

Mobiliteitsvisie Lelystad 2020 - 2030

SAMENVATTING

INLEIDING

DE OPGAVEN VOOR MOBILITEIT

DE VISIE OP MOBILITEIT

MOBILITEITSDOELEN

FINANCIËEL KADER

DEEL B DE MOBILITEITSAGENDA



Mobiliteitsvisie Lelystad 2020 - 2030

Versie na raadsbehandeling op 1 december 2020



Samenvatting

De strategische opgaven voor mobiliteit

Lelystad heeft ambities, wil groeien naar een 'Next Level'. In het programma Lelystad Next Level (LNL) en het traject Omgevingsvisie Lelystad zijn deze wensen voor de toekomst van de stad beschreven en is een strategie uitgewerkt om dit waar te maken. Daarnaast zijn er trends en ontwikkelingen in techniek en de wijze waarop mensen zich verplaatsen. De ambities, trends en ontwikkelingen leiden tot groei van de bedrijvigheid, het aantal inwoners en de toename van bezoekers aan de stad en omgeving. Een toename van de verplaatsing van mensen en ook goederen is daarvan het gevolg.

We willen daarbij dat de manier waarop we ons verplaatsen duurzaam is, de leefbaarheid van de woonomgeving ten minste op niveau blijft, de stad en voorzieningen bereikbaar blijven en veilig verkeer vanzelfsprekend is.

Een onderzoek naar het huidig functioneren van het mobiliteits-systeem levert verbeterpunten op. Tot slot leidde de evaluatie van de ICL-bijdrage tot een lagere rijksuitkering en de conclusie dat het teveel aan infrastructuur moet verminderen.

De uitdaging is om al de mobiliteitsbehoeften en wensen 'in goede banen te leiden'. Daarom is op grond van al deze behoeften en wensen in paragraaf 2.6 een achttal strategische opgaven voor mobiliteit geformuleerd. Om deze opgaven aan te kunnen pakken is een andere kijk nodig op mobiliteit. Een visie op mobiliteit als uitwerking van de Hoofdpijnen voor het Mobiliteitsplan die de raad op 17 december 2017 heeft vastgesteld.

De visie op mobiliteit

Alle manieren van verplaatsen van mensen en goederen, de mobiliteit, en de infrastructuur/voertuigen die daarvoor nodig zijn, noemen we het mobiliteitssysteem. Hoe kan dit systeem worden ingericht zodat de strategische opgaven van de gemeente Lelystad op het gebied van mobiliteit worden bereikt?

Dat doen we met een visie op Mobiliteit met als uitgangspunt: het centraal stellen van de verplaatsing van mensen en goederen. Een mobiliteitssysteem dat zodanig is ingericht dat de verplaatsingen worden gefaciliteerd passend bij de doelstellingen die Lelystad heeft op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid en de visie op de ontwikkeling van de stad.

De volgende uitgangspunten worden toegepast bij de uitwerking van de opgaven:

1. Lelystad zet in op een duurzaam mobiliteitssysteem en gebruik van duurzame vervoermiddelen (lopen, fietsen en OV).
- 2.a Autoverkeer wordt geleid naar wegen van hogere orde: Rijks- en provinciale wegen voor doorgaand verkeer, de buitenring en de binnenring rondom het stadscentrum voor stedelijk verkeer en als parkeerroute rondom het stadshart.
- 2.b De vlotte doorgankelijkheid en doorstroming op de Binnenring rondom het Stadshart wordt gehandhaafd en zo mogelijk verbeterd".
3. Knoopunten faciliteren een duurzame en efficiënte verplaatsing van deur tot deur.
4. De infrastructuur is passend door een mix van gedragsbeïnvloeding, slimme aanpassing en nieuwe aanleg van infrastructuur.
5. Voor de verkeersveiligheid heeft scheiding van vervoerwijzen met verschillende snelheid en massa de voorkeur.
6. 'Verleiden' gaat voor 'afdwingen'; Lelystad stimuleert gewenst gedrag om doelen te bereiken.
7. Lelystad bevordert door voorbeeldgedrag, stimulering en facilitering elektrisch vervoer en vervoersmiddelen die gebruik maken van waterstof als 'brandstof'.

De verplaatsing staat centraal:

Een reis start vanuit een behoefte en heeft een doel, bijvoorbeeld reizen naar je werk of het bezoeken van vrienden. Het motief van de reis ligt ten grondslag aan de keuze van het vervoersmiddel en de route die wordt gevolgd. De beleving van de reis start gelijktijdig met het ontstaan van de behoefte. De reis naar de locatie is onderdeel van de beleving. Dit betekent dus veel voor de indruk die Lelystad maakt op haar bezoekers.

Het mobiliteitssysteem in Lelystad kan zowel infrastructureel als via gedragsbeïnvloeding meer worden ingestoken vanuit de verplaatsingsbehoefte van de inwoners en bezoekers. Daarbij kan worden ingezet op beïnvloeding van keuzes tussen de vervoerwijzen en de routes die worden gevolgd. Om gewenst gedrag te stimuleren kan worden gevarieerd in toegestane snelheden op de dreven en de inrichting daarvan. Op deze wijze kan worden verleid (stimuleren) gebruik te maken van bepaalde routes door of juist om de stad.

Knooppunten optimaliseren:

De knooppunten in het mobiliteitssysteem vervullen een cruciale rol. Immers dat zijn de plekken waar gewisseld kan worden van vervoermiddel en de route die wordt gevolgd. Knooppunten in Lelystad verbinden verschillende netwerken aan elkaar; binnen de stad en met netwerken buiten de stad. Voor een reis worden vaak meerdere wijze van vervoer (modaliteiten) gebruikt, reizigers stappen op knooppunten over naar een andere modaliteit. Voorbeelden van knooppunten zijn het station, de bushalte, maar ook de fietsenstalling en de (centrale) parkeerplaats. Juist omdat voor een reis vaak verschillende modaliteiten worden gebruikt is aandacht voor ketenmobiliteit belangrijk. Door het bieden van comfortabele en efficiënte overstapmogelijkheden kunnen duurzame verplaatsingen worden gestimuleerd.

De mobiliteitsdoelen en prestatie-indicatoren

De visie op mobiliteit is gebruikt om de strategische opgaven op het gebied van mobiliteit te vertalen naar een tiental concrete mobiliteitsdoelen. Doelen die een relatie hebben met het centraal

stellen van de verplaatsing en doelen die een relatie hebben met het verknopen van netwerken. Per doel is tevens vermeld welke prestaties geleverd moeten worden om deze doelen te bereiken of een eerste resultaat op grond waarvan volgende stappen kunnen worden gezet.

De Mobiliteitsagenda

Met de Mobiliteitsvisie legt Lelystad het fundament voor een toekomstgericht mobiliteitsbeleid. In deel B van deze nota is de mobiliteitsagenda uitgewerkt. In het eerste hoofdstuk daarvan zijn de doelen uit de visie benaderd vanuit de verschillende modaliteiten. Daarbij is aangegeven wat nodig is om bij te dragen aan het bereiken van de doelen en prestaties zoals in de visie staan vermeld; 'wat is daarvoor nodig' en 'wat willen we bereiken' als subdoelen. In de mobiliteitsagenda zijn de te bereiken subdoelen vervolgens uitgewerkt in concrete projecten en activiteiten voorzien van een globale planning over de periode van 10 jaar. De uitvoering van deze agenda zal worden afgestemd met andere uitvoeringsagenda's zoals bijvoorbeeld van Lelystad Next Level.



Voorwoord

Lelystad wil een duurzame, aantrekkelijke en economisch sterke stad zijn. Met het Nationaal Park Nieuw Land en de ontwikkelingen aan de kust kan Lelystad zich met recht hoofdstad van de nieuwe natuur en stad aan de kust noemen. Lelystad als logistiek knooppunt draagt bij aan de werkgelegenheid en de groei van het aantal inwoners. Ontwikkelingen zoals Lelystad Airport en Businesspark, de oprichting van een scholencampus en de ontwikkelingen langs de kust met een toename van het aantal toeristische bezoekers gaan gepaard met meer verplaatsingen. In het raadsprogramma wordt daarom al ingezet op een goede bereikbaarheid: “over land, over water en door de lucht”. Het raadsprogramma vraagt blijvende aandacht voor de toegankelijkheid voor mensen met een beperking. Fietsen is een belangrijk thema: “Lelystad bevordert dat mensen vaker gaan fietsen. Om dit doel te bereiken zijn prettige en veilige fietsroutes belangrijk.”

We zetten in op het stimuleren van duurzame wijzen van vervoer, dat wil zeggen voor de korte afstand te voet en binnen de stad per fiets of openbaar vervoer. Dat betekent bijvoorbeeld dat eerst de belangrijke wandel- en fietsroutes op orde moeten zijn, zodat deze wijze van vervoer aantrekkelijk en comfortabel is. Knooppunten waar kan worden overstapt, zoals bijvoorbeeld het stationsgebied, moeten aantrekkelijk zijn om daar te wisselen van wijze van vervoer. De scheiding van voetgangers, fietsers

en snelverkeer, zoals auto's, blijft belangrijk om ongevallen en slachtoffers in het verkeer te voorkomen. Ondanks een toename van de mobiliteit willen we niet dat de verkeersoverlast toeneemt. Om de kwaliteit van de leefomgeving te versterken zal het doorgaande autoverkeer in de stad en de wijken moeten verminderen en waar mogelijk om de stad moeten worden geleid.

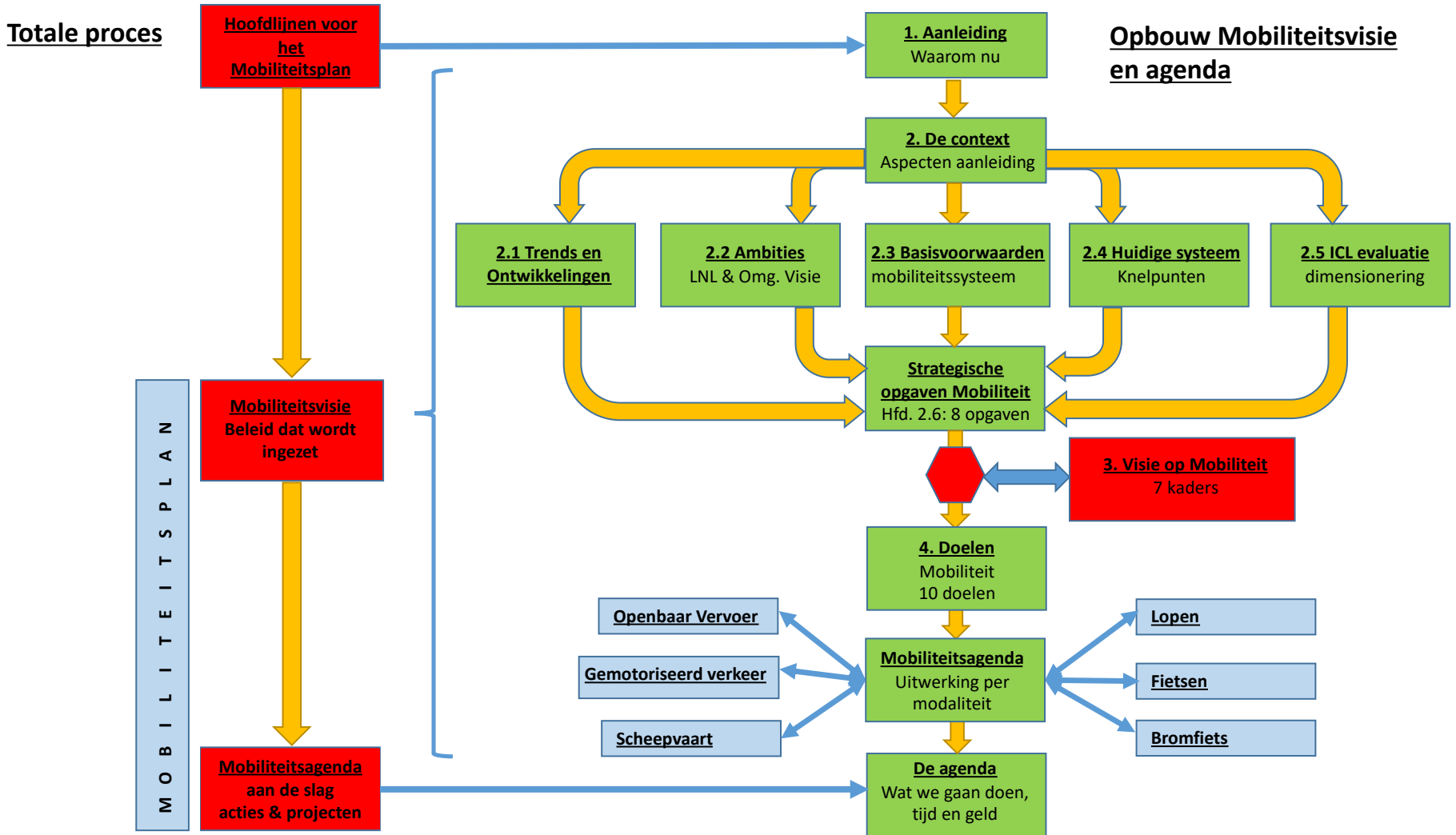
De mobiliteitsvisie is een vervolg op de in december 2017 door de raad vastgestelde “Hoofdpijnen Mobiliteitsplan Lelystad”. De visie geeft sturing aan ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit om daarmee bij te dragen aan het bereiken van de ambities van onze stad. Samenwerking is cruciaal. Daarom hebben we raadsleden en verschillende betrokken organisaties gevraagd om input te leveren. Deze input is deels verwerkt in de visie en deels in de mobiliteitsagenda die als deel B is bijgevoegd. De uitvoering van deze agenda zal de komende 10 jaar tot diverse activiteiten leiden op allerlei plekken in de stad. We bereiken hiermee ons doel, namelijk een leefbare woon-, werk- en recreatieomgeving met voorzieningen die bereikbaar zijn voor onze inwoners en bezoekers. Een stad waarin veilig verkeer vanzelfsprekend is.

Namens het college,
Wethouder P.L.W.J. Baaten
Portefeuillehouder, Verkeer en Vervoer

Inhoudsopgave

SAMENVATTING	4	4.1 De verplaatsing centraal	28
VOORWOORD	7	4.2 Verknopen van netwerken	29
STRUCTUUR VAN DE MOBILITEITSVISIE	9	5 FINANCIËEL KADER	33
DEEL A DE MOBILITEITSVISIE	11	DEEL B DE MOBILITEITSAGENDA	
1 INLEIDING	11	1 Mobiliteitsvisie als basis voor de mobiliteitsagenda	38
1.1 Aanleiding	11	2 De uitwerking per modaliteit	38
1.2 Leeswijzer	11	2.1 Lopen	38
2 OPGAVEN VOOR MOBILITEIT	14	2.2 Fietsen	39
2.1 Trends en Ontwikkelingen	14	2.3 Bromfiets	40
2.1.1 Algemene trends en ontwikkelingen in Nederland	14	2.4 Openbaar vervoer	41
2.1.2 Trends en ontwikkelingen in Lelystad	15	2.5 Gemotoriseerd verkeer	42
2.2 Ambities van Lelystad	16	2.6 Scheepvaart	44
2.2.1 Koersdocument Lelystad 2040	16	3 Uitvoeringsagenda	45
2.2.2 Omgevingsvisie Lelystad	17	3.1 Modaliteit: Lopen	46
2.2.3 Kadernota Duurzaamheid	17	3.2 Modaliteit: Fietsen	47
2.3 Basisvoorwaarden mobiliteitssysteem	18	3.3 Modaliteit: Bromfiets	48
2.4 Het huidige mobiliteitssysteem	19	3.4 Modaliteit: Openbaar vervoer	49
2.5 ICL evaluatie	21	3.5 Modaliteit: Gemotoriseerd verkeer	51
2.6 Conclusies: de strategische opgaven voor mobiliteit	22	3.6 Modaliteit: Scheepvaart	53
3 DE VISIE OP MOBILITEIT	24	3.7 Modaliteit: Overschrijdend	54
4 MOBILITEITSDOELEN EN PRESTATIE-INDICATOREN	28	3.8 Project financiering	56
		BIJLAGE: MOBILITEITSBELEID EN DEELPLANNEN	58
		COLOFON	59

Structuur van de mobiliteitsvisie





A De mobiliteitsvisie

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Lelystad staat voor een aantal uitdagingen die een nieuwe visie op mobiliteit noodzakelijk maakt. Een nieuwe mobiliteitsvisie met mobiliteitsagenda vervangt het mobiliteitsplan 2009. Daarvoor is eerst een startnotitie door de gemeenteraad vastgesteld op 7 maart 2017 en vervolgens zijn de hoofdlijnen voor het mobiliteitsplan vastgesteld op 19 december 2017. In deze hoofdlijnennota is tevens het volgende product aangekondigd: De Mobiliteitsvisie; deel A van deze nota. Op grond daarvan is tevens de mobiliteitsagenda opgesteld waarin op projectniveau de opgaven zijn geformuleerd; deel B van deze nota.

