

# Ondernemingsplan

## Lelystad Airport



Lelystad Airport
member of Schiphol Group

Schiphol Group



Maart 2014

# Ondernemingsplan

## Lelystad Airport



# Inhoudsopgave


| | | |
|---|---|---|
| Managementsamenvatting | | 3 |
| H1 | Introductie | 7 |
| H2 | Kaders voor de ontwikkeling van Lelystad Airport | 9 |
| H3 | Missie, ambitie en doelstellingen Lelystad Airport | 15 |
| H4 | Propositie voor commercieel / niet-mainportgebonden verkeer | 17 |
| H5 | Marktverkenning Lelystad Airport | 25 |
| H6 | Ontwikkelingsplan luchthaveninfrastructuur | 33 |
| H7 | Propositie voor overige luchthavengebruikers | 47 |
| H8 | Organisatie en voorzieningen | 52 |
| H9 | Beoordeling economische haalbaarheid (business case) | 55 |
| H10 | Maatschappelijke verantwoord ondernemen (CR) | 59 |
| H11 | Risico's en mitigerende maatregelen | 62 |

# Lelystad Airport als ‘twin airport’, ter ondersteuning van de ontwikkeling van de mainport Schiphol

**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 de gefaseerde ontwikkeling van Lelystad Airport nodig als alternatieve capaciteit voor niet-mainportgebonden verkeer. Uitgaande van de voor Schiphol verwachte groei, moet Lelystad  Airport per 2018 operationeel zijn. Alleen dan kan Schiphol een concurrerende mainportluchthaven in een concurrerende regio zijn en vooral blijven. Zo blijft Schiphol Group anticiperen en investeren in een krachtige mainport.**

**De beoogde ontwikkeling van Lelystad Airport geeft Schiphol Group voldoende vertrouwen dat een, zij het op langere termijn, rendabele en levensvatbare luchthavenexploitatie mogelijk is, zelfs bij een gematigd groeiscenario.**

## Aldersakkoord Schiphol 2008: vertrekpunt selectieve ontwikkeling Schiphol en inzet regionale luchthavens

In 2008 is door de Alderstafel Schiphol een advies uitgebracht over de toekomst van de mainport Schiphol voor de middel-lange termijn (tot en met 2020). Daarin is een door alle partijen aan de Alderstafel Schiphol gedeelde conclusie, dat wanneer Nederland in 2020 een totale marktvraag voor Schiphol van 580.000 vliegtuigbewegingen wil accommoderen bij een volumeplafond van 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol, inzet van regionale luchthavens noodzakelijk is.

Focus daarbij is de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol, voor het hub- en mainportgebonden verkeer. Het niet noodzakelijkerwijs aan de mainport gebonden verkeer kan (op termijn) van regionale luchthavens gebruik gaan maken. Deze regionale luchthavens ondersteunen daarmee de mainportfunctie van Schiphol.

## Aldersakkoord Lelystad 2012: ontwikkeling Lelystad Airport in twee tranches

Ter ondersteuning van de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol zijn aan de Alderstafel Lelystad in 2012 afspraken gemaakt over de inzet van Lelystad Airport ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol:

- Ontwikkel Lelystad Airport als ‘Twin-Airport’ van de mainport Schiphol in twee tranches, met een eerste tranche naar 25.000 vliegtuigbewegingen en een tweede tranche naar een luchthaven met 45.000 vliegtuigbewegingen. De huidige locatie van Lelystad Airport en oriëntatie van de start- en landingsbaan zijn daarbij uitgangspunt;
- De gebruiksruimte van de tweede tranche kan pas worden gebruikt na evaluatie van de effecten op de uitvoering van de business case, de invulling van de werkgelegenheids-ambitie, de effecten op de duurzame landbouw en het vermijden van geluidhinder en de verstoring van natuur.

# Managementsamenvatting



## Lelystad Airport als 'twin airport', ter ondersteuning van de ontwikkeling van de mainport Schiphol

Lelystad Airport wil zich - binnen de gestelde kaders - 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.

## Marktverwachting Schiphol bepaalt vertrekpunt voor ontwikkeling Lelystad Airport

Gezien de huidige verwachtingen over de groei van Schiphol en de afspraken die zijn gemaakt over de volgtijdelijkheid van ontwikkeling van de regionale capaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol, zal Lelystad Airport per 2019-2020, na een opstartfase, volledig operationeel dienen te zijn. 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.

## Marktverkenning 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 Airport 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.

Op dit moment, circa 4 jaar voor de geplande opening van Lelystad Airport, is er nog geen duidelijk beeld te schetsen van de interesse van individuele luchtvaartmaatschappijen voor vluchten van en naar Lelystad Airport, als nieuwkomer of als (gedeeltelijk) alternatief voor hun huidige operatie op Schiphol. Dit is niet onverwacht omdat het voor luchtvaartmaatschappijen gebruikelijk is om pas 1 à 2 jaar voor invoering van nieuwe bestemmingen over hun plannen te communiceren. Voorts is de ontwikkeling van Lelystad Airport op dit moment weliswaar in voorbereiding, maar daadwerkelijke realisatie vindt pas plaats nadat het Luchthavenbesluit formeel van kracht is.

Schiphol Group heeft de afgelopen jaren diverse contacten gehad met luchtvaartmaatschappijen die volgens het Aldersakkoord 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, Ryanair, 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 luchtvaart-maatschappijen 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 [1], gebruikmakend van de specialisaties en product-markt combinaties van de verschillende luchthavens voor hun specifieke doelgroepen. Daarmee kan worden bewerkstelligd dat het niet mainportgebonden verkeer zoveel mogelijk gebruik gaat maken van de regionale luchthavens en dat het mainportgebonden 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 marktvraag zullen gaan invullen. Het blijft echter een keuze van deze luchtvaartmaatschappijen zelf of ze gebruik willen maken van de geboden mogelijkheden en faciliteiten.

[1] Een 'push' beleid is geen reële optie, omdat er binnen de kaders van mededingingsrecht geen middelen voorhanden zijn om de luchtvaartmaatschappijen te dwingen hun operatie te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad Airport. Evenmin kan Schiphol een zodanige regie voeren dat bepaalde luchtvaartmaatschappijen op Schiphol (en ook op Lelystad Airport) de toegang kan worden geweigerd.

### 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 gematigde 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 ingroeitraject 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 gewenning 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.

*Incrementele ontwikkeling in opstartfase, daarna afhankelijk van autonome vraag en groei Schiphol.*

### 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 ook 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 groeiruimte 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 2e tranche, naar 45.000 vliegtuigbewegingen. Dit is het scenario dat voor de base case voor Lelystad Airport gedetailleerd is uitgewerkt. De capaciteit van deze tweede tranche is – in dit scenario – naar verwachting in 2043 benut.

| Investeringsfase | Maximale capaciteit | Investering | Investeringsraming (prijspeil 2013) |
|---|---|---|---|
| N1 | 10.000 vliegtuigbewegingen en ca. 1,5 miljoen passagiers per jaar | Aanleg start- en landingsbaan inclusief rijbanen en platform, systemen voor luchtverkeersleiding, terminal, parkeerfaciliteiten en beperkte voorzieningen voor landzijdige bereikbaarheid | EUR 58 miljoen |
| N2 | 25.000 vliegtuigbewegingen en ca. 3,7 miljoen passagiers per jaar | Uitbreiding rijbanen, platform, terminal en parkeren | EUR 12 miljoen |
| N3 | 45.000 vliegtuigbewegingen en ca. 6,7 miljoen passagiers per jaar | Uitbreiding rijbanen, platform, terminal en parkeren | EUR 20 miljoen |
| **Totaal** | | | **EUR 90 miljoen** |

Gelet op de onzekerheden in de markt is het echter niet uitgesloten dat Lelystad Airport in omvang 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) 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, zie onderstaand overzicht:

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 terugverdientijden 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 terugverdientijd aanmerkelijk worden verkort.

# H1 Introductie
# De alternatieve luchthaven voor niet-mainportgebonden verkeer

Naar aanleiding van het Aldersadvies Schiphol uit 2008, het daarbij behorende kabinetsstandpunt en de Luchtvaartnota (2009) heeft het Rijk, in het kader van de nationale capaciteitsvraag naar luchtvaart, de heer Alders in 2009 verzocht advies uit te brengen over de mogelijkheid van de ontwikkeling van Lelystad Airport. Deze ontwikkeling dient plaats te vinden in het perspectief van de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol, waarbij Schiphol zich richt op de afhandeling van het hub en mainportgebonden verkeer. Ter ondersteuning van de mainport, wil Schiphol Lelystad Airport uitbreiden als alternatieve luchthaven voor niet-mainportgebonden verkeer, met verbindingen met (toeristische) steden en regio's in Europa en de overige landen rond de Middellandse Zee.

Op 30 maart 2012 heeft de heer Alders samen met de betrokken deelnemers van de Alderstafel Lelystad advies uitgebracht aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de mogelijke ontwikkeling van Lelystad Airport. Dit advies gaat uit van een gecontroleerde ontwikkeling in twee tranches naar een luchthaven met capaciteit voor 25.000 vliegtuigbewegingen (eerste tranche) en uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen (tweede tranche). De gebruiksruimte van de tweede tranche kan pas worden benut na evaluatie van de effecten op de uitvoering van de business case, de invulling van de werkgelegenheidsambitie, de effecten op de duurzame landbouw en het vermijden van geluidhinder en de verstoring van natuur.

Het kabinet heeft het advies van de Alderstafel Lelystad, onder enkele voorwaarden, als beleid overgenomen. In een brief van 11 september 2012 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer geïnformeerd over het kabinetsstandpunt inzake dit advies van de Alderstafel Lelystad over de ontwikkeling van Lelystad Airport.

Om Lelystad Airport op de beoogde wijze te kunnen ontwikkelen en (op termijn) rendabel te kunnen exploiteren is een Luchthavenbesluit nodig, waarin het Rijk de capaciteit – met inachtneming van beperkingen op grond van veiligheid en milieu – daadwerkelijk beschikbaar maakt en het luchthavengebied wettelijk vaststelt. Met dit Ondernemingsplan levert Lelystad Airport, als onderdeel van Schiphol Group, de benodigde economische onderbouwing voor de aanvraag van het Luchthavenbesluit.

## Leeswijzer

*In het Ondernemingsplan wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de kaders waarmee rekening moet worden gehouden bij de planvorming. De missie en strategie van Lelystad Airport worden beschreven in hoofdstuk 3.*
*Vervolgens wordt uiteengezet welke propositie Lelystad Airport te bieden heeft voor het commerciële niet-mainportgebonden verkeer (hoofdstuk 4).*
*De resultaten van de marktverkenning worden toegelicht in hoofdstuk 5. Op basis van deze marktverkenning is, op hoofdlijnen, een gefaseerde ontwikkeling van de luchthaveninfrastructuur uitgewerkt (hoofdstuk 6), waarbij stapsgewijs de infrastructurele capaciteit wordt gerealiseerd die nodig is om aan de capaciteitsvraag te kunnen voldoen. De mogelijkheden voor overige luchtvaartactiviteiten op Lelystad airport worden beschreven in hoofdstuk 7. Hoofdstuk 8 geeft een korte beschrijving van de toekomstige organisatie van de luchthaven.*

*Hoofdstuk 9 beschrijft de beoordeling van de economische haalbaarheid van de beoogde ontwikkeling van Lelystad Airport. Op basis hiervan heeft Schiphol Group (waarvan Lelystad Airport onderdeel is) vastgesteld dat een, zij het op langere termijn, rendabele en levensvatbare luchthavenexploitatie mogelijk is, zelfs bij een gematigd groeiscenario. Aan initiatieven op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen wordt invulling gegeven in hoofdstuk 10, waarbij tevens wordt ingegaan op de (positieve) effecten voor de regionale werkgelegenheid. Hoofdstuk 11 geeft tenslotte inzicht in de risico's die thans worden ingeschat en de mitigerende maatregelen daarvoor.*



# Kaders voor de ontwikkeling van Lelystad Airport

**Voor de ontwikkeling van Lelystad Airport zijn kaders gesteld vanuit politiek/bestuurlijk, bedrijfseconomisch, regionaal en operationeel perspectief. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op deze kaders.**

## 2.1 Politiek/bestuurlijke kaders: Aldersakkoorden, Luchtvaartnota en Kabinetsbeleid

### Aldersakkoord Schiphol 2008: vertrekpunt selectieve ontwikkeling Schiphol en inzet regionale luchthavens

In 2008 is door de Alderstafel Schiphol een advies uitgebracht over de toekomst van de mainport Schiphol voor de middellange termijn (tot en met 2020). Daarin is een door alle partijen aan de Alderstafel Schiphol gedeelde conclusie dat, wanneer Nederland in 2020 een totale marktvraag voor Schiphol van 580.000 vliegtuigbewegingen wil accommoderen bij een volumeplafond van 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol, inzet van regionale luchthavens noodzakelijk is. Focus daarbij is de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol, voor het hub- en mainportgebonden verkeer. Het niet noodzakelijkerwijs aan de mainport gebonden verkeer kan (op termijn) van regionale luchthavens gebruik gaan maken. Deze regionale luchthavens ondersteunen daarmee de mainportfunctie van Schiphol en bieden daarnaast de reizigers een efficiënt, toegesneden en compact product. Het advies van de Alderstafel is in zijn geheel overgenomen door het kabinet en de Tweede Kamer.

Dit is nader uitgewerkt in het convenant 'Behoud en versterking van mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol' ('Selectiviteit') tussen het Rijk en Schiphol: 'Partijen bevorderen en ondersteunen een zodanige ontwikkeling van regionale luchthavens, dat deze niet-mainportgebonden verkeer optimaal kunnen accommoderen'. Daarbij is overeengekomen dat:

- het Rijk zich dient in te zetten – onder een aantal voorwaarden en binnen een aantal uitgangspunten – voor extra capaciteit op de regionale luchthavens (met name Eindhoven Airport en Lelystad Airport);
- Schiphol zich verplicht tot het doen van de noodzakelijke investeringen op de regionale luchthavens, zich dient in te spannen voor een adequate beschikbaarheid van start- en landingsbanen, luchtverkeersleiding- en grondafhandelingscapaciteit (conform de specificaties van het niet-mainportgebonden verkeer) en met het Rijk, ieder binnen zijn mogelijkheden en verantwoordelijkheden, een selectiviteitbeleid zal opzetten.

Hierbij wordt onderkend dat uitbreiding van operaties op specifieke regionale luchthavens een aanpassing van de indeling van het Nederlandse luchtruim vereist opdat het verkeer van en naar Schiphol geen hinder ondervindt. Het Rijk zal zich inspannen dit te realiseren. Ten slotte dient het Rijk zich in te spannen voor de realisatie van goede landzijdige ontsluitingen van de regionale luchthaven(s).

### Luchtvaartnota 2009

Het Aldersakkoord Schiphol (2008) is bevestigd in de Luchtvaartnota (2009), waarin het kabinet de beleidsuitgangspunten heeft uitgewerkt voor de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol en – in samenhang daarmee – voor de ontwikkeling van regionale luchthavens van 'nationale betekenis' die een bijdrage moeten leveren aan de opvang van de nationale capaciteitsvraag.

Lelystad Airport wordt in de Luchtvaartnota getypeerd als een dergelijke luchthaven van 'nationale betekenis', waar "ruimte wordt gemaakt om – passend bij het ruimtelijk-economisch profiel van die regio – zakelijk point-to-point verkeer en ander point-to-point verkeer te accommoderen (niet-mainportgebonden)".

### Advies Alderstafel Lelystad 2012: gefaseerde ontwikkeling Lelystad Airport

Het kabinet heeft de heer Alders in verband met de opgave om in 2020 70.000 vliegtuigbewegingen te accommoderen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport[2] verzocht om, na overleg met de regionale en lokale bestuurders, de exploitant en de andere belanghebbenden uit de regio, een advies uit te brengen aan het kabinet. De opdracht daarbij was om in te gaan op de regionaal ruimtelijk-economische visie in relatie tot de ontwikkeling van de luchthavens, de wijze waarop samen met de regio invulling gegeven kan worden aan het accommoderen van de nationale capaciteitsvraag en over de steun voor dit voorstel in de regio. Naar aanleiding van dit verzoek van het kabinet heeft de heer Alders 'regionale Tafels' voor overleg gevormd, voor zowel Lelystad als Eindhoven.

[2] Van de opgave van 70.000 vliegtuigbewegingen is 35.000 voorzien tot en met 2015 en nog eens circa 35.000 tot en met 2020. Het kabinet gaat in de Luchtvaartnota ook uit van een gelijkwaardige verdeling van het verkeer over Eindhoven Airport en Lelystad Airport, waarbij wordt uitgegaan van een gefaseerde aanpak, die past bij de marktontwikkeling'.

Op weg naar het advies over de ontwikkeling van Lelystad Airport is de Alderstafel Lelystad gestuit op een aantal belangrijke aandachtspunten waarop nadere analyses zijn verricht. Deze aandachtspunten betroffen onder meer de mogelijke interferentie met het luchtverkeer van en naar Schiphol, hinderprofiel van luchthavenontwikkeling, effecten voor de duurzame landbouw in de omgeving van de luchthaven, de landzijdige ontsluiting van de luchthaven en de regionale ruimtelijk-economische structuur.

Na afronding van de nadere analyses is door de Alderstafel Lelystad een advies uitgebracht (maart 2012). Daarin staat onder meer:

- Ontwikkel Lelystad Airport als 'Twin-Airport' van de mainport Schiphol in twee tranches naar een luchthaven met 45.000 vliegtuigbewegingen. De huidige locatie van Lelystad Airport en oriëntatie van de start- en landingsbaan zijn daarbij uitgangspunt;
- De gecontroleerde ontwikkeling start vanaf 2015 tot 2020 met een eerste tranche naar 25.000 vliegtuigbewegingen. De gebruiksruimte van de tweede tranche naar 45.000 vliegtuigbewegingen kan pas worden gebruikt na evaluatie van de effecten op de uitvoering van de business case, de invulling van de werkgelegenheidsambitie, de effecten op de duurzame landbouw en het vermijden van geluidhinder en de verstoring van natuur.

