietsenstalling nodig zijn. Op basis van alleen het ontwerp van de openbare ruimte zou deze fietsroute ook rechtdoor richting de spooronderdoorgang mogelijk zijn (zonder "slinger").
24	Ik had een heel verhaal gedicht maar het formulier liep vast. Ik zou graag zien dat er meerdere opties worden uitgewerkt en niet maar 1. Ondertunneling voor auto verkeer, het nu echt heel slecht en het huidig ontwerp gaat dit niet verbeteren. Bekijk ook eens de optie om het busstation te verplaatsen naar achter het station naast de rechtbank. Waarom is dat geen serieuze optie? Dan houd je voor veel ruimte over om andere mooie dingen mee te doen. Huidig ontwerp is de makkelijke en goedkope oplossing maar eigenlijk weinig ambitieus. Natuurlijk ziet het er mooi uit en de fietsenstalling is ook top. Kijk ook eens naar Europese subsidies, er zijn andere gemeente die wel geld ontvangen voor dit soort projecten. Laat deze kans niet liggen om het gebied naar een ander niveau te tillen, zal goed zijn voor een stad die wil groeien en wil werken aan haar imago. Ik zou graag op de hoogte worden gehouden van de laatste ontwikkelingen, kan dat?	Bedankt voor uw reactie. De oplossingsrichting die u noemt hebben we overwogen, maar is in een vroeg stadium afgefallen, omdat de meeste bussen een route naar het zuiden hebben. Daarmee moeten die bussen nog steeds langs de drukke rotonde Visarenddreef en zou de weg naar het zuiden daarmee onnodig belast worden. Een tunnel zit niet in het ontwerp, omdat de kosten in een eerder stadium te hoog zijn bevonden. Daarnaast heeft een tunnel een lange hellingbaan naar boven en naar beneden, waardoor een tunnel een zeer lange barrière zou opleveren in het centrumgebied. En bovendien qua ruimtebeslag moeilijk inpasbaar is. Op de website https://www.lelystad.nl/Stadshartbouw kunt u lezen aan welke projecten in het Stadshart de gemeente werkt. U vindt daar ook de mogelijkheid om u aan te melden voor de nieuwsbrief.

25	Om te beginnen, op de afbeeldingen en de uitleg die ik kreeg op 24 november ziet het er allemaal erg mooi uit en zal ook zeker een toegevoegde waarde hebben voor Lelystad. Hetgeen ik wel huiverig voor ben is dat het lijkt alsof er niet nagedacht is aan de rest van het stationsgebied en de ontsluiting van mijn woonwijk (Hanzepark, deel aan de kant van de Visarenddreef). In plannen die eerder kwamen over dat deel en de rotonde bij het station/rechtbank staan eigenlijk lijnrecht tegenover wat hier getoond wordt. Er lijkt een algeheel plan/visie te ontbreken over de bereikbaarheid van het geheel, ik kan het natuurlijk mis hebben, maar het komt op mij over alsof er een paar projectteams bezig zijn met elk een ander stukje van het stationsgebied en niet met elkaar overleggen. Nogmaals, zo komt het nu op mij over. Even afgezien dat puntje, heb ik ook mijn vraagtekens over de verkeerschaos zoals we die nu al kennen op de Middenweg, dit zal door het verleggen niet veel beter gaan worden natuurlijk, sterker nog, door de toevoeging van een extra stoplicht voor de bussen, naast de bestaande verkeerslichten voor de oversteek (zoals mij donderdag de 24ste was verteld) lijkt het mij dat het juist erger gaat worden met opstoppen, zeker als een bus moet tussenvoegen richting ""ziekenhuis"", waar nu gebruikt gemaakt wordt van de ""omweg"" om het station en/of de rotonde bij de rechtbank zal in de nieuwe situatie de bus zich tussen het al vaststaande verkeer moeten gaan voegen met een mogelijke uitkomst dat het helemaal vast komt te staan. Dan voor de fietsers, ik had begrepen dat de huidige onderdoorgang bij de fietsenmaker en iClicks komt te verdwijnen en en ""oude"" fietsonderdoorgang iets verderop weer in gebruik genomen gaat worden. Ik vraag mij serieus af of dat ook een veilige optie gaat worden, dat is veel kleiner en smaller. Het zal dan wel erg goed verlicht moeten gaan worden voor ik (als een man!) daar met een veilig gevoel door moet fietsen. Hopelijk kunnen jullie iets met mijn opmerkingen, maar laten we vooral uitgaan van het positieve punt dat het eindelijk eens een keertje aangepakt gaat worden.	De gemeente doet een studie naar de verkeerscirculatie in de stad. Aan de hand daarvan zullen maatregelen worden voorgesteld. Het ontwerp voor het Stationsgebied Oost is toekomstvast op denkbare oplossingen voor de omliggende verkeersstructuur, zoals bijvoorbeeld het aanpassen van de rotondes Ziekenhuisweg en Visarenddreef naar kruispunten met verkeerslichten. Om deze reden kan het ontwerp van Stationsgebied Oost alvast door en kunnen de aangrenzende verkeersknelpunten op korte termijn daarna worden opgelost.