Lelystad kent al jaren een aantal fundamentele en samenhangende sociale, economische en ruimtelijke opgaven. Nadenken over een toekomstvisie, en bepalen via welke strategie deze bereikt kan worden, is noodzakelijk. Het traject van Lelystad Next Level en het traject van de Omgevingsvisie zijn gericht op enerzijds het ontwikkelen van een visie op de stad en vervolgens hoe de ambities kunnen worden gerealiseerd. De ontwikkelde strategie is uitgewerkt in het Koersdocument Lelystad 2040. De ambitie van Lelystad is om in 2040 een zelfstandige, sociaal veerkrachtige, duurzame, aantrekkelijke en economisch sterke stad te zijn. Een stad die wil groeien naar 100.000 inwoners; kwalitatieve groei op basis van een evenwichtige bevolkingssamenstelling en met ruimtelijke kwaliteiten. Lelystad presenteert zich als hoofdstad van de 'nieuwe natuur'. De Omgevingsvisie bevat de ruimtelijke vertaling van de ambities van Lelystad. Al deze ambities leiden tevens tot uitdagingen op het gebied van de mobiliteit. Vervolgens kan deze mobiliteitsvisie worden gebruikt bij het opstellen van het Omgevingsplan.

Tot slot is de evaluatie van de ICL bijdrage die is uitgevoerd van belang voor de mobiliteit. De gemeente Lelystad ontvangt jaarlijks van het rijk een extra bijdrage voor de kosten van onderhoud vanwege de ruim bemeten openbare ruimte. De evaluatie van deze zogenaamde ICL bijdrage heeft geleid tot het besluit om een korting door te voeren. Deze korting heeft gevolgen voor het onderhoud van, en het areaal aan, infrastructuur.

1.2 Leeswijzer

De visie (deel A) geeft de wijze aan waarop de mobiliteitsdoelen van Lelystad tot stand zijn gekomen. Deze doelen zijn vervolgens de basis op grond waarvan de mobiliteitsagenda (deel B) is opgesteld waarin acties en projecten zijn geformuleerd om die doelen te kunnen bereiken.

In hoofdstuk 2 wordt vanuit verschillende invalshoeken zoals, de ambities van Lelystad, het huidige functioneren van het mobiliteitssysteem en trends die een relatie hebben met mobiliteit, een beeld geschetst van het speelveld. In paragraaf 2.6 komt dat samen, zijn op grond van al deze context acht 'rode draden' onderscheiden; de strategische opgaven op het gebied van mobiliteit. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de Lelystadse visie op mobiliteit uiteengezet. De uitgangspunten die bepalend zijn over hoe de strategische opgaven voor mobiliteit kunnen worden benaderd. Met dit 'vizier' voor ogen worden in hoofdstuk 4 de mobiliteitsdoelen beschreven en bijbehorende prestatie-indicatoren. Deze indicatoren geven een beeld van wat wordt opgeleverd op weg naar het bereiken van de doelen. In een aantal gevallen gaat het om een eerste product op grond waarvan de volgende stap kan worden gezet.

Deze doelen en prestatie-indicatoren zijn de basis voor de mobiliteitsagenda, deel B van deze nota. In hoofdstuk 1 daarvan wordt een toelichting gegeven op de opbouw van de mobiliteitsagenda. Per modaliteit van vervoer is in hoofdstuk 2 uitgewerkt hoe kan

worden bijgedragen aan het bereiken van de doelen en prestaties zoals in hoofdstuk 4 van de visie zijn verwoord. Een uitwerking in 'wat is nodig' en 'wat willen we bereiken' als bijdragen aan de prestaties zoals in hoofdstuk 4 van de visie zijn beschreven. In hoofdstuk 3 staat schematisch de meerjarige agenda met daarin alle projecten en acties die daarvoor nodig zijn. Globaal gepland over een periode van 10 jaar, strekkende over drie raadsperiodes. De beschikbare budgetten staan daarbij vermeld. Gedurende deze lange periode van uitvoering kunnen er verschillende oorzaken zijn die noodzaken tot bijstelling. Daarom zal de agenda jaarlijks worden geactualiseerd. Ook zal jaarlijks in de kadernota worden opgenomen voor welke acties en projecten budget nodig is om een volgende stap te kunnen zetten op weg naar het bereiken van de doelen zoals beschreven in hoofdstuk 4 van de visie.



Opgaven voor mobiliteit

Mobiliteit staat niet op zichzelf. Mobiliteit staat ten dienste van de samenleving. Daarom wordt eerst in beeld gebracht waarmee rekening moet worden gehouden bij het ontwikkelen van de mobiliteitsvisie. Welke trends en ontwikkelingen doen zich voor in de samenleving? Welke ambities heeft Lelystad voor de stad? Is het verkeerssysteem nu goed toegesneden op de huidige mobiliteitsbehoefte? Wat is het effect van de verlaging van de ICL bijdrage voor het onderhoud en omvang van de infrastructuur?

In dit hoofdstuk worden al deze onderwerpen achtereenvolgend behandeld en tot slot worden op grond van deze verschillende invalshoeken, in paragraaf 2.6, als conclusie de strategische opgaven op het gebied van mobiliteit geformuleerd.

2.1 Trends en Ontwikkelingen

De trends en ontwikkelingen, die een relatie met mobiliteit hebben, worden in deze paragraaf in beeld gebracht. Onderscheid wordt daarbij gemaakt in hetgeen landelijk van betekenis is en hetgeen specifiek is voor Lelystad.

2.1.1 Algemene trends ontwikkelingen in Nederland

Trends op het gebied van mobiliteit en connectiviteit

- Voertuigen kunnen steeds meer functies van de bestuurder overnemen. Functies als 'adaptive cruise-control' en 'keep-your-lane' dragen geleidelijk bij aan de ontwikkeling van semiautonome voertuigen. Naast meer comfort voor de bestuurder leidt dit ook tot een verhoogde verkeersveiligheid.
- Digitale connectiviteit wordt steeds belangrijker voor de economie (flexwerken, logistiek, etc.).
- Mobility as a Service (MaaS) is in opkomst: een systeem waarbij vanuit één platform alle mobiliteitsdiensten kunnen worden gepland, gereserveerd en betaald.

- Ook in de wereld van mobiliteit is de trend van bezit naar gebruik zichtbaar. Bijvoorbeeld door de stijging van het aantal deelfietsen en deelauto's. In 2018 is bijvoorbeeld het aantal deelauto's gestegen naar 41.000. Dat zijn er 10.000 meer dan in 2017.
- Na jaren van daling van het aantal verkeersslachtoffers is de laatste jaren een negatieve trend waarneembaar. Het aantal verkeersslachtoffers stijgt helaas weer.

Trends en ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid, ecologie en klimaatadaptatie

- Voor duurzaamheid is veel maatschappelijke aandacht: van het duurzaam opwekken van energie tot het stimuleren van duurzame mobiliteit.
- Het landelijke Klimaatakkoord is regionaal vertaald naar hoe daar op het gebied van Mobiliteit uitwerking aan gegeven kan worden; het RMP (Regionaal MobiliteitsPlan).
- De aandacht voor natuur, biodiversiteit en ecologische ontwikkeling in en rond de stad neemt toe. Daardoor groeit het besef dat gemotoriseerde vormen van mobiliteit negatieve gevolgen hebben voor het ecosysteem.
- Zero emissie is sterk in ontwikkeling voor alle vervoerswijzen: de (brom)fiets, de auto en de bus.
- De Raad van State heeft een streep gezet door het Nederlandse stikstofbeleid. De hoogste bestuursrechter verbodt het zogeheten Programma Aanpak Stikstof (PAS), omdat het de natuur onvoldoende beschermt. Dit verbod leidt tot een belemmering in de realisatie van veel infrastructurele projecten.
- In het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 is afgesproken dat we in Nederland in 2030 bijna de helft (49%) minder broeikasgasen uitstoten dan we in 1990 deden. Het Klimaatakkoord gaat over de maatregelen die de komende jaren moeten worden genomen om dit doel te halen.

- Het Samenwerking Project Expertpool Stadslogistiek (SPES) is geïnitieerd om de 40 grootste gemeenten (G40) te ondersteunen bij de invoering van een zero emissie zone voor stadslogistiek. Vanuit de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES) werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat daarvoor samen met gemeenten. SPES focust zich op het voorbereiden en begeleiden van de (gemeentelijke) besluitvorming om een zero emissie zones voor stadslogistiek in te voeren.

Sociaal-maatschappelijke trends

- De bevolking vergrijsst. Ook voor ouderen blijft de beschikbaarheid van en toegankelijkheid tot mobiliteit van belang. De mobiliteitsbehoefte die zij hebben, kan echter anders zijn dan in eerdere levensfasen.
- In Nederland hebben steeds meer mensen te kampen met overgewicht en is er een toename van mensen met chronische aandoeningen. Infrastructuur die uitnodigt tot wandelen of fietsen kan helpen om dit tegen te gaan.

Economische trends

- E-commerce zet het functioneren van stadscentra onder druk maar het betekent ook dat er meer logistiek vervoer door de wijken rijdt.

Bijna al deze landelijke ontwikkelingen en trends gelden grotendeels ook voor Lelystad en zijn daarom van belang bij het bepalen van de strategische opgaven op het gebied van mobiliteit.

2.1.2 Trends en ontwikkelingen in Lelystad

Van de ontwikkelingen die zijn beschreven in het 'Koersdocument Lelystad 2040', het 'Ruimtelijk Raamwerk' en het raadsprogramma 2018 – 2022 worden in deze paragraaf de ontwikkelingen benoemd die een relatie hebben met mobiliteit.

Ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en connectiviteit:

- Het aantal (vracht-)auto's dat langs, van en naar Lelystad rijdt,

blijft toenemen. Dit is een gevolg van de economische groei, maar ook vanwege de ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Lelystad.

- Door de realisatie van het OV-SAAL-programma (spoorverbinding tussen Schiphol- Amsterdam-Almere-Lelystad) en de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport wordt een bijdrage geleverd aan verbinding met de Metropool Regio Amsterdam. In het kader hiervan rijden meer Intercity's tussen Lelystad Centrum en Amsterdam Zuid, wordt onder andere de A6 verbreed en wordt de nieuwe (gedeeltelijke) op- en afrit 9 van de A6 gerealiseerd.
- De versterking van het maritieme netwerk: Flevokust Lelystad, Maritieme servicehaven Urk, binnenhavens Kampen, verbreding sluizen Kornwerderzand, uitdiepen van de hoofdvaarroute IJsselmeer.
- Een grote toename van het aantal brom- en snorfietsen.
- In Lelystad is het aantal verkeersslachtoffers, over meerdere jaren gezien, gemiddeld genomen constant.

Ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid, ecologie en klimaatadaptatie

- De vermindering van fijnstof en CO2-uitstoot door verkeer staat op de politieke agenda (Raadsprogramma 2018-2022).
- Het openbaar vervoer in Lelystad zal, vanaf 2021 (nieuwe concessie van de provincie), worden uitgevoerd met bussen die elektrisch worden aangedreven.
- Kansen zijn er voor het opnemen en versterken van ecologische verbindingen. Tevens maatregelen om bij (her)inrichting barrières te slechten; faunaduikers, otterplanken, etc.

Sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen

- Een groeiend aantal Lelystedelingen ervaart een gevoel van eenzaamheid en/of sociale uitsluiting. Toegang tot mobiliteit levert een bijdrage aan het versterken van de sociale cohesie. Ook kan de inrichting van de openbare ruimte de ontmoeting in de wijk faciliteren.
- Meer dan de helft van de inwoners in Lelystad kampt met

overgewicht en er is een toename van chronische aandoeningen. Het stimuleren van een gezonde levensstijl kan zich ook uitstrekken op het gebied van mobiliteit.

- De bevolking vergrijsst en ontgroent. De inrichting van de openbare ruimte moet voorzien in behoeftes van de zich wijzigende demografische samenstelling. De dubbele vergrijzing heeft nadrukkelijke gevolgen voor mobiliteit en toegankelijkheid; drempelloze inrichting van woonomgeving, scootmobielverkeer, scootmobielparkeren etc.

Economische ontwikkelingen

- Door de regionalisering is Lelystad economisch onlosmakelijk onderdeel geworden van de Metropool Regio Amsterdam. Lelystad ontwikkelt zich van forensenstad naar netwerkstad binnen de Metropool Regio Amsterdam. Lelystad functioneert daarbij als 'poort' naar de regio Zwolle, Veluwe, Noord-Holland-Noord en Noord-Nederland. Goede verbindingen zijn hiervoor van cruciaal belang.
- De versnellingsopgave voor de woningbouw (+10.000 woningen) vanuit de MRA betekent tevens een versnellingsopgave om de toename van mobiliteit te faciliteren.
- De ontwikkelingen Lelystad Airport (Businesspark) en Flevo-kust Haven leiden tot meer werkgelegenheid en daarmee ook tot meer verplaatsingen.
- Lelystad is door haar centrale ligging, ruimte en multimodale ontsluiting geschikt als 'experimentgebied'. Dit biedt ook mogelijkheden tot experimenteren met duurzame innovatie op het gebied van mobiliteit en infrastructuur.
- Recreatie en toerisme zijn van toenemend belang voor Lelystad. Niet alleen de bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen is daarbij belangrijk, ook de visitor journey van de bezoekers speelt een belangrijke rol: de reis is onderdeel van de beleving.

Ontwikkelingen op het gebied van onderwijs

- In het raadsprogramma 2018-2022 is opgenomen het belang

van zowel veilig onderwijs als veilige routes van en naar de Scholencampus. Deze ambitie levert uitdagingen op voor de inrichting van het verkeerssysteem.

- Het haal- en brenggedrag rond scholen wordt ervaren als hinderlijk en verkeersonveilig. Met de betreffende onderwijsinstellingen wordt nagegaan welke maatregelen kunnen worden getroffen om overlast te verminderen.

2.2 Ambities van Lelystad

De visie op mobiliteit en de uitvoering daarvan moet ook aansluiten op de ambities van Lelystad. Het 'Koersdocument Lelystad 2040' geeft inzicht in de ambities van Lelystad. De Omgevingsvisie Lelystad bevat de ruimtelijke vertaling daarvan. Lelystad heeft de ambitie om te groeien naar een stad van 100.000 inwoners, een groei van recreatie en toerisme: van 3 naar 5 miljoen bezoekers per jaar en om zich te ontwikkelen tot een economisch krachtig logistiek knooppunt.

2.2.1 Koersdocument Lelystad 2040

De ambitie van Lelystad is om in 2040 een zelfstandige, sociaal veerkrachtige, duurzame, aantrekkelijke en economisch sterke stad te zijn met 100.000 inwoners. Een stad die zich presenteert als hoofdstad van de 'nieuwe natuur'. Hiervoor gaat Lelystad haar potentie volop benutten en kiest voor inzet van haar unieke kwaliteiten én de onderscheidende regionale positie. Om dit te bereiken zijn drie thema's benoemd:

- Versterken urbanisatie met de programma's 'uitnodigende en ondernemende stad': Het is belangrijk voor Lelystad dat er meer mensen komen wonen.
- Versterken maatschappelijke kracht met de programma's 'veerkrachtige samenleving met onderscheidend onderwijs': Lelystad richt zich op de toekomstige generaties.

En om deze ambities te kunnen bereiken, rand voorwaardelijk:

- Gedeeld eigenaarschap: We werken met onze partners aan de gezamenlijke opgave voor Lelystad.

De inhoudelijke thema's zijn uitgewerkt in zes aspecten met ieder een eigen inzet:

- Versterken urbanisatie:
 - o Hoofdstad van de nieuwe natuur
 - o Sterke stad in de regio
 - o Regionaal gespecialiseerde economie
- Versterken maatschappelijke kracht:
 - o o Aantrekkelijke woonbuurten en vitale bewoners
 - o Leven lang ontwikkelen
 - o Langer gezond thuis

Het gedeeld eigenaarschap is belangrijk omdat de opgaven waar Lelystad voor staat een brede inzet vergen van partners, overheden en de gemeente zelf. Dat is tevens van toepassing op de uitdagingen op het gebied van mobiliteit die het gevolg zijn van de Lelystadse ambities.

