

Lelystad: één van de beste fietssteden

Rapport bij Plan van aanpak Fietsen in Lelystad

Participatie-onderzoek 2023

Jesper Keur, Lotte Rijsman, Sjors van Duren

Januari 2024

Inhoud

1.	Inleiding.....	4
2.	Doelgroepen.....	11
3.	Thema's.....	17
4.	Maatregelen.....	23
5.	Resultaten participatie.....	45

Leeswijzer

- Eerst wordt in de inleiding het participatie-traject toegelicht.
- Daarna lichten we de verschillende doelgroepen toe die we hebben geïdentificeerd.
- Vervolgens gaan we in op de hoofdresultaten van het participatie-onderzoek en verschillende thema's die daaruit naar voren zijn gekomen.
- Daarna worden de maatregelen toegelicht die volgen op de verbeterpunten uit het participatie-traject en eerdere beleidsdocumenten.
- Tenslotte worden de resultaten uit het participatie-onderzoek met data-analyse gepresenteerd.

1. Inleiding

Aanleiding en doel

De gemeente Lelystad heeft in 2015 de nota Fietsen in Lelystad vastgesteld. Daarin zijn, op basis van het toenmalige ambitieniveau, uitgangspunten uitgeschreven. Dit document vormt tot nu toe het kader voor het fietsbeleid in Lelystad. Daarnaast is in 2020 de Mobiliteitsvisie voor heel Lelystad vastgesteld. In deze visie wordt de mobiliteit als geheel beschouwd, waarbij in de mobiliteitsagenda ook de fiets is uitgewerkt. Wanneer we belangrijkste punten uit de twee documenten combineren, zien we 5 thema's waar Lelystad zich op focust op het gebied van fiets:

Prettig fietsen

(sociale)
Veiligheid

Herkenbaar, direct
en logisch netwerk

Fietsparkeren

Fietsgebruik
verhogen

Aanleiding en doel

In het raadsakkoord 2022-2026 wordt het ambitieniveau voor Lelystad verhoogd om in 2026 bij de beste fietssteden van Nederland te horen. Het eerdere knelpuntenonderzoek verkeersveiligheid, dat werd uitgevoerd tijdens vorige raadsakkoord, is specifiek gekeken naar de fysieke infrastructuur. Hoewel er verbeterpunten zijn, bleek uit dat onderzoek dat de verkeersveiligheid voor fietsers in Lelystad al goed is. Als Lelystad één van de beste fietssteden wil worden, dan moet de aandacht op meer liggen dan alleen fysieke aspecten en verkeersveiligheid. Daarom is in 2023 een participatie-onderzoek uitgevoerd over uiteenlopende fietsonderwerpen, waaronder ook fietsbeleving. Daarin werd de Lelystedeling nadrukkelijk betrokken.

In het participatie-onderzoek hebben we de belangrijkste thema's en doelgroepen geïdentificeerd om het fietsgebruik in Lelystad te verhogen. Deze vormen een verrijking op de thema's die al uit de bestaande documenten waren gekomen.

Aanleiding en doel

De hernieuwde doelstelling heeft geleid tot het participatie-onderzoek. Het thema 'fietsgebruik verhogen' uit eerdere documenten is verwerkt in de doelstelling.

Lelystad één van de beste fietssteden

meer Lelystedelingen **vaker** op de fiets

Participatietraject

- Het participatietraject bestond uit een fysiek deel (gesprekken voeren op de markt) en een digitaal deel (enquête).
- Er zijn veel reacties geweest en we hebben gemerkt dat het onderwerp fiets echt leeft onder Lelystedelingen.

Participatietraject

Fysiek

Bij de fysieke participatie hebben we op de markt voorbijgangers aangesproken. We zijn in gesprek gegaan hoe zij het fietsen in Lelystad ervaren en welke knelpunten zij tegen komen op het netwerk.

- Marktbezoek 2x
 - Zaterdag 23 september
 - Dinsdag 26 september
- Respondenten: zowel fietsers als niet-fietsers, met name 25+

Tijdens de marktdagen stonden drie vragen centraal:

- Ik ga vaker fietsen in Lelystad als...
- Ik vind het fijn om in Lelystad te fietsen omdat...
- Welke knelpunten ervaart u op het fietsnetwerk van Lelystad?



Participatietraject



Digitaal

Middels een digitale enquête is de fietservering van de inwoners gepeild. Deze bestond uit twee delen: een vragenlijst en een knelpuntenkaart.

- +/- 1.000 respondenten vragenlijst
- +/- 1.800 responses op knelpuntenkaart
- Respondenten: met name fietsers

Uit de digitale enquête kregen we vier datacomponenten:

- Informatie over respondenten
- Gesloten vragen
- Open vragen
- Locaties knelpunten op de kaart

2. Doelgroepen

Doelgroepen

We kunnen in Lelystad aantal verschillende doelgroepen onderscheiden. Sommige inwoners fietsen veel, anderen juist bijzonder weinig. Naast fietsers is ook een bijzondere 'fiets' doelgroep toegevoegd, de scootmobieler. Uit de gesprekken op de markt bleek dat er veel inwoners zijn die zich op deze manier verplaatsen en daarmee gebruik maken van de fietspaden. Zij lopen tegen specifieke dingen aan die aandacht nodig hebben.

Veel-fietsers



Incidentele
fietsers



Niet-fietsers



Scootmobieler



Doelgroep: veel-fietser



- Veel-fietzers fietsen vaak en veelal met plezier. Dit kunnen utilitaire ritten zijn, maar ook recreatieve rondjes. Het is belangrijk om het hoge fietsgebruik van deze groep te behouden door het fietsen in Lelystad verder te optimaliseren, en zo te voorkomen dat de veel-fietser een incidentele fietser wordt.
- Ze kennen het fietsnetwerk goed en weten hun bestemming door heel Lelystad, en niet alleen hun eigen wijk, vaak goed te vinden. Ze zijn over het algemeen tevreden met het fietsen in Lelystad en waarderen de gescheiden fietspaden en het mooie fietsen.
- De belangrijkste thema's voor deze groep zijn slecht onderhouden fietspaden en een gebrek aan voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen. Dat laatste zorgt ervoor dat deze groep hun (soms dure) fiets niet goed kan stallen. Dit kan op termijn betekenen dat zij minder gaan fietsen of andere vervoersmiddelen kiezen.
- Daarnaast heeft deze groep baat bij een verbetering van de verkeersveiligheid, zowel in conflicten met auto's als tussen fietsers onderling op het fietspad.

Doelgroep: incidentele fietser



- De incidentele fietser gebruikt soms de fiets, maar ook vaak de auto of andere middelen. Zij kunnen verleid worden om meer te gaan fietsen, hier is deels gedragsverandering voor nodig.
- De incidentele fietser laat zich sneller dan de veel-fietser tegenhouden om de fiets te gebruiken. Hier speelt een aantal zaken een rol. Een van de belangrijkste is de slechte herkenbaarheid van het fietsnetwerk. Vooral voor fietsers die niet regelmatig fietsen, of alleen binnen hun eigen wijk, kan dit ervoor zorgen dat ze een ander vervoersmiddel nemen.
- Dit heeft soms te maken met sociale factoren, zoals gewend zijn om de auto te gebruiken, slechte conditie of onzekerheid op de fiets.

Doelgroep: niet-fietser

- De niet-fietsers fietsen niet of nauwelijks. Vooral sociale factoren spelen mee: ingesleten gewoontes, niet (goed) kunnen fietsen, geen fiets hebben of die kunnen repareren, maar ook de route kunnen vinden. Grote gedragsverandering is nodig om deze groep op de fiets te krijgen, maar dit levert ook veel op.
- Vooral de niet-fietsers die niet kunnen fietsen, maar wel graag zouden willen, kunnen beperkt zijn door vervoersarmoede, waardoor zij niet volledig kunnen deelnemen aan de maatschappij. De zogeheten ‘verstokte autorijder’ daarentegen is moeilijker te bewegen om te gaan fietsen.

Doelgroep: scootmobieliers



- De scootmobieliers vormen een kleine, maar belangrijke groep omdat dit voor hen een van de weinige middelen van verplaatsing is. Zij maken dankbaar gebruik van het grotendeels vrijliggende fietsnetwerk. Zij hebben vaak een slechte fysieke gesteldheid en daarom bijzonder last van onregelmatig wegdek.

3. Thema's

Participatietraject: samenvatting bevindingen

Uit het participatietraject krijgen we een goed beeld van hoe het is om in Lelystad te fietsen, en wat het Lelystadse fietsnetwerk nu kenmerkt.

- Doordat Lelystad een relatief nieuwe stad is heeft het een uniek systeem van vrijliggende fietspaden en bruggen die de wijken verbinden. Veel Lelystedelingen waarderen het enorm dat ze op deze manier vrij van auto's kunnen fietsen. Bovendien brengen de fietspaden hen tot alle haartvaten van de stad, de bereikbaarheid is dus goed. Niet alleen de veiligheid, maar ook de aantrekkelijkheid van het netwerk wordt geroemd: fietsen door zoveel groen wordt als erg prettig ervaren.
- Opvallend is ook dat verkeersveiligheid een minder groot thema is voor Lelystad dan in andere steden. Het grotendeels vrijliggende netwerk zorgt ervoor dat het over het algemeen veilig is om te fietsen.
- Er zijn ook nadelen van de manier hoe het Lelystadse netwerk is ingericht. De slechte vindbaarheid van het fietsnetwerk, dat lijkt te 'verdwijnen' zodra je van een brug de wijk inkomt, werd vaak genoemd. Daarnaast kunnen de bruggen als een barrière worden ervaren: niet iedereen komt de helling gemakkelijk op, en ook de sociale veiligheid is daardoor lager.
- Verder blijkt uit de reacties dat er op infrastructuur flink geïnvesteerd moet worden: vooral fietsparkeren en het onderhoud van de fietspaden zijn een vaak genoemd onderwerp.

Op de volgende pagina's geven we een overzicht van de zeven thema's die naar voren zijn gekomen uit de participatie. Deze vormen een verrijking op de thema's die al uit de bestaande documenten waren gekomen.