----	---	---

26	De Buurtbusvereniging Lelystad is gebruiker van het busstation. Wij vervoerden in 2019 12232 passagiers. Dit jaar na de opstart na de pandemie halen wij dit aantal weer bijna. Jong en oud, scholieren, Lelystedelingen, die gebruik maken van het woon/werkverkeer benutten de buurtbus. Wij zijn zeer geïnteresseerd in de ideeën die bij de gemeente over de inrichting van het stationsplein en het busstation. De stad heeft een grote groei ambitie de komende jaren, waardoor de verstedelijking sterk toeneemt. De gemeente kiest als mobiliteitsmodel voor het centrum: fietsen, auto, openbaar vervoer. Bij het gewenste ambitieniveau hoort echter het mobiliteitsmodel: lopen, fietsen, openbaar vervoer. Daarnaast moeten de klimaatdoelstellingen van Parijs in 2030 worden gehaald. Dat betekent een reductie van het autogebruik ten faveure van het openbaar vervoer. Met deze uitgangspunten kijken wij naar het ontwerp. Openbaar vervoer krijgt de voorkeur als het snel, comfortabel en frequent gaat. Daaraan moet het knooppunt trein/bus/fiets/taxi een sterke bijdrage leveren. Het gebied moet aantrekkelijk zijn en tevens een goede aanlooproute voor het stadscentrum zijn. Ons valt op, dat het bus eiland ver van het treinstation ligt. Dat gaat aanpassing van de huidige dienstregeling van de bussen vergen. De schuine aanlooproute van het treinstation naar het bus eiland is te smal, als de komende en gaande passagiers elkaar daar tegen komen. Op het ontwerp is niet een doorlopende droogweer voorziening vanaf het treinstation tot en met het bus eiland te ontdekken. De DRIS staat verkeerd georiënteerd. Op dit moment is de verkeerscirculatie rond het station een groot obstakel. Regelmatig verzeilt de buurtbus in de stroom van auto's, die niets te zoeken hebben in het centrum, maar wel de dienstregeling ontwrichten van de buurtbus. In het ontwerp blijven voor de buurtbus dezelfde problemen, ook als de buurtbus een elektronische voorrangsregeling krijgt, omdat de buurtbus voor de uitvoering van de route altijd onder het station moet doorrijden. Daarbij helpt het niet dat het parkeren rond de coffeeshop op de plantekening onduidelijk is. Op dit moment blijven bezoekers hangen in de shop en is er behoefte aan parkeerruimte. In het plan is nog onduidelijk wat de verkeerscirculatie aan de westzijde van het station wordt. Lijn 9 en lijn 10, die bediend worden door de buurtbus, routeren via de Stationsstraat. Op dit moment is dat een vast knelpunt in de uitvoering van de dienstregeling. Wij verzoeken nog eens naar het ontwerp te kijken met de bovenstaande opmerkingen.	Met indiener is inmiddels contact opgenomen.
27	Als gebruiker van Ns en bussen slecht plan. Vele voetstappen te veel door uit elkaar trekken van bussen en NS. Ga sluiproete onder via duct naar perron voortaan gebruiken. Ook voor ouderen en invaliden, slechtzienden niet logisch. Veel te ver naar stationshoreca. Afstand naar stadhuis en bieb wordt vanuit de bus honderden meters langer. Geen plaats voor afzetten of ophalen reizigers aan oostzijde. Westzijde is ook al ramp. Laat logistiek vanuit publiek en OV opnieuw beoordelen Niet doen zo. Ook bij woningen veel te ver of geen mogelijkheid korte stop voor afzetten visite, regiotaxi ed.	De locatie van het buseiland is na zorgvuldig onderzoek bepaald. Op deze manier hoeven reizigers niet te lang te lopen van/naar het treinstation. Maar kan ook de vergroening van het stationsplein gerealiseerd worden. Daarnaast vervalt het "verplichte rondje" van de bus onder de noordelijke onderdoorgang door. En hebben we straks een toekomstbestendig busstation, want Lelystad wil ook groeien. We hebben met zoveel mogelijk belangen rekening gehouden. Ten opzichte van het gepresenteerde ontwerp zal vanaf de oostzijde een extra toegang naar het busperron worden gecreëerd, zodat de gemiddeld loopafstand afneemt en de bereikbaarheid vanuit deze zijde wordt verbeterd.