De betrokken regionale partijen, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Commando Luchtstrijdkrachten (CSLSK), ministerie van Infrastructuur en Milieu en Schiphol Group, waarvan Lelystad Airport deel uitmaakt, steunen (onder voorwaarden) de voorgestelde stappen die beschreven zijn in het advies en de verdere uitwerking daarvan.

### Kabinetsreactie: steun voor ontwikkeling Lelystad Airport

In de reactie op het Aldersadvies Lelystad (september 2012) geeft het Rijk aan positief tegenover het advies te staan. Het Rijk ondersteunt het principe van een Twin-Airport, met een gefaseerde ontwikkeling, waarin Lelystad Airport en de mainport Schiphol in bedrijfseconomische zin complementair aan elkaar zijn.

Het Rijk signaleert enkele elementen die nadere aandacht vragen in de verdere uitwerking van de ontwikkeling van Lelystad Airport. Daarbij gaat het onder meer om de benodigde lengte van de start- en landingsbaan (2100 of 2400 meter), de landzijdige ontsluiting en de gevolgen van de toekomstige ontwikkeling van Lelystad Airport voor de beschikbare capaciteit voor General Aviation. Zoals ook in het Aldersadvies is aangegeven, zal het Rijk samen met de exploitant en de regio bij de verdere uitwerking een faciliterende rol moeten spelen bij eventuele verplaatsing van General Aviation functies.

## 2.2 Regionale kaders: werkafspraken met gemeente en provincie en bestemmingsplan

Schiphol Group, Lelystad Airport, de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad hebben de realisatie en uitvoering van het Aldersadvies Lelystad Airport van 30 maart 2012 als gezamenlijke doelstelling. Dit betekent onder andere dat zij zich zullen inspannen om uiterlijk 1 november 2014 een nieuw Luchthavenbesluit te hebben, waarmee ontwikkeling naar 25.000 vliegtuigbewegingen in de periode 2015-2020 en doorgroei naar 45.000 vliegtuigbewegingen na 2020 mogelijk kan worden gemaakt.

Daarnaast heeft Schiphol Group met de gemeente Lelystad en de provincie Flevoland werkafspraken gemaakt over onder meer:

- afstemming van de ruimtelijke plannen binnen en buiten het luchthavengebied van Lelystad Airport;
- mogelijk te bereiken synergiën tussen Lelystad Airport en luchthavengebonden bedrijvigheid op en rond het luchthavengebied, in nauwe samenwerking met de gebiedsontwikkelingsmaatschappij OMALA (Ontwikkeling Maatschappij Airport Lelystad Almere) en met als doel het maximaliseren van de economische spin-off;
- een gezamenlijke verkenning van de mogelijkheden om opleidingsinitiatieven te stimuleren, zoals het onderzoeken van nut en noodzaak van een luchtvaartacademie;
- de aansluiting tussen arbeidsmarkt en opleidingen en de wijze waarop werkzoekenden en schoolverlaters uit Lelystad en de regio toekomstige vacatures kunnen opvullen;
- de wijze waarop de luchthaven en de aangrenzende bedrijfsterreinen op een zo duurzame mogelijke manier kunnen worden ontwikkeld waarbij gestreefd wordt naar een energieneutrale exploitatie;
- de wijze waarop de provincie Flevoland vanuit haar verantwoordelijkheid voor de luchtvaartterreinen van niet-nationaal belang mogelijkheden kan bieden voor verplaatsing van bestaande activiteiten in het segment General Aviation en voor de zweefvliegactiviteiten in Biddinghuizen;
- bestuurlijk overleg dat minimaal twee keer per jaar zal worden gehouden. Aan dit overleg wordt deelgenomen door verantwoordelijke gedeputeerde van de provincie Flevoland, de verantwoordelijke wethouder van de gemeente Lelystad, een lid van de directie van Schiphol Group en de directeur van Lelystad Airport. Dit overleg wordt voorgezeten door de gedeputeerde van Flevoland en voorbereid door Lelystad Airport.

*Inspannen om uiterlijk 1 november 2014 een nieuw Luchthavenbesluit te hebben.*



### Ontwerpbestemmingsplan Lelystad- luchthaven

Het provinciale en gemeentelijke beleid, het luchthaven ontwikkelplan van de exploitant en de gemeentelijke reactie daarop vormen de aanleiding voor het nieuwe bestemmingsplan 'Lelystad – luchthaven'. Dit is gewenst omdat de huidige bestemmingsplannen onvoldoende mogelijkheden bieden voor de gewenste ontwikkelingen in het plangebied. Dit nieuwe bestemmingsplan is nu (2014) definitief met uitzondering van de bevoegdheid van de gemeente om via een wijziging van het bestemmingsplan de uitbreiding van de start- en landingsbaan en de bouw van een nieuwe passagiersterminal vorm te geven. De Raad van State heeft het onderdeel van het nieuwe bestemmingsplan wat ziet op de 'binnenplanse wijzigingsbevoegdheid' van de gemeente vernietigd. Nadat het Luchthavenbesluit is verstrekt zal de gemeente Lelystad een aangepast bestemmingsplan in procedure brengen op basis van het nieuwe Luchthavenbesluit.

## 2.3 Bedrijfseconomische/strategische kaders, vanuit perspectief Schiphol Group

Schiphol Group heeft enkele bedrijfseconomische en strategische uitgangspunten gesteld voor de ontwikkeling van Lelystad Airport, waaraan tenminste op (langere) termijn moet worden voldaan. Overeenkomstig deze uitgangspunten, die tevens zijn opgenomen in een eerdere, aan de Alderstafel Lelystad (2012) gepresenteerde versie van de business case, zal de ontwikkeling van Lelystad Airport:

- alternatieve capaciteit moeten creëren voor het niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol, en daarmee indirect capaciteit creëren voor groei van het hub en mainportgebonden verkeer op Schiphol, ter versterking van de concurrentiepositie van de mainport Schiphol;
- geen bedreiging zijn voor hub operatie van KLM en SkyTeam partners en het overige mainportgebonden verkeer op Schiphol;
- leiden tot optimale benutting van faciliteiten op Schiphol en de regionale luchthavens binnen Schiphol Group;
- een (op termijn) positieve bijdrage moeten leveren aan het financiële resultaat van Schiphol Group;
- goed moeten aansluiten bij de beoogde marktpositie en profilering van Lelystad Airport.

In de geactualiseerde toekomstvisie voor de mainport Schiphol (visiedocument "Essentiële elementen van de mainport", 2013) is – in lijn met het Aldersakkoord (2008) en de Luchtvaartnota – de keuze voor selectieve ontwikkeling van de mainport bevestigd en aangegeven dat, vanwege deze keuze, het niet noodzakelijkerwijs aan de mainport gebonden verkeer op termijn van regionale luchthavens (Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport en – in de toekomst – Lelystad Airport) gebruik kan gaan maken. Deze regionale luchthavens ondersteunen daarmee de mainportfunctie van Schiphol en bieden daarnaast de reizigers een efficiënt, toegesneden en compact product.

## 2.4 Operationele uitgangspunten

Op basis van het Aldersadvies voor Lelystad Airport, user requirements van luchtvaartmaatschappijen voor operaties met B737/A320 vliegtuigen (karakteristieke vliegtuigen voor de voorziene operatie) en vanwege de nabijheid van Schiphol is een aantal operationele uitgangspunten gedefinieerd. Onderstaand worden deze nader toegelicht.

### Baanlengte voor full payload operaties naar bestemmingen in Europa en rond de Middellandse Zee

In het Aldersadvies voor Lelystad Airport is uitgegaan van een start- en landingsbaanlengte van 2100 meter. Met een start- en landingsbaan van 2100 meter kan heel Europa worden bediend, met uitzondering van de verder weg (net buiten Europa)

gelegen bestemmingen zoals de Canarische Eilanden, Cyprus, Turkije, Marokko, Israël, Egypte en Tunesië. Luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven dat een startbaanlengte van 2400 meter noodzakelijk zal zijn om deze verder gelegen bestemmingen net buiten Europa te kunnen bereiken.
Het voornemen is dan ook om een baan aan te leggen met een landingslengte (LDA) van 2100 meter en een startlengte (TORA) van 2400 meter. Door gebruik te maken van de volledige RESA (verplichte veiligheidsstrook van 300 meter aan het begin en het einde van de baan) met een startextensie, kan een operationele startbaanlengte (TORA) van 2400 meter (in beide richtingen) gecreëerd worden met een 2100 meter baan. Totale verhardingslengte (TODA) wordt dan 2700 meter.

### Openstellingstijden

In het Aldersadvies voor Lelystad Airport is overeengekomen dat de huidige openstellingstijden ook in de toekomst gehandhaafd blijven. In de business case is daarom uitgegaan van openstelling van 06:00 uur tot 23:00 uur, met een extensie tot 24:00 uur. Met deze extensieregeling wordt het maatschappijen mogelijk gemaakt om in geval van onvoorziene omstandigheden later dan 23:00 uur, maar uiterlijk voor 24:00 uur, binnen te komen of te vertrekken. Deze openstellingstijden gelden zowel voor de eerste tranche (tot 25.000 vliegtuigbewegingen) als voor de tweede tranche (tot 45.000 vliegtuigbewegingen).

### Gefaseerde ontwikkeling naar capaciteit voor 45.000 vliegtuigbewegingen en 6,7 miljoen passagiers

Naast het aanleggen van een nieuwe/gerenoveerde start- en landingsbaan met bijbehorende taxibaan zal er voor het afhandelen van het verkeer ook – gefaseerd – een nieuw vliegtuigplatform en een nieuwe passagiers-terminal worden ontwikkeld als ook voertuigparkeerfaciliteiten en andere voor de passagiers van belang zijnde faciliteiten voor een uiteindelijke maximum capaciteit van 45.000 vliegtuigbewegingen en ca. 6,7 miljoen passagiers.

### Beperking slotuitgifte Lelystad tijdens piekperioden Schiphol

Als gevolg van de huidige indeling van het Nederlandse luchtruim kan er bij een toename van het Lelystad Airport verkeer ook op enkele momenten van de dag een capaciteitsknelpunt optreden in bepaalde luchtruimsectoren. Om negatieve interferentie met de Schiphol-operatie te voorkomen, zullen gedurende die periodes beperkingen worden gesteld aan de beschikbare luchtruimcapaciteit voor Lelystad Airport.

Deze beperking is als vertrekpunt meegenomen in de business case voor Lelystad Airport. Dit houdt in dat tijdens de pieken van de Schiphol-operatie beperkingen worden gesteld aan de beschikbare capaciteit (starts en landingen) op Lelystad Airport, maar dat buiten de pieken van de Schiphol-operatie voldoende capaciteit gerealiseerd kan worden voor de voorgenomen ontwikkeling van Lelystad Airport.

### Routestructuur ontworpen voor voldoende betrouwbaarheid en minimalisatie interferentie met Schiphol

Voor de routestructuur voor Lelystad Airport is een aantal varianten ontworpen, waarbij een betrouwbare operatie mogelijk is en interferentie met vliegverkeer van en naar Schiphol maximaal gemitigeerd wordt en waarbij er tegelijkertijd maximaal naar gestreefd wordt om woonkernen, natuurgebieden en militaire gebieden te vermijden. In het kader van het MER (Milieu Effect Rapport) worden deze routevarianten onderzocht en beoordeeld op basis van de operationele haalbaarheid en effecten voor omgeving en milieu. Nadat aan de Alderstafel Lelystad de voorkeursvariant is bepaald, zal het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (‘bevoegd gezag’ voor het MER) een definitief besluit nemen over de routestructuur.

Voor de business case is als uitgangspunt gehanteerd dat er een routestructuur beschikbaar is die aan deze randvoorwaarden voldoet. In het MER wordt nader ingegaan op de routestructuur en de gevolgen daarvan voor de omgeving en het milieu.


C
1

# Missie, Ambitie en Doelstellingen Lelystad Airport

## Missie

Lelystad Airport faciliteert een breed scala aan commerciële luchtvaartactiviteiten. Zij biedt (vakantie) reizigers aantrekkelijke verbindingen met toeristische steden en regio's in Europa en de overige landen rond de Middellandse Zee en ondersteunt daarmee de ontwikkeling van de mainport Schiphol. Daarnaast functioneert de luchthaven 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.

Oprechte aandacht voor de balans tussen People, Planet en Profit staat bij Lelystad Airport centraal. Nauw contact met de omwonenden en omliggende gemeenten, het zoveel mogelijk beperken van hinder, het beschermen van duurzame landbouw en het behoud van waardevolle natuurgebieden zijn hierbij belangrijke speerpunten. Bij de aanleg van de luchthaveninfrastructuur zullen hoge eisen gesteld worden aan energie efficiency, eigen opwek van duurzame energie, hergebruik van grondstoffen en duurzame vormen van mobiliteit op het Luchthaventerrein. Dit alles binnen realistische bedrijfseconomische en operationele kaders.

## Ambitie

Lelystad Airport wil zich – met een groeiend netwerk van verbindingen met toeristische steden en regio's in Europa en de overige landen rond de Middellandse Zee – profileren als preferente leisure luchthaven voor de reizigers met die bestemmingen, met voldoende capaciteit om de marktvraag te kunnen accommoderen en tegen een concurrerend kostenniveau. Lelystad Airport wordt uitgebouwd tot een compacte luchthaven met een betrouwbaar, toegesneden en efficiënt product, een op de doelgroep afgestemd kwaliteitsniveau en aanbod van voorzieningen, goede parkeerfaciliteiten en perfecte landzijdige ontsluiting via weg en openbaar vervoer.

Ter ondersteuning van de mainportfunctie van Schiphol biedt Lelystad Airport het vliegverkeer wat niet noodzakelijkerwijs aan de mainport Schiphol is gebonden een aantrekkelijk alternatief. Zo wordt een bijdrage geleverd aan de verruiming van de capaciteit van Schiphol voor de huboperatie van KLM en SkyTeam partners en voor de overige luchtvaartmaatschappijen die een bijdrage leveren aan het bestemmingennetwerk van de mainport Schiphol.

Voor Business Aviation, Maintenance, Repair en Overhaul (MRO) activiteiten voor Business en Regional Aircraft, vliegopleidingen en (in beperkte mate) recreatieve luchtvaart functioneert Lelystad Airport als regionaal centrum.



Lelystad Airport wil zich ontwikkelen als een regionale economische motor om daarmee het vestigingsklimaat in de nabijheid van de luchthaven te verbeteren en de werkgelegenheid een positieve impuls te geven. Bedrijven op en rond de luchthaven kunnen profiteren van de groeiende activiteiten en van verbeteringen die worden gerealiseerd in de landzijdige ontsluiting via wegen en openbaar vervoer.

Lelystad Airport kent een 'lean' organisatie, met een identiteit die gebaseerd is op betrouwbaar, efficiënt, slagvaardig en (vooral) professioneel en klantgericht handelen.

Kortom, **"Lelystad Airport, preferred leisure airport"**

### Strategische doelstellingen

Om haar ambities te kunnen realiseren heeft Lelystad Airport een aantal strategische doelstellingen opgesteld:

- Vanaf 2018 is Lelystad Airport een luchthaven die een logische aanvulling is op de mainport Schiphol en daarmee het niet-mainportgebonden verkeer een aantrekkelijk alternatief biedt en die reizigers – en de Flevoland regio in het bijzonder – verbindingen biedt met toeristische steden en regio's in Europa en de overige landen rond de Middellandse Zee.

- Lelystad Airport levert de luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers een aantrekkelijk product, door:
  - voldoende capaciteit te realiseren, met het gewenste kwaliteitsniveau en tegen minimale kosten
  - een klimaat voor optimale klantvriendelijkheid te creëren
  - zich te profileren als een slagvaardige organisatie, met realistische aandacht voor maatschappelijk ondernemen (balans tussen People, Planet & Profit aspecten)

- Lelystad Airport levert de gewenste voorzieningen voor overige luchtvaartactiviteiten en richt zich op:
  - Business Aviation
  - maintenance, repair and overhaul (MRO) voor Business, Regional en General Aviation
  - lesverkeer (helikopter en fixed wing)
  - (in beperkte mate) recreatie verkeer
  - luchtvaartgebonden opleidingsfaciliteiten

- Draagvlak met omwonenden en gemeenten in de omgeving wordt vergroot, door:
  - regelmatige dialoog met omwonenden en regionale/lokale overheden
  - maatregelen te treffen (preventief) voor het zoveel mogelijk beperken van geluidhinder en uitstoot
  - het waar mogelijk beschermen van duurzame landbouw en waardevolle natuurgebieden
  - een impuls te geven aan de regionale economische ontwikkeling en werkgelegenheid
  - duurzame inrichting en processing van/op het luchthaventerrein

# Propositie voor commercieel niet-mainportgebonden verkeer

**Lelystad Airport wil zich ontwikkelen als een logische aanvulling op de mainport Schiphol door met name het commercieel niet-mainportgebonden verkeer een aantrekkelijk alternatief te bieden en de reizigers verbindingen te bieden met toeristische steden en regio's in Europa en de overige landen rond de Middellandse Zee. Daarmee levert Lelystad Airport een essentiële bijdrage aan de toekomstige ontwikkeling van de mainport Schiphol.**

Dit hoofdstuk gaat in op de grondslag en de reden voor de ontwikkeling van Lelystad Airport als 'twin airport' met Schiphol, waarbij de in het Aldersakkoord overeengekomen selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol de belangrijkste driver is. Vervolgens wordt beschreven wat Lelystad Airport de luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers kan bieden.

## 4.1 Lelystad Airport als 'twin airport', ter ondersteuning van de mainport Schiphol

Het groeiperspectief van Lelystad Airport is gebaseerd op de Aldersakkoorden voor Schiphol (2008) en Lelystad Airport (2012). Op grond daarvan zal de ontwikkeling van Schiphol gericht zijn op behoud en versterking van het netwerk van verbindingen dat Nederland verbindt met belangrijke economische, politieke en culturele centra in Europa en de rest van de wereld. De binnen de milieugrenzen beschikbare ruimte dient te worden benut voor het hub- en mainportgebonden verkeer en het veiligstellen van de positie van de mainport Schiphol als primaire hub en het verbeteren van de internationale concurrentiepositie. Daartoe zal voor het niet-mainportgebonden verkeer additionele capaciteit op Eindhoven Airport en Lelystad Airport worden gecreëerd.

