NOTITIE VARIANTENSTUDIE EN STAND VAN ZAKEN E-BIKEROUTE CAMPUSGEBIED

AANLEIDING

In zijn vergadering van 17 oktober 2017 heeft de raad de middelen beschikbaar gesteld voor het realiseren van de E-bikeroute. De raad heeft toen het volgende besloten:

Financiering E-bike route

1. *Het principebesluit te nemen dat een investeringskrediet van € 1.350.000 beschikbaar wordt gesteld als cofinanciering voor realisatie van de E-Bike-route onder de voorwaarden dat:*
   a. *De verwachte bijdrage van het ministerie van Infrastructuur & Milieu ad € 650.000 wordt bevestigd door het ministerie.*
   b. *Na het definitief vaststellen van de busroute van het station naar het vliegveld en het definitief vaststellen van de locatie van de nieuwe scholencluster een voorstel over trajecten van de E-Bike-route voor het deel Station-Zuidbrug ter vaststelling aan de raad wordt voorgelegd.**
   c. *Voor de kapitaalslasten zal in de begroting een meerjarenraming dekking worden gevonden bij voorkeur vanuit een begrotingspost gerelateerd aan (verkeers)voorzieningen, maar in ieder geval niet de post ‘’veilig verkeer wijken’’;*
2. *De aanvraag in de kadernota 2018 voor € 350.000 ten laste van de Reserve Ontwikkeling Stad (ROS) te laten vervallen.*

Naar aanleiding van een toezegging aan de raad op 3 november 2017 is vervolgens een studie uitgevoerd naar het meest veilige en best inpasbare tracé van de fietsroute tussen station Lelystad Centrum en Lelystad Airport. De studie is uitgevoerd voor het gedeelte tussen Lelystad Centrum en de Larserdreef (de Zuidbrug). De bevindingen zijn besproken met Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond, Centrada, Coloriet en ziekenhuis St.Jansdal.

Het deel tussen de Grietenij en de Larserdreef is gerealiseerd. De aanleg van het deel tussen de Grietenij en de Ziekenhuisweg is begin 2022 gepland. Met deze nota wordt u geïnformeerd over de stand van zaken.

Gemeente Lelystad en de provincie Flevoland nemen, ieder op hun eigen infrastructuur, gezamenlijk maatregelen om de fietsverbinding tussen het station en Lelystad Airport verbeteren. Voor het gemeentelijke deel zijn de aanlegkosten inclusief de cofinanciering door het rijk, opgenomen in de begroting.

Met de aanleg van de E-bikeroute wordt beoogd het gebruik van de (e-)fiets in het woon-werkverkeer te stimuleren, waardoor het gebruik van de fiets aantrekkelijker wordt.
Tussen het station en de Zuidbrug staat een schoolcampus voor 4.000 leerlingen. De fietsroute is daarom ook van belang voor een veilige bereikbaarheid van de schoolcampus.

In een eerder stadium is aangegeven dat de bestaande route vanaf het station en de Zuidbrug aangepast gaat worden. De gemeenteraad heeft, vanwege zorgen over de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor bewoners van de omliggende woningen, aan het college van B en W gevraagd om alternatieve routes tussen het station en de Zuidbrug te beoordelen en af te wegen.