28	Ik als bewoner van het Hanzepark maak mij grote zorgen over de bereikbaarheid van het Hanzepark. Extra reistijd De huidige verkeerssituatie is op dit moment al niet ideaal. De reistijd tussen de twee rotondes (rotonde a/d Rigastraat en de rotonde a/d Ziekhuisweg) loopt op door de vele barrières op deze route. De barrières die wij tegenkomen zijn: 1. kruising Stationslaan/Visarenddreef; 2. de kiss en ride / parkeerplaatsen nabij het station; en 3. drie stoplichten. De wijziging van de stationsomgeving zal dit ons inziens alleen maar verergeren. We verwachten dat de extra afslag voor bussen vanaf de rotonde Visarenddreef richting het Eilandbusstation zorgt voor nog meer opstoppen op dit wegvak en dat bussen het kruispunt niet kunnen oversteken omdat auto's staan te wachten voor de rotonde aan de Visarenddreef. In de mondelinge toelichting werd hier makkelijk overeen gestapt. Er werd spontaan een nieuw verkeerslicht geïntroduceerd die er uiteindelijk voor zorgt dat er een extra belemmering ontstaat op Middenweg. Dit verkeerslicht zou gekoppeld worden aan de toekomstige verkeerslichten op de kruising Visarenddreef/Stationsplein. Ons inziens heeft dit weinig nut. De middenweg tot aan kruispunt Visarenddreef / Stationsplein stroom vol als er auto's voor het rode licht staan. Zodra de lichten op het kruispunt op groen springt staan de auto's op de middenweg weer stil omdat de bus groen licht heeft om naar het Eilandbusstation gaat. Goed voor de doorstroming van de bus maar slecht voor de mensen die naar het Hanzepark moeten. Onze voorkeur is dat de bus niet een afslag kan nemen op de middenweg maar doorrijdt en via de rotonde aan de Ziekenhuisweg het Eilandbusstation benaderd. Dit zorgt ervoor dat de Middenweg niet een extra barrière heeft. T-kruising Middenweg - Eilandbusstation Verder is het huidige ontwerp van de kruising Middenweg / Eilandbusstation niet correct. De aansluiting van het Eilandbusstation moet haaks op de bochtstraat aansluiten van de Middenweg. Dit is nu niet het geval. De bussen moeten nu in de bocht over een rijbaanscheiding heen rijden en de bus heeft veel ruimte nodig op het wegvak om richting het Eilandbusstation te rijden. Relatie met ontwikkelingen Hanzepark en Stationsbalkon Noord De wijziging van de verkeerssituatie rondom het stationsplein moeten wat ons betreft beschouwd worden in relatie met de woningbouwontwikkelingen in het Hanzepark en rondom de rechtbank en de ontwikkelingen rondom Stationsbalkon Noord. De toevoeging van een groot aantal woningen in Hanzepark en omgeving Rechtbank zal leiden tot een extra toename van verkeersbewegingen. Ook de wijziging van de entree van de Waaggarage naar Stationsbalkon Noord en de voorgenomen ontwikkelingen op het Stationsbalkon Noord (Hotel ea) zal tot een toename van verkeersbewegingen op de Stationsweg (van en naar de Rigastraat) leiden. Dit heeft als gevolg dat het Hanzepark onbereikbaar wordt. In het zuiden vanwege de opstoppen rondom het station en in het noorden vanwege de belemmeringen als gevolg van Stationsbalkon Noord. Het integraal beoordelen van de verkeerssituatie in relatie tot alle ontwikkelingen ontbreekt.	De gemeente doet een studie naar de verkeerscirculatie in de stad. Aan de hand daarvan zullen maatregelen worden voorgesteld. Het ontwerp voor het Stationsgebied Oost is toekomstvast op denkbare oplossingen voor de omliggende verkeersstructuur, zoals bijvoorbeeld het aanpassen van de rotondes Ziekenhuisweg en Visarenddreef naar kruispunten met verkeerslichten. Om deze reden kan het ontwerp van Stationsgebied Oost alvast door en kunnen de aangrenzende verkeersknelpunten op korte termijn daarna worden opgelost.
