

**Onderwerp**

Transferium Lelystad Zuid

Registratienummer

1369219

Datum

31 augustus 2012

Auteur

W.L. Kaljouw

Afdeling/Bureau

DMW

Doel van deze mededeling:

Provinciale Staten te informeren over de uitkomst van de verkenning naar het "Transferium Lelystad Zuid".

Toezegging/motie/amendement:

Motie Provinciale Staten, 30 mei 2012, Onderzoek Transferium Lelystad Zuid

Openbaarheid**Passief openbaar****Inleiding:**

In de vergadering van 30 mei 2012 hebben Provinciale Staten het college gevraagd te onderzoeken onder welke voorwaarden een Transferium Lelystad Zuid eerder kan worden gerealiseerd. Dit naar aanleiding van het Advies van de Alderstafel om luchthaven Lelystad door te laten groeien naar 45.000 vliegbewegingen.

Portefeuillehouder**Lodders, J.****Lijst ingekomen stukken****besluitvormingsronde****10 oktober 2012****Mededeling:**

Het onderzoek naar de voorwaarden waaronder een Transferium Lelystad Zuid eerder kan worden gerealiseerd, is afgerond en bij de stukken gevoegd. Op basis van dit onderzoek concludeert het college dat er nu geen aanleiding is om een Transferium Lelystad Zuid op korte termijn te realiseren. De investeringen zijn nu te groot en de toegevoegde waarde van een Transferium voor de luchthaven is zeer beperkt. De luchthaven heeft meer baat bij een goede openbaar vervoerverbinding met Lelystad Centrum en voldoende parkeerplaatsen nabij de terminal.

Dit sluit aan bij conclusie die de Stuurgroep Bereikbaarheid Zuidelijk Lelystad eind 2011 heeft getrokken.

Het vervolg

Geen verdere actie. GS beschouwt de motie als afgedaan.

Ter inzage in de leeskamer

-

Verdere informatie

-



Transferium Lelystad Zuid



Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	
1.2 Gebiedsgerichte verkenning Bereikbaarheid Zuidelijk Lelystad	
1.3 Advies van de Alderstafel	
1.4 Opzet van de verkenning	
2. Het begrip Transferium	5
3. Transferium Lelystad Zuid	5
A. Realisatie station Lelystad Zuid	
B. Parkeervoorzieningen	
C. Lokale en regionale verbindingswegen	
D. Nieuwe aansluiting op de A6	
E. Capaciteitsuitbreiding A6	
F. Busstation	
G. OV-verbinding	
H. In- en uitcheckvoorzieningen op het station (optioneel)	
4. Fasering	9
5. Investeringskosten	9
6. Conclusie	10
7. Vervolg	10



Samenvatting

Provinciale Staten van Flevoland hebben gevraagd te onderzoeken onder welke voorwaarden een Transferium bij het station Lelystad Zuid eerder kan worden gerealiseerd. Aanleiding hiertoe is het advies van de heer Alders (30 maart 2012). Dit advies komt er op neer dat Lelystad Airport als Twin-airport van Schiphol ontwikkelt moet worden. De groei zal gefaseerd plaatsvinden. Recent (11 september 2012) heeft het kabinet ingestemd met dit advies.

Op een Transferium kunnen reizigers overstappen van de ene op de andere modaliteit. Bij Lelystad Zuid gaat het om automobilisten die kunnen overstappen op de trein of op het vliegtuig.

De belangrijkste conclusie is dat op dit moment de tijd niet rijp is voor een Transferium Lelystad Zuid. Redenen hiervoor zijn:

- Op dit moment is de benodigde infrastructuur (wegen, station, parkeervoorziening) niet aanwezig. Realisatie van deze voorzieningen vraagt om forse investeringen.
- In 2011 hebben betrokken partijen geconcludeerd dat station Lelystad Zuid in eerste instantie vooral een lokale functie heeft. Op basis van gemeentelijke groeiprognoses wordt een nieuw station en een nieuwe aansluiting op de A6 voorzien in de periode 2020 - 2030. De vervoervraag is nu onvoldoende om de hoge investerings- en exploitatiekosten te rechtvaardigen. Zowel het Ministerie van IenM als NS hebben aangegeven voor 2020 niet te willen investeren in een nieuwe aansluiting en station.
- Een Transferium vraagt op een goede bereikbaarheid. Er moeten snelle en hoogfrequente verbindingen worden geboden. Lelystad Zuid voldoet hier niet aan. Het station zal met sprinters worden bediend (2x per uur). Wanneer hier intercity's zouden stoppen, gaat dit ten koste van de intercitystop op Lelystad Centrum. Dit is niet wenselijk.
- De toegevoegde waarde van een Transferium voor de luchthaven is nauwelijks aanwezig. Rondom de toekomstige terminal worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. Reizigers parkeren liever in de directe nabijheid van de terminal, dan dat ze nog moeten overstappen op een bus.
- De reiziger die met het openbaar vervoer komt heeft baat bij snelle en frequente verbindingen. Een busverbinding met Lelystad Centrum voorziet hier beter in. Vanaf Lelystad Centrum vertrekken meer en snellere treinen.

