

Vast te stellen hoofdlijnen Mobiliteitsplan 'Lelystad in beweging'

Concept 17 oktober 2017



Vast te stellen hoofdlijnen Mobiliteitsplan Lelystad 'Lelystad in beweging'

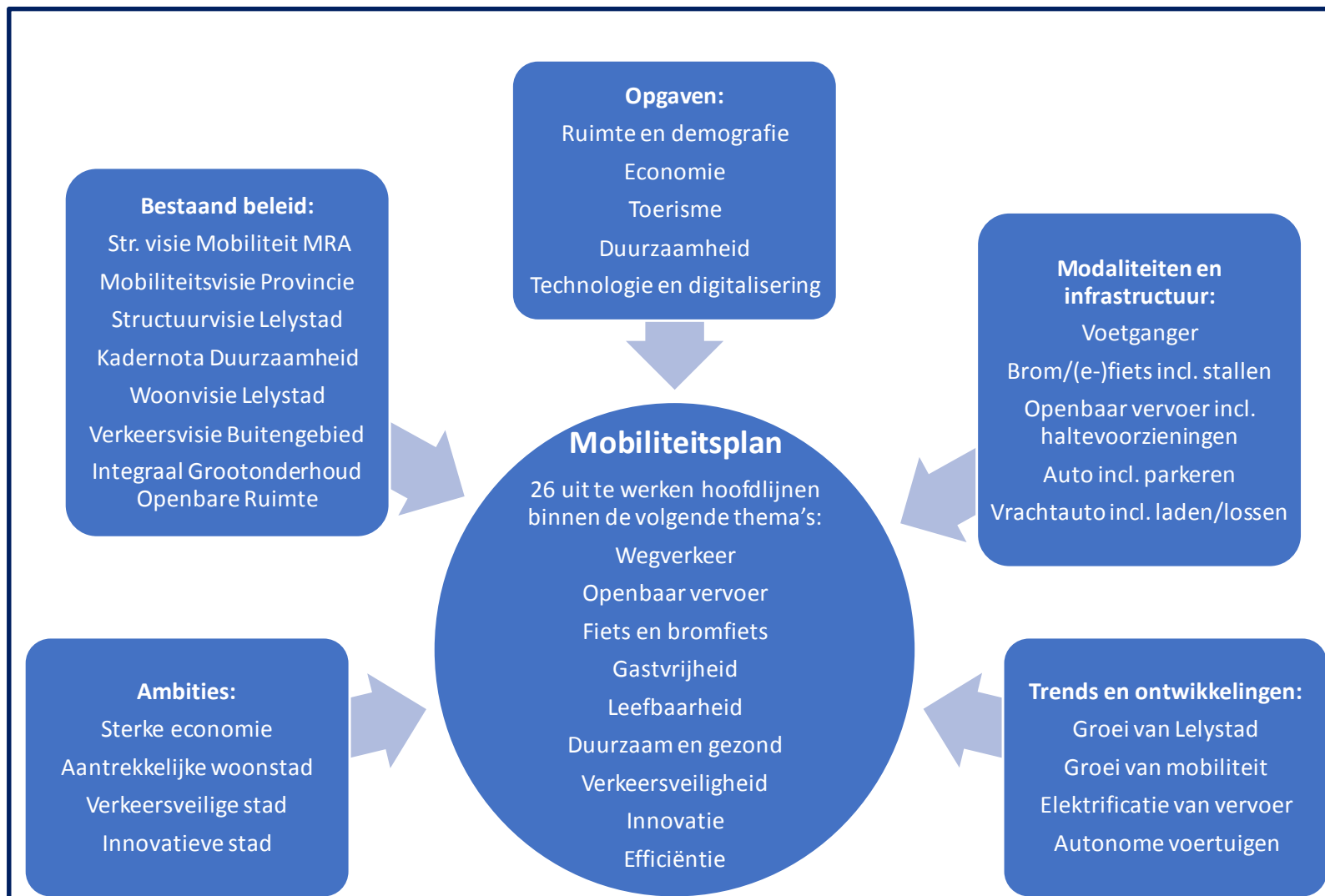
Vastgesteld door de gemeenteraad op 2017