Thema's bevindingen

De bevindingen uit de participatie zijn te thematiseren in onderstaande aspecten. Op de volgende pagina's worden deze thema's inhoudelijk beschreven

Herkenbaarheid
en netwerk

Fietsparkeren

Onderhoud

Recreatie en
toerisme

Sociale
aspecten

Verkeers-
veiligheid

Conflicten /
gedrag

Herkenbaarheid en netwerk

Door de opbouw van het Lelystadse fietsnetwerk is het voor niet-doorgewinterde gebruikers onduidelijk waar zij hun weg moeten vervolgen (wayfinding). Doorgaande routes zijn niet als zodanig herkenbaar, vooral vanaf de bruggen door de wijk heen. Soms missen ook schakels in het netwerk of is het netwerk niet altijd even logisch.

Fietsparkeren

Inwoners geven aan dat de capaciteit en kwaliteit van de stallingen ondermaats is. Dit speelt vooral in en rondom het Stadshart, en bij het station. De (elektrische) fiets niet goed kunnen parkeren kan leiden tot ontweken ritten.

Onderhoud

Veel Lelystedelingen ergeren zich aan de kwaliteit van de fietspaden (slecht asfalt, boomwortels, losliggende tegels). Maar ook het groenonderhoud heeft aandacht nodig, voor sociale veiligheid (in het donker) of verkeersveiligheid (zicht op kruispunten).

Sociale aspecten

Sommige fietsers in Lelystad ervaren belemmeringen voor het fietsen op sociale aspecten: fysiek (niet kunnen fietsen of slecht de bruggen kunnen bedwingen); sociale onveiligheid (ongure locaties in het donker, onbekende routes in wijken). Maar ook ontbrekende kennis of middelen om aan een fiets te komen, spelen mee.

Verkeers-veiligheid

Door de grotendeels vrijliggende fietsinfrastructuur vinden veel inwoners fietsen in Lelystad prettig en veilig. Wel is aandacht nodig voor de plekken waar fietsers wél auto's tegenkomen en voor een aantal wegen met een onduidelijke wegtypering.

Conflicten / gedrag

Sommige fietsers ervaren hinder door het gedrag en snelheidsverschillen van andere fietsers, maar ook door conflicten met voetgangers.

Recreatie en toerisme

Veel Lelystedelingen geven aan heel prettig te fietsen in Lelystad. De onderwerpen die zij daarvoor noemen (fietsen in het groen, vrij van auto's verkeersveilig, overal kunnen komen) lenen zich ook voor de recreatieve doelgroep. Dit kunnen inwoners van de stad zijn die vaker een erop uit trekken om een rondje te fietsen, maar ook toeristen en dagjesmensen die de stad bezoeken. In enkele gesprekken bleek dat veel mensen van buiten de stad niet bekend zijn met de aantrekkelijkheid van Lelystad als fietsstad. Hier liggen dus kansen.

Met de thema's die aan de hand van de bevindingen zijn opgesteld zijn maatregelen geformuleerd die passend is bij de thema's. In het volgende hoofdstuk worden deze maatregelen uitgelegd.

4. Maatregelen

Toelichting maatregelen

Om de verbeterpunten vanuit het participatietraject en eerdere beleidsdocumenten te kunnen aanpakken, is een lijst met maatregelen opgesteld. De meeste zijn een logisch gevolg van knelpunten die inwoners hebben aangegeven. Daarnaast zijn enkele maatregelen toegevoegd die niet direct voortkomen uit een knelpunt, maar wel bijdragen aan het verhogen van het fietsgebruik: maatregel M, N en P. De maatregelen zijn onderverdeeld in drie categorieën, verder is volgorde willekeurig. De hoogste prioriteit is gegeven aan maatregelen de hoogste verwachte impact op het fietsgebruik, vaak hoort daar ook een grote investering bij. De quick-wins zijn maatregelen die op korte termijn en tegen relatief lage kosten te realiseren zijn. De overige maatregelen zijn belangrijk, maar hebben minder urgentie. Dat betekent dat ze vooral worden opgepakt in samenhang met andere projecten: werk-met-werk maken.

De volgende stap is om de maatregelen te gaan programmeren. Hierbij moet goed gekeken worden naar mogelijkheden om werk-met-werk te maken en om maatregelen te combineren.

Per maatregel is aangegeven aan welk thema deze is gekoppeld.

Maatregelen met de hoogste prioriteit

A. Integrale aanpak wayfinding fietsnetwerk

- Om de weg te kunnen vinden is meer nodig dan alleen bebording. Dat begrip noemen we 'wayfinding'. Er is hier een integrale aanpak voor nodig die ervoor zorgt dat de fietser zijn weg vanzelf vindt. Zo moet naast bebording ook worden gekeken naar de inrichting van de hoofdinfrastructuur door de wijken, zodat deze als vanzelf aanwijst wat de doorgaande route is. Ook is het mogelijk om een stadsplattegrond uit te brengen met het hoofdfietsnetwerk, en mogelijk ook de recreatieve routes.
- Wayfinding is het meest belangrijk voor de niet-fietsers en de incidentele fietsers, omdat zij minder ervaring hebben met navigeren in Lelystad, en bovendien sneller ontmoedigd raken om te fietsen, wanneer zij de weg niet kunnen vinden. Mocht Lelystad ook een nacht-net gaan introduceren, dan kan dat worden meegenomen in de wayfinding-aanpak.
- Een integrale wayfinding-aanpak kan ook helpen bij het profileren van Lelystad als aantrekkelijke (recreatieve) fietsstad.
- Op redelijk korte termijn kan een wayfinding-aanpak bedacht worden voor Lelystad, waarvan de uitvoering deels kan worden meegenomen bij andere maatregelen, zoals onderhoud aan fietspaden.

B. Aanpak missing links



- Voor een groot deel is het Lelystadse fietsnetwerk vrijliggend. Maar door de opzet van het vrijliggende netwerk is de omrijfactor soms relatief groot. Dat betekent ook dat wanneer er missing links zijn, de omrijfactor onevenredig groot is. Dit heeft invloed op alle doelgroepen.
- Voor de aanpak van missing links kan een korte analyse worden gemaakt van mogelijke ontbrekende schakels in het netwerk, en welke bestemmingen deze zouden verbinden. Op basis daarvan kan bepaald worden waar een investering in nieuwe verbindingen nodig is. Waarschijnlijk is de benodigde investering hoog, omdat het in de meeste gevallen gaat om ongelijkvloerse verbindingen.
- Uit de resultaten van de participatie is één locatie in ieder geval nadrukkelijk naar voren gekomen: de verbinding tussen Warande, waar o.a. een supermarkt en basisschool zijn, en de landstrekenwijk.
- Wanneer er missing links worden opgelost, heeft dat positieve effecten op de logica van het fietsnetwerk en daarmee de wayfinding. Maar ook de verkeersveiligheid is ermee gebaat, omdat directe verbindingen ervoor zorgen dat fietsers niet ongeoorloofd onveilige wegen oversteken.

C. Onderhoud infrastructuur



- Veel fietspaden in Lelystad hebben onderhoud nodig om de kwaliteit van de paden te verbeteren. Dit is vooral belangrijk voor de veel-fietsers, omdat zij veel kilometers maken en soms ook harder fietsen dan andere doelgroepen. Daarnaast is het onderhoud van de paden, met name het verbeteren van oneffenheden, heel belangrijk voor scootmobielers: zij ondervinden veel fysieke hinder.
- De eerste stap is om te inventariseren wat er in het huidige onderhoudsplan is opgenomen over fietsinfrastructuur. Het is goed om hier ook de strooiroutes in de winter in mee te nemen. Mogelijk is er alleen extra aandacht nodig voor de uitvoering van het plan. Zo niet, dan dient het onderhoudsplan herzien te worden.
- Daarna moet een investeringsplan worden gemaakt, waarbij werk-met-werk gemaakt kan worden om de infrastructurele verbeteringen efficiënt aan te pakken. Zoals verbreding van fietspaden, wayfinding-maatregelen, aanpassing van kruisingen, herkenbare infrastructuur door wijken heen of het onderscheid tussen fiets- en voetpaden verbeteren.

D. Fietsparkeren verbeteren

- Het goed kunnen stallen van de fiets is een belangrijke factor voor de veel-fietser. Deze hebben vaak een kostbare fiets die zij veilig willen opbergen. Daarnaast draagt het verbeteren van fietsparkeren bij aan overlast van geparkeerde fietsen op straat. Dit is vooral belangrijk op locaties waar de kwaliteit van de openbare ruimte hoog moet zijn.
- Uit de participatie blijkt dat de ervaren problemen met fietsparkeren zich vooral concentreren rond het centrum en het station. Maar ook enkele wijkwinkelcentra zijn genoemd.
- Er moeten een fietsparkeerstrategie worden opgesteld waarin staat hoeveel en welke soort stallingen er nodig zijn, waar deze worden gerealiseerd en hoe er op gehandhaafd wordt. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met logische locaties (aangesloten op aanrijroutes van fietsers) en een divers pallet aan soorten fietsen, denk hierbij aan bak- of ligfietsen.

E. Verlichting verbeteren, nachtnet fiets



- Betere verlichting zorgt over het algemeen voor betere sociale veiligheid in het donker. Echter, er spelen nog meer aspecten hierin mee, zoals het groenonderhoud of hoe afgelegen een route ligt van de bewoonde wereld. Een kenmerk van het Lelystadse fietsnetwerk is dat er veel fietsbruggen zijn die afgelegen liggen van de woonwijken. Daarmee is er weinig sociale controle mogelijk. Een nachtnet fiets is een netwerk van goed verlichte en veilige fietsroutes. Door een Nachtnet fiets te definiëren, kunnen fietsers 's nachts routes uitkiezen met extra verlichting, goed groenonderhoud en zo min mogelijk door parken en industrieterreinen. Als meer fietsers deze routes nemen, is er ook meer sociale controle.
- Het nachtnet van Zoetermeer kan als voorbeeld dienen voor Lelystad, aangezien de structuur van de steden en het fietsnetwerk op elkaar lijkt.
- Deze maatregel is vooral belangrijk voor incidentele fietsers, omdat zij sneller ontmoedigd raken om te fietsen door sociale onveiligheid. Andere doelgroepen vinden dit mogelijk ook wel belangrijk, maar voor hen is het niet essentieel om te gaan fietsen of blijven fietsen.

