

Bijlage 1

Afspraken Bestuurlijk Overleg Landzijdige bereikbaarheid Luchthaven Lelystad.

10 Maart 2014.

Aanleiding

1. Eind 2014 wordt het luchthavenbesluit voor Lelystad Airport genomen.
2. Een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van de luchthaven is een goede bereikbaarheid.
3. Alders stelt in zijn advies (Advies Lelystad Airport, 30 maart 2012) dat de bereikbaarheid gelijke tred moet houden met de ontwikkeling van de luchthaven. Het kabinet heeft dit advies overgenomen (11 september 2012, IENM/BSK-2012/163038).
4. Eind 2012 is daarom besloten tot het uitvoeren van een MIRT-onderzoek naar de bereikbaarheid van de luchthaven. Dit onderzoek is gezamenlijk door regio, rijk en het bedrijfsleven uitgevoerd.
5. Het MIRT-onderzoek sluit aan bij de doelen en visie over de bereikbaarheidsagenda zoals verwoord in de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu aan de provincies en stadsregio's van 23 april 2013 (IenM/BSK-2013/65497).
6. Met dit onderzoek is inhoud gegeven aan werkstroom 7 in het proces van de Alderstafel.
7. In 2022 komt de verbreding van de A6 gereed (project Schiphol – Amsterdam – Almere (SAA)). De A6 zal dan ter hoogte van Almere bestaan uit twee hoofdrijbanen en twee parallelrijbanen (4x2). Tussen Almere Buiten -Oost en Lelystad heeft de A6 dan 2x2 rijstroken.
8. In 2022 wordt in Almere de Floriade gehouden die vele binnen- en buitenlandse bezoekers zal trekken.

Onderzoeksresultaten van het MIRT-onderzoek Landzijdige bereikbaarheid Luchthaven Lelystad

1. De bereikbaarheid van Lelystad (Airport) voldoet niet aan de streefwaarden zoals vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (RC 2020). In de spits schiet de capaciteit van A6 (Almere – Lelystad) ook zonder de ontwikkeling van de luchthaven te kort.
2. In de avondspits treedt er filevorming op bij Almere, waar het aantal rijstroken terug gaat van 4 naar 2 (na realisatie SAA). De reistijdfactor in de avondspits is groter dan 1,5.
3. In de ochtendspits kan het verkeer vanuit Lelystad de A6 niet goed op. Hierdoor ontstaat congestie op het onderliggend wegennet (Larserdreef/-weg).
4. Als de A6 tussen Almere en Lelystad wordt verbreed naar 3 rijstroken, verplaatst het knelpunt zich naar de kruispunten op de Larserweg, onder aan de A6. De vertraging op het onderliggend wegennet loopt dan op de drukste momenten op tot 12 à 15 minuten. Ook de busdienst tussen luchthaven en station krijgt dan te maken met deze vertraging.
5. Een nieuwe halve aansluiting Lelystad Airport (alleen toegankelijk vanuit en naar de richting Almere) verlicht de problematiek op het onderliggend wegennet en verbetert daarmee de bereikbaarheid van de luchthaven.
6. De halve aansluiting is al effectief ook zonder verbreding van de A6 tussen Almere en Lelystad.
7. Als de A6 wordt verbreed is deze aansluiting noodzakelijk om te voorkomen dat het verkeer bij de huidige aansluiting geheel vastloopt.
8. Verbreding van de A6 tussen Almere en Lelystad is pas zinvol op het moment dat ook de A6 bij Almere in het kader van SAA is verbreed. Dit is in 2022 het geval.
9. Bovenstaande knelpunten zijn al aanwezig bij een laag groeiscenario, zonder ontwikkeling van de luchthaven. Bij een hoger groeiscenario neemt de problematiek verder toe.
10. Naast bovengenoemde punten, wordt er in Flevoland congestie verwacht op de N305 (Gooiseweg) en de N307 (Roggebot). Deze routes worden nauwelijks gebruikt voor verkeer naar de luchthaven. Alleen bij calamiteiten vormen deze routes een alternatief.
11. De treinverbinding naar station Lelystad Centrum is met intercityverbindingen naar verschillende landsdelen op orde.