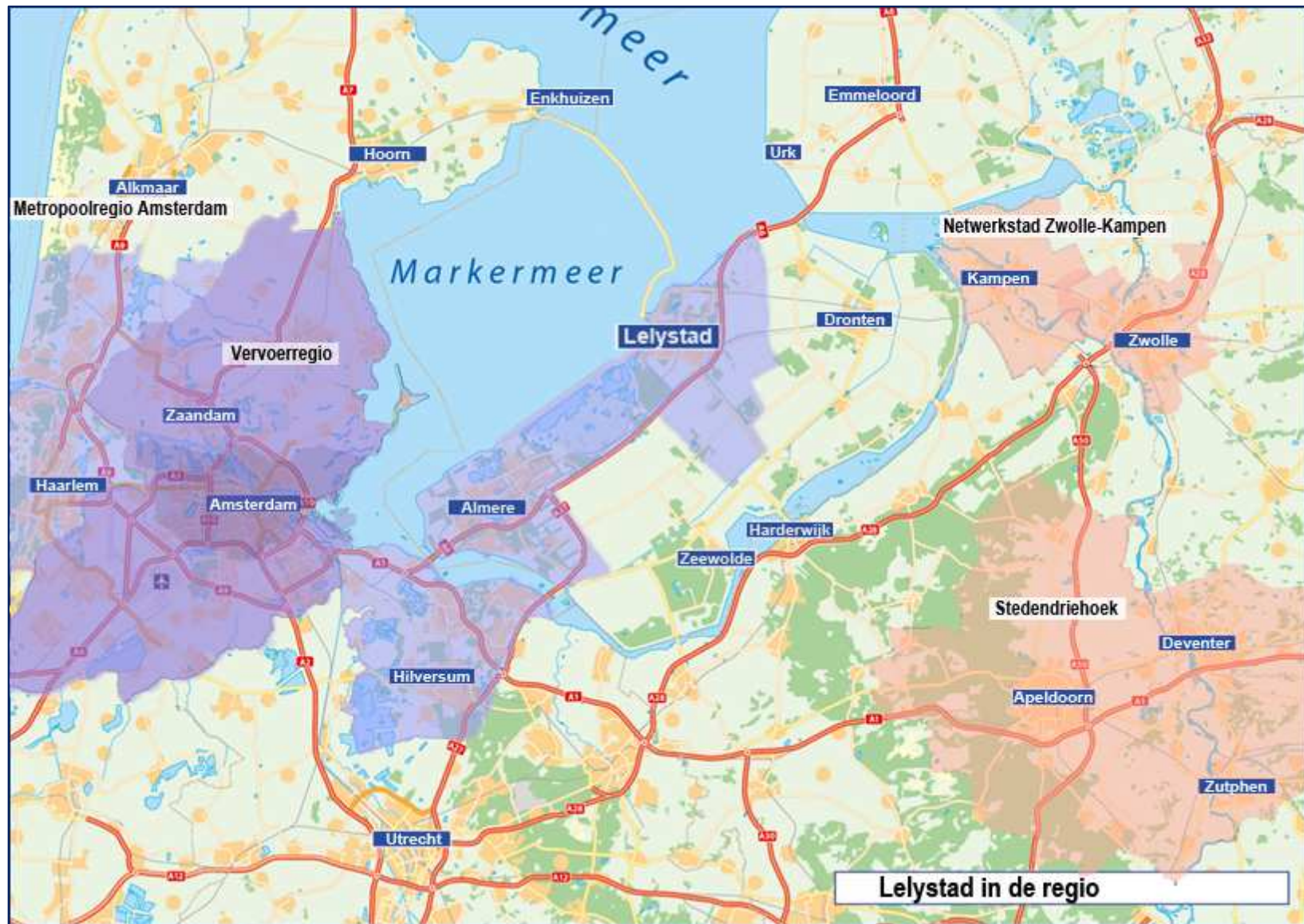


Inhoudsopgave

1	Naar een nieuw Mobiliteitsplan	9
1.1	Waarom een nieuw Mobiliteitsplan?	9
1.2	Wat wordt het voor een type plan?	9
1.3	Het proces	10
1.4	Vastgestelde kaders gebruiken	11
2	Ambities en opgaven	13
2.1	Trends en ontwikkelingen	13
2.2	Ambities van de stad	14
2.3	Opgaven in de stad	18
3	Hoofdpijnen Mobiliteitsplan	21

Samenvattende infographic





Lelystad schakel tussen MRA, regio Utrecht en oost/noord Nederland

1 Naar een nieuw Mobiliteitsplan

1.1 Waarom een nieuw Mobiliteitsplan?

De laatst vastgestelde Nota Mobiliteit (Mobiliteitsplan) dateert van 2009. Inmiddels staan we voor een aantal nieuwe uitdagingen en opgaven door:

- Sterke economische groei door onder meer: de komst van groot vliegverkeer naar Lelystad Airport, de ontwikkeling van Lelystad Airport Businesspark, het succes van Bata-viastad en de ontwikkeling van Flevokust.
- De dynamiek van de stad: woningbouw, de schoolcampus, de toeristische knooppunten en parels.
- De technologische ontwikkeling: elektrisch rijden, duurzame energie en digitalisering.

Dat vraagt om mobiliteitsbeleid dat aansluit op onze ambities voor de stad en de dynamiek van de samenleving en de technologie. Dat gaat verder dan alleen een visie op het wegennet. Het gaat over alle vervoerwijzen en het maken van keuzes die nodig zijn voor een stad met een economisch en duurzaam perspectief en een goede bereikbaarheid voor toeristen en recreanten.

1.2 Wat wordt het voor een type plan?

Het Mobiliteitsplan wordt een strategisch plan. Het Mobiliteitsplan geeft in ieder geval antwoord op de volgende vragen:

1. Wat willen we bereiken? .
2. Wat zijn daarbinnen de speerpunten?
3. Welke kaders geven we daarvoor mee?
4. Wat hebben we daarvoor over?
5. Welke indicatoren houden we bij om effecten te bepalen?

Het Mobiliteitsplan is als volgt te karakteriseren:

- Het Mobiliteitsplan biedt kaders voor het realiseren van onze ambities. Het gaat hierbij om de samenhang en synergie met onder andere duurzaamheid, economische en ruimtelijke ontwikkeling, wonen, leefbaarheid en milieu, onderwijs, toerisme, recreatie en landschap.
- Het Mobiliteitsplan geeft handvatten voor een goede bereikbaarheid voor toerisme en recreatie.
- Het Mobiliteitsplan geeft richting aan de communicatie over het mobiliteitsbeleid, de rol van de lokale overheid en aan het maken

van investeringskeuzes. Tevens vormt het Mobiliteitsplan het kader voor de samenwerking met de private markt, andere overheden en cofinanciering (waaronder subsidies).

- Het Mobiliteitsplan geeft inzicht in de samenhang in het verkeerssysteem. Immers één wijziging van de verkeersfunctie voor een belangrijke weg kan verstrekkende gevolgen hebben het gehele verkeerssysteem: van de keuze voor de vervoerwijze tot het gebruik van wegen elders in de stad.
- Het Mobiliteitsplan heeft als planhorizon 2030. Daar waar mogelijk en nuttig geeft het een doorkijk over de periode daarna. De planhorizon is daarmee gelijk aan de planhorizon van de Mobiliteitsvisie van de Provincie Flevoland.
- Het Mobiliteitsplan speelt zich af op verschillende schaalniveaus (interregionaal, regionaal, stad, wijk en buurt). Het plan geeft richting aan regionale afstemming met de MRA, Vervoerregio, Rijk, provincie en omliggende gemeenten.

1.3 Het proces

Op 7 maart 2017 heeft de gemeenteraad de Startnotitie vastgesteld, waarin de volgende stappen zijn onderscheiden:

1. Vaststellen hoofdlijnen Mobiliteitsplan.
2. Opstellen conceptmobiliteitsplan.
3. Inspraak conceptmobiliteitsplan.
4. Vaststellen Mobiliteitsplan.

Aan een Mobiliteitsplan kan op vele wijzen invulling worden gegeven. Voordat het Mobiliteitsplan wordt opgesteld is het nodig om de koers op hoofdlijnen te bepalen. Deze hoofdlijnen vormen het fundament voor de Mobiliteitsvisie en de verdere uitwerking in de Mobiliteitsagenda.

De hoofdlijnen worden vastgesteld door de gemeenteraad. Daarna wordt het Mobiliteitsplan opgesteld en ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.



1.4 Vastgestelde kaders gebruiken

De beschikbare kaders die nog actueel zijn worden gebruikt in het Mobiliteitsplan. Deze staan in eerder vastgestelde beleidsplannen zoals bijvoorbeeld:

- Strategische visie Mobiliteit (Vervoerregio).
- Mobiliteitsvisie Provincie Flevoland.
- Structuurvisie Lelystad 2023.
- Kadernota Duurzaamheid.
- Woonvisie Lelystad 2016-2020.
- Verkeersvisie Buitengebied Lelystad actualisatie.
- Integraal Grootonderhoud Openbare Ruimte 2017-2021.