Quick wins

F. Fietslessen

- Onder de doelgroep niet-fietsers bevinden zich Lelystedelingen die niet fietsen, omdat zij dit niet kunnen. Vaak zijn dit mensen met een migratieachtergrond, waar zich ook veel vrouwen onder bevinden. Voor velen van hen kan fietsen veel bieden: beweging, vrijheid, toegang tot werk, voorzieningen en sociale contacten. Het is belangrijk om in te zetten op deze groep: het zijn relatief weinig mensen, maar de impact die bereikt kan worden, is groot.
- In het verleden zijn er al eens fietslessen gegeven aan Lelystedelingen. Het is echter belangrijk om dit structureel op te pakken, zodat het een blijvende maatregel wordt. Er is al interesse getoond door een aantal lokale organisaties, die zouden willen ondersteunen bij het opzetten van fietslessen in Lelystad, mogelijk door vrijwilligers te leveren.
- De fietslessen kunnen zelfstandig worden opgezet door de gemeente, maar mogelijk kan dit ook door deelname aan de City Deal Fietsen voor iedereen (zie maatregel M). Verder kan een koppeling worden gemaakt met het verschaffen van fietsen, bijvoorbeeld door middel van een fietsbank.

G. Lelystad profileren als (recreatieve) fietsstad

- Uit het participatieproces is gebleken dat Lelystad, met zijn vrijliggende, groene fietspaden, erg aantrekkelijk is om in te fietsen. Dit aspect kan worden aangewend om meer Lelystedelingen vaker te laten fietsen, dit kan vooral de incidentele fietsers aansporen om vaker de fiets te pakken. Lelystad kan zich gaan profileren als recreatieve fietsstad. Ook mensen van buiten (toeristen, dagjesmensen) kunnen hiermee aangesproken worden.
- De eerste stap is om de meest geschikte routes in beeld te brengen. Het al bestaande fietsknooppuntennetwerk in Lelystad kan hier de basis voor vormen, waarbij ook gekeken wordt naar recreatieve bestemmingen zoals Bataviastad. De volgende stap is om inwoners, dagjesmensen en toeristen te attenderen op de mogelijkheden, bijvoorbeeld met een campagne en/of een (recreatieve) stadsplattegrond. Mogelijk kan hier een koppeling worden gemaakt met de wayfinding van fietsroutes in de stad.
- Deze maatregel kan op korte termijn en tegen relatief lage kosten worden uitgevoerd. Daarom is deze gekenmerkt als een quick-win. Dit is wel afhankelijk of het in samenhang met de wayfinding wordt opgepakt.

H. Groenonderhoud



- Op veel locaties in Lelystad heeft het groen langs de fietspaden onderhoud nodig. Voor fietsers is speciale aandacht nodig voor twee onderdelen. Als eerste kan het groen aan de voet van sommige fietsbruggen, waar de fietsers met hogere snelheid kruisen met ander verkeer, het zicht ontnemen. Als tweede het groen dichtbij het fietspad: de sociale veiligheid verbetert wanneer er een strook vrij van groen is, en er beter zicht is. Beide onderwerpen dragen bij aan een hogere verkeersveiligheid.
- In het groenonderhoudsplan moet worden opgenomen op welke locaties, hoe en hoe vaak groenonderhoud nodig is.
- Het groenonderhoud is vooral belangrijk voor incidentele fietsers, omdat zij minder ervaring hebben met fietsen in Lelystad, en sneller ontmoedigd raken om te fietsen door bijvoorbeeld sociaal onveilige plekken of verkeersonveilige situaties.
- Wanneer Lelystad aan de slag gaat met een nachtnet fiets (één van de andere voorgestelde maatregelen) dan kan het groenonderhoud daarin worden meegenomen.
- Deze maatregel kan op korte termijn en tegen relatief lage kosten worden uitgevoerd. Daarom is deze gekenmerkt als een quick-win.

Overige maatregelen

I. Onderscheid fiets- en voetpaden verbeteren



- Op een aantal locaties door Lelystad heen is het onderscheid tussen het fiets- en het voetpad onduidelijk. Er wordt bijvoorbeeld onterecht rode of juist grijze bestrating gebruikt, of het vervolg van het de paden is omgedraaid, waardoor voetgangers het fietspad moeten oversteken. De onduidelijkheid kan er ook voor zorgen dat fietsers op het voetpad gaan fietsen. Dit is vooral belangrijk voor incidentele fietsers, omdat zij minder ervaring hebben met fietsen en sneller last hebben van conflicten met andere weggebruikers.
- Deze locaties moeten worden geïdentificeerd en per locatie bepaald welke aanpassing aan de infrastructuur nodig is. Dan kan worden bekeken of de aanpassingen mee kunnen in andere projecten, zoals onderhoud van fietspaden.

J. Handhaving inzetten



- Handhaving kan hoofdzakelijk worden ingezet om de snelheid en het gedrag van fietsers te controleren, en om fietsparkeren te reguleren. Echter, handhaving dient altijd als sluitpost ingezet te worden: wanneer ongewenst gedrag deels wordt veroorzaakt door bijvoorbeeld de infrastructuur, kan het lonen om dat eerst goed aan te pakken. Handhavingskosten zijn namelijk terugkerend, waar dus ook structurele middelen voor nodig zijn.
- Voor de snelheid van fietsers gaat het vaak om opgevoerde e-bikes of fatbikes. Landelijk wordt hier momenteel ook al naar gekeken, maar plaatselijke handhaving kan zeker helpen. Daarnaast zijn er ook locaties waar fietsers in de voetgangersgebieden fietsen. Handhaving hierop, in combinatie met betere fietsenstallingen, kan dit voorkomen.
- Wat betreft het fietsparkeren kan gehandhaafd worden op fout of hinderlijk geparkeerde fietsen. Wat hierbij helpt is het op orde brengen van het fietsparkeren, met name in het centrum en rondom het station. Wanneer fietsers goede mogelijkheden hebben om te stallen, verandert de rol van handhaving hierin naar gastheer, die fietsers wijst op de stallingen.

K. Verbreden fietspaden



- De laatste jaren zien we dat fietspaden steeds drukker worden, met grotere onderlinge snelheidsverschillen. Dit levert vooral conflicten op de hoofdfietsroutes op. Met name doelgroepen met weinig fietservaring hebben hier last van.
- Afhankelijk van de huidige staat van het fietspad én de hoeveelheid fietsers per fietspad, is verbreding nodig. Daar dient dus eerst een inventarisatie van te worden gemaakt. Vervolgens kan worden gekeken of de aanpassing van de infrastructuur past binnen andere projecten, zoals onderhoud van fietspaden.
- Het verbreden van de paden kan dus de conflicten tussen fietsers onderling verminderen, maar heeft daarmee ook een positieve invloed op de verkeersveiligheid.

L. Voegovergangen bruggen verbeteren

- Het verbeteren van de voegovergangen van de fietsbruggen is belangrijk voor een specifieke doelgroep: de scootmobielers. Net als bij het onderhoud van de fietspaden is dit een onderwerp waarbij zij veel fysieke hinder ondervinden.
- Dit is een maatregel waarvan technisch onderzocht moet worden wat er aan gedaan kan worden. Mogelijk verschilt dit per brug. Daarna kan worden gekeken bij welke bruggen aanpassingen nodig en wenselijk zijn.

M. Deelname City Deal Fietsen voor iedereen

- In oktober 2023 is de City Deal Fietsen voor iedereen van start gegaan, die 4 jaar loopt. Het doel van deze deal is om op landelijk niveau samen te werken aan fietsstimulering onder specifieke (kwetsbare) doelgroepen die nu niet kunnen fietsen of geen fiets hebben. Denk hierbij aan statushouders, migranten, kinderen in achterstandswijken, expats, etc. Zo krijgen ze meer beweging en betere toegang tot onderwijs, werk en andere voorzieningen.
- De belangrijkste manieren om dat te doen, zijn: zorgen voor fietslessen, en zorgen dat er goedkope fietsen beschikbaar zijn voor de doelgroep, middels een fietsbank. Het is mogelijk om deze onderwerpen op te pakken zonder de City Deal. Maar wanneer Lelystad dit wil opschalen, kan de deelname aan de deal daar goed bij helpen.

N. Fietsbank



- De fietsbank heeft deels dezelfde doelgroep als de fietslessen: de niet-fietsers. Maar niet iedereen die kan fietsen, heeft ook toegang tot een fiets.
- Daar kan het opzetten van een 'fietsbank' bij helpen: tweedehands fietsen worden opgeknapt, bijvoorbeeld in een sociale werkplaats, en verspreid onder Lelystedelingen met een kleine portemonnee, waaronder gezinnen met kinderen. Er zijn meerdere aanvliegroutes mogelijk, zoals zelf als stad een fietsbank opzetten, of dit in samenwerking met sociale organisaties te doen (zoals het ANWB Kinderfietsenplan). Er moet onderzocht welke aanvliegroute voor Lelystad het beste werkt. Mogelijk kan dit door deelname aan de City Deal Fietsen voor iedereen gedaan worden (zie maatregel M).

O. Uitvoeringsplan verkeersonveilige situaties



- Begin 2023 is, naar aanleiding van het raadsakkoord 2018-2022 een onderzoek opgeleverd naar verkeersveiligheidsknelpunten voor fietsers in Lelystad. Uit zowel dit onderzoek als uit het participatieproces blijkt dat het fietsen in de stad al relatief veilig is. Maar uiteraard zijn er knelpunten uit het onderzoek gekomen die aandacht nodig hebben.
- De volgende stap is om de projecten die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen, te gaan programmeren. Hierbij moet goed gekeken worden naar mogelijkheden om werk-met-werk te maken en om de projecten te combineren met andere maatregelen uit het plan van aanpak.

P. Stimuleren fietsgebruik voor woon-werkverkeer

- Deze maatregel is niet voortgekomen uit een analyse van de participatieresultaten, maar komt vanuit de wens om meer Lelystedelingen meer te laten fietsen. In Lelystad is het gemakkelijk om verplaatsingen per auto te maken, daarom kan het zinvol zijn om fietsstimulering voor woon-werkverkeer op te zetten. Dit geldt zowel voor ritten binnen Lelystad zelf, als voor ritten van bezoekers. Voor de eerste groep kan gekeken worden naar een werkgeversaanpak voor Lelystadse werkgevers. Voor die laatste groep kan bijvoorbeeld een lange-afstandsfietsroute worden gerealiseerd. Maar ook inzetten op het natransport van de trein kan bijdragen. bijvoorbeeld met de OV-fiets. Daar zijn er nu nog maar weinig van beschikbaar op station Lelystad Centrum (28).
- De doelgroep die het meeste kan profiteren van deze maatregel, zijn de incidentele fietsers: zij kunnen gestimuleerd worden om vaker de fiets te nemen naar hun werk.