Een P+R-voorziening wordt kansrijk wanneer een nieuwe aansluiting op de A6 en een station Lelystad Zuid zijn gerealiseerd. De realisatie van deze infrastructuur is afhankelijk van de verdere ontwikkeling van de woonwijk Warande en voor de nieuwe aansluiting ook van de ontwikkeling van het bedrijventerrein OMALA en de luchthaven. Daarnaast moet er bereidheid bij andere partijen zijn om te investeren. Deze bereidheid is vooralsnog niet aanwezig.

Of de parkeervoorziening dan ook een rol voor de luchthaven kan spelen, zal afhangen van de verdere ontwikkeling van de luchthaven en met name het parkeerbeleid rondom de luchthaven. Op dit moment is er geen reden om het parkeren op afstand van de luchthaven te faciliteren.



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Provinciale Staten van Flevoland hebben in de vergadering van 30 mei 2012 een motie aangenomen, waarin het college wordt opgedragen:

1. Te onderzoeken of en onder welke (financiële) voorwaarden een transferium bij Lelystad Zuid eerder kan worden gerealiseerd;
2. Provinciale Staten voorafgaand aan de behandeling van de begroting van 2013 over de uitkomst van het onderzoek te informeren.

Aanleiding tot het indienen van deze motie is de voortgang in de ontwikkeling van de luchthaven en het advies dat de heer Alders begin dit jaar heeft uitgebracht aan het kabinet over de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport.

1.2 Gebiedsgerichte verkenning Bereikbaarheid Zuidelijk Lelystad (2011)

De provincie Flevoland en de gemeente Lelystad hebben in 2011 een onderzoek laten uitvoeren naar de bereikbaarheid van Zuidelijk Lelystad (incl. luchthaven) over de weg en per openbaar vervoer. Daarbij is ook de functie van een transferium bij Lelystad Zuid belicht. Uitgangspunt voor deze studie was een ontwikkeling van de luchthaven binnen de grenzen van de PKB. Het Aldersadvies gaat uit van een verdere ontwikkeling van de luchthaven tot 25.000 vliegtuigbewegingen in 2020 en een doorgroei naar 45.000 vliegtuigbewegingen op langere termijn. In het onderzoek van de provincie en gemeente uit 2011 is dit niet specifiek uitgewerkt. Wel wordt een doorkijk gegeven naar een verdere ontwikkeling van de luchthaven.

Vanwege de veelheid aan ontwikkelingen in dit gebied (woningbouw, ontwikkeling van een groot bedrijventerrein, recreatieve voorzieningen en de ontwikkeling van de luchthaven) is het onderzoek in 2011 breed opgepakt en zijn de meest relevante stakeholders betrokken. De resultaten van dit onderzoek zijn eind 2011 besproken in de Stuurgroep Bereikbaarheid Zuidelijk Lelystad, waarin naast de provincie en gemeente Lelystad, vertegenwoordigers van het Ministerie van IenM, Rijkswaterstaat, NS, Prorail, Lelystad Airport, Schiphol Airport en Staatsbosbeheer zitting hebben. Ook Omala en de gemeente Almere zijn bij dit onderzoek betrokken geweest.

Conclusies van de Stuurgroep Bereikbaarheid Zuidelijk Lelystad

De Stuurgroep heeft ten aanzien het openbaar vervoer geconcludeerd dat Lelystad Centrum het hoofdstation van Lelystad moet zijn. Hier dienen in ieder geval intercity's te stoppen. Station Lelystad Zuid heeft vooral een functie voor de woonwijk Warande. Op langere termijn zou het station wellicht een rol voor de luchthaven en het bedrijventerrein Omala kunnen spelen. Voorwaarde is dan wel dat er een hoogfrequente openbaar vervoerverbinding komt tussen de luchthaven en het station Lelystad Zuid. Lelystad Zuid kan pas echt een rol spelen voor de ontsluiting van de luchthaven als hier intercity's stoppen en er een hoogwaardige OV-verbinding met de luchthaven is. Uit het onderzoek blijkt dat de vervoerwaarde van het station hiervoor te laag is, ook bij een ontwikkeling tot 45.000 vluchten.

NS en Prorail hebben aangegeven dat een station Lelystad Zuid rond 2025 voldoende vervoerwaarde heeft voor een sprinterstop. Een intercitystop op twee stations in Lelystad (Centrum en Zuid) is niet realistisch.

Lelystad Airport heeft voorkeur voor een goede verbinding met het intercitystation Lelystad Centrum.