2 Ambities en opgaven

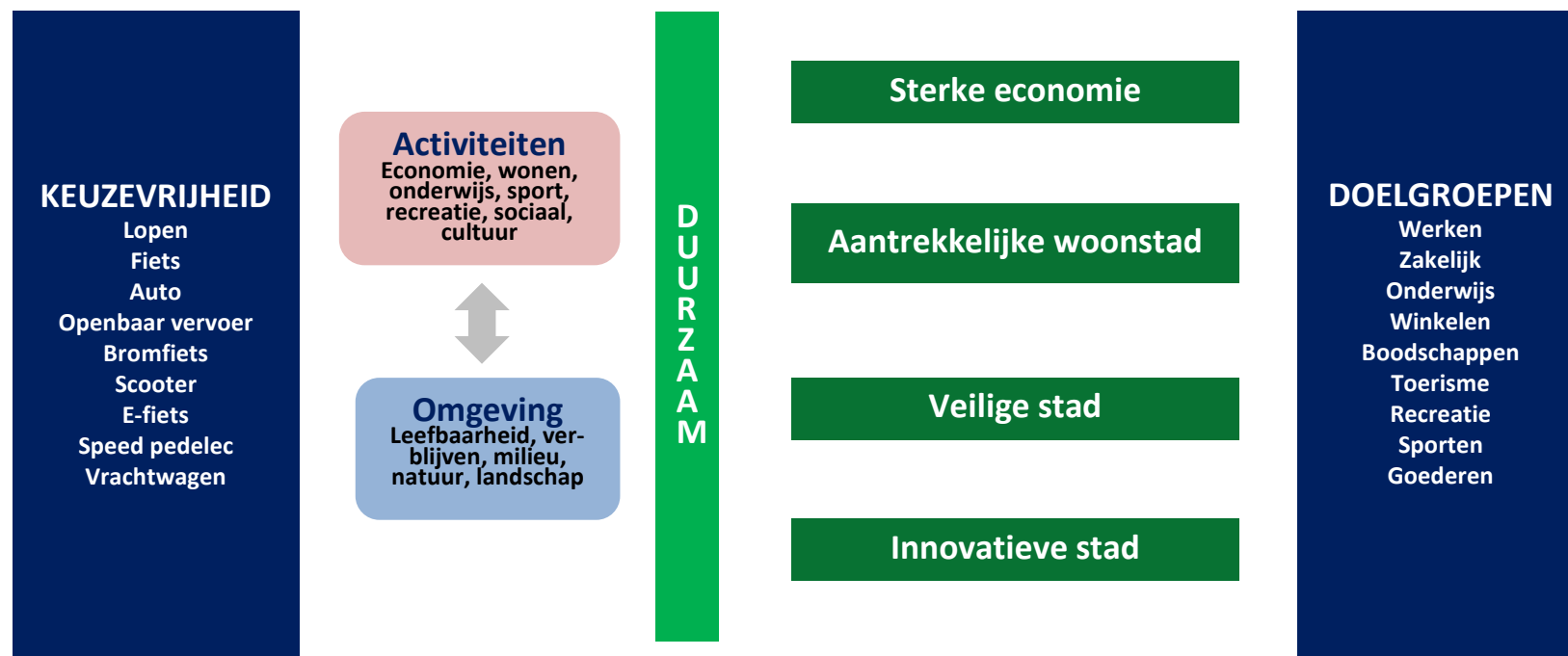
2.1 Trends en ontwikkelingen

Volgens het Centraal Planbureau leggen Nederlanders de komende decennia steeds meer kilometers af, per auto, trein en fiets. Ook het goederenvervoer en vervoer via de lucht groeien flink. Deze groei tekent zich af in alle scenario's. Naast deze groei is ook de vraag naar mobiliteit aan het veranderen. De mobiliteitsvraag wordt vergroot, maar is in de toekomst minder gekoppeld aan bezit door de opkomst van Mobility as a Service. Dit heeft invloed op het voorzieningenniveau. Mobility as a Service (MAAS) staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit inkoopt in plaats van te investeren in transportmiddelen.

Verkeer en vervoer is voorwaarde voor de ruimtelijk-economische ontwikkelingen en de mobiliteit van personen. Dat vraagt om een intensieve afstemming tussen het mobiliteitsbeleid en de andere beleidsvelden zoals economie, wonen en zorg & welzijn om tot goede oplossingen te komen. Deze afstemming moet concreet worden gemaakt voor de knooppunten op het gebied van economie, zorg en toerisme.



2.2 Ambities van de stad



Mobiliteit is het verplaatsen van personen en/of goederen. Dit is, met uitzondering van recreatief wandelen en fietsen, nooit een doel op zich. Mobiliteit staat ten dienste van een activiteit (bijvoorbeeld werken, wonen, sport, recreatie, sociaal, cultuur, leisure, onderwijs) die op een andere locatie wordt uitgevoerd. Maar Mobiliteit heeft helaas ook (negatieve) omgevingseffecten (milieu, ruimtebeslag, verkeersonveiligheid).

In het Mobiliteitsplan nemen de stad en de omgeving een centrale plaats in en wordt gezocht naar het daarbij best passende en haalbare mobiliteitssysteem en het gewenste mobiliteitsgedrag. Het Mobiliteitsplan moet aansluiten bij onze stedelijke ambities (zie ook hoofdstuk 0). We hanteren vier ambities die richtinggevend zijn voor het Mobiliteitsplan. Deze ambities zijn niet strijdig met elkaar, maar kunnen elkaar onderling juist versterken.

Voor het Mobiliteitsplan zijn de volgende vier ambities richtinggevend:

1. Sterke economie
2. Aantrekkelijke woonstad.
3. Verkeersveilige stad.
4. Innovatieve stad.

Ambitie: Sterke economie

We hebben in onze stad een aantal economische centra:

- Luchthaven.
- Flevokust Haven
- Bedrijventerreinen
- Stadshart.
- Bataviastad.
- De toeristische knooppunten en parels.

Voor het economisch functioneren is bereikbaarheid van de economische centra een voorwaarde. De gewenste bereikbaarheidskwaliteit verschilt per doelgroep, per schaalniveau en per vervoerwijze.

Voor sommige verplaatsingen zijn er keuzemogelijkheden wat betreft de vervoerwijze. Daarin kunnen we wel accenten leggen die samenhangen met duurzaamheid, leefbaarheid en het schaalniveau. Zo is de fiets op de korte afstand kansrijk in het woon-werkverkeer, maar niet op de lange afstand of voor reizigers die een vliegreis gaan maken. De bereikbaarheidsprincipes zijn weergegeven in het volgende schema.

