

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu  
mevrouw W.J. Mansveld  
Postbus 2091  
2500 EX Den Haag

Telefoonnummer  
0320-284770

Briefnummer  
AR.2014.044

Uw schrijven d.d.  
--

Lelystad d.d.  
2 april 2014

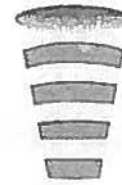
Betreft: Aanvraag Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Geachte mevrouw Mansveld,

Hierbij willen wij u als vervolg op onze brief van 29 juli 2013 waarin wij ons voornemen om een aanvraag voor een luchthavenbesluit voor te bereiden kenbaar hebben gemaakt, verzoeken voor Lelystad Airport een Luchthavenbesluit te nemen zoals bedoeld in artikel 8.70, eerste lid, van de Wet luchtvaart. Het luchthavenbesluit dient - op jaarbasis - ruimte te bieden aan 45.000 vliegtuigbewegingen niet mainport-gebonden verkeer van het type Boeing 737 en Airbus 320 of daarmee te vergelijken vliegtuigtypen, een beperkt aantal onderhoudsvluchten, zakelijke vluchten met kleinere straalvliegtuigen, helikoptervluchten en een beperkt deel klein (les)verkeer. Daarvoor is verlenging en verbreding van de huidige start- en landingsbaan noodzakelijk als ook de aanleg van bijbehorende rijbanen, platform en terminal. De start- en landingsbaan dient een landingslengte van 2100 meter te hebben en een startlengte van 2400 meter en dient te worden opengesteld van 06:00 uur tot 23:00 uur met een extensie tot 24:00 voor onvoorziene omstandigheden. Als onderbouwing van het Luchthavenbesluit zijn een Ondernemingsplan opgesteld alsmede een MER onderzoek uitgevoerd. Beide documenten treft u als bijlage aan bij deze aanvraag.

### **Onze ambitie**

Gegeven de afspraken aan de Alderstafel van Lelystad en de reactie van het kabinet n.a.v. het Aldersadvies wil Lelystad Airport zich ontwikkelen tot 'Twin-Airport' van de mainport Schiphol met een groeiend netwerk van verbindingen met toeristische steden en regio's in Europa en de overige landen rond de Middellandse Zee met focus op het niet-mainportgebonden verkeer. Op basis van een attractief palet aan faciliteiten en diensten, concurrerende tarieven en financiële prikkels wil Lelystad Airport reizigers, luchtvaartmaatschappijen en bedrijven aantrekken. Daarnaast wil de luchthaven voldoende ruimte bieden voor de overige luchtvaartactiviteiten en zich ontwikkelen als regionaal centrum voor Business Aviation, MRO-activiteiten, (vlieg-) opleidingen en recreatieve luchtvaart. Lelystad Airport levert zo een bijdrage aan de werkgelegenheid, het vestigingsklimaat en de economische kracht van de regio. De huidige locatie van Lelystad Airport en oriëntatie van de start- en landingsbaan zijn daarbij uitgangspunt.



***Relatie afspraken over de ontwikkeling van de mainport Schiphol en start van de operatie op Lelystad Airport***

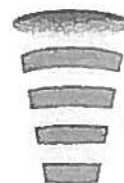
De economische ontwikkeling van de mainport Schiphol is van vitaal belang voor Nederland. Om het maatschappelijk draagvlak voor de selectieve groei van de mainport te behouden, is conform de afspraken die hierover zijn gemaakt aan de Alderstafel van Schiphol in 2008, de gefaseerde ontwikkeling van Lelystad Airport nodig als alternatieve capaciteit voor niet-mainportgebonden verkeer. Ter ondersteuning van de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol hebben wij vervolgens aan de Alderstafel Lelystad in 2012 afspraken gemaakt over de inzet van Lelystad Airport ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol.