De positionering van regionale luchthavens verandert als gevolg van de keuze voor selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol en de daarmee samenhangende rol van die regionale luchthavens die geacht worden alternatieve capaciteit te bieden voor het niet-mainportgebonden verkeer. Het kabinet heeft hierover in de Luchtvaartnota (2009) het volgende vastgelegd:

- Het kabinet vindt dat luchtvaart (voor passagiers en vracht) voor iedere Nederlander bereikbaar moet zijn: zowel voor het internationaal bedrijfsleven en de Nederlandse zakenreiziger als voor de internationale toerist en de Nederlandse vakantieganger.
- Om te voorzien in de behoefte om Nederland een topbestemming te laten zijn moet Nederland internationaal uitstekend bereikbaar zijn. Dit vraagt om het accommoderen van een uitgebreid netwerk van verbindingen met Nederland.
- Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis (Eindhoven, Rotterdam, Maastricht, Eelde en op termijn Lelystad en Twente) hebben gezamenlijk een rol bij



het aanbieden van het netwerk van verbindingen van en naar Nederland, dat past bij de ruimtelijk-economische ambities van Nederland en van de verschillende regio's.
- Schiphol richt zich daarbinnen vooral op het mainport-gebonden verkeer en de overige luchthavens van nationale betekenis op het niet-mainportgebonden verkeer.

De samenhang en potentiële interferentie tussen de luchthavens Schiphol, Eindhoven, Lelystad en Rotterdam vergt nauwe samenwerking. Doelstelling daarbij is het zo optimaal mogelijk inzetten van de huidige en op termijn beschikbare luchthaveninfrastructuur (in lijn met Aldersakkoord en Luchtvaartnota), uitgaande van 'pull beleid'[3] en 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.

### Keuze voor selectieve ontwikkeling mainport Schiphol is rationale voor ontwikkeling Lelystad Airport

In het Aldersakkoord is vastgesteld dat voor Schiphol, voor de periode tot en met 2020, een maximum geldt van 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar en dat vervolgens verdere groei mogelijk is op basis van een 50/50 principe (waarbij de helft van de door hinder beperkende maatregelen gecreëerde extra milieucapaciteit benut mag worden voor verdere groei van het mainportgebonden verkeer en de andere helft ten goede komt aan de regio).

[3] Schiphol Group kiest nadrukkelijk voor 'pull beleid' om het niet-mainportgebonden verkeer te bewegen om in de toekomst (ook) van regionale luchthavens gebruik te maken. Onderzoek heeft aangetoond dat er binnen mededingingsrechtelijke kaders, geen middelen beschikbaar zijn om luchtvaartmaatschappijen te dwingen hun operatie (geheel of gedeeltelijk) te verplaatsen van Schiphol naar een regionale luchthaven.

Het niet noodzakelijkerwijs aan de mainport gebonden verkeer valt onder segment 5[4] (leisure bestemmingen). Op basis van het Aldersakkoord en de Luchtvaartnota moet voor dit verkeer alternatieve capaciteit voor 70.000 additionele vliegtuigwegingen worden gecreëerd op regionale luchthavens, waarbij het in eerste instantie gaat om Eindhoven Airport en (vervolgens) Lelystad Airport. Deze regionale luchthavens ondersteunen daarmee de mainportfunctie van Schiphol. In juni 2010 is door de Alderstafel Eindhoven een advies uitgebracht voor een stapsgewijze uitbreiding van de luchthavencapaciteit van Eindhoven Airport met in totaal 25.000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020. De heer Alders heeft in maart 2012 advies uitgebracht voor een gefaseerde uitbreiding van de luchthavencapaciteit van Lelystad Airport met 45.000 extra vliegtuigbewegingen groot commercieel handelsverkeer en ruimte voor Business Aviation/MRO activiteiten. Beide adviezen zijn door het kabinet overgenomen.

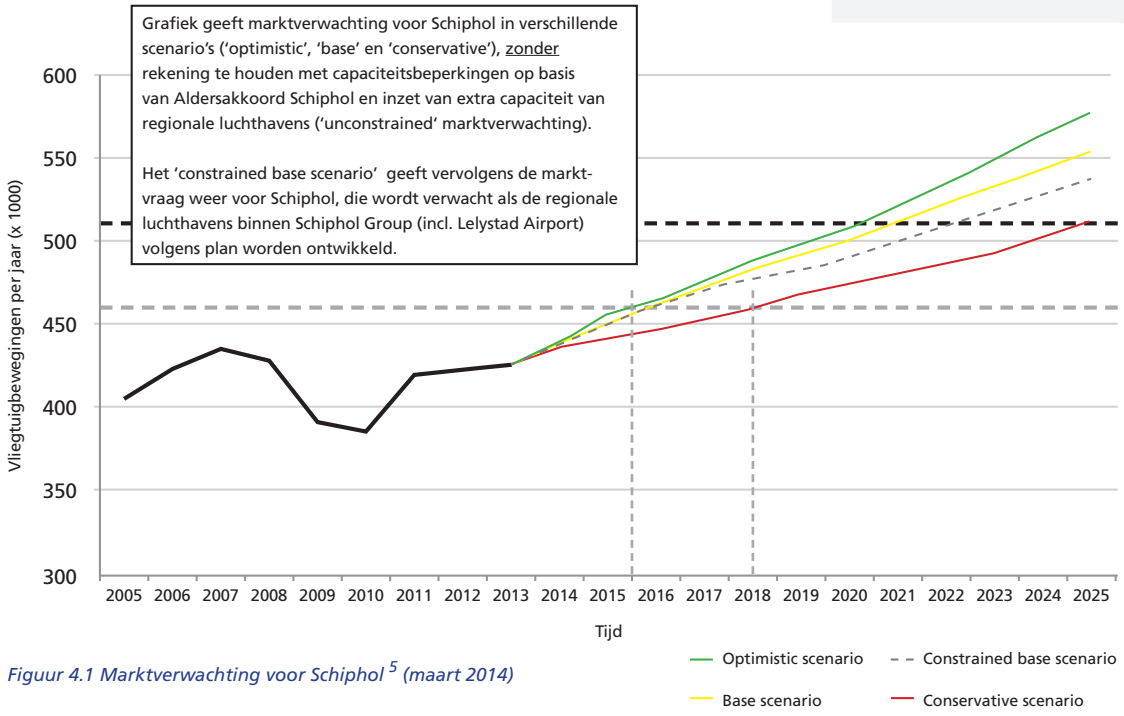
Aan de Alderstafel Schiphol is overeengekomen dat bij het bereiken van een jaarvolume van 459.000 vliegtuigbewegingen (oorspronkelijk bij 95%, maar bijgesteld naar 90% van de 510.000 vliegtuigbewegingen) op Schiphol regionale capaciteit beschikbaar moet zijn voor afhandeling van het niet-mainportgebonden verkeer. Volgens de huidige prognoses zal deze 'signaleringsgrens' tussen 2016 en 2018 worden bereikt (zie figuur 4.1).

[4] In het kader van de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol is een segmentatie van het vliegverkeer op Schiphol opgesteld als onderdeel van het Aldersakkoord en bij brief van de directeur Luchtvaart van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in juli 2012 bevestigd. Het 'segment 5' is hier onderdeel van en ziet op die vluchten die uitgevoerd worden van/naar bestemmingen met een beperkt aantal zakelijke passagiers (minder dan 10.000 vertrekkende zakelijke passagiers per jaar)

Bovenstaande marktverwachtingen voor Schiphol zijn gebaseerd op prognoses van de vraag naar transport vanuit de markt en de vertaling daarvan naar verkeer (aantal vliegtuigbewegingen) en vervoer (aantal passagiers en hoeveelheid vracht) via Schiphol. Deze prognoses zijn een directe afgeleide van een aantal parameters, waaronder de macro-economische trends, GDP-ontwikkeling, ontwikkeling en/of opkomst van nieuwe of bestaande economische, politieke, culturele en toeristische centra, olieprijzen en handelsstromen.

Schiphol Group heeft zichzelf gecommitteerd aan het tijdig ontwikkelen van regionale luchthavencapaciteit, eerst op Eindhoven vervolgens op Lelystad. In dat kader is de eerste tranche van de uitbreiding van capaciteit op Eindhoven (10.000 vliegtuigbewegingen) al gerealiseerd, ver voor het bereiken van de signaleringsgrens. De tweede tranche van de uitbreiding van Eindhoven Airport met 15.000 vliegtuig-bewegingen wordt naar verwachting gerealiseerd in 2016. Op basis van de huidige inzichten over de groei van Eindhoven Airport wordt de limiet van de capaciteit op Eindhoven rond 2019-2020 bereikt.

Gezien de huidige verwachtingen over de groei van Schiphol en Eindhoven en de afspraken die zijn gemaakt over de volgtijdelijkheid van ontwikkeling van de regionale capaciteit ten behoeve van de ontwikkeling van de mainport Schiphol, zal additionele capaciteit ten behoeve van het niet-mainport-gebonden verkeer op Lelystad Airport pas nodig zijn op het moment dat Eindhoven Airport tegen zijn capaciteitslimiet aanloopt. Dat betekent dat Lelystad Airport per 2019-2020, na een opstartfase, volledig operationeel dient te zijn. 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




*Figuur 4.1 Marktverwachting voor Schiphol [5] (maart 2014)*

alle wettelijke en planologische formele procedures met succes zijn doorlopen.

Uitgangspunt voor bovengenoemde planning is dat het ook daadwerkelijk mogelijk is om op Schiphol 510.000 vliegtuig-bewegingen te kunnen realiseren. Wanneer dit in de praktijk niet mogelijk blijkt, dan kan dit leiden tot extra druk op de planning voor (versnelde) uitvoering van de ontwikkelingsplannen voor Lelystad Airport. Factoren die hiertoe zouden kunnen leiden zijn bijvoorbeeld een onbedoelde, te sterke beperking van de milieucapaciteit voor Schiphol door enkele onderdelen

[5] Voor het base scenario geldt dat het totale aandeel van het leisure segment ongeveer 9% bedraagt, dit is inclusief leisure vluchten op intercontinentale bestemmingen.

van het Handhavingsstelsel voor geluidhinder, of een tekort aan – vanuit commercieel oogpunt – aantrekkelijke 'slotparen' (gekoppelde slots voor een start en landing) binnen de beschikbare piekuurcapaciteit.

## 4.2 Interesse vanuit de consumentenmarkt

Lelystad Airport heeft een catchment area die voldoende groot is om een groot aantal passagiers aan te kunnen trekken uit de omliggende provincies en de regio Amsterdam, waarbij de luchtvaartmaatschappijen een voldoende hoge bezettingsgraad en daarmee rendabele operatie kunnen realiseren. Cruciaal daarbij is dat de luchtvaartmaatschappijen vliegtickets aanbieden tegen een aantrekkelijk (laag) prijsniveau, mede gebaseerd op lage luchthaventarieven (havengelden). Het aandeel passagiers dat gebruik maakt van Lelystad Airport is het grootst voor passagiers uit de provincie Flevoland en de noordelijke provincies. Het grootste deel van de passagiers op Lelystad Airport is echter afkomstig uit de Randstad, omdat daar de bevolking het grootst is en de 'propensity to fly'[6] daar ook hoger ligt.

Lelystad ligt op relatieve korte afstand van de dichtbevolkte gebieden in westelijk Nederland. De verwachting is dan ook dat passagiers eerder voor Lelystad Airport zullen kiezen dan voor andere regionale luchthavens in het noorden en oosten van het land, zoals Groningen Eelde Airport en (eventueel) Twente Airport. Deze luchthavens zullen van alle Nederlandse regionale luchthavens de meeste passagiers aan Lelystad verliezen. In absolute aantallen komen de meeste passagiers echter van Schiphol. Dit is in lijn met de strategie om Lelystad te ontwikkelen als 'twin airport' ter ondersteuning van de mainport Schiphol en een aantrekkelijk alternatief te bieden voor het niet- mainportgebonden verkeer met een hoofdzakelijk toeristisch karakter.

[5] Aantal reizen per hoofd.

## 4.3 Aanbod van Lelystad Airport voor luchtvaartmaatschappijen

Lelystad Airport heeft perspectief als twin-airport van Schiphol en biedt het verkeer wat niet noodzakelijkerwijs aan de mainport gebonden is een aantrekkelijk alternatief, met groeipotentie en een concurrerend prijsniveau. Lelystad Airport is met name interessant voor luchtvaartmaatschappijen in het leisure en low-cost segment, die (toeristische) bestemmingen en regio's bedienen in Europa en in landen rond de Middellandse Zee.

Om succesvol luchtvaartmaatschappijen aan te trekken is gekozen voor een 'pull beleid', wat concreet vormgegeven wordt in de hierna beschreven propositie voor luchtvaartmaatschappijen.

### Groeipotentieel

Lelystad Airport biedt unieke ruimte voor groei in passagiersvolume en in aantal vliegtuigbewegingen. Aan de Alderstafel Lelystad is, gesteund door de regionale partijen, overeengekomen dat de luchthaven in eerste instantie mag groeien naar 25.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel handelsverkeer per jaar, en vervolgens – na positieve evaluatie van de bedrijfsresultaten en omgevingseffecten – naar 45.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel handelsverkeer per jaar.

### Concurrerende tarieven

De beoogde luchthaventarieven voor Lelystad Airport dienen het niet-mainportgebonden verkeer te stimuleren gebruik te maken van de faciliteiten van Lelystad Airport. Dit betekent dat de tarieven voor Lelystad Airport relatief laag zullen zijn en concurrerend met die van de andere regionale luchthavens in Nederland en in aangrenzende gebieden (in Duitsland en België).

### Incentives voor 'first movers'

Lelystad Airport biedt incentives voor first movers. Daarnaast zal er een actieve bewerking van de markt plaatsvinden door Lelystad Airport, daarbij ondersteund door Airline Marketing en Passenger Marketing van Schiphol en haar grote wereldwijde netwerk van contacten. Ten slotte zal er een additioneel support package (analyses, advertisement, etc.) worden samengesteld voor de (potentiele) gebruikers van Lelystad Airport.

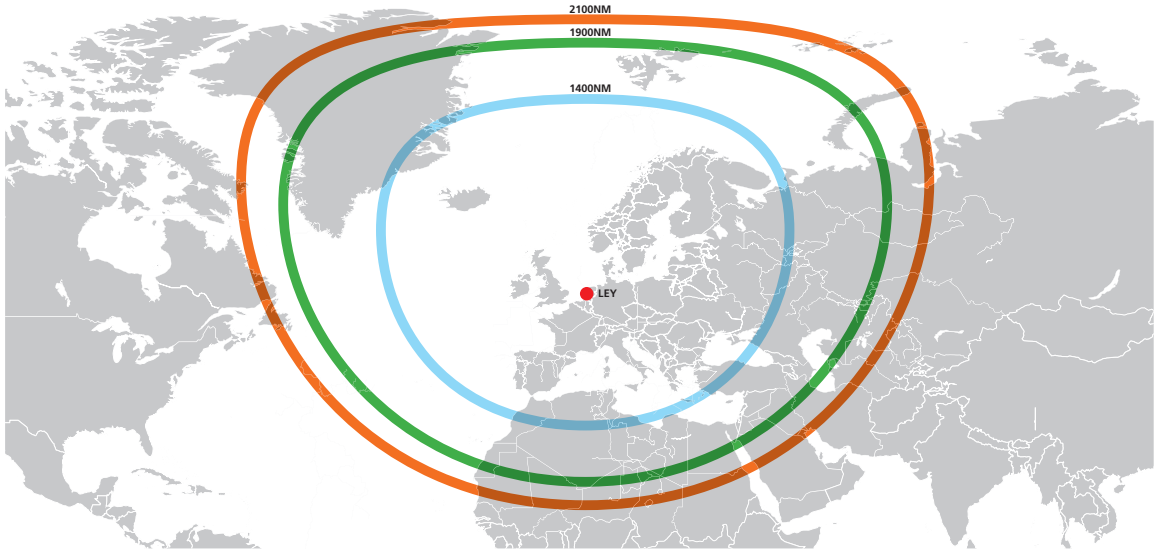
### Openstellingstijden

De openstellingstijden zijn dagelijks van 06.00 tot 23.00 uur, met een extensie tot 24.00 uur voor vertraagde binnenkomende vluchten. Dit is vergelijkbaar met en op onderdelen beter dan andere grote regionale luchthavens. Evenals op andere regionale luchthavens zijn reguliere nachtoperaties niet toegestaan, conform het Aldersadvies Lelystad.

### Baanlengte, luchthavenfaciliteiten en efficiënt afhandelingsproces

Lelystad Airport biedt een startbaanlengte (TORA) van 2400 meter en een landingsbaanlengte (LDA) van 2100 meter. Met deze baanlengte kan heel Europa worden bediend, inclusief de verder weg gelegen (net buiten Europa) bestemmingen zoals de Canarische Eilanden, Cyprus, Turkije, Marokko, Israël, Egypte en Tunesië met een Maximum Take-Off Weight (MTOW) d.w.z. met een maximum aan passagiers (en/of vracht) aan boord gebaseerd op het gebruik van het type Boeing 737-800 / Airbus A 320 (zie figuur 4.2).

Daarnaast beschikt Lelystad Airport in de diverse fasen van ontwikkeling over voldoende platformcapaciteit en opstelplaatsen, geschikt voor afhandeling van code C (B737/A320) vliegtuigen. De luchthaven krijgt een efficiënt ingerichte terminal met het gewenste en op de doelgroep afgestemde kwaliteitsniveau en voorts een toegesneden aanbod van voorzieningen,




| | Boeing 737-800wl 2 x CFM56-7B26 | | Boeing 737-700wl 2 x CFM56-7B24 | |
|---|---|---|---|---|
| ***Startbaan-lengte*** | *Startgewicht [MTOW, ton]* | *Vliegbereik [NM] (bij max payload)* | *Startgewicht [MTOW, ton]* | *Vliegbereik [NM] (bij max payload)* |
| **2100 meter** | 75 | 1400 | 69 | 1900 |
| **2400 meter** | 78.9 | 2100 | 69.9 (MTOW) | 2100 |

*Figuur 4.2. Gebruiksmogelijkheden Lelystad Airport bij maximale payload vliegtuigen*



goede parkeerfaciliteiten en perfecte landzijdige ontsluiting via de openbare weg en openbaar vervoer. De ligging direct aan de rijksweg A6 met een geplande eigen afslag voor de luchthaven is daarbij van groot belang.