Q. Herkenbare infrastructuur door wijken



- Naast de route vinden op het hoofdfietsnetwerk, is het ook belangrijk om aandacht te hebben voor de vindbaarheid van de fietsroutes door de wijken heen. Veel routes lopen via verschillende soorten wegdek, type weg (vrijliggende paden, gedeeld met autoverkeer, etc.) door de wijk, vaak als gevolg van de manier waarop de wijken in Lelystad eind vorige eeuw zijn gepland.
- Dit hoeft niet integraal opgepakt te worden met wayfinding, maar kan wel verbeterd worden door middel van werk-met-werk: wanneer de straat toch een nieuwe inrichting krijgt.
- Voor nieuwe wijken moet in het ontwerp al rekening worden gehouden met de wayfinding van fietsroutes.
- Dit onderwerp is, net als wayfinding, het meest belangrijk voor de niet-fietsers en de incidentele fietsers, omdat zij minder ervaring hebben met navigeren in Lelystad, en bovendien sneller ontmoedigd raken om te fietsen wanneer zij de weg niet kunnen vinden.

5. Resultaten participatie

Introductie

- De resultaten van het participatietraject komen uit verschillende bronnen: de fysieke participatie (gesprekken op de weekmarkt) en de digitale enquête, waar ook de knelpuntenkaart onderdeel van was.
- De resultaten staan per onderwerp gegroepeerd, waarbij steeds vermeld wordt wat de bron van de gegevens is.

