



LELYSTAD

NOTA MOBILITEIT LELYSTAD MOBILITEITSVISIE



Februari 2009

Inhoud

1	ALGEMEEN	4
1.1	Wettelijk kader.....	4
1.2	Leeswijzer	4
2	HOOFDLIJNEN MOBILITEITSVISIE	5
2.1	Hoofddoelstelling.....	5
2.2	De deelnota's	5
2.3	Vervolgtraject	6
2.4	Zwaartepunten per deelplan	6
3	AANKNOPINGSPUNTEN EN ANALYSE	8
3.1	Vraag en aanbod in het mobiliteitssysteem	8
3.2	Verplaatsingsmotieven.....	9
4	REIZEN OVER NATIONALE/ REGIONALE NETWERKEN	11
4.1	Doorvertaling Nota Mobiliteit	11
4.2	Doel t.a.v. "Reizen over nationale / regionale netwerken"	11
4.3	Sterke en zwakke punten, kansen en bedreigingen	12
4.4	Speerpunten.....	12
5	VERPLAATSEN BINNEN LELYSTAD	14
5.1	Doorvertaling Nota Mobiliteit	14
5.2	Doel t.a.v. "Verplaatsen binnen Lelystad"	14
5.3	Sterke en zwakke punten, kansen en bedreigingen	15
5.4	Speerpunten.....	15
6	VERBLIJVEN IN DE EIGEN WIJK	19
6.1	Doorvertaling Nota Mobiliteit	19
6.2	Doel t.a.v. "verblijven in de eigen wijk".....	19
6.3	Sterke en zwakke punten, kansen en bedreigingen	19
6.4	Speerpunten.....	20
7	VISIE	22

1 Algemeen

Voor u ligt de mobiliteitsvisie van de Nota Mobiliteit Lelystad. De mobiliteitsvisie vormt het uitgangspunt voor de verdere uitwerking van het mobiliteitsbeleid tot 2020.

1.1 Wettelijk kader.

In de Planwet Verkeer en Vervoer is opgenomen dat gemeenten zorg moeten dragen voor een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid. In dat beleid moeten de essentiële onderdelen van het nationale en provinciale verkeers- en vervoersplan en het beleid van naburige gemeenten in acht worden genomen:

Artikel 8

De gemeenteraad onderscheidenlijk het college van burgemeester en wethouders dragen zorg voor het – zichtbaar – voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. De gemeenteraad onderscheidenlijk het college van burgemeester en wethouders neemt hierbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoersplan en van het provinciale verkeers- en vervoersplan in acht en houdt rekening met het beleid van naburige gemeenten.

Artikel 9.2. Het plan bevat in ieder geval:

- a. de uitwerking van de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoersplan en van het provinciale verkeers- en vervoersplan;*
- b. de afstemming met andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu;*
- c. de fasering, de prioriteitsstelling en een indicatie van de bekostiging;*
- d. de termijn waarvoor het plan geldt.*

Het rijksbeleid ten aanzien van verkeer en vervoer is vastgelegd in de Nota Mobiliteit. De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan tot 2020. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. In de Uitvoeringsagenda staat beschreven hoe uitvoering wordt gegeven aan de Nota Mobiliteit. De inhoud van de nota moet in augustus 2007 terug te vinden zijn in de provinciale en regionale plannen.

Het provinciale beleid ten aanzien van verkeer en vervoer is vastgelegd in het Omgevingsplan Flevoland en in de Nota Mobiliteit Flevoland.

In deze Mobiliteitsvisie NML zijn de ambities beschreven aan de hand van een aantal thema's. Door deze benadering vanuit thema's worden de hoofdlijnen van het beleid, de onderlinge samenhang tussen de beleidsuitgangspunten en de keuzes die daarin worden gemaakt, helder in beeld gebracht.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het functioneren van het mobiliteitssysteem beschreven en geanalyseerd.

Hoofdstuk 3 bevat de hoofddoelstelling van de voorliggende mobiliteitsvisie. Ook wordt hierin uitgelegd welke indeling wordt gehanteerd in deelnota's / thema's.

Daarna worden in de hoofdstukken 4, 5 en 6 per thema (deelnota) de doelstellingen aangegeven en de speerpunten benoemd.

2 Hoofdpijnen mobiliteitsvisie

Zowel nationaal en regionaal, als in en rond Lelystad vinden het komende decennium verschillende belangrijke ontwikkelingen plaats. Het nationale verkeers- en vervoersbeleid zal gaan leiden tot meer gebruik van openbaar vervoer, meer parkeerbehoefte in de wijk en een toename van het autobezit. De ruimtelijke en economische ontwikkeling in Flevoland en Lelystad zal leiden tot meer verplaatsingen, vooral binnen de stad en de regio. Bereikbaarheid is een voorwaarde om gewenste ontwikkelingen te kunnen realiseren

2.1 Hoofddoelstelling

Nederland –en in het bijzonder Flevoland- is mobieler dan ooit en het einde van de groei is nog lang niet in zicht. De bevolking in de Flevopolder neemt nog steeds gestaag toe, evenals de economische ontwikkeling van Flevoland en de Metropoolregio Amsterdam. Voorbeelden daarvan zijn de Schaalsprong van Almere, Almere-Poort, Warande, Lelystad Airport en Flevokust. Het aantal verplaatsingen en –vooral- de daarbij af te leggen afstanden, zullen verder toenemen. Daarnaast neemt ook het goederenvervoer toe als gevolg voor economische groei. Zonder maatregelen aan de verkeersinfrastructuur en het gebruik daarvan zullen bij de verkeersafwikkeling steeds meer problemen ontstaan. Op hun beurt kunnen die weer mede-oorzaak zijn van stagnatie van de genoemde ruimtelijke en economische ontwikkeling.

De ruimtelijke en economische ontwikkelingen vragen om een toekomstvast verkeers- en vervoerssysteem, waarin voor alle vervoermodaliteiten een belangrijke rol is weggelegd. Elke vervoermodaliteit kan, afhankelijk van het reismotief en de verplaatsingsafstand, de voorkeur hebben boven andere vervoermodaliteiten. Het hoofddoel van de Nota Mobiliteit Lelystad is daarom:

Hoofddoel:

Ruimte bieden aan ruimtelijke ontwikkeling en economische groei door een toekomstvast verkeers- en vervoerssysteem. Voor verplaatsingen op alle schaalniveaus is ook in de toekomst een goede keuze tussen verschillende reismogelijkheden mogelijk.

2.2 De deelnota's

Het voeren van een samenhangend verkeers- en vervoersbeleid is omvangrijk en complex. Het strekt zich uit van de nationale verkeersinfrastructuur en de (gevolgen van) mobiliteitsmaatregelen van het kabinet tot de beleving van de woonomgeving in de eigen wijk. In de omvang van het beleidsterrein schuilt het gevaar dat een integraal plan voor verkeers- en vervoersbeleid omvangrijk en moeilijk hanteerbaar wordt.

Om die reden is gekozen voor een mobiliteitsvisie, die vervolgens wordt uitgewerkt in drie deelplannen. De Mobiliteitsvisie kan worden gezien als kadernota, die de aanzet vormt voor de verdere uitwerking van het verkeers- en vervoersbeleid in deelplannen. Bij de deelplannen is gekozen voor een integrale benadering op basis van thema's, uitgaande van het schaalniveau van verplaatsingen.

Verplaatsingen bestaan bijna altijd uit een keten van (deel)verplaatsingen met verschillende vervoerwijzen. Daarbij bestaat er niet bij voorbaat een voorkeur voor één van de vervoerwijzen. Elke wijze van verplaatsen heeft een functie in het geheel. De klassieke indeling naar vervoerwijzen auto, fiets, ov en lopen is daarom bewust niet toegepast. Deze benadering maakt het mogelijk integrale mobiliteitsambities neer te zetten en verdient daarom de voorkeur boven de klassieke indeling. De gekozen schaalniveaus sluiten goed aan bij de diversiteit in reisgedrag en problematiek voor de Lelystadse situatie.

Deze mobiliteitsvisie hanteert de volgende thema's:

1. Reizen over nationale/ regionale netwerken
2. Verplaatsen binnen Lelystad
3. Verblijven in de eigen wijk

Voor de Mobiliteitsvisie is een hoofddoel geformuleerd. Voor de deelplannen worden daar (sub)doelen en een speerpunten voor het mobiliteitsbeleid van afgeleid. In de deelplannen worden de effecten van het voor te stellen beleid beschreven, waarbij de verschillende reismotieven (winkelen, recreatie, woon-werk, etc.) als aanknopingspunten worden gebruikt. In deze nota worden per deelplan speerpunten benoemd. Deze geven aan waar de highlights van het mobiliteitsbeleid liggen. De speerpunten vormen dus geen volledige opsomming van de onderwerpen, die in de deelplannen zullen worden behandeld.

2.3 Vervolgtraject










Met dit document wordt de visie op het mobiliteitsbeleid vastgesteld. Het beschrijft niet alle onderwerpen tot in detail, maar geeft inzicht in de beleidsrichting die de Gemeente Lelystad wil volgen. De individuele onderwerpen worden uitgewerkt in de genoemde deelnota's .

2.4 Zwaartepunten per deelplan

Voor de verschillende deelplannen gelden verschillende zwaartepunten ten aanzien van vervoerwijzen, belangrijkste actoren en aandachtsgebieden.