12. Uit het onderzoek blijkt dat het niet zinvol is om een station Lelystad Zuid te openen voor bediening van de Luchthaven. Een eventueel nieuw station Lelystad Zuid zal namelijk de status krijgen van een sprinterhalte, omdat twee stations met een IC-status op korte afstand van elkaar onwerkbaar is. Ten opzichte van Lelystad Centrum levert deze sprinterhalte geen concurrerende reistijden op vanwege vergelijkbare afstand tot het vliegveld.
13. De huidige frequentie van de bus van 1x per uur is onvoldoende.
14. De doorstroming en betrouwbaarheid van OV-verbinding tussen station Lelystad Centrum en de Luchthaven Lelystad via de bus staat onder druk.
15. Mobiliteitsmanagement kan het bereikbaarheidsprobleem van de Luchthaven Lelystad verlichten, maar niet oplossen.

Afspraken gemaakt in bestuurlijk overleg tussen regio en rijk:

1. Er wordt gestreefd naar een gefaseerde aanpak om de bereikbaarheid van Luchthaven Lelystad te verbeteren. Daartoe worden verschillende maatregelen verder uitgewerkt en verkend. Daarbij zal zoveel mogelijk volgens de nieuwe aanpak van “Meer Bereiken” gewerkt worden.
2. Rijk en regio pakken gezamenlijk de verdere uitwerking van mobiliteitsmanagement op. Ze gaan hiertoe in overleg met de luchthaven en Ontwikkeling Maatschappij Airport Lelystad Almere N.V. (OMALA). Dit zal gebeuren vóór 2017, zodat eventuele maatregelen vanaf de start van de luchthaven geïmplementeerd kunnen worden. De provincie neemt hiertoe het initiatief. De maatregelen worden gefinancierd binnen het lopende programma Beter Benutten Metropoolregio Amsterdam.

In het algemeen geldt dat mobiliteitsmaatregelen pas effectief kunnen zijn op het moment dat de reiziger een knelpunt ervaart of bij veranderende omstandigheden in de mobiliteit van de reiziger. Op het moment dat de A6 tot Almere is verbreed ontstaat een knelpunt op de A6 (Lelystad – Almere) en zijn mobiliteitsmaatregelen hier mogelijk effectief. Mogelijk is ook het moment dat verkeershinder optreedt als gevolg van de uitvoering van werkzaamheden in het kader van SAA de inzet van mobiliteitsmaatregelen effectief. Het initiatief hiertoe ligt bij Rijkswaterstaat.
3. Rijk en regio zijn verantwoordelijk voor een goede aansluiting van openbaar vervoerreizigers naar en van de terminal op de luchthaven. Gegeven de onderzoeksresultaten, wordt afgezien om vanaf een nieuwe sprinterhalte Lelystad Zuid de luchthaven te bedienen.
4. Mede daarom achten rijk en regio zich samen verantwoordelijk voor een goede openbaar vervoerverbinding van station Lelystad Centrum naar de terminal op de luchthaven. Het Rijk is verantwoordelijk voor de voorzieningen in het station. De regio is verantwoordelijk voor de busverbinding van het station naar de luchthaven. Hierover nemen partijen de volgende besluiten:
 - a. De regio reserveert een bedrag van € 4 miljoen (inclusief BTW) voor de volgende investeringen in het openbaar vervoer, welke zijn gerealiseerd bij de opening van de luchthaven (2017):
 - een kwalitatief hoogwaardige en herkenbare haltevoorziening voor de luchthaven bij station Lelystad Centrum;
 - een kwalitatief hoogwaardige haltevoorziening bij de luchthaventerminal, met goede reisinformatie, uitleg over het OV-systeem, kaartverkoop en een beschutte wachtruimte;
 - verbetering van de doorstroming van het busverkeer op de Middenweg en het noordelijk deel van de Middendreef.
 - b. De regio reserveert vanaf de opening van de luchthaven een bedrag van € 220.000 per jaar voor het verhogen van de frequentie van het openbaar vervoer van het station naar de luchthaven. De basisfrequentie gaat uit van een halfuursdienst vanaf een half uur voor de eerste vliegbeweging op de luchthaven tot een uur na de laatste vliegbeweging op de luchthaven. Daar waar nodig wordt de frequentie aangepast op vraag en aanbod.
 - c. De regio zal in gesprek met de luchthaven gaan over de wijze waarop de OV-verbinding gestalte krijgt (haltevoorzieningen, bijdrage in de exploitatie, en dergelijke)
 - d. Het Rijk draagt er zorg voor, dat bij opening van de luchthaven in het station een goede verwijzing is van de treinen naar de halteplaats voor de bus naar de luchthaven.