1.3 Advies van de Alderstafel

Op verzoek van het kabinet heeft de heer Alders onderzoek gedaan naar de toekomst van de luchtvaart in Nederland. De heer Alders concludeerde in 2008 dat de groei ruimte op Schiphol beperkt is. Op termijn is verschuiving van niet-mainportgebonden vliegverkeer naar regionale luchthavens noodzakelijk. De luchthavens van Eindhoven en Lelystad komen hiervoor in aanmerking. Het kabinet en de Tweede Kamer hebben dit advies in zijn geheel overgenomen.

Vervolgens is de heer Alders gevraagd om onderzoek te doen naar het creëren van additionele luchthavencapaciteit op Eindhoven en Lelystad, voor in totaal 70.000 vluchten. Op 30 maart 2012



kwam de heer Alders met het advies voor de verdere ontwikkeling van luchthaven Lelystad. Dit advies is op 11 september 2012 overgenomen door het kabinet. Bij de opstelling van dit advies zijn de relevante regionale partijen en omgeving betrokken geweest.

Kern van het advies is dat Lelystad zich kan ontwikkelen als Twin-airport van Schiphol. De ontwikkeling zal gefaseerd plaatsvinden. In de eerste fase tot 2020 groeit luchthaven Lelystad tot 25.000 vliegtuigbewegingen. In de tweede fase na 2020 groeit de luchthaven tot 45.000 vliegtuigbewegingen. Belangrijke voorwaarden voor deze ontwikkeling zijn onder andere dat de luchtzijdige inpassing op orde is en er sprake is van een zorgvuldige regionale inpassing. Een goede landzijdige bereikbaarheid hoort hier bij.

Het rijk heeft toegezegd een MIRT-onderzoek naar de landzijdige bereikbaarheid uit te voeren.

1.4 Opzet van deze verkenning

In deze rapportage wordt de vraag beantwoord wat nodig is voor de realisatie van een Transferium Lelystad Zuid. De rapportage is opgesteld op basis van beschikbare gegevens uit eerdere onderzoeken en gesprekken die eerder met de diverse stakeholders zijn gevoerd.

Er heeft geen nieuw onderzoek plaatsgevonden. Consequentie hiervan is dat niet alles in detail is uitgewerkt. Soms zijn een aantal aannames gedaan.



2. Het begrip Transferium

Een Transferium is een overstappunt waar reizigers snel en eenvoudig kunnen overstappen van de ene op de andere vervoerwijze. Een Transferium draagt bij aan een toename van het openbaar vervoergebruik en een afname van het autogebruik. Bij Lelystad Zuid kan worden gedacht aan de overstap van de auto op de trein (en omgekeerd) en van de auto/trein op het vliegtuig.

De reiziger ervaart een overstap over het algemeen negatief. Het levert reistijdverlies op en onzekerheid, bijvoorbeeld over het halen van een aansluiting. Een reiziger is bereid over te stappen als de voordelen van het overstappen groter zijn dan de nadelen om met hetzelfde vervoermiddel verder te reizen. Reizigers kunnen bijvoorbeeld voordeel ervaren bij een overstap als zij hierdoor reistijdwinst boeken (langs de file, geen parkeerproblemen, sneller vervoermiddel) of kosten besparen (parkeerkosten). Door de nadelen van een overstap zoveel mogelijk te beperken, zal een reiziger eerder geneigd zijn over te stappen op een andere vervoerwijze. Concreet betekent dit dat de overstaptijd zo kort en aangenaam mogelijk moet zijn. Dit vraagt om een goed bereikbare locatie, korte loopafstanden en een hoogfrequente dienstregeling van het openbaar vervoer. Daarnaast is het wenselijk als er voorzieningen aanwezig zijn die het wachten veraangenamen.

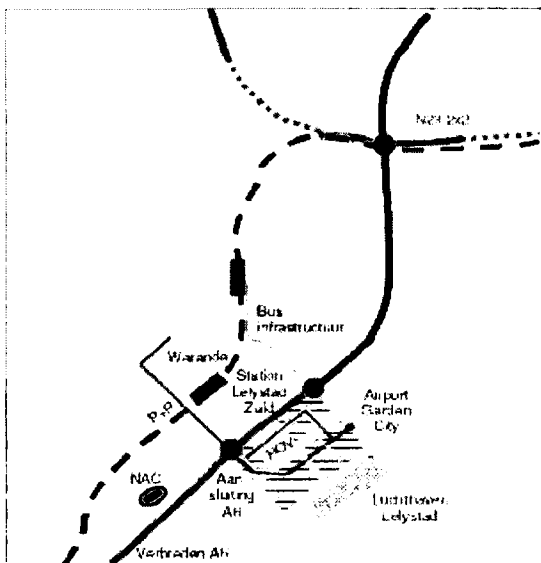
De term Transferium wordt gebruikt voor parkeerterreinen bij treinstations of hoogwaardige busverbindingen. Een Transferium beschikt vaak over extra voorzieningen die het de reiziger aantrekkelijk moeten maken gebruik te maken van een Transferium. Daarin onderscheid een Transferium zich van een P+R-terrein.