- Bij reizen over nationale en regionale netwerken:
 - vindt vooral plaats met de auto en het ov (trein, bus);
 - zijn het rijk en de provincie de beslissers. De gemeente Lelystad heeft wel invloed, maar indirect via overleg (al dan niet structureel);
 - heeft bereikbaarheid hoogste prioriteit, gevolgd door verkeersveiligheid.
- Voor verplaatsen binnen Lelystad:
 - spelen –door de kortere afstanden- ov en fiets een belangrijke rol, naast de auto;
 - is de gemeente de beslisser. Belangenorganisaties hebben invloed via inspraak;
 - heeft verkeersveiligheid de belangrijkste prioriteit.
- Voor verblijven (en verplaatsen) in de wijk:
 - Bepalen voetgangers en fietsers in belangrijke mate de inrichting van de woonomgeving;
 - is de gemeente de beslisser, maar laat de inrichting vooral afhangen van de wensen van bewoners en andere gebruikers van de openbare ruimte.
 - Heeft leefbaarheid de hoogste prioriteit

Ter illustratie zijn in onderstaande tabel de aanknopingspunten en zwaartepunten voor de drie deelplannen schematisch weergegeven.

Deelplan	Aanknopingspunten	vervoerswijzen	invloed	Bereikbaarheid – Veiligheid - Leefbaarheid
Reizen over nationale en regionale netwerken	De ritten naar de rest van het land betreffen vaak woon-werkverkeer. De reiziger heeft de keus uit meerdere modaliteiten, waarbij de reissnelheid en eventueel betaald parkeren bij de bestemming een rol spelen. De invloed van de gemeente is hierin vaak relatief beperkt. Dit thema draait grotendeels om bereikbaarheid.			
Verplaatsen binnen Lelystad	Voor verplaatsingen binnen Lelystad wordt ook gekozen uit meerdere modaliteiten. De gemeente speelt een actieve rol in het aanbieden van voorzieningen en het waar nodig bijsturen van de vervoerswijzekeuze. Naast bereikbaarheid speelt verkeersveiligheid een nadrukkelijke rol.			
Verblijven in de eigen wijk	Binnen de woonwijken is vooral een prettig leefklimaat van belang. De snelheid van verplaatsen mag dan ook wat lager liggen, waardoor de keuze voor fietsen of lopen voor de hand ligt. De inwoners hebben veel invloed op de mobiliteitskeuzes in de wijk.			

3 Aanknopingspunten en analyse

De Nota Mobiliteit Lelystad is een uitwerking van het Structuurplan 2015 ten aanzien van verkeer en vervoer. Er is gekozen voor een uitwerking in een overkoepelende Mobiliteitsvisie en deelplannen. Per deelplan worden in dit rapport de doelen en speerpunten benoemd. In de deelplannen worden de effecten van het beleid voor de relevante verplaatsingsmotieven beschreven. In dit hoofdstuk wordt de relatie beschreven tussen het Structuurplan 2015 en de Nota Mobiliteit Lelystad.

Vervolgens wordt in algemene zin ingegaan op de afzonderlijke verplaatsingsmotieven en de landelijke trends, die voor elk daarvan zijn waar te nemen.

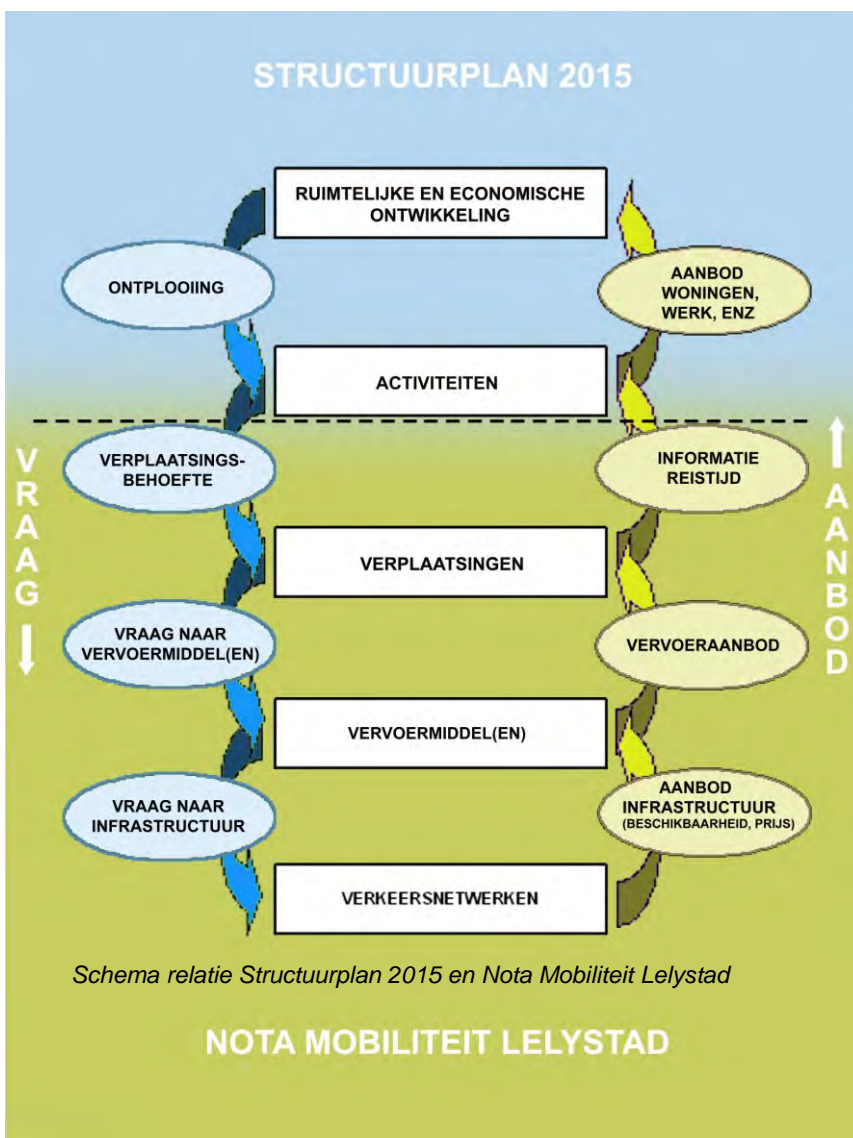
3.1 Vraag en aanbod in het mobiliteitssysteem

Mobiliteit staat niet op zichzelf. Het is een rechtstreeks gevolg van de activiteiten, die mensen ondernemen: Of het nu gaat om werken, leren, winkelen, of recreëren, elke activiteit brengt een verplaatsingsbehoefte met zich mee. Afhankelijk van beschikbaarheid, kosten en (informatie over) reistijd en route leidt die

verplaatsingsbehoefte vervolgens tot een keuze voor vervoerwijze(n) voor de verplaatsing naar de te ondernemen activiteit. Deze laatste keuze bepaalt de uiteindelijk de vraag naar infrastructuur.

Mobiliteitsbeleid en Ruimtelijk beleid zijn dus nauw met elkaar verbonden. Mobiliteit is een gevolg van en tegelijk ook een voorwaarde voor ruimtelijke en economische ontwikkeling. Het beleid voor de ruimtelijke ontwikkeling van Lelystad is vastgelegd in het Structuurplan 2015.

Dit structuurplan geeft een visie op de ontwikkeling van de stad met werken op grote bedrijventerreinen en kantoorlocaties en in de knooppunten Kust, Larserknoop/ vliegveld, Stadshart en Flevokust met op termijn de groei naar een netwerkstad.. Wonen concentreert zich op wooneilanden met een variatie in wonen en voorzieningen tussen en in de eilanden. Recreëren kan men aan de kust, het Oostvaardersplassengebied, in de groene gebieden in en rond Lelystad en in het buitengebied. De keuzes in het structuurplan hebben gevolgen voor verplaatsingen door en in de stad en daarmee voor de vraag naar en het gebruik van



Schema relatie Structuurplan 2015 en Nota Mobiliteit Lelystad

vervoermiddelen en verkeersinfrastructuur. De Nota Mobiliteit Lelystad is een uitwerking van het Structuurplan 2015 op het gebied van verkeer en vervoer.

Het mobiliteitsbeleid van de Gemeente Lelystad dient instrumenten op alle niveaus van bovenstaand schema in te zetten, zowel aan de aanbodkant (infrastructuur, vervoerdiensten) als aan de vraagkant (beïnvloeden verplaatsingspatronen en vervoerwijzekeuze).

3.2 Verplaatsingsmotieven

In de deelplannen zijn de motieven voor de verplaatsingen van, naar, in en door de stad uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid. De verplaatsingsmotieven zijn vaak bepalend voor de keuze van vervoermiddelen, maar ook voor het belang van goede doorstroming, comfort, reiskosten, enz. In de deelplannen zullen de effecten van het beleid aan de hand van deze aspecten worden beschreven.

De belangrijkste kenmerken en trends voor de verplaatsingsmotieven zijn:

Woon-werkverkeer

De belangrijkste factoren voor de reis keuze zijn betrouwbaarheid van de reistijd en snelheid. Comfort en sociale veiligheid komen op de tweede plaats. Kosten zijn maar beperkt van invloed, omdat deze vaak door de werkgever worden gedragen. Het woonwerkverkeer heeft een sterk individueel karakter (gemiddelde bezettingsgraad auto 1,15). Het is een belangrijke bron van filevorming op de weg. In het openbaar vervoer zorgt het voor een enorme piekbelasting (met name in de ochtendspits). De oorzaak hiervan is het vast ingesleten patroon van tijdbesteding in de huishoudens.