----	---	---

	De toekomstige situatie zou in een rapportage moeten worden gevat. Wij als bewoners willen betrokken zijn bij de beoordeling van dit verkeersrapport en wij willen de mogelijkheid hebben om deze rapportage te laten beoordelen door eigen te bepalen verkeerskundig bureau. Wij vragen aan de gemeente om hiervoor budget te reserveren. Dynamisch verkeersmodel Bij de mondeling toelichting werd genoemd dat er een dynamisch verkeersmodel zou worden gemaakt. Dit lijkt ons verstandig. Wel hebben wij op voorhand onze vraagtekens bij dit model. Daarom zullen wij de komende periode de reistijd tussen de rotonde Rigastraat en rotonde Ziekenhuisweg monitoren zodat wij deze reistijd kunnen beoordelen aan het dynamisch verkeersmodel. Ons inziens moet in de rapportage worden vastgelegd wat de huidige reistijd is tussen de twee rotondes, welke reistijd acceptabel wordt geacht en wat de reistijd wordt in de toekomstige situatie. Wat ons betreft moet het uitgangspunt zijn dat de reistijd niet groter wordt. De reistijden in het dynamisch model kunnen we dan toetsen aan de werkelijkheid. Zo toetsen wij dan ook de werking van het dynamisch verkeersmodel. Wij vragen u om de verkeersrapportage met mij te delen zodat ik goed kan beoordelen of de uitgangspunten juist zijn. Overige zaken Er zijn nog een aantal zaken die ons opvallen in het concept stedenbouwkundig ontwerp. - De fietsers die gebruik maken van de zuidelijke fietsenstalling (tegenover de taxistandplaats) maken in de toekomst ook gebruik van de voetgangerszone richting het Eilandbusstation. Het mag niet maar zal toch gebeuren en is volgens mij ongewenst. - De oude fietstunnel wordt weer in gebruik genomen. Wat ons betreft een onwenselijke situatie omdat dit niet een onvriendelijke omgeving is om door te fietsen. Ook de krappe doorgang tussen het kantoorgebouw van Iclicks en het station is te smal voor een doorgang die zo intensief gebruikt gaat worden. Klankbordgroep Enkele bewoners van het Hanzepark hebben aangegeven om mee te doen met een klankbordgroep. Wij willen als klankbordgroep graag betrokken worden bij de verdere uitwerking van het stationsgebied (met name op het gebied van verkeer en bereikbaarheid). Tot zover.	
29	Ik ben van mening dat dit geen positief effect heeft op de doorstroming rondom het stationsgebied. Visueel is het een fijnere omgeving maar de problemen die zich nu dagelijks voordoen worden alleen verplaatst en niet verminderd.	De gemeente doet een studie naar de verkeerscirculatie in de stad. Aan de hand daarvan zullen maatregelen worden voorgesteld. Het ontwerp voor het Stationsgebied Oost is toekomstvast op denkbare oplossingen voor de omliggende verkeersstructuur, zoals bijvoorbeeld het aanpassen van de rotondes Ziekenhuisweg en Visarenddreef naar kruispunten met verkeerslichten. Om deze reden kan het ontwerp van Stationsgebied Oost alvast door en kunnen de aangrenzende verkeersknelpunten op korte termijn daarna worden opgelost.

30	Op 8 november zijn wij geïnformeerd over de plannen Stationsgebied Oost. Daarna heeft uitwisseling van info per e-mail plaatsgevonden met <i>de omgevingsmanager</i>. Tevens hebben wij de presentatie op 24 november bijgewoond. Graag willen wij reageren op de nu voorliggende plannen. Dat zullen we doen via een brief per e-mail aan <i>de omgevingsmanager</i>. Hieronder kort de hoofdpunten. -wij ontraden ten eerste de aanleg van een eilandbusstation. Te grote loopafstanden. -wij zijn zeer positief over de aanleg van de busbaan. -wij dringen aan op handhaving van het fietspad langs de Middenweg/Middendreef. -wij pleiten voor betere stallingsmogelijkheden fietsen Stationsgebied/Stadshart op zeer korte termijn. -wij pleiten voor betere bereikbaarheid zuidelijke stations-fietsenstalling. -geen natuursteen op de "loper" tussen station en Stadshart. -wij pleiten voor met spoed maatregelen op de Visarenddreef om niet-bestemmingsverkeer te stimuleren een andere route te kiezen dan via de Middenweg. Zolang deze maatregelen uitblijven zal het autoverkeer op de Visarendreef, Middenweg, Middendreef en Ziekenhuisweg geregeld vastlopen. Maatregelen bieden betere doorstroming aan het autoverkeer met bestemming Stadshart en maakt een einde aan ontregeling dienstregeling stadsbussen.	Deze reactie van indiener is uitgewerkt in een toelichting. We zullen de toelichting hieronder per punt beantwoorden.