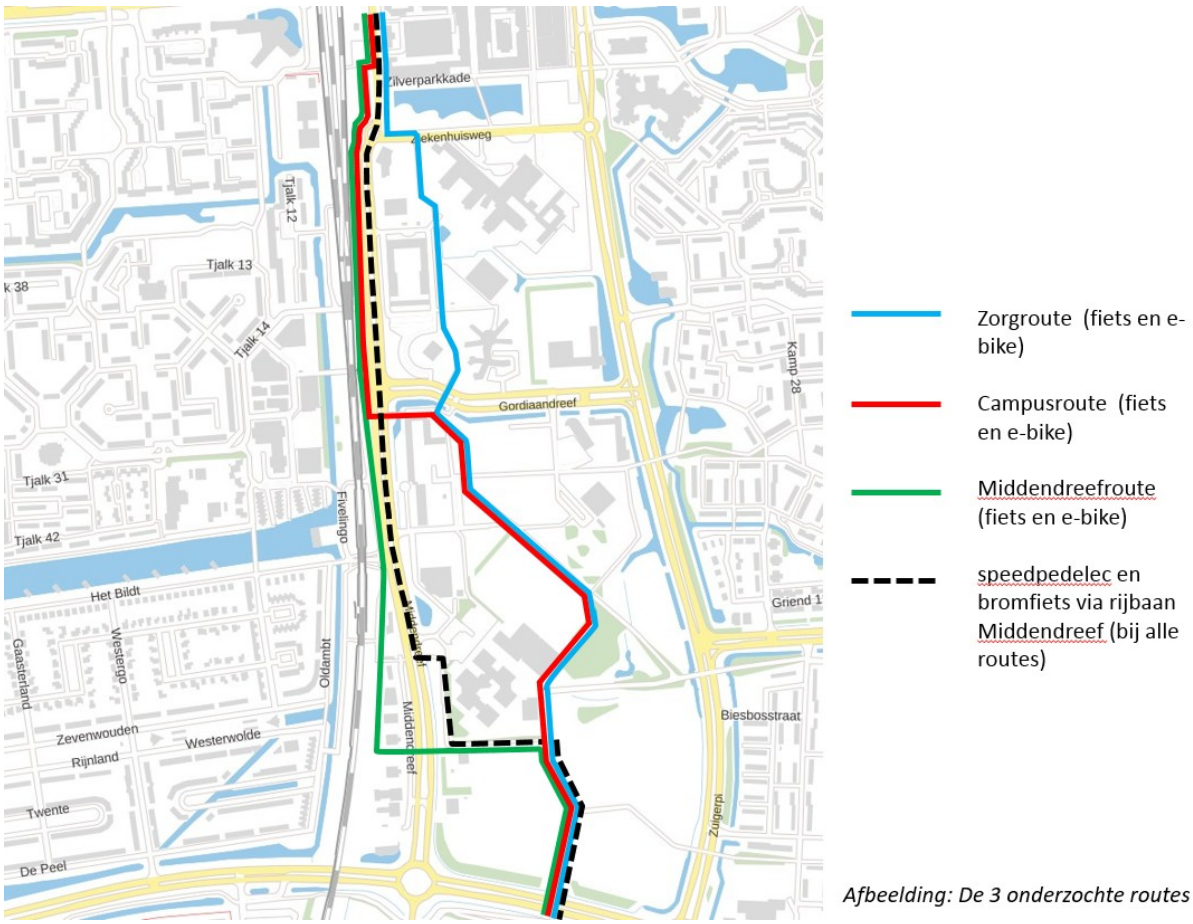
KERNBOODSCHAP
De E-bike route is een hoogwaardige fietsverbinding voor gewone fietsers en E-bikes, tussen het Centraal station en Lelystad Airport. Naar aanleiding van vragen en zorgen van de raad en omwonenden heeft het college onderzoek laten doen naar het meest veilige en best inpasbare tracé tussen het Centraal station en de Larserdreef.

Voor dit eerste gedeelte van de E-bikeroute zijn door een extern adviesbureau 3 tracévarianten onderzocht, te weten:

- Middenweg-oversteekplaats bij Magic Apple-Middendreef-Grietenijbrug- Campus zone-Zuidbrug (de “Zorgroute”)
- Middenweg-oversteekplaats bij Magic Apple-Middendreef-vanaf Rietlanden Campuszone-Zuidbrug (de “Campusroute”)
- Middenweg-Ziekenhuisweg-fietspad tussen Ziekenhuisweg en Het Ravelijn-Grietenijbrug-Campus zone-Zuidbrug (de “Middendreefroute”)

De Zorgroute is de kortste en meest logische route en hier kan tegen de laagste kosten een hoogwaardige en veilige fietsroute worden gerealiseerd. Op basis van de voorkeur voor deze route uit dit onderzoek, kiest het college ervoor deze in te richten als hoogwaardige fietsroute en maatregelen te treffen om de veiligheid van voetgangers en fietsers te waarborgen.

De conclusies van het onderzoek zijn besproken met Centrada, Coloriet en St Jansdal. De verwachting is dat bij een keuze voor de Campusroute of de Middendreefroute, vrijwel alle fietsers toch gebruik zullen blijven maken van de Zorgroute. Dit is en blijft de kortste en meest logische route. Hoewel Coloriet en Centrada een voorkeur blijven houden voor verplaatsen van de e-bikeroute naar de Middendreef, stemmen zij met inachtneming van onderstaande maatregelen op het gebied van veiligheid ook in met de keuze voor de Zorgroute.