Trends:

Flexibilisering van de arbeid die niet locatie- en/of tijdgebonden is (geldt voor veel 9 tot 5 banen), kan zorgen voor het spreiden van de spits. Het verlengen van de werkweek werkt ongunstig uit, maar arbeidsparticipatie van vrouwen (tweeverdienerhuishoudens) leidt vaak tot gemiddeld kortere werkweken met meer flexibele werktijden.

Zakelijk verkeer

Zakelijk verkeer kenmerkt zich door zeer diffuse reispatronen die gedurende de gehele werkdag plaatsvinden. De bijdrage aan de spitsdrukke is gering. Veruit de meeste verplaatsingen gaan per auto, mede omdat een flink deel van de verplaatsingen meerdere bestemmingen per dag aandoet en/of er goederen moeten worden meegenomen. Zakelijk verkeer per auto bevordert het gebruik van de auto voor woon-werkverkeer (wie de auto nodig heeft voor een zakelijke rit gebruikt de auto meestal ook voor woon-werkverkeer).

Trends:

De ontwikkeling van ICT in het zakendoen leidt niet tot afname van het zakelijk verkeer; integendeel, e-commerce enz. hebben tot gevolg dat er meer kilometers in de zakelijk sfeer worden gemaakt. Het spreiden van commerciële activiteiten over een groter deel van Nederland leidt tot een verlenging van de gemiddelde ritlengte; onder invloed van prijsbeleid zal de efficiency in de ritplanning toenemen, wat leidt tot een afname van het aantal ritten.

Woon-schoolverkeer

Woon-schoolverkeer kenmerkt zich nog meer dan woon-werkverkeer door reizen op piekmomenten. Vooral de (brom)fiets speelt een belangrijke rol in de vervoerwijze keuze. Daarmee is er niet direct een capaciteitsprobleem aan de orde (met uitzondering van de OV-gebruikers) maar veel meer een verkeersveiligheidsknelpunt. Veel jonge kinderen worden door hun ouders voorafgaand van de rit naar het werk met de auto naar school gebracht, wat de veiligheid van hen die naar school fietsen of lopen in gevaar brengt. Het fietsen naar school gaat ook over veel grotere afstanden, vooral in de dun bevolkte gebieden van de provincie; er is sprake van interlokaal (brom)fietsverkeer.

Trends:

Wat betreft de basisscholen is er sprake van een groeiende tendens om kinderen met de auto te brengen en op te halen, hetgeen weer wordt bevorderd door de schaalvergroting in het onderwijs (clusterscholen). Het gaat hier om relatief korte ritten of combinatieritten waarbij de school op weg naar een andere bestemming wordt aangedaan

Woon-winkelverkeer

De meeste verplaatsingen met dit motief plaats vallen buiten de werkdagspitsuren en zijn redelijk gespreid (mede door koopavonden en -zondagen). De knelpunten doen zich in de winkelcentra voor op koopavond en zaterdagmiddag en de koopzondagen. Dit heeft consequenties voor de bereikbaarheid per auto en de vraag naar parkeren. Voor boodschappen doen is de auto veruit favoriet. In subcentra is de positie van lopen en fietsen sterk: er is sprake van frequenter bezoek.

Trends:

Er is een trend om grote winkelconcentraties naar buiten de stedelijke centra te verplaatsen, om de bereikbaarheid per auto te verbeteren. In Lelystad is deze trend zichtbaar in Palazzo en Bataviastad. In de grote steden komt de bereikbaarheid per fiets onder druk te staan en is de aansluiting op het OV niet meer vanzelfsprekend.

Vrijtijdsverkeer

Vrijtijdsverkeer kan worden onderscheiden in sociaal en recreatief verkeer. Het sociale verkeer omvat het bezoeken van vrienden, familie en kennissen. In het vrijetijdsverkeer is de auto het meest favoriete

vervoermiddel. De helft van de verplaatsingen en drie van de vier vrijetijdskilometers worden met de auto afgelegd.

Sociaal recreatieve verplaatsingen zijn vooral belangrijk voor het maatschappelijk functioneren van de samenleving. er zal een minimum bereikbaarheidsniveau moeten worden vastgesteld om sociaal isolement te voorkomen. Mensen die voor sociaal-recreatieve doeleinden onder weg zijn, reizen veel meer samen (gemiddelde bezettingsgraad auto 2,8).

Trends:

Het toenemende aantal ouderen is de belangrijkste oorzaak van de groei van het reizen met een sociaal recreatief motief. Het aantal reizen neemt af, maar reisafstanden nemen toe, mede als gevolg van het toenemende autobezit onder ouderen.

Reizen naar publiekstrekkingen

Of het nu gaat om kustbezoek bij mooi weer, het bezoek aan een attractiepark of aan een tijdelijk evenement, steeds gaat het om een zeer grote vervoersvraag waaraan in korte tijd moet worden voldaan. Dit betreft zowel de weg als het openbaar vervoer.

Trends:

Het aantal publiekstrekkingen zal verder uitbreiden (pretpark Nederland). Bovendien is er een forse toename in het bezoek van publiekstrekkingen. De piek in de vervoersvraag is vaak zo hoog dat de opgetelde capaciteit van alle modaliteiten tekort schiet. De bereikbaarheid van 'andere' bestemmingen loopt gevaar als gevolg van de verkeersstromen naar evenementen

Goederenvervoer

Goederenvervoer is onmisbaar bij het economisch functioneren van onze maatschappij. een groeiend aandeel van de vervoersstromen wordt vervoerd over de weg. Landelijk wordt een groei van het goederenvervoer verwacht tot 2020, afhankelijk van internationale en economische ontwikkelingen, van tussen de 15 en 80% (Bron: Nota Mobiliteit).

Bij het bevoorraden van stedelijke centra liggen beperkingen in de vorm van venstertijden. Tot 2020 wordt een verdubbeling van de vervoersstromen over de weg verwacht (Nota Mobiliteit). Het schrikbeeld is dat ook het aantal ritten verdubbelt. Omdat de beladingsgraad momenteel slechts 60% bedraagt (CBS) kan nog veel worden gewonnen door vervoersefficiëntie.

Trends:

De toenemende toepassing van containers in het transport maakt uitwisselbaarheid van vervoerswijzen gemakkelijker. Voorts bestaat de behoefte om voor transport over de weg grotere eenheden (roadtrains) in te zetten. De gevolgen voor het wegonderhoud zijn hierbij een punt van zorg.

4 Reizen over nationale/ regionale netwerken

- Vervoerwijzen: auto, streekbus en trein
- Beslissers: Rijk en provincie; invloed gemeente gering
- Primair aandacht voor doorstroming (bereikbaarheid)
- Eigen vervoermiddel (auto) en OV (trein) maken gebruik van strikt gescheiden netwerken;
- Maatregelen meestal op nationaal niveau

De externe verkeersstromen zijn hoofdzakelijk gericht op de Randstad en op Zuidoost-Nederland (met name Overijssel en Gelderland). Maar ook Noord-Holland-Noord heeft een belangrijke relatie met de stad. De capaciteitsproblemen op deze verbindingen zijn iedereen bekend uit de dagelijkse fileberichten op radio en tv.

Aanpassen van de vertrektijden om het drukke spitsverkeer te mijden heeft ertoe geleid dat de spitsuren –en dus ook de files- steeds vroeger beginnen en later eindigen. Meer dan de helft van de automobilisten past hun reistijden aan om de files zoveel mogelijk te ontlopen.

4.1 Doorvertaling Nota Mobiliteit

De regering wil het fileprobleem aanpakken met de vier B's: Bouwen, Benutten, Beprijzen en Bewustzijn. Met de invoering van de kilometerprijs en de uitvoering van verschillende mobiliteitsprojecten worden Beprijzen en Bewustzijn over vervoerskeuzen aangepakt (wanneer reis ik en is de auto dan de beste keus). Door deze maatregelen zal vaker worden gekozen voor openbaar vervoer. Dit biedt kansen voor de stadsdienst, maar ook voor verbetering van de aansluiting op het spoorwegnet (bijv. station Lelystad Zuid) . Met Bouwen wordt de aanleg van nieuwe of het verbreden van bestaande wegen bedoeld. Benutten betekent het slimmer gebruiken van bestaande wegen, bijvoorbeeld met spitsstroken en toeritdosering.

De Nota Mobiliteit (NoMo) gaat ervan uit dat gemeenten een wezenlijke rol vervullen om mensen, vooral op drukke tijden en plaatsen, te verleiden tot een bewuste keuze voor auto, fiets of openbaar vervoer, of een combinatie daarvan.

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen. Gemeenten kunnen afspraken maken met bedrijven over de toepassing van mobiliteitsmanagement in het woonwerkverkeer en bij zakelijke reizen. Zij kunnen datzelfde doen met organisatoren van evenementen met als doel de bezoekers te prikkelen om op een andere manier dan met de auto naar het evenement te reizen.