30.1	Ontwarren verkeersknoop, de Gordiaanse knoop: Er gaat de komende jaren erg veel gebeuren in de omgeving van het NS-station. Wij zijn blij, dat geprobeerd gaat worden de verkeersknoop te ontwarren. De situatie is voor alle verkeersdeelnemers niet optimaal. Het autoverkeer staat geregeld vast op de Middenweg, het stads- en streekvervoer staat vast in het verkeer en de dienstregeling raakt sterk ontregeld en fietsers en voetgangers moeten lang wachten bij de verkeerslichten. Een goed functionerend verkeerssysteem rond het station en het Stadshart is voor iedere Lelystedeling heel belangrijk!! Als we het nu niet goed doen, zullen we daar tientallen jaren de wrange vruchten van plukken.	De gemeente doet een studie naar de verkeerscirculatie in de stad. Aan de hand daarvan zullen maatregelen worden voorgesteld. Het ontwerp voor het Stationsgebied Oost is toekomstvast op denkbare oplossingen voor de omliggende verkeersstructuur, zoals bijvoorbeeld het aanpassen van de rotondes Ziekenhuisweg en Visarenddreef naar kruispunten met verkeerslichten. Om deze reden kan het ontwerp van Stationsgebied Oost alvast door en kunnen de aangrenzende verkeersknelpunten op korte termijn daarna worden opgelost.
30.2	Busbaan: Wij zijn dan ook erg blij dat de al jaren in het vooruitzicht gestelde busbaan nu echt lijkt te worden aangelegd. De ontregeling van de dienstregeling wordt daarmee tegengegaan en de bussen worden niet langer genoodzaakt het tijdrovende rondje rond het station te maken.	Bedankt voor uw reactie.

30.3	Busstation: Betreffende het nieuwe eilandbusstation zijn wij echter allesbehalve content. Tijdens het eerdere overleg hebben wij al gewezen op de langere loopafstanden. Na bestudering van het plan én de situatie ter plaatse zijn wij tot de conclusie gekomen dat de aanleg van het eilandbusstation een forse verslechtering ten opzichte van de huidige situatie zal betekenen. Een deel van de bussen komt daarbij ook nog eens met de “kont” gericht op het NS-station te staan. Dus erg lange loopafstanden. Zeer ongewenst: voor gebruikers van het openbaar vervoer telt soms iedere seconde: of men wel of niet de aansluiting met bus of trein weet te halen. Zeker voor niet goed ter been zijnde reizigers zijn korte loopafstanden erg belangrijk. Wij wijzen daarom de plannen van dit eilandbusstation nadrukkelijk af. Hoe zeer het ons ook spijt. Wij zijn van mening, dat het busstation zo veel mogelijk in de huidige vorm moet worden gehandhaafd: een compact busstation, op korte afstand van de in-/uitgang van het NS-station, waarbij de bussen met de voorzijde gericht op het NS-station staan. O.i. is ter plekke voldoende ruimte om hier -een iets aangepast- busstation te creëren. Mogelijk dat de bussen langs de perrons het dichtst bij het spoor gelegen te weinig ruimte hebben om de draai naar de uitgang van het busstation/busbaan te kunnen maken. Dat zou verholpen kunnen worden door aan de kop van het busstation (dus tussen busstation en de ingang van het NS-station) een rotondeachtige “draaicirkel” te maken. Niet ideaal, maar wel een mogelijkheid. O.i. moet het mogelijk zijn op dit compacte busstation voldoende perronruimte te creëren. Ook in de huidige situatie staan soms twee bussen achter elkaar aan hetzelfde perron. Dit blijkt dus in de praktijk uitvoerbaar. Door het compact houden van het busstation blijft kostbare grond beschikbaar voor andere doeleinden. Verplaatsing van de coffeeshop is daarbij mogelijk zelfs niet noodzakelijk. Ook zijn er mogelijkheden hier een fietsenstalling te creëren waardoor de huidige stallingen aan de centrumzijde ontlast worden.	De locatie van het buseiland is na zorgvuldig onderzoek bepaald. Op deze manier hoeven reizigers niet te lang te lopen van/naar het treinstation. Maar kan ook de vergroening van het stationsplein gerealiseerd worden. Daarnaast vervalt het "verplichte rondje" van de bus onder de noordelijke onderdoorgang door. En hebben we straks een toekomstbestendig busstation, want Lelystad wil ook groeien. We hebben met zoveel mogelijk belangen rekening gehouden. Ten opzichte van het gepresenteerde ontwerp zal vanaf de oostzijde een extra toegang naar het busperron worden gecreëerd, zodat de overall loopafstand afneemt en de bereikbaarheid vanuit deze zijde wordt verbeterd.
