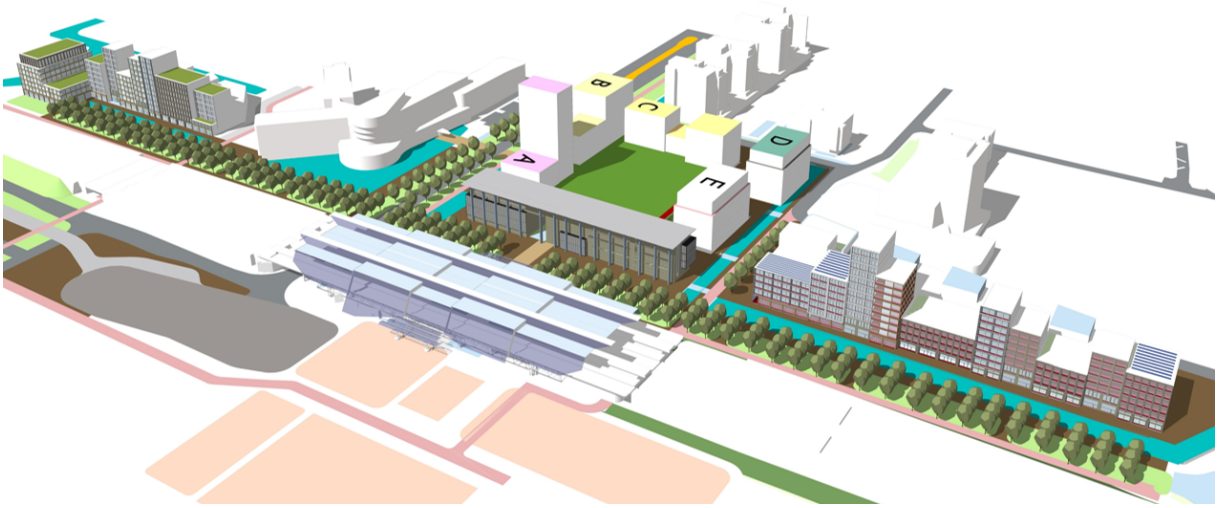
Voortgangsrapportage Stationsgebied



Maart 2021

1. Inleiding

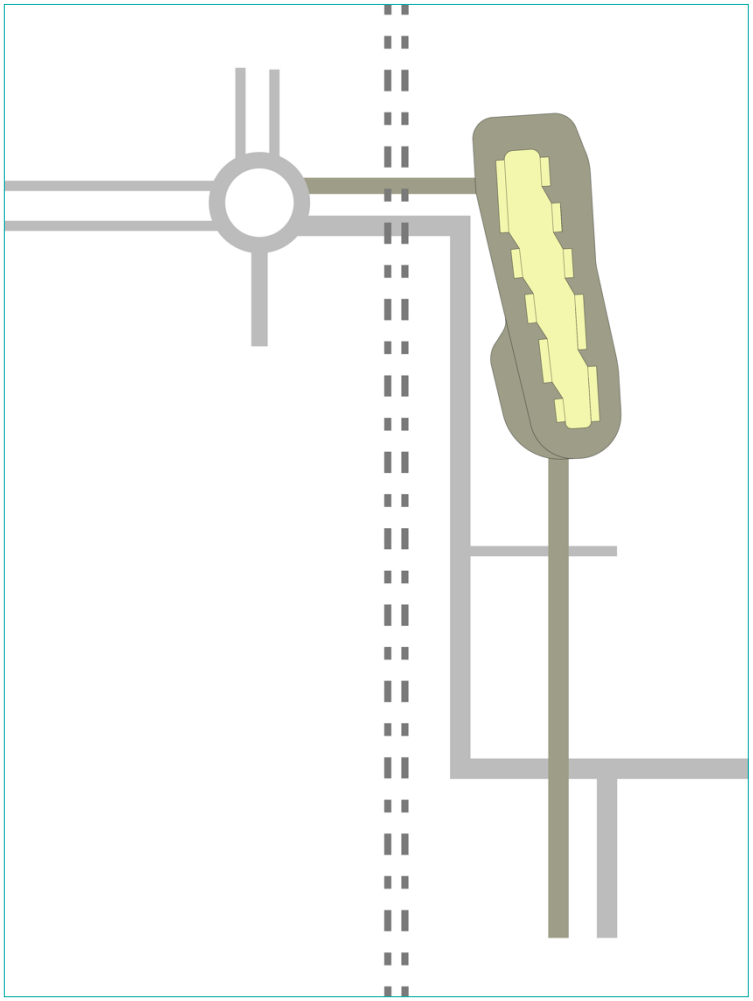
Op 15 december 2020 heeft de gemeenteraad een besluit genomen over de kaders voor de ontwikkeling van het Stationsgebied. Hierbij is richting gegeven aan de wijze waarop de invulling wordt gegeven aan de verstedelijking van het gebied. De raad heeft met beslispunt 4 aangegeven dat naast de kaders en de verstedelijking zij graag een aanvraag wil doen in het kader van de woningbouwimpuls. Het beslispunt houdt in dat - *Indien bovenstaande kaders tot ernstige bezwaren leiden bij indiening ten behoeve van de impulsgelden en/of aanvraag voor cofinanciering zal het college een voorstel van wijziging op betreffende kaders ter instemming aan de raad voorleggen om dit in gezamenlijkheid op onderdelen te bespreken en te besluiten*.