In de NoMo is vastgelegd dat in ieder geval de gemeenten in de stedelijke netwerken afspraken gaan maken met bedrijven over toepassing van mobiliteitsmanagement. Zij kunnen daarbij gebruik maken van het beschikbare instrumentarium, (zoals bestemmingsplan, bouwvergunning, milieuvergunning). Telewerken en flexibele werk- en openingstijden kunnen ook onderdeel zijn van de afspraken over de beoogde verbetering van de bereikbaarheid.

Verder moeten afspraken worden gemaakt met organisatoren van grote evenementen over te nemen maatregelen om bereikbaarheidsproblemen te voorkomen dan wel te verminderen en de verkeersoverlast die een evenement veroorzaakt, te beperken.

4.2 Doel t.a.v. “Reizen over nationale / regionale netwerken”

Lelystad heeft de ambitie de kansen, die de ligging van de stad met zich meebrengt optimaal te benutten en daarbij maximaal aan te haken aan de nationale programma's ten aanzien van de Metropoolregio Amsterdam, het openbaar vervoer (OV-SAAL en Hanzelijn) en de bereikbaarheid van de Randstad over de weg.

Daarnaast liggen er kansen voor de langere termijn als de N23 is gerealiseerd. Door de provincies Noord-Holland, Flevoland en Overijssel wordt al enige jaren gestreefd naar een snelle wegverbinding tussen Alkmaar en Zwolle via Lelystad. In de huidige situatie loopt de route via veel verschillende wegtypes en zijn aansluitingen niet optimaal.

Doelstelling ten aanzien van het thema “reizen over nationale en regionale netwerken is:

Doel t.a.v. “Reizen over nationale / regionale netwerken”:
Lelystad is optimaal aangesloten op de nationale en regionale netwerken, zowel naar de Metropoolregio Amsterdam als de overige landsdelen.

4.3 Sterke en zwakke punten, kansen en bedreigingen

Door zijn centrale ligging zijn er voor Lelystad unieke kansen weggelegd, die onder meer kunnen worden benut voor economische ontwikkeling. De afstanden in de Flevopolder en de toenemende verkeersdruk in de spitsen, vooral op de verbindingen naar de Randstad, vormen echter ook een bedreiging. Hieronder is een overzicht opgenomen van de belangrijkste sterke en zwakke punten, kansen en bedreigingen

Sterk <ul style="list-style-type: none">➤ Snelle verbinding noord-zuid via A6 en A27;➤ Verbinding via provinciale wegen naar Gelderland (Harderwijk) 100 km/u en 2x2 rijstroken;➤ Flevolijn: goede verbinding Almere / Amsterdam;	Zwak <ul style="list-style-type: none">➤ Verbinding Overijssel 80 km/u en gemengd met agrarisch verkeer;➤ Verbinding met Gelderland in Harderwijk (doorstroming);➤ Congestie op de A6/A27 en bij de aansluiting Lelystad-A6;➤ Beperkte mogelijkheden P+R bij station Lelystad Centrum;
Kans <ul style="list-style-type: none">➤ Haalbaarheidsstudie OV-SAAL m.b.t. spooraansluiting Zuid;➤ Planstudie SAA (A6 / A9);➤ Ontwikkeling Lelystad Airport als aanjager voor verbetering infrastructuur en realiseren aansluitingen;➤ Gezamenlijke aanpak bereikbaarheid zuidelijk Lelystad in stuurgroep en kerngroep;➤ Opening Hanzelijn naar Zwolle in december 2012; intercity's naar N- en O-Nederland via Lelystad	Bedreiging <ul style="list-style-type: none">➤ Concentratie woon-werkverkeer spitsen belangrijkste oorzaak capaciteitsproblemen;➤ Capaciteit aansluiting Larserweg-A6 bijna bereikt;➤ Prioriteit aanpak capaciteitsknelpunten t.o.v. andere knelpunten elders in Nederland;➤ Afstanden tussen kernen in de Flevopolder.

4.4 Speerpunten

In het deelplan "Reizen over nationale/ regionale netwerken" wordt uitgewerkt met welke uitgangspunten Lelystad in overleg zal treden met rijk en provincie ten aanzien van bovenlokale verbindingen. Dit deelplan gaat over het deel van het mobiliteitsbeleid, waarover de gemeente Lelystad niet de bevoegdheid heeft om besluiten te nemen. Voor het realiseren van wensen moeten afspraken worden gemaakt met de rijksoverheid en/of de provincie Flevoland. In ieder geval komen de volgende speerpunten in dit deelplan aan de orde:

o **Speerpunt 1: Optimale bereikbaarheid voor zuidelijk Lelystad**

Samen met het Rijk, de provincie, Schiphol, Lelystad Airport en de NS zet de gemeente in op:

- extra aansluiting A6;
- verbinden hoofdwegennet met spoor;
- tijdig realiseren station Lelystad Zuid.

De ontwikkeling van de luchthaven en het daarbij gelegen bedrijventerrein vraagt om een goede bereikbaarheid vanuit de Randstad. Minister Eurlings heeft bij zijn bezoek aan Lelystad Airport in juni jl. dan ook aangegeven de uitbreiding van Lelystad Airport, de realisatie van een derde aansluiting op de A6 en van een treinstation aan de zuidzijde van de stad te zien als onderdelen van één gebiedsontwikkeling. Om hier verder invulling aan te geven is de stuurgroep "Bereikbaarheid zuidelijk Lelystad" opgericht

o **Speerpunt 2: Snelle treinverbinding met de Randstad en met oost en noord Nederland**

Snelle treinverbinding met de Randstad:

Eén van de projecten van het programma Randstad Urgent van Verkeer en Waterstaat is de planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL). Directe aanleiding voor deze planstudie vormt het kabinetsbesluit, zoals verwoord in de Noordvleugelbrief van augustus 2006: "Als vervolg op eerdere OV studies in de Noordvleugel (onder meer Integrale Verkenning Haarlemmermeer-Almere, Verkenning Regionale IJmeerverbinding en Structuurvisie Zuiderzeelijn (april 2006) wordt een planstudie OV gestart om in beeld te brengen wat de knelpunten op middellange en lange termijn zijn en welke kansrijke en kosteneffectieve oplossingen kunnen worden ontwikkeld. Hierbij wordt ook de fasering en de robuustheid van de oplossingen onderzocht. De besluitvorming over OV in de Noordvleugel heeft inhoudelijk en financieel een relatie met de definitieve besluitvorming over de Zuiderzeelijn."



In fase 1 van de planstudie zijn drie tijdsperiodes onderscheiden:

de korte, middellange en lange termijn. Op de korte termijn worden met name knelpunten verwacht op het spoor mede als gevolg van de opening van de Hanzelijn in december 2012. Ook op de middellange termijn (2020) worden knelpunten verwacht op het spoor als gevolg van de voortgaande reizigersgroei. Op de lange termijn (2030) bestaat een opgave voor het totale OV netwerk in de corridor (naast het spoor ook regionaal OV) om mede de bereikbaarheid van toekomstige gebiedsontwikkelingen te kunnen garanderen.

In het pakket voor de korte termijn zijn voor de Flevolijn de volgende maatregelen opgenomen:

- Uitbreiding van de Flevolijn (Almere Muziekwijk – Almere Oostvaarders) naar 4 sporen;
- Verlengen van perrons van station Almere Centrum en aanleg van keersporen.

Voor de lange termijn wordt een haalbaarheidsstudie meegenomen naar de opening van een station in Warande in relatie tot de ontwikkeling van de luchthaven en Larserpoort (OMALA).

Snelle treinverbinding met oost en noord Nederland:

Sinds 2007 wordt gebouwd aan de nieuwe spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle: de Hanzelijn. Eind december 2012 duurt een treinreis tussen naar Zwolle nog slechts dertig minuten.

Het noorden en noordoosten van Nederland komen zo in reistijd met de trein ook een stuk dichterbij de Randstad te liggen. Ook zorgt de Hanzelijn voor minder drukte op de Gooilijn (de spoorlijn tussen Amsterdam, Hilversum en Amersfoort) en de Veluwelijn (de spoorlijn tussen Amersfoort en Zwolle). De Hanzelijn kan Eén van de hoofdverbindingen worden tussen Noord Nederland en de Randstad. Dit biedt kansen voor Lelystad, zowel in economisch opzicht en als woonplaats. Om het regionale/landelijke OV-netwerk goed te laten functioneren voor Lelystad, is een goed aansluitend stadsvervoernet met goede voorzieningen een voorwaarde.

Benutten van de mogelijkheden van goederenvervoer:

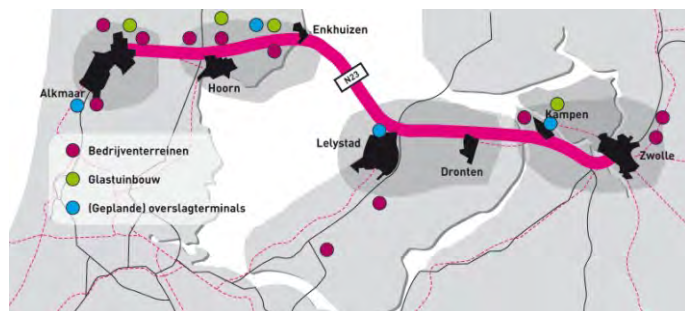
De Hanzelijn zal niet alleen worden benut voor personenvervoer, maar ook voor vervoer van goederen. Dit biedt mogelijkheden voor economische ontwikkeling. Met name bij Flevokust, zijn mogelijkheden voor overslag van water naar weg en spoor en daaraan gerelateerde bedrijven.

o **Speerpunt 3: Verbeteren van de (weg)verbinding met Noord-Holland en Overijssel**

De N23 is een autoweg op het ooit voorgenomen tracé van de A23 zoals die in het toenmalige Rijkswegenplan (Structuurschema Verkeer en Vervoer) was opgenomen. De route verbindt Alkmaar met Zwolle, waarbij het traject langs de volgende plaatsen loopt: Alkmaar, Hoorn, Enkhuizen, Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle.