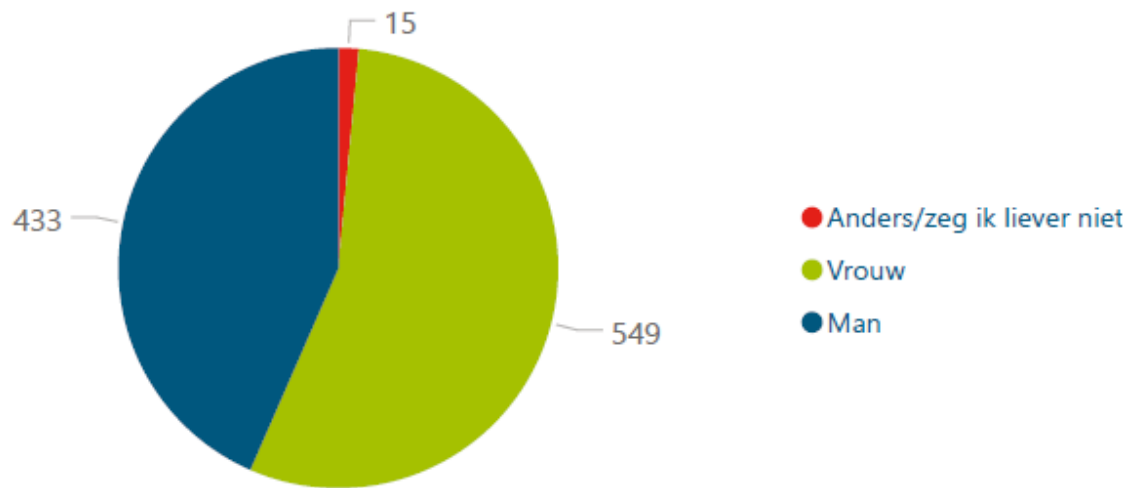
Persoonsgegevens respondenten

Digitaal

■ Geslacht

Persoonsgegevens respondenten

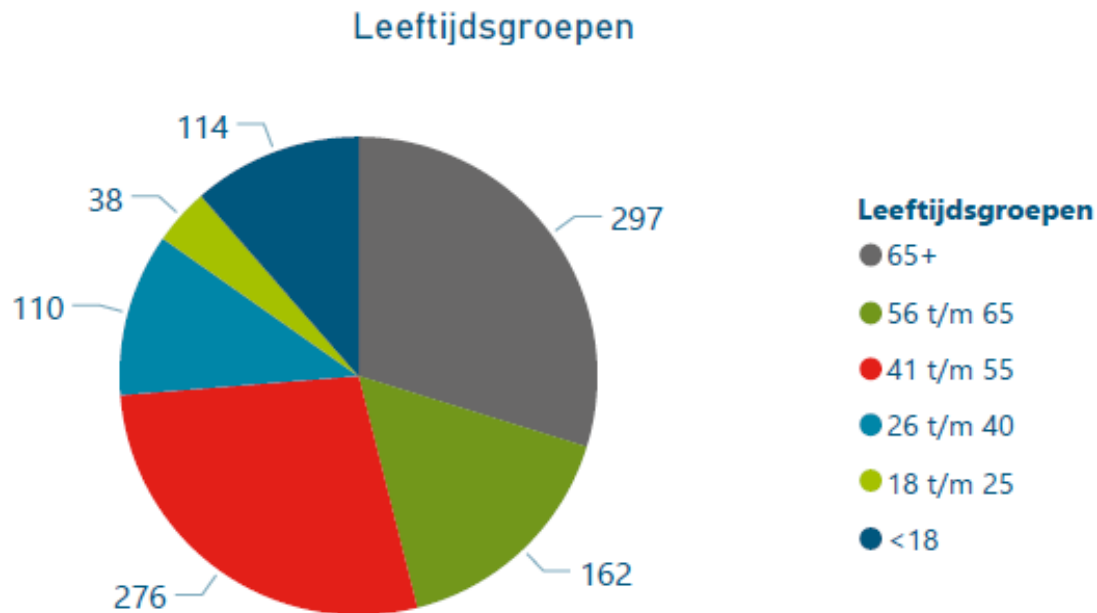
Anders/zeg ik liever niet, Vrouw en Man



Persoonsgegevens respondenten

Digitaal

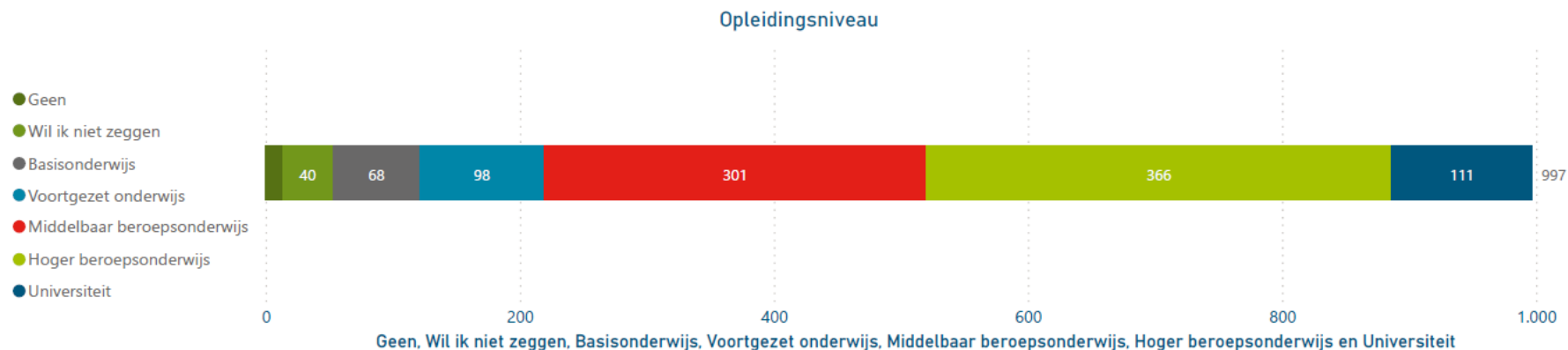
■ Leeftijdsgroepen



Persoonsgegevens respondenten

Digitaal

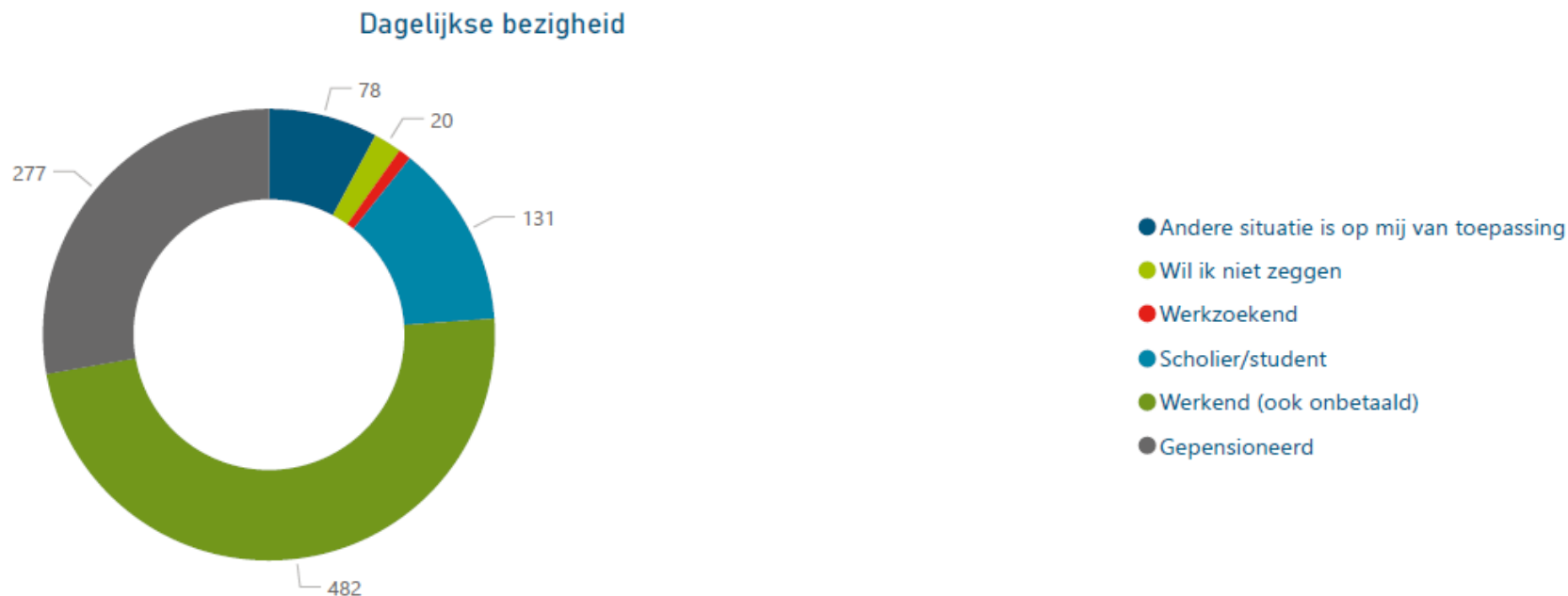
■ Opleidingsniveau



Persoonsgegevens respondenten

Digitaal

■ Dagelijkse bezigheid

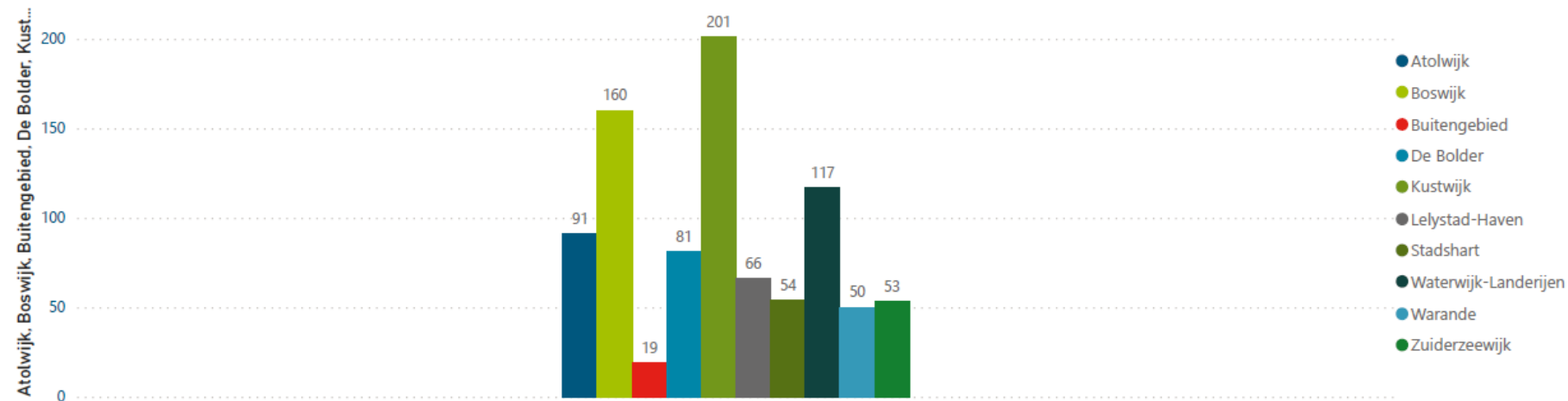


Persoonsgegevens respondenten

Digitaal

■ Locatie respondenten (wijken)