Afbeelding: De 3 onderzochte routes

VEILIGSTE FIETSSTAD

Veiligheid wordt aangepakt.
Voor de veiligheid, bij het beoogde intensieve gebruik van de route, wordt het fietspad verbreed naar 4.00 meter. Het gebruik van de route tussen het Stadshart en Porteum door bromfietsen en speedpedelecs (snelle E-bikes) is niet toegestaan. Zij moeten gebruikmaken van de rijbaan van de Middenweg en de Middendreef.
Aanvullend worden voor de veiligheid op de “Zorgroute” de volgende maatregelen genomen:

- De verkeersveiligheid van de aansluitingen wordt verbeterd door zoveel mogelijk dezelfde heldere vormgeving en voorrangsituatie toe te passen.
  De overzichtelijkheid voor wat betreft de kruising met het fietspad bij de inrit van het parkeerterrein voor personeel van het ziekenhuis, wordt in overleg met het St. Jansdal opgelost door het personeel (tijdelijk) gebruik te laten maken van de ingang voor bezoekers. Hierover is gesproken en de afspraken worden schriftelijk vastgelegd.
- Gemeente en St. Jansdal hebben een gezamenlijk belang om de ontsluiting van het gebied ook in de toekomst te borgen. Bij de ontwikkeling van de ziekenhuislocatie door het St. Jansdal wordt gekeken hoe de aansluiting van het parkeerterrein van de Leyakkers en een tweede aansluiting van de ziekenhuislocatie kan worden gerealiseerd, zonder kruising van de E-bikeroute. Beoogd wordt deze samen met de ziekenhuislocatie aan te sluiten op de Zuigerplasdreef. Daarmee zijn alle oversteekbewegingen van gemotoriseerd verkeer over de “Zorgroute” opgeheven.

- Tegelijk met de aanleg van de “Zorgroute” wordt de fietsoversteek over de Ziekenhuisweg aangepakt: De middenberm komt ter plaatse van de oversteek, zodat meer opstelruimte voor fietsers kan worden gerealiseerd.
- Bewoners van Ravelijn, De Leyakkers en De Hoven zijn senioren en maken veel gebruik van het voorzieningenniveau in De Hoven. De samenhang tussen deze drie gebouwen blijft intact:
    - Ter hoogte van De Hoven en De Leyakkers is extra aandacht voor de veiligheid van voetgangers. Langs de fietsroute wordt een voetpad aangelegd. Tevens wordt het uitzicht voor overstekende voetgangers verbeterd door een aantal bomen te verwijderen en deze te herplanten op een andere locatie.
    - Ten behoeve van veilig oversteken tussen De Hoven en De Leyakkers worden midden-eilanden en “bromfietsdrempels” in de fietsroute aangebracht.

Door de raad en omwonenden zijn eerder zorgen geuit over veiligheid van de route. Met deze maatregelen worden deze zorgpunten opgelost en ze zijn passend in onze ambitie om veiligste fietsstad te worden.

Realisatie

De route door de Hoven is de kortste en meest logische route voor veel fietsers. Nu Porteum in gebruik is genomen, maken meer fietsers gebruik van het bestaande fietspad door De Hoven. Van bewoners van Leyakkers en medewerkers van Coloriet hebben we inmiddels klachten gekregen dat oversteken op sommige momenten bijna niet mogelijk is. Coloriet dringt nu aan op urgentie ten aanzien van de aanpak van dit fietspad.
Het college zet daarom in op spoedige realisatie van het pakket aan maatregelen, zoals hierboven beschreven. Dit voor de veiligheid van fietsers en omwonenden.

VERVOLG

De uitvoering van de E-bikeroute tussen de Zuidbrug en de Grietenijbrug is inmiddels afgerond.