Accenten bereikbaarheid economische centra Lelystad								
Locatie	Doelgroep	Schaalniveau			Vervoerwijze			
		Boven-regio-naal	Regio-naal	Lokaal	Fiets	OV keten	Auto Vracht-auto	Boot
Luchthaven	Reizigers							
	Werknemers							
	Bezoekers							
	Vrachtvervoer							
Bedrijventerreinen	Werknemers							
	Bezoekers							
	Distributie							
Stadshart	Werknemers							
	Bezoekers							
	Distributie							
Bataviastad	Werknemers							
	Bezoekers							
	Distributie							
Toeristische knooppunten en parels	Werknemers							
	Bezoekers							

Zeer belangrijk
Belangrijk

Ambitie: Aantrekkelijke woonstad

Als rode draad door het mobiliteitsbeleid loopt duurzaamheid. Klimaatvraagstukken op het mondiale schaalniveau, in combinatie met technologische ontwikkelingen en innovatie, maken het nodig en mogelijk om een transitie in te zetten naar andere brandstoffen of energiebronnen.

Het mobiliteitsbeleid moet bijdragen aan een aantrekkelijke stad. In een duurzame en gezonde stad is het prettig, wonen, werken en recreëren. Dit trekt investeringen (bedrijven), bewoners en bezoekers aan. Dat is belangrijk voor het (economisch) draagvlak van voorzieningen en de sociale structuur.

Het is de kunst om te kunnen blijven voorzien in de (groeierende) mobiliteitsbehoefte op een zo duurzaam mogelijke wijze en tevens zodanig dat de kwaliteiten van de stad worden behouden en versterkt.

Onze actieve rol op het gebied van duurzame mobiliteit ligt vooral op:

- Het aanbieden van een aantrekkelijk fietsklimaat voor alle doelgroepen: werken, onderwijs, winkelen, toerisme en recreatie.
- Als concessieverlener inzetten op innovatief en zero-emissie openbaar vervoer.

Volgens het op 15 april 2016 door het Rijk en de vervoersautoriteiten getekende Bestuursakkoord zijn uiterlijk 2025 alle nieuw instromende bussen emissievrij aan de uitlaat (tank-to-wheel).

- Meewerken aan het bieden van mogelijkheden voor het opladen van elektrische voertuigen, innovatieve distributie en deelsystemen (auto, fiets).

Een aantrekkelijke woonstad betekent ook dat de hinder, die veroorzaakt wordt door verkeer, beperkt wordt. Het gaat daarbij om leefbaarheidsaspecten zoals geluid, emissie, barrièrewerking, sluisverkeer en parkeeroverlast. Vooral in de woonomgeving is het de ambitie om deze negatieve aspecten te beperken. Dat vraagt om een goede ordening van het gemotoriseerd verkeer: bundelen en doorstromen in hoofaders, aanpassen in de woonomgeving en het bieden van voldoende passagepunten op de hoofdassen.



Ambitie: Verkeersveilige stad

Ieder verkeersongeval is er één te veel. De fysieke scheiding van het hoofdwegennet met het langzame verkeer biedt veilige oversteekmogelijkheden. Anderzijds zijn hoge snelheden op onze hoofdwegen mogelijk. In het geval van een ongeval is de afloop dan vaak ernstig.

Over het verloop van het aantal verkeersongevallen in de afgelopen jaren kunnen geen betrouwbare uitspraken worden gedaan. Dit komt doordat de wijze waarop verkeersongevallen zijn geregistreerd ingrijpend is gewijzigd.

Op basis van de beschikbare gegevens kunnen wel enkele uitspraken gedaan over risicogroepen onder verkeersdeelnemers en locaties. Circa 80% van de verkeersslachtoffers valt op gemeentelijke wegen, circa 12% op provinciale- en overige wegen en circa 8% op de A6.

Van de verkeersslachtoffers is 42% een bromfietser, fietser of voetganger. Van de slachtoffers valt 23% in de leeftijdscategorie 12-24 jaar

De verkeersveiligheid blijft te allen tijde een speerpunt van het mobiliteitsbeleid. Ongevallen zijn nooit voor 100% uit te sluiten maar we zetten wel in op het verminderen van het aantal en de ernst van de ongevallen. Lelystad sluit zich aan bij het nationale verkeersveiligheids-credo “Maak van de 0 een punt”.



Ambitie: Innovatieve stad

De technologische ontwikkelingen bieden vele nieuwe mogelijkheden, die bijdragen aan bereikbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid. Wij willen daar zoveel mogelijk gebruik van gaan maken. Dat draagt tevens bij aan onze identiteit als vooruitstrevende stad en zet Lelystad op de kaart.

In het Mobiliteitsplan wordt concreet benoemd welke innovatieve wegen we inslaan. Wij gaan de kansen beoordelen, onder andere op het gebied van:

- Smart Mobility: met digitale technieken en communicatiemiddelen slimmer en efficiënter omgaan met mobiliteit.
- Infrastructuur en duurzame energie.
- Elektrisch rijden.
- Autonoom rijdend openbaar vervoer.
- Parkeergemak (auto en fiets).
- Dienstverlening voor bezoekers.
- Verkeersmanagement.
- Routekeuze en –informatie.

2.3 Opgaven in de stad

In de komende jaren zijn er diverse opgaven te benoemen die een directe relatie hebben met ons toekomstige mobiliteitsbeleid en dus met het Mobiliteitsplan.

Deze opgaven zijn opgenomen in de volgende tabel waarin tevens is aangegeven of er een (sterke) relatie bestaat met één of meerdere ambities.

In het kader van de inventarisatie is ook een consultatie uitgevoerd. Deze is schriftelijk uitgevoerd met uitzondering voor de raadsleden waarmee een 'BOT-sessie' heeft plaatsgevonden. De resultaten consultatie en BOT-sessie zijn samengevat in bijlage 1.

	Thema	Opgaven	Economie Bereikbaar	Woonstad Duurzaam, leefbaar	Verkeers- veilig	Innovatief
Ruimte en demografie	Woningbouw	Nieuwe wijken zoals de Warande moeten worden aangesloten op de verkeersnetwerken (auto, fiets openbaar vervoer). Beoordeeld moet worden wat de gevolgen zijn voor de extra belasting van het hoofdwegennet.				
	Schoolcampus	Een grotere concentratie van leerlingen betekent vooral: een 'ster-net' van fietsroutes naar de scholenlocatie, verkeersveiligheid en verbindingen per openbaar vervoer				
	Vergrijzing	Het aandeel ouderen neemt toe. Dit vraagt om extra aandacht voor de verkeersveiligheid, het zelfstandig kunnen blijven verplaatsen in de woonomgeving en per openbaar vervoer en toegankelijkheid voor personen met een beperking (inclusieve samenleving).				
Economie	Luchthaven	De ontwikkeling van de luchthaven heeft een groei van verkeersstromen tot gevolg: reizigers, werknemers en goederen. De luchthaven moet worden aangesloten op de verkeersnetwerken en verbonden met het station. Voor de reizigers is betrouwbaarheid belangrijk. Beoordeeld moet worden wat de gevolgen zijn voor de extra belasting van het hoofdwegennet.				
	Flevokust Haven	De haven is onder andere een overslagpunt. Dit vraagt om een goede verbinding met het hoofdwegennet.				