In Flevoland zijn de afgelopen jaren diverse P+R-terreinen gerealiseerd. In Almere zijn er P+R-terreinen bij de NS-stations Oostvaarders, Buiten en Muziekwijk en bij het busstation Almere 't Oor. Bij het nieuwe station Dronten wordt een P+R-voorziening aangelegd. De provincie Flevoland heeft financieel bijgedragen aan de realisatie van deze terreinen.

3. Transferium Lelystad Zuid

Lelystad is de enige gemeente langs het spoor in Flevoland, waar geen P+R-voorziening is. Rondom het station Lelystad Centrum zijn voldoende parkeervoorzieningen, maar vanwege de matige bereikbaarheid vanaf de A6 en het gegeven dat er betaald moet worden voor het parkeren, is dit station minder aantrekkelijk als P+R-locatie.

Het toekomstige station Lelystad Zuid heeft in potentie meer mogelijkheden, mits er een goede ontsluiting is. Dat betekent een korte, filevrije route vanaf de A6, een goed onderliggend openbaar vervoernetwerk en frequent openbaar vervoer (minimaal elk kwartier een verbinding in de belangrijkste richtingen).



Een Transferium Lelystad Zuid kan twee functies hebben:

1. Bieden van een overstap voor automobilisten op de A6 naar het openbaar vervoer;
2. Parkeervoorziening voor Lelystad Airport.

Afbeelding 1:
Ruimtelijke ontwikkeling van Lelystad



Om Lelystad Zuid deze functie te laten vervullen, dienen minimaal onderstaande investeringen te worden gedaan. Daarbij is aangegeven welke partij hier eerst verantwoordelijk voor is.

A. NS-Station Lelystad Zuid (incl. aanvullende voorzieningen)	NS, Prorail, IenM
B. Voldoende parkeerplaatsen (parkeergarage)	Luchthaven, Lelystad
C. Lokale en regionale verbindingswegen	Lelystad, Flevoland
D. Nieuwe aansluiting op de A6	Rijkswaterstaat
E. Verbreding A6 (Almere - Lelystad)	Rijkswaterstaat
F. Busstation Lelystad Zuid	Flevoland, Lelystad
G. (H)OV-verbinding	Flevoland, Lelystad
H. In- en uitcheckvoorzieningen op het station	Luchthaven Lelystad

In de navolgende paragrafen volgt een nadere uitwerking van de benodigde investeringen. Uit bovenstaand overzicht blijkt dat er veel moet gebeuren, alvorens het Transferium Lelystad Zuid gerealiseerd kan worden. Bovendien zijn er veel verschillende partijen bij betrokken. Al deze partijen hebben zitting in de Stuurgroep Bereikbaarheid Zuidelijk Lelystad.

A. Realisatie station Lelystad Zuid

De realisatie van een nieuw station Lelystad Zuid aan de Flevolijn is een eerste voorwaarde voor de ontwikkeling van het Transferium. In het verleden zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de haalbaarheid van dit station. Zowel NS (2009) als het adviesbureau Oranjewoud (2011) hebben geconcludeerd dat op de korte termijn een station Lelystad Zuid niet haalbaar is. Om het station rendabel te exploiteren met sprinters zijn minimaal 2000 in- en uitstappers nodig. Pas op het moment dat de woonwijk Warande bijna voltooid is, wordt dit aantal reizigers gehaald. Op basis van de woningbouwprognoses van de gemeente Lelystad gaat NS er vanuit dat dit station rond 2025 in gebruik kan worden. De bediening van het station zal gebeuren door de sprinters Zwolle - Amsterdam, die in een halfuursdienst rijden.

Voor een intercitystop is een veelvoud aan reizigers nodig. Ter indicatie, het huidige station Lelystad Centrum heeft 11.000 in- en uitstappers per dag en behoort daarmee tot de kleinere stations in Nederland waar intercity's stoppen.

Prorail heeft aangegeven dat er vanuit het oogpunt van capaciteit geen bezwaren zijn tegen een nieuw station Lelystad Zuid. Met andere woorden, een station Lelystad Zuid past in de dienstregeling.

In de gebiedsgerichte verkenning bereikbaarheid Lelystad Zuid (2010) is verkend welke ontwikkelingen bij kunnen dragen aan een eerdere openstelling van het station Lelystad Zuid. Geconcludeerd is dat een grote publiekstrekker in de nabijheid van het station bij zou kunnen dragen aan een snellere ontwikkeling van het station. Zo lang deze er niet is, is NS niet bereid te stoppen op Lelystad Zuid en zal Prorail niet investeren in een nieuw station.