Lelystad Airport is operationeel aantrekkelijk vanwege de hoge efficiency van het afhandelingsproces: korte omdraaitijden, korte taxitijd, kleine kans op congestie, grote mate van voorspelbaarheid en betrouwbaarheid.

Lelystad Airport wordt ontwikkeld volgens het "one step concept" (het parkeren, inchecken en vliegen in een zo kort mogelijk afstand en tijdspanne). Dit betekent dat aantal en omvang van de vliegtuigopstelplaatsen, de ligging ten opzichte van de terminal, de positie van de terminal ten opzichte van het parkeren en het openbaar vervoer alsmede het aantal beschikbare parkeerplaatsen optimaal op elkaar wordt aangesloten, waarbij rekening wordt gehouden met de gefaseerde ontwikkeling en mogelijk toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot de grootte van het vliegtuig. De terminal zal tegen lage investeringskosten en met voldoende afhandelingscapaciteit en kwaliteit worden gerealiseerd. Dit alles levert een uiterst efficiënte en betaalbare afhandeling van vluchten en passagiers op.

## 4.4 Lelystad Airport biedt reizigers een 'one step concept'

Een aantal belangrijke voorwaarden aan de aanbodkant bepalen of de passagiers ook daadwerkelijk de keuze voor Lelystad zullen maken. Deze voorwaarden zijn in ieder geval:

- Aanbod bestemmingen (aanvullend op die op Schiphol en Eindhoven Airport), bij aantrekkelijk prijsniveau
- Relatieve reistijden per auto en OV
- Parkeertarieven op de luchthaven

### Bestemmingen

Lelystad Airport faciliteert, ter ondersteuning van de mainport Schiphol, luchtvaartmaatschappijen die (vakantie) reizigers aantrekkelijke verbindingen bieden met toeristische steden en regio's in Europa en de overige landen rond de Middellandse Zee. Lelystad Airport wil zich met een groeiend netwerk van verbindingen profileren als preferente luchthaven voor de reizigers met die bestemmingen.

### Landzijdige bereikbaarheid

Lelystad Airport is zowel met de auto als met het openbaar vervoer goed bereikbaar. Ook zullen er meer dan voldoende parkeerfaciliteiten dicht bij de terminal aanwezig zijn, waardoor de loopafstanden voor passagiers beperkt blijven.

Lelystad Airport ligt centraal in de provincie Flevoland. Via de rijksweg A6 is Lelystad Airport verbonden met de Randstad en het noorden van Nederland. Provinciale wegen zorgen voor de verbinding met Zwolle, Harderwijk en Enkhuizen. Lelystad heeft een rechtstreekse treinverbinding met Amsterdam (reistijd circa 45 minuten). Vanaf het NS station Lelystad centraal zal een shuttlebus verbinding komen met de luchthaven die de verbinding maakt met de luchthaven terminal binnen 10 minuten.

Vanaf 2012 is de bereikbaarheid van Lelystad aanzienlijk verbeterd door de ingebruikname van de Hanzelijn. Lelystad airport ligt hierdoor van alle regionale luchthavens het dichtst bij een Intercity Station met belangrijke verbindingen naar noord, oost en centraal Nederland, alsmede de Randstad. Ook is de N23 tussen Dronten en Lelystad onlangs in gebruik genomen. Dit is een volgende stap in de ontwikkeling van de West-Oost-as (Alkmaar – Lelystad – Zwolle).

Lelystad heeft een aansluiting op de A6 en een extra aansluiting voor verkeer vanuit en richting Almere is in voorbereiding (in opdracht van het Rijk). De huidige aansluiting takt aan op de Larserweg, de belangrijkste invalsweg voor de luchthaven. Dagelijks maken ruim 40.000 motorvoertuigen gebruik van deze weg, die de verbinding vormt tussen enerzijds Lelystad en anderzijds Almere/Amsterdam en de luchthaven/Harderwijk. Voor de exploitatie van Lelystad Airport is een goede, nieuwe aansluiting op het hoofdwegennet (Larserweg) noodzakelijk. Met het Rijk, de gemeente Lelystad en provincie Flevoland zijn afspraken gemaakt om dit tijdig te realiseren.

### Parkeerfaciliteiten en andere commerciële voorzieningen

Op de nieuwe en huidige locatie van de luchthaven zullen door Lelystad Airport parkeervoorzieningen worden gerealiseerd voor zowel kort als lang parkeren. Daarmee wordt de reiziger de mogelijkheid geboden om op korte afstand van de terminal te parkeren, tegen een scherp en concurrerend tarief (vergelijkbaar of lager dan op andere regionale luchthavens).

Hoewel vanuit het low cost-concept de terminal niet op voorhand dient te worden uitgerust met een uitgebreid aanbod aan commerciële passagiersvoorzieningen, blijft de terminal een commercieel aantrekkelijke inkomstenbron. Lelystad Airport kiest er dan ook voor om de reizigers in en rondom de terminal een aantrekkelijk product te bieden met commerciële voorzieningen zoals horeca, retail en specifieke services.


LELYSTAD

# Marktverkenning Lelystad Airport

## Leeswijzer

*In dit hoofdstuk wordt de marktverwachting onderbouwd. Allereerst wordt ingegaan op de interesse voor Lelystad Airport vanuit het perspectief van de reiziger (potentiële passagier) en het marktaandeel van Lelystad Airport in deze marktvraag. Vervolgens wordt ingegaan op de interesse vanuit het perspectief van de luchtvaartmaatschappijen en het perspectief van de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol, waarbij er onderscheid wordt gemaakt tussen nieuwkomers op de markt en maatschappijen die al op Schiphol opereren en waarvoor Lelystad Airport een aanvaardbaar alternatief moet bieden. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een beschrijving van het marktscenario dat is gehanteerd voor de business case.*

## 5.1 Interesse voor Lelystad Airport, vanuit perspectief consumenten/passagiers

Ten behoeve van de business case Lelystad Airport is een inschatting gemaakt van de interesse voor vluchten van/naar Lelystad Airport, vanuit perspectief van consumenten/passagiers. De Stichting Economisch Onderzoek (SEO) heeft vervolgens een quick scan onderzoek gedaan naar de interesse bij (potentiële) passagiers voor reizen via Lelystad Airport. Voldoende interesse bij consumenten/passagiers wordt door SEO bevestigd, 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. Een aantal belangrijke observaties van SEO ten aanzien van de interesse vanuit de passagiersmarkt wordt onderstaand samengevat.

### Lelystad Airport als nieuwe toetreder in bestaande OD markt met 35 – 40 miljoen potentiële reizigers

Vanuit het klantperspectief (passagiers, potentiële reizigers) verwachten Schiphol Group en Lelystad Airport meer dan voldoende interesse voor (slot)capaciteit voor vluchten van en naar Lelystad Airport .

De totale OD-markt – reizigers met Nederland als vertrekpunt of als eindpunt van de reis – wordt nu bediend door Schiphol, de regionale luchthavens en de (regionale) luchthavens in de aangrenzende gebieden in Duitsland en België. Het grootste deel van de OD markt wordt bediend door Schiphol, daarbij gaat het nu om circa 30 miljoen passagiers, zowel van/naar Europese als naar intercontinentale bestemmingen. De regionale luchthavens van Eindhoven en Rotterdam bedienen bij elkaar circa 5 miljoen passagiers en circa 5 miljoen passagiers maken gebruik van de buitenlandse (grens) luchthavens. Aangezien Lelystad Airport relatief dicht bij Schiphol ligt (ongeveer 50 km) zullen veel van de toekomstige passagiers van Lelystad uit de catchment area van Schiphol komen. Daarnaast zal met Lelystad Airport een aantrekkelijk en goed bereikbaar alternatief geboden worden, waardoor passagiers die nu via buitenlandse luchthavens reizen, naar verwachting deels voor Lelystad Airport zullen kiezen. Daarmee kan de 'weglek' vanuit de Nederlandse markt naar de buitenlandse luchthavens deels worden tegengegaan en marktaandeel worden teruggewonnen met een positieve bijdrage aan de Nederlandse economie.

### Nieuwe luchthaven creëert beperkte marktstimulatie volgens SEO

Wanneer het prijsniveau van vliegtickets voor vluchten van en naar Lelystad Airport laag is (vergelijkbaar met het prijsniveau van vluchten via Eindhoven Airport), kan volgens SEO een aanzienlijk passagiersvolume verwacht worden voor

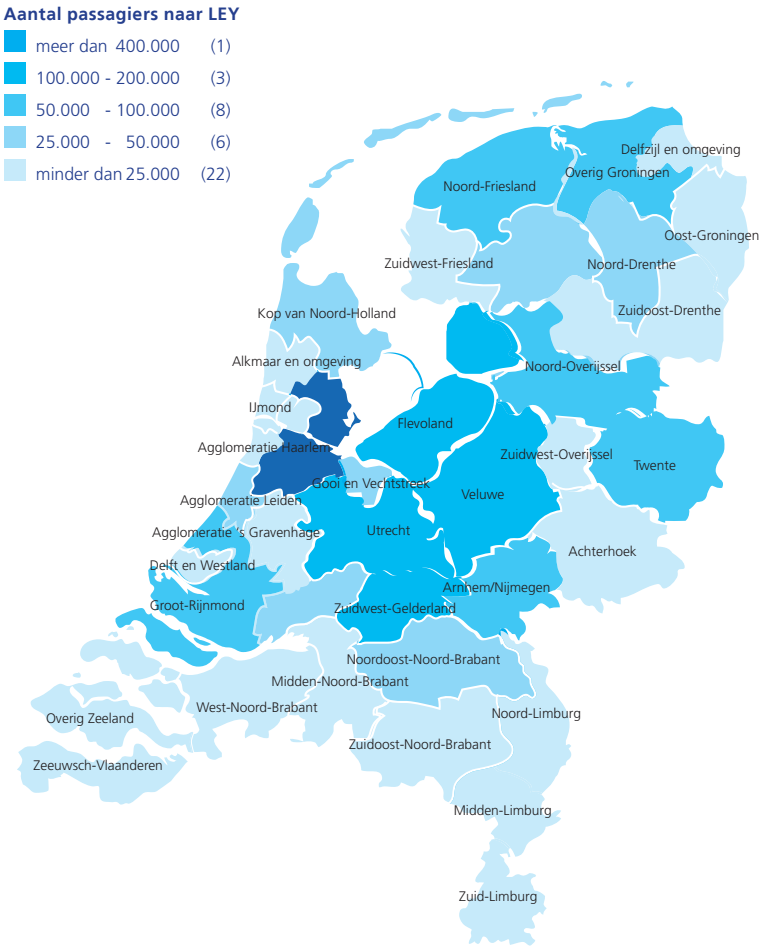


Lelystad Airport en een totaal marktaandeel van meer dan 10 procent voor Lelystad Airport (binnen Nederland). De totale marktgeneratie dankzij de exploitatie van Lelystad Airport is volgens SEO 3,8 procent, wat neerkomt op een totaal van ruim 700.000 extra passagiers. Vooral in Flevoland is de marktgeneratie groot, de marktvraag naar vliegreizen vanuit Flevoland neemt met 21 procent toe als gevolg van de openstelling van Lelystad Airport. Ook in de omliggende provincies is er sprake van een marktgeneratie van ongeveer 10 procent.

Volgens SEO is er echter nauwelijks marktgeneratie bij een gemiddeld prijsniveau van tickets voor vluchten van of naar Lelystad Airport. De marktgeneratie in regio Groot-Amsterdam is in dat geval zelfs negatief, omdat passagiers uit deze regio nu voor de vluchten die vanaf Lelystad Airport worden aangeboden (in plaats van vanaf Schiphol) verder moeten reizen.

### Herkomst passagiers Lelystad Airport

In de provincies Flevoland, Friesland, Groningen, Drenthe en Overijssel zal Lelystad Airport naar verwachting een aanzienlijk marktaandeel kunnen realiseren. In de regio's Amsterdam en Utrecht ligt dit aandeel lager. Maar, hoewel het marktaandeel in de noordelijke provincies het grootst is, komt in absolute zin het grootste aantal passagiers uit regio Amsterdam.
De verwachting is dat wanneer er goedkope vluchten via Lelystad Airport worden aangeboden, ook veel buitenlandse toeristen die naar Amsterdam gaan een vlucht via Lelystad Airport boeken. Vanwege de relatief kleine bevolking in Drenthe en Friesland blijft het aantal passagiers dat vanuit deze regio's reist, beperkt. In figuur 5.1 is te zien uit welke gebieden de meeste passagiers voor Lelystad Airport naar verwachting afkomstig zullen zijn.




*Figuur 5.1 Herkomst passagiers Lelystad Airport in absolute aantallen (bron: SEO)*

Passagiers voor Lelystad Airport worden hoofdzakelijk onttrokken aan Schiphol. Daarnaast worden passagiers onttrokken aan Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde, Twente Airport (er vanuit gaande dat deze luchthaven rond 2020 operationeel is) en de Duitse luchthavens Münster-Osnabrück, Weeze en Düsseldorf.

## 5.2 Interesse voor Lelystad Airport, vanuit perspectief luchtvaartmaatschappijen

Op dit moment, circa 4 jaar voor de geplande opening van Lelystad Airport, is er nog geen duidelijk beeld te schetsen van de interesse van luchtvaartmaatschappijen voor vluchten van en naar Lelystad Airport. Dit is niet onverwacht omdat het voor luchtvaartmaatschappijen gebruikelijk is om pas 1 à 2 jaar voor invoering van nieuwe bestemmingen over hun plannen te communiceren en omdat de ontwikkeling van Lelystad Airport weliswaar in voorbereiding is, maar – afhankelijk van voortgang in wettelijke en planologische procedures – pas in 2016/2017 zal worden gerealiseerd, waarna volledige opening vanaf 2018 kan volgen.

Schiphol Group heeft de afgelopen jaren diverse contacten gehad met luchtvaartmaatschappijen die volgens het Aldersakkoord 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, Ryanair, 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 luchtvaart-maatschappijen vanuit strategische overwegingen en het belang van hun eigen concurrentiepositie hun interesse publiekelijk kenbaar zullen maken.

De luchtvaartmaatschappijen die op dit moment vanaf Schiphol opereren zullen in eerste instantie minder snel geneigd zijn hun marktpositie op Schiphol op te geven en hun operatie (deels) te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad Airport:

- alhoewel vanuit kosten-oogpunt Lelystad Airport aantrekkelijker zal worden gepositioneerd dan Schiphol, zal een aantal van de luchtvaartmaatschappijen die nu de leisure bestemmingen bedienen (en onderdeel uitmaken van segment 5) waarschijnlijk geconfronteerd worden met een zogenaamde ‘split operation’. Dit betekent dat deze maatschappijen vanwege de openstellingstijden van Lelystad Airport (en met name het ontbreken van nachtcapaciteit), maar ook vanwege het ontbreken van de vereiste baanlengte voor het uitvoeren van vluchten naar verre (intercontinentale) bestemmingen, maar een deel van hun operatie op Lelystad Airport kunnen uitvoeren waardoor het kostenvoordeel grotendeels komt te vervallen. Daarbij geldt wel dat het ontbreken van nachtcapaciteit mogelijk kan worden gecompenseerd als luchtvaartmaatschappijen met hun vluchten een “W” patroon volgen waarbij het vliegtuig op een andere luchthaven – een luchthaven met nachtopenstelling – dan Lelystad Airport ‘overnacht’ (bijvoorbeeld op Schiphol). De ‘W’ voor Lelystad Airport kan er dan als volgt uit zien: Schiphol – Antalya – Lelystad – Antalya - Schiphol.

Op deze wijze kan een luchtvaartmaatschappij optimaal gebruik maken van de beschikbare openstelling van de 'twin airport' Schiphol en Lelystad Airport;

- vanuit het oogpunt van opbrengsten blijkt op basis van empirisch onderzoek dat de gemiddelde ticketprijs die een luchtvaartmaatschappij kan vragen op een regionale (secundaire) luchthaven lager ligt dan op een hub (primaire) luchthaven, waardoor het kostenvoordeel van een operatie op Lelystad Airport grotendeels komt te vervallen.

Voor nieuwkomers die op dit moment (nog) niet op Schiphol opereren, zal Lelystad Airport een aantrekkelijk alternatief voor Schiphol bieden. Dat geldt ook voor luchtvaartmaatschappijen die Nederland als bestemming bedienen ('destination market'). Deze luchtvaartmaatschappijen zijn nog niet actief in de markt van Schiphol en hun business model is erop gericht om op basis van lage ticketprijzen marktaandeel te verwerven in gevestigde markten. Ook voor deze partijen kunnen de openstellingstijden een beperkende factor vormen voor het opstarten van een base, maar de praktijk op andere regionale luchthavens (zoals Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport) toont dat dit geen absolute blokkade is.