Bijvoorbeeld de ambitie: "Lelystad groeit uit tot een regionale netwerkstad. De infrastructurele netwerken groeien mee." Daarbij wordt inzet gevraagd om betere, snellere, frequentere en comfortabele verbindingen tot stand te brengen naar zowel de economische groeikernen aan de stadsranden als naar andere steden in de regio. Ook zijn betere OV-verbindingen gewenst naar Emmeloord – Groningen (Lelylijn), Amsterdam/Almere (metro-kwaliteit) en goede h.o.v.-verbindingen Station Lelystad - Lelystad Airport en Station Lelystad - Bataviakwartier, alsmede de realisatie van de N23 (Alkmaar-Zwolle). De ambitie: "Lelystad neemt een stevige positie in als circulaire, multimodale, logistieke hub in de Oostflank van Metropoolregio Amsterdam"; levert ook uitdagingen op voor het mobiliteitssysteem.

2.2.2 Omgevingsvisie Lelystad

In het proces op weg naar de omgevingsvisie is eerst de nota 'Het verhaal van Lelystad' opgesteld waarin vier perspectieven worden onderscheiden; één daarvan is de 'Verbonden stad'. De raad heeft de 34 strategische hoofdpogaven in deze nota vastgesteld

die zullen worden uitgewerkt in de omgevingsvisie. Een aantal van deze strategische hoofdpogaven bevatten mobiliteitsaspecten, zoals:

- a. Verbind landschappen en water aan de stad.
- b. Maak aantrekkelijke (wandel- en fiets)routes tussen de wijken en het landschap.
- c. Verbind Marker Wadden met Oostvaardersplassen.
- d. Het Stadshart is het centrum van ontmoeten, winkelen en uitgaan, voor de inwoners en de in Lelystad werkenden.
- e. Sluit de kust(ontwikkelingen) aan op het netwerk van de bestaande stad; Werk aan verbindingen in de stad.
- f. Ontwikkel Lelystad Airport en Flevokust Haven tot centra van handel en logistiek.
- g. Benut de strategische ligging van Lelystad.
- h. Maak goede wandel- en fietsroutes en volg voor de openbaar vervoerverbindingen die in december 2017 door de gemeenteraad gestelde kaders.
- i. Lelystad als proeftuin.

Deze uitdagingen op het gebied van mobiliteit verschillen in abstractieniveau. Het Perspectief van verbonden stad geeft aan dat de bereikbaarheid van Lelystad één van de belangrijke strategische opgaven is voor mobiliteit.

De mobiliteitsvisie is één van de bouwstenen voor de omgevingsvisie en zal dan ook in de lijn van de omgevingsvisie worden ontwikkeld. De omgevingsvisie geeft de richtlijnen en randvoorwaarden aan voor de verkeerstructuur van de stad.

2.2.3. Kadernota Duurzaamheid

In 2013 sloten 40 organisaties, waaronder het Rijk, IPO en de VNG, het SER-energieakkoord. Voor de sector verkeer formuleerden zij de ambitie om in 2050 een reductie van 60% van de CO₂-emissie te realiseren ten opzichte van 1990. Dit akkoord is in 2019 aangescherpt in het klimaatakkoord:

- Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050.
- Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide.

- Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond.
- Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen.
- Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.

In de Kadernota Duurzaamheid is opgenomen dat we het verkeer in Lelystad gaan verduurzamen door:

- Verminderen van mobiliteit:
Door stimuleren van het nieuwe werken en slimme ruimtelijke ordening gericht op gebruik van openbaar vervoer, fietsen en lopen, kunnen structureel veel kilometers worden bespaard.
- Veranderen van mobiliteit:
Overstap naar OV, fietsen, lopen of deelauto's of een slimme combinatie hiervan.
- Verduurzamen van mobiliteit:
Stimuleren van gebruik van duurzame voertuigen en brandstoffen, zoals groen gas en elektrisch rijden. Realiseren van laadpunten in de openbare ruimte en in parkeergarages.

In 2025 is het volgende bereikt:

- o 10% minder autoverkeer (motorvoertuigen per etmaal) op het Lelystadse wegennet ten opzichte van de prognose indien geen maatregelen worden getroffen.
- o Aandeel fietsen en e-fietsen in de modal split is 35% (10% hoger dan nu)
- o 100 scooters/bromfietsen zijn vervangen door e-scooters.
- o CO2 uitstoot door verkeer is met 20% verminderd ten opzichte van 1990 (landelijk peiljaar).
- o Het stadsvervoer (stadsdienst) rijdt volledig elektrisch.
- o In 2025 wordt het stadshart emissievrij beleverd (ambitie Green Deal Zero Emission Stadslogistiek)

2.3. Basisvoorwaarden mobiliteitssysteem

Het mobiliteitssysteem gaat over de bereikbaarheid van bestemmingen en de verschillende wijzen van vervoer die daarbij kunnen worden ingezet. Het mobiliteitssysteem moet daarbij voldoen

aan enkele algemene basisvoorwaarden. Deze voorwaarden zijn gebaseerd op vastgesteld beleid. Het mobiliteitssysteem:

- moet duurzaam zijn;
- bijdragen aan de leefbaarheid;
- is verkeersveilig.

Duurzaamheid

In de vastgestelde nota 'Hoofdlijnen Mobiliteitsplan Lelystad' is beschreven dat een duurzame stad de toekomst heeft. De vastgestelde Kadernota Duurzaamheid en het Klimaatakkoord zijn bepalend over hoe we invulling geven aan duurzaamheid. Mobiliteit heeft een belangrijke rol in het verduurzamen van de stad. Zowel in de vorm van duurzaam vervoer, zoals elektrische auto's en zero emissie openbaar vervoer, als het duurzamer gebruiken van het huidige mobiliteitssysteem. Denk hierbij aan MaaS (Mobility as a Service) en gedragsbeïnvloeding: op een zo duurzaam mogelijke manier van A naar B reizen. Daarnaast is in de Kadernota Duurzaamheid opgenomen dat in 2025 het stadshart emissievrij wordt beleverd. Daarnaast kan ook worden gedacht aan zero emissie bevoorrading van andere winkelcentra.

Leefbaarheid

Mobiliteit kent helaas nog altijd een aantal nadelige effecten voor de leefomgeving. Stank, lawaai, trillingen en uitstoot van schadelijke stoffen hebben een negatieve invloed op de leefbaarheid van de stad. Bij het inrichten van het mobiliteitssysteem moet ernaar worden gestreefd dat deze effecten tot een minimum worden beperkt.

Verkeersveiligheid

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

2.4 Het huidige mobiliteitssysteem

In deze paragraaf wordt het functioneren van het huidige mobiliteitssysteem doorgelicht per wijze van vervoer (vervoermodaliteit). In basis heeft Lelystad een uniek en modern verkeerssysteem waarbij scheiding van de verschillende vervoerwijzen is nagestreefd.

Lopen

Van de verplaatsingen in Lelystad gebeurt 19% te voet. Vooral voorzieningen in de wijk en de bushaltes kunnen te voet worden bereikt. Het gaat hier om voorzieningen als basisscholen, multifunctionele accommodaties, (wijk)winkelcentra en medische voorzieningen.

In het loopnetwerk van Lelystad komen knelpunten voor:

- De samenhang in de routes ontbreekt.
- Op plekken wordt sociale onveiligheid ervaren.
- De voetpaden zijn niet altijd voldoende breed.
- De voetpaden zijn niet altijd toegankelijk en herkenbaar voor minder validen.

Fietsen

Het aantal ernstige verkeersgewonden onder fietsers is landelijk sterk gestegen. Ook in Lelystad is een stijging te zien en is de fietser relatief vaak betrokken bij een ongeval. Daarnaast verandert de leeftijdsopbouw van de bevolking. De vergrijzing en de stijging van het e-bike gebruik door ouderen zijn ontwikkelingen waar rekening mee moet worden gehouden.

In de nota 'Visie Fietsen' wordt een analyse gegeven over de veiligheid en aantrekkelijkheid van het fietspadennet. In het raads-programma 2018-2022 is vervolgens de ambitie opgenomen om Nederlands veiligste fietsstad te worden.

Lelystad heeft veel vrij liggende fietspaden binnen de bebouwde kom en de stadshoofdwegen worden grotendeels ongelijkvloers gekruist. Voor de verkeersveiligheid gunstig maar niet altijd voor de sociale veiligheid en vindbaarheid. Buiten de bebouwde kom zijn weinig vrij liggende fietspaden. Op smalle polderwegen

rijden fietsers tussen het landbouw- en autoverkeer terwijl een snelheid van 80 km per uur is toegestaan.



Figuur 1: Huidig hoofdfietsnetwerk

Op basis van klachten en meldingen, enquêtes en gesprekken zijn de volgende knelpunten geïdentificeerd:

- Het aantal verkeersongevallen is toegenomen en de ervaren verkeersveiligheid is afgenomen.
- De inrichting en bewegwijzering van de routes en paden schiet op een aantal locaties tekort.
- Fietsers die gebruik moeten maken van smalle 80 km wegen (buitengebied).
- Soms ontbreekt het aan logische verbindingen in het netwerk.
- Een duidelijke scheiding tussen fiets- en voetgangersverkeer wordt nogal eens gemist.
- Voorrangssituaties voor fietsen langs dreven en wegen langs het Stadshart wordt niet altijd begrepen door automobilisten.

- De locaties van de stallingen in en rond het Stadshart worden niet als logisch ervaren (de aanpak daarvan is voorzien in het Fietsplan Stadshart).
- Fietsverkeer door het centrum wordt door voetgangers als hinderlijk ervaren.
- De sociale veiligheid kan beter (zien en gezien worden).

Bromfiets (incl. snorfiets)

Het bezit van bromfietsen in Lelystad neemt de laatste jaren snel toe. Ook de speedpedelec die is aangewezen als bromfiets draagt bij aan deze toename.

Uit verkeersongevallencijfers blijkt dat het aantal ernstig gewonden bromfietzers toeneemt; vooral ook in de leeftijdscategorie 60+. Landelijk zijn (CROW) richtlijnen opgesteld met als doel het realiseren van een veilige plek voor de bromfietser in het verkeer. Vanwege de veiligheid is het ongewenst dat de bromfiets op 70 km/u wegen rijdt of op fietspaden die daar niet voor zijn ingericht. Deze situaties komen nu wel voor in Lelystad.

Op landelijk niveau wordt discussie gevoerd over de positie van de snorfiets op het fietspad, en wordt ingezet op een helmlicht voor snorfietzers, waardoor het verschil tussen brom- en snorfiets mogelijk kleiner wordt.

De toename van bromfietsen leidt ook tot tekorten aan stallingsruimten op bepaalde locaties en een toename van overlast door geluid en stank. De ervaringen met specifieke parkeervakken, wit omljnd en voorzien van aanbindbuizen voor sloten, zijn positief.

Openbaar vervoer

In Lelystad blijft het aanbod van openbaar vervoer achter op de ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast wordt nog onvoldoende ingespeeld op de verschillende behoeften van de reizigers. Het openbaar vervoer is tevens nog onvoldoende betrouwbaar, laagdrempelig en toegankelijk voor iedereen.

Steeds vaker is er vertraging door congestie op de weg; regionaal, maar ook lokaal naar het Bataviakwartier bijvoorbeeld tijdens evenementen en op feestdagen.

De volgende ontwikkelingen bieden kansen voor het openbaar vervoer in Lelystad:

- Meer ouderen met een groeiende vraag naar deze vorm van mobiliteit.
- Groei van het aantal inwoners.
- Uitbreiding van Lelystad Airport en ontwikkeling Lelystad Airport Businesspark.
- Meer bezoekers van recreatieve- en natuurbestemmingen.
- Toenemende verkeersdruk op de weg in Lelystad en in de regio.
- Mogelijkheden voor telewerken en amusement via de smartphone en tablets in trein en bus.

Gemotoriseerd verkeer

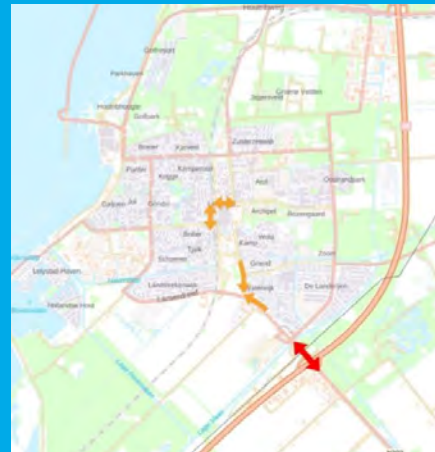
De meeste ritten in Lelystad worden met de auto afgelegd (43%). Daarbij gebeuren de meeste ongevallen op de stadshoofdwegen (bron: Viastat).

Uit snelheidsmetingen blijkt dat er vaak te hard wordt gereden op de stadshoofdwegen en in het buitengebied. In het buitengebied zijn de wegen relatief smal terwijl deze worden gebruikt door personenauto's, landbouwverkeer en fietsers met grote verschillen in snelheid en omvang.





Figuur 2: Hoofdwegenstructuur



Figuur 3: Huidige doorstromingsproblemen (rood = filevorming, oranje = langzaam rijdend)

De hoofdwegenstructuur in de stad en de (boven)regionale verbindingen zijn in figuur 2 weergegeven. Doorgaand verkeer van en naar Enkhuizen geeft vaak de voorkeur aan de kortste route die door de stad gaat. Van het verkeer dat door het Stadshart gaat is ongeveer 20% doorgaand verkeer; verkeer wat geen herkomst/bestemming Stadshart of directe omgeving heeft. In Lelystad komen doorstromingsproblemen voor zoals in de avondspits op de Larserdreef, Zuigerplasdreef en de wegen rondom het Stadshart (figuur 3). Op piekmomenten is de rotonde bij Bataviastad (rotonde Markerwaarddijk) een knelpunt. Daarnaast zijn er wegen in Lelystad die meer capaciteit hebben dan noodzakelijk is gezien de verkeersintensiteit.

Bevoorradend verkeer in het voetgangersgebied blokkeert de routes naar de parkeerhofjes die bestemd zijn voor de bewoners. Voor de bevoorrading van de winkels en bedrijven is een aantal expeditie routes vastgesteld. Buiten het voetgangersgebied is een tekort aan laad- en losplaatsen.

Het internet winkelen neemt een grote vlucht wat leidt tot een toename van het aantal transportbewegingen in de wijken. Parkeerfaciliteiten zijn een belangrijke voorziening in het mobiliteitssysteem. In oude wijken ontbreekt soms de fysieke ruimte om genoeg parkeerplaatsen te maken. In het Stadshart is de bereikbaarheid/vindbaarheid een aandachtspunt en op sommige plaatsen het gebruiksgemak.

Scheepvaart

De kustzone van Lelystad heeft verschillende havens voor recreatief gebruik en voor transport van goederen. De Bataviyahaven ontwikkelt zich steeds meer als 'thuishaven' voor riviercruises. Hierdoor neemt het aantal vervoerbewegingen van en naar de haven toe. De komst van de containerterminal Flevokust Haven geeft een boost aan de logistieke sector in Lelystad. Deze sector is in ontwikkeling en leidt tot een toename van zowel de scheepvaart als het vrachtverkeer voor de aan- en afvoer van producten.

2.5 ICL evaluatie

Het rijk heeft samen met de gemeente Lelystad en de provincie Flevoland een evaluatie uitgevoerd over de ICL bijdrage die Lelystad jaarlijks ontvangt. Een bijdrage die grotendeels gerelateerd is aan de inrichting van de openbare ruimte waarin het areaal groen en wegen veel groter is dan in steden met een vergelijkbaar aantal inwoners. Deze evaluatie heeft geresulteerd in een korting op de ICL bijdrage die oploopt tot 2 miljoen euro per jaar voor beheer en onderhoud van de openbare ruimte. De raad heeft de route vastgesteld die moet leiden tot ombuiging van de uitgaven. Daarbij wordt de 'Lelystad Next Level' variant gevolgd waarbij tevens wordt nagegaan hoe en waar het areaal aan wegen kan worden aangepast. De opgave daarbij is dat daarmee tevens wordt bijgedragen aan de doelstellingen van Lelystad Next Level en dat deze vermindering past binnen de visie op mobiliteit. Uit doorrekeningen met het verkeersmodel blijkt dat bepaalde dreven in de toekomst, ook bij groei van de stad, meer capaciteit bieden dan nodig is terwijl er ook situaties zijn waar de doorstroming juist stagneert.

