Motie snelheid verkeersborden bushalte.
Pre-advies college:
Neutraal.
Toelichting op pre-advies college:
Er is geen enkel ongeval met een lijnbus bekend door de voorrangssituatie bij de bushaltes. We hebben geen klachten ontvangen van Arriva en Connexion. De professionele buschauffeurs kunnen in de praktijk de situatie goed inschatten. Op de meeste dreven waar 70 km/u gereden mag worden en waar tevens bushaltes zijn – Kustendreef, Visarenddreef, Oostranddreef - zijn de verkeersintensiteiten dusdanig laag dat de bussen geen problemen hebben om tussen het verkeer in te voegen. Automobilisten kunnen de buschauffeur ook extra ruimte geven door hun snelheid te verlagen of op de linkerrijstrook te gaan rijden. Een maximumsnelheid van 70 km/u is overigens gunstig voor de exploitatiesnelheid en -kosten van de buslijnen. De elektrische bussen die vanaf december 2023 gaan rijden, kennen geen stikstofuitstoot.

Toch wil het college de keuze voor de maximumsnelheid aan de raad laten. Een lagere maximumsnelheid op de Kustendreef en Visarenddreef kan bijvoorbeeld bijdragen aan de vermindering van de hoeveelheid doorgaand verkeer die langs het stadshart rijdt, en daarnaast ook bijdragen aan vermindering van uitstoot en verkeerslawaai in algemene zin.
Per wegvak kan dat echter anders zijn. Verandering/verlaging van de maximumsnelheid kan voor het betreffende wegvak een positief effect hebben op de verkeersveiligheid/uitstoot/lawaai, maar ook zorgen voor andere routekeuzes door weggebruikers waardoor de verkeersveiligheid/uitstoot/lawaai op andere wegvakken negatief worden beïnvloed. Deze mogelijke consequenties moeten altijd meegewogen worden. Zo kan het verlagen van de maximumsnelheid op de Oostranddreef leiden tot meer verkeer via de Zuigerplasdreef en Lindelaan, waardoor daar de hinder en uitstoot toeneemt.
Op basis van het besluit over de begroting 2021 wordt voor het oostelijk deel van de Larserdreef onderzocht welke verkeersmaatregelen effectief kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, zoals het halfzijdig maken van de aansluitingen. Ook een snelheidsverlaging kan hieraan bijdragen.
Uitgangspunt voor het college voor de stad is dat er geen lappendekken aan verschillende snelheden ontstaat. Een snelheidsverlaging zou daarom voor een langer aaneengesloten wegvak moeten gelden.

Snelheid verkeersborden tussen rotondes
Pre-advies college:
Neutraal.
Toelichting op pre-advies college:
In de periode 2001-2005 heeft de besluitvorming over de stadshoofdwegen in Lelystad plaatsgevonden. Er is toen voor gekozen om de lappendekken aan snelheden te vervangen door een duidelijkere structuur. Het is niet wenselijk opnieuw een lappendekken aan snelheden op de stadsring te creëren. Op basis van het besluit over de begroting 2021 wordt voor de Larserdreef wel onderzocht welke verkeersmaatregelen er effectief kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, zoals het halfzijdig maken van de aansluitingen. Een snelheidsverlaging op het oostelijk deel van de Larserdreef kan mogelijk bijdragen aan de verkeersveiligheid.
Indien voor het oostelijk deel van de Larserdreef een lagere maximumsnelheid ingevoerd wordt, zou dat ook voor het deel tussen de rotondes Zuigerplasdreef en Middendreef kunnen. Het college laat de keuze hiervoor aan de raad, maar adviseert hiervoor eerst het onderzoek naar de Larserdreef af te wachten.

Het college verwacht overigens niet dat een aanpassing van de maximumsnelheid tussen de rotondes Larserdreef/Middendreef en Larserdreef/Zuigerplasdreef bijdraagt aan de verkeersveiligheid. De gemiddelde snelheid lag hier tijdens metingen in 2020 op 55 km/u, en 85 procent reed minder hard dan 65 km/uur. In 2019 en 2018 waren deze waarden vergelijkbaar. Op het vergelijkbare wegvak van de Houtribdreef tussen de Stationsdreef en de Zuigerplasdreef geldt een maximumsnelheid van 50 km/u, maar bleek tijdens metingen in het verleden de gemiddelde snelheid op 50 km/u te liggen, maar de grens voor 85% op 64 km/u.
In de periode van 1 januari 2014 t/m 24 januari 2021 zijn geen geregistreerde ongevallen bekend tussen de rotondes. Wel op de rotondes Larserdreef/Zuigerplasdreef (12 ongevallen zonder letsel) en Larserdreef/Middendreef (6 ongevallen zonder letsel). Deze ongevallen worden deels veroorzaakt door de hoge verkeersintensiteiten, waardoor het verkeer moeite heeft om de rotonde op te komen.

Dit probleem is bekend, en zal de komende jaren door de groeiende verkeersintensiteiten toenemen. In de kadernota 2018, de kaderbrief 2019 en kadernota 2020 is daarom budget aangevraagd om de rotondes om te bouwen tot kruisingen met verkeerslichten. Deze aanvragen heeft de raad niet gehonoreerd.

Motie perceptie verkeerspsychologie
Pre-advies college:
Overbodig.
Toelichting op pre-advies college:
De 60.000 euro budget is beschikbaar gesteld om te onderzoeken hoe het fietsnetwerk in Lelystad verbeterd kan worden en nog veiliger gemaakt kan worden. Hiervoor zal een extern adviesbureau ingezet worden met jarenlange ervaring op het gebied van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, integraal verkeersontwerp voor alle verkeersdeelnemers en verkeerspsychologie. Er gaat dus al conform de motie gewerkt worden.