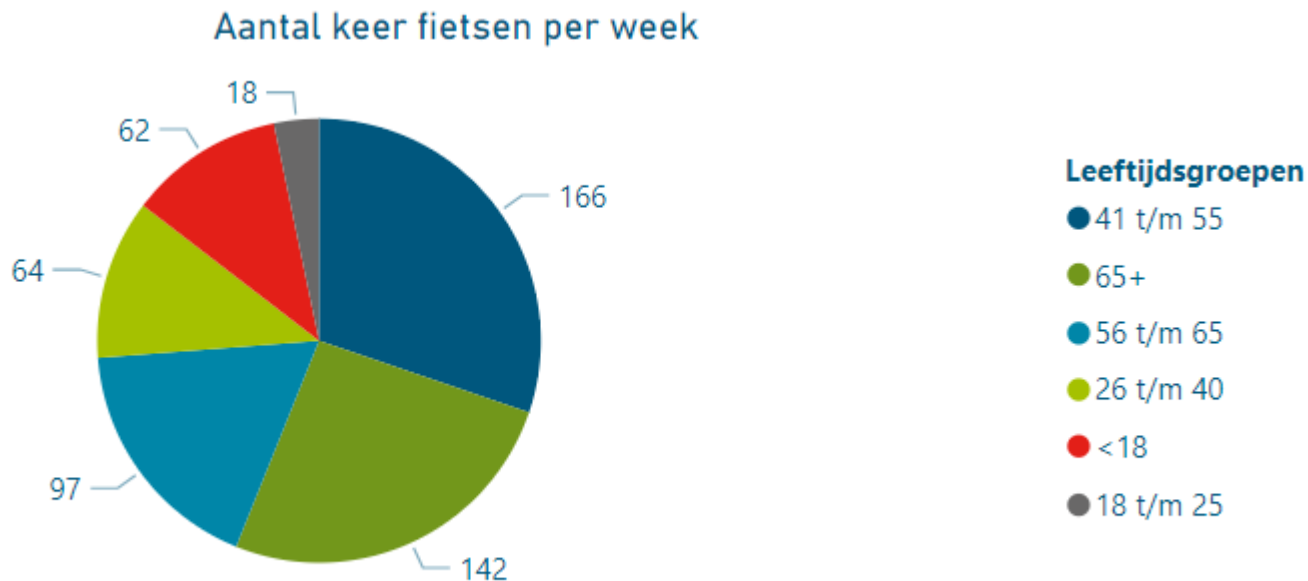
Locatie respondenten



Fietserseigenschappen

Digitaal

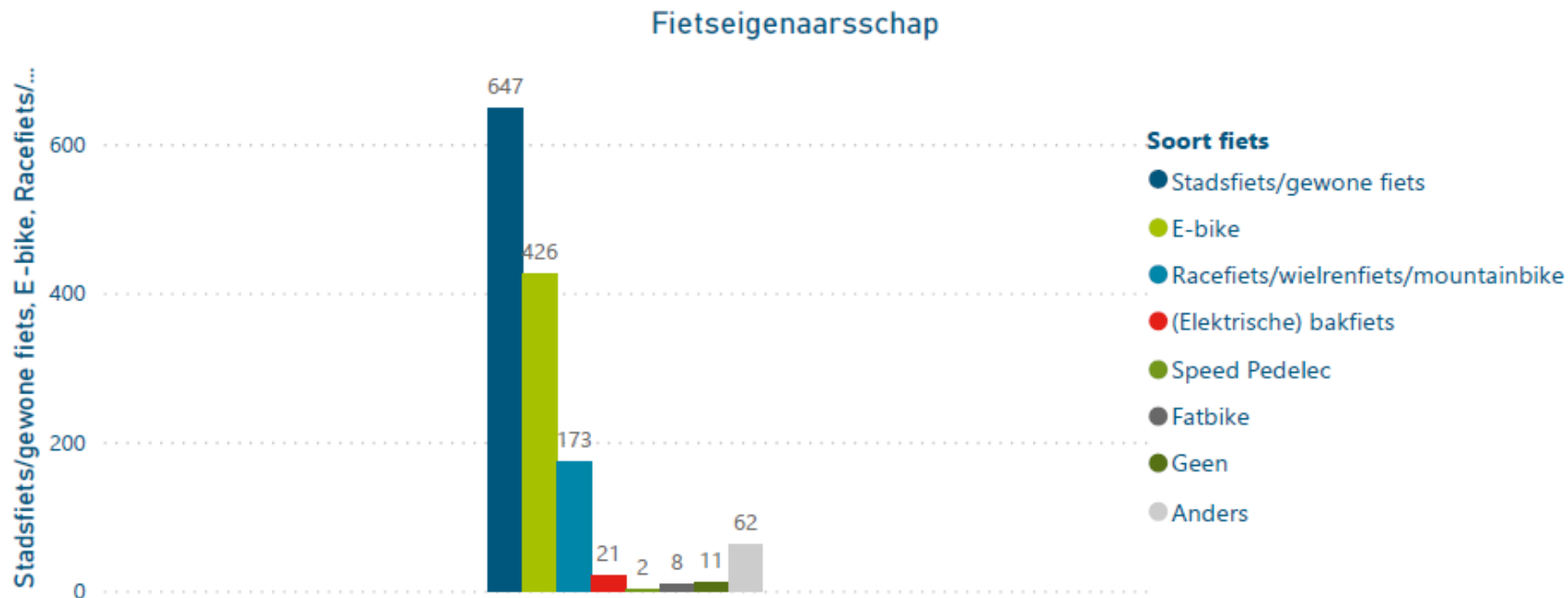
■ Aantal keer fietsen in de week



Fietserseigenschappen

Digitaal

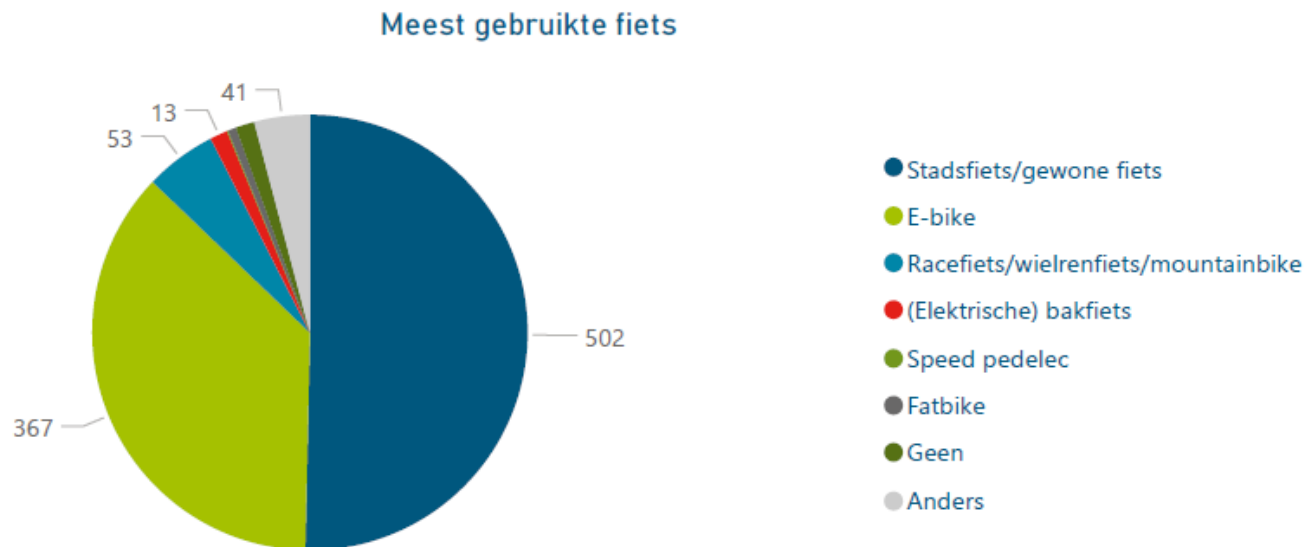
■ Fietseigenaarschap



Fietserseigenschappen

Digitaal

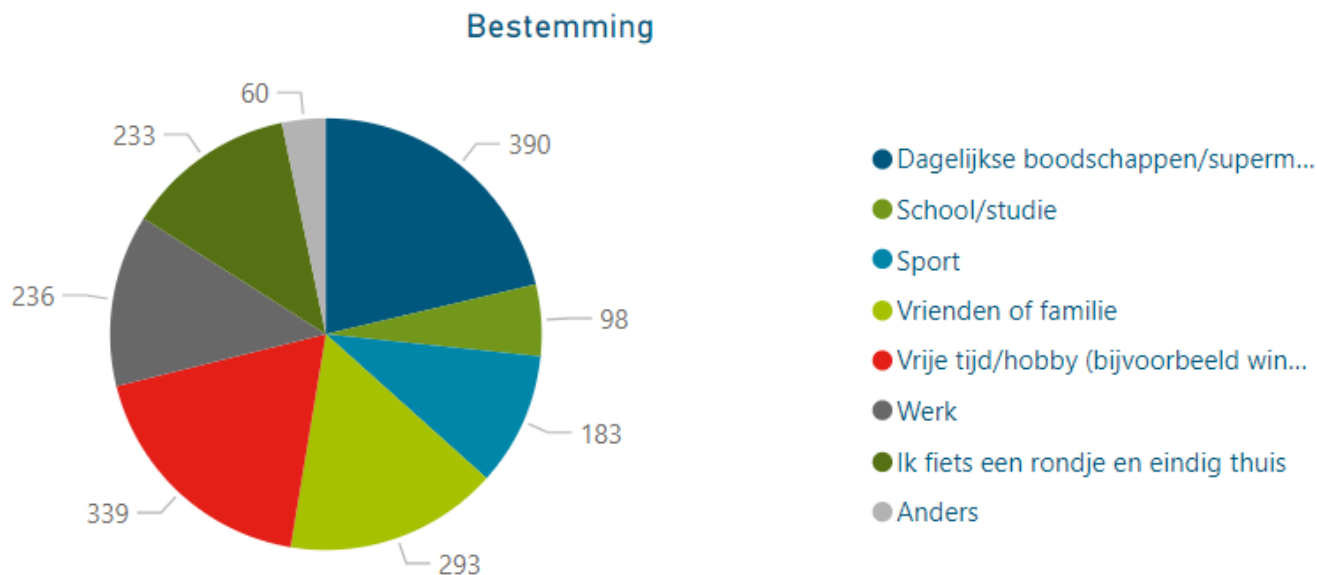
■ Meest gebruikte fiets



Fietserseigenschappen

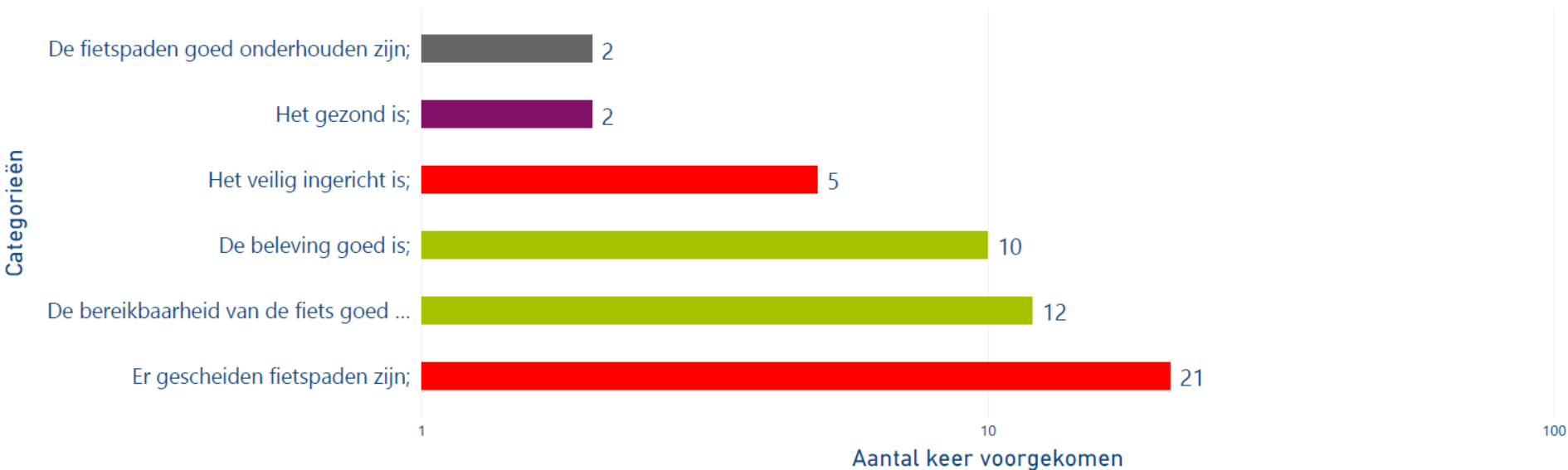
Digitaal

Bestemmingen



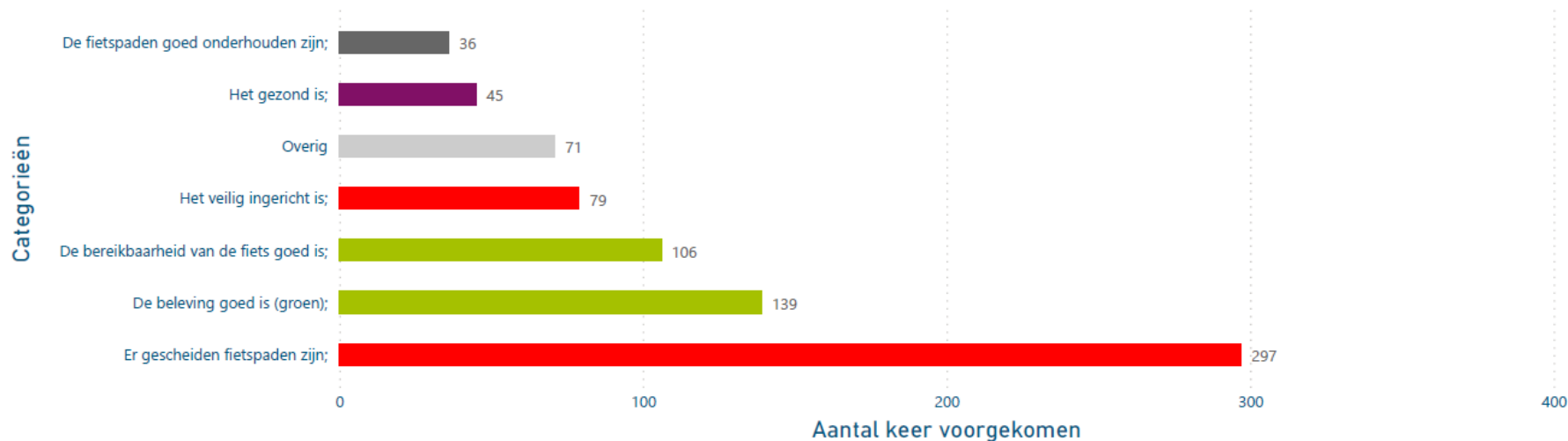
Vraag: “Ik vind het fijn om te fietsen omdat:”

Fysiek



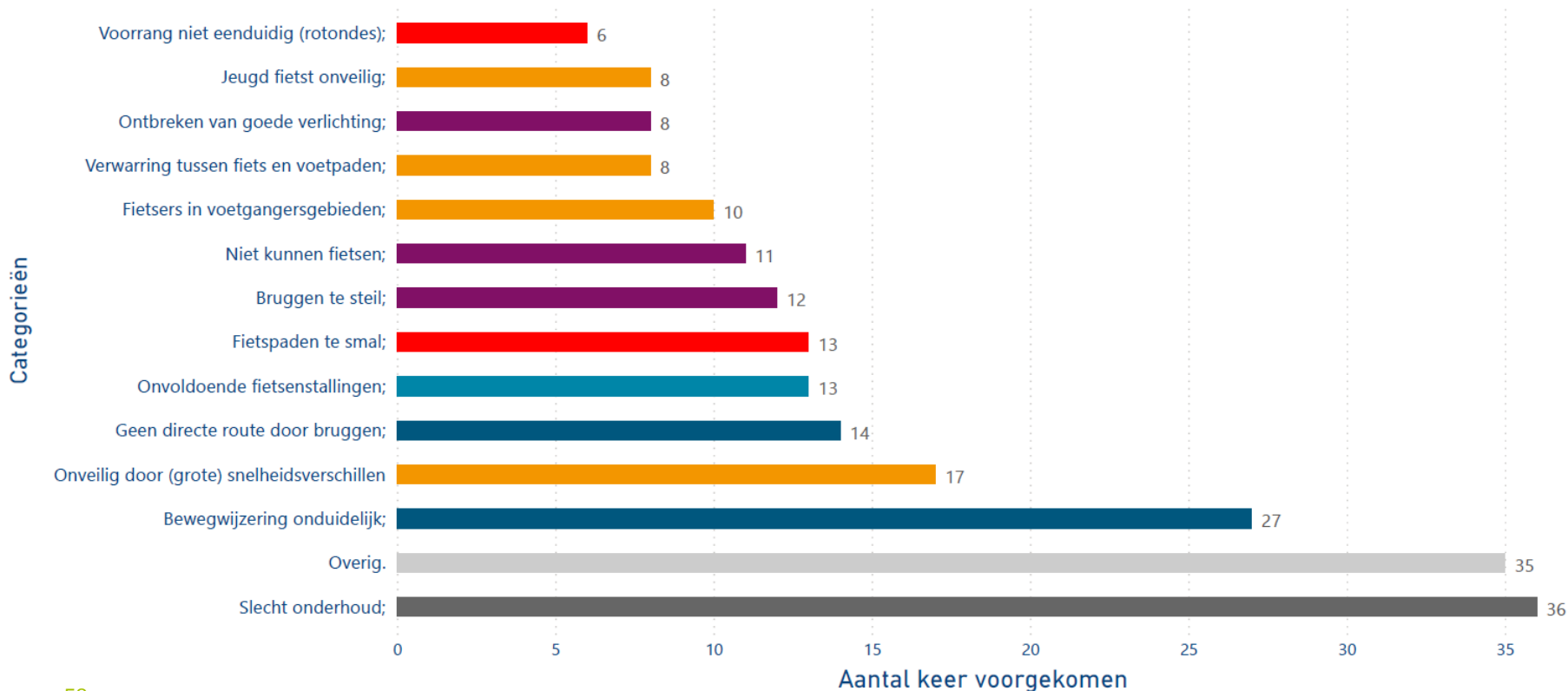
Vraag: “Ik vind het fijn om te fietsen omdat:”