2.6 Conclusies: de strategische opgaven voor mobiliteit

In de voorgaande paragrafen zijn de trends & ontwikkelingen, de ambities van Lelystad, en de basisvoorwaarden voor een mobiliteitssysteem benoemd. Tevens is een korte analyse van het huidige systeem uitgevoerd en zijn de opgaven van de ICL evaluatie beschreven. Op basis van deze analyses kan geconcludeerd worden dat het mobiliteitssysteem van Lelystad niet geheel aansluit bij de mobiliteitsbehoeften en nog niet inspeelt op de trends en ontwikkelingen. Sommige delen van het systeem lopen over en andere delen worden minder gebruikt dan verwacht. De behoefte aan mobiliteit in Lelystad zal de komende jaren veranderen en dit vraagt ook om veranderingen van het mobiliteitssysteem. Vanuit de verschillende invalshoeken is een aantal 'rode draden' te herkennen die de strategische opgaven vormen op het gebied van mobiliteit:

1. Zorg dat Lelystad van buitenaf goed bereikbaar blijft ondanks de toename van de mobiliteit.
2. Zorg dat Lelystad zich ontwikkelt als 'centraal' knooppunt in de regio zodat de economische kansen die dit biedt kunnen worden verzilverd.
3. Zorg dat de toename van de druk op het mobiliteitssysteem in de stad, door een toename van groei van aantal inwoners, economische activiteiten en recreatieve ontwikkelingen, kan worden opgevangen.
4. Zorg dat het areaal aan infrastructuur zodanig wordt aangepast dat wordt voorzien in de behoefte maar dat ook de leefbaarheid en het woonklimaat worden verbeterd.
5. Zorg dat gebruikers van mobiliteitsvoorzieningen worden gestimuleerd om de, voor een goed functionerend mobiliteitssysteem, gewenste routekeuzes te maken bij (het plannen van) hun verplaatsing.
6. Zorg dat slim en effectief wordt omgegaan met de inrichting van de infrastructuur zodat de kosten van onderhoud passen binnen de financiële kaders.
7. Zorg voor een mobiliteitssysteem dat faciliteert: 'iedereen kan meedoen' en 'gezond op pad'.

Een goed mobiliteitssysteem is tevens:

8. Veilig, duurzaam en betrouwbaar, met zo min mogelijk negatief effect op de leefomgeving.

Kort gezegd: Het toekomstige mobiliteitssysteem sluit aan bij de behoeften aan mobiliteit, kan inspelen op de trends en ontwikkelingen en levert bijdragen aan het realiseren van de ambities van Lelystad.



3 De visie op mobiliteit

De visie op mobiliteit is de bril waardoor naar de opgaven voor de stad wordt gekeken. Op grond van de trends & ontwikkelingen, de ambities van Lelystad (zoals beschreven in het Koersdocument en de Omgevingsvisie Lelystad), het huidige functioneren van het mobiliteitssysteem en de taakstelling ICL, zijn diverse strategische opgaven gedefinieerd in paragraaf 2.6. Om deze opgaven efficiënt en effectief te kunnen bereiken moet worden gehandeld op grond van een eenduidige visie op mobiliteit. Een visie met als uitgangspunt: de verplaatsing centraal. Een mobiliteitssysteem dat zodanig is ingericht dat de verplaatsingen worden gefaciliteerd passend bij de randvoorwaarden die Lelystad stelt op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid en de visie op de ontwikkeling van de stad. Naast ruimte die nodig is voor de verplaatsing is er ook ruimte om te verblijven. Ruimte om veilig te kunnen ontspannen en recreëren. Ruimte waar een 'pas op de plaats' kan worden gemaakt. In de praktijk is deze scheiding onvoldoende scherp en komt het voor dat verblijfsruimten ook worden gebruikt voor verplaatsingen door (gemotoriseerd) verkeer. Verblijfsruimten moeten gevrijwaard blijven van onnodig en ongewenst verkeer.

De volgende uitgangspunten worden toegepast bij het vertalen van de opgaven van de stad naar doelen voor mobiliteit:

1. Lelystad zet in op een duurzaam mobiliteitssysteem en gebruik van duurzame vervoermiddelen (lopen, fietsen en OV).
- 2.a Autoverkeer wordt geleid naar wegen van hogere orde: Rijks- en provinciale wegen voor doorgaand verkeer, de buitenring en de binnenring rondom het stadscentrum voor stedelijk verkeer en als parkeerroute rondom het stadshart.

- 2.b De vlotte doorgankelijkheid en doorstroming op de Binnenring rondom het Stadshart wordt gehandhaafd en zo mogelijk verbeterd".
3. Knooppunten faciliteren een duurzame en efficiënte verplaatsing van deur tot deur.
4. De infrastructuur is passend door een mix van gedragsbeïnvloeding, slimme aanpassing en nieuwe aanleg van infrastructuur.
5. Voor de verkeersveiligheid heeft scheiding van vervoerwijzen met verschillende snelheid en massa de voorkeur.
6. 'Verleiden' gaat voor 'afdwingen'; Lelystad stimuleert gewenst gedrag om doelen te bereiken.
7. Lelystad bevordert door voorbeeldgedrag, stimulering en facilitering elektrisch vervoer en vervoersmiddelen die gebruik maken van waterstof als 'brandstof'.

Bij wat we doen beoordelen we de mogelijkheden van innovatieve toepassingen en zetten die in waar dat zinvol is.

Toelichting:

Bij de keuzes die mensen maken hebben ze persoonlijke doelen voor ogen: comfortabel, snel en tegen redelijke prijs naar de plek van bestemming. De gemeente hanteert randvoorwaarden (zoals beschreven in hoofdstuk 2) op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. De reizigers moeten worden verleid tot het maken van keuzes die tevens een bijdrage leveren aan de uitgangspunten van beleid (bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid). Daarbij wordt uitgegaan van het principe: gewenst gedrag aanmoedigen en ongewenst gedrag ontmoedigen.

Dat start bij voorlichting en onderwijs maar gaat ook over het treffen van kleinere verkeersmaatregelen tot ingrepen in infrastructuur en vervoersvoorzieningen. Om gewenst gedrag te stimuleren worden alternatieven aangeboden voordat 'gangbare

paden' worden afgewaardeerd. Ook zal bij het ontwerp van infrastructuur moeten worden nagegaan hoe kan worden ingespeeld op gedrag van gebruikers - gericht op keuzes voor korte routes - zodat het ontstaan van 'olifantenpadjes' en ongewenste routing kan worden voorkomen.

De verplaatsing centraal

Een reis start vanuit een behoefte en heeft een doel, bijvoorbeeld

Dagtrip Natuurlijk Lelystad

Lelystad maakt duurzaam reizen aantrekkelijk. Comfortabel reizen per trein naar Lelystad Centrum waar de bus naar Bataviahaven gereed staat zodat snel daarna kan worden ingescheept op de veerboot naar de Marker Wadden. Na genoten te hebben van deze nieuwe natuur op weg naar het bezoekerscentrum van de Oostvaardersplassen. Gelukkig blijkt dat gemakkelijk in te passen in deze dagtrip. Met de bus en een deelfiets kom je in Lelystad gemakkelijk een heel eind verder, rijdend over mooie routes waarbij je de natuur al beleeft. Na een mooie en lange dag weer terug op station Lelystad Centrum. In de trein op weg naar huis wordt teruggeblikt op een mooie en leerzame dag in de nieuwe natuur. Een dagtrip die smaakt naar meer!



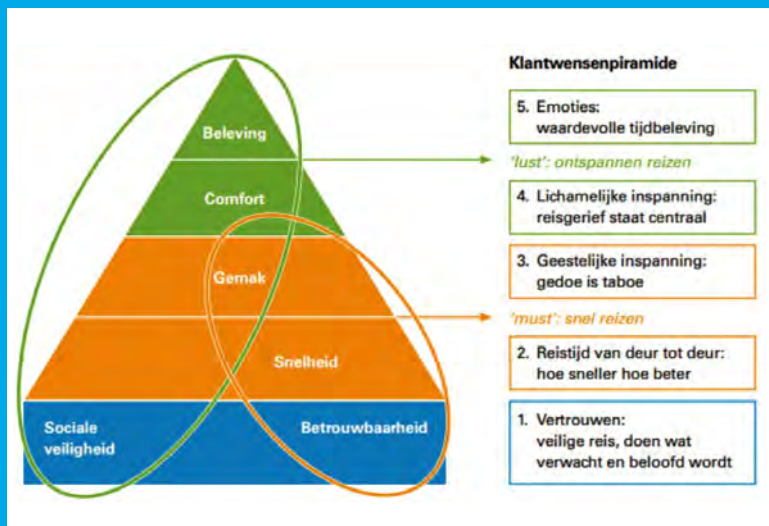
reizen naar je werk of het bezoeken van vrienden. Het motief van de reis ligt ten grondslag aan de keuze van het vervoersmiddel en de route die wordt gevolgd. De beleving van de reis start gelijktijdig met het ontstaan van de behoefte. De reis naar de locatie is onderdeel van de beleving. Dit betekent dus veel voor de indruk die Lelystad maakt op haar bezoekers

Nogal eens wordt er niet geredeneerd vanuit de behoefte maar vanuit de beschikbare infra en het in stand houden daarvan. Een weg wordt bijvoorbeeld volgens het vastgestelde onderhoudsprogramma in stand gehouden in plaats dat op de momenten van onderhoud wordt nagegaan of er nog wel behoefte is aan deze weg in deze vorm. Een beoordeling kan bijvoorbeeld leiden tot het afwaarderen van de weg en op deze manier het vrijspelen van onderhoudsmiddelen die dan kunnen worden ingezet op plaatsen waar juist een versterking van de infrastructuur noodzakelijk is. Het mobiliteitssysteem in Lelystad moet zowel infrastructureel als via gedragsbeïnvloeding meer worden ingestoken vanuit de verplaatsingsbehoefte van de inwoners en bezoekers. Daarbij rekening houdend met het voorkomen van overlast en opstoppingen in het verkeer. Kan de reiziger worden verleid (stimuleren) gebruik te maken van bepaalde routes door of juist om de stad? Het variëren in toegestane snelheden op de dreven en de inrichting daarvan kan een middel zijn om dat doel te bereiken.

Knooppunten optimaliseren

De knooppunten in het mobiliteitssysteem vervullen een cruciale rol. Immers dat zijn de plekken waar gewisseld kan worden van vervoersmiddel en de route die wordt gevolgd. Knooppunten in Lelystad verbinden verschillende netwerken aan elkaar; binnen de stad en met netwerken buiten de stad. Voor een reis worden vaak meerdere wijze van vervoer (modaliteiten) gebruikt. Reizigers stappen op knooppunten over naar een andere modaliteit. Voorbeelden van knooppunten zijn het station, de bushalte, maar ook de fietsenstalling en de (centrale) parkeerplaats. Juist omdat voor een reis verschillende modaliteiten kunnen worden gebruikt is aandacht voor ketenmobiliteit belangrijk. Door het bieden van comfortabele en efficiënte overstapmogelijkheden kunnen duur-

zame verplaatsingen worden gestimuleerd. In sommige gevallen betekent dit dat de huidige verbindingen en knooppunten moeten worden aangepast door ze comfortabeler en toegankelijker te maken en te versterken. Aansluitingen tussen modaliteiten te verbeteren, maar soms ook door een aansluiting af te waarden. Multimodale knooppunten hebben niet alleen een functie om verplaatsingen te faciliteren maar zijn in bepaalde situaties ook geschikt om te ontwikkelen tot een verblijfsruimte; een plek voor ontspanning en ontmoeting.



Figuur 4: de klantwensenpiramide (bron: CROW).

De klantwensenpiramide (figuur 4) geeft een beeld waaraan moet worden voldaan om reizigers te verleiden tot gewenst reisgedrag. Ten minste moet aan de 'basisvoorwaarden' worden voldaan. Vervolgens kan worden gewerkt aan verbetering van de condities hoger in de piramide.



4 Mobiliteitsdoelen en prestatie-indicatoren

In hoofdstuk 2 zijn vanuit verschillende invalshoeken, die uitdagingen opleveren voor het mobiliteitssysteem, de strategische opgaven geformuleerd op het gebied van mobiliteit. Vervolgens bevat de visie op mobiliteit, zoals in hoofdstuk 3 beschreven, de uitgangspunten die worden toegepast bij het vertalen van de opgaven van de stad naar doelen voor mobiliteit. In dit hoofdstuk worden deze doelen gedefinieerd. Daarbij is onderscheid gemaakt in doelen die samenhangen met het centraal stellen van de verplaatsing en doelen die samenhangen met het verknopen van netwerken. Deze doelen zijn gericht op wat we uiteindelijk willen bereiken. De bijbehorende prestatie-indicatoren beschrijven de op te leveren resultaten om het betreffende doel te bereiken; of het resultaat van de eerste stap op weg naar het doel. Nadat over het resultaat van deze eerste stap is besloten kan de volgende stap worden gezet. Meestal nadat de raad daar een besluit over heeft genomen en de benodigde middelen beschikbaar heeft gesteld. Per thema is tussen haakjes aangegeven welke strategische opgaven (O..) en aspecten van de visie (V..) daarbij relevant zijn.

4.1 De verplaatsing centraal

A. Het motief; waar gaat de reis heen?

Het startpunt of eindpunt van een reis is vaak de eigen woonplek:

- o De kwaliteit van de eigen woonomgeving is belangrijk. De opgave is dat mobiliteit daaraan geen afbreuk doet, juist daaraan positief bijdraagt. Ruimte voor wandelen en fietsen in een natuurlijke woonomgeving.
- o Op weg naar de kust, recreatie- en natuurgebieden in de directe omgeving. Bereikbaarheid is essentieel zonder dat daardoor afbreuk wordt gedaan aan de kwaliteit van de natuurwaarden.

- o Op weg naar bedrijven en bij aflevering van goederen moet de vervoerwijze aansluiten bij de behoefte van de werknemers, werkgevers en consumenten voor een snelle en betrouwbare bereikbaarheid voor personen en goederen.
- o Op weg naar voorzieningen in het Stadshart; een centrum dat zich ontwikkelt naar de ontmoetingsplek voor de Lelystedelingen.

Iedereen doet mee:

- o De verplaatsingsbehoefte is mede afhankelijk van de levensfase van iemand. Ouderen hebben andere mobiliteitswensen dan jongeren. Toegang tot mobiliteit is belangrijk om langer zelfstandig te kunnen blijven wonen in de eigen woonomgeving. Kinderen en jongeren gedragen zich anders in het verkeer dan volwassenen. Mensen met kinderwagens of mensen in een rolstoel stellen bijvoorbeeld andere eisen aan voetpaden. De opgave is om maatregelen te treffen die levensloopbestendig zijn (O7).
Bijvoorbeeld toegankelijke en veilige thuis-school-routes. Op weg naar school mag mobiliteit geen beperking opleveren in de toegang tot onderwijs (V5). Daarnaast is gedrag een belangrijke factor; daarom wordt ook ingezet op verkeerseducatie voor scholieren (V4).
- o Fietspaden die passen bij de veranderingen in het gebruik; bijvoorbeeld vanwege de opkomst van de E-bike en het toegenomen gebruik van de bakfiets (V4).

De opgave is om te bevorderen dat met de wijze van verplaatsen ook de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid worden gehaald (O4/5/6/7/8 en V1/3/4/5/6).

Doelstellingen:

1. Lelystad is de veiligste fietsstad van Nederland; beschikt over een compleet, veilig en comfortabel fietsnetwerk in de stad en naar/door 'groene' gebieden.

Indicatoren:

- a. *Het vastgestelde hoofdfietsnetwerk is gerealiseerd conform de minimumeisen uit de nota Fietsen in Lelystad.*
- b. *Het uitvoeringsplan recreatieve routes is opgeleverd.*
- c. *De bromfiets heeft een veilige plek in het verkeer.*

2. Lelystad beschikt over een compleet, veilig en comfortabel loopnetwerk; in de stad en naar/door 'groene' gebieden.

Indicatoren:

- a. *Het uitvoeringsplan looproutes is opgeleverd.*
- b. *Het uitvoeringsplan recreatieve routes is opgeleverd.*

Toegankelijk en goed bewegwijzerde routes.

3. Druk bezochte locaties zijn met (H)OV en via 'snelle' fietsroutes bereikbaar.

Indicatoren:

- a. *Porteum is goed ontsloten.*
- b. *De e-bike route van station Lelystad naar LAB is gereed.*

B. Het Lelystads wegen netwerk; veiligheid, capaciteit en doorstroming

Het mobiliteitssysteem sluit niet aan op de toekomstige mobiliteitsbehoeften terwijl de ICL-korting juist uitdaagt om het areaal aan wegen te verminderen. Daarom is het belangrijk het netwerk aan infrastructuur te beoordelen op de benodigde capaciteit en bereikbaarheid en daarop aan te passen (O3/6/8 en V1/4). Hierbij moet rekening worden gehouden met het idee van een versnelde bouw van 10.000 woningen in Lelystad-Zuid en overige ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Waar infrastructuur kan worden afgewaardeerd is het de uitdaging dat op een wijze te doen waarmee wordt bijgedragen aan de ambities van Lelystad zoals in paragraaf 2.2 zijn verwoord (O4).

Ook de omvang aan parkeervoorzieningen moet goed aanslui-

ten op enerzijds de vraag en anderzijds inspelen op de trends op het gebied van vervoer (O6).