Gezien de huidige verwachtingen over de groei van Schiphol en de afspraken die zijn gemaakt over de volgtijdigheid van ontwikkeling van de regionale capaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol, zal Lelystad Airport, na een opstartfase, volledig operationeel dienen te zijn enkele jaren voordat op Schiphol de aan de Alderstafel van Schiphol afgesproken grenzen aan de capaciteit zijn bereikt. Om dat te bereiken zullen de bouwactiviteiten voor de nieuwe luchthaveninfrastructuur zodanig worden gepland dat opening per 2018 mogelijk is, waarbij randvoorwaardelijk is dat tijdig alle wettelijke en planologische formele procedures met succes zijn doorlopen. Eerdere opening achten wij niet realistisch gezien de tijd die, vanaf het moment dat het luchthavenbesluit is genomen, nodig is voor het aanbestedingstraject, de aanleg en de bouw van de start- en landingsbaan, rijbanen, platform, terminal en autoparkeervoorzieningen met bijbehorende faciliteiten en het operationeel geschikt maken van de infrastructuur. Daarnaast heeft de beoogde luchtverkeersdienstverlener LVNL aangegeven dat luchtverkeersleiding op Lelystad Airport gecontroleerd, en in de eerste jaren gefaseerd, zal moeten worden ingevoerd en het traject naar het operationaliseren van luchtverkeersleiding enig tijd vergt vanwege het feit dat er nu geen enkele vorm van een faciliteit voor luchtverkeersleiding aanwezig is op Lelystad Airport.

***Economische onderbouwing Lelystad Airport***

Ten behoeve van het ondernemingsplan Lelystad Airport is een inschatting gemaakt van de interesse voor vluchten van en naar Lelystad Airport vanuit het perspectief van de consumenten/passagiers. Daaruit blijkt dat er voldoende interesse is bij consumenten voor vluchten van en naar (leisure) bestemmingen via Lelystad Airport, mits het prijsniveau van vliegtickets voldoende laag is en vergelijkbaar met het aanbod vanaf regionale luchthavens als Eindhoven en Weeze. Bij een (te) hoog prijsniveau zal de interesse voor Lelystad Airport beperkt zijn, resulterend in een te laag passagiersvolume voor een rendabele operatie van een luchtvaartmaatschappij en positieve exploitatie van de luchthaven.

Schiphol Group heeft de afgelopen jaren diverse contacten gehad met luchtvaartmaatschappijen die volgens het Alders Akkoord en de Luchtvaartnota in aanmerking komen om hun operatie, of een deel daarvan, vanaf Lelystad Airport uit te voeren.



Bij deze contacten werd informatie uitgewisseld over de voorgenomen ontwikkeling van Lelystad Airport, de mogelijkheden voor de luchtvaartmaatschappijen en hun user requirements ten aanzien van de inrichting van de luchthaven. Onder meer is contact geweest met luchtvaartmaatschappijen als Transavia, Corendon, Arkefly, Ryan air, Easyjet en Wizz Air. Deze luchtvaartmaatschappijen hebben echter geen concreet commitment afgegeven. Gelet op de voor de komende jaren geprognosticeerde groei van de luchtvaart binnen Europa en de aanzienlijke investeringen van diverse luchtvaartmaatschappijen – die binnen de doelgroep van Lelystad Airport vallen – in uitbreiding van hun aantal vliegtuigen, is het de verwachting dat luchtvaartmaatschappijen concrete interesse in Lelystad Airport zullen tonen en de luchthaven ook daadwerkelijk zullen opnemen in hun netwerk, zodra de plannen daadwerkelijk uitgevoerd worden. Dat is ook het moment waarop luchtvaartmaatschappijen vanuit strategische overwegingen en het belang van hun eigen concurrentiepositie hun interesse publiekelijk kenbaar zullen maken.