Het uiteindelijke eindbeeld is een volwaardige A-weg, maar gestart kan worden met de realisatie van de N23 als N-weg, zoveel mogelijk over bestaande tracés. De aanleg van het deel Lelystad-Dronten is inmiddels gestart. De provincie Noord-Holland is ver gevorderd met de uitwerking van het Noord-Hollandse traject.

Zowel in het Structuurplan 2015 als in het Omgevingsplan Flevoland 2006 is voor het jaar 2020 –als onderdeel van de N23- een rechtstreekse verbinding opgenomen tussen de Markerwaarddijk en de Houtribweg over de Baai van Van Eesteren. De keuze voor het type verbinding, een brug, een tunnel of een dijk met naviduct, vraagt nader (civieltechnisch) onderzoek.



Randvoorwaarden zijn daarbij:

- *toekomstgericht*: Als in de toekomst een verbreding van de weg nodig is, mag de nu gekozen oplossing geen belemmering vormen. Rekening houden met de conclusies van de Deltacommissie
- *externe veiligheid*: Goede bereikbaarheid en ontruimingsmogelijkheden bij calamiteiten, risico's bij bijv. explosie, lekkage van chemische gassen, vloeistoffen;
- *waterhuishouding*: geen negatieve gevolgen ten aanzien van stromingen, kwaliteit van de waterkering, enz.

5 Verplaatsen binnen Lelystad

- Vervoerwijzen: auto, bus en fiets
- Beslissers: gemeente; invloed individuele inwoner gering
- Primair aandacht voor veiligheid en doorstroming.
- Auto en OV (bus) maken gezamenlijk gebruik van hetzelfde netwerk. Fiets maakt gebruik van eigen netwerk;
- Maatregelen vrijwel uitsluitend op lokaal niveau.

Tweederde van de verplaatsingen vindt plaats binnen Lelystad. De drevestructuur zorgt voor een zeer goede interne bereikbaarheid voor de auto. Het zelfstandige fietsnetwerk zorgt voor veilige fietsverbindingen, maar door de beperkte overstekmogelijkheden van de dreven, meestal met bruggen en soms tunnels, moeten fietsers in veel situaties wel aanzienlijk omrijden. De stadsdienst zorgt voor een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer, maar de gemiddelde reistijd is duidelijk langer dan voor iemand die met de fiets of de auto gaat.

5.1 Doorvertaling Nota Mobiliteit

Mobiliteit is een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling. Het kabinet wil daarom de groei van mobiliteit, binnen de (inter)nationale wettelijke kaders van veiligheid en leefkwaliteit, geen beperkingen opleggen en de bereikbaarheid verbeteren. De betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis moeten toenemen. Het motto van de Nota Mobiliteit is: sneller, schoner en veiliger van deur tot deur.

De Nota Mobiliteit hanteert de stelregel: decentraal wat kan, centraal wat moet. Er is een belangrijke verkeerskundige overweging voor decentralisatie van de besluitvorming over regionale bereikbaarheid: het overgrote deel van de verplaatsingen van personen en goederen vindt plaats over korte of middellange afstanden. Driekwart van alle verplaatsingen is zelfs korter dan tien kilometer.

In de Nota Mobiliteit is afgesproken bereikbaarheid zoveel mogelijk klantgericht te operationaliseren, d.w.z. in termen van optimalisering van verplaatsingen van deur tot deur, dus:

- niet alleen voor het deel dat wordt afgelegd per auto of openbaar vervoer of fiets, maar ook optimaliseren van combinaties: ketenintegratie;
- niet alleen voor het autoritdeel op de snelweg, ook op de afrit, ook in het laatste stuk tot de bestemming, inclusief het parkeren aldaar;
- niet alleen qua reistijd maar ook qua betrouwbaarheid

Juist voor de laatste schakels in de vervoerketen zijn de gemeenten aan zet. Van de gemeenten wordt verwacht dat zij inhoud geven aan de hierna volgende zes kernpunten:

- facilitering van de groei van de (auto)mobiliteit, ten behoeve van de gewenste economische groei;
- samenwerking tussen alle bij verkeer en vervoer betrokken partijen;
- een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen;
- een aanpak op regionale schaal;
- een aanpak gericht op een totaaloplossing van concrete problemen in een gebied;
- een aanpak gericht op verbetering van de mobiliteit van deur tot deur.

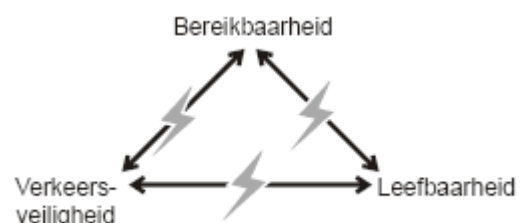
In de Nota Mobiliteit worden specifieke uitspraken gedaan over autobereikbaarheid, leefkwaliteit (milieu), verkeersveiligheid en externe veiligheid. Speciale aandacht wordt besteed aan fietsen, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en parkeren.

5.2 Doel t.a.v. “Verplaatsen binnen Lelystad”

In het verkeers- en vervoersbeleid gaat het om drie ‘kwaliteiten’:

- Bereikbaarheid: hoe goed kan ik ergens komen?
- Verkeersveiligheid: hoe veilig is het om mij te verplaatsen in Lelystad?
- Leefbaarheid: hoe beperken we de overlast die mobiliteit veroorzaakt (luchtvervuiling, geluidsoverlast, ruimtebeslag)?

Deze drie kwaliteiten staan vaak op gespannen voet met elkaar. Het is bij elke maatregel zoeken naar de juiste balans.



Om bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid te garanderen is gekozen voor een structuur van hoofdwegen met een centrumring en radialen. De centrumring (Groene Carré) verwerkt in beginsel het bestemmingsverkeer voor het Stadshart., ten gunste van de veiligheid van overstekende fietsers en voetgangers en ter beperking van de overlast van omwonenden. Het overige verkeer wordt via de buitenring geleid. De radialen moeten het gebruik

van de buitenring bevorderen en de bereikbaarheid van het Stadshart voor alle vervoersvormen garanderen. Het openbaar vervoer, de fietsers en voetgangers krijgen extra aandacht. De bereikbaarheid van de knooppunten wordt nader uitgewerkt in de NML. Daarnaast wordt nagegaan welke vervoerrelaties er zijn of kunnen ontstaan tussen de knooppunten (Stadshart, Kust en Larserknoop/luchthaven).

Doel t.a.v. “Verplaatsen binnen Lelystad”:

De netwerken voor auto, openbaar vervoer en fiets worden zodanig opgezet, dat deze vervoerwijzen elkaar aanvullen en voor verplaatsingen binnen Lelystad goede alternatieven zijn.

5.3 Sterke en zwakke punten, kansen en bedreigingen

Voor verplaatsingen binnen Lelystad wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van het openbaar vervoer, het (hoofd)fietspadennet, het hoofdwegennet. Daarnaast wordt –over korte afstanden- door de wijken gereden. Bij verplaatsingen binnen de stad is de kans op conflicten met andere verkeersdeelnemers het grootst. De belangrijkste Sterke en zwakke punten, kansen en bedreigingen zijn:

<p>Sterk</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Goede autobereikbaarheid van alle bestemmingen in de stad; ➤ Gescheiden verkeerssysteem, met ongelijkvloerse oversteken over de dreven; ➤ Openbaar vervoer met eigen opdrachtgeverschap Stadsdienst Lelybus. ➤ Regiotaxi Flevoland waarvan Lelystad mede opdrachtgever is. 	<p>Zwak</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Herkenbaarheid hoofdruit en radialen; ➤ Fietsbruggen vormen belemmering voor ouderen en mensen met fysieke beperking. ➤ Allure en breedte van de dreven nodigt uit tot ongewenst verkeersgedrag (te snel rijden); ➤ Autobereikbaarheid station Lelystad Centrum.
<p>Kans</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ruim opgezette verkeersstructuur, waardoor veel mogelijkheden voor inrichting; ➤ Gemeente heeft invloed op kwaliteitsniveau, routevoering, tarieven en doelgroepenbeleid Stadsdienst Lelybus en Regiotaxi. ➤ Ontwikkeling van kust, Stadshart en Warande biedt mogelijkheid stallen en parkeren goed te regelen. 	<p>Bedreiging</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Economische vooruitzichten betekenen een tragere ontwikkeling van stad. Het tijdig realiseren van voorzieningen kan daardoor in gevaar komen. ➤ Anders betalen voor mobiliteit (kilometerheffing) zal het autobezit doen toenemen (aanschaffen 2^e auto wordt aantrekkelijker), waardoor –vooral binnen de stad- mogelijk ook het autogebruik toeneemt.