Digitaal



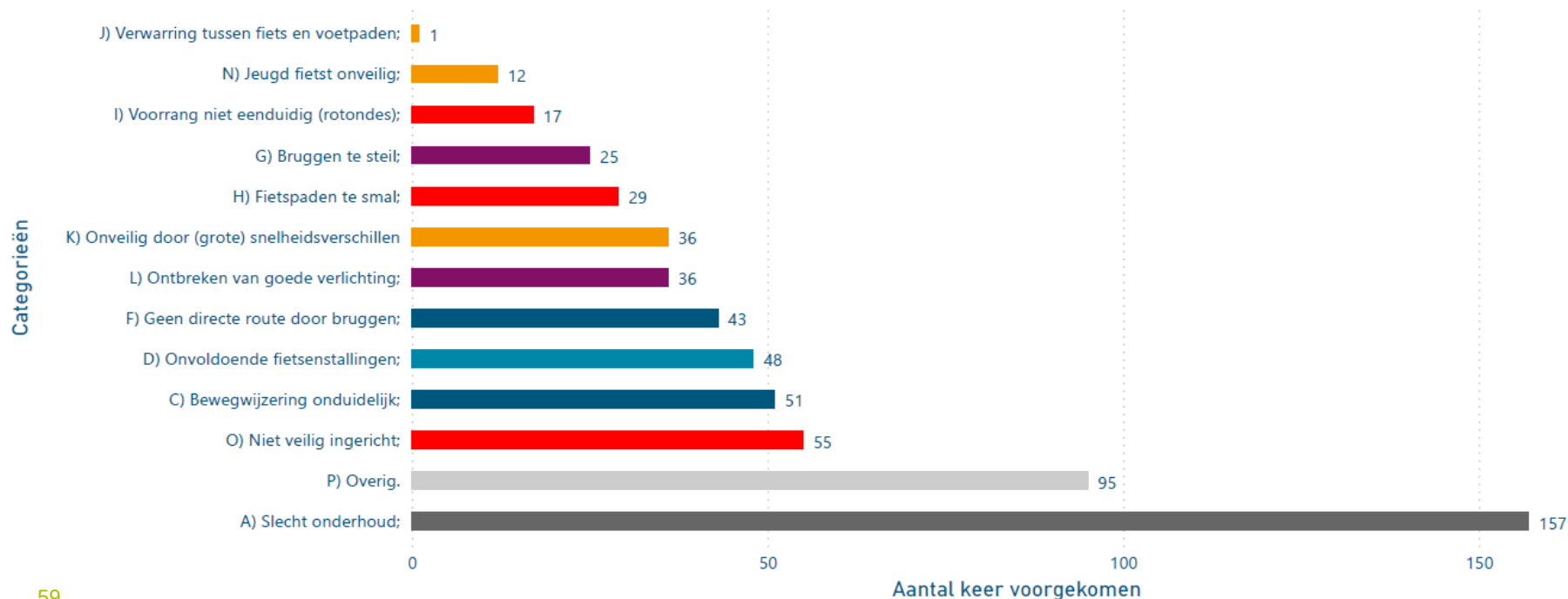
Vraag: “Ik zou vaker fietsen als:”

Fysiek



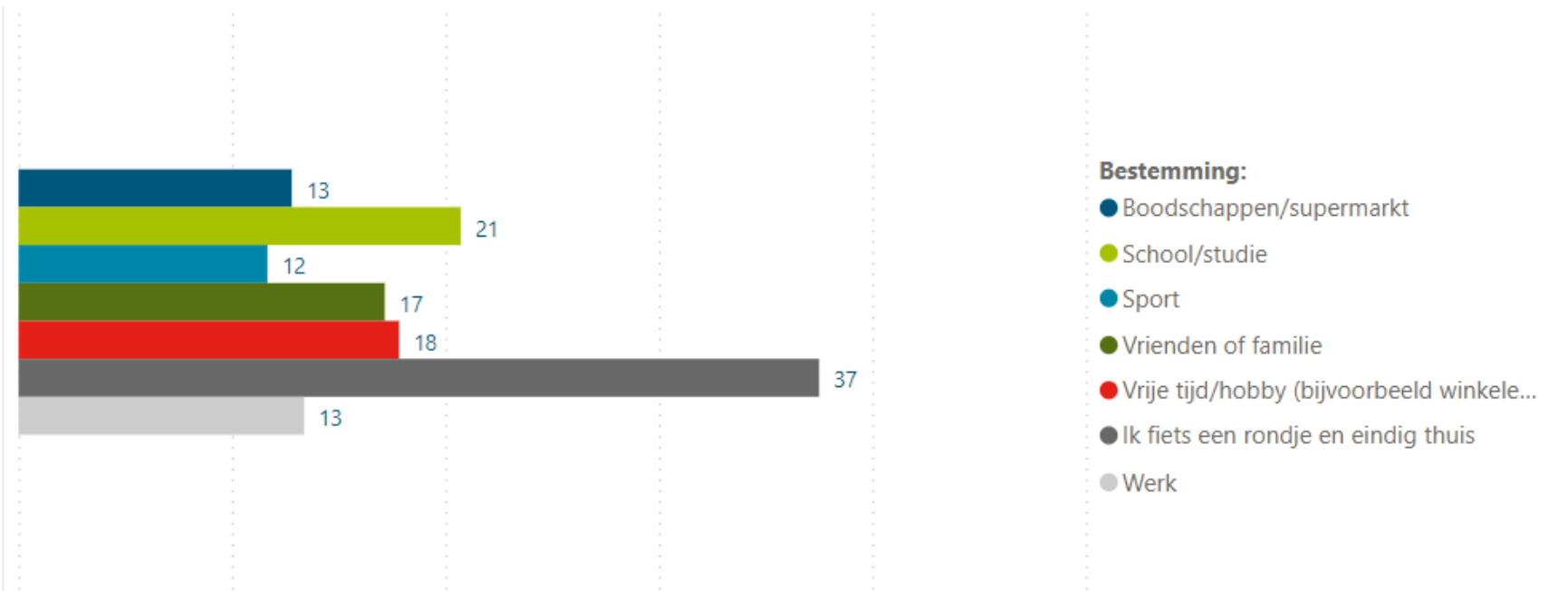
Vraag: “Ik zou vaker fietsen als:”

Digitaal



Vraag: “Hoeveel minuten bent u bereid te fietsen naar deze bestemmingen?”

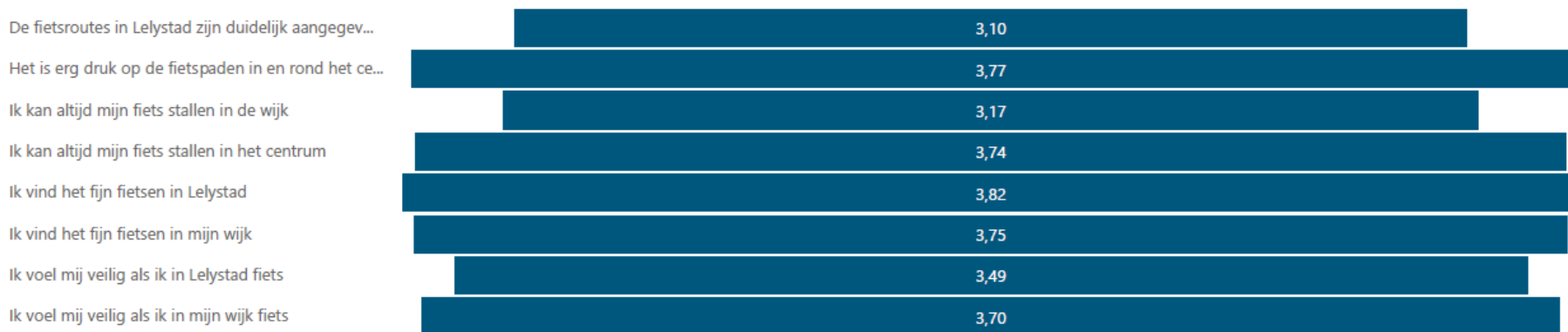
Digitaal



Stellingen

Digitaal

- Stellingen gevraagd in de enquêtes
- Onderstaande gegevens zijn de gemiddelde cijfers van alle respondenten, op een schaal van 0-5.