Reeds gerealiseerd deel ten zuiden van de Grietenijbrug

De planning van het gedeelte tussen de Ziekenhuisweg en de Grietenijbrug is als volgt:

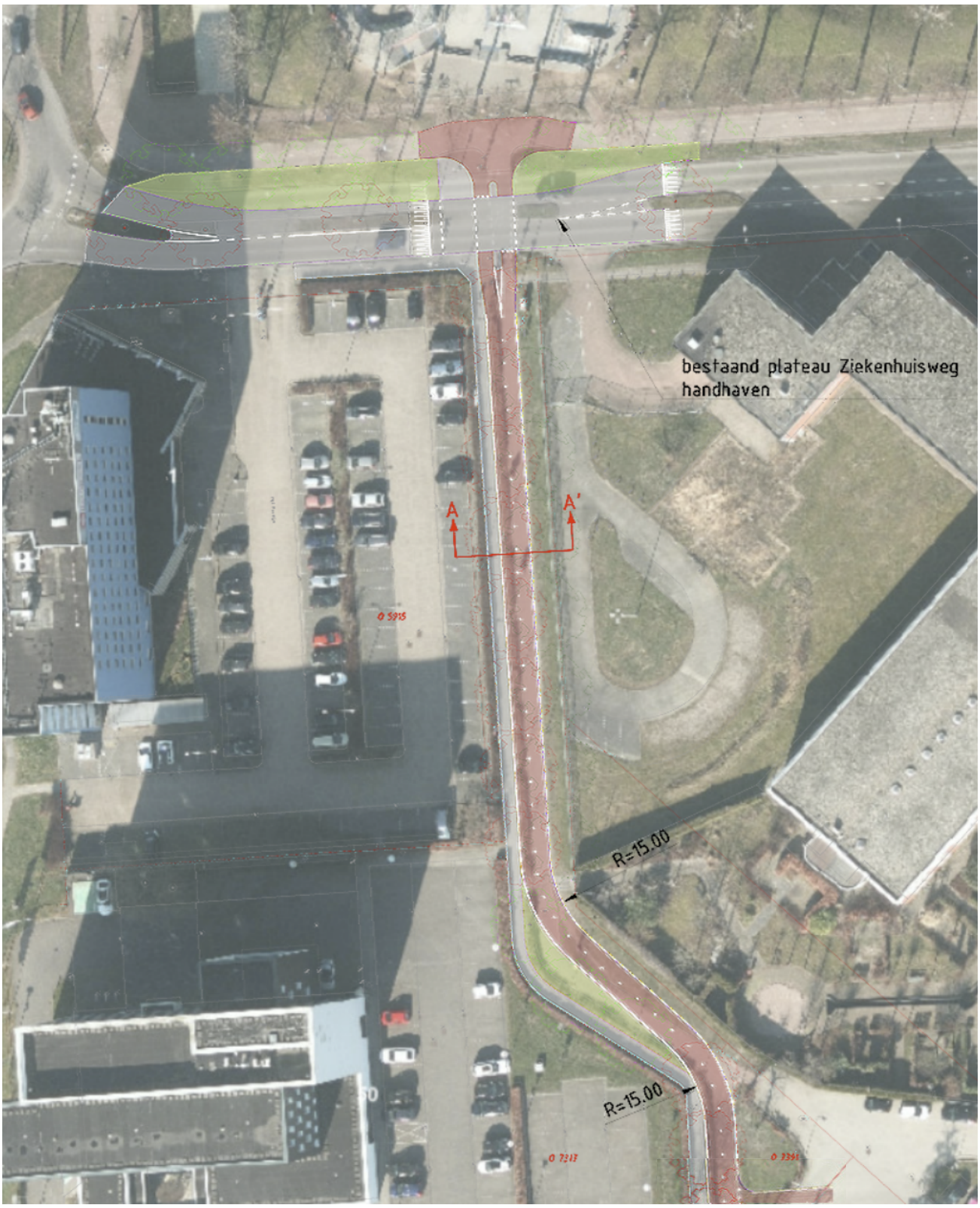
- Voorbereiding van tekeningen en contractstukken tot december 2021
- Aanbesteding en gunning: december 2021 en januari 2022
- Opdrachtverstrekking: eerste week februari 2022
- Voorbereiding aannemer: tot eind februari 2022
- Uitvoering werkzaamheden vanaf eind februari 2022 tot en met april 2022. Uitgaande van werkbare dagen als gevolg van het weerbeeld. Bij onwerkbare dagen schuift einddatum op.
- In gebruik name fietspad: planning april 2022.