5.4 Speerpunten

Binnen de stad is de gemeente doorgaans de beslisser over het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer. Met belangenorganisaties wordt wel over het te voeren beleid overlegd, maar uiteindelijk is het de gemeente, die daarover de beslissing neemt.

In de voorganger van de Nota Mobiliteit, het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2, 1989) was de strekking van het overheidsbeleid nog: (auto)mobiliteit is een probleem, reis bij voorkeur met de fiets of het openbaar vervoer.

De Nota Mobiliteit gaat uit van het standpunt dat (auto)mobiliteit *moet* om de economie en de samenleving te laten draaien, maar dat die (auto)mobiliteit wel moet passen binnen de wettelijke randvoorwaarden van veiligheid en leefkwaliteit. Dit standpunt sluit goed aan bij de besluiten, die Lelystad heeft genomen ten aanzien van de hoofdwegenstructuur, het hoofd fietspadennet en de Stadsdienst.

- **Speerpunt 1: Verplaatsen door de stad op daarvoor geschikte (hoofd)wegen en fietspaden, in een duurzaam en veilig klimaat**

Completeren van de hoofdwegenstructuur:

Leidend bij de inrichting van de hoofdwegenstructuur is het *herkenbaarheidsprincipe*, dat in de geactualiseerde Duurzaam Veilig visie wordt vertaald als *consistentie* en *continuïteit* in wegontwerp. Dit houdt in dat de vormgeving over het gehele wegverloop de juiste verwachtingen moet oproepen ten aanzien van de functie van de weg en dat alle elementen van het wegontwerp in overeenstemming zijn met deze verwachtingen.

In 2003 en 2004 was de inrichting van de hoofdwegenstructuur onderwerp van uitgebreide discussie in de raad. Uiteindelijk heeft deze discussie geleid tot het “*Besluit discussie herijking hoofdwegenstructuur*” (13 februari 2003) en het “*Besluit hoofdwegen*” (2004).

Het Stadshart en andere bestemmingen moeten goed te bereiken zijn voor alle vormen van verkeer:

- buiten de centrumring is er een gescheiden verkeerssysteem voor fietsers en gemotoriseerd verkeer;
- het hoofdwegennet moeten eenduidig en herkenbaar zijn. Voor het functioneren van de hoofdwegen betekent dit dat:
 - de centrumring (Groene Carré) zoveel mogelijk slechts bestemmingsverkeer voor het stadshart verwerkt, ten gunste van de veiligheid van overstekende fietsers en voetgangers en ter beperking van overlast van omwonenden;
 - de radialen bestaande uit Zuigerplasdreef-zuid, Middendreef, Visarendreef, Houtribweg-zuid, Stationsdreef, Zuigerplasdreef-noord, Kustendreef en Geldersedreef de functie moeten vervullen om zowel het gebruik van de buitenring te bevorderen als de bereikbaarheid van het stadshart te bewerkstelligen;
 - de buitenring, bestaande uit Larserdreef, Westerdreef, Houtribdreef en Oostrandreef, voor het autoverkeer wordt geoptimaliseerd om de centrumring en de radialen te ontlasten en de veiligheid te vergroten.

Bouwen aan een helder fietspadennetwerk

Lopen en fietsen zijn vervoerswijzen waarbij men zich onbeschermd en met geringe snelheid en massa door het verkeer beweegt. Dit maakt voetgangers en fietsers kwetsbaar; per definitie hebben ontmoetingen met andere verkeersdeelnemers voor hen de ernstigste consequenties.

In 2007 is besloten de herkenbaarheid van het hoofdfietsnetwerk te vergroten en fietsers voorrang te geven op gelijkvloerse oversteekplaatsen. Een uitzondering hierop geldt ten aanzien van het hoofdwegennet (de radialen en de centrumring), waar gelijkvloerse oversteekplaatsen voor langzaamverkeer zijn voorzien van verkeerslichten. Als de verkeerslichten buiten werking zijn heeft het gemotoriseerde verkeer voorrang op het langzaamverkeer.

○ **Speerpunt 2: Fiets, openbaar vervoer en auto als volwaardige verkeerssystemen in de keuze van verplaatsing, maar ieder met hun eigen dynamiek.**

In het mobiliteitsbeleid wordt uitgegaan van één verkeerssysteem, waar de verschillende vervoerswijzen fiets, openbaar vervoer en auto volwaardige verkeerssystemen zijn in de keuze van verplaatsing, maar ieder met hun eigen dynamiek. Zo zal de auto een voor de hand liggende vervoerwijze zijn voor de wekelijkse boodschappen bij de supermarkt, geniet de fiets de voorkeur voor woonwerkverkeer of woonschoolverkeer binnen de stad en is de bus een keuze voor een rit naar het ziekenhuis, als vortransport naar het station of voor recreatief winkelbezoek aan stadscentrum of Bataviastad. Ook de doelgroep is van invloed voor de mobiliteitskeuze, bijvoorbeeld gehandicapten of jongeren.

Lelystad is een stad in ontwikkeling. Met de groei van de stad neemt ook het aantal verplaatsingen toe, evenals de verplaatsingsafstanden binnen de stad. De fiets is voor de langere afstanden (> 5km) voor een grote groep minder aantrekkelijk. Daarbij komt dat de individuele verplaatsingsbehoefte toeneemt.

Instrumenten om voldoende ruimte op de weg beschikbaar te houden zijn:

- *Vlottere verkeersafwikkeling op drukke momenten door Dynamisch Verkeers Management (DVM).*
Op drukke momenten wordt het gebruik van de hoofdwegen zoveel mogelijk over het wegennet gespreid, bijvoorbeeld met Dynamisch Verkeers Management (beïnvloeding routekeuze m.b.v. real-time informatie aan de weggebruiker). Daarmee sluiten we aan op de eerste van de 3 B's van de Nota Mobiliteit : Benutten, dan Beprijzen en daarna pas Bouwen. Dynamische parkeerwijzing wordt meegenomen als onderdeel van DVM.
- *Betere bereikbaarheid Stadshart door bevorderen bewuste keuze vervoerwijze.*
De bereikbaarheid van steden en stadscentra neemt toe naarmate meer mensen de fiets of het openbaar vervoer nemen; rijdende en stilstaande fietsen en fietsers vergen immers veel minder ruimte en sparen autoparkeerplaatsen (er kunnen 12 fietsen gestald worden op 1 autoparkeerplaats). De leefkwaliteit van steden en stadscentra neemt evenzeer toe naarmate meer mensen de fiets nemen: fietsers stoten geen uitlaatgassen uit, maken geen geluid, vormen nauwelijks een gevaar voor voetgangers.



Gebruik van fiets en openbaar vervoer wordt gestimuleerd door:

- Een stadsdienst, die letterlijk en figuurlijk toegankelijk is door de frequentie van de ritten, logische routes, heldere informatie, tariefstelling, maar ook toegankelijke (verhoogde) perrons met voldoende haltes op loopafstand van belangrijke herkomst- en bestemmingsadressen, en comfortabele lagevloerbussen. De regiotaxi vervult een functie voor gebieden die exploitatief niet met de Stadsdienst Lelybus ontsloten kunnen worden, en voor doelgroepen die ondanks toegankelijkheidsmaatregelen niet met de bus kunnen;
- Elke locatie die voor het autoverkeer bereikbaar is, is ook voor het fietsverkeer bereikbaar. De hoofd fietsroutes zijn duidelijk en herkenbaar, met duidelijke bebording en voorrang voor de fiets in de wijken. Het huidige gescheiden verkeerssysteem wordt –met uitzondering van de centrumring- in stand gehouden, waardoor langzaam verkeer en autoverkeer elkaar zo weinig mogelijk kruisen.

o **Speerpunt 3: Duurzaam veilige inrichting van de verkeersinfrastructuur.**

Duurzaam Veilig is inmiddels een begrip in de verkeersveiligheids wereld, niet alleen nationaal, maar ook internationaal. Aan de wieg staan de oorspronkelijke visie *Naar een Duurzaam Veilig wegverkeer* uit 1992 (het 'paarse boek') en de uitwerking hiervan in het *Startprogramma Duurzaam Veilig*. In 2005 is de visie Duurzaam Veilig geactualiseerd op basis van de ervaringen tot nu toe, voortschrijdende inzichten en nieuwe ontwikkelingen. Het principe van Duurzaam Veilig is:

"In een duurzaam veilig wegverkeerssysteem is de kans op ongevallen door de vormgeving van de infrastructuur bij voorbaat al drastisch beperkt. Voor zover er nog ongevallen gebeuren, is het proces dat de ernst van ongevallen bepaalt, zodanig geconditioneerd dat ernstig letsel nagenoeg uitgesloten is."

Nieuwe Duurzaam Veilig principes.

Om proactief met deze kwetsbaarheid om te gaan, stelt Duurzaam Veilig eisen aan factoren die de ernst van een ongeval kunnen verergeren: snelheids-, richtings- en massaverschillen. Hierop is het *homogeniteitsprincipe* gebaseerd.

Dit principe stelt dat, daar waar grote massa verschillen van dezelfde verkeersruimte gebruik maken, de snelheden zo laag moeten zijn dat een ongeval met de meest kwetsbare verkeersdeelnemers zonder dodelijke gevolgen kan aflopen. Daar waar het verkeer zich wel met hoge snelheden verplaatst, moeten weggebruikers van elkaar gescheiden worden.