Daarnaast zijn kaders opgenomen bij het vaststellen van de mobiliteitsvisie. Dit heeft eveneens op 15 december 2020 plaatsgevonden.

Op 9 februari 2021 heeft de raad op hoofdlijnen kennisgenomen van de frictie die ontstaat tussen de kaders die zijn gesteld voor de verstedelijking en de voorwaarden waarop getoetst wordt bij de aanvragen van de woningbouwimpuls. Op basis hiervan is de verstedelijking verder verkend en wordt met deze notitie nadere duiding gegeven van de knelpunten. De notitie geeft eveneens richting hoe hiermee om te gaan. Nu en in de toekomst.

2. Stationsgebied Oostzijde

In het kader van de landzijdige bereikbaarheid wordt in samenwerking met de provincie gezocht naar een doeltreffende ingreep om te voldoen aan het gesloten convenant tussen gemeente, provincie en Rijk. Kern van de aanpak is het realiseren van een eiland busstation en het creëren van een vrije busbaan van het busstation over de Middenweg naar de Larserdreef. Naast een goede bereikbaarheid van de luchthaven betekent dit een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer. Minder omrijden, lagere exploitatiekosten en aantrekkelijker en betrouwbaarder reistijden. Schetsmatig laat zich dit als volgt vertalen in de figuur hiernaast.



Naast sneller openbaar vervoer krijgt ook de verbinding vanuit het station naar de stad (Dukaatplein) een impuls en wordt deze veiliger. Er ontstaat ruimte voor een goede entree van de stad aan de oostzijde. Met het nieuwe busstation is de busverbinding over het Stationsplein en door de onderdoorgang bij IClicks niet meer nodig en kan de ruimte tussen het treinstation, nieuwe busstation en Dukaatplein een inrichting krijgen die aantrekkelijk ontworpen is voor bezoekers van het stadshart en toeristen. Daarnaast kunnen de

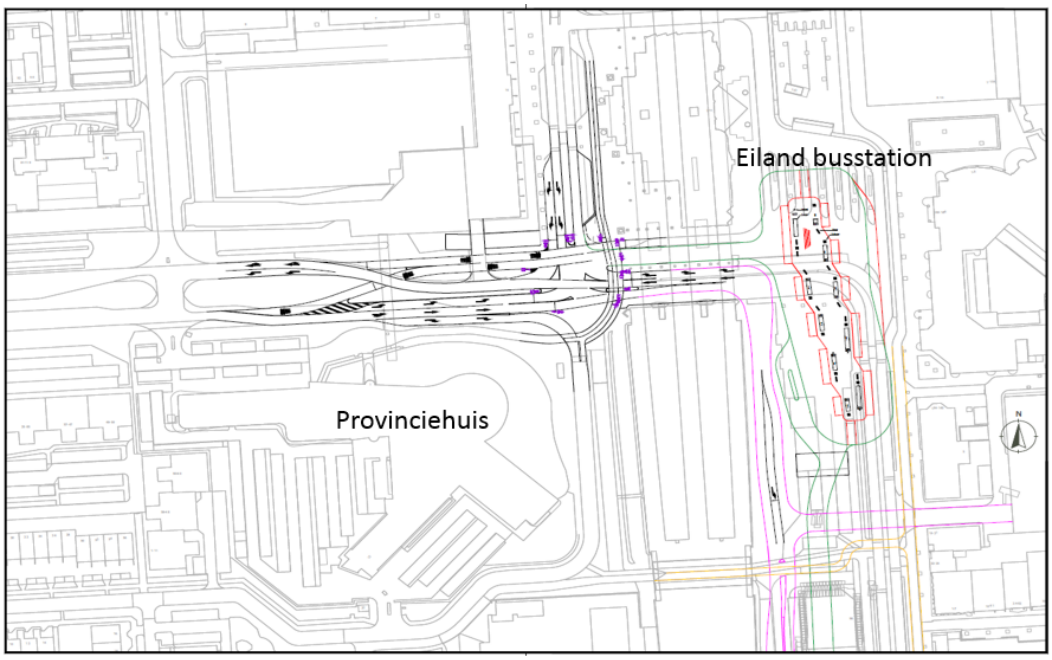
stationsstallingen hierdoor opgewaardeerd en uitgebreid worden. De raad is hierover in een raadssessie op 23 maart jl. geïnformeerd.