Gemiddeld cijfer

Wat vindt men van fietsen in Lelystad

3,62

Rapportcijfer

Stellingen: gefilterd op wijk

Stelling: “De fietsroutes in Lelystad zijn duidelijk aangegeven”

■ Atolwijk:	3,16	Gemiddeld:	3,10
■ Boswijk:	3,32		
■ Buitengebied:	3,11		
■ De Bolder:	3,16		
■ Havendiep:	3,36		
■ Kustwijk:	3,03		
■ Lelystad-Haven:	2,81		
■ Stadshart:	2,83		
■ Warande:	3,17		
■ Waterwijk-Landerijen:	3,01		
■ Zuiderzeewijk:	2,75		

Stellingen: gefilterd op wijk

Stelling: “Het is erg druk op de fietspaden in en rond het centrum”

■ Atolwijk:	3,74	Gemiddeld:	3,77
■ Boswijk:	3,64		
■ Buitengebied:	3,06		
■ De Bolder:	3,94		
■ Havendiep:	3,93		
■ Kustwijk:	3,71		
■ Lelystad-Haven:	3,62		
■ Stadshart:	4,28		
■ Warande:	3,69		
■ Waterwijk-Landerijen:	3,68		
■ Zuiderzeewijk:	4,06		

Stellingen: gefilterd op wijk

Stelling: “Ik kan altijd mijn fiets stallen in het centrum”

■ Atolwijk:	3,78	Gemiddeld:	3,74
■ Boswijk:	3,78		
■ Buitengebied:	4,06		
■ De Bolder:	3,79		
■ Havendiep:	3,89		
■ Kustwijk:	3,85		
■ Lelystad-Haven:	3,87		
■ Stadshart:	3,35		
■ Warande:	3,98		
■ Waterwijk-Landerijen:	3,54		
■ Zuiderzeewijk:	3,18		

Stellingen: gefilterd op wijk

Stelling: “Ik kan altijd mijn fiets stallen in de wijk”

■ Atolwijk:	3,36	Gemiddeld:	3,17
■ Boswijk:	3,29		
■ Buitengebied:	3,53		
■ De Bolder:	3,14		
■ Havendiep:	3,22		
■ Kustwijk:	3,05		
■ Lelystad-Haven:	3,12		
■ Stadshart:	3,25		
■ Warande:	3,38		
■ Waterwijk-Landerijen:	3,03		
■ Zuiderzeewijk:	2,82		

Stellingen: gefilterd op wijk

Stelling: “Ik vind het fijn fietsen in Lelystad”

■ Atolwijk:	3,92	Gemiddeld:	3,82
■ Boswijk:	3,99		
■ Buitengebied:	3,79		
■ De Bolder:	3,74		
■ Havendiep:	3,98		
■ Kustwijk:	3,84		
■ Lelystad-Haven:	3,59		
■ Stadshart:	3,56		
■ Warande:	3,86		
■ Waterwijk-Landerijen:	3,79		
■ Zuiderzeewijk:	3,57		

Stellingen: gefilterd op wijk

Stelling: “Ik vind het fijn fietsen in mijn wijk”

■ Atolwijk:	3,76	Gemiddeld:	3,75
■ Boswijk:	3,97		
■ Buitengebied:	3,68		
■ De Bolder:	3,86		
■ Havendiep:	4,00		
■ Kustwijk:	3,90		
■ Lelystad-Haven:	3,65		
■ Stadshart:	2,90		
■ Warande:	3,28		
■ Waterwijk-Landerijen:	3,76		
■ Zuiderzeewijk:	3,27		

Stellingen: gefilterd op wijk

Stelling: “Ik voel mij veilig als ik in Lelystad fiets”

■ Atolwijk:	3,40	Gemiddeld:	3,49
■ Boswijk:	3,62		
■ Buitengebied:	3,56		
■ De Bolder:	3,49		
■ Havendiep:	3,53		
■ Kustwijk:	3,45		
■ Lelystad-Haven:	3,56		
■ Stadshart:	3,15		
■ Warande:	3,66		
■ Waterwijk-Landerijen:	3,51		
■ Zuiderzeewijk:	3,37		

Stellingen: gefilterd op wijk

Stelling: “Ik voel mij veilig als ik in mijn wijk fiets”

■ Atolwijk:	3,67	Gemiddeld:	3,70
■ Boswijk:	3,87		
■ Buitengebied:	4,00		
■ De Bolder:	3,58		
■ Havendiep:	3,95		
■ Kustwijk:	3,96		
■ Lelystad-Haven:	3,91		
■ Stadshart:	2,51		
■ Warande:	3,62		
■ Waterwijk-Landerijen:	3,56		
■ Zuiderzeewijk:	3,29		

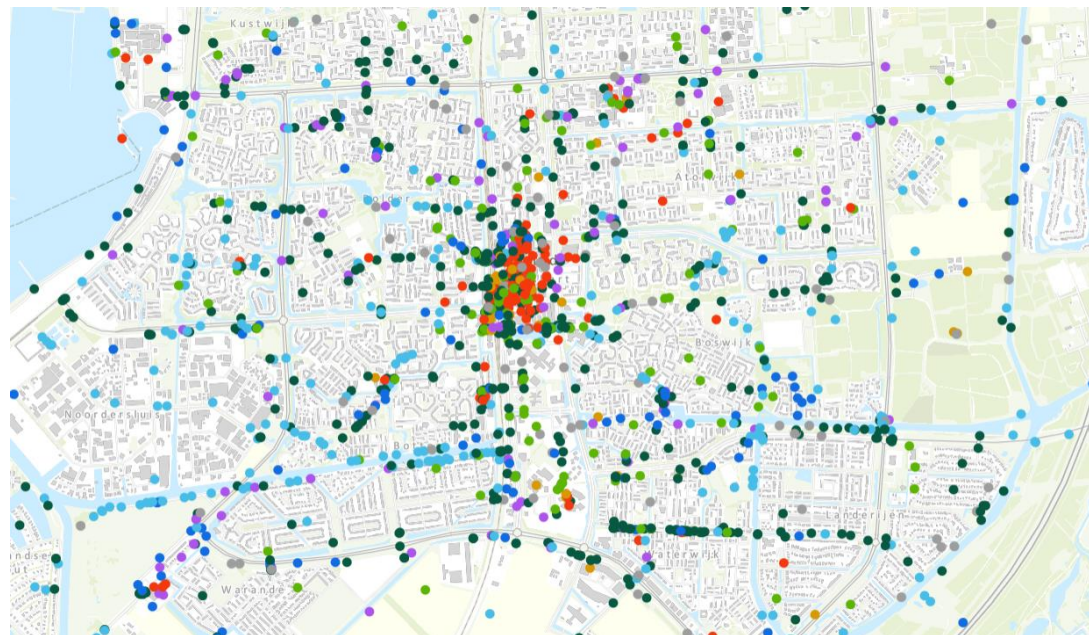
Locaties inventarisatiekaart

Fysiek

Digitaal

- Als onderdeel van de online enquête konden respondenten locaties aangeven op 8 verschillende thema's. Later zijn daar de locaties genoemd tijdens de marktdagen aan toegevoegd.

- Verkeersveiligheid
- Gedrag weggebruikers
- Fietsparkeren
- Fietsdiefstal
- Onlogische route
- Ontbrekend fietspad
- Onderhoud fietspaden
- Anders

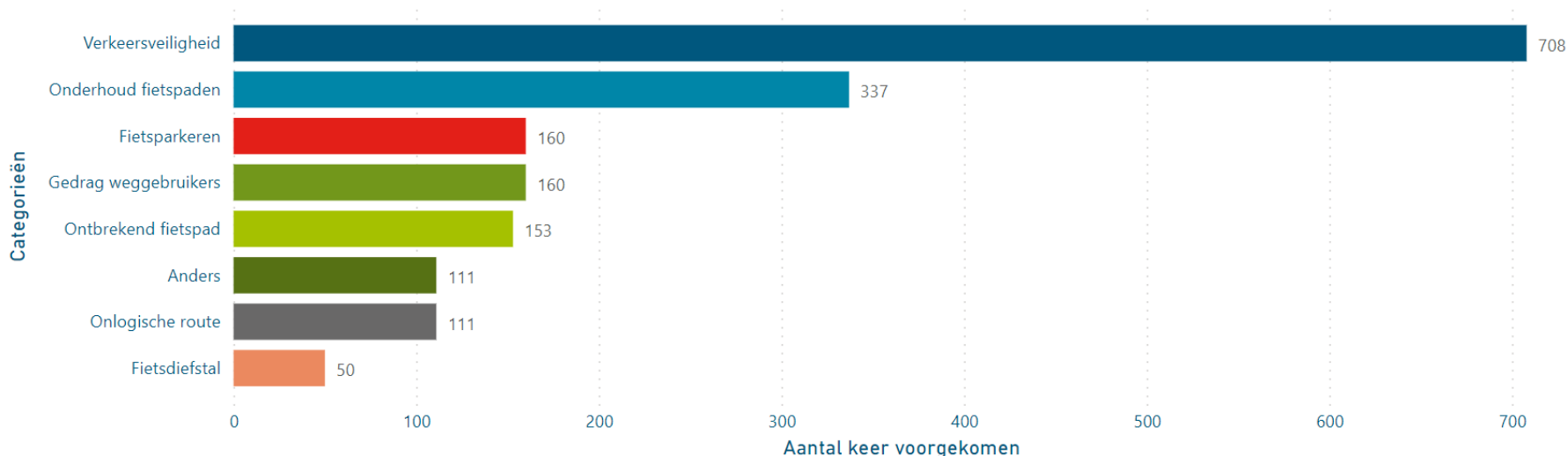


Locaties inventarisatiekaart

Fysiek

Digitaal

- Aantal reacties per onderwerp. Wat opvalt, is dat er relatief veel opmerkingen zijn geplaatst over verkeersveiligheid in vergelijking met de open vragen in de enquête en op de markt. Dit wordt deels verklaard doordat veel respondenten opmerkingen over andere onderwerpen onder 'verkeersveiligheid' hebben geplaatst: dit was namelijk de eerste categorie in de kaart om aan te vinken.



Locaties inventarisatiekaart

Fysiek

Digitaal

De meest in het oog springende locaties uit de inventarisatiekaart worden hieronder genoemd. De meest genoemde punten zijn **vetgedrukt**. Alle punten kunnen verder via de online kaart worden geraadpleegd.

Verkeersveiligheid

- **Voorstraat: geen fietsinfrastructuur, wel druk met veel scholieren en auto's**
- **Kruising Middenweg - Stationsplein**
- **Middendreef - fietspad**
- **Kruising Neringweg – Muntstraat**
- **Rotonde Rigastraat – Stationslaan**
- **Rotonde Visarenddreef – Stationsplein**
- **Tjalk 14: onduidelijke wegtype**
- **Kruising Het Bildt - Tjalk**

Locaties inventarisatiekaart

Fysiek

Digitaal

Fietsparkeren

- **Station**
- **Centrumgebied / stadshart**
- Winkelcentrum 't Lelycentre
- Winkelcentrum Tjalk
- Porteuum

Sociale veiligheid

- Fietspad Geldersedreef: Verlichting ontbreekt

Ontbrekende verbindingen

- **Warande – Landstrekenwijk**
- Buitenhof – Oostrandpark
- Onder spoor door Zuigerplasbos - Bronsweg