	Thema	Opgaven	Economie Bereikbaar	Woonstad Duurzaam, leefbaar	Verkeers- veilig	Innovatief
	Bataviastad	Het aantal bezoekers blijft groeien. Aandachtspunten zijn de regionale bereikbaarheid per auto, de OV-ontsluiting, de fietsroutes (vooral voor werknemers) en het voorkomen van verkeersoverlast.	●	●		●
	Stadshart	Bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen is belangrijk evenals klant-vriendelijke parkeren.	●			●
Toerisme	Knooppunten en parels	Toerisme en recreatie gaan groeien. Het aanbod in en rond Lelystad wordt aantrekkelijker en groter. Van de ander kant neemt de vraag toe ten gevolge van de vergrijzing. Het aantal personen met vrije tijd neemt toe. De knooppunten en parels moeten onderling goed verbonden zijn maar van buitenaf en binnenuit eveneens goed te bereiken met auto, fiets en openbaar vervoer. Gemak speelt een belangrijke rol. Voor de Markerwadden is teven vervoer over water belangrijk.	●			●
Duurzaam- heid	Elektrisch rijden	Elektrisch rijden (of waterstof) heeft de toekomst. Dat geldt voor alle vervoerwijzen en nieuwe technieken (bijvoorbeeld speed pedelec). Oplaadfaciliteiten zijn essentieel.		●		●
Technolo- gie en digi- talisering	Deeleconomie	Digitalisering maakt het delen van vervoermiddelen gemakkelijker. De kansen liggen op het vlak van deelauto's en deelfietsen.		●		●
	Autonome voertuigen	Autonoom rijden in de stad door auto's is nog ver weg (minimaal 2050). Dat geldt niet voor het openbaar vervoer. Daar liggen kansen op het gebied van comfort, betrouwbaarheid en efficiëntie. Wel wordt de haalbaarheid onderzocht naar een live testomgeving autonoom rijden bedrijventerrein Lelystad Airport Businesspark (LAB) in samenwerking met <u>Applus IDIADA</u> en TASS International.		●		●
	Drones	De techniek is volop in beweging. Toepassingen zijn mogelijk op het gebied van monitoring, onderzoek, verkeersmanagement, pakket-bezorging.				●



3 Hoofdlijnen Mobiliteitsplan

Wegverkeer (auto, vrachtverkeer)

Inleiding	De drager van het lokale wegennet en voor de economische bereikbaarheid is de Buitenring. Een goed functionerende Buitenring draagt tevens bij aan de leefbaarheid in de stad (door de bundeling) en de verkeersveiligheid.
Hoofdlijnen	1) Voor een goede stedelijke bereikbaarheid is het ongewenst dat het doorgaande interregionale verkeer gebruik maakt van de lokale wegen in de stad, waaronder de Buitenring. 2) Een verplaatsing tussen verschillende stadsdelen moet sneller zijn over de Buitenring dan 'binnendoor'. 3) Lelystad zet in op de realisering van de A23: de verbinding van A(Ikmaar) tot Z(wolle).
Toelichting	De economie van Lelystad ontwikkelt zich in rap tempo. Dat vraagt om goede bereikbaarheid van de stad. Het Lelystadse wegennet moet voorzien in die bereikbaarheid en daarvoor voldoende capaciteit bieden. Dat vraagt om bijsturing, bijvoorbeeld om ervoor te zorgen dat wegen als de Larserdreef de economische centra bereikbaar houden. Dit vraagt vrijwel zeker om aanpassingen aan het hoofdwegennet. Daarbij wordt gezocht naar de beste verdeling van het doorgaande (inter)regionale verkeer, het stedelijk verkeer en de verkeersstromen naar de economische centra ondersteund door verkeersmanagement en beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag. Het inzetten van innovatieve oplossingen en maatregelen biedt extra kansen en helpt om Lelystad op de kaart te zetten. Met de aanpak volgens de hoofdlijnen bereiken we dat het interregionale verkeer, het stedelijke verkeer en het binnenstadverkeer worden gescheiden. Voor het bereiken van een optimale verdeling van het lokaal en doorgaande regionale verkeer kan het nodig zijn om het aantal aansluitingen aan de A6 uit te breiden en een andere routekeuze te realiseren door op alle wegen van de Buitenring 70 km/u. in te stellen. Voor de verschillende perioden van de week (spits, daluren, zaterdagmiddag) wordt in het Mobiliteitsplan de gewenste doorstroomkwaliteit gedefinieerd: 1. Op de Buitenring. 2. Voor de verbindingen van buitenaf naar de Buitenring. 3. Voor de verbindingen van buitenaf naar de economische centra en toeristische knooppunten. 4. Voor de verbindingen vanaf de Buitenring naar het Stadshart.

Openbaar vervoer

Inleiding

Het openbaar vervoer heeft een bereikbaarheidsfunctie (economische centra) en een sociale functie (toegankelijkheid voorzieningen, sociale contacten en ontmoeten). Dat stelt verschillende eisen aan het openbaar vervoer. Voor de bereikbaarheidsfunctie, op (inter)regionaal niveau zijn vooral betrouwbaarheid en snelheid belangrijk zodat het openbaar vervoer een serieus alternatief is voor de auto. In de stad gaat het voor de sociale functie vooral om de beschikbaarheid en toegankelijkheid. Daarnaast vraagt de aansluiting van de verschillende modaliteiten in de first en last mile aandacht ten aanzien van betrouwbaarheid, aansluiting van voorzieningen en communicatie.

Hoofdlijnen

- 4) Het OV is een integraal onderdeel van het totale mobiliteitsaanbod en moet op efficiënte wijze aansluiten bij de maatschappelijke behoefte.
- 5) We zetten in op hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen vanuit Lelystad met de regio en belangrijke steden met Station Lelystad Centrum als lokaal en regionaal knooppunt.
- 6) We willen het OV beter te laten inspelen op verschillende reizigersbehoeften in de stad door:
 - snelle verbindingen vanuit de verder weg gelegen wijken naar het centrum;
 - een hoogwaardig servicenet door de verschillende wijken
 - snelle verbinding tussen station Lelystad Centrum en Lelystad Airport
 - maatwerk voor toeristische attracties
 - vormen die worden gedragen door burgerparticipatie waar geen geschikte oplossing is met regulier openbaar vervoer.
- 7) Het openbaar vervoer moet betrouwbaar, laagdrempelig en toegankelijk zijn (inclusieve samenleving conform het VN-verdrag, Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte, Wet toegankelijkheid openbaar vervoer).