3. Ontwikkeling autoverkeer

Vanuit verschillende ontwikkelingen wordt de infrastructuur van de stad onderzocht. Het Theaterkwartier, het busstation en de landzijdige bereikbaarheid, Next Level, hoofdstad van de Nieuwe Natuur en ook het Stationsgebied. Het onderzoek naar het functioneren van het systeem van dreven, centrumring en buitenring laat zien dat de druk op met name de centrumring sterk toeneemt. De prognoses tonen een systeem dat in de nabije toekomst in de knel komt. Bij de huidige kruispunten en rotondes zijn nu al vertragingen te zien en in de (nabije) toekomst zal dat leiden tot echte knelpunten.
Rotondes en andere kruispuntvormen hebben een grens aan de verwerkingscapaciteit en die grens komt onvermijdelijk in beeld. De rotonde bij het provinciehuis is al voor meer dan 90% van de capaciteit in gebruik. Daarmee komt de bereikbaarheid in het geding. Voor de inwoners van de stad, maar ook voor de hulpdiensten. De bereikbaarheid van het centrum, het ziekenhuis en de omliggende woonwijken is van groot belang.

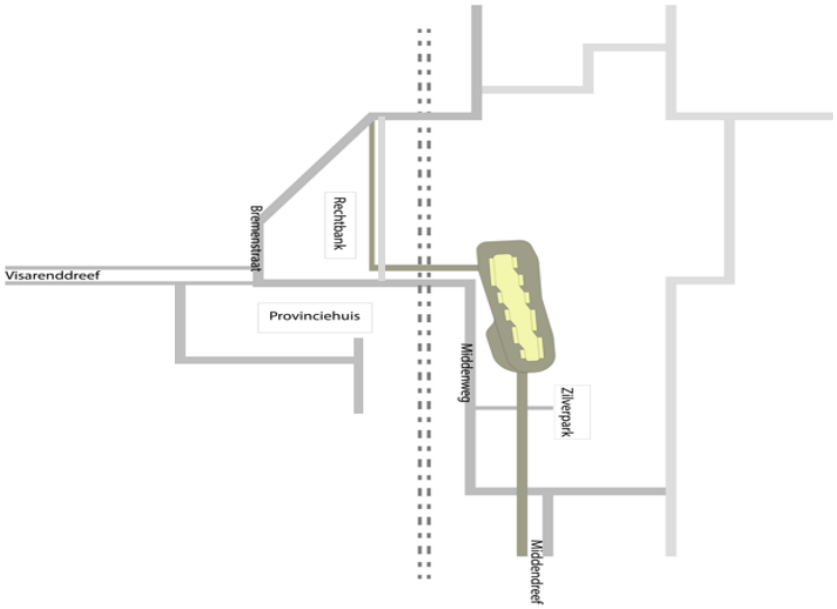
Deze problemen vragen om een oplossing, los van alle ontwikkelingen in en rond het centrum. In het onderzoek naar oplossingen staat de bereikbaarheid van centrum, ziekenhuis en omliggende woonwijken centraal.

Visarenddreef – Stationslaan – Middenweg
Ook zonder toekomstige ontwikkelingen uit bijvoorbeeld Lelystad Next Level, neemt de hoeveelheid autoverkeer op de Visarenddreef en de Middenweg toe. Voor een deel is dat een autonome groei van autoverkeer en voor een deel wordt het veroorzaakt door ruimtelijke en economische ontwikkelingen die al in gang zijn gezet in de verschillende delen van Lelystad. Een toenemend aantal inwoners en bezoekers gebruikt het wegenstelsel in Lelystad. Een van de eerste punten die tot problemen zal leiden is de rotonde Visarenddreef – Stationslaan – Middenweg – Botter 15. De vertragingen zagen we pre-corona al ontstaan en de verwachting is dat na corona de doorstroming van met name dit punt snel zal verslechteren met alle nadelige bereikbaarheidsconsequenties van dien. Een oplossing voor de capaciteitsproblemen van de rotonde is om deze om te bouwen tot een kruising met verkeerslichten. Op de afbeelding hieronder staat het ontwerp van deze situatie.



Het aanpassen van deze rotonde tot een grote kruising met verkeerslichten om al het verkeer te kunnen verwerken is een optie voor de korte termijn, maar zal na een aantal jaren ook de grenzen van de capaciteit benaderen. Bovendien raken meer en meer locaties van de centrumring verstopt; het probleem wordt verschoven. Er kan dus beter gekeken worden naar een toekomstvaste oplossing.

Een andere optie is het ontvlechten van de verkeersknoop door bijvoorbeeld het afsluiten van de aansluiting van Botter 15 (voor autoverkeer) op de Visarenddreef en het realiseren van een extra verbinding via de Bremenstraat wordt de complexe situatie direct na de spoorweg onderdoorgang vereenvoudigd.