Daarnaast is veiligheid belangrijk (O8). Dat speelt bij aansluitingen op stadshoofdwegen en in het buitengebied. De relatief smalle wegen in het buitengebied worden gebruikt door (recreatieve) fietsers, agrarisch verkeer en autoverkeer. De opties zijn om in die situaties in te zetten op scheiding van vervoerwijzen (V5), goede recreatieve bewegwijzering gericht op gebruik van alternatieve routes (V6), door aanleg van aparte infrastructuur voor fietsers of verlaging van de maximum snelheid.

Doelstellingen:

4. Lelystad beschikt over een 'passend' stelsel van stads-hoofdwegen.

Indicator:

Nagegaan is waar de hoofdstructuur kan worden afgewaardeerd dan wel moet worden opgewaardeerd.

5. Lelystad beschikt over een veilig wegennetwerk; binnen en buiten de bebouwde kom.

Indicatoren:

- a. *Kruisingen met relatief veel ongevallen zijn aangepast.*
- b. *In het buitengebied voldoen de wegen aan de CROW normen.*
- c. *De schoolomgevingen zijn veilig.*

6. De huidige parkeernormering in woonwijken vooralsnog te handhaven alsmede de facilitering van een P+R functie bij het station.

4.2. Verknopen van netwerken**C. Knooppunten binnen het stedelijk netwerk**

De woonbuurten moeten goed zijn verbonden met de stedelijke voorzieningen, zoals bijvoorbeeld het Stadshart (O4). Dat betekent dat knooppunten nodig zijn waar de reizigers van vervoermiddel kunnen wisselen (V3). Bijvoorbeeld lopend of met de fiets naar de bushalte en met het openbaar vervoer verder reizen (V1). De opgave daarbij is om slimme keuzes te maken die aansluiten bij wat gebruikers belangrijk vinden

(V6), bijvoorbeeld: ver moeten lopen naar een bushalte waar wordt voorzien in hoogfrequent openbaar vervoer of dicht bij huis kunnen opstappen maar dan een lagere frequentie van openbaar vervoer accepteren. Als norm wordt aangehouden dat bushaltes moeten voldoen aan het 'standaard ontwerp' en dat 80% van de adressen binnen de bebouwde kom op max. 500 m afstand is voorzien van een halte.

Om het duurzaam verplaatsen te bevorderen (O8) worden voorzieningen voor elektrisch rijden en duurzame vormen van verplaatsen als uitgangspunt meegenomen in het ontwerp van nieuwe wijken en werkgebieden (V1/6).

Het knooppunt stationsomgeving Lelystad Centrum is het centrale knooppunt dat voorziet in overstapmogelijkheden naar duurzame wijzen van vervoer naar economische en recreatieve hotspots en natuurlijk ook naar de woongebieden (O2/5 en V3/5). Via fiets- en looproutes goed bereikbaar en uitgerust met sociaal veilige fietsenstallingen, een Kiss & ride zone met voldoende capaciteit, overstapmogelijkheid tussen bus en trein, vrije bus routes en goede toegankelijkheid voor mensen met een beperking (V1/3/6). Een gebied vrij van doorgaand autoverkeer (V2/3). Vanaf het station moet Lelystad Airport per openbaar vervoer en taxi snel en betrouwbaar kunnen worden bereikt (O1). Daarvoor zijn investeringen nodig in het bustracé. Op termijn zal ook station Lelystad-Zuid onmisbaar zijn als gevolg van de versnellingsopgave voor de woningbouw.

Ook de overslag van goederen van grote vervoermiddelen naar bestelbusjes is een vorm van verknoping op stedelijk niveau (O5/8). De uitvoering hiervan ligt vooral bij marktpartijen. Het doel is om de inzet van duurzame vormen van stadsdistributie te stimuleren (V3/4) conform het landelijk Klimaatakkoord.

Doelstellingen:

- 7.1 De knooppunten in de stad faciliteren 'comfortabel overstappen' naar duurzamere vormen van vervoer.
- 7.2 Een aantrekkelijk netwerk van openbaar vervoer met haltes

aan routes die langs de wijk- en buurtcentra in de woonwijken lopen en korte overstaptijden tussen zowel lokale verbindingen onderling als met regionale verbindingen.

- 7.3. Alle OV – haltes (incl. stations) in Lelystad voldoen aan de toegankelijkheidseisen voor mensen met een beperking cf. de wetgeving op grond van het VN-verdrag Handicap.

Indicatoren:

- a. *Het knooppunt stationsomgeving Lelystad Centrum is opgewaarderd, gebaseerd op het principe: de reiziger centraal.*
- b. *Lelystad Airport is met het OV in 12 minuten bereikbaar.*
- c. *De bushaltes in de stad zijn toegankelijk voor iedereen.*
- d. *Afspraken zijn gemaakt over zero emissie stadshart-distributie.*
- e. *Voorzieningen voor duurzame vormen van verplaatsen zijn voorzien in het ontwerp van nieuwe wijken en werkgebieden.*
- f. *Realisatie station Lelystad-Zuid (inclusief P+R).*
- g. *Aansluiting van Flevokusthaven op het spoor.*

D. Knooppunten in de verbinding naar de directe omgeving

De stad wordt omgeven door de (nieuwe) natuur, het water en het agrarisch landschap. Een goede bereikbaarheid vanuit de stad en de regio is belangrijk (O1). Om het landschap, de natuur en het water te kunnen beleven, en niet de voertuigen die daarnaartoe gaan, zal vooral moeten worden ingezet op faciliteren van lopen, fietsen, elektrisch vervoer en het voorzien in openbaar vervoer (V1). Daarvoor zijn knooppunten nodig waar het OV halteert en waar auto's kunnen worden geparkeerd, zodat te voet of met de fiets het gebied kan worden ingetrokken (V3).

Doelstellingen:

8. De knooppunten bij recreatieve bestemmingen van landelijke betekenis, voorzien in duurzaam vervolgvervoer.

Indicatoren:

- a. *Deze knooppunten zijn goed bereikbaar met auto en OV.*
- b. *Voorzien is in transfer mogelijkheden naar duurzaam vervolgvervoer.*

E. Knooppunten in een regionaal netwerk

Infrastructurele netwerken met de MRA, regio Zwolle, de Veluwezoom, Noord-Holland-Noord en Noord-Nederland zijn cruciaal voor de ontwikkeling van Lelystad. Hoe kan Lelystad zich ontwikkelen tot een belangrijk knooppunt in de regio zowel over de weg als via het spoor en over water (O2)? Belangrijk is dat Lelystad bereikbaar blijft (O1) en dat daarbij verkeer niet opstroopt in de stad (O3) en duurzaam verplaatsen wordt gestimuleerd (O8).

Het knooppunt Larserdreef bij de aansluiting 10 op de A6 heeft een te geringe capaciteit om de toename aan verkeersbewegingen te kunnen afwikkelen. Het ontwikkelen van de derde aansluiting op de A6 ontlast de hoofdstructuur in de stad waardoor op plekken ruimte ontstaat voor nieuwe initiatieven zoals het ontwikkelen van aantrekkelijke woonmilieus. Deze derde aansluiting is cruciaal om te voorkomen dat de hoofdaansluiting van Lelystad op de A6 (aansluiting 10 en de Larserdreef) vastloopt. Het knooppunt van de Overijsselseweg, Houtribweg met de A6 kan worden versterkt als de route naar de Markerwaarddijk wordt verkort door de realisatie van een korte verbinding door de Baai van Van Eesteren. Door al deze maatregelen kan het verkeer beter om de stad worden geleid waardoor het wegennet in de stad minder wordt belast (V2) hetgeen tevens gunstig is voor de kwaliteit van de leefomgeving.

Een optimale bereikbaarheid via het openbaar vervoer, met name het spoor, is belangrijk om de druk op het wegennet te verminderen. Daarom moet worden ingezet op verbetering van de treinverbindingen met Amsterdam Centraal en met het noorden van het land via de Hanzelijn en de Lelylijn. Tevens wordt daarmee het duurzaam verplaatsen gestimuleerd (V1/6).

Doelstellingen:

9. De druk op het mobiliteitssysteem wordt goed opgevangen; autoverkeer wordt geleid naar wegen van hogere orde.

Indicatoren:

- a. *Aansluiting 9 op de A6 is gerealiseerd.*
- b. *Openstelling Verlengde A. Fokkerweg in 2023.*
- c. *Realisatie van een korte verbinding door de Baai van Van Eesteren is in 2030 opgenomen in de MIRT agenda.*

10. Snelle en directe openbaar vervoerverbindingen met steden/knooppunten in de regio.

Indicatoren:

- a. *Een rechtstreekse Intercity tussen Lelystad Centrum en Amsterdam CS is in 2025 opgenomen in de dienstregeling van de NS.*
- b. *Snelle OV-verbindingen met Emmeloord, Harderwijk en Noord Holland Noord zijn in 2030 gerealiseerd.*
- c. *Het ministerie van I en W treft in 2030 voorbereidingen voor de realisatie van de Lelylijn.*



5 Financieel kader

Het bereiken van de genoemde doelen is een omvangrijke opgave die Lelystad in samenwerking met andere overheden, partners en belanghebbenden gestalte zal moeten geven. Zo gaat bijvoorbeeld de Provincie Flevoland over het provinciaal wegennetwerk en over de concessie voor de staddienst. De rijksoverheid gaat over de rijkswegen en spoorinfrastructuur. Voor aanpassing van de infrastructuur van Lelystad zelf is fondswerving essentieel om de kosten te kunnen dekken. In het financieel kader ligt de focus vooral op de eigen kosten.

Het financieel kader geeft een beeld van de budgetten die beschikbaar zijn om de doelen te bereiken die in hoofdstuk 4 zijn beschreven. Bij een aantal doelen is het resultaat van een tussenproduct als indicator opgenomen. Bij het opleveren van dat tussenproduct worden tevens de kosten in beeld gebracht van de vervolgstap en de opties die daarbij kunnen worden onderscheiden.

Financieel kader

Doelstellingen / Indicatoren	Budget*	Toelichting
1. Veiligste fietsstad; een compleet fietsnetwerk dat dat dit doel faciliteert	30 + pr	Een uitvoeringsplan wordt opgesteld op grond waarvan besluiten kunnen worden genomen over realisatie a, b en c (in relatie tot het hoofdwegennet).
a. <i>Het vastgesteld hoofdfietsnetwerk is gerealiseerd.</i>	(150)	
b. <i>Het uitvoeringsplan recreatieve routes is opgeleverd.</i>		
c. <i>De bromfiets heeft een veilige plek in het verkeer.</i>	-	
2. Lelystad beschikt over een compleet en veilig stedelijk loopnetwerk		Een analyse en uitvoeringsplan is nodig. Wel zal waar dat kan worden meegelift met projecten en verbeteringen worden doorgevoerd. Het aanleggen van recreatieve wandelpaden is onderdeel van de LNL strategie en zal in dat kader nader moeten worden uitgewerkt.
a. <i>Het uitvoeringsplan looproutes is opgeleverd.</i>	20	
b. <i>Het uitvoeringsplan recreatieve routes is opgeleverd.</i>	-	

Doelstellingen / Indicatoren	Budget*	Toelichting
3. Druk bezochte locaties zijn met OV en via 'snelle' fietsroutes bereikbaar		
a. <i>Porteum is goed ontsloten.</i>	1.350	Locaties met meer dan 2500 werknemers of meer dan 1 miljoen bezoekers per jaar zijn bereikbaar met OV en via snelle fietsroutes.
b. <i>De e-bike route van station Lelystad naar LAB is gereed.</i>		
4. Lelystad beschikt over een 'passend' stelsel van stadshoofd wegen		Samen met Rijkswaterstaat en Provincie wordt eerst een onderzoek gedaan naar de aansluitingen A6 en het onderliggend wegennet; capaciteit, functionaliteit, gewenste aanpassing.
<i>Nagegaan is waar de hoofdstructuur kan worden afgewaardeerd dan wel moet worden opgewaardeerd.</i>	(178)	
5. Lelystad beschikt over een veilig wegennet		In de loop van de tijd zullen kruisingen worden aangepast. Voor de eerste twee is budget aangevraagd. In het buitengebied wordt gestart met aanleg bermverharding. Schoolomgevingen worden heringericht.
a. <i>Kruisingen in de stad zijn aangepast.</i>	(400)	
b. <i>De buitenwegen voldoen aan CROW norm.</i>	550	
c. <i>De schoolomgevingen zijn veilig.</i>	(25)	
6. De ruimte voor parkeren sluit aan op de behoefte en het veranderende gebruik		
a. <i>Parkeernormen zijn toegesneden op veranderingen in mobiliteit.</i>	Ac	
b. <i>De ABC locatie is heringericht.</i>	(500)	
7. De knooppunten in de stad faciliteren 'comfortabel overstappen' naar duurzamere vormen van vervoer.		Gericht op het opstellen van een visie op het stationsgebied en een uitwerking van de verkeersstructuur voor het stationsgebied zonder doorgaand autoverkeer.
a. <i>Stationsomgeving Lelystad Centrum is opgewaardeerd: de reiziger centraal.</i>	150 65	

Doelstellingen / Indicatoren	Budget*	Toelichting
b. <i>Lelystad Airport is met het OV binnen 12 minuten bereikbaar.</i>	1.500	Doorstromingsmaatregelen worden getroffen waarbij de infrastructuur wordt aangepast en de looproutes ernaartoe.
c. <i>De bushaltes in de stad zijn toegankelijk.</i>	-	Een uitvoeringsplan wordt opgesteld
d. <i>Afspraken zijn gemaakt over zero emissie stadshart-distributie.</i>	Ac	Lelystad heeft zich aangesloten bij de doelstellingen voor zero emissie stadshart-distributie conform het landelijke Klimaatakkoord en de Green Deal ZES (Zero Emissie Stadslogistiek).
e. <i>Voorzieningen voor duurzame vormen van verplaatsen zijn voorzien in het ontwerp van nieuwe wijken en werkgebieden.</i>	Ac	Opnemen van richtlijnen in het standaard programma van eisen inrichting openbare ruimte.
f. <i>Realisatie station Lelystad-Zuid.</i>	-	Op het moment dat de versnelling van de woningbouw daar aanleiding toe geeft.
g. <i>Flevokusthaven aangesloten op het spoor.</i>	Ac	De werkzaamheden liggen in de sfeer van belangenbehartiging.
8. De knooppunten bij recreatieve bestemmingen van landelijke betekenis, voorzien in duurzaam vervoer.		De activiteiten die nodig zijn voor het bereiken van deze doelen zullen moeten worden afgesproken en bekostigd in het kader van LNL.
a. <i>Knooppunten zijn bereikbaar met auto en OV.</i>	-	
b. <i>Transfer mogelijkheden naar duurzaam vervoer.</i>	-	

Doelstellingen / Indicatoren	Budget*	Toelichting
9. De druk op het mobiliteitssysteem; autoverkeer wordt geleid naar wegen van hogere orde.		Inzet is gericht op aansluiting 9 op de A6 en tevens op realisatie Verlengde A. Fokkerweg. Een deel van de kosten daarvan moeten door de gemeente worden gedragen. Daarnaast is inzet nodig gericht op een directe verbinding door de Baai van Van Eesteren in 2030 opgenomen in de MIRT agenda.
a. Aansluiting 9 op de A6 is gerealiseerd.	derden	
b. Openstelling Verlengde A. Fokkerweg in 2023.	{15000}	
c. Een verbinding door de Baai van Van Eesteren in 2030 opgenomen in de MIRT agenda.	{15/j}	
10. Snelle en directe openbaar vervoerverbindingen met steden/knooppunten in de regio.	15/j}	Bij dit doel gaat het voor Lelystad om kosten voor belangenbehartiging.
a. Een rechtstreekse Intercity tussen Lelystad Centrum en Amsterdam CS in 2025.		
b. Snelle OV-verbindingen met Emmeloord, Harderwijk en Noord Holland Nrd in 2030.		

* (...) = aanvraag kadernota 2021; Ac = inzet ambtelijke capaciteit



B De mobiliteitsagenda

1. Mobiliteitsvisie als basis voor de mobiliteitsagenda

Met de Mobiliteitsvisie legt Lelystad het fundament voor een toekomstgericht mobiliteitsbeleid. De volgende stap is het vertalen van de visie naar (onderzoeks)projecten en maatregelen in een mobiliteitsagenda. Hierin wordt opgenomen wat Lelystad concreet gaat doen om de mobiliteitsdoelen te bereiken die in de visie zijn verwoord.

De projecten en maatregelen zijn uitgewerkt per modaliteit van vervoer.

Een doelgerichte mobiliteitsagenda

De projecten en maatregelen in deze agenda moeten zo doelmatig mogelijk bijdragen aan de realisatie van de ambities van Lelystad via de doelstellingen voor mobiliteit die daarvan zijn afgeleid. De uitvoering van de mobiliteitsagenda zal daarom worden afgestemd met uitvoerings-agenda's zoals van Lelystad Next Level. De verschillende maatregelen die nodig zijn om de ambities van Lelystad te verwezenlijken zullen namelijk in onderlinge samenhang moeten worden uitgevoerd.