## 5.3 Marktverwachting Lelystad Airport en selectieve ontwikkeling mainport

Vanuit het perspectief van de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol, waarbij er onderscheid wordt gemaakt tussen nieuwkomers op de markt en maatschappijen die al op Schiphol opereren en waarvoor Lelystad Airport een aanvaardbaar alternatief moet bieden, kan het volgende worden gesteld:

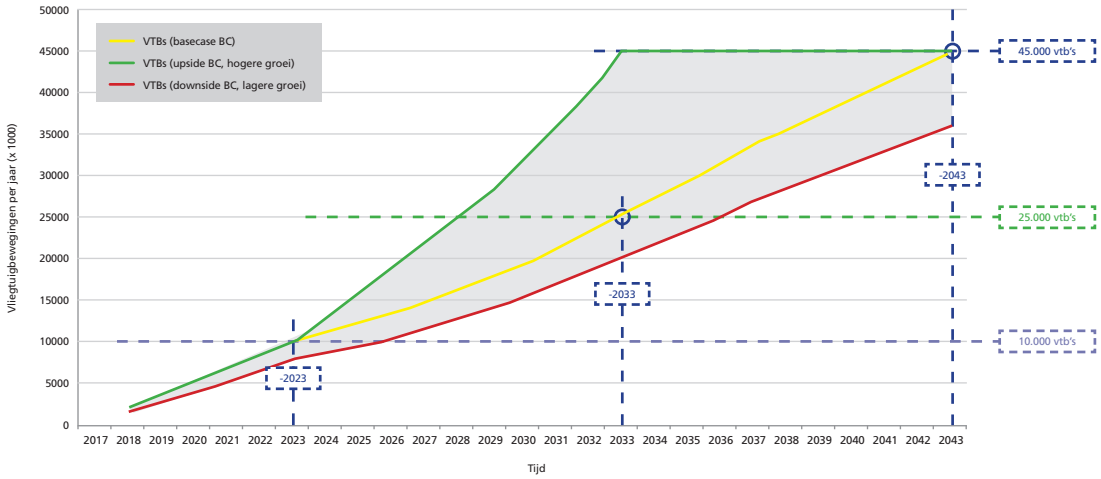
- op grond van het Aldersakkoord Schiphol uit 2008 past bij schaarste van capaciteit op Schiphol segment 5 als eerste niet meer bij een selectief gebruik van Schiphol. In dat geval zal alternatieve capaciteit op de regionale luchthavens van Eindhoven en Lelystad voorhanden moeten zijn als alternatief voor dit segment. Vanuit dat perspectief gezien zou de (vrijwillige) verplaatsing van luchtvaartmaatschappijen uit segment 5 van Schiphol naar Lelystad Airport de te prefereren uitkomst zijn;
- onderzoek heeft aangetoond dat, binnen de kaders van nationaal en Europees mededingingsrecht, geen middelen voorhanden zijn om de luchtvaartmaatschappijen te dwingen hun operatie te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad Airport. Evenmin kan Schiphol een zodanige regie voeren dat bepaalde luchtvaartmaatschappijen op Schiphol (en ook op Lelystad Airport) de toegang kan worden geweigerd. Zoals reeds beschreven in hoofdstuk 4, kiest Schiphol Group nadrukkelijk voor pull-beleid teneinde luchtvaartmaatschappijen uit segment 5 die nu op Schiphol opereren en nieuwkomers te bewegen om in de toekomst (ook) van Lelystad Airport gebruik te maken. Het blijft echter een keuze van deze luchtvaartmaatschappijen zelf of ze gebruik willen maken van de geboden mogelijkheden en faciliteiten;
- gegeven de operationele beperkingen (en de daarmee samenhangende extra kosten) waarmee de luchtvaartmaatschappijen uit segment 5 worden geconfronteerd ontstaat er mogelijk een drempel voor dit segment om gebruik te maken van de alternatieve capaciteit op Lelystad Airport (zie hoofdstuk 5.2);
- voor nieuwkomers op de markt biedt de capaciteit van Lelystad Airport mogelijkheden. Vooral low-cost luchtvaartmaatschappijen zullen, gezien hun business model dat ontwikkeld is om op basis van lage ticketprijzen marktaandeel te verwerven in gevestigde markten, geïnteresseerd zijn in Lelystad Airport.

## 5.4 Marktverwachting Lelystad Airport als input voor business case

Uit voorgaande paragrafen blijkt dat er naar verwachting voldoende interesse is bij consumenten voor vluchten van en naar (leisure) bestemmingen via Lelystad Airport, maar ook dat er op dit moment nog geen duidelijk beeld is te geven over de luchtvaarmaatschappijen die een operatie willen starten op Lelystad Airport, als nieuwkomer of als (gedeeltelijk) alternatief voor hun huidige operatie op Schiphol.

Om die reden hanteert Schiphol Group voor het Ondernemingsplan voor Lelystad Airport een marktscenario (als base case) dat – voor de opstartfase – uitgaat van een incrementele ontwikkeling van de (slot)capaciteit en gematigde 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 ingroeitraject 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 gewenning en publieke acceptatie van de verandering van de aard en omvang van de activiteiten van Lelystad Airport in de provincie Flevoland en daarbuiten.




*Figuur 5.2 Gehanteerd marktscenario voor Lelystad Airport (base case, upside en downside)*

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 of te verplaatsen naar andere regionale luchthavens.

Figuur 5.2 presenteert de verwachte toename van het aantal vliegtuigbewegingen, na opening van Lelystad Airport per 2018, waarop het tempo en de fasering van de ontwikkeling van de luchthaven zijn gebaseerd.

Gelet op de onzekerheden in de markt is het echter niet uitgesloten dat Lelystad Airport in omvang 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, naast het in detail uitgewerkte 'base case' scenario, ook een 'upside' (versnelde groei) en een 'downside' (vertraagde groei) in beeld gebracht. Ook deze scenario's zijn getoond in figuur 5.2.

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 ook van de marktverwachtingen voor het verkeer op Schiphol.

De marktverwachtingen voor Schiphol gaan uit van een laag, midden en hoog marktscenario (zie figuur 4.1). Voor Lelystad Airport betekent dit dat bij het lage marktscenario van Schiphol, als gevolg van economische laag conjunctuur, er ook sprake zal zijn van trage groei op Lelystad Airport. De groeiruimte op Schiphol wordt in het laag scenario immers minder snel vol gevlogen waardoor er ook minder behoefte vanuit de markt zal zijn voor groei van het verkeer op Lelystad Airport.
Dit resulteert in het groeipad zoals dat met een rode lijn in figuur 5.2 is aangegeven.

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 groeiruimte op Schiphol na 2023. Dit resulteert in een gelijkmatig groeiscenario voor Lelystad Airport zoals dat met de gele lijn in figuur 5.2 is aangegeven, waarbij de capaciteit van 25.000 vliegtuigbewegingen (N2) naar verwachting rond 2033 bereikt zal zijn. Dit is het scenario dat voor de base case voor Lelystad Airport is gehanteerd.

Het hoge marktscenario van Schiphol, gebaseerd op sterke economische groei (hoog conjunctuur), zal leiden tot snellere groei op Lelystad Airport vanwege het feit dat, naast de hogere autonome marktvraag, er dan sprake zal zijn van te weinig groeiruimte op Schiphol waardoor de marktvraag naar Lelystad Airport sneller zal toenemen, waarbij de capaciteit van 25.000 vliegtuigbewegingen (N2) ook eerder – in 2028 – bereikt zal zijn en investeringen ten behoeve van de uitbreiding van de capaciteit naar 45.000 vliegtuigbewegingen ook eerder zullen plaatsvinden.
Dit resulteert in het groeipad zoals dat met een groene lijn in figuur 5.2 is aangegeven.

Het gearceerde gebied rondom het (base case) scenario geeft het gebied aan waarbinnen de ontwikkeling van Lelystad Airport zich naar verwachting zal voltrekken. De wijze waarop dat in de praktijk daadwerkelijk zal plaatsvinden wordt bepaald door de vraag en de dynamiek van de markt en kent waarschijnlijk een grilliger verloop dan voor de modellering van de business case voor Lelystad Airport is aangenomen. Ter illustratie, wanneer een luchtvaartmaatschappij besluit een basis te openen op Lelystad Airport, waar bij met één vliegtuig drie dagelijkse vluchten worden uitgevoerd, dan resulteert dit een stapsgewijze groei met 2200 vliegtuigbewegingen per jaar.

### Belang van een luchtvaartmaatschappij met basis op Lelystad Airport ('base operator')

Om het gewenste bestemmingenprofiel dat aansluit bij de visie en ambitie van Lelystad Airport te realiseren, is het uiteindelijk van belang[7] dat een luchtvaartmaatschappij Lelystad Airport als - beperkte – thuisbasis kiest:

[7] Dit is mede gebaseerd op een analyse ten behoeve van de Alderstafel Eindhoven door prof. J de Wit op basis van de operatie die gelijksoortige regionale luchthavens in Europa te zien geven

- Zonder een thuisbasis zal een groot deel van het aantal potentiële nieuwe bestemmingen op Lelystad Airport niet te realiseren zijn;
- Met een 'base operator' krijgt de exploitant (en de omgeving) meer focus in de ontwikkeling op de luchthaven doordat met de luchtvaartmaatschappij gerichte afspraken kunnen worden gemaakt over een groot deel van de vluchten. Dit kan alleen succesvol met een 'base operator' en is zo goed als uitgesloten wanneer met tal van individuele luchtvaartmaatschappijen, die Lelystad Airport als bestemming of vertrekpunt opnemen, afzonderlijk afspraken moeten worden gemaakt;
- Een 'base operator' biedt daarnaast snellere groei in volume, een stabieler netwerk, grotere kans op een duurzame vloot en meer werkgelegenheid voor de regio door werving van lokaal cockpit-, cabine-, grond- en onderhoudspersoneel;
- Aan het vestigen van een 'base operator' zijn wel voorwaarden verbonden. Een home carrier moet, wil hij een rendabele exploitatie kunnen krijgen, met ieder gestationeerd vliegtuig meerdere (en bij korte afstanden tot vier) slagen, dat wil zeggen een heen- en terugvlucht, kunnen maken. Daarnaast heeft de home carrier behoefte aan een operatie van zeven dagen in de week voor een dekkende exploitatie. Dit vindt z'n weerslag in de vereiste openstelling (06.00 uur – 23.00 uur met extensie tot 24:00 uur).

Het is echter lastig te voorspellen wanneer een luchtvaartmaatschappij de beslissing neemt om een thuisbasis (home base) operatie op te starten. Zo heeft het in het geval van Eindhoven Airport een aantal jaren geduurd voordat een luchtvaartmaatschappij de stap nam naar het vestigen van een thuisbasis op Eindhoven Airport. Dit heeft met name te maken met de hoge investeringen die gepaard gaan met het vestigen van een thuisbasis voor de betreffende luchtvaartmaatschappij. Het is niet de verwachting dat er in de opstartfase van Lelystad Airport al door een luchtvaartmaatschappij een base operatie wordt ingericht.





# Ontwikkelingsplan luchthaveninfrastructuur

## Leeswijzer

*Op basis van de in dit hoofdstuk beschreven marktontwikkeling wordt vervolgens een inschatting gemaakt naar de benodigde capaciteit, waarbij met name de capaciteitsvraag gedurende piekperioden een belangrijke rol speelt. Ook de user requirements van potentiele gebruikers van de luchthaven vormen een belangrijk vertrekpunt voor de benodigde capaciteitsontwikkeling op Lelystad Airport.*

Het Ontwikkelingsplan voor Lelystad Airport voorziet in een gefaseerde ontwikkeling van de benodigde luchthavencapaciteit, waarbij deze capaciteitsvraag, de gefaseerde invoering van luchtverkeersleiding en user requirements van luchtvaartmaatschappijen (karakteristiek voor de voorziene operatie op Lelystad Airport) als uitgangspunt genomen zijn:

- Fase 1: maximale capaciteit voor 10.000 vliegtuigbewegingen en ca. 1,5 miljoen passagiers per jaar (N1)
- Fase 2: maximale capaciteit voor 25.000 vliegtuigbewegingen en ca. 3,7 miljoen passagiers per jaar (N2)
- Fase 3: maximale capaciteit voor 45.000 vliegtuigbewegingen en ca. 6,7 miljoen passagiers per jaar (N3)

De voorzieningen behorend bij de eerste fase (inclusief volledige luchtverkeersleiding) dienen beschikbaar dient te zijn bij opening van Lelystad Airport (voorzien voor 2018), de planning van vervolgfasen is afhankelijk van de daadwerkelijke ontwikkeling van de markt op Lelystad Airport en de daarvan afgeleide vraag naar capaciteit.

Fase 1 en 2 bieden de capaciteit die nodig is voor de eerste tranche van het Aldersadvies voor Lelystad Airport (25.000 vliegtuigbewegingen per jaar). Fase 3 is gekoppeld aan de overeengekomen eindsituatie voor Lelystad Airport (45.000 vliegtuigbewegingen per jaar), na vrijgave van de capaciteit voor de tweede tranche op basis van een positieve evaluatie.

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de benodigde capaciteit en de user requirements. Vervolgens wordt ingegaan op de gefaseerde ontwikkeling van de luchthaven (N1, N2 en N3).

Op verzoek van Schiphol Group en Lelystad Airport heeft Arup, een wereldwijd opererende consultant met zeer uitgebreide kennis op het gebied van luchthavenontwikkeling, een second opinion uitgevoerd op de ontwikkelplannen voor Lelystad Airport. Dit heeft geleid tot een aantal aanbevelingen voor de luchtzijdige infrastructuur en de terminal, die in vervolgstappen nadrukkelijk zijn meegenomen.

## 6.1 Vertaling marktvraag naar gefaseerde capaciteitsontwikkeling

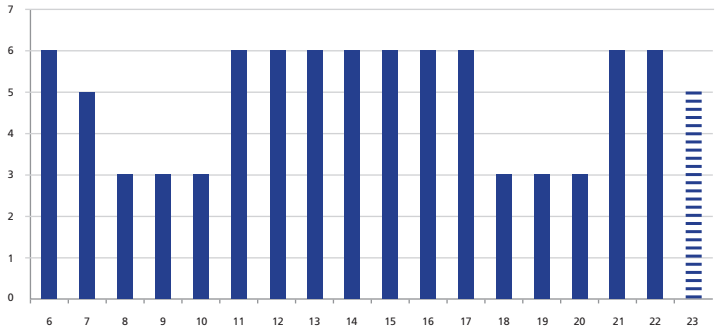
### Beperkingen voor beschikbare piekuurcapaciteit vanwege nabijheid Schiphol

Als gevolg van de huidige indeling van het Nederlandse luchtruim, waarbij het luchtruim (de TMA Schiphol[8]) zowel door vliegverkeer van en naar Schiphol als verkeer van en naar Lelystad wordt gebruikt, kan er bij een toename van het verkeer van/naar Lelystad Airport op enkele momenten van de dag een capaciteitsknelpunt optreden in bepaalde luchtruimsectoren. Om negatieve interferentie met de Schiphol-operatie te voorkomen, zullen gedurende die periodes beperkingen worden gesteld aan de beschikbare capaciteit voor Lelystad Airport.

Daarnaast wordt door de exploitant uitgegaan van een gefaseerde opbouw van luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport, omdat LVNL heeft aangegeven de beschikbare luchtruimcapaciteit geleidelijk te willen vrijgeven om het systeem veilig te kunnen ontwikkelen en om oplossingen voor het interferentieprobleem met het Schipholverkeer in de praktijk te kunnen toetsen. Dit houdt in dat, bij bepaalde wind- en zichtcondities, tijdens de pieken van de Schiphol-operatie beperkingen worden gesteld aan de beschikbare capaciteit op Lelystad Airport, maar dat buiten de pieken van de Schiphol-operatie voldoende capaciteit gerealiseerd kan worden voor de beoogde ontwikkeling van Lelystad Airport.

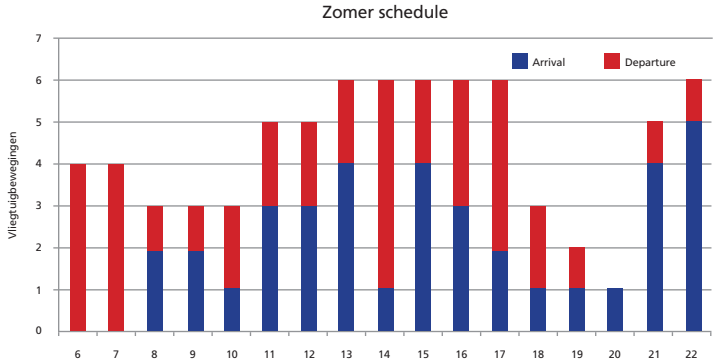
Voor fase 2 leidt dit tot de volgende voorlopige slotdeclaratie en uitgifte van piekuurcapaciteit op dagbasis, op grond waarvan een betrouwbaarheid op individueel vluchtniveau van 90% kan worden gegarandeerd en waarbij jaarlijks 25.000 vliegtuigbewegingen (geregeld verkeer kunnen worden geaccommodeerd:

[8] Luchtverkeersafhandelingsgebied van Schiphol




*Figuur 6.1 Beschikbare piekuurcapaciteit bij N2 (slots)*

Gedurende de drukkere zomerperiode zou de verdeling van starts en landingen over de dag, gegeven bovenstaande piekcapaciteit, er bij voorbeeld als volgt uit kunnen zien:




*Figuur 6.2 Mogelijke verdeling van starts en landingen, binnen de beschikbare piekuurcapaciteit bij N2*

Bij verdere groei naar 45.000 vliegtuigbewegingen zal de piekuurcapaciteit toenemen naar maximaal 15 starts en landingen per uur.