30.4	Bereikbaarheid busstation: Volgens de plannen wordt het busreizigers onmogelijk gemaakt vanaf de Zilverparkgarage en het fietspad langs de Zorgapotheek (kortste route vanaf Stadhuisplein) het busstation betreden. Lijkt ons een slecht plan. Niet alleen het NS-station, maar ook het busstation moet voor fietsers en voetgangers optimaal bereikbaar zijn. Wanneer die gelegenheid niet wordt geboden, zullen voetgangers toch een doorgang zoeken.	In het ontwerp is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt rekening gehouden met een enkele voetgangersverbinding tussen eilandbusstation en voorplein. Naar aanleiding van onder andere deze opmerking zal een tweede toegang (meer ten zuiden van de Middenweg) aan het ontwerp worden toegevoegd.
30.5	Fietspad langs Middendreef: In het voorliggende plan wordt het fietspad tussen de rotonde Ziekenhuisweg het fietspad Botter-Zilverparkkade geschrapt. Een slecht plan. Wij vinden de fietsroute parallel aan de Middendreef erg belangrijk. Handhaving van dit fietspad -met fietsers in de voorrang- hebben wij eerder ook al bepleit in een sessie van de gemeenteraad. Eén van de nadelen van het gescheiden verkeerssysteem van Lelystad is dat de fietspaden verstopt zitten in de woonwijken: stukjes fietspad, stukjes woonstraat. Kronkelige routes. Veel omwegen. Voor fietsers is het vaak moeilijk de juiste weg te vinden. Wanneer men bij het vormgeven van de stad fietspaden langs de dreven had aangelegd, had men dit probleem grotendeels kunnen voorkomen. Het is dan ook zuur wanneer dit fietspad langs de Middendreef gaat verdwijnen. Mocht dit dreigen te gaan gebeuren, zullen wij ons formeel tegen de onttrekking aan het verkeer verzetten.	Naar aanleiding van onder andere deze opmerking zal een fietsaansluiting langs het spoor worden gemaakt vanaf de bestaande fietsroute parallel aan het Middendreef naar de Botter-fiets tunnel. Daarmee blijft het mogelijk langs het spoor naar het zuiden te fietsen.

30.6	Bereikbaarheid zuidelijke NS-fietsenstalling: Het bestaande fietspad zou ter hoogte van de rotonde Ziekenhuisweg - dicht langs het spoor- kunnen worden doorgetrokken naar het fietspad Botter-Zilverparkkade (de huidige met VRI beveiligde oversteek). Door de busbaan iets meer op afstand van het spoor te situeren (er komt ruimte wanneer er geen eilandbusstation wordt aangelegd) kan er vanaf fietspad Botter tussen de nieuwe Middenweg en de busbaan een fietspad worden aangelegd naar de zuidelijke fietsenstalling in het NS-station. Op dit moment is er in de plannen geen goede verbinding tussen het busstation en de zuidelijk fietsenstalling in het station. Wil men voorkomen dat deze fietsenstalling slecht wordt gebruikt, dan zal men er voor moeten zorgen, dat die voor fietsers vanuit het oostelijk en zuidelijk deel van Lelystad optimaal bereikbaar is. Een goede bereikbaarheid van de zuidelijke fietsenstalling zal de druk op de fietsenrekken langs het Stadshart doen afnemen. Deze stallingen komen dan beter beschikbaar voor fietsers met bestemming de winkels in het Stadshart.	De fietsers komen evenwichtig uit alle windrichtingen. Dat is eerder al onderzocht door gemeente en NS. De ingangen van de stallingen zijn daarom zo gepositioneerd dat ze goed bereikbaar zijn voor alle herkomstgebieden. Oostelijke fietsers richten zich op de Noordelijke stalling. Fietsers uit het oosten kunnen tevens via de Bottertunnel onder het spoor door om bij de Botter-fietsenstalling of de Zuidelijke fietsenstalling te komen.