Het overige deel zal tegelijk worden gerealiseerd met de herinrichting van de Middenweg en het busstation.

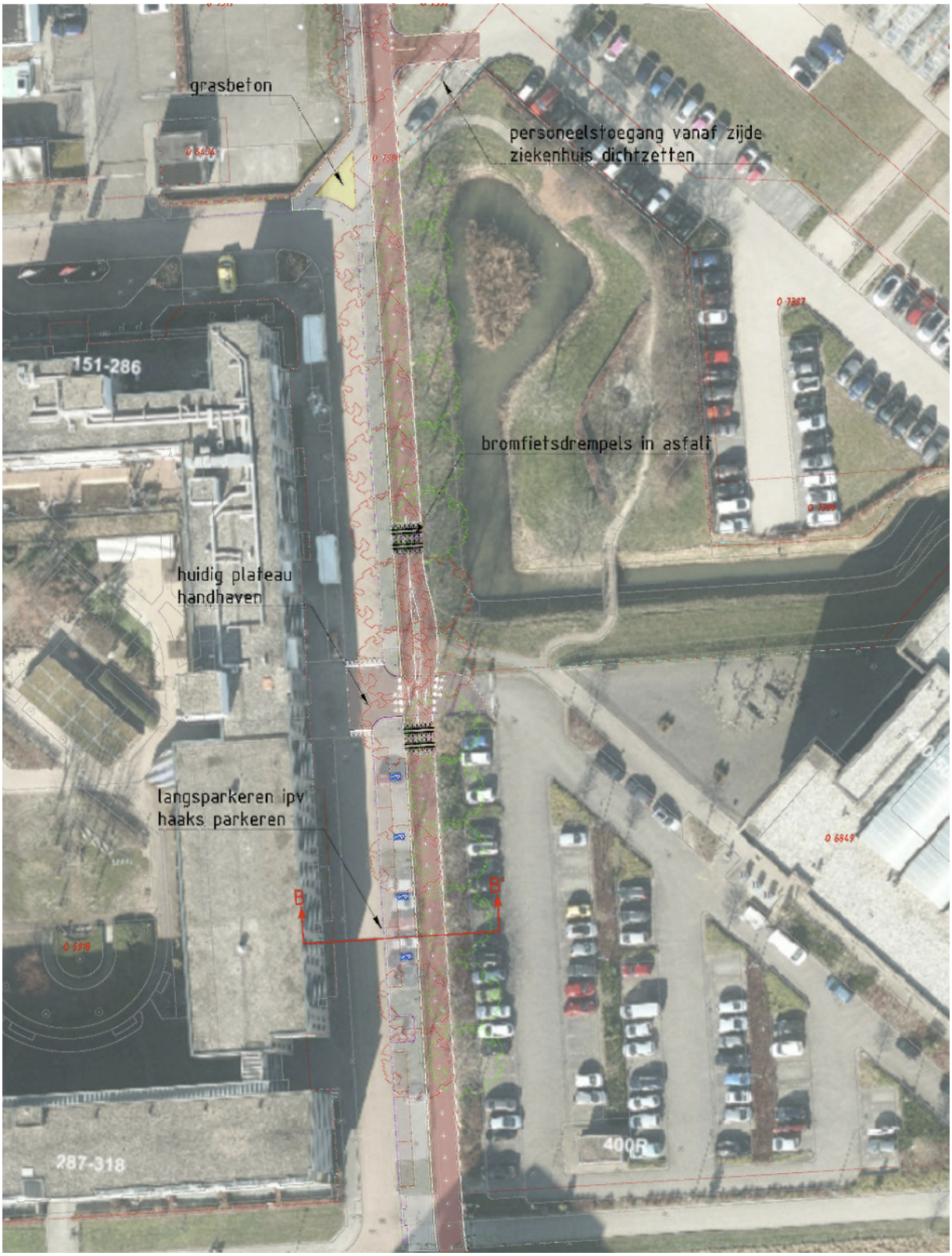
BIJLAGEN

1. Rapport “Variantenstudie Deel E-Bikeroute NS-station Lelystad Centrum –Zuidbrug Lelystad”.
2. Ontwerp Zorgroute
3. Samenvatting onderzoeksrapport