Om tot een duurzaam veilig wegverkeer te komen, is een aantal leidende principes opgesteld. De oude principes uit de oorspronkelijke Duurzaam Veilig- visie zijn in 2005 daar waar nodig hergeformuleerd en aangevuld met een aantal nieuwe. Dit resulteert in de volgende vijf Duurzaam Veilig- principes:

Duurzaam Veilig principe	Beschrijving
Functionaliteit van wegen	Monofunctionaliteit van wegen, stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen, in een hiërarchisch opgebouwd wegennet
Homogeniteit van massa's en/of snelheid en richting	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden
Vergevingsgezindheid van de omgeving en weggebruikers onderling	Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen
Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van wegontwerp
Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer	Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten

De drie oorspronkelijke en twee nieuwe Duurzaam Veilig- principes: vergevingsgezindheid en statusonderkenning.

o **Speerpunt 4: Veilig stallen en parkeren dicht bij de bestemming.**

Alle overheden moeten volgens de Nota Mobiliteit werken aan het terugdringen van fietsendiefstal, waarbij de inzet is om het aantal fietsdiefstallen in 2010 te halveren ten opzichte van 1999.

Voor centrumvoorzieningen geldt dat de eerste indruk wordt verkregen bij het parkeren van de auto of het stallen van de fiets. Voorzieningen voor parkeren en stallen



vormen daarmee het visitekaartje van stadscentra. Een goede uitstraling, veiligheid en bereikbaarheid ervan dragen eraan bij dat men "In the mood" komt en moeten dus ook worden gezien als marketinginstrument.

○ **Speerpunt 5: Milieuambities zijn integraal onderdeel ambities langzaam verkeer, openbaar vervoer en gebruik hoofdwegen.**

De (nationale) Nota Mobiliteit onderscheidt vier aspecten van leefkwaliteit: klimaat (CO₂), geluid (dB), luchtkwaliteit (NO₂ en fijnstof) en natuur en landschap.

De CO₂-klimaatsdoelen zijn de verantwoordelijkheid van het rijk. Voor de andere drie aspecten bevat de nota bevat geen specifieke doelen. Wel wordt verwezen naar al bestaande Europese regelgeving waaraan alle overheden zich moeten houden. Voor geluid is dat de vernieuwde nationale Wet geluidhinder. Wat betreft de luchtkwaliteit is de regelgeving gebaseerd op recente Europese richtlijnen. Voor besluiten die lokaal te beïnvloeden zijn, zijn gemeenten verantwoordelijk voor het realiseren van de Europese grenswaarden (CO₂, NO_x en fijnstof) voor de lokale luchtkwaliteit.

In het Milieubeleidsplan Lelystad 2006-2010 is ten aanzien van mobiliteit afgesproken dat:

- *Het openbaar vervoer wordt verbeterd.*
Staatssecretaris Huizinga (VenW) heeft onlangs bij de start van zes proefprojecten aangegeven dat in 2020 alle bussen in het openbaar vervoer duurzaam moeten zijn. De projecten vinden plaats in Zuid-Holland, Gelderland, Amsterdam, Rotterdam, Twente en Eindhoven. De eerste schone bussen komen in 2009 op de weg.
De staatssecretaris wil de innovatieve bussen sneller op de markt brengen. Haar doel is dat alle bussen in het openbaar vervoer zuinig zijn. Lelystad onderschrijft dit doel en maakt dit tot onderdeel van haar beleid.
- *Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk geleid.*
Doorgaand gemotoriseerd verkeer maakt in principe gebruik van de buitenring (hoofdruit) in plaats van via het Stadshart te rijden. Extra geluidsbelasting wordt tegengegaan door het aanleggen van stil asfalt op hoofdwegen.
- *Luchtkwaliteit rond het Stadshart beter dan de wettelijke norm.*
Lelystad neemt een actieve houding aan bij initiatieven, die zijn gericht op het gebruik van alternatieve energiebronnen in het verkeer zoals aardgas, biobrandstoffen of elektriciteit. Vooral op locaties waar veel mensen lopen én veel gemotoriseerd verkeer rijdt is de luchtkwaliteit een speerpunt.

Uitgangspunt is dat de luchtkwaliteit vóór 2020 substantieel beter zal zijn dan de wettelijke norm. Dit kan worden gerealiseerd door een combinatie van milieuzonering (in 2020 alleen euronorm 5 en hoger toegestaan), schone stadsbussen (bijv. aardgas) en dynamisch verkeersmanagement.

6 Verblijven in de eigen wijk

- Vervoerwijzen: lopen, fiets, auto
- Beslissers: gemeente; invloed bewoners aanzienlijk
- Primair aandacht voor verblijfskwaliteit en veiligheid
- Alle vervoermiddelen (auto, bus, fiets) maken gezamenlijk gebruik van de infrastructuur;
- Maatregelen uitsluitend op lokaal niveau

Binnen de wijken bevinden zich alle bestemmingen op fiets- en loopafstand. De auto en de fiets worden gebruikt voor verplaatsingen van of naar een bestemming buiten de wijk en voor de wekelijkse boodschappen. In de inrichting van de wijken ligt de nadruk op de fietser en de voetganger. De bus vervult een rol voor verplaatsingen naar buiten de wijk. De bushaltes zijn zo geplaatst dat men vanuit de wijk op loopafstand een bushalte heeft, voor zoverre bediening van de wijk exploitatief mogelijk is.

6.1 Doorvertaling Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit verwacht dat gemeenten het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur stimuleren. Gemeenten moeten daartoe onder meer zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Bij de oplevering van nieuwbouwwijken moeten gemeenten zorgen voor een goede fietsverbinding met zowel het centrum van de gemeente als met het buitengebied. Ook bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen moet worden gezorgd voor een goede ontsluiting per fiets.

De Nota Mobiliteit besteedt geen expliciete aandacht aan lopen. Het belang wordt onderstreept, maar het wordt aan de gemeenten zelf overgelaten te bepalen welke maatregelen nodig zijn om veilige looproutes te creëren naar belangrijke bestemmingen, overstappunten van openbaar vervoer en parkeerterreinen.

6.2 Doel t.a.v. “verblijven in de eigen wijk”

Verplaatsingen binnen de wijken en tussen de wijken kennen vaak sociale motieven: visite/ bezoek, deelnemen aan verenigingsactiviteiten, maar ook spelen en recreëren. Daarnaast zijn belangrijke motieven woon-schoolverkeer en boodschappen doen. In de spitsperiode –vooral in de ochtendspits- mengt woon-werkverkeer zich met woon-schoolverkeer. Vooral in deze periode kunnen zich onveilige situaties voordoen.

Doel t.a.v. Verblijven in de eigen wijk:
Het mobiliteitsbeleid binnen de woonwijken is gericht op een prettig woon- en verblijfsklimaat; veiligheid en welbevinden gaan voor doorstroming.

6.3 Sterke en zwakke punten, kansen en bedreigingen

In de wijken gaat het vooral om de beleving van de woonomgeving en de mogelijkheden om de eigen auto, het liefst zo dicht mogelijk bij de voordeur, te kunnen parkeren. Veel belang wordt gehecht aan aspecten als een veilige schoolomgeving en rijden met een gematigde snelheid. De belangrijkste sterke en zwakke punten, kansen en bedreigingen zijn:

Sterk <ul style="list-style-type: none">➤ Weinig doorgaand autoverkeer in woonwijken, met name bij de oude eilandenopzet;➤ Veel voorzieningen aanwezig in wijkcentra	Zwak <ul style="list-style-type: none">➤ Bij oude wijken beperkte mogelijkheden voor uitbreiden parkeerplaatsen;
Kans <ul style="list-style-type: none">➤ Integrale aanpak van de wijken in Wijkontwikkelingsplannen;➤ Toenemende bewustwording relatie energieverbruik en klimaatproblematiek leidt tot aanpassing vervoerwijzekeuze	Bedreiging <ul style="list-style-type: none">➤ Schaalvergroting onder supermarkten en in het onderwijs verhogen het autogebruik;➤ Toename autobezit door anders betalen voor mobiliteit;➤ Brengen en halen van schoolkinderen met de auto.

6.4 Speerpunten

In de wijken is de gemeente het bevoegd gezag. De inrichting van de woonomgeving, de beschikbaarheid van parkeermogelijkheden op straat en locaties voor speelplaatsen zijn echter vooral keuzes, die bij de bewoners worden –of zouden moeten worden- neergelegd.

Voor de korte afstand zijn lopen en fietsen de ideale manier van verplaatsen en vormen daardoor de meest voor de hand liggende vervoerwijze voor woon-schoolverkeer en verplaatsingen in de sociale sfeer. Eén van de uitgangspunten van de NoMo is dat het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in ketenverplaatsingen van deur tot deur wordt gestimuleerd.

Bestemmingen binnen de wijken liggen meestal op fiets- of loopafstand. Fietsers en voetgangers maken meestal gebruik van dezelfde verkeersruimte als automobilisten en openbaar vervoer (stadsdienst). Autogebruik wordt niet ontmoedigd, maar het gebruik van de fiets wordt wel gestimuleerd door voorrang voor de fiets op hoofdfietspaden.

De wijken kennen een maximum snelheid van 30 km/uur en zijn daar ook op ingericht.