Een verdere ontwikkeling van de luchthaven heeft nauwelijks invloed op het aantal treinreizigers. Voor de reiziger ligt het meer voor de hand om via Lelystad Centrum te reizen. Dit station heeft straks goede verbindingen in meerdere richtingen (6x per uur naar de Randstad en 4x per uur naar Zwolle). ,terwijl Lelystad Zuid 2x per uur wordt aangedaan door een sprinter (2x per uur naar Zwolle en 2x per uur naar Amsterdam).

Aangezien de afstand (en daarmee de reistijd) van Lelystad Centrum naar de luchthaven nauwelijks langer is dan de afstand van het station Lelystad Zuid naar de luchthaven, zullen reizigers een voorkeur hebben om te reizen via Lelystad Centrum.



Werkwijze realisatie nieuw station

Bij de realisatie van een nieuw station zijn verschillende partijen betrokken. Over het algemeen is het zo dat regionale overheden een aanvraag indienen voor een nieuw station. NS toetst deze aanvraag op vervoerwaarde en Prorail of een nieuw station inpasbaar is in de dienstregeling. Als zowel NS als Prorail in kunnen stemmen met een nieuw station kan hiervoor een aanvraag bij het Ministerie van IenM worden ingediend. Het Ministerie zal de aanvraag beoordelen en op basis hiervan besluiten om al dan niet geld beschikbaar te stellen. De bijdrage van het Ministerie is in principe voldoende om een 'basisstation' te realiseren. Voor aanvullende voorzieningen zal financiering van derden moeten worden gevonden.

De betrokken overheid is verantwoordelijk voor het inrichten van de stationsomgeving.

Voor de beeldvorming: Almere Oostvaarders is een voorbeeld van een basisstation. De meest relevante voorzieningen zijn aanwezig. Er is echter geen perronoverkapping en ook wachtruimtes, toiletten, horecavoorzieningen e.d. ontbreken.

Een eventueel eerdere opening van een station is voor NS in sommige gevallen bespreekbaar. De tekorten in exploitatie dienen dan door andere partijen gedragen te worden. Voorwaarde is dat er zicht moet zijn op een rendabele exploitatie binnen een aantal jaar.

De kosten van een basisstation bedragen ca. € 8 mln,-.

Indien er bij het station Lelystad Zuid een Transferium komt, zijn er aanvullende voorzieningen nodig om het wachten en de overstap te veraangemen. Gedacht kan worden aan (verwarmde) wachtruimtes, horecavoorzieningen, een perronkap, liften e.d. De kosten hiervan zijn niet bekend, maar bedragen, afhankelijk van de exacte invulling al snel enkele miljoenen.

B. Parkeervoorzieningen

Een belangrijk kenmerk van een Transferium is dat er voldoende parkeerplaatsen zijn om aan de vraag te kunnen voldoen. Op het moment dat een automobilist er niet zeker van is dat hij in de nabijheid van het station kan parkeren, zal hij doorrijden.

Het Transferium Lelystad Zuid kent twee doelgroepen:

- de automobilist die wil overstappen op de trein
- de luchthavenreiziger die zijn auto parkeert, incheckt op het station en per bus naar de luchthaven wordt vervoerd.

Automobilist die overstapt op trein

De omvang van de eerste groep wordt geraamd op zo'n 900 a 1000 automobilisten. Het merendeel daarvan is woonachtig in Lelystad. Gemiddeld maakt zo'n 8% van de treinreizigers gebruik van de auto als vervoersmiddel. Omgerekend naar Lelystad betekent dit dat ca. 700 mensen met de auto naar het station komen. Aangezien het parkeren bij het station Lelystad Centrum betaald is, wordt verwacht dat het merendeel van de reizigers, de auto bij Lelystad Zuid zal parkeren.

Het aantal automobilisten uit het Noorden (noordelijke provincies en Noordoostpolder) dat bereid is over te stappen op de trein is in eerdere onderzoeken geraamd op maximaal 300 per dag.

Bij bovenstaande aantallen is uitgegaan van gratis parkeergelegenheid, een goede aansluiting op de A6 en een hoogfrequente en snelle treinverbinding. Het betreft dus een positieve raming. De invoering van betaald parkeren of een bediening met uitsluitend sprinters zal leiden tot een lagere parkeerbehoefte.

Luchtreiziger die auto wil parkeren

Het aantal parkeerplaatsen dat nodig is bij een luchthaven met 4,5 miljoen reizigers wordt geraamd op ca. 10.000 a 12.000 parkeerplaatsen. De luchtreiziger zal bij voorkeur direct bij de terminal willen parkeren. In de plannen van de luchthaven wordt ook voorzien in parkeerplaatsen bij de terminal.



Het is mogelijk te sturen in de parkeerstromen en parkeerbehoefte. Een belangrijk sturingsmiddel is de prijs. Hoe hoger de prijs voor een bepaalde parkeerplek des te meer de automobilist geneigd zal zijn uit te wijken naar een ander parkeerterrein of een ander vervoermiddel.