Toelichting

Omdat het openbaar vervoer niet overal tot voor de deur kan komen is de combinatie van openbaar vervoer met de (e-)fiets belangrijk. Dat geldt vooral voor de bedrijven- en recreatielocaties die (gedeeltelijk) op een grote loopafstand van een OV-halte liggen. Voor de 'first and last mile' zijn fietstentstellingen en/of deelsystemen nodig, bij de uitstaphalte, om de verplaatsing van deur tot deur per openbaar vervoer mogelijk te maken. Innovatieve toepassingen (zoals autonoom rijden) en "Mobility As A Service" (MAAS) zijn zowel voor het verbindende (snelle) netwerk als voor het ontsluitende (sociale) netwerk toekomstopties. Het ontsluitende (sociale) netwerk zal zich, in tegenstelling tot het verbindende netwerk, ontwikkelen naar een vraaggericht netwerk. Waar daarvoor geen geschikte oplossing is met regulier openbaar vervoer, wordt medewerking verleend aan vrijwilligersprojecten, zoals "De Opstap", Auto-Maatje (ANWB) en buurtbusprojecten. Het station Lelystad-Zuid (bediening met Sprinters) blijft op onze ontwikkelingsagenda staan.



Fiets en bromfiets

Inleiding

Zoals opgenomen in de Nota Fietsen wordt ingezet op verleiden tot meer gebruik van de fiets. Dat draagt bij aan de leefbaarheid, duurzame mobiliteit, de gezondheid van de bewoners en de bereikbaarheid (ook voor het economisch weggebonden verkeer). De stad en infrastructuur lenen zich voor het verder ontwikkelen van een uitstekend fietsklimaat. Meer fietsers trekken betekent dat ingezet moet worden op extra kwaliteit: comfort, oriëntatie, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, directheid, lekker doorrijden en een aangename beleving van de omgeving.

Hoofdlijnen

- 8) Ons hoofdfietsnetwerk moet bestaan uit directe comfortabele verbindingen tussen de regionale kernen, de woonwijken, het Stadshart, de bedrijventerreinen, Bataviastad, Lelystad Airport, de toeristische knooppunten en parels, de onderwijsvoorzieningen en het MC Zuiderzee.
- 9) Het recreatief-toeristische fietsnetwerk moet aantrekkelijke verbindingen bieden naar en tussen de natuurgebieden, de toeristische knooppunten, bezienswaardigheden in en rond de stad en verbindt de recreatieve knooppunten onderling.
- 10) Voor de fietser wordt omrijden en verliestijd door wachten en zoeken voorkomen.
- 11) Voor de bromfietzers wordt ingezet op goede, duidelijke en veilige routes.
- 12) Fietsgebruik wordt gestimuleerd door middel van gebruikersvriendelijke stallingsvoorzieningen bij OV-haltes en stations, in het Stadshart, bij publiekstrekkers en natuurgebieden.

Toelichting

Lelystad leent zich uitstekend voor het gebruik van de (e-)fiets. Vrijwel wel alle verplaatsingen binnen de stad zijn korter dan 10 km. Toch is er nog de nodige winst te behalen doordat hier en daar omgereden moet worden. Door de toename van het bezit van de e-fiets, zit de fiets in de lift zowel in het woon-werkverkeer als recreatief. Dat sluit uitstekend aan bij de onze duurzaamheidsambities. De fiets is net als de auto een kostbaar bezit. Comfortabele en veilige stallingsvoorzieningen zijn dan ook een must om een toename van het fietsgebruik te bereiken.

Voor voetganger: zie paragraaf **Duurzaam en gezond**.

Gastvrijheid

Inleiding Lelystad wil een gastvrije stad zijn voor haar bewoners en bezoekers.

Hoofdpijnen

13) Gastvrijheid voor onze weggebruikers bieden wij door:

- a. Aantrekkelijke fietsroutes.
- b. Oriëntatiemogelijkheden en herkenbaarheid voor automobilisten en fietsers.
- c. Uitnodigende service voor recreanten en toeristen.
- d. Klantvriendelijk parkeren (betalingsgemak, informatie, tarievenstructuur).
- e. Toegankelijkheid voor personen met een beperking.

Toelichting

De wijze waarop de stad bereikbaar is, de onderlinge toeristische gebieden met elkaar verbonden zijn en de toeristische informatie (digitaal) ontsloten is, is van groot belang voor het gemak en daarmee met de beleving van bezoekers. De toeristische ruit verdient speciale aandacht met de verbindingen voor fiets, e-bike en auto. Daarmee beschikt de stad niet alleen over leuke fietsroutes maar zijn ook interessante en duidelijke routes te maken die langs diverse aantrekkelijke locaties voeren.



Leefbaarheid

Inleiding

Het kunnen verplaatsen is een voorwaarde voor een levendige bloeiende stad. Verkeer moet echter geen versturende factor worden.

Hoofdlijnen

- 14) Het autoverkeer bundelen we zoveel mogelijk op de Buitenring, zodat de verblijfsgebieden zo min mogelijk worden belast door het gemotoriseerde verkeer. Op de Buitenring staat de doorstroming centraal, maar verkeersveiligheid en oversteekbaarheid zijn eveneens voorwaarden.
- 15) Het Stadshart en het stationsgebied zijn verblijfsgebieden. Net als in de woonwijken hoort daar, waar mogelijk, geen doorgaand gemotoriseerd verkeer thuis.
- 16) De verblijfsgebieden zijn het domein van het langzame verkeer en het bestemmingsverkeer. Het gemotoriseerde verkeer schikt zich naar de omgeving en de overige verkeersdeelnemers.

Toelichting

De (vracht) auto draagt bij aan de individuele verplaatsingsmogelijkheden en de economische ontwikkeling. Het gemotoriseerde verkeer kan echter ook een negatieve invloed hebben op de kwaliteit van de stad. Door het autoverkeer te bundelen op de Buitenring, de A6 en de regionale verbindingen kunnen we de omgevingseffecten van het verkeer in de stad verminderen. Voor aantrekkelijk wonen, werken en verblijven is een goede balans essentieel tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid, waarbij het één niet ten koste hoeft te gaan van het ander. Bereikbaarheid met de auto, verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en leefbaarheid in de woonomgeving hebben een onderlinge samenhang.



Duurzaam en gezond

Inleiding

De duurzame stad heeft de toekomst: het kan schoner en zuiniger en het gebruik van duurzame energie neemt toe. De rol van de gemeente ligt vooral op het vlak van het bevorderen van het gebruik van de fiets, het introduceren van zero emissie openbaar vervoer, partner voor het faciliteren van oplaadmogelijkheden voor elektrische auto's, het stimuleren van het gebruik van deelauto's en het opzetten van deelsystemen voor de fiets en niet te vergeten aantrekkelijke loop- en wandelroutes.