BIJLAGE 2: ONTWERP ZORGROUTE



Gedeelte Ziekenhuisweg – St. Jansdal



Gedeelte t.h.v. De Hoven / De Leyakkers



Gedeelte t.h.v. het Ravelijn / Meerzicht

BIJLAGE 2:

Samenvatting onderzoeksrapport

Inleiding

De gemeente Lelystad en de provincie Flevoland nemen, ieder op zijn eigen infrastructuur, gezamenlijk maatregelen om de fietsverbinding tussen het station en Lelystad Airport te verbeteren. Daarmee wordt beoogd het gebruik van de (e-)fiets in het woon-werkverkeer te stimuleren, doordat het gebruik van de fiets aantrekkelijker wordt. Dit is belangrijk voor de bereikbaarheid. Tussen het station en de Zuidbrug staat een schoolcampus voor 4.000 leerlingen. De fietsroute is daarom ook van belang voor een veilige bereikbaarheid van de schoolcampus. In een eerder stadium is aangegeven dat de bestaande route vanaf het station en de Zuidbrug aangepast gaat worden. De gemeenteraad heeft aan het college van B en W gevraagd om alternatieve routes tussen het station en de Zuidbrug te beoordelen en af te wegen.

De werkwijze

In de bijlage zijn de drie beoordeelde routes weergegeven. De blauwe route is de oorspronkelijk benoemde route. De groene en rode routes zijn alternatieven die nu tevens beoordeeld zijn. De zwart gestippelde route is route die bestemd is voor bromfietsers en speed pedelecs. Tussen de Ziekenhuisweg en de Rietlanden zijn deze weggebruikers dus niet toegestaan op de beoordeelde fietsroutes. Zij moeten gebruik maken van de zwarte route. Het doel daarvan is dat bewoners rondom de blauwe route geen hinder ondervinden van gebruik van de route door deze snellere tweewielers.

Voor de fietsroute wordt een hoge kwaliteit nagestreefd. Dit is nodig voor de aantrekkelijkheid en veiligheid mede in verband met de grote aantallen fietsers die hier verwacht worden (ongeveer 1.000 in de drukste richting in de ochtendspits). De routes zijn beoordeeld op de volgende beoordelingsaspecten:

- Oponthoud en doorstroming;
- Verkeersveiligheid;
- Sociale veiligheid;
- Comfort;
- Beleving.

Als in het rapport een beoordelingsaspect op een onderdeel als negatief is beoordeeld (oranje of rode kleur in de tabellen) is vervolgens aangegeven of dit verbeterd kan worden (groen) en wat het te verwachten kostenniveau is (laag, matig, hoog, zeer hoog).

De resultaten

Oponthoud en doorstroming:
Oponthoud doet zich vooral voor op de beide routes via de Middendreef. In de Campusroute moet 2x een drukke rijbaan / zijweg worden overgestoken (de Middenweg en de Tjalk), in de Middendreefroute is dat 3x (de Middenweg, de Tjalk en het Bildt). Deze routes zijn ook het langste: resp. 2,1 en 2,2 km. De “Zorgroute” bevat 1 drukke oversteek (de Middenweg) en is bijna 2 km lang.

Verkeersveiligheid:
Voor alle onderzochte routes geldt dat bromfietsers en speedpedelecs niet worden toegelaten. Zij moeten gebruikmaken van de rijbaan van de Middenweg en Middendreef.

De Campusroute en de Middendreefroute voeren via een 3,00 m. breed fietspad langs de spoordijk. Er is niet overal voldoende ruimte beschikbaar om dit te verbreden tot de breedte van 4,00 m. die nodig is voor de veiligheid bij het beoogde intensieve gebruik. Juist ter

hoogte van de Buizerd / De Hoven / bushalte, waar voetgangers oversteken en buspassagiers tussen het fietspad en de rijbaan moeten wachten is door de geringe breedte en beschikbare ruimte geen verbetering mogelijk.
In beide routes moet verschillende keren een drukke rijbaan of zijweg worden overgestoken. In beide routes is dat het geval op de Middenweg en de Tjalk, in de Middendreefroute ook op het Bildt.