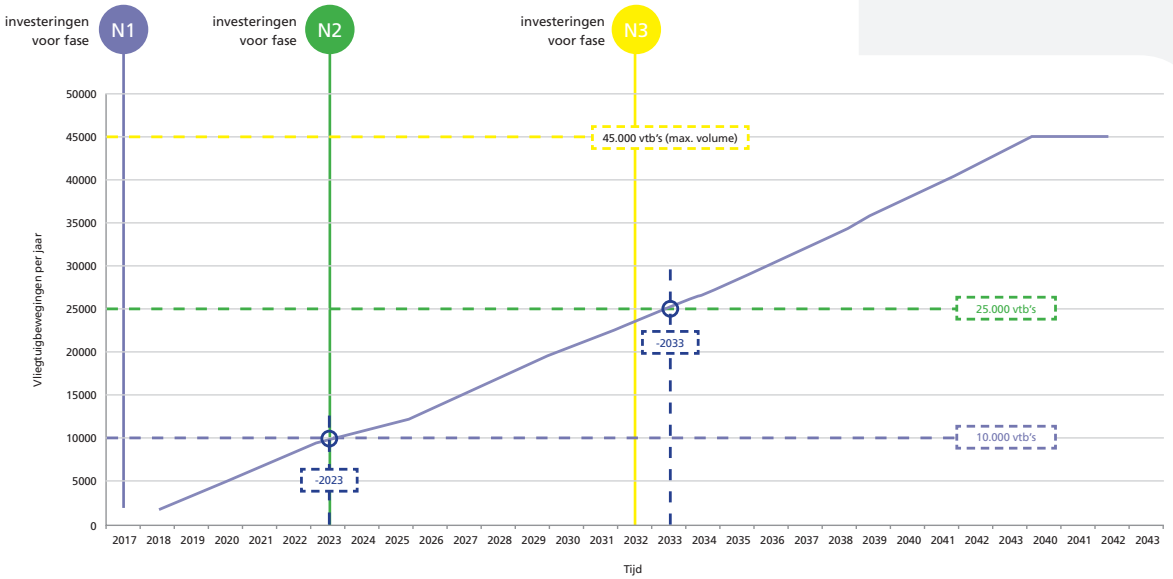
Op grond van de benodigde piekuurcapaciteit bij een maximale capaciteit van respectievelijk 10.000 (voor fase N1), 25.000 (voor fase N2) en 45.000 (voor fase N3) vliegtuigbewegingen per jaar, is in het Ontwikkelingsplan uitgewerkt welke faciliteiten en voorzieningen gerealiseerd dienen te worden:

- Fase N1 is de eerste ontwikkelingsfase en legt de basis voor de nieuwe functie van Lelystad Airport. Deze fase omvat, op basis van de user requirements, het grootste deel van de benodigde investeringen voor de ontwikkeling van de luchthaven. De start- en landingsbaan (verbouw en nieuwbouw) met bijbehorende taxibaan en vliegtuigplatform (nieuwbouw) moet worden gerealiseerd, evenals de voorzieningen voor luchtverkeersleiding en ook het eerste gedeelte van de terminal zal gebouwd worden. Ook dient de gehele nieuwe ontsluitingsweg van het luchthaventerrein te worden aangelegd, evenals de parkeerterreinen en alle in- en uitgangen naar die parkeerterreinen om aan het gewenste parkeeraanbod te kunnen voldoen;
- Vervolgfasen N2 en N3 zijn beperkter van omvang en voorzien in stapsgewijze uitbreiding van de taxibaan, het vliegtuigplatform, de terminal en de parkeervoorzieningen;
- Voor de ontwikkeling van MRO/BA verkeer is op korte termijn formalisering van de huidige baanlengte en beperkte invoer van verkeersleiding van belang. De voor de eerste fase (N1) geplande voorzieningen zijn voldoende voor het accommoderen van ontwikkeling in deze sector.

### Mogelijke timing gefaseerde capaciteitsontwikkeling (N1, N2 en N3)

In hoofdstuk 5 is ingegaan op de verwachte marktontwikkeling voor Lelystad Airport, waarbij onderscheid is gemaakt naar een basis scenario met gematigde groeicijfers, een 'upside' met hogere groeicijfers en snellere ontwikkeling van de luchthaven en een downside met veel lagere groeiverwachtingen en derhalve ook een vertraagde luchthavenontwikkeling.

Voor het base case marktscenario, met gematigde groeicijfers, geeft onderstaande figuur een indicatie van de timing van ontwikkeling van Lelystad Airport, na opening per 2018:




*Figuur 6.3 Gefaseerde ontwikkeling Lelystad Airport, bij base case marktscenario*



## 6.2 User requirements

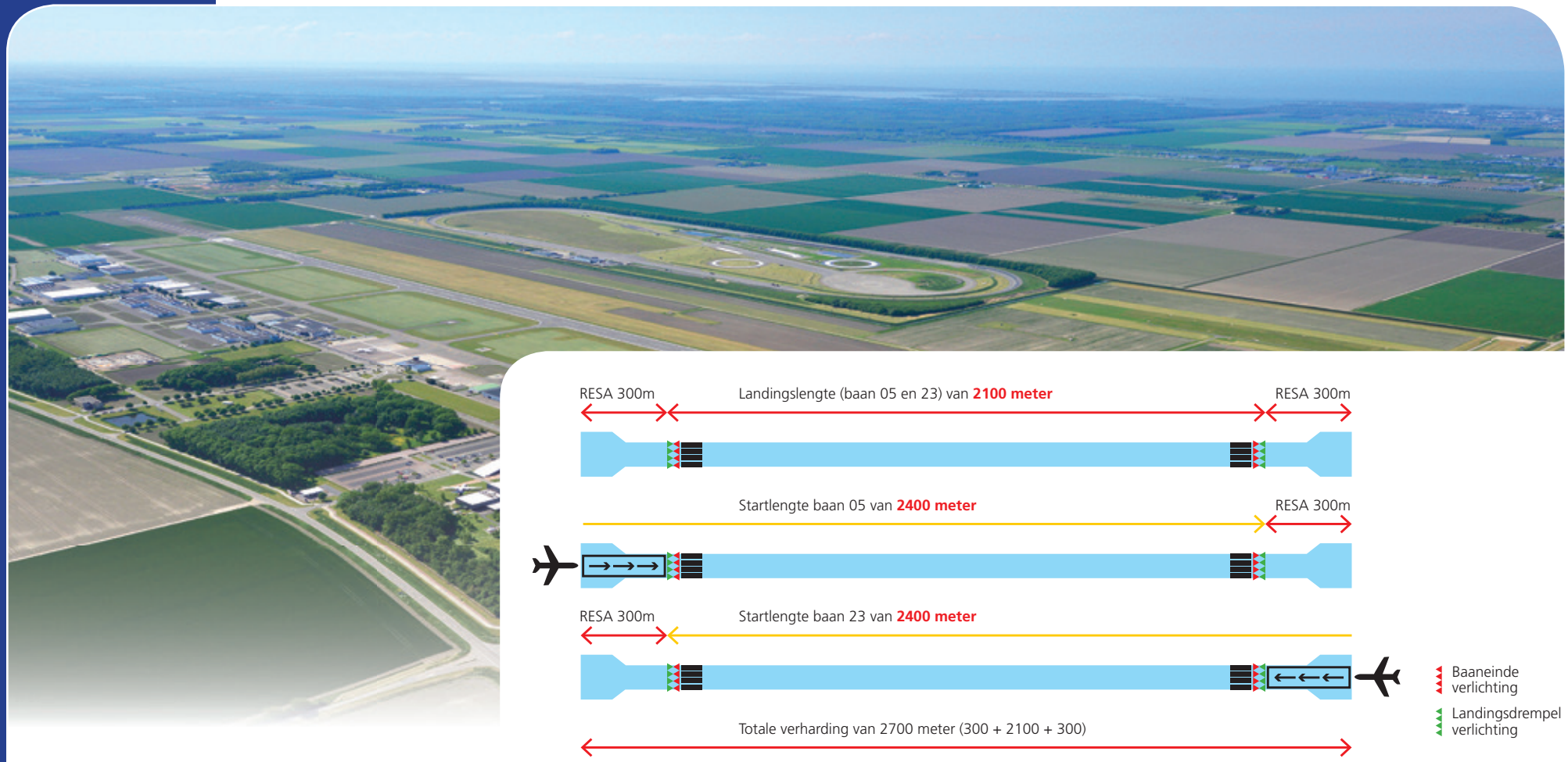
Om het volledige marktpotentieel ook te kunnen benutten, moet de luchthaven beschikken over de juiste luchthaveninfrastructuur (start- en landingsbaan, taxibanen, platform, terminal faciliteiten en daaraan gerelateerde diensten). Op basis van indicatieve informatie van luchtvaartmaatschappijen en een benchmark met een aantal concurrerende regionale luchthavens is onderstaand overzicht samengesteld van faciliteiten en diensten die noodzakelijk worden geacht om te komen tot een succesvolle operatie op Lelystad Airport:

a. Geschikt voor operaties met B737/A320 vliegtuigen, karakteristiek voor de beoogde operatie op Lelystad Airport van/naar bestemmingen in Europa en rond de Middellandse Zee.
b. Landingsbaanlengte 2100 meter (LDA), startbaanlengte 2400 meter (TORA), totale baanverharding (TODA) van 2700 meter en een baanbreedte van 45 meter met een PCN waarde van 55;
c. Een parallelle rijbaan met voldoende draagsterkte met (in de eindfase) een zodanige lengte dat vliegtuigen bij de uiteinden van de baan de startbaan kunnen oprijden (waarbij back tracking vermeden kan worden) ;
d. Een platform met tenminste 4 vliegtuigopstelplaatsen voor de opstartfase, 8 opstelplaatsen voor groei naar 25.000 vliegtuigbewegingen per jaar en uiteindelijk 16 opstelplaatsen voor benutting van de volledige capaciteit van 45.000 vliegbewegingen per jaar
e. Een baanopenstelling van 06:00 uur tot 23:00 uur met een extensie tot 24.00 voor onvoorziene omstandigheden;
f. Tenminste ILS CAT I, baanverlichting CAT I en mogelijkheden voor PR NAV naderingen;
g. Adequate luchtverkeersleiding;
h. Rescue and Fire Fighting facilities (RFF) level 7;
i. Levering van JET A1 fuel;
j. Aanwezigheid van vogelwacht en 'foreign object debris' (FOD) controle system op en rond het platform, de taxibanen en de start en landingsbaan, conform de nationale en internationale wet- en regelgeving;
k. Voldoende beschikbaarheid van grondafhandelingsdiensten waarbij efficiënt gebruik moet worden gemaakt van materieel (equipment pooling), ten behoeve van een (door luchtvaartmaatschappijen gewenste) korte omdraaitijd van 25 minuten;
l. Terminal faciliteiten:
   - Voldoende ruimte en adequate, eigentijdse faciliteiten voor het passagiersproces (check in, security screening, passpoort/immigratie controle, douane, wachtruimtes, boarding) om passagiers zonder vertraging door het proces te leiden en zodoende voor de luchtvaartmaatschappij een korte en efficiënte omdraaitijd mogelijk te maken; Uitgangspunten daarbij zijn: self service door passagiers (check in, bag drop) en gemeenschappelijk gebruik van systemen;
   - Heldere en eenduidige opzet van terminal en passagiersproces voor eenvoudige wayfinding;
   - Voldoende ruimte en doelmatige systemen voor afhandeling en screening van bagage van vertrekkende passagiers en voor reclaim van bagage;
   - Aanwezigheid van informatiesysteem voor passagiers;
m. Voldoende parkeervoorzieningen voor passagiers, crew en medewerkers;
n. Goede landzijdige ontsluiting, via weg, taxi en openbaar vervoer (trein en bus).

## 6.3 Ontwikkelingsplan

De capaciteitsvraag, bepaald op basis van de huidige markt-verwachting, maakt een gefaseerde ontwikkeling van Lelystad Airport mogelijk. De eerste fase (N1) van ontwikkeling kan tot 10.000 vliegbewegingen en 1,5 miljoen passagiers accommoderen. De tweede fase van ontwikkeling is, op basis van huidige inzichten, nodig na 2023 en maakt verdere groei naar 25.000 vliegbewegingen en 3,7 miljoen passagiers mogelijk. De finale fase van ontwikkeling (N3) vindt plaats na 2033 (volgens huidige inzicht) en maakt verdere groei naar 45.000 vliegtuigbewegingen en 6,7 miljoen passagiers mogelijk.

Bureau Güller Güller architecture urbanism heeft, in samenwerking met het internationaal opererende advies-, ingenieurs- en project-managementbureau Royal Haskoning DHV en onder begeleiding van Schiphol Group en Lelystad Airport, een aantal schetsontwerpen gemaakt voor de stapsgewijze en gefaseerde ontwikkeling van Lelystad Airport. Deze zijn indicatief en zuiver bedoeld om te voorziene ontwikkelingen te visualiseren en daartoe ook in dit hoofdstuk opgenomen. Uitgangspunt voor deze visualisatie was het beschikbare luchthavengebied tussen het aangrenzende RDW-terrein en de Larserweg. Indien het RDW-terrein geheel of gedeeltelijk beschikbaar komt voor de luchthavenontwikkeling dan biedt dit, gelet op de ideale ligging ten opzichte van de start- en landingsbaan, kansen voor een optimale inrichting van de luchthaven en dan met name voor de terminal en parkeervoorzieningen en het bepalen van de optimale locatie voor Luchthaven-brandweer en overige hulpdiensten.




*Figuur 6.4 Beschikbare baanlengte Lelystad Airport*

# Fase N1

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 zal – overeenkomstig de operationele kaders – een start- en landingsbaan met een totale verhardingslengte (TODA) van 2700 meter worden aangelegd, met voldoende draagsterkte voor een veilige en duurzame operatie met B737 en A320 vliegtuigen, geschikt voor het beoogde gebruik van de luchthaven. Dit is voldoende voor vluchten naar bestemmingen binnen Europa en naar verder weg (net buiten Europa) gelegen bestemmingen zoals de Canarische Eilanden, Cyprus, Turkije, Marokko, Israël, Egypte en Tunesië. Hiervoor geconsulteerde luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven dat een startbaanlengte van 2400 meter noodzakelijk zal zijn om deze verder gelegen bestemmingen net buiten Europa te kunnen bereiken, zonder restricties ten aanzien van payload (passagiers en hun bagage).

Door gebruik te maken van de volledige RESA (verplichte veiligheidsstrook aan het begin en het einde van de baan) met een start extensie, kan van beide baanzijden de benodigde operationele startbaanlengte (TORA) van 2400 meter gecreëerd worden, evenals de benodigde landingsbaanlengte (LDA) van 2100 meter. De start- en landingsbaan, de taxibaan en het platform, wordt qua lengte, breedte en draagsterkte gedimensioneerd op 'code C' vliegtuigen (B737 en A320).

In het ontwerp is voor de onderlinge afstand tussen startbaan en de taxibaan uitgegaan van een ruime en robuuste maatvoering, waarbij het in de toekomst mogelijk is om bij wijziging van in te zetten vliegtuigtypen ook vliegtuigen met grotere spanwijdte op Lelystad Airport af te handelen.

Naast het aanleggen van de startbaan en bijbehorende taxibaan zal er voor het afhandelen van het verkeer ook – gefaseerd – een nieuw vliegtuigplatform worden gerealiseerd, in eerste instantie met 4 opstelplaatsen voor voldoende capaciteit bij (maximaal) 10.000 vliegtuigbewegingen en ca. 1,5 miljoen passagiers per jaar. Ook zal een nieuwe passagiersterminal worden ontwikkeld en zullen parkeerfaciliteiten worden aangelegd.

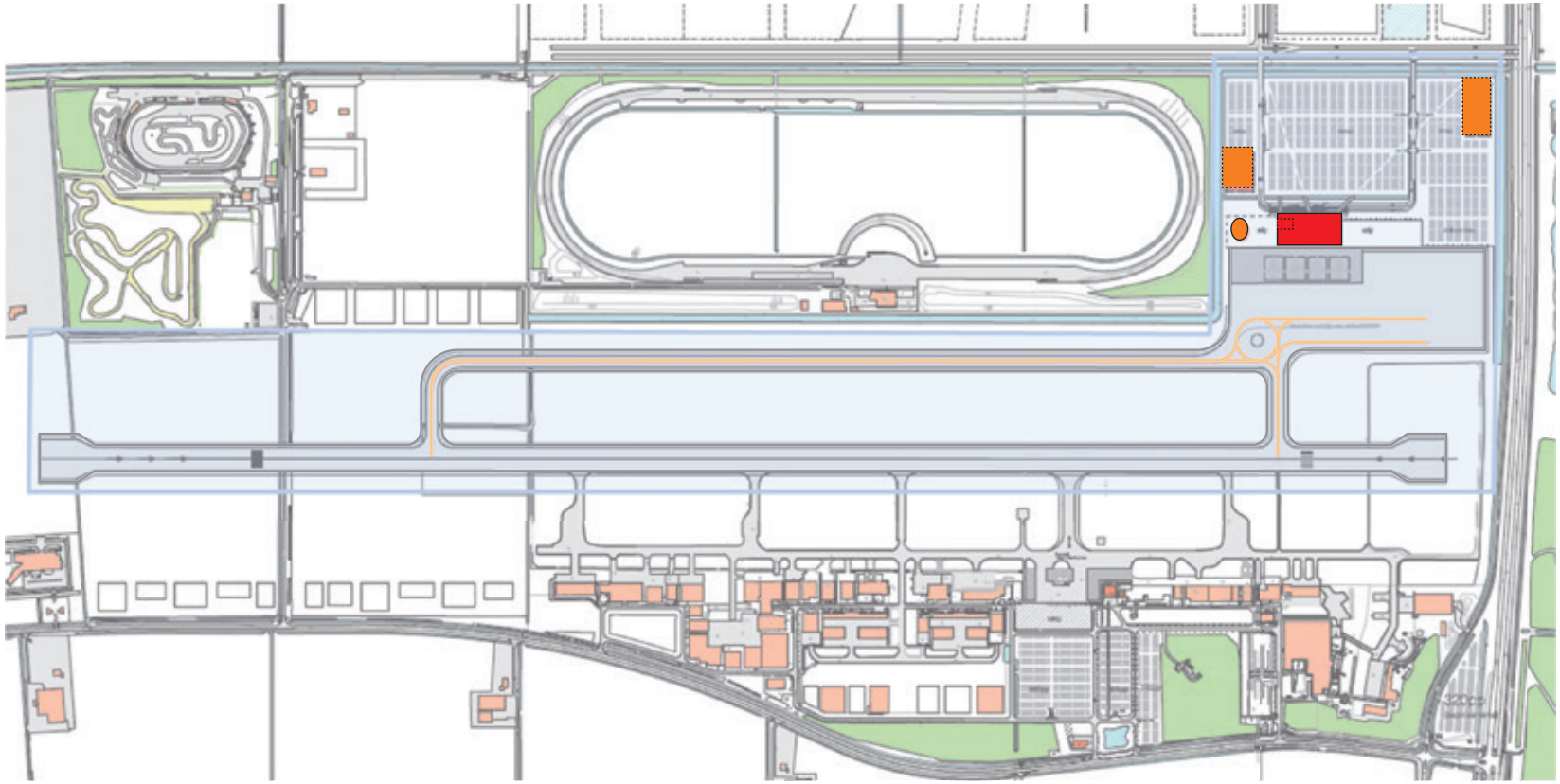
Voor de benodigde omvang van de passagiersterminal is een inschatting gemaakt, gebruikmakend van de binnen Schiphol Group beschikbare expertise en benchmarks met andere regionale luchthavens (waaronder Eindhoven Airport).
De precieze omvang van de terminal zal in een vervolgfase nader uitgewerkt worden op basis van de benodigde ruimte voor het passagiersproces en voor een toegesneden aanbod aan commerciële passagiersvoorzieningen. Op de nieuwe locatie is vooralsnog in alle fasen een gangbare terminal-diepte aangehouden van 60 meter. Daarbij is de terminal van Eindhoven Airport als referentie gebruikt.