Hoofdpijnen

- 17) We geven een impuls aan het fietsgebruik door in te zetten op de volgende kwaliteitsfactoren: samenhang en continuïteit, directheid, een aantrekkelijke omgeving, duidelijke inrichting van routes inclusief bewegwijzering, comfort, veiligheid en stallingsvoorzieningen.
- 18) Op wijkniveau zetten wij in op directe en veilige looproutes naar de voorzieningen, zoals winkels, zorg, onderwijs en openbaar vervoer.
- 19) In de stad zetten we een aantrekkelijk netwerk op van wandelroutes die de stad, de publiekstrekkingen, de toeristische knooppunten en de natuurgebieden aan elkaar schakelen.
- 20) We zetten zo veel mogelijk in op toegankelijkheid en obstakelvrije looproutes en openbare ruimte voor personen met een beperking.
- 21) We faciliteren een elektrische toekomst: we zetten in op een toename van het gebruik en bezit van de e-fiets, de e-auto en zero-emissie openbaar vervoer.

Toelichting

De fiets is het duurzame vervoermiddel 'avant la lettre'. Op het gebied van duurzame mobiliteit heeft de gemeente vooral een rol op het gebied van het bevorderen van het fietsgebruik door te zorgen voor een uitstekend fietsklimaat. Ondanks dat Lelystad een uniek fietsnetwerk heeft, blijft het fietsgebruik achter bij andere steden. Dit komt mogelijk door de structuur van de stad. En niet te vergeten: de infrastructuur voor het autoverkeer is uitstekend, waardoor de vertragingen voor het autoverkeer beperkt blijven en het gebruik van de auto, ook voor korte ritten, aantrekkelijk is. In potentie zijn de ingrediënten aanwezig om het fietsaandeel te vergroten. Vrijwel alle verplaatsingen binnen de stad liggen binnen een hemelsbrede afstand van 6,5 kilometer. Dat is goed te fietsen en zeker met een elektrische fiets. Meer fietsen draagt niet alleen bij aan een schonere stad, maar ook aan de gezondheid.

In verband met de vergrijzing en voor een levensloopbestendige woonomgeving zetten we in op toegankelijkheid en obstakelvrije looproutes voor personen met een beperking (inclusieve samenleving conform het VN-verdrag, Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte, Wet toegankelijkheid openbaar vervoer).

Lopen is de meeste elementaire en duurzame vorm van mobiliteit. Meer bewegen betekent minder risico's op welvaartsziekten en daardoor minder economische en maatschappelijke kosten. Een omgeving die uitnodigt tot 'sportief en recreatief' lopen, draagt bij aan de gezondheid.

Deelsystemen krijgen eveneens een belangrijke rol. De deelauto is een aantrekkelijk alternatief zijn voor de (tweede) eigen auto. Op dit vlak is samenwerking met aanbieders nodig. Voor de deelfiets liggen de kansen op het vlak van aanvulling op openbaar vervoer ('first and last mile') en het gebruik in de recreatieve en toeristische sector.

Verkeersveiligheid

Inleiding

Ieder ongeval is er één te veel. Als wegbeheerder wordt ingezet op duurzaam veilige inrichting, educatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving.

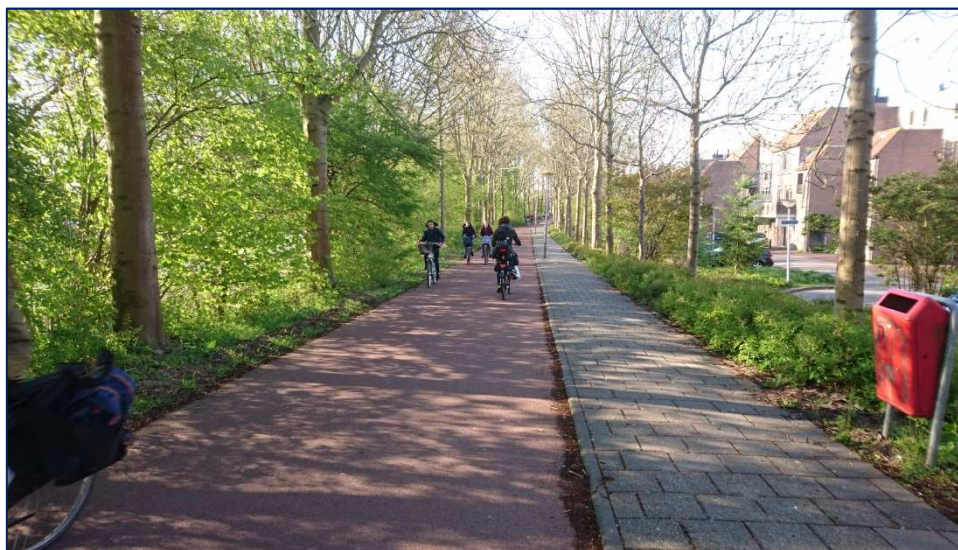
Hoofdpijnen

22) We zetten in op de volgende speerpunten en doelgroepen:

- a. Verkeerseducatie: verkeersvoorlichting op scholen en aan kwetsbare doelgroepen, verkeersexamen in basisonderwijs.
- b. Verkeershandhaving: handhaving op snelheid, rood licht, alcohol, autogordel, smartphonegebruik.
- c. Risicovolle situaties: gerichte aanpassingen van locaties waar regelmatig (ernstige) ongevallen plaatsvinden.
- d. Veiligheid op de hoofdwegen: risico's en ernst van ongevallen verminderen.
- e. Veiligheid in de verblijfsgebieden: directe en veilige looproutes, geen doorgaand gemotoriseerd verkeer
- f. Kwetsbare verkeerdeelnemers: schoolroutes, oversteekvoorzieningen, personen met een beperking, ouderen.

Toelichting

Verkeersonveiligheid heeft vele achterliggende oorzaken. Daarom is het nodig om breed in te zetten op de speerpunten en doelgroepen waar de meeste winst te behalen is.



Innovatie

Inleiding

De technologische ontwikkelingen (energie, voertuigtechnieken) en de digitalisering gaan in een razend tempo. Het zou mooi zijn als de gemeente Lelystad op een aantal fronten voorop loopt. Dat zet de stad in de schijnwerpers en draagt bij aan een goed imago van de stad.

Hoofdpijnen

23) Bij alle ontwikkelingen en projecten beoordelen we de mogelijkheden van innovatieve toepassingen en zetten die in waar dat zinvol is.