Op basis daarvan is tevens een globale planning opgenomen over wanneer bepaalde resultaten moeten worden geboekt; in welke raadsperiode over een periode van 10 jaar.

Het realiseren van een aantal ambities kan Lelystad niet op eigen kracht. Bijvoorbeeld omdat grote investeringen noodzakelijk die Lelystad niet alleen kan dragen of omdat andere partijen verantwoordelijk zijn. De inzet van Lelystad kan zijn om door belangenbehartiging deze partners te stimuleren om gezamenlijk de ambities te realiseren.

Ook deze partners zullen hun kosten en baten laten meewegen bij de beoordeling om bij te dragen aan projecten.

Een dynamische agenda

De uitvoeringsagenda strekt uit over een lange periode die

tussentijds zal moeten worden geactualiseerd. Daarom wordt uitgegaan van een dynamische agenda die jaarlijks wordt geëvalueerd en herijkt. Deze agenda wordt als input gebruikt voor de gemeentelijke kadernota zodat voorstellen kunnen worden meegenomen bij de integrale gemeente brede afweging van voorstellen.

Bij de jaarlijkse evaluatie wordt beoordeeld of activiteiten en projecten nog conform de gestelde scope, planning en begroting worden uitgevoerd en wat de resultaten zijn. Indien noodzakelijk wordt de planning bij deze herijking aangepast. In de aanpak gericht op het bereiken van een doel kunnen vaak meerdere fasen worden onderscheiden zoals; een vooronderzoek, belangenbehartiging, een uitvoeringsplan en de uitvoering zelf. Op het moment dat voor een vraagstuk een eerste fase is afgerond, wordt op grond van de resultaten daarvan besloten of tot de volgende fase kan worden overgegaan en wat de kosten daarvan zijn. Deze volgende stap en kosten daarvan worden vervolgens in de kadernota opgenomen en worden, nadat de raad heeft besloten over toekenning van middelen, opgenomen in de uitvoeringsagenda.

2. De uitwerking per modaliteit

In dit hoofdstuk worden per wijze van vervoer (modaliteit) nagegaan hoe kan worden bijgedragen aan het bereiken van de doelstellingen uit de mobiliteitsvisie. Wat is per modaliteit het perspectief en wat is nodig om dat te bereiken? Het per modaliteit aangegeven 'Wat willen we bereiken' is vervolgens het vertrekpunt in hoofdstuk 3 bij het uitwerken van de concrete projecten en activiteiten in de concrete agenda.

2.1. Lopen

Binnen de stad wordt de focus gelegd op het stimuleren van het verplaatsen te voet. Immers lopen draagt bij aan de doelstelling:

duurzaam, gezond en veilig. Het is daarom bijvoorbeeld gewenst dat meer leerlingen te voet naar school gaan in plaats van met de auto gebracht. Ook heeft lopen een positief effect op de sociale cohesie in de wijk: lopend wordt sneller contact met elkaar gelegd dan bij andere wijzen van verplaatsing.

Perspectief

In 2030 worden kortere afstanden ($\pm 400\text{m}$) bij voorkeur 'te voet' afgelegd. De voorzieningen in Lelystad zijn bereikbaar via voetpaden die begaanbaar zijn voor iedereen zowel lopend, met rolstoel, rolstoel of scootmobiel. Bossen, natuurgebieden, parken, Stadshart/stationsomgeving en Bataviakwartier zijn ontsloten door voetpaden en hebben aantrekkelijke gebieden paden voor recreatief gebruik.

Wat is daarvoor nodig?

Om deze 'beweging' te stimuleren is een toegankelijk, aantrekkelijk en kwalitatief goed voetgangersnetwerk een basis voorwaarde. Een netwerk in de wijk om de voorzieningen te kunnen bereiken en voor het maken van een 'ommetje'. Een stedelijk netwerk van langere wandelroutes die de stad, de publiekstrek- kers, de toeristische knooppunten en de natuurgebieden aaneen schakelen. Ook de inrichting van routes is belangrijk omdat deze kan uitdagen tot extra beweging; goed voor de gezondheid.

Een goed netwerk van looproutes voldoet aan de volgende kwaliteitseisen:

- Continu, vlak en obstakelvrij;
- Scootmobiel en rolstoelvriendelijk, voldoende breed (CROW);
- Sociaal veilige, vindbare en logische routes.

Om looproutes aan deze eisen te laten voldoen zijn infrastructu- urele aanpassingen noodzakelijk. Door de looproutes zowel comfortabel als aantrekkelijk te maken, wordt het gebruik van deze routes gestimuleerd en gaan mensen eerder te voet dan met de auto. Ook kan door de inrichting van looproutes, of de directe omgeving, tot extra beweging worden uitgedaagd; bijvoor- beeld door het aanbieden van alternatieve routes voorzien van

'hindernissen'. Meer comfort kan worden geboden door middel van bewegwijzering, het veilig maken van routes, voetgangers prioriteit te geven in verblijfsgebieden (zoals het Stadshart) en korte directe routes.

Wat willen we bereiken:

1. Een veilig en compleet voetpadennetwerk dat voldoet aan de kwaliteits- en toegankelijkheidseisen.
2. Kwalitatief goede looproutes rond het station.
3. Aantrekkelijk netwerk van looproutes voor recreatief gebruik; binnen en buiten de bebouwde kom.
4. Een sluitende bewegwijzering van looproutes.

2.2. Fietsen

Naast voetgangers wordt ook sterk ingezet op het bevorderen van het fietsgebruik. Een toename van het gebruik van de fiets draagt immers bij aan ambities op het gebied van duurzaamheid, een fijne leefomgeving, gezondheid en sociale cohesie. Om mensen te verleiden de fiets te gebruiken zal moeten worden geïnvesteerd in de voorzieningen. Een toename van het gebruik van de fiets leidt tot vermindering van het gebruik van de auto.

De ambitie is om Nederlands veiligste fietsstad te worden (raads- programma 2018 – 2022). Het aantal verschillende soorten fietsen is de afgelopen jaren toegenomen. Dit leidt tot meer 'conflicten' op het fietspad; elektrische fietsen leiden tot snelheidsverschillen en bakfietsen nemen meer ruimte in beslag. Het fietsnetwerk moet hierop zijn ingericht. Lelystad streeft naar veilige en prettige fietsroutes, waarbij rekening wordt gehouden met de diversiteit aan fietsen. Daarnaast heeft de raad uitgesproken dat er extra aandacht moet zijn voor parkeervoorzieningen voor fietsen.

Perspectief

In 2030 worden verplaatsingen binnen Lelystad zoveel mogelijk op de fiets afgelegd. Ook regionale bestemmingen zijn goed per fiets bereikbaar. Bij knooppunten kan de fiets worden gestald zodat de reis met een andere vervoermiddel zoals het OV kan worden voortgezet.

Lelystad is uiterlijk in 2030 de veiligste fietsstad van Nederland; beschikt over veilige en prettige fietsroutes waarbij rekening is gehouden met de verschillende soorten fietsen.

Wat is daarvoor nodig?

De fietsroutes en het hoofdfietsnetwerk moeten bestaan uit directe en comfortabele verbindingen tussen de woonwijken, het Stadshart, de kust, de bedrijventerreinen, de recreatieve locaties, voorzieningen voor gezondheidszorg en de onderwijsvoorzieningen (vastgestelde kaders hoofdfietsnetwerk 2016). Ook sluit dit netwerk naadloos aan op het regionale netwerk. Hierbij hoort een duidelijke bewegwijzering, tevens digitaal beschikbaar, naar ook regionale bestemmingen en recreatieve locaties. In het buitengebied is aandacht nodig voor een veilige plek van de fietser in het verkeer.

Bij knooppunten in het verkeerssysteem, zoals bijvoorbeeld op de eindpunten van de aanrijdroutes naar het station, zijn parkeervoorzieningen voor fietsen noodzakelijk. De voorzieningen zijn comfortabel, in een veilige omgeving en goed ruimtelijk ingepast waarbij de capaciteit is afgestemd op de vraag.

Voor de bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties is het fietsnetwerk op orde voordat de werk- en woonlocaties in gebruik zijn genomen. Een voorwaarde om bewoners en werknemers te verleiden om, voor de kortere afstanden, de fiets te nemen in plaats van de auto.

Wat willen we bereiken:

1. Een veilig verbindend netwerk dat uitnodigt tot meer gebruik van de fiets; gezond en duurzaam.
2. Aanleg van de nog ontbrekende schakels in het hoofdfietsnetwerk.
3. Een snelle en veilige (fiets)verbinding tussen Station Lelystad en Lelystad Airport (Businesspark) en naar Porteum.
4. Een snelle en veilige fietsverbinding met Almere en Dronten.
5. Een recreatief fietsnetwerk dat meegroeit met de toeristische ontwikkelingen.

6. Woonwijken die zijn ontworpen/heringericht 'rondom' de fiets.
7. Fietsenstallingen op belangrijke knooppunten.
8. Beschikbaarheid van deelfietsen op belangrijke knooppunten zoals bij het station en de grotere toeristische poorten (Oostvaardersplassen, Bataviakwartier).
9. Een bewegwijzering die dekkend is op de hoofdfietsroutes (rood netwerk) binnen en buiten de bebouwde kom.
10. Een op de behoefte afgestemde omvang aan parkeervoorzieningen voor fietsen.

2.3. Bromfiets

Een veilige plek voor de brom-, snorfiets en speedpedelec (bromfiets) in het verkeer is een belangrijk aandachtspunt. Zowel met het oog op de veiligheid van de bromfietser zelf als ook voor de veiligheid van de overige verkeersdeelnemers zoals fietsers en automobilisten. Om dit te bereiken wordt bij het treffen van maatregelen zoveel mogelijk aangesloten bij de landelijke (CROW) richtlijnen. Daarnaast leveren brom- en snorfietsen met een verbrandingsmotor geluids- en stankoverlast op en draagt deze vorm van vervoer niet bij aan de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en gezondheid.

Perspectief

De bromfiets heeft een veilige plek in het verkeer en er is voorzien in voldoende stallingsfaciliteiten zodat wordt bijgedragen aan het comfort en overlast wordt voorkomen. Daarnaast streven we dat in 2030 is overgeschakeld naar stille en duurzame bromfietsen (zero-emissie) in Lelystad.

Wat is daarvoor nodig?

Om een veiligere plek voor de bromfietser in het verkeer te bieden worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Bij 70 en 80km/u wegen komt de bromfiets niet op de weg.
- Bij 30, 50 en 60 km/u wegen maakt de bromfiets gebruik van dezelfde rijbaan als het autoverkeer.

Belangrijk daarbij is een consistent en vindbaar netwerk voor fietsers en bromfietzers.

Voor een prettige woonstad en vanwege de doelstelling duurzaamheid is het nodig dat de brom- en snorfiets die wordt aangedreven door fossiele brandstof uit het straatbeeld verdwijnt.

Ook zijn voldoende en goed gefaciliteerde stallingsvoorzieningen nodig op plekken waar gewisseld wordt van vervoermiddel zodat de bromfiets geen ongewenste routes hoeft te rijden: meer comfort en minder overlast.

Wat willen we bereiken:

1. Een veilige plek voor de bromfiets (incl. speedpedelec) in het verkeer.
2. Het uitfaseren van het gebruik van brom- en snorfietsen met verbrandingsmotor.
3. Passende stallingsvoorzieningen op locaties als het station, Stadshart en Porteuim.
4. Een op de behoefte afgestemde omvang aan parkeervoorzieningen voor scooters.

2.4. Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is een integraal onderdeel van het totale mobiliteitsaanbod dat op efficiënte en effectieve wijze moet aansluiten op de maatschappelijke behoefte. Het openbaar vervoer wordt steeds kansrijker als verplaatsingswijze door de mogelijkheid tot telewerken in trein en bus (meervoudig tijdgebruik).

Het openbaar vervoer heeft zowel een lokale als regionale functie voor de bereikbaarheid. Het station is voor mensen uit de regio een knooppunt waarvandaan verder kan worden gereisd.

Frequent en snel openbaar vervoer draagt bij aan vermindering van het gebruik van de auto op routes tussen Lelystad en de MRA en andere bestemmingen in de regio.

Een nieuwe woon- of werkplek is een uitgelezen kans om na te denken over het vervoer naar het werk, school en voorzieningen. Dit is dan ook het moment om inwoners te verleiden om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Perspectief

Lelystad is zowel lokaal als regionaal goed bereikbaar met duurzaam openbaar vervoer. De belangrijkste locaties voor werk, onderwijs en recreatie in en rond Lelystad zijn met hoogwaardig openbaar vervoer verbonden met het Stadshart; knooppunt station Lelystad Centrum. De haltes van het openbaar vervoer (inclusief het busstation) en de looproutes ernaartoe zijn voor iedereen toegankelijk. Voor specifieke doelgroepen is maatwerk beschikbaar zodat deze collectieve vormen van vervoer voor een ieder toegankelijk zijn.

Wat is daarvoor nodig?

Versterking van de dienstregeling waaronder snelle OV verbindingen met Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal en een nieuwe snelle verbinding met Groningen.

Voldoende betrouwbaar en snel openbaar vervoer op de belangrijke OV-corridors. Naar Lelystad Airport en Bataviakwartier gaan de bussen voldoende frequent rijden – aansluitend op de intercity's en HOV-bussen uit de regio – zodat de bezoekers vaker voor het OV zullen kiezen als wijze van vervoer. Rondom station Lelystad Centrum zetten we in op ruimtelijke ontwikkelingen die het OV-gebruik bevorderen. De verkeersstructuur voor het stationsgebied wordt gewijzigd zodat doorgaand autoverkeer wordt geleid via andere routes.

De haltes moeten toegankelijk zijn gemaakt waarbij 80% binnen de bebouwde kom op max. 500 m afstand is voorzien van een halte die voldoet aan het standaardhalte ontwerp.

In gebieden met een lagere OV-potentie moet maatwerk worden geboden in de vorm van buurtbus of oproepafhankelijk vervoer. Dit geldt bijvoorbeeld voor het buitengebied, sommige recreatieve bestemmingen, onderwijsinstellingen en sommige werklocaties. Naast regulier openbaar vervoer speelt WMO-vervoer, leerlingenvervoer en vervoer door vrijwilligers ook een rol van betekenis.

Voor nieuwe woon- en werklocaties is de bereikbaarheid met

openbaar vervoer tijdig op orde. Een voorwaarde om bewoners en werknemers te verleiden om, voor de langere afstanden, met het openbaar vervoer te reizen in plaats van met de auto.

Het aandeel taxiritten in de totale vervoerstroombaan in Lelystad is relatief beperkt. Met de komst van de luchthaven zal de vraag naar taxiritten toenemen. Reizigers moeten ervanuit kunnen gaan dat in Lelystad kwalitatief hoogwaardig taxivervoer wordt aangeboden als onderdeel van hun reis van A naar B. Daarnaast is, vanwege het profiel waarop Lelystad inzet (logistiek), de bereikbaarheid voor goederenvervoer essentieel.

Het verzorgen van een goed functionerend OV is de verantwoordelijkheid van de provincie, de rijksoverheid en de NS. De gemeente zal zich daarom vooral inzetten als adviseur voor het busvervoer en via belangenbehartiging voor het overige OV om de doelen van de gemeente te bereiken.

Wat willen we bereiken:

1. Een hoogwaardig stationsgebied dat is toegesneden op verwerking van meer reizigers en tevens is afgestemd op luchthavenreizigers als doelgroep.
2. Verbetering van de overstapmogelijkheden van auto naar trein.
3. Een toekomstbestendig busstation en haltes.
4. Een optimale doorstroming voor het OV op belangrijke trajecten.
5. Reisinformatie op bushaltes met veel lokaal onbekende reizigers.
6. Versterking van de OV dienstregeling met de regio en ruimte voor een mogelijke Lelylijn.
7. Voor- en natransport voor het bereiken van recreatieve voorzieningen.
8. Hoogwaardig taxiaanbod.
9. Contractvervoer; leerlingenvervoer verduurzamen.

2.5. Gemotoriseerd verkeer

Een goed functionerend hoofdwegennet moet veilig zijn en geen overmatige hinder opleveren voor de woonomgeving. Het Stadshart en andere bestemmingen moeten goed te bereiken zijn voor

alle vormen van verkeer (zowel personenvervoer als goederenvervoer). In het Stadshart geldt dat het gemotoriseerde verkeer te gast is in het voetgangersgebied (voor laden en lossen binnen de venstertijden en ontheffingshouders).