Bovenstaande levert lucht op in de afwikkeling op de Visarenddreef, en betekent dat een soberder kruising met verkeerslichten mogelijk is: een T-sprong kan meer verkeer afwikkelen dan een volledige kruising. In de figuur hierboven is dit schematisch weergegeven. De Stationslaan wordt gecombineerd gebruikt voor autoverkeer en OV. Daarnaast wordt gekeken naar een ander ontwerp voor de K&R, aangezien deze bijdraagt aan de opstoppingen. De noordelijke onderdoorgang van het station vervalt door realisatie van de fietsenstallingen, waardoor de verkeerssituatie ook hier eenvoudiger wordt. Afhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteit in de verdere toekomst is heroverweging niet uit te sluiten. Het openbaar vervoer op de Stationslaan moet voldoende door blijven stromen. Een minuut vertraging voor alle bussen betekent op jaarbasis een kostenstijging van tonnen, waardoor het stadsbusvervoer onder druk komt te staan.

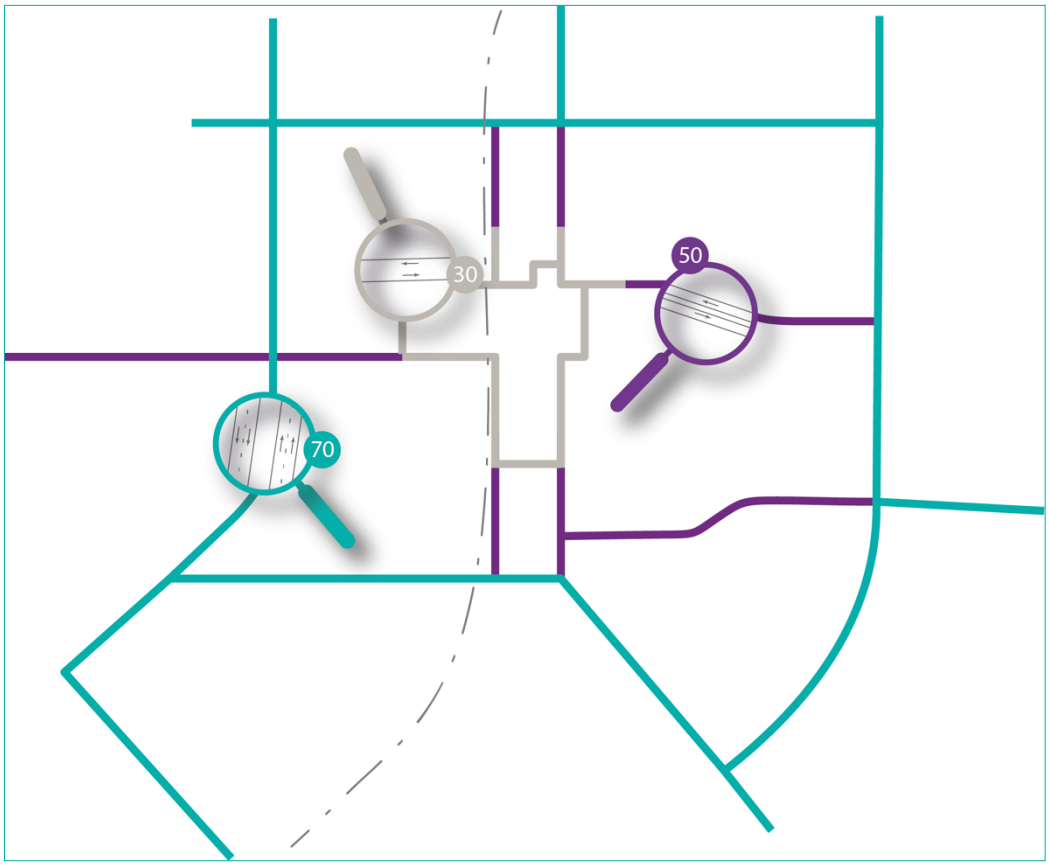
Maar er is meer nodig om het gebied de komende jaren bereikbaar te houden en de doorstroming te handhaven. Er zijn maatregelen nodig om het totale wegennet van Lelystad efficiënter te benutten door het verkeer beter te verdelen over de verschillende wegen.

Push & Pull

Hoe verleiden we mensen die niet in het gebied moeten zijn een andere route te nemen? Of, hoe verleiden we mensen om een ander vervoermiddel te nemen? Denk bijvoorbeeld aan de fiets door goede stallingen te maken en aantrekkelijke/snelle fietsroutes aan te leggen. Dit noemen we de zogenaamde pull-factoren.

Een andere manier is het minder aantrekkelijk maken van een route voor doorgaand verkeer zodat minder mensen er gebruik van gaan maken. Het weren van vrachtverkeer (lengtebeperking) en snelheidsbeperking zijn voorbeelden om de route minder aantrekkelijk te maken (tenzij je er moet zijn). In dat geval hebben we het over push-factoren.