In fase N1 is het aantal vliegtuigbewegingen bescheiden en dus ook de opbrengsten uit het vliegverkeer zelf. Ook eventuele opbrengsten met commerciële voorzieningen in de terminal zijn daarmee in verhouding.

Op het luchthaventerrein van Lelystad Airport zal ruimte gereserveerd worden voor ontwikkeling van kantoren en dienstengebouwen, al dan niet met luchtvaartgebonden bedrijvigheid. Eventueel zou ook een deel van de faciliteiten voor ondersteunende functies ten behoeve van de luchthavenoperatie in een apart gebouw, buiten de terminal, geplaatst kunnen worden. Bij uitblijvende vraag zouden deze strategische reserveringen ook gebruikt kunnen worden voor gestapelde parkeervoorzieningen. Dit speelt alleen in fase N3.

## Fase N1

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de nieuwe voorzieningen op Lelystad Airport in de eerste fase, die operationeel beschikbaar zullen zijn bij opening van de luchthaven (voorzien voor 2018):




*Figuur 6.5 Geplande voorzieningen in de 1e fase N1 (blauw gearceerde gebied)*

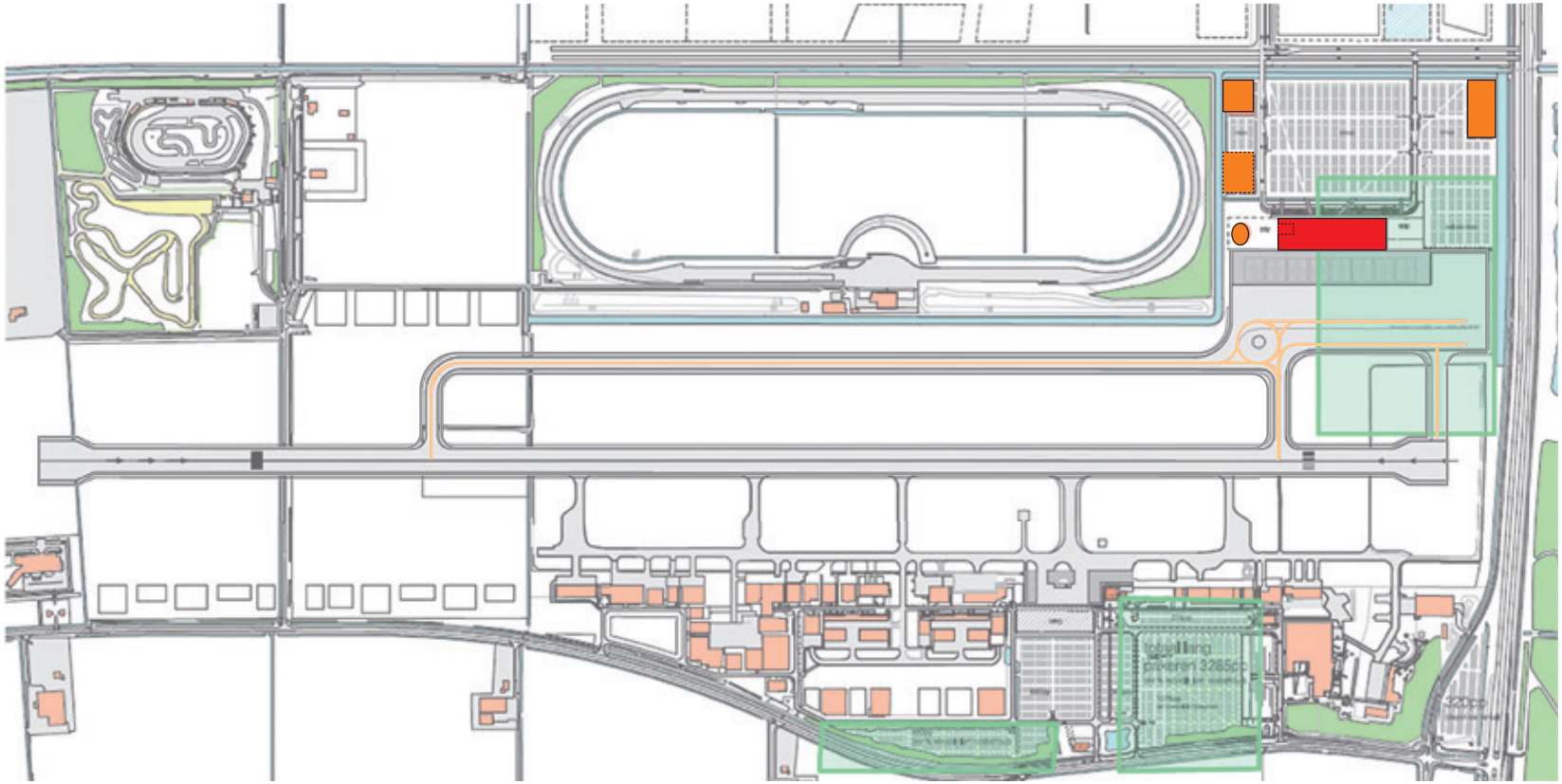
De verkeerskundige ontsluitingsprincipes per fase van de terminal en de parkeerterreinen zijn opgesteld in samenwerking met verkeerskundigen van Royal Haskoning DHV. In de vervolgfase zal het detailontwerp van de parkeervoorzieningen nader bepaald worden, waarbij het uitgangspunt is dat hierin op de nieuwe locatie kan worden voorzien (zonder gestapelde parkeerfaciliteiten). Op hoofdlijnen voldoen de nu ingeschatte/getekende aantallen op- en afritten aan het aantal parkeerplaatsen per terrein.

Op basis van de verwachte passagiersaantallen/piekbelasting in fase N1 is een indicatie gegeven van het benodigd aantal opstelplaatsen naar type: auto's, taxi's en bussen. Deze gegevens waren leidend in de gehanteerde afmeting en organisatie van de voorrijstrook per fase. Ook zijn de taxi's en auto's zo veel mogelijk op de eerste rij geplaatst, nabij de terminal, om het aantal kruisende voetgangers op de voorrijstrook te minimaliseren.

De (half)verharding ten behoeve van de parkeervoorzieningen ter plaatse van het platform in fase N3 is 'tijdelijk' van aard, omdat deze te zijner tijd plaats moeten kunnen maken voor het platform in fase N3. Bij geheel of gedeeltelijke verwerving van het RDW terrein verschuiven een aantal voorzieningen meer naar het midden van de baan, waardoor fase N3 ruimtelijk op een andere wijze kan worden ingericht. Doordat alle beschikbare parkeeroppervlak operationeel zal zijn in deze fase, zijn ook reeds de maatregelen vereist met betrekking tot de waterhuishouding ter compensatie van aangebrachte verharding. Dit geldt ook voor eventuele noodzakelijke maatregelen voor waterzuivering.

## Fase N2

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de uitbreidingen die zijn geplant voor fase N2 (voorzien voor 2023):



**Legenda**

- Start- landingsbaan platform en opstelplaatsen
- Kantoren/dienstengebouwen
- Terminal

*Figuur 6.6 Geplande voorzieningen in de 2e fase N2 (groen gearceerde gebied)*

# Fase N2

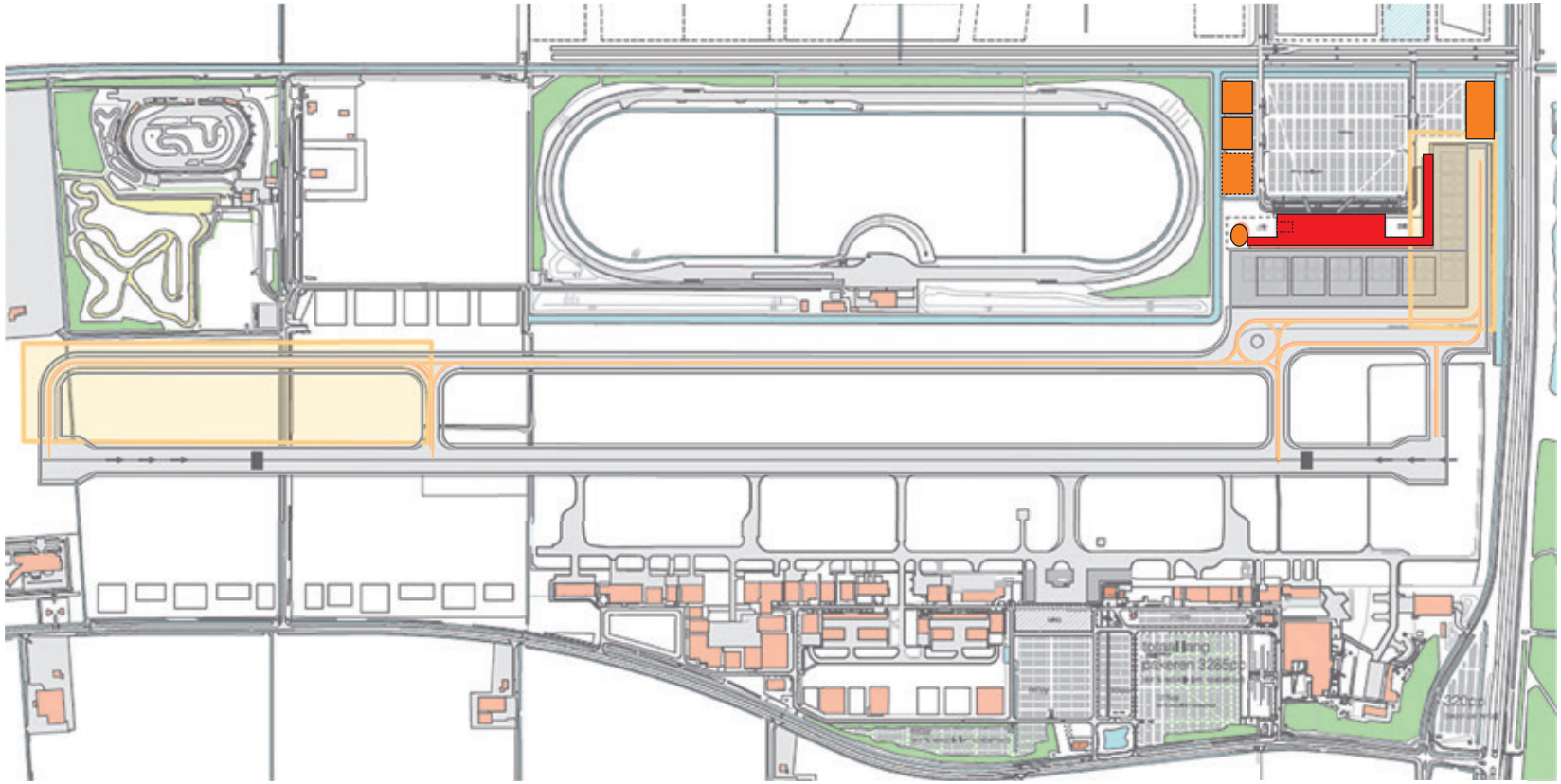
Zoals reeds beschreven zijn de investeringen die nodig zijn op de nieuwe locatie voor de vervolgfasen N2 en N3 met name uitbreidingsinvesteringen. Deze uitbreidingsinvesteringen zijn beperkt in omvang doordat alle basisvoorzieningen aan lucht- en landzijde reeds voorafgaand aan opening van de luchthaven gerealiseerd zijn. Fase N2 biedt een maximale capaciteit van 25.000 vliegtuigbewegingen en ca. 3,7 miljoen passagiers per jaar, de voor deze fase te realiseren additionele voorzieningen zijn – bij de huidige marktverwachtingen – voorzien voor 2023 en bieden op basis van het base case scenario voldoende capaciteit tot 2033. Bij versnelde groei wordt deze capaciteit eerder benut en zijn investeringen in verdere uitbreiding van de capaciteit eerder aan de orde.

Aan de noordzijde van de start-landingsbaan zal de taxibaan worden verlengd en er zal een extra toerit worden gerealiseerd. Daardoor wordt vermeden dat vertrekkende vliegtuigen bij start in zuidwestelijke richting moeten 'back tracken' en draaien op de baan en daarbij langdurig beslag leggen op de beschikbare baancapaciteit, hetgeen ongewenst is bij het voorziene aantal vliegtuigbewegingen in deze fase. Daarnaast zijn uitbreidingen voorzien van het platform en de opstelplaatsen, waarbij er uiteindelijk 8 opstelplaatsen beschikbaar zullen zijn voor code C vliegtuigen (B737/A320). Ook zal de terminal worden vergroot.

De verdere toename van het passagiersvolume vraagt ook om extra parkeerfaciliteiten. Op de nieuwe locatie kan, voor fase N2, worden voorzien in het benodigde aantal extra parkeerplaatsen voor kort parkeren, zonder gestapelde parkeervoorzieningen. Voor de noodzakelijke verdere vergroting van het parkeeraanbod zal op de huidige locatie van Lelystad Airport een extra voorziening worden aangelegd voor lang parkeren. Op de nieuwe locatie is immers geen capaciteit meer voor parkeren op maaiveld. Voor behoud van het groene karakter van de huidige locatie wordt gekozen voor een half- of open verharding.

## Fase N3

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de uitbreidingen die zijn geplant voor fase N3 (voorzien voor 2032):



**Legenda**

- Start- landingsbaan platform en opstelplaatsen
- Kantoren/dienstengebouwen
- Terminal

*Figuur 6.7 Geplande voorzieningen in de 3e fase N3 (oranje gearceerde gebied)*

## Fase N3

Rond 2033 (in het base case scenario) zijn nieuwe uitbreidings-investeringen benodigd om voldoende capaciteit te kunnen bieden voor 45.000 vliegtuigbewegingen en ca. 6,7 miljoen passagiers per jaar. Ook voor deze fase geldt dat de daad-werkelijke marktontwikkeling bepalend is voor de timing, bij versnelde groei is eerdere uitbreiding noodzakelijk. De terminal zal worden uitgebreid met een pier parallel aan de Larserweg en ook zullen extra opstelplaatsen worden gerealiseerd, zodat uiteindelijk 16 opstelplaatsen beschikbaar zijn. Daarnaast wordt de taxibaan in zuidwestelijk richting uitgebreid en wordt ook aan deze zijde een extra toerit gerealiseerd, zodat ook bij start in noordoostelijke richting 'back tracking' en draaien op de baan wordt vermeden.

De uitbreiding van het platform gaat gedeeltelijk ten koste van de parkeercapaciteit op de nieuwe locatie. Op de nieuwe locatie (zonder te stapelen) en op de huidige locatie is onvoldoende ruimte op dit te kunnen compenseren en om te voldoen aan de extra vraag naar parkeercapaciteit, gegeven het verder toenemende passagiersvolume. Om toch te kunnen voldoen aan de vraag naar parkeercapaciteit, zullen gestapelde parkeer-voorzieningen moeten worden aangelegd en/of nieuwe grond moeten worden aangekocht. Besloten is om in het vervolg-traject hier pas nader op in te gaan, waarbij het de voorkeur heeft om, indien het RDW-terrein beschikbaar komt, dit terrein te benutten voor de additionele parkeervoorzieningen (naast andere voorzieningen).


CITATION
SOVEREIGN
CITATION
SOVEREIGN

# Propositie voor overige luchthavengebruikers

## De algemene verwachting

De uitbreiding van het luchtverkeer op Lelystad Airport met groot handelsverkeer in het segment 'leisure/LCC' heeft op termijn consequenties voor de huidige gebruikers van de luchthaven. Lelystad Airport onderscheidt de volgende (bestaande) marktsegmenten:

1. Groot Handels Verkeer (leisure segment)
2. Business Aviation (BA)
3. Maintenance, repair and overhaul (MRO)
4. Lesluchtvaart
5. Recreatief vliegverkeer
6. Historische Luchtvaart
7. Helikopters
8. Microlight Aircraft
9. Zweefvliegterrein Biddinghuizen
10. Recreatie/horeca landside
11. Overige bedrijfsactiviteiten

In voorgaande hoofdstukken van dit ondernemingsplan is uitgebreid ingegaan op de propositie voor commercieel niet mainportgebonden verkeer (groot handelsverkeer, leisure), de marktverwachting voor dit segment en de ontwikkelingen die daarvoor nodig zijn. In dit hoofdstuk zal, in samenhang hiermee, voor de overige marktsegmenten aangegeven worden hoe deze gefaciliteerd zullen worden, welke ontwikkelingen Lelystad Airport ziet en welke instrumenten zij wil inzetten om de gewenste ontwikkeling te bereiken. Daarbij moet vooropgesteld worden dat Lelystad Airport inzet op behoud en uitbouw van enkele van deze marktsegmenten, in balans met het nieuwe verkeer, en daarvoor ruimte wil blijven bieden.

In de segmenten Business Aviation en MRO verwacht de luchthaven een sterke toename. Met de nieuwe faciliteiten, zoals een verlengde baan met ruimere openingstijden en luchtverkeersleiding, kan Lelystad Airport een deel van de groeiende markt naar zich toetrekken en deze markt verder ontwikkelen. Voor veel van de overige segmenten in de General Aviation zal naar verwachting nog geruime tijd voldoende ruimte beschikbaar zijn als dit verkeer zich kan en wil aanpassen aan de nieuwe omstandigheden. In dit hoofdstuk zal eerst een inschatting worden gegeven van de beschikbare capaciteit voor de General Aviation en zal vervolgens hier per categorie van dit verkeer op worden ingegaan.

## Capaciteit

In de General Aviation is in Nederland al vele jaren sprake van een terugloop op vrijwel alle luchthavens en ook op Lelystad Airport. Een belangrijke oorzaak is de afgenomen vraag naar verkeersvliegers en de bestaande overcapaciteit aan opgeleide vliegers. In de privé luchtvaart is sprake van vergrijzing. Steeds minder jongeren kiezen vliegen als hobby. En tot slot is door onder meer toenemende eisen/regelgeving en gestegen brandstofprijzen het vliegen fors duurder geworden.