30.7	VRI oversteek Middenweg: In het eerdere overleg is gemeld, dat de oversteek van de nieuwe Middenweg met een VRI zal worden beveiligd. Belangrijk is op de kruising de verharding van het fietspad niet te onderbreken. (Zie nieuwe kruising Wold 12/Laarstate). Op de kruising met de busbaan zal het verkeer op de busbaan voorrang krijgen. Dit is wat ons betreft akkoord.	De VRI regelt het verkeer. Als de VRI uitvalt, heeft gemotoriseerd verkeer voorrang op de fietsers. Dat wordt geregeld door haaiantanden en bebording. Het wegdek wordt volgens de standaarden ingericht.
30.8	Stallingsmogelijkheden fiets in Stadshart op korte termijn: De realisatie van de plannen zal nog enkele jaren vergen. Het is belangrijk zo snel mogelijk iets te doen aan het tekort aan stallingsmogelijkheden in de Stationsomgeving Oost en het Stadshart. Bekeken zou moeten worden waar op korte termijn extra rekken kunnen worden geplaatst. Het huidige tekort aan fietsenrekken (nietjes) is niet alleen vervelend voor de fietsers, maar de slecht gestalde fietsen roepen ook ergernis op bij anderen. Onder meer zou onderzocht moeten worden of uitbreiding van het aantal rekken op Dukaatplein mogelijk is. Nu kan slechts aan 1-zijde worden gestald. Bij tweezijdige stallingsmogelijkheid neemt de capaciteit fors toe. _Enkele jaren geleden is de zeer intensief gebruikte fietsenstalling op het Stationsplein achter de kiosk opgeheven. Een groot gemis voor de fietsers en een verscherping van de problematiek de fiets te stallen voor bezoekers van het Stadshart. De functie van het pleintje is nu beperkt. De vier bankjes worden slechts af en toe benut. Opnieuw inrichten als fietsenstalling is zeer gewenst. Zeker omdat door de werkzaamheden in de Stationsomgeving (herinrichting fietsenstallingen binnen het station en aanleg busbaan/busstation) de situatie voor de fietsers komende jaren verder zal verslechteren.	Dit valt buiten de scope van dit project en zal worden opgepakt in andere projecten over het Stadshart.
30.9	Groen Stationsplein: De gemeente wil het Stationsplein een groen karakter geven: een link leggen met Nieuwe Natuur. Klinkt mooi, maar de functie van het Stationsplein is niet die van een park, maar van een praktisch plein optimaal ingericht voor reizigers die de overstap maken tussen bus, fiets of te voet en de trein. Belangrijk daarbij is dat er ruime zichtlijnen zijn vanaf de uitgang van het station naar busstation en het centrum.	De gemeente wil van het stationsplein een goed functionerende OV-knoop en een mooie stadsentree maken. Het moet het visitekaartje van Lelystad zijn. Ook wil de gemeente de verbinding tussen het station en het centrum versterken, waarvoor ruimte nodig is. Er is uiteraard rekening gehouden met ruime zicht- en looplijnen tussen het trein- en busstation, maar ook met het Dukaatplein. Het Stationsplein is een plek voor een transfer, verblijf én ontmoeting. De bomen en plantvakken zijn bij de inrichting van belang. Deze geven niet alleen een groen beeld, maar dragen ook bij aan klimaatadaptatie, vasthouden hemelwater, verminderen hittestress en biodiversiteit. Ook dit zijn belangrijke doelstellingen van de gemeente.