Op basis van bovengenoemde factoren is een aantal maatregelen doorgerekend. Om de bereikbaarheid van het centrum, het ziekenhuis en de omliggende woonwijken op de langere termijn op een goed peil te houden is het noodzakelijk om zowel de doorstromingskracht van de buitenring als de verblijfskwaliteit van de centrumring te versterken. Zo zal verkeer dat bijvoorbeeld richting de A6 wil sneller zijn via de buitenring te rijden en het verkeer dat in het centrum wil zijn, maakt gebruik van infrastructuur die steeds beter aansluit bij de verblijfsfunctie en -karakter van dat centrum. Ofwel: snelle autoroutes aan de randen van de stad, en naarmate je dichter bij het stadshart komt een inrichting en maximumsnelheid die daarbij past.



Het uitgangspunt is dat we in het Stationsgebied verkeersintensiteiten willen bereiken die passen bij het karakter van wijkontsluitingswegen. Op basis hiervan kan een goed leefbaar gebied ontstaan dat ruimte biedt voor verstedelijking.



Bremenstraat nu



Bremenstraat toekomst



Visarenddreef nu



Visarenddreef toekomst



Huidige situatie



Nieuw met aangepaste weginrichting



Alternatief: Uitsluitend langzaam verkeer

4. Stedelijke ontwikkeling

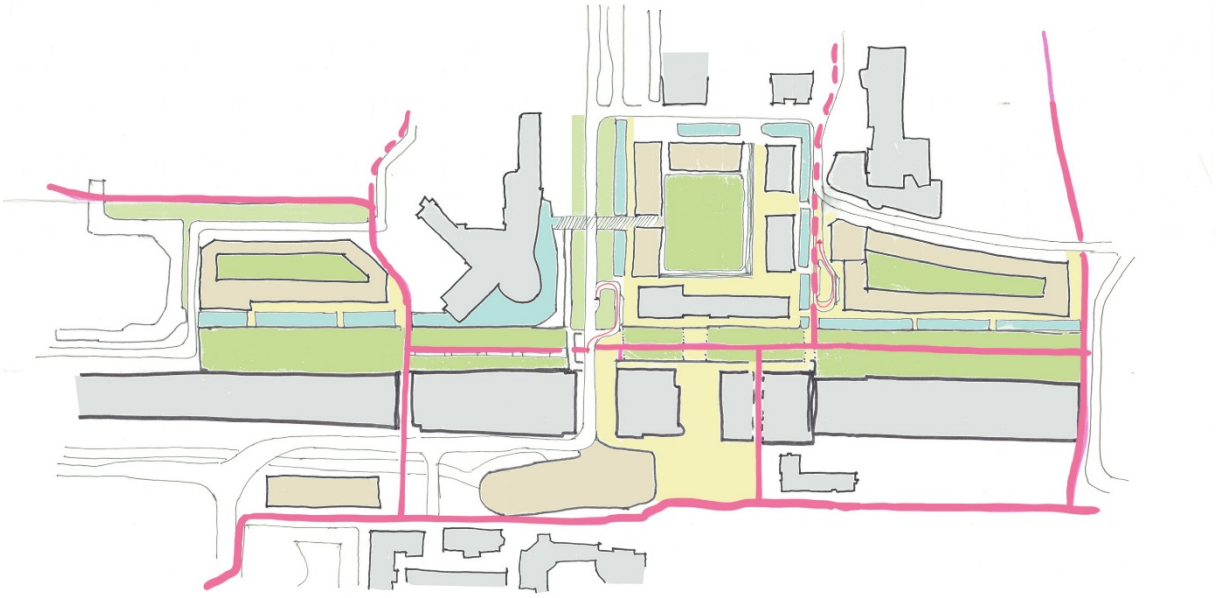
Stedelijke ontwikkeling hangt naast bereikbaarheid nauw samen met het creëren van identiteit. Hoe geef je een gebied betekenis, waarom willen mensen er wonen en werken? Wie gaat investeren omdat het uiteindelijke beoogde resultaat dit waard is? Hiervoor is het creëren van samenhang en de kwaliteit van de openbare ruimte van belang. Het Stationsgebied heeft de mogelijkheid om het Stadshart te versterken en vele mensen een woon- en werkplek te bieden.
De verstedelijking zoals hieronder weergegeven in een overzicht zorgt voor deze samenhang. Verschillende deelgebieden krijgen vorm en geven betekenis aan de plek en aan dit gedeelte van de stad. Daarnaast voorziet het ook in een duidelijke behoefte om te wonen en te werken. Tenslotte is het een gebied waar veel mensen gebruik van maken en de plek waar je aankomt in de stad. Deze plek heeft identiteit en verblijfskwaliteit nodig: de identiteit van de hoofdstad van de nieuwe natuur. Het stationsgebied verbindt ook de verschillende wijken met het station en daarmee met elkaar.