Voor gemotoriseerd verkeer zijn parkeerfaciliteiten noodzakelijk op de plek waar de reis start en op de plaats van bestemming. Parkeren legt een groot beslag op de beschikbare ruimte in woonwijken en centra. Daarnaast zijn er diverse doelgroepen die verschillende eisen stellen aan parkeervoorzieningen. Een optimale inrichting van parkeervoorzieningen en regulatie van het gebruik is daarom belangrijk.

Perspectief

Het mobiliteitssysteem van Lelystad is in 2030 goed afgestemd op de mobiliteitsbehoefte van het gemotoriseerde verkeer. Ook als Lelystad groeit blijft de stad goed bereikbaar. Doorstroming wordt geaccommodeerd op de plek waar het gewenst is: rijks- en provinciale wegen voor doorgaand verkeer zijn, de ring voor stedelijk verkeer en de wegen langs het Stadshart voor bestemmingsverkeer. Het Stadshart is een voetgangersgebied waarin logistiek verkeer geen overlast veroorzaakt. Parkeervoorzieningen worden optimaal gebruikt zodat kosten en ruimtebeslag worden beperkt. Duurzaam vervoer wordt goed geaccommodeerd. Kruisingen in de stad en de plattelandswegen zijn zodanig aangepast dat de veiligheid wordt verhoogd.

Wat is daarvoor nodig?

Om de bereikbaarheid van Lelystad vanuit de regio te vergroten, is uitbreiding van het hoofdwegennet nodig, waarbij tevens de verschillende verkeersstromen worden ontvlochten. Op deze manier zijn ook de nieuwe werk- en woonlocaties goed bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. De opzet van de infrastructuur is ook van belang voor de verblijfswaarde van de woongebieden. Voor de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving is het nodig dat het doorgaand verkeer door de wijken en het Stadshart wordt gestimuleerd een andere route te nemen. Daarnaast zijn er plekken waar de hoofdwegenstructuur te ruim te bemeten. Dit

biedt kansen voor een ander gebruik van ruimte en besparing op de onderhoudskosten.

Het verschil tussen figuur 5 en 6 geeft aan wat het mogelijk effect is van de realisatie van de nog ontbrekende schakels op de vervoerstromen in de stad.



Figuur 5: Huidige verkeerstromen



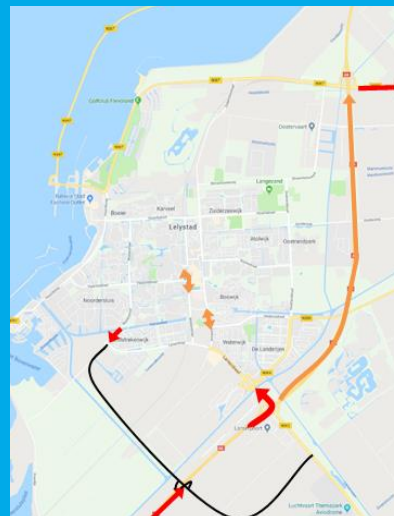
Figuur 6: Mogelijke verkeerstromen op termijn

Om de verkeersdruk in de stad te verkleinen is het nodig dat verkeer dat Lelystad niet als bestemming heeft om de stad wordt geleid en daarbij gebruik maakt van rijks- en provinciale wegen.

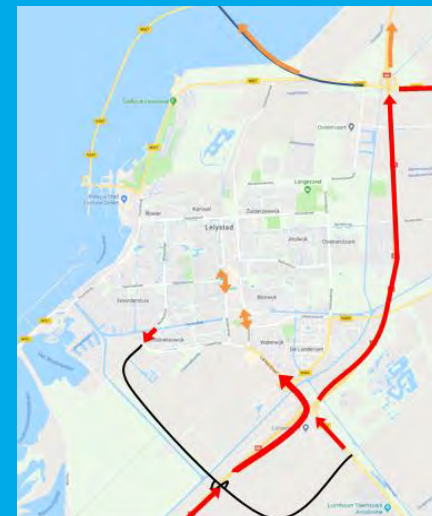
Uit de prognoses van de verkeersdruk in 2030 en 2040 (figuur 7 en 8) blijkt de noodzaak voor aanpassing van de infrastructuur om knelpunten in de toekomst te voorkomen.

De realisatie van twee nog ontbrekende schakels is daarom essentieel voor de doorstroming:

- Op de korte termijn de van een nieuwe ringweg vanaf aansluiting 9 (Lelystad-Zuid) op rijksweg A6 verkeer naar de westzijde van de stad, zodat de druk op aansluiting 10 vermindert.



Figuur 7: Prognose 2030



Figuur 8: Prognose 2040

- Op de lange termijn de aanleg van een verkorte verbinding tussen de Houtribweg en de Markerwaarddijk door de Baai van Van Eesteren. Deze schakel verbetert tegelijkertijd de verbinding Alkmaar – Zwolle – Duitsland, die ook in MRA-verband perspectief biedt.

Bij het voorzien in parkeervoorzieningen moet gezocht worden naar een balans tussen een efficiënt gebruik van de openbare ruimte en het faciliteren van de bereikbaarheid. Om de afspraken uit het klimaatakkoord na te komen dienen voldoende laadpalen beschikbaar te zijn en moeten stappen zijn gezet in het emissievrij belevaren van het Stadshart.

In de stad komen verschillende kruisingen voor waar het aantal ongevallen relatief hoog is. In het buitengebied zijn de wegen smal terwijl het gebruik is toegenomen. Zeker in het geval fietsers gebruik moeten maken van de rijbaan zijn verschillen in snelheden nu te groot en zijn maatregelen nodig.

Wat willen we bereiken:

1. Een functioneel, veilig en toereikend hoofdwegennet voor nu en in de toekomst.
2. Een verbetering van de verbindingen (een nieuwe verbinding tussen de A6 en Lelystad West en een verkorte verbinding tussen de Houtribweg en Markerwaarddijk).
3. Veilige Mobiliteit.
4. Ter facilitering van duurzaam vervoer, voldoende laainfrastructuur in de woonwijken en bij bestemmingslocaties.
5. Optimaal gebruik van de beschikbare parkeervoorzieningen in het Stadshart.
6. Faciliteiten voor vrachtwagen parkeren inclusief overnachtingsmogelijkheden.
7. Het kunnen parkeren bij toeristische gebieden en evenementenlocaties en mogelijkheden van duurzaam natransport.
8. Het emissievrij belevaren van het Stadshart.
9. Optimaal ruimtegebruik voor parkeren door in te spelen op trends autogebruik.
10. Veilige kruisingen in de stad en veilige plattelandswegen.

2.6. Scheepvaart

De vaarwegen voor de kust van Lelystad worden gebruikt voor het vervoer van goederen en door de recreatievaart (incl. riviercruises). De scheepvaartroute Amsterdam – Lelystad Lemmer - Delfzijl en de daarop aansluitende IJsselroute behoren tot het hoofdvaarwegennet. Daarom biedt de multimodale overslag Flevokust-Haven, gelegen aan de hoofdvaartroute kansen. De ontwikkeling van nieuwe natuur zoals de Marker Wadden biedt kansen voor de recreatievaart en een veerdienst tussen Lelystad en de Marker Wadden. Bezoekers komen niet alleen over land maar ook over het water. Door een toename van het aantal aanlandingen van riviercruiseschepen wordt Bataviyahaven een steeds belangrijker knooppunt voor de recreatie. Een knooppunt dat kan uitgroeien als de bereikbaarheid ook via het OV en met de fiets wordt gefaciliteerd.

De binnendijkse vaarwegen ontsluiten de 'natte' bedrijventerreinen zoals Noordersluis en Oostervaart. Ook deze bedrijven

kunnen profiteren van de groei van het Scheepvaartverkeer als hun bereikbaarheid wordt verbeterd.

De scheepvaart is op dit moment nog niet duurzaam. Ook voor deze vorm van mobiliteit zullen ambities moeten worden overeengekomen.

Perspectief

In 2030 zijn de vaarwegen zodanig verknoopt met de infrastructuur te land dat vervoersbewegingen van personen en goederen logisch, vlot en duurzaam verlopen waarbij keuzes mogelijk zijn uit verschillende vormen van vervoer. Daarmee wordt bijgedragen aan de toeristische en logistieke ontwikkeling van Lelystad.

Wat is nodig?

De gemeente wil de waterrecreatie bevorderen. Daarvoor is het nodig dat knooppunten worden versterkt en comfortabele overstapmogelijkheden op andere wijzen van vervoer mogelijk zijn.

De aantrekkelijkheid van Flevokust-Haven kan worden versterkt als bij de haven ook overslag van scheepsvracht naar het spoor mogelijk wordt. Dat betekent dat een tracé moet worden gereserveerd en een forse investering nodig is voor aanleg van infrastructuur.

Een veerdienst naar de Marker Wadden, vanaf het Bataviakwartier, is nodig om de nieuwe natuur bereikbaar te maken en de toeristische potentie daarvan te benutten.

De toename van de scheepvaart biedt ook kansen voor de natte bedrijventerreinen binnendijks. Om deze kansen te kunnen benutten is het nodig dat de capaciteit van de Noordersluis wordt vergroot. Dit is de verantwoordelijkheid van de provincie Flevoland. Ook is het nodig dat de capaciteit van de Houtribsluizen wordt vergroot om de bereikbaarheid van Flevokust-Haven te verbeteren. Daarnaast moet duurzaam scheepvaartverkeer worden bevorderd door het bieden van daarvoor passende faciliteiten.

Wat willen we bereiken:

1. Een veerdienst naar de Marker Wadden.
2. Flevokust-Haven die voor goederenvervoer is aangesloten op het spoorwegnet.

3. Vergroting van de capaciteit van de Houtribsluizen.
4. Verminderen van het gebruik van brandstoffen door schepen bij gebruik van ligplaatsen in Lelystad.
5. Verduurzamen van brandstofgebruik in de scheepvaart van en naar Lelystad.

3. Uitvoeringsagenda

In de uitvoeringsagenda zijn de activiteiten en projecten opgenomen zoals benoemd in hoofdstuk 2 van de Mobiliteitsagenda onder de kopjes 'Wat gaan we doen'. In deze agenda is per modaliteit aangegeven welk resultaat wordt nagestreefd en hoe we dat gaan doen.

Per onderwerp is tevens aangegeven of en met welke activiteiten sprake is van samenhang, in welke raadsperiode het resultaat zal worden opgeleverd en welk budget beschikbaar is.

Legenda bij de uitvoeringsagenda:

Samenhang

Hier wordt aangegeven met welke andere activiteiten de activiteit of het project samenhangt.

Raadsperiode

Aangegeven wordt tijdens welke raadsperiode het resultaat zal worden opgeleverd.

Legenda:

Geel = periode 2018-2022

Blauw = periode 2022-2026

Paars = periode 2026-2030

Indien er twee kleuren zijn weergegeven dan is de uitvoering voorzien gedurende twee raadsperiodes.

Dekking kosten

Aangegeven wordt of voor een project of activiteit wel of geen middelen beschikbaar zijn.

Legenda:

Groen = budget is beschikbaar

Oranje = budget is aangevraagd in kadernota

Geel = waarschijnlijk dekking binnen groter project

Rood = geen budget beschikbaar

Verschillende bronnen voor dekking van de kosten kunnen voorkomen. De daarvoor gebruikte afkortingen staan voor:

Ac = ambtelijke capaciteit

GREX = grondexploitatie

Prov = provincie Flevoland

LAB = Lelystad Airport Businesspark

Beschikbaar budget

In de kolom budget zijn alleen de gemeentelijke middelen vermeld. Soms is een activiteit onderdeel van een groter project. In dat geval is dat (...) aangegeven en is in de laatste tabel op projectniveau het beschikbare budget vermeld.

De uitvoeringsagenda per modaliteit

3.1. Modaliteit: Lopen

Nr	Wat willen we bereiken	Wat gaan we doen	Samenhang	Raadsperiode	Dekking	Budget (x1000)
1	Een veilig en compleet voetpadennetwerk dat voldoet aan de kwaliteitseisen.	Onderzoek naar de looproutes op stedelijk niveau en op wijkniveau, de noodzakelijke verbeteringen en witte vlekken; PvA en kostenniveau worden opgeleverd. De uitvoering is in samenloop met Groot Onderhoud en – waar samenlopend - in samenhang met realisatie E-bikeroutes.				20
	A. Ontsluiting Porteuum	Realisatie langzaam verkeersbrug over Middendreef en opwaarderen looproute langs E-bikeroute.	Fiets nr 3			(pr fiets)
	B. Fietsvrij voetgangersgebied Stadshart	a. Herinrichting Promesse. b. herinrichting Agorahof na voltooiën fietsring stadshart.	Fiets nr 2d			Pr
	C. Aanleg ontbrekende schakels	Studie o.a. Landstrekenwijk-Warande westzijde				
2	Kwalitatief goede en voor iedereen toegankelijke looproutes rond het station.	Verbetering voetgangersroutes rond station als onderdeel van de planvorming Stationsgebied en de uitvoering daarvan.	Openbaar vervoer nr 1			(Pr OV)
3	Aantrekkelijk netwerk van looproutes voor recreatief gebruik; binnen en buiten de bebouwde kom.	We gaan na waar aantrekkelijke routes kunnen worden gerealiseerd voor recreatief gebruik; binnen en buiten de bebouwde kom (inclusief schuifelroutes rond woonzorgcentra) en maken vervolgens een investeringsplan. Gestart wordt met een afstudeeropdracht.				
4	Een sluitende bewegwijzering van looproutes.	Een plan wordt opgesteld om de looproutes beter te bewegwijzeren.				

3.2. Modaliteit: Fietsen

Nr	Wat willen we bereiken	Wat gaan we doen	Samenhang	Raadsperiode	Dekking	Budget (x1000)
1	Een veilig verbindend netwerk dat uitnodigt tot meer gebruik van de fiets; gezond, duurzaam en veilig.	a. Een uitvoeringsplan wordt opgesteld om het verbindend fietsnetwerk (rode verbindingen figuur 1) in te richten conform de inrichtingseisen in de nota Fietsen in Lelystad waarbij een prioritering wordt aangegeven (zwakke schakels eerst).				30
		b. Realisatie veilige fietsoversteek bij 't Laar.				150
2	Aanleg ontbrekende schakels hoofdfietsnetwerk.	a. Realisatie fietspad langs Polderdreef.			Lelycentre	
		b. Realisatie fietspad langs Parkdreef				
		c. Realisatie fietspad Botter 15				
		d. Fietsring stadshart voltooiën (ABC-terrein en Theaterkwartier).			grex	
3	Een snelle en veilige (fiets)verbinding tussen Station Lelystad en Lelystad Airport (Businesspark) via Porteuem.	a. Realisatie van een snelfietsroute (E-bikeroute) door de campuszone en langs de Larserdreef/Larserweg.				(pr fiets)
		b. Realisatie van een langzaamverkeersbrug over de Middendreef naar Porteuem.	Lopen nr 1a			
4	Een snelle en veilige fietsverbinding met Almere en Dronten.	Samen met de provincie en de gemeente Almere wordt een hoogwaardige fietsverbinding gerealiseerd tussen Lelystad en Almere. Beoogd wordt deze aanpak ook te volgen voor de fietsverbinding met Dronten			Prov	
5	Een recreatief fietsnetwerk dat meegroeit met de toeristische ontwikkelingen.	Een uitvoeringsplan wordt opgesteld. Gericht op oplossen ontbrekende schakels Nieuwe aanleg van fietspaden om toeristische trekpleisters te ontsluiten. Routes opnemen in knooppuntennetwerk.				30
6	Woonwijken die zijn ontworpen/heringericht 'rondom' de fiets.	In het standaard programma van eisen openbare ruimte criteria opnemen voor het ontwerpen en herinrichten woonwijken 'rondom' de fiets.			Nvt	Nvt
7	Fietsenstallingen op belangrijke knooppunten.	a. Uitbreiding en kwaliteitsverbetering stallingen station Lelystad.	OV nr 1a			4000-7000 155/j

3.2. Modaliteit: Fietsen

		b. Realisatie fietspakhuis Theaterkwartier.				(Pr fiets)
		c. Goede stallingen Porteuum.				
		d. Voldoende fietsenstalgelegenheid bij wijkwinkelcentra, sportvoorzieningen en bushaltes.				
8	Beschikbaarheid van deelfietsen op belangrijke knooppunten zoals bij het station en de grotere toeristische poorten (Oostvaardersplassen, Bataviakwartier).	Zie tabel modaliteit overschrijdend nr. 1				
9	Een bewegwijzering die dekkend is op de hoofd fietsroutes (rood netwerk) binnen en buiten de bebouwde kom.	Samen met de Nationale Bewegwijzeringdienst wordt een bewegwijzeringplan opgesteld. Vervolgens uitgevoerd, waarbij waar nodig bestaande bewegwijzering wordt vervangen dan wel gesaneerd.				350
10	Een op de behoefte afgestemde omvang aan parkeervoorzieningen voor fietsen	Zie tabel modaliteit overschrijdend nr. 3				