Op dit moment is niet bekend welk parkeerbeleid bij Lelystad Airport gevoerd gaat worden.

Aangenomen is dat de tarieven voor parkeren niet al te hoog zullen liggen, om daarmee de aantrekkelijkheid van de luchthaven te vergroten. Bovendien is er in de omgeving zo veel ruimte aanwezig, dat er vooralsnog geen schaarste hoeft te zijn aan parkeerruimte.

De hoeveelheid parkeerplaatsen die bij een Transferium Lelystad Zuid gerealiseerd moeten worden voor de luchthaven hangt van diverse factoren af. De belangrijkste zijn het aantal parkeerplaatsen bij de terminal, het parkeerbeleid op het luchthaventerrein en de verbinding tussen het transferium en de luchthaven. Automobilisten zullen actief gestuurd moeten worden naar het Transferium, anders kiezen zij voor parkeren bij de terminal. Sturing wordt gegeven door een restrictief parkeerbeleid op het luchthaventerrein en het aantrekkelijk maken van parkeren op het transferium. Dat kan door lagere tarieven te hanteren voor het parkeren en aanvullende diensten (bijvoorbeeld in- en uitchecken op het Transferium).

Wil het Transferium daadwerkelijk een rol spelen voor de luchthaven dan zal hier een substantieel deel van de parkeerbehoefte van de luchthaven opgevangen moeten worden. Het gaat dan al snel om enkele duizenden parkeerplaatsen.

Dit betekent dat parkeren niet op maaiveld plaats zal vinden, maar dat er parkeergarages moeten komen. Dit vraagt om een investering van vele tientallen miljoenen euro's.

Kanttekening

Voor de vervoerwaarde van station Lelystad Zuid is de bouw van grote parkeergarages ten behoeve van de luchthavenbezoekers rondom het station niet gunstig. Het parkeerterrein levert niet veel nieuwe treinreizigers op. Voor de exploitatie van het station zijn kantoren en woningen in de directe nabijheid belangrijker. Deze functies leveren treinreizigers op.

C. Lokale en regionale verbindingswegen station - A6 - luchthaven

Het toekomstig station Lelystad Zuid ligt nu nog in het landelijk gebied van de gemeente Lelystad. Er is nog nauwelijks infrastructuur aanwezig. In de plannen van de gemeente Lelystad is rekening gehouden met de aanleg van de Warandedreef. Deze dreef gaat lopen rond de nieuwe woonwijk Warande. Op termijn wordt deze dreef doorgetrokken over de Lage Vaart naar de A6 en verder richting het bedrijventerrein OMALA en de luchthaven.

De realisatie van de onderliggende infrastructuur is een voorwaarde voor het functioneren van het Transferium. De kosten voor deze infrastructuur (Warandedreef + nieuwe verbinding naar de luchthaven) wordt geraamd op € 15 a € 20 mln,-.

D. Nieuwe aansluiting op de A6

Voor de bereikbaarheid van het Transferium is een aansluiting Lelystad Zuid op de A6 essentieel. In het kader van de verkenning Bereikbaarheid Zuidelijk Lelystad is hier onderzoek naar gedaan. Geconcludeerd is dat een nieuwe aansluiting Lelystad Zuid leidt tot een betere verdeling van het verkeer over het gemeentelijk en provinciaal wegennet. Met name de Larserweg (N302) en Larserdreef worden ontlast door een nieuwe aansluiting. Daar staat tegenover dat de afwikkeling van het verkeer op de A6 met name in de spits slechter wordt. De A6 is niet goed in staat het verkeer te verwerken. Rijkswaterstaat gaat daarom pas akkoord met een nieuwe aansluiting als ook de capaciteit van de A6 wordt vergroot (zie E).

De kosten voor een nieuwe aansluiting zijn geraamd op € 15 mln,-.

E. Capaciteitsuitbreiding A6 (Almere - Lelystad)

De capaciteit van de A6 (Almere - Lelystad) is vrijwel volledig benut. In de avondspits treedt er geregeld filevorming op voor de aansluiting Lelystad. Berekeningen van het Ministerie tonen aan dat rond 2020 het knelpunt groter is geworden, zowel in de avond- als de ochtendspits. Tot 2023 heeft het rijk geen middelen beschikbaar om hier maatregelen te nemen.

Het is niet bekend welke kosten met deze capaciteitsuitbreiding gemoeid zijn.



F. Busstation

Bij het Transferium zal een busstation moeten komen, waar reizigers comfortabel kunnen overstappen op de bus. Dat vereist minimaal een overdekte wachtgelegenheid en actuele reisinformatie. Om reizigers te verleiden hier over te stappen verdient de uitstraling extra aandacht.