Kansen verstedelijking stationsgebied

De beoogde ontvlechting in combinatie met de afname van het verkeer in het Stationsgebied biedt kansen. Kansen voor het opnieuw inrichten van de buitenruimte waarbij het verkeer beter in de omgeving ingepast is en er een veilige ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers, zoals herstel van het fietspad langs de Botter 15 (dit is verdwenen met de aanleg van de Hanzelijn). De buitenruimte kan meer verblijfskwaliteit en een groene inrichting krijgen. Deze nieuwe openbare ruimtes gaan nieuwe aantrekkelijke adressen vormen voor de nieuwbouw van woningen, kantoren en werkruimtes. Aan de oostzijde van het station komt naast het busstation een nieuw voorplein voor het treinstation. Voetgangers hebben het primaat op dit voorplein. Fietsers kunnen het station beter bereiken dan nu door de aanleg van de e-bikeroute.

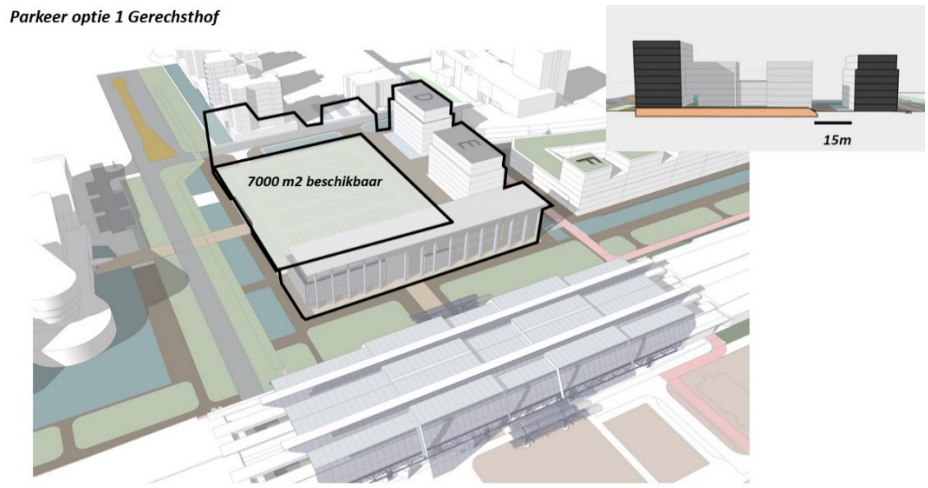
De fietsenstallingen van het station moeten goed bereikbaar zijn. In onderstaande figuur wordt de hoofdstructuur aangegeven.