3.3. Modaliteit: Bromfiets

Nr	Wat willen we bereiken	Wat gaan we doen	Samenhang	Raadsperiode	Dekking	Budget (x1000)
1	Een veilige plek voor de bromfiets (incl. speedpedelec) in het verkeer.	a. Alternatievenstudie bromfietsnetwerk, waarbij de bromfiets geen gebruik maakt van 70 en 80 km wegen. De alternatieven verschillen in aard van de maatregelen en het kostenniveau. Maatregelen in de vorm van alternatieve routes (wijkwegen of fietspaden), aanleg ontbrekende schakels of verlaging van de maximum snelheid op de weg.				
		b. Realisatie aansluiting voor bromfietsen vanaf Zuigerplasdreef naar Porteuum.			GREX	

3.3. Modaliteit: Bromfiets

2	Het uitfaseren van het gebruik van brom- en snorfietsen met verbrandingsmotor.	Aanwijzing milieuzone waarbinnen brom- en snorfietsen met verbrandingsmotor geweerd worden.				
3	Passende stallingsvoorzieningen op locaties als het station, Stadshart en Porteuem.	a. Realisatie scooterstallingen bij station. b. Realisatie scooterstallingen bij Porteuem. c. Realisatie scooterstallingen bij Theaterkwartier.	Openbaar vervoer nr1			(Pr fiets)
4	Een op de behoefte afgestemde omvang aan parkeervoorzieningen voor fiets- en scooter.	Zie modaliteit overschrijdend nr. 3			Ac	

3.4. Modaliteit: Openbaar vervoer

Nr	Wat willen we bereiken	Wat gaan we doen	Samenhang	Raadsperiode	Dekking	Budget (x1000)
1	Een hoogwaardig stationsgebied dat is toegesneden op verwerking van meer reizigers.	a. We ontwikkelen een ruimtelijke visie op het stationsgebied, gericht op meer treinreizigers (20.000+ per werkdag) en vergroting van de kans op extra treinen en een intercitystop voor de IC+. b. Uitwerking van de verkeersstructuur voor het stationsgebied zonder doorgaand autoverkeer, gebaseerd op de beoogde stedelijke ontwikkeling.	Lopen nr 2, fiets nr 7a, bromfiets nr 3a			150 65
2	Verbetering van de overstapmogelijkheden van auto naar trein.	We nemen voldoende ruimte voor K&R bij het station op in de visie stationsgebied, en onderzoeken in regionaal verband P&R (mogelijk bij station Lelystad Zuid).				Pr.
3	Toekomstbestendig busstation en haltes	a. Realisatie nieuw eilandbusstation, inclusief halte Airport Express; b. de busbufferplaatsen bij het station zijn geschikt voor stekkerladen stadsbussen	Lopen nr 2			(Pr OV)

3.4. Modaliteit: Openbaar vervoer

		c. Gereed voor plaatsing pantograafaadpalen op de perrons voor de Airport Express en streekbussen.				
		d. Haltes en de looproutes ernaartoe voldoen aan de toegankelijkheidseisen. Uitvoering zodra meer bekend is over het busnetwerk van Keolis.	Lopen nr 2			
4	Een optimale doorstroming voor het OV op belangrijke trajecten.	We realiseren een betere doorstroming voor het OV op de Middenweg-Middendreef, Visarenddreef en Stationslaan en reserveren tevens een busbaantracé tussen de Middendreef en Lelystad Airport.				(Pr OV)
5	Reisinformatie op bushaltes met veel lokaal onbekende reizigers.	Op bushaltes met veel lokaal onbekende reizigers bieden we dynamische reisinformatie aan.			Prov	
6	Een versterking van de OV dienstregeling met de regio.	a. Belangenbehartiging voor een snellere verbinding met Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal en behoud IC functie Station Lelystad.				15/j
		b. We overleggen met vervoerders over het bieden van 'nachtvervoer'.				
		c. We gaan met de partners na hoe een ruimtelijk tracé voor een eventuele Lelylijn kan worden gereserveerd.			Ac	
7	Voor- en natransport voor het bereiken van recreatieve voorzieningen.	Zie lijst modaliteit overschrijdend nr. 1				
8	Hoogwaardig taxiaanbod.	a. We gaan in samenwerking met de taxibranche een Lelystads kwaliteitskeurmerk voor taxivervoer opstellen, dat reizigers de garantie geeft op hoogwaardig en betrouwbaar taxiaanbod. Taxiondernemers die voldoen aan				O.a. tlv visie stationsgebied

3.4. Modaliteit: Openbaar vervoer

		b. Nieuwe taxistandplaats en taxibuffer bij station.				
9	Contractvervoer; leerlingenvervoer verduurzamen	In 2021 wordt het leerlingenvervoer aanbesteed. In samenwerking met VNG wordt ingezet op emissieloos doelgroepenvervoer.			Ac	

3.5. Modaliteit: Gemotoriseerd verkeer

Nr	Wat willen we bereiken	Wat gaan we doen	Samenhang	Raadsperiode	Dekking	Budget (x1000)
1	Een functioneel, veilig en toereikend hoofdwegennet voor nu en in de toekomst.	a. Gezamenlijke studie met rijk en provincie naar aansluitingen A6 in Lelystad en het onderliggende hoofdwegennet op functionaliteit en capaciteit en benodigde aanpassingen. Een conceptplan over eventuele bijstelling van de gemeentelijke wegen wordt aan de raad voorgelegd.	Openbaar vervoer nr1 en nr4			178
	• een verbeterde randwegstructuur (om de stad).	b. Verbreden A6, realisatie aansluiting 9 A6 (Lelystad-Zuid), realisatie verlengde Anthony Fokkerweg (provincie) naar Airport en naar Westerdreef, realisatie Verlengde Westerdreef (gemeente) inclusief capaciteitsverhoging Westerdreef t/m brug over Havendiep (nieuwe fietsbrug, rijbaan auto 2x2).	Openbaar vervoer nr1 en nr4		Prov	15000 (gem.)
	• een toereikende wegenstructuur Lelystad (Airport Businesspark en bedrijventerreinen).	c. Opwaarderen Meerkoetenweg, openstelling Albert Plesmanlaan en realisatie nieuwe hoofdwegenstructuur LAB.			GREX	

3.5. Modaliteit: Gemotoriseerd verkeer

		d. Ontsluiting Zuiderpark verbeteren door realisatie verlengde Poseidonweg naar nieuwe aansluiting 9 van de a6.				
		e. Ontsluiting Flevokust verbeteren door tweede ontsluiting via verlengde Karperweg				
2	Verkorte verbinding tussen de Houtribweg en Markerwaarddijk).	a. Samen met de provincie en in MRA-verband inzetten op belangenbehartiging gericht op het realiseren van een verkorte verbinding tussen de Houtribweg en Markerwaarddijk (de verbindingsboog van de N 307 door de Baai van Van Eesteren).	Scheepvaart nr 3			15/j
		b. In gemeentelijke plannen ruimtereservering voor dit tracé opnemen, en rekening houden met opwaarderen Zuigerplasdreef-Noord			Ac	
3	Veilige mobiliteit.	Zie tabel modaliteit overstijgend nr. 2				
4	Ter facilitering van duurzaam vervoer, voldoende laadinfrastructuur in de woonwijken en bij bestemmingslocaties.	We bevorderen dat voldoende laadinfrastructuur wordt aangeboden in de woonwijken en bij bestemmingslocaties				20/j
5	Optimaal gebruik van de beschikbare parkeervoorzieningen in het Stadshart.	a. Herinrichting ABC-terrein (gelijk speelveld).	Fiets nr 2d			500
		b. We gaan na hoe de spreiding van het gebruik van de parkeervoorzieningen in het Stadshart beter kan worden geoptimaliseerd; bijvoorbeeld met een dynamisch parkeerverwijssysteem.				
6	Faciliteiten voor vrachtwagen parkeren inclusief overnachtingsmogelijkheden.	We onderzoeken hoe we het vrachtwagen parkeren in Lelystad kunnen faciliteren. Ook voor niet-bestemmingsverkeer (overnachtingsplekken).			LAB	

3.5. Modaliteit: Gemotoriseerd verkeer

6	Faciliteiten voor vrachtwagen parkeren inclusief overnachtingsmogelijkheden.	We onderzoeken hoe we het vrachtwagen parkeren in Lelystad kunnen faciliteren. Ook voor niet-bestemmingsverkeer (overnachtingsplekken).			LAB	
7	Het kunnen parkeren bij toeristische gebieden en evenementenlocaties en mogelijkheden van duurzaam natransport.	Zie lijst modaliteit overschrijdend nr. 1				
8	Het emissievrij belevaren van het Stadshart.	We gaan met vervoerders en winkeliers na hoe vanaf 2025 de stadslogistiek (o.a. in het Stadshart) emissievrij kan worden gemaakt.			Ac	
9	Optimaal ruimtegebruik voor parkeren door in te spelen op trends autogebruik, onder andere door ondersteuning van wijkinitiatieven voor deelauto gebruik. Bv inrichten en toewijzen parkeerruimte.	Zie lijst modaliteit overschrijdend nr. 3				
10	Veilige kruisingen in de stad en veilige plattelandswegen	Zie lijst modaliteit overschrijdend nr. 2				

3.6. Modaliteit: Scheepvaart

Nr	Wat willen we bereiken	Wat gaan we doen	Samenhang	Raadsperiode	Dekking	Budget (x1000)
1	Een veerdienst naar de Marker Wadden.	We gaan na hoe een veerdienst naar de Marker Wadden kan worden gefaciliteerd en daarmee ook Bataviahaven als knooppunt voor de pleziervaart wordt versterkt.			Ac	
2	Flevokust-Haven voor goederenvervoer aangesloten op het spoorwagennet.	We gaan met de partners na hoe een ruimtelijk tracé voor een goederenspoor naar Flevokust-Haven kan worden gereserveerd.			Ac	
3	Vergroting van de capaciteit van de Houtribsluis	Belangenbehartiging voor voldoende capaciteit Houtribsluis tbv bereikbaarheid Flevokust. Samenhang met wegproject A23.				
4	Verminderen gebruik van brandstoffen door schepen bij gebruik van ligplaatsen in Lelystad	Stimuleren dat "walstroom" wordt aangeboden bij de ligplaatsen in Lelystad, zodat schepen niet op een diesellaggregaat hoeven te draaien als ze aan de wal liggen maar toch elektriciteit gebruiken.			Ac	

3.6. Modaliteit: Scheepvaart

5	Verduurzamen brandstofgebruik in de scheepvaart van en naar Lelystad	Mogelijkheden onderzoeken om voor te sorteren op uitwisselbare waterstoftanks bij Flevokust of de mogelijkheid om daar waterstof te tanken voor schepen.			Ac	
---	--	--	--	--	----	--

3.7. Modaliteit overschrijdend

Nr	Wat willen we bereiken	Wat gaan we doen	Samenhang	College periode	Dekking	Budget (x1000)
1	Voor- en natransport bij recreatieve knooppunten: <ul style="list-style-type: none"> Het kunnen parkeren bij toeristische gebieden en evenementenlocaties en mogelijkheden van duurzaam natransport (GV7). 	a. We gaan na hoe toeristische gebieden en evenementenlocaties kunnen worden bereikt waarbij aan 'poorten' parkeervoorzieningen en natransport worden gefaciliteerd.			Ac	
	<ul style="list-style-type: none"> Voor- en natransport voor OV voor het bereiken van recreatieve voorzieningen (OV2). 	b. We gaan na hoe voor het bereiken van recreatieve voorzieningen voor- en natransport moet worden georganiseerd.				
	<ul style="list-style-type: none"> Beschikbaarheid van deelfietsen op belangrijke knooppunten (F8). 	c. Faciliteren plaatsen deelfietsen van derden op station Lelystad Centrum, in het Bataviakwartier en bij het bezoekerscentrum/Poort Oostvaardersplassen.				
2	Veilige mobiliteit	We steken, in regionaal verband, energie in de uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030).			Prov/Ac	
	a. Veilige kruisingen (G 10)	Aanpassen kruisingen:				200 200 (pr OV)
		a. Larserdreef-Oost;				
		b. Houtribdreef/Kempenaar01/Karveel;				
		c. Kruisingen Middendreef met Tjalk en Het Bildt;				
		d. Kustendreef/Oostranddreef;				
e. Houtribdreef/Oostranddreef;						

3.7. Modaliteit overschrijdend

		b. Herinrichting tweestrooksrotondes (Oostranddreef bij Runderweg en Pauwenburg);				
		f. Op langere termijn diverse kruisingen Westerdreef, Oostranddreef, Larserdreef, Houtribdreef.				
	c. Veilige plattelandswegen (G 10) (tenminste voldoen aan de CROW richtlijnen)	a. 60 km/u regime invoeren op erftoegangswegen;				
		b. wegen voldoende breed (bijv. bermverhardingen);				550
		c. Studie naar optimaal netwerk landbouwverkeer, gescheiden van langzaam verkeer.			Ac	
	d. Veilige schoolomgevingen	a. Uitvoeren maatregelen Meander-Oost (Bingerden);				25
		b. Herinrichting rondom nieuwe basisschool Tjalk;				
		c. Herinrichting rondom te realiseren MFA Botter (Triangel/Schakel);				
		d. Herinrichting rondom De Kring (Schouw).				
	e. Veilig gedrag	Verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding: Opstellen vierjarenplannen en uitvoering daarvan.				70/j

3.7. Modaliteit overschrijdend

3	Optimaal gebruik infrastructuur	Binnen de regio Flevoland de netwerkvisie actualiseren en gezamenlijke inzetten van Verkeersmanagement om verkeer naar de juiste routes te leiden en doorstroming te bevorderen. Gemeentelijke VRI's als onderdeel van een provinciaal dekkend iVRI-netwerk. Beschikbaar stelling data.				
		De systematiek van parkeernormen herzien voor gemotoriseerd verkeer, fietsen en scooters voor bestaande en nieuwe ontwikkelingen.			Ac	

3.8. Project financiering

Nr	Project	Beschrijving	Onderdelen mobiliteitsagenda	Dekking	Budget (x1000)
1	Pr fiets; Fietsproject		Lopen 1a; Fietsen 3; Bromfiets 3;		1350
2	Pr OV; OV doorstroom maatregelen		OV 3; OV 4; MO 2Ac;		1500



Bijlage: Mobiliteitsbeleid en deelplannen

Provincie Flevoland en Metropool Regio Amsterdam

- Netwerkvisie Flevoland 2015-2020
- Metropolitane fietsroutes 2018
- Mobiliteitsvisie Flevoland 2030
- Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland
- OV-visie 2014 Flevoland
- Programma van Eisen concessie IJssel-Vecht 2019
- MRA Agenda 2.0

Gemeente Lelystad

Verkeersveiligheid en circulatie

- Werkplan verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding (vierjaarlijks)
- Verkeersveiligheid stadshoofdwegen 2015
- Route gevaarlijke stoffen 2002
- LZV kaarten Lelystad (aanwijzing routes lange zware voertuigen)
- Convenant landzijdige bereikbaarheid Lelystad Airport
- Verkeersvisie buitengebied 2013

Hoofdwegen en bewegwijzering

- Raadsbesluit vaststelling stadshoofdwegennet en herijking hoofdwegenstructuur 2003
- Visie bewegwijzering in Lelystad 2016 en Beleidsnota Bewegwijzering 2018

Fietsen en bromfietsen

- Fietsen in Lelystad 2015
- Kadernota Hoofd fietsnetwerk binnen de bebouwde kom 2016
- Fietsplan stadshart
- Bromfietsen in Lelystad evaluatie

Autoparkeren

- Parkeerbeleidsplan Lelystad 2009
- Menukaart aanpak parkeerexploitatie
- Besluitvorming gelijk speelveld parkeren
- Beleidsregel publieke laadinfra

Openbaar vervoer

OV-visie (niet vastgesteld)

De Mobiliteitsvisie en agenda is opgesteld door:

Gemeente Lelystad team Verkeer en Concernstrategie.
Bouwstenen daarvoor zijn aangeleverd door bureau Kragten.

Vertegenwoordigers van de volgende organisaties zijn gehoord tijdens het opstellen van de visie. De conceptvisie is vervolgens aan hen voorgelegd. De binnengekomen reacties op het concept zijn deels verwerkt in deze visie en deels betrokken bij het opstellen van de mobiliteitsagenda:

Provincie Flevoland
Lelystad Airport
Lelystad Airport Businesspark
Stichting Voortgezet Onderwijs Lelystad
Milieudefensie Lelystad
Fietsersbond afd. Lelystad

ANWB
Veilig Verkeer Nederland
Bedrijfskring Lelystad
LTO Noord afdeling Oostelijk Flevoland
Transport en Logistiek Nederland

Ontwerp en opmaak:
Mediaburo, gemeente Lelystad