Het college herkent zich overigens uitdrukkelijk niet in het beeld dat geschetst wordt dat er een gat zit in inzicht en kennis van de wegbeheerders, en dat in Lelystad verkeerde of onveilige verkeerssituaties geconstrueerd worden. Lelystad kent door een jarenlange inzet op verkeersveiligheid in vergelijking met het Nederlands gemiddelde weinig ernstige verkeersongevallen, en ook weinig doden en gewonden. Het beleid van Lelystad is verder al gericht op een integrale aanpak van mobiliteit, veiligheid, milieu en stadsontwikkeling.

Indien honderden verkeersborden onlogisch, foutief of overbodig geplaatst zijn, dan verneemt het college graag waar dat het geval is, bijvoorbeeld via het gemeentelijk meldpunt openbare ruimte. Dan kan de betreffende situatie door de verkeersjuridisch onderlegde medewerkers van de gemeente en de politie beoordeeld worden. Dat is al jarenlang een gangbare werkwijze in de gemeente. Veel - strikt juridisch gezien - overbodige borden zijn er overigens juist gekomen op verzoek van inwoners.

Motie verkeerseducatie
Pre-advies college:
Positief.
Toelichting op pre-advies college:
De gemeente Lelystad voert een actief beleid op het gebied van verkeerseducatie. Hiervoor wordt iedere vier jaar een werkplan verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding opgesteld. Dit dient tevens als basis voor een subsidieaanvraag bij de provincie. Het huidige werkplan heeft een looptijd van 2018 t/m 2021. In de loop van 2021 zal een nieuw werkplan voor de volgende vier jaar opgesteld worden. Het college ziet de motie als ondersteuning voor het voortzetten van de huidige succesvolle projecten.

De projecten richten zich vooral op zwakkere verkeersdeelnemers, ouderen en kinderen/jongeren. Zo worden er gemeentebreed Rijvaardigheidsdagen en E-bike infodagen aangeboden aan de doelgroep 65 plus (ieder jaar een ander stadsdeel). Tijdens beide projecten worden de verkeersregels herhaald en nieuwe verkeersregels uitgelegd. Dit betreft ook lokale situaties. Basisscholen kunnen allemaal meedoen aan het theoretisch en praktisch verkeersexamen. De aangeboden projecten zijn gratis voor deelnemers. De projecten worden uitgevoerd door ervaren organisaties op het gebied van verkeerspsychologie, zoals Team Alert, Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond.

Het college ziet de motie ook als ondersteuning voor de voortzetting van de huidige werkwijze om wijzigingen in de Wegenverkeerswet, Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens bekend te maken. Gemeentelijk wordt hier aandacht aan gegeven door middel van publicaties op website en/of in de Flevopost, waarin verder verwezen wordt naar de landelijke campagnes.
Ook zal de werkwijze voortgezet worden waarbij de verkeersontwerpen en bebording in de stad voldoen aan de Wegenverkeerswet en Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens en BABW en bijbehorende uitvoeringsvoorschriften. Deze ontwerpen en bebordingsplannen worden ter advisering voorgelegd aan de politie. Bij aanpassingen in de verkeerssituatie worden waarschuwingsborden geplaatst.
Tot slot vat het college het ‘vragenuurtje’ breder op. Het college biedt inwoners via verschillende communicatiemiddelen de mogelijkheid contact te zoeken met de gemeente. Dit gebeurt ook frequent door de inwoners. Onduidelijkheden en vragen over verkeer en verkeersmaatregelen worden altijd beantwoord door verkeerskundigen.

Motie vergunningen en inspectie CROW-richtlijnen.
Pre-advies college:
Positief.
Toelichting op pre-advies college:
Het college herkent zich niet in het beeld dat bij wegwerkzaamheden en verbouwingen langs en op de wegen in Lelystad bijna nergens de richtlijnen van CROW worden gehanteerd en hierdoor gevaarlijke situaties ontstaan zijn. De gemeente geeft bij alle projecten de randvoorwaarde mee dat de CROW-richtlijnen voor werken aan de weg gehanteerd worden.
Toch wil het college hier meer grip op krijgen. Onderzocht wordt of het mogelijk is voor de werkzaamheden in de openbare ruimte de komende jaren gefaseerd over te gaan van een melding naar een vergunningsplicht. Een mogelijke eerste fase hierbij is dat voor partijen die werkzaamheden op af aan de openbare weg uit willen voeren gewerkt gaat worden met een melding onder voorwaarden. De gemeente kan van deze meldingen leren, en vervolgens overgaan naar een vergunning, ondergebracht in een proces tijdelijke verkeersmaatregelen, bijv. met een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie).
Voor controles op de ARBO-normen is en blijft de Inspectie SZW verantwoordelijk.

Motie behoud service-/informatiebalie station Lelystad.
Pre-advies college:
Positief.
Toelichting op pre-advies college:
Het college onderschrijft nut een noodzaak van informatiemedewerkers op station Lelystad. De argumenten hiervoor staan in de motie verwoord. Het college is bereid om hierover het gesprek aan te gaan met de NS. Het college zal verder landelijke overleggremia met andere gemeenten en het Rijk benutten om in breder verband aandacht te vragen van het behoud van een klantvriendelijk en sociaal veilig spoorvervoer.