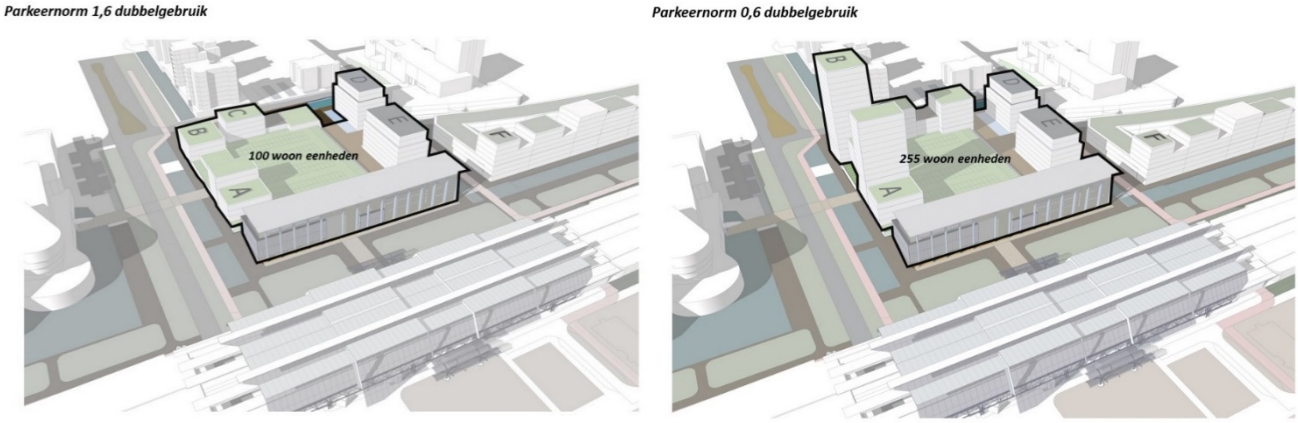


Hoofdfietspadenstructuur

5. Parkeernormering

Randvoorwaarde voor bovengenoemde verstedelijking is mogelijk als, in het verlengde van de eisen van de woningbouwimpuls, er gewerkt wordt met een lagere parkeernormering. Vanuit de woningbouwimpuls wordt 0,6 als maximum gehanteerd. Ten opzichte van het huidige autobezit in het stadshart van 0,4 is dit een norm die passend lijkt. Omdat de ruimte beperkt is voor een parkeeroplossing en een ondergrondse parkeergarage niet realistisch is vanuit kostenoverwegingen wordt gewerkt met een half verdiepte parkeerlaag waarvan het dak wordt ingericht als binnenterrein voor de bebouwing. Hierdoor is de straatbeleving goed. De capaciteit van het parkeren bepaalt in dit geval het programma van woningen en kantoor op basis van de parkeernorm. De effecten van de verschillende normen zijn voor de kavel achter de Rechtbank inzichtelijk gemaakt in de onderstaande afbeeldingen. Het ‘dubbelgebruik’ verwijst naar het deels combineren van de parkeerplekken voor woningen en bedrijven.
Op de volgende pagina zijn de effecten van de verschillende normeringen en slim dubbelgebruik inzichtelijk gemaakt. Dit is voor het gedeelte van het achter het gerechtsgebouw gedaan, maar dit geldt ook voor de andere deelgebieden.





Mogelijkheden woningbouw kavel achter de Rechtbank met een parkeernorm van 1,6 en parkeernorm 0,6

Het beperkte programma, dat een hoge norm met zich meebrengt, vertaalt zich direct terug in een lagere grondopbrengst. Dit heeft een fors negatief effect op het publiek tekort. Het publieke tekort is in het kader van de woningbouwimpuls bepalend, aangezien voor maximaal 50% wordt gecompenseerd. Hiervoor is het nodig om de het tekort met realistische maatregelen te beperken. De parkeernormering is daarvoor een belangrijk onderdeel. Uitgangspunt voor een kansrijke aanvraag – op basis van de eerdere toekenningen aan andere gemeenten - is een norm van 0,6 pp per woning. Bij de planuitwerking gaan we hiervan uit met dien verstande dat dit niet mag leiden tot parkeeroverlast in de buurt.

6. Stationslaan

De Stationslaan gelegen tussen de rechtbank en het station wordt op dit moment volledig gedomineerd door verhardingen: bus, auto, K&R en (brom)fietsers maken hier de dienst uit, evenals weinig gebruikte ruimtes voor voetgangers, bijvoorbeeld voor de rechtbank. Dit draagt niet bij aan de kwaliteit van het gebied en het geven van de gewenste identiteit – aankomen in de hoofdstad van de nieuwe natuur. Een herinrichting van de verhardingen kan hier al veel kwaliteitsverbetering opleveren zonder dat ten koste gaat van verkeersdeelnemers. Door het autoverkeer meer te spreiden via zowel de Stationslaan als de Bremenstraat en de bus, hulpdiensten en de (brom)fietser wel tussen rechtbank en station te behouden wordt de rotonde ontlast, ontstaat er ruimte voor een betere inpassing van K&R-locaties, terwijl er op de Bremenstraat-Koningsbergenstraat geen overlast ontstaat door de tientallen bussen per uur . Met een kwalitatief hoogwaardige inrichting is het prettig, veilig en groen en daarmee krijgt het gebied uitstraling Daarnaast zorgt het spreiden met deze extra

autoverbinding een betere doorstroming van de Visarenddreef (twee minder zwaar belaste aansluitingen). Tot slot ontstaat er ruimte om het scooterparkeren op een fraaie manier in te passen.



7. Park+Ride

Park en Ride is een voorziening voor de reiziger die veelal in de ochtend zijn/haar auto neerzet, met de trein vertrekt en aan het einde van de dag terugkomt, de auto pakt en naar huis gaat. Veel forenzen verkiezen de fiets of de bus.

In Lelystad zijn op dit moment zo'n 600 parkeerplaatsen nodig om aan de P+R vraag te kunnen voldoen. In de huidige situatie maken die 600 mensen gebruik van het parkeerterrein achter het Getronicsgebouw, sommigen maken gebruik van de Waaggarage en de Zilverparkgarage, maar een belangrijk deel van deze mensen maakt gebruik van de gratis parkeerruimte in de woonwijken (Botter, Schouw, Hanzepark).
Deze parkeerders veroorzaken overlast voor de bewoners. Deze overlast kan op twee manieren worden tegengegaan: Enerzijds helpt het om het voor de P+R gebruiker aantrekkelijker te maken om van een georganiseerde P+R ruimte gebruik te maken, anderzijds zorgt parkeerregulering in de woonwijken ervoor dat de beschikbare ruimte voor de bewoners en hun bezoekers beschikbaar is en blijft.

P+R in Nederland is op een aantal plaatsen gratis, maar in steden waar betaald parkeren bestaat is het P+R parkeren ook vaak betaald, zeker als het gaat om bijvoorbeeld bewaakte parkeervoorzieningen. Dat betalen zorgt voor een verdrijvingseffect richting de woonwijken. Om dat tegen te gaan wordt in de meeste gevallen een speciaal P+R tarief geheven. Men betaalt een dagkaart in combinatie met een vervoersbewijs dat vaak rond de helft bedraagt van het commerciële dagtarief en in een enkel geval zelfs gratis (bijvoorbeeld Beverwijk). Op die manier is het voor treinreizigers niet onbetaalbaar om in de P+R garage te staan, het betaald parkeertarief van de gemeente komt niet onder druk te staan en de parkeerplaatsen zijn maximaal in te zetten voor dubbelgebruik, bijvoorbeeld met woningen of de zaterdagpiek van de binnenstad.