De “Zorgroute” bevat 1 drukke oversteek over de Ziekenhuisweg en wordt op verschillende plaatsen gekruist door auto’s en door voetgangers. Dit is het geval bij de personeelsinrit van het St. Jansdal ziekenhuis, tussen De Hoven en de Leyakkers en tussen het Ravelijn en Meerzicht. Op deze locaties zijn de zorgpunten die eerder door de raad en omwonenden geuit zijn, zijn volledig oplosbaar: Verbetering (ook ten opzichte van de huidige situatie) kan worden gerealiseerd door:

- Midden-eilanden aan te brengen voor voetgangers t.b.v. de oversteekbaarheid van de fietsroute en in de fietsroute zgn. “bromfietsdrempels” aan te brengen, zodat snellere fietsers hun snelheid matigen;
- De fietsroute verhoogd (in drempel) uit te voeren waar deze wordt gekruist door auto’s;
- Het personeel van het St. Jansdal ziekenhuis gebruik te laten maken van de inrit van het parkeerterrein aan de Ziekenhuisweg.

Sociale veiligheid:
Van alle 3 de onderzochte routes is de sociale veiligheid matig tot goed. Op de Campusroute en de Middendreefroute is er sociale controle vanaf de rijbaan van de Middendreef , maar nauwelijks vanuit de woningen. Op de “Zorgroute” is er sociale controle vanuit de woningen langs de route. De Middendreefroute scoort qua sociale veiligheid minder hoog, omdat de route langs de achterzijde van de bedrijven aan de Middendreef voert.

Comfort:
De “Zorgroute” en de Campusroute zijn vergelijkbaar qua comfort. De overeenkomsten in % asfaltverharding en bochten in het tracé zijn vrijwel gelijk. In de “Zorgroute” is de helling van de Grietenijbrug steiler. In de Campusroute is de stopkans groter doordat de Middenweg en de Tjalk moeten worden overgestoken.
De Middendreefroute heeft het minste comfort. Op deze route is aanzienlijk minder asfaltverharding en is de stopkans aanzienlijk groter doordat de Middenweg, de Tjalk en het Bildt moeten worden overgestoken

Beleving:
De Middendreefroute is de minst directe route. De route buigt onlogisch af. De “Zorgroute” en de Campusroute bieden beide een goede verbinding naar de Campus en verder richting Lelystad Airport Businesspark voor de omliggende wijken aan zowel de oost- als de westzijde van de Campuszone. De Middendreefroute en de Rietlanden biedt deze verbinding alleen voor fietsers uit de richting van het centrum en de wijken aan de westzijde van het gebied.

Op het gedeelte bij de bedrijven aan de Middendreef is de beleving van de Middendreefroute bovendien slecht doordat de route via de strook tussen de achterzijde van de bedrijven en de spoordijk voert.
Aandachtspunt bij zowel de “Zorgroute” als bij de Campusroute is h_et grote aantal veranderingen in inrichting (materiaal) door de Campuszone.

Kanttekening: Het verplaatsen van de E-bikeroute naar de Middendreef
Bij een keuze voor de Campusroute of de Middendreefroute is de verwachting dat vrijwel alle fietsers toch gebruik zullen blijven maken van de “Zorgroute”.
De Campusroute of de Middendreefroute hebben een minder logisch verloop en zijn langer. Daarnaast is de noodzakelijke verbreding voor het gedeelte langs het spoor niet mogelijk. Dit