Om succesvol luchtvaartmaatschappijen aan te trekken kiest Schiphol Group, waarvan Lelystad Airport onderdeel is, voor een 'pull' beleid, gebruikmakend van de specialisaties en product-markt combinaties van de verschillende luchthavens voor hun specifieke doelgroepen. Daarmee kan worden bewerkstelligd dat het niet-mainport gebonden verkeer zoveel mogelijk gebruik gaat maken van de regionale luchthavens en dat het mainport gebonden verkeer zoveel mogelijk door Schiphol gefaciliteerd wordt. Voorts biedt dit mogelijkheden voor nieuwkomers op de markt, waaronder luchtvaartmaatschappijen met Nederland als bestemming, die mogelijk een deel van de toekomstige marktvraag zullen gaan invullen. Het blijft echter een keuze van deze luchtvaartmaatschappijen zelf of ze gebruik willen maken van de geboden mogelijkheden en faciliteiten.

### ***Incrementele ontwikkeling in opstartfase***

In het Ondernemingsplan wordt uitgegaan van een marktscenario dat voor de opstartfase uitgaat van een incrementele ontwikkeling van de (slot)capaciteit en gemiddelde groei van het aantal vliegtuigbewegingen en het passagiersvolume, waarbij kan worden gesteld dat dit:

- in lijn is met de op dit moment nog beperkte interesse van luchtvaartmaatschappijen (die nu nog op Schiphol opereren) voor een operatie op Lelystad Airport;
- het risico vermindert van negatieve impact voor de mainport Schiphol, zonder dat dit een gezonde exploitatie van Lelystad Airport in de weg hoeft te staan. Het gehanteerde marktscenario voorziet in voldoende verkeer om (op langere termijn) een gezonde exploitatie van de luchthaven mogelijk te maken;
- een ingroei-traject van de luchthavenprocessen, zoals het opstarten en inregelen van luchtverkeersleiding en andere operationele afhandelingsprocessen veilig en beheerst mogelijk maakt en ruimte biedt voor het testen van procedures ter voorkoming van interferentie met het Schiphol verkeer;
- ruimte biedt voor gewinning en publieke acceptatie van de verandering van de aard en omvang van de activiteiten van Lelystad Airport in de provincie Flevoland en daarbuiten.



Daarnaast geeft de incrementele ontwikkeling in de opstartfase bestaande bedrijven en gebruikers ruim de tijd om de bedrijfsvoering aan te passen aan de geleidelijk veranderende omstandigheden en/of tijdig verplaatsing van de activiteiten naar andere regionale luchthavens te overwegen.

### ***Ontwikkeling Lelystad Airport volgt marktverwachting Schiphol na opstartfase***

Voor de periode na de opstartfase (na 2023) is voor het marktscenario van Lelystad Airport aansluiting gezocht bij de marktverwachting voor Schiphol, vanwege het feit dat Lelystad Airport als 'Twin Airport' van Schiphol zal fungeren en daarmee niet alleen afhankelijk zal zijn van de autonome marktvraag maar veel meer afhankelijk zal zijn van de marktverwachtingen voor het verkeer op Schiphol.

De marktverwachtingen voor Schiphol gaan uit van een laag, midden en hoog marktscenario. In het midden scenario van Schiphol is er sprake van een gelijkmatige groei van het verkeer op Schiphol op basis van gematigde, stabiele economische groei, waarbij er nog steeds sprake is van groei ruimte op Schiphol. Dit resulteert in een gelijkmatig groeiscenario voor Lelystad Airport, waarbij de capaciteit van 25.000 vliegtuigbewegingen (eerste tranche) naar verwachting rond 2033 bereikt zal zijn.

In dat geval zal in 2032 geïnvesteerd worden in de uitbreiding van de capaciteit voor de 2<sup>de</sup> tranche, naar 45.000 vliegtuigbewegingen. Dit is het scenario dat voor de base case voor Lelystad Airport gedetailleerd is uitgewerkt.