Het faciliteren van een P+R-functie draagt bij aan het beter gebruik van de trein en vormt daarmee een bijdrage aan de duurzaamheidsdoelstellingen. Vanzelfsprekend is het voortransport per fiets nog duurzamer en daar moet dan ook fors op ingezet worden. Dat neemt echter niet weg dat de behoefte om de auto als voortransport te gebruiken prominent aanwezig is en voorlopig ook zal blijven.

Om die reden is het van belang de P+R functie gericht te adresseren. Daarvoor is een aantal mogelijkheden:

1) Het gebruiken van de huidige parkeercapaciteit. De Waaggarage is daar een voorbeeld van.
2) Ook kan gekeken worden naar een parkeergarage, bijvoorbeeld aan de westzijde van het station waar de parkeervraag van de woningbouw gecentreerd in ondergebracht kan worden, evenals (een deel van) de P+R vraag. Aangezien deze twee functies (wonen en P+R) een hoge mate van dubbelgebruik kennen, is hier veel efficiëntiewinst te behalen. De individuele

woongebouwen hoeven geen parkeerruimte te realiseren en door het dubbelgebruik wordt de totale hoeveelheid gerealiseerde parkeerplaatsen ook minder.

In de omgeving van het centrum is het verstandig te kijken naar parkeerregulering in de woonwijken. Dit om overlast van het centrum te minimaliseren, maar ook de negatieve effecten van ov-parkeerders. In diverse straten is op verzoek van bewoners al vergunningparkeren ingevoerd.

Het dagtarief voor de treinreiziger zal aantrekkelijk, zo niet gratis, gemaakt moeten worden maar dan alleen in combinatie met een vervoersbewijs.

8. K&R

De Kiss en Ride functie is voor de Lelystedeling heel belangrijk in het Stationsgebied. Bij de planuitwerking zal deze op meerder plekken worden ingepast zodat deze functie voor iedereen toegankelijk is. Ook wordt de plek voor de taxistandplaats ingepast.

9. Woningbouwprogramma

Vanuit de woningbouwimpuls is gekeken welke eisen worden gesteld. Deze eisen sluiten goed aan bij het gebied. Uitgangspunt is om circa 750 woningen te realiseren aangevuld met kantoren (circa 10.000 m2) en mengvormen van wonen en werken. Wonen gerelateerd aan de nabijheid van voorzieningen in het Stadhart maar ook de nabijheid van de Hanzeborg geeft kansen. Daarnaast zijn jongeren interessant en mensen die de stedelijkheid en de nabijheid van het station bewust opzoeken. Vanuit de woningbouwimpuls wordt het volgende programma aangeven.

In aanmerking voor de bouwimpuls komen projecten:

- met ten minste 500 (mogelijk 250) woningen;
- die binnen 3 jaar na aanvraag bouwimpulsgelden daadwerkelijk aanvangen met de bouw;
- waar ten minste voor 50% betaalbare woningen (sociaal, middenhuur tot € 1000,- of koop tot de NHG-grens) wordt gebouwd;
- waar ook marktpartijen of corporaties al bij betrokken zijn;
- waarbij er een publiek tekort ontstaat.

Gemeenten hebben zelf de vrijheid om, afhankelijk van de lokale behoefte, te bepalen of 50 procent voldoende is, of dat zij een hoger aandeel betaalbare woningen nastreven. Er wordt momenteel gedacht aan het volgende programma.

Soort	**Percentage**	**Huur- / koopprijs**
Sociale huur	30%	€630-€750
Goedkope huur	20%	€750-€950
Goedkope koop	20%	tot €280.000
Midden koop	20%	€275.000-325.000
Duur / exclusief	10%	€325.000+

Door deze door te vertalen naar de verschillende deelgebied krijgen we het volgende beeld:
Hanzepark: residentieel met kansen voor de nabijheid van zorg.
RGB cluster: wonen in bijzondere combinaties met werk
Getronics: residentieel wonen in een goede mix.
Zilverparkkade West: commerciële plint (kantoor, baliefunctie) met wonen op de verdieping.

10. Tenslotte

De rapportage moet op vele punten nog verder worden uitgewerkt. Het geeft wel aan waar de mogelijkheden en kansen liggen in het gebied in relatie tot de kaders die gesteld zijn door de raad. Vanuit het uitgangspunt van de verkeersdrukte (wijkontsluitingsweg) met bijbehorend profiel wat passend is bij een centrum, zullen afhankelijk van de groei van de stad en mobiliteit op de langere termijn extra maatregelen nodig zijn.