De kosten van een nieuw busstation bedragen circa € 0,5 mln.

G. OV-verbinding

Uitgangspunt is dat er een goede busverbinding is tussen het station (Centrum of Zuid) en de luchthaven. Deze bus rijdt minimaal 4x per uur en bedient naast de luchthaven ook het bijbehorende bedrijventerrein. Bij 4,5 miljoen reizigers is de vervoerwaarde voldoende groot voor een kwartierfrequentie.

Alternatief is om besloten busvervoer in te zetten naar de luchthaven. De bussen sluiten direct aan op de vluchten en zijn alleen bedoeld voor de passagiers van de vliegtuigen. Wanneer gekozen wordt voor in- en uitchecken bij het Transferium Lelystad Zuid is dit zelfs een voorwaarde, omdat het niet de bedoeling is dat ingecheckte reizigers en reguliere OV-reizigers in één bus zitten. Voordeel is dat er beter maatwerk geleverd kan worden door de vliegtuigmaatschappijen. De bus rijdt op het moment dat er vraag is.

Nadeel is dat werknemers naar de bedrijventerreinen niet met deze bussen mee kunnen. Er zal dan separaat alsnog een OV-verbinding moeten worden geboden. Hier zitten minder reizigers in, waardoor de frequentie lager zal liggen en de kostendekkingsgraad minder zal zijn.

De exploitatiekosten van een nieuwe busverbinding zijn afhankelijk van het aantal reizigers, de frequentie en de rijtijd van de bus. Hierover zijn geen gegevens beschikbaar.

H. In- en uitcheckvoorzieningen (*optioneel*).

Het Transferium heeft alleen betekenis voor de luchthaven als reizigers voordeel hebben om hier hun auto te parkeren en verder te reizen met de bus. Liever parkeren zij in de directe nabijheid van de terminal, zodat ze niet eerst over hoeven te stappen op de bus.

Wanneer reizigers op het Transferium kunnen in- en uitchecken wordt een belangrijk nadeel van de overstap weggelaten. Reizigers kunnen hun tijd hier nuttig besteden. Dit leidt wel tot hogere kosten voor de luchthaven, omdat er op twee locaties in- en uitcheckvoorzieningen moeten worden gerealiseerd, inclusief de beveiliging die hierbij hoort. Ook zal er scheiding aan gebracht moeten worden in regulier openbaar vervoer en besloten vervoer (voor de reizigers die zijn ingecheckt). Dit komt de exploitatie van het openbaar vervoer niet ten goede.

De luchthaven is hier geen voorstander van. Het leidt tot versnippering van voorzieningen en hogere kosten.

Het is niet bekend wat in- en uitcheckfaciliteiten op station Lelystad Zuid kosten.

4. Fasering

In de Stuurgroep Bereikbaarheid Zuidelijk Lelystad hebben de meest betrokken partijen eind 2011 geconcludeerd dat een ontsluiting van de luchthaven via de bestaande infrastructuur voor de korte termijn de beste optie is. Daarom wordt er in 2013/2014 € 10 mln geïnvesteerd in het verbeteren van de aansluiting van Lelystad op de A6.

In het kader van de Hanzelijn is het station Lelystad Centrum onlangs uitgebreid.

Op het moment dat de luchthaven tot ontwikkeling komt, realiseert de luchthaven voldoende parkeerplaatsen op het luchthaventerrein. Reizigers kunnen hier in de nabijheid hun auto parkeren. De parkeerterreinen krijgen een aansluiting op de Larserweg (N302), waardoor een goede bereikbaarheid gegarandeerd is.

De openbaar vervoerontsluiting loopt via het station Lelystad Centrum, waar vandaan straks 6 treinen per uur naar Amsterdam vertrekken en 4 treinen per uur naar Zwolle, waaronder de



intercities Groningen - Den Haag en Lelystad - Amsterdam CS.

De busverbinding (stadsdienst) groeit mee met de ontwikkeling (vervoervraag) van de luchthaven en het bedrijventerrein. In een eerste fase kan daarbij maatwerk worden geleverd. Dit houdt in dat de dienstregeling van de bus aansluit op de aankomst en vertrektijden van de vliegtuigen.

Wanneer het aantal vluchten toeneemt, kan deze verbinding omgebouwd worden tot een frequent rijdende HOV-verbinding. Deze busverbinding kan gebruik maken van de bestaande infrastructuur. Bij kruispunten zal de bus prioriteit kunnen krijgen op het overige verkeer. Hierdoor neemt de snelheid en betrouwbaarheid van de verbinding toe.

Uit eerdere studies blijkt dat de capaciteit van de A6 (Almere - Lelystad) en de aansluiting Lelystad op de A6 op termijn tekort schiet. De minister heeft toegezegd op korte termijn een MIRT-onderzoek te willen starten, waarbij de problemen en oplossing in beeld worden gebracht.