Gelet op de onzekerheden in de markt is het echter niet uitgesloten dat Lelystad Airport in omvang veel sneller groeit of juist trager. Om de impact hiervan op het tempo van de ontwikkeling van Lelystad Airport en de economische haalbaarheid daarvan te bepalen is ook een 'upside' (versnelde groei) en een 'downside' (vertraagde groei)ontwikkeling in beeld gebracht.

Bij versnelde groei van Lelystad Airport wordt de capaciteit van 25.000 vliegtuigbewegingen al in 2028 bereikt en zullen investeringen ten behoeve van de uitbreiding van de capaciteit naar 45.000 vliegtuigbewegingen ook eerder plaatsvinden.

### ***Beoordeling economische haalbaarheid: op termijn positieve exploitatie***

De ontwikkeling van Lelystad Airport voorziet in een gefaseerde ontwikkeling van de benodigde infrastructuur en faciliteiten, om het niet-mainportgebonden verkeer, de passagiersvolumes en de parkeerbehoefte te faciliteren. In totaal zal er daartoe circa 90 miljoen euro worden geïnvesteerd.

Uitgaande van het base case scenario voor marktontwikkeling is vanaf 2028 een positieve exploitatie mogelijk, bij ongeveer 16.000 vliegtuigbewegingen en 2,4 miljoen passagiers per jaar. In dit scenario zijn de benodigde investeringen en aanloopverliezen rond 2035 terugverdiend en kan op termijn een aantrekkelijk rendement gerealiseerd worden. Daarbij is van belang dat dergelijke terugverdiëntijden niet ongebruikelijk zijn voor vergelijkbare kapitaalintensieve investeringen in (luchthaven-) infrastructuurprojecten. Bij een versnelde groei van het vliegverkeer op Lelystad Airport zal uiteraard eerder een positieve exploitatie kunnen worden gerealiseerd en zal de terugverdiëntijd aanmerkelijk worden verkort.

***Milieueffecten voorgenomen ontwikkeling Lelystad Airport***

De verandering van het gebruik van de luchthaven kan effecten hebben op het milieu. Het MER brengt van verschillende situaties (scenario's en varianten) de effecten op het milieu en de omgeving in beeld. Het MER richt zich daarbij kwantitatief op de milieuaspecten geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit, en kwalitatief op bodem en grondwater, oppervlaktewater en vliegveiligheid. Tot slot wordt meer algemeen beschouwend ingegaan op de aspecten landschap, ecologie, voedselveiligheid en verkeer en vervoer/verkeersontwikkeling. De beschreven milieueffecten zijn van dien aard dat dit de beoogde ontwikkeling van Lelystad Airport niet in de weg staat.

***Luchtverkeersleiding***

Naast de investeringskosten zijn met name de kosten voor luchtverkeersleiding medebepalend voor het welslagen van de business case voor Lelystad Airport. Wij blijven daarom naast het tijdig vaststellen van de routes aandacht vragen voor het tijdig invoeren van een realistisch luchtverkeer-heffingenstelsel voor luchtverkeersleiding voor regionale luchthavens. Zolang dat niet het geval is gaan we ervan uit dat voor Lelystad Airport (in ieder geval tot 2020 als het nieuwe ATC heffingenstelsel van kracht gaat worden) dezelfde kaders worden gehanteerd en dezelfde faciliteiten beschikbaar worden gesteld als voor de andere regionale luchthavens in Nederland.

Wij verzoeken u om spoedige behandeling van de aanvraag voor het Luchthavenbesluit zodat we binnen de gemaakte afspraken tijdig kunnen starten met de realisatie van de noodzakelijke aanpassingen.

Met vriendelijke groet,  
SCHIPHOL GROUP

NV Luchthaven Lelystad

**Bijlagen:**

- MER onderzoeksresultaten Lelystad Airport (digitaal geleverd op 01-04-2014)
- Ondernemingsplan Lelystad Airport (digitaal geleverd op 02-04-2014)