Toelichting

Nieuwe toepassingen, die mogelijk ook voor onze stad inzetbaar gaan worden, zijn bijvoorbeeld:

- Autonoom rijdend openbaar vervoer.
- Energieleverende infrastructuur.
- Zelfvoorzienende (energie) verkeersvoorzieningen zoals bewegwijzering, verlichting, verkeersregelinstallaties, parkeerautomaten.
- Verwarmde fietspaden (bijvoorbeeld hellingen) op zonne-energie.
- Hergebruik van alternatieve materialen voor fiets- en voetpaden zoals biocomposiet.
- Slimme ledverlichting.
- Klantvriendelijke parkeersystemen (betalingsgemak, informatie).
- De inzet van drones voor bijvoorbeeld verkeersmonitoring.
- Intelligente verkeersregelinstallaties (interactief met weggebruikers).
- Lelystad Airport Businesspark als testterrein voor autonome voertuigen



Efficiëntie: slim en afgewogen investeren in verkeersareaal

Inleiding

Vooruit kijken betekent ook investeren. Met mobiliteitsvoorzieningen en infrastructuur is veel geld gemoeid. Dat dwingt tot scherpe keuzes, efficiëntie en innovaties zodat de toekomst betaalbaar blijft. Wij hanteren vier efficiëntiesporen: selectief investeren in het verkeersareaal, efficiënt onderhoud, efficiënt openbaar vervoer, efficiënt gebruik van parkeervoorzieningen.

Toelichting

Voorbeeld van het stappenplan voor het selecteren van de meest gewenste aanpak voor een knelpunt. Daarnaast is het nodig om projecten onderling te prioriteren.

In delen van de stad moet de infrastructuur worden aangepast of uitgebreid. Dat vergt naast investeringen extra onderhoud. We zetten in op het compenseren van deze extra onderhoudskosten door waar dat kan het openbaar areaal aan infrastructuur te verminderen. We willen de vraag om en het aanbod aan infrastructuur scherp en efficiënt op elkaar afstemmen door gebruik en functie van weginfrastructuur in de stad af te zetten tegen de het gebruik, nu en in de komende decennia. In het Mobiliteitsplan komt aan de orde waar kansen daarvoor aanwezig zijn en op welke wijze daar een goede invulling aan gegeven kan worden.

Voor het openbaar vervoer wordt ingezet op:

- Snelle hoofdverbindingen (kernnet) met een hoge kostendekkingsgraad.
- Kostenbesparingen door de inzet van autonoom rijdende voertuigen daar waar de infrastructuur daarvoor geschikt is.
- Een vraaggericht servicenet, in plaats van een aanbodgericht, systeem (het voorkomen van het rijden met lege bussen).

Kwaliteitscriteria definiëren



Probleemdefinitie: toetsen en knelpunten benoemen



Oplossen door benutten (mobiliteits- en/of verkeersmanagement) en duurzame innovatieve toepassingen



Als dat niet voldoende is dan: aanpassen van bestaande voorzieningen



Als dat niet voldoende is: nieuwe voorzieningen

Bijlage 1: Overzicht inbreng consultatie

	Wie	Vraagstukken, ambities (samengevat) ingebracht door overheden, organisaties, stakeholders en raadsleden
Overheden	Gemeente Almere	Capaciteit A6, A27, vrachtvervoer per spoor, openbaar vervoer, regionale fietsroutes, fietsroute Oostvaarderdijk, Nationaal Park Nieuw Land, Smart Mobility, knooppuntontwikkeling.
	Gemeente Dronten	Verbindingen luchthaven en haven Flevokust, OV-verbinding Swifterbant, uniformiteit in het buitengebied, meer duidelijkheid voor bromfietser en scooter.
	Gemeente Hoorn	A23, OV Markerwaarddijk, knooppunt Lelystad.
	Gemeente Urk	Rechtstreekse OV-verbinding naar Lelystad.
	Metropoolregio Amsterdam (MRA)	Enkele speerpunten uit de Strategische Visie Mobiliteit: stimuleren lopen en fietsen, verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit, oplaadinfra, zero-emissie openbaar vervoer, meer ruimte voor fiets en voetganger, verminderen barrièrewerking.
	Rijkswaterstaat	Vraagt naar visie en standpunten over: Warandedreef, aansluiting 10B op A6, bereikbaarheid Oostvaardersplassen, Trintelzand, luchthaven, Flevokust, functie van de Markerwaarddijk, kwaliteitsnet goederenvervoer, veiligheid scheepvaart, energie neutrale netwerken.
Organisaties	ANWB	Elektrisch rijden, duurzame mobiliteit, verbinding over water (Amsterdam – Almere, betrek hierbij Park Nieuw Land), fietser voorrang op rotondes binnen bebouwde kom, scheiding fiets-auto op N701, alternatieve fietsroutes voor Torenvalkweg, ouderen, luchthaven, stations-omgeving, extra aansluiting A6, openbaar vervoer naar luchthaven, capaciteit wegennetwerk (waaronder rotondes).
	Fietsersbond	Uitvoering hoofdfietspadennetwerk, uitbreiding fietspaden langs de dreven, directheid van fietsroutes, uitnodigend inrichten van fietsvoorzieningen en meer ruimte, fietsbruggen vervangen door tunnels, comfortabele verharding (beton, bitumen), inzetten duurzaam vervoer: (lig)fiets, velomobiel, E-fiets.
	GOL	Legt accent op inclusieve samenleving, bereikbaarheid en toegankelijkheid, veiligheid.
	Hulpdiensten	Er zijn te weinig aansluitingen aan de A6, de Larserdreef raakt overbelast.
	Milieudefensie	Bereikbaarheid voor de fiets is afhankelijk van voorrang, directheid, ruime dimensionering, stallingen (kwalitatief en kwantitatief), aanleggen ontbrekende schakels. Denk ook aan vervoer over water en door de lucht. De weginrichting dient in overeenstemming te zijn met de maximum snelheid. Voor de verkeersveiligheid is 'vergevingsgezinde' infrastructuur belangrijk. Zorg voor meer fietsgebruik en gebruik van duurzame energie en een gastvrije inrichting voor het langzame verkeer en deel de dreven opnieuw in. Verplicht overstappen in Almere (trein) moet worden teruggedraaid. In het algemeen: stimuleren gebruik fiets en openbaar vervoer, stallingsvoorzieningen in het Stadshart, geen uitbreiding van infrastructuur richting vliegveld zolang niet duidelijk is dat het vliegveld intensief gebruikt gaat worden.
	Staatsbosbeheer	Bereikbaarheid Oostvaardersplassen, Torenvalkweg problematisch, routes rondom de Oostvaardersplassen.
	VVN	Zorg dat alle verkeersmaatregelen die gedaan worden in overeenstemming met landelijke normen en wetgeving worden uitgevoerd.
BOT	Diverse raadsfracties	Houd rekening met waarde van groene en ruime stad, nachtnet trein, distributie van pakketjes, hoofdstromen goederenvervoer, uniformiteit in maximum snelheid op dreven, drevenstructuur, E-fietsen, voetgangers en wandelaars, knelpunten verkeersveiligheid, elektrisch openbaar vervoer, geen doorgaand regionaal verkeer dwars door de stad, innovatie (bijvoorbeeld drones).