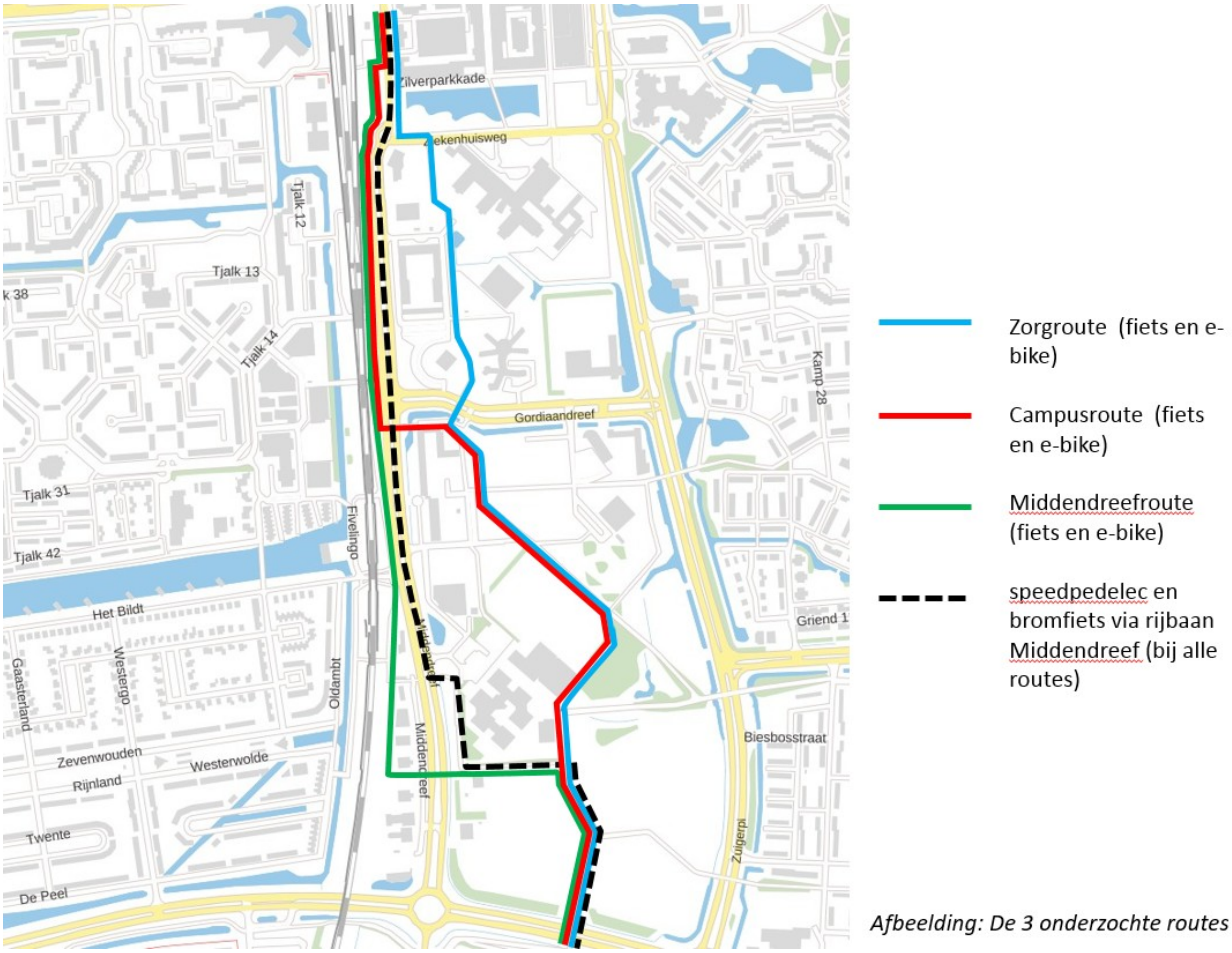
is een essentieel kwaliteitsaspect waaraan niet voldaan kan worden. Ook is de doorstroming minder: Er moet vaker gestopt worden en de routes worden doorsneden door een aantal drukke wegen (de Middenweg en de Tjalk).

Bovendien blijft het comfort en de verkeersveiligheid (breedte) een knelpunt. Dit effect is bij de Middendreefroute nog groter dan bij de Campusroute omdat deze geheel buiten het campusgebied gaat lopen.

Bij een keuze voor de Campusroute of de Middendreefroute is daarom te verwachten dat vrijwel alle fietsers toch gebruik zullen blijven maken van de, dan niet verbeterde, “Zorgroute”, met als gevolg dat voetgangersverkeer tussen De Hoven en De Leyakkers toch een drukke fietsroute moeten oversteken.

Conclusie

Er is een voorkeur voor de “Zorgroute”. Een keuze voor De Campusroute betekent dat niet de gewenste kwaliteit geboden kan worden en er toch de meeste fietsers gebruik zullen blijven maken van de “Zorgroute”, waar dan geen verbeteringen (oversteekbaarheid, verkeersveiligheid) worden gerealiseerd. Investeren in de “Zorgroute” betekent dat gekozen wordt voor de meeste logische route en dat de zorgpunten die geuit zijn voor deze route ook daadwerkelijk opgelost kunnen worden. Deze conclusie is onderschreven in een overleg dat gevoerd is met een vertegenwoordigers van de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland.



Afbeelding: De 3 onderzochte routes