In vijftien jaar tijd is het aantal overlandvluchten relatief gelijk gebleven, maar is het aantal terreinvluchten (dit zijn voor een groot deel lesvluchten) gedaald met ruim 30%. Lelystad Airport is door haar hoge voorzieningenniveau iets duurder dan de omringende luchthavens voor klein verkeer (vliegtuigen met een startgewicht minder dan 6 ton). Het aantal ULV (Ultra Light Vliegtuig) of MLA (Micro Light Aircraft) vluchten, wat nu nog gebruik maakt van de grasbaan is afgelopen jaren gedaald met 90 %. Lelystad Airport was jarenlang één van weinige vliegvelden in Nederland waar deze categorie terecht kon, maar inmiddels kan op veel meer luchtvaarterreinen in Nederland met ULV's/MLAs worden gevlogen.

Op dit moment is de luchthaven gemiddeld 83 uur per week geopend. Met het nieuwe Luchthavenbesluit kunnen de openstellingstijden verruimd worden naar uiteindelijk 119 uur per week. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) verwacht vanaf 2016 geleidelijk en in beperkte vorm verkeersleiding in te voeren op Lelystad Airport. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid ook binnen de daglichtperiode onder instrumentvliegvoorschriften van de luchthaven gebruik te maken. Ook komt een instrument landingssysteem ter beschikking. Hiermee wordt de operationele beschikbaarheid van de luchthaven vergroot, hetgeen mede ten goede komt aan de General Aviation. Met deze maatregelen wordt de veiligheid in het luchtruim rond de luchthaven ook vergroot.

LVNL heeft een voorlopige prognose afgegeven dat bij 25.000 vliegtuigbewegingen groot handelsverkeer nog ruimte is voor de General Aviation van circa 100.000 vliegtuigbewegingen, waarvan 20.000 helikopterbewegingen en 80.000 overig verkeer. Dit beeld komt overeen met de ervaringen op andere luchthavens. Op Rotterdam The Hague Airport werden in het topjaar 1997 110.000 vliegtuigbewegingen genoteerd waarvan 23.000 groot verkeer en 87.000 klein verkeer. Pas nadat alle ATC processen voor de ontwikkeling zijn doorlopen en de verkeersleiding is 'ingeregeld' zal meer zekerheid zijn over de aantallen 'groot en klein' verkeer waarbij sprake is van een veilig en beheerst ATC proces.

Er is een aantal scenario's mogelijk voor de ontwikkeling van het commerciële niet-mainportgebonden verkeer (zie hoofdstuk 5). Naast het base case scenario, uitgaande van gematigde groei, betreft dit scenario's met een versnelde of een vertraagde groei. Uit recente besprekingen met LVNL is gebleken dat het moeilijk is een inschatting te geven van de nog beschikbare capaciteit voor General Aviation bij een doorgroei van het groot handelsverkeer naar 45.000 vliegtuigbewegingen. Eerder is een aantal van circa 42.000 vliegtuigbewegingen genoemd (waarvan 12.000 helikopterbewegingen, 30.000 overig verkeer), maar LVNL geeft aan dat een nauwkeuriger inschatting van getallen pas veel later goed mogelijk is. Dit is onder meer afhankelijk van de spreiding over de dag van het groot handelsverkeer. Er zijn diverse voorbeelden bekend uit omringende landen waarbij groot handelsverkeer en GA in groter dan genoemde hoeveelheden naast elkaar gebruik maken van een gecontroleerde luchthaven met één start- en landingsbaan. In figuur 7.1 is de verwachte beschikbaarheid van capaciteit voor het General Aviation-verkeer aangegeven in de periode van 2017/2018 tot 2047, voor twee scenario's:

Verwacht wordt dat de geleidelijke afname van 110.000 vtb (2013) naar circa 100.000 vtb in de eerste fase voor een deel overeen zal komen met de al jaren zichtbare autonome daling ten gevolge van terugloop in het GA-verkeer. De ontwikkeling op langere termijn is nu nog niet goed in te schatten. Voor de verschillende onderdelen van het GA-verkeer zal op basis van de huidige gegevens in de volgende paragrafen een inschatting worden gemaakt.

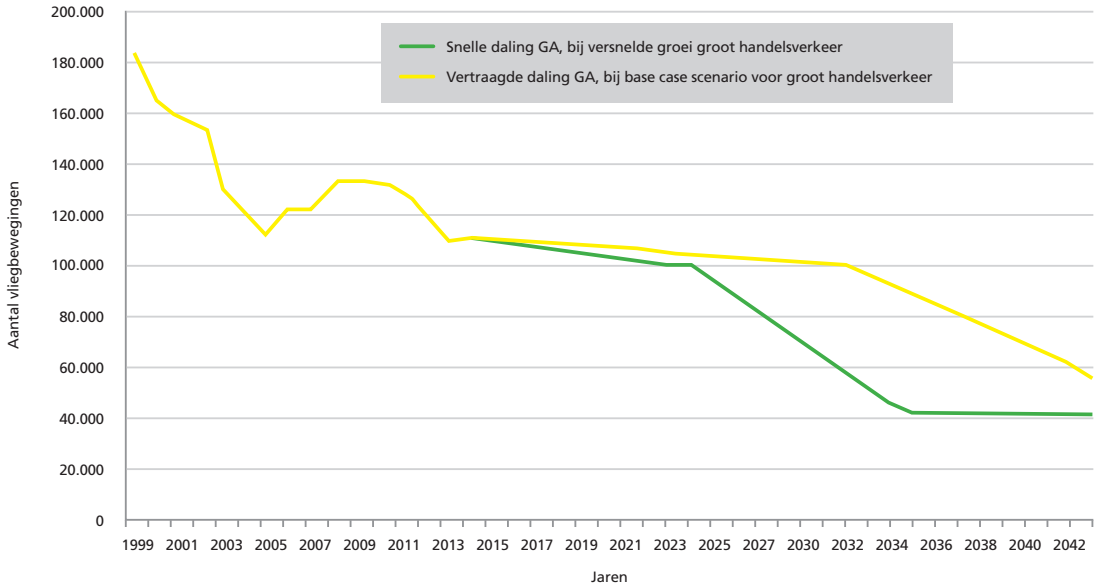
## Business Aviation

De verlengde start- en landingsbaan, in combinatie met (beperkte) verkeersleiding en de verruimde openingstijden, maken van Lelystad Airport een ideale zakenluchthaven die – naast Schiphol – de Noordelijke randstad kan bedienen. Een deel van dit verkeer zal altijd kiezen voor bijvoorbeeld Schiphol vanwege haar eindbestemming in Nederland of de wens tot een 24-uursoperatie, maar voor een deel van dit segment kan Lelystad Airport een prima alternatief zijn.

Lelystad Airport ziet kans om in dit segment nieuw verkeer aan trekken. De reeds aanwezige business terminal is hiervoor geschikt. Hierin kunnen één of meerdere Fixed Base Operators actief zijn. De aanwezigheid van hangaar- en onderhoudsfaciliteiten vanwege de ontwikkeling van MRO vergroot de aantrekkelijkheid voor Business Aviation. Lelystad Airport zal een actief wervingsbeleid voeren voor nieuwe zakelijke klanten.

## Maintenance, Repair & Overhaul (MRO)

Op Lelystad Airport zijn altijd al veel vliegtuigonderhoudsbedrijven actief geweest. De drie aanwezige grote lesbedrijven verzorgen het onderhoud aan hun eigen vliegtuigen en kunnen dit blijven doen. Gespecialiseerde onderhoudsbedrijven in de kleine luchtvaart kunnen deze activiteiten eveneens voortzetten Sinds 2010 vormt zich een MRO-cluster op Lelystad Airport voor business aviation en regional aircraft. Recent hebben enkele toonaangevende bedrijven in deze branche nieuwe faciliteiten op Lelystad Airport gerealiseerd. De nu beschikbare baanlengte vormt soms nog een beperking, evenals het ontbreken van adequate verkeersleiding. Het Aldersadvies (2012) noemt een verdere ontwikkeling van dit MRO-cluster als één van de speerpunten voor de ontwikkeling van Lelystad Airport. De nieuwe faciliteiten op Lelystad Airport, in combinatie met lage grondprijzen, een groot potentieel aan arbeidskrachten




*Figuur 7.1. Aantal vliegtuigbewegingen General Aviation (werkelijke aantallen tot 2013, vanaf 2014 geschat)*

en een goedkope en prettige leefomgeving bieden een goed uitgangspunt. Voorts zal een op te zetten beroepsopleiding (met name in kunststofbewerkingen, vliegtuiginterieurs en industriële lakbewerking) een belangrijke item zijn voor MRO bedrijven die gericht zijn op kleine luchtvaart, business aviation en regional aircraft.

## Lesluchtvaart

Lesluchtvaart is vooral gericht op toekomstige beroepsvliegers. Hiervoor ontstaan door verruimde openingstijden en aanwezigheid van verkeersleiding met daarbij behorende apparatuur nieuwe mogelijkheden.

Tijdens de daguren kan naar verwachting het lespakket voor een deel afgestemd worden op het grote verkeer. Lelystad Airport zal met de lesbedrijven en LVNL samenwerken om de voor dit segment beschikbare capaciteit zo groot mogelijk te houden en te zorgen voor een optimale inpassing. Indien noodzakelijk kan voor het maken van veelvuldige leslandingen ook capaciteit op andere luchthavens worden gebruikt zoals nu ook al gebeurt. Uit onderzoek is gebleken dat hiervoor capaciteit op andere luchthavens beschikbaar is of beschikbaar gemaakt zou kunnen worden.

De lesbedrijven zijn nu verantwoordelijk voor circa 70 % van het totaal aantal vliegtuigbewegingen. Met de bovengenoemde aanpassingen kunnen deze bedrijven naar verwachting hun huidige activiteiten continueren.

De lesluchtvaart die niet opleidt tot beroepsvlieger vindt ook veel in de weekenden plaats. Ook hiervoor kan naar verwachting nog voldoende ruimte worden geboden. Alleen voor leerling vliegers die willen lessen op een luchthaven zonder verkeersleiding biedt Lelystad Airport straks geen of weinig ruimte meer. Voor de bestaande vliegclubs kunnen, op basis van huidige inzichten de consequenties naar verwachting voralsnog beperkt blijven.

### Recreatief en privéverkeer

Lelystad Airport verwacht een vermindering van het recreatief en privé verkeer omdat een belangrijk deel van deze gebruikers bij voorkeur wil opereren op een luchthaven zonder verkeersleiding. Voor die recreatieve gebruikers die wel op een luchthaven met luchtverkeersleiding willen opereren en voor wie de grotere bedrijfszekerheid van de luchthaven een pré is, biedt Lelystad Airport ruimte. Lelystad Airport zet hier in op een zo goed mogelijke voorlichting over mogelijkheden en procedures.

In de recreatieve luchtvaart speelt ook de vergrijzing een grote rol. Steeds minder blijven beroepsvliegers na afloop van hun opleiding actief als privé-vlieger. De terugloop in lesvluchten leidt voor een deel ook tot terugloop in privé vluchten.

Voor rondvluchten blijft ruimte maar deze categorie zal rekening moeten houden met een planning en de aanwezigheid van verkeersleiding.

### Historische Luchtvaart

Ook in dit segment is door toenemende regelgeving, kosten en vergrijzing al jarenlang een daling gaande. Het is momenteel een zeer klein percentage van het totaal aantal vluchten op Lelystad Airport. Lelystad Airport verwacht dat dit verkeer uiteindelijk minder goed zal passen in het toekomstige verkeerspatroon, daarnaast zijn deze vliegtuigen meer belastend voor het milieu dan moderne vliegtuigen.

### Helikopterverkeer

Van de 20.000 vliegtuigbewegingen die nu per jaar met helikopters worden gemaakt is het merendeel lesvluchten. LVNL verwacht vooralsnog geen grote beperkingen voor helikoptervluchten. In de plannen voor uitbreiding van de luchthaven wordt gezocht naar een nieuw landingsdoelpunt voor helikopters zodat helikopterbewegingen niet interfereren met het verkeer op de verlengde start- en landingsbaan. Voor de aanwezige helikopterbedrijven zijn dus vooralsnog geen grote consequenties te verwachten

### Microlight Aircraft

In 2013 werden nog maar 3.500 vliegtuigbewegingen genoteerd op de speciale Microlight-grasbaan. Deze baan zal in de loop van 2015 moeten worden gesloten om ruimte te maken voor de bouw van de nieuwe passagiersterminal. Een deel van het verkeer van de MLA/ULV-baan kan gebruik maken van de hoofdbaan voor zo ver dit qua vliegsnelheid, communicatie, etc past binnen het nieuwe karakter. De provincie Flevoland zet zich in om elders in Flevoland of daarbuiten een alternatief te vinden voor ULV's/MLA's.

### Zweefvliegterrein Biddinghuizen

Binnen het toekomstige luchtverkeersleidingsgebied van Lelystad Airport ligt het zweefvliegveld Biddinghuizen. Lelystad Airport is eigenaar van dit terrein waarvan de exploitatie in handen is van de Zweefvliegclub Flevo. Boven dit terrein komen de naderings- en vertrekroutes te liggen op een hoogte tussen de 3000 en 6000 ft. Naar verwachting (van LVNL) kan de operatie met zweefvliegtuigen op deze locatie daardoor niet op een veilige manier gehandhaafd worden. De provincie Flevoland zet zich in om elders in de provincie ruimte te bieden voor de zweefvliegsport.

### Recreatie en horeca

In de landzijdige recreatie en horeca (zoals restaurants en recreatiepark Aviodrome) kan een sterke toename plaatsvinden. Door de toename van de activiteiten in de nieuwe marktsegmenten ontstaat een voor het publiek en bedrijfsleven aantrekkelijker en actiever luchthavenbedrijf. Lelystad Airport zal zich daarbij profileren als een leuke luchthaven waar je het proces van nabij kan meemaken. Zij zal hiertoe intensief samenwerken met partners in de horeca en Aviodrome. Naar verwachting ontstaan rond Lelystad Airport nieuwe initiatieven in de sector leisure die leiden tot een versterking in deze sector.

### Overige bestaande activiteiten

Op de luchthaven zijn nu enkele bedrijven die zijdelings met luchtvaart betrokken zijn. Deze bedrijven kunnen naar verwachting hun activiteiten voortzetten. Er is de laatste jaren sprake van leegstand in bedrijfshuisvesting. Naar verwachting zullen de nieuwe activiteiten op de luchthaven kansen bieden om in de loop der jaren deze leegstand te laten verdwijnen en openen zich kansen voor de bouw van nieuwe bedrijfshuisvesting. Lelystad Airport streeft er naar dat de bedrijfspanden op de luchthaven van voldoende kwaliteit zijn en blijven. Lelystad Airport stimuleert dat eigenaren investeren in het onroerend goed door daarvoor nieuwe erfpachtovereenkomsten met een nieuwe looptijd aan te bieden.





# Organisatie en voorzieningen

Zoals in voorgaande hoofdstukken reeds beschreven, zal Lelystad Airport in de komende jaren gefaseerd worden ontwikkeld tot een regionale luchthaven die uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen (met bijbehorend passagiersvolume) zal accommoderen. Dit hoofdstuk beschrijft hoe – in samenhang met deze gefaseerde ontwikkeling – de organisatie en personele bezetting van Lelystad Airport zal worden ingericht, teneinde passagiers, vluchten en vliegtuigen op de gewenste wijze te kunnen afhandelen.

Om de operationele kosten zoveel mogelijk te beperken en flexibel te houden in de verschillende fasen van groei, is er nadrukkelijk voor gekozen om Lelystad Airport in te richten als een 'lean' organisatie, waarbij in de eindsituatie (45.000 vliegtuigbewegingen) de regiefunctie van Lelystad Airport centraal zal staan. Ondersteunende activiteiten als afhandeling, schoonmaak, onderhoud en beveiliging zullen in die eindfase zoveel mogelijk worden uitbesteed aan derde partijen.

## Management en ondersteuning

Lelystad Airport wordt aangestuurd door een compact en slagvaardig managementteam en wordt voor een aantal specifieke taken ondersteund vanuit Schiphol Group. Het managementteam bestaat uit een algemeen directeur, de manager van de Operationele Dienst en de managers van ondersteunde functies.

## Brandweer

De benodigde brandweerorganisatie is ingericht op basis van de nieuwe EASA (European Aviation Safety Agency) wet- en regelgeving. Dit betekent dat kan worden volstaan met een beperkte brandweerorganisatie, gestationeerd op de luchthaven en beschikbaar zodra de luchthaven wordt opengesteld voor niet-mainportgebonden verkeer. In samenwerking met de regionale brandweerorganisatie en het goed samenwerken binnen de eigen verantwoordelijkheden van veiligheidsregio en luchthaven kan het vereiste veiligheidsniveau worden geboden.

Op dit moment (voorjaar 2014) is een proces gaande waarbij met de veiligheidsregio gezocht wordt naar een optimale samenwerking en operationele bezetting. Lelystad Airport heeft de regiefunctie in de eerste minuten na een incident op het luchthaventerrein, conform nationale/internationale en Europese regelgeving. Het primaire doel daarbij is het snel redden van mensenlevens. Direct daarna neemt, conform nationale regelgeving, de verantwoordelijke regionale hulpverlening de leiding over bij het beheersen van de crisis. Conform regelgeving zal Lelystad Airport de regie van de bestrijding van crisis in het eerste kwartier ter hand nemen (bevelvoering crisis) en na overname door de bestrijdingsdiensten uit de regio assisteren waar nodig en gewenst vanuit de beschikbare specifieke luchtvaartkennis en het belang van tijdig herstel van de luchthavenoperatie.

### Operationele functies

De Operationele Dienst is primair belast met het regisseren van de luchthavenprocessen en daarnaast met het handhaven van de goede orde en veiligheid op het luchthaventerrein. Uitgangspunt is dat de luchthaven deze kerntaken in eigen beheer uitvoert. De Operationele Dienst wordt aangestuurd door een manager, die de dagelijkse leiding heeft en tevens koppeling legt met de andere functies zoals de brandweer, beveiliging, passagiers- en bagageafhandeling, parkeren, onderhoud en schoonmaak