- e. Rijk en regio spreken af de ontwikkeling van de reistijd voor de OV-reiziger van het moment van het uitstappen uit de trein tot het binnenlopen van de terminal op het luchthaventerrein te monitoren en opnieuw in gesprek te gaan over eventuele maatregelen wanneer de reiziger structureel meer dan 5 minuten vertraging oploopt als gevolg van een belemmering bij de stijgpunten op het station of de doorstroming van de bus op de route van het station naar de luchthaven v.v.
- 5. Rijk en regio starten een verkenning naar een halve aansluiting Lelystad Airport en de verbindingsweg naar de luchthaven.

Het rijk reserveert een bedrag van € 16 miljoen (inclusief BTW) voor de halve aansluiting.

De regio financiert de verbindingsweg en reserveert hiervoor € 14,5 miljoen (inclusief BTW). Dit bedrag is opgebouwd uit € 10,3 miljoen voor de verbindingsweg en € 4,2 miljoen voor het gedeelte tussen de toegang tot de luchthaven en de N302. Op 3 oktober 2013 hebben de gemeente Lelystad, de provincie Flevoland, Lelystad Airport en OMALA hierover een intentieovereenkomst gesloten.

De ambitie is om deze halve aansluiting en de verbindingsweg gerealiseerd te hebben bij de start van de exploitatie van Lelystad Airport als reizigersluchthaven.

- 6. De gemeente Lelystad draagt zorg voor de noodzakelijke ruimtelijke procedures voor de halve aansluiting. De halve aansluiting zal zodanig worden vormgegeven, dat een verbinding met de Warandedreef op enig moment in de toekomst mogelijk is. Als de regio in de toekomst middels de Warandedreef het onderliggend wegennet wil laten aansluiten op de rijksweg A6, dan zal het Rijk daar medewerking aan verlenen.
- 7. Als wordt besloten tot het verbinden van de Warandedreef aan de aansluiting Lelystad Airport, dan zal de regio (gemeente en/of provincie) te zijner tijd alsnog een bijdrage van 50% van de kosten van de aansluiting, verminderd met 3% voor ieder jaar na 2017 dat de regio geen profijt heeft gehad van deze aansluiting.
- 8. Het Rijk start een verkenning naar de verbreding van de A6 tussen Almere Buiten-Oost en Lelystad naar 2x3 rijstroken en reserveert een bedrag van € 35 miljoen (inclusief BTW) om deze verbreding mogelijk te maken.
De intentie is om de verbrede weg zo snel mogelijk na 2022 open te stellen, volgend op verbreding van de A6 tussen Knooppunt Muiderberg en Almere (als onderdeel van SAA). Belangrijk onderdeel van de verkenning is het opstellen van een planning vanwege een mogelijke koppeling met groot onderhoud aan de A6 en de tijdige beschikbaarheid van de financiële middelen.
- 9. Rijk en regio treden in overleg over de voorbereiding (de kwartiermakerfase) en trekkerschap van de verkenningsfase voor de verschillende maatregelen. Daarbij zal worden bezien of het mogelijk is om één gezamenlijke verkenning te starten.
- 10. Bovenstaande afspraken zullen verder worden uitgewerkt in een bestuursovereenkomst tussen gemeente Lelystad, Provincie Flevoland en het ministerie van IenM. Ondertekening door gemeente en provincie geschiedt na instemming van raad en staten.
- 11. Voorwaarde voor het nemen van de daadwerkelijke investeringbeslissingen, gebaseerd op de resultaten van de verkenning(en), is een positief luchthavenbesluit.