30.10	Natuursteen op de paden: Tijdens de presentatie werd gemeld, dat de “loper” tussen station en Stadshart bestraat zal worden met natuursteen, zoals ook elders in het Stadshart is gebruikt. Dit lijkt ons onwenselijk. De plateaus met natuursteen in de Promesse en elders in het centrum zijn niet aangenaam te belopen. Zeker op het Stationsplein is deze natuursteen ongewenst. De verharding is niet-egaal en vaak glad. Moeilijk te belopen vooral met hoge hakken, rolkoffers, buggy's, rollators e.d. Onder winterse omstandigheden zijn deze stenen vaak verraderlijk glad.	Er is op dit moment van het ontwerp nog geen uitsluitsel gegeven over het toe te passen type natuursteen. Dit type verharding (natuursteen) is verkrijgbaar in verschillende formaten, vormgeving en ruwheid. In het Stadshart, Promesse, is een ruwe soort toegepast. Deze is echter juist beter bestand tegen gladheid. Het is mogelijk om natuursteen met een fijnere afwerking toe te passen waardoor deze (nog) beter beloopbaar is voor gebruikers. In de volgende fase zal de detaillering van de verharding worden uitgewerkt, waarbij de punten uit de reactie meegenomen kunnen worden. Door in de nadere uitwerking rekening te houden met het type natuursteen en de bijbehorende eigenschappen, kan ook door een juiste afwatering, onnodige gladheid voorkomen worden. Bij het toepassen van natuursteen kan wel degelijk rekening gehouden worden met beloopbaarheid en gladheid.

30.11	Fietspaden omgeving stationsplein: In het eerdere overleg hebben wij aangegeven, dat het zeer wenselijk is dat de noord-zuid e-bikeroute in de voorrang blijft/ komt. Wij zouden daar ook de voorkeur aangeven bij de kruising met de “loper” tussen station en Stadshart, maar we kunnen er vrede mee hebben, wanneer hier voor de overstekende reizigers een zebrapad komt. Dat is ook nu reeds het geval. -Bij de T-kruising met het fietspad komende van de Hanzeborg/NS-fietsenstalling vinden wij het wenselijk dat de fietsers op de nood-zuid e-bikeroute in de voorrang worden gebracht. De huidige situatie leidt geregeld tot verwarring. Het lijkt ons zinvol het fietspad komend van het station bij de aansluiting van de noord-zuidroute te splitsen. Een “tak” in zuidelijk richting en een “tak” in noordelijke richting. Vooral voor de fietsers komend/gaand in zuidelijke richting kan dan de nu haakse bocht wat vloeiender worden gemaakt. Belangrijk is dat ook de haakse bocht nabij de toekomstige ingang van de stationsfietsenstalling (nabij i-Clicks) zo vloeiend mogelijk wordt gemaakt.	Fietspaden onderling worden vanuit beleid niet geregeld in Lelystad. Dat betekent dat op geen enkel fietspad de voorrang wordt geregeld en de fietser van rechts voorrang heeft. Ook op het nieuwe fietspad in de Campuszone geldt dit. Uit de praktijk blijkt dat de fietsers voldoende rekening houden met elkaar. De bocht naar de toekomstige ingang van de fietsenstalling is vloeiender dan in het ontwerp opgenomen was.
30.12	Ontmoedigen niet-bestemmingsverkeer: De werkzaamheden in de stationsomgeving zullen jarenlang veel overlast veroorzaken. Een goede afstemming van de deelplannen is derhalve erg belangrijk. Momenteel loopt -zoals eerder aangegeven- het verkeer rond het station geregeld vast. Dat dreigt ook te gebeuren in de nieuwe situatie. Daarom is het erg belangrijk het niet-bestemmingsverkeer weg te houden uit de omgeving van het station/Stadshart. Dat veel doorgaand verkeer deze route gebruikt, komt onder meer door de voor automobilisten aantrekkelijke vormgeving van de Visarenddreef. Een 70 km-autoweg met vrijwel geen belemmeringen. Het is een moeilijk onderwerp voor de Gemeenteraad, maar afwaardering van deze dreef: snelheid terugbrengen naar 50 km, aanleg van een of meer rotondes, versmallingen met in- en uitvoegstroken zal noodzakelijk zijn om een einde te maken aan de dagelijkse verkeersopstoppen. Het lijken impopulaire maatregelen, maar al een gering aantal minder auto's op de ring rond het Stadshart zal leiden tot een veel betere doorstroming van het auto- en busverkeer!!	De gemeente doet een studie naar de verkeerscirculatie in de stad. Aan de hand daarvan zullen maatregelen worden voorgesteld. Het ontwerp voor het Stationsgebied Oost is toekomstvast op denkbare oplossingen voor de omliggende verkeersstructuur, zoals bijvoorbeeld het aanpassen van de rotondes Ziekenhuisweg en Visarenddreef naar kruispunten met verkeerslichten. Om deze reden kan het ontwerp van Stationsgebied Oost alvast door en kunnen de aangrenzende verkeersknelpunten op korte termijn daarna worden opgelost.