5. De investeringskosten

De realisatie van een Transferium Lelystad Zuid op korte termijn vraagt om forse investeringen. In het gebied zijn nog nauwelijks voorzieningen aanwezig. De investeringskosten van al deze voorzieningen (station, ontsluitende infrastructuur, parkeervoorzieningen) gaan al snel richting de € 200 mln,-.

Het is echter niet reëel deze kosten alleen toe te rekenen aan het Transferium. Veel van deze voorzieningen zijn op termijn nodig om de woonwijk Warande, de luchthaven, het bedrijventerrein OMALA en Noord Nederland goed te ontsluiten. Deze investeringen zijn echter voorzien in de periode 2020 - 2030. De middelen hiervoor zijn nog niet opgenomen in de begrotingen van de verschillende partijen.

6. Conclusie

Zonder de kosten volledig in beeld te hebben, is het al wel mogelijk conclusies te trekken:

1. *Op dit moment is de tijd niet rijp voor de ontwikkeling van een Transferium Lelystad Zuid.* Dit vraagt om grote investeringen, terwijl de vraag nog onvoldoende aanwezig is.
2. *De toegevoegde waarde van een Transferium Lelystad Zuid is beperkt.* In de eerste fase kan beter worden ingezet op een verbinding tussen de luchthaven en het bestaande station Lelystad Centrum. Door hier massa te creëren, neemt de haalbaarheid van hoogwaardig openbaar vervoer toe. Bovendien parkeren reizigers hun auto liever in de directe nabijheid van de luchthaven. Er is op dit moment geen reden om te veronderstellen dat dit in de toekomst niet mogelijk zal zijn. Realisatie van een Transferium Lelystad Zuid met een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding naar de luchthaven leidt tot een versnippering van vervoerstromen en daardoor kwalitatief mindere verbindingen.
3. *Ook bij een ontwikkeling van de luchthaven tot 45.000 vluchten is het de vraag of Lelystad Zuid een functie kan vervullen in de ontsluiting van de luchthaven.* De reizigersaantallen zijn dan nog onvoldoende om een tweede intercitystop in Lelystad te rechtvaardigen. Als er alleen sprinters stoppen op Lelystad Zuid is station Lelystad Centrum aantrekkelijker voor de luchthavenreizigers, omdat hier meer treinen stoppen, waaronder de intercities naar Noord Nederland en de Randstad.
4. *Bij de ontwikkeling van een Transferium zijn veel partijen betrokken.* Andere partijen hebben aangegeven niet bereid te zijn op dit moment te investeren in een Transferium. Dit is geconcludeerd in de Stuurgroep Bereikbaarheid Zuidelijk Lelystad van oktober 2011. Belangrijke partijen zijn NS (opname Lelystad Zuid in de dienstregeling), Prorail (realisatie station en capaciteitstoedeling), Lelystad Airport (parkeervoorziening, eventuele in- en uitcheckvoorzieningen), Ministerie van IenM (investeren in nieuw station, aansluiting Lelystad



Zuid op de A6, verbreding A6), gemeente Lelystad (aanleg lokale infrastructuur, inrichting stationsomgeving, realisatie busstation).

Op het moment dat de nieuwe aansluiting op de A6 wordt gerealiseerd en de gemeente Lelystad de onderliggende infrastructuur heeft gerealiseerd, komt een P+R-voorziening in beeld (niet voor 2020). Of deze parkeervoorziening een rol voor de luchthaven kan spelen, is afhankelijk van de verdere ontwikkeling van de luchthaven en met name het parkeerbeleid rondom de luchthaven.

7. Vervolg

Dit voorjaar heeft de heer Alders advies uitgebracht over de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport. Daarbij heeft hij ook aandacht gevraagd voor de landzijdige ontsluiting van de luchthaven. Door de minister wordt dit opgepakt door een MIRT-onderzoek te starten. Hierover zal de regio in het MIRT-najaarsoverleg (november 2012) concrete afspraken met de minister maken. De resultaten van dit onderzoek kunnen in 2013 beschikbaar zijn.

Het MIRT-onderzoek moet meer inzicht geven in de te verwachten verkeersstromen en de problemen die er ontstaan. Tevens zal het onderzoek inzicht moeten geven in de gewenste maatregelen (al dan niet verbreden van de A6, al dan niet nieuwe aansluiting Lelystad Zuid). Tot op heden heeft het rijk nog geen middelen gereserveerd voor de landzijdige ontsluiting van luchthaven Lelystad. Het onderzoek naar de landzijdige bereikbaarheid, zullen in beeld brengen welke maatregelen genomen moeten worden, welke middelen hiervoor nodig zijn en op welk moment de investeringen gedaan moeten worden. Uitgangspunt hierbij moet zijn dat voor de ontwikkeling van de luchthaven een goede landzijdige bereikbaarheid gewaarborgd is.