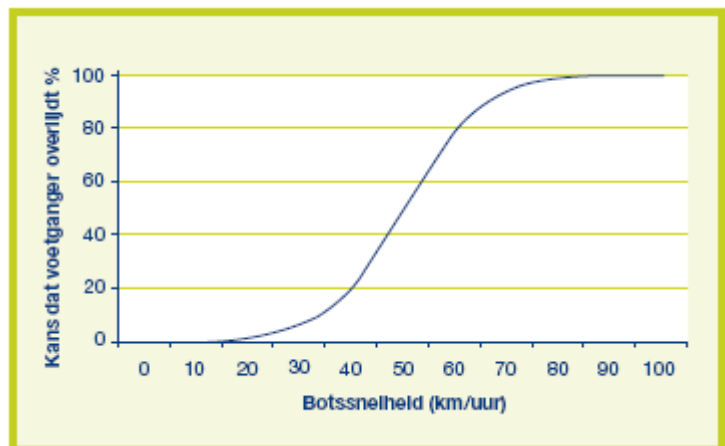
o **Speerpunt 1: Voortzetting programma Duurzaam Veilig.**

▪ *Duurzaam Veilige inrichting in de wijken.*

Voetgangers en fietsers zijn kwetsbaar bij botsingen met andere weggebruikers omdat ze onbeschermd zijn en ook omdat de andere weggebruikers rondrijden met (te) hoge snelheden. De botssnelheid van een (gemotoriseerd) voertuig met een voetganger of fiets dient onder de 30 km/uur te blijven om de voetganger of fietser niet aan het ongeval te laten overlijden.

Gebleken is dat de veiligheid van 30 km/uur erg afhankelijk is van de ruimtelijke ordening van de wijk. Met name wijken met een raster-structuur, vooral uit de jaren vijftig en zestig, zoals de Zuiderzeewijk en delen van de Atolwijk, blijken relatief onveilig en vragen dus extra aandacht.

Het uitgangspunt van 'de mens de maat der dingen' is dat weggebruikers fouten maken en dat de omgeving zo vergevingsgezind zou moeten zijn dat weggebruikers van die fouten geen ernstige gevolgen ondervinden. Voor mensen die bewuste overtredingen maken geldt, uiteraard binnen grenzen, hetzelfde.



Kans dat voetganger overlijdt in botsing met auto als functie van de botssnelheid

▪ *Optimale inrichting 30 km/h-zones.*

Sobere oplossingen waren oorspronkelijk geen onderdeel van het Duurzaam Veilig gedachtegoed, maar zijn in een vroeg stadium van het *Startprogramma* toegestaan om met het beschikbare budget op grote schaal een begin te kunnen maken met het vormgeven van infrastructurele zones volgens Duurzaam Veilig eisen. Daarbij werd er wel van uitgegaan dat de sobere inrichting geen eindstation zou zijn, maar later zou worden opgevolgd door een optimaal duurzaam veilige inrichting.

De SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) constateert achteraf dat sommige maatregelen 'te sober' zijn uitgevoerd. Voor de volgende fase Duurzaam Veilig is het de bedoeling dat het ingeslagen pad van aanleg en aanpassing optimaal ingerichte 30-km/uur-gebieden te vervolgen.

▪ *Versterking verkeerseducatie d.m.v. Permanente Verkeerseducatie (PVE)*

Volgens Duurzaam Veilig zou educatie er vooral voor moeten zorgen dat de verkeersdeelnemer wat betreft kennis en vaardigheden zo optimaal mogelijk is voorbereid en geïnformeerd om aan het verkeer deel te nemen. In deze vereiste past permanente verkeerseducatie (PVE).

o **Speerpunt 2: Stimuleren van fietsen en lopen voor korte verplaatsingen.**

Fietsen en lopen zijn vervoerwijzen, die vooral voordelen bieden bij verplaatsingen over korte afstand. Fietsers en voetgangers veroorzaken vrijwel geen overlast, hebben geen nadelen voor de luchtkwaliteit en geluid en brengen bij ongevallen zelden lichamelijk letsel toe.

Toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers heeft daarom prioriteit bij de inrichting van verkeersinfrastructuur. Fietspaden in de wijken zijn comfortabel en duidelijk herkenbaar. Fietsers op deze fietspaden hebben voorrang op gemotoriseerd verkeer.

Bij de wijkcentra en andere veel bezochte bestemmingen zijn voldoende en goede stallingvoorzieningen met voorzieningen om de fiets vast te leggen.

- **Speerpunt 3: Bij schoolomgevingen wordt prioriteit gegeven aan lopen en fietsen.**

Voor verplaatsingen van en naar school zijn lopen en fietsen de belangrijkste vervoerwijzen, al leidt de schaalvergroting in het onderwijs er meer en meer toe dat deze vervoerwijzen terrein moeten prijsgeven aan de auto. Vrije schoolkeuze en samenvoegen van basisscholen in clusters leidt tot grotere verplaatsingsafstanden van en naar de school, waardoor een toenemend aantal leerlingen met de auto wordt gebracht en gehaald.

Juist de toename van het aantal autoritten van en naar de scholen maakt goede en veilige infrastructuur voor fietsers en voetgangers tot een noodzaak.

- **Speerpunt 4: Stallen van auto's bij de woning wordt –binnen de fysieke en financiële mogelijkheden- toekomstvast gefaciliteerd.**

Bij nieuwe woonwijken wordt rekening gehouden met toekomstige stijging van het autobezit. Als (een gedeelte van) de huidige, tijd- en aanschafprijsgebonden belasting wordt omgezet in een kilometerprijs daalt de aanschafprijs van nieuwe auto's. Door een dalende aanschafprijs zal de omvang van het wagenpark toenemen. Het wagenpark wordt zwaarder, jonger en er komen meer diesels. Uit de modellen van V&W blijkt tevens dat invoering van een kilometerprijs tot een afname van automobilititeit leidt, variërend van 4 tot 16%. Deze afname geldt voor alle dagdelen en geldt vooral voor woon-werkverkeer en recreatief verkeer.

Men laat de auto dus vaker staan én er komen meer auto's. Dit zal leiden tot een toename van de parkeerbehoefte in de wijken. Bij nieuwe wijken en bij herontwikkeling of herbesteding van delen van bestaande wijken zal worden nagegaan in welke mate dit tot problemen kan leiden. In de Nota Mobiliteit Lelystad zal een aanpak worden uitgewerkt, die voor dit gegeven –voor zover dat mogelijk is binnen de fysieke en financiële mogelijkheden- een oplossing biedt.

7 Visie

De afgelopen decennia werden gekenmerkt door een spectaculaire toename van de mobiliteit. Met name de automobilititeit is explosief toegenomen, sinds de jaren zestig is het aantal gereden autokilometers in Nederland toegenomen van nog geen 40 miljard naar ruim 250 miljard kilometers per jaar. Mobiliteit is een maatschappelijke verworvenheid geworden.

Tegelijk heeft mobiliteit negatieve gevolgen voor het landschap, de lucht en de natuur. Door de groei van het verkeer is ook de bereikbaarheid onder druk komen te staan.

Mobiliteit is een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor het verplaatsen van personen en goederen en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel voor de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Lelystad. Tegelijk zet die economische en ruimtelijke ontwikkeling ook de bereikbaarheid onder druk.

Visie op verkeer en vervoer:

Ruimte bieden aan ruimtelijke ontwikkeling en economische groei door een toekomstvast verkeers- en vervoersysteem. Voor verplaatsingen op alle schaalniveaus is ook in de toekomst een goede keuze tussen verschillende reismogelijkheden mogelijk.

Op de nationale netwerken voor verkeer en vervoer manifesteren de bereikbaarheidsproblemen zich vooral in de Randstad, met name in de Metropoolregio Amsterdam en rond Utrecht. Terwijl de bereikbaarheid van wonen en werken in de Randstad steeds problematischer wordt, brengen de nationale en regionale inspanningen in de uitbreiding van infrastructuur, zoals de Hanzelijn, de OV-SAAL maatregelen, de N23 en de uitbreiding van Lelystad Airport, Lelystad een steeds betere bereikbaarheid.

Lelystad moet haar positie als voorpost aan de noordrand van de Metropoolregio Amsterdam benutten door optimaal aangesloten te zijn op de nationale en regionale netwerken, zowel naar de Metropoolregio Amsterdam als de overige landsdelen.

Verplaatsingen gaan van deur tot deur. De parkeergarage, het treinstation, de auto, trein bus of fiets zijn niet meer dan componenten van het grotere geheel: de verplaatsing naar het werk, de winkel, de school, enz. De monomane benadering van de afzonderlijke vervoermodaliteiten is passé. De ene vervoermodaliteit kan niet zonder de andere(n) bestaan.

De netwerken voor auto, openbaar vervoer en fiets worden zodanig opgezet, dat deze vervoerwijzen elkaar aanvullen en voor verplaatsingen binnen Lelystad goede alternatieven zijn.

De woonstraat is een onderdeel van "thuis". Lawaai en onveiligheid worden bijna gezien als een inbreuk op het privéleven. Voor de inrichting van de woonomgeving zijn vooral de bewoners zelf aan zet, daarin bijgestaan door de overheid (gemeente), die fysiek zorgt voor de inrichting van de openbare ruimte en de noodzakelijke besluiten kan en mag nemen.

Het mobiliteitsbeleid binnen de woonwijken is gericht op een prettig woon- en verblijfsklimaat; veiligheid en welbevinden gaan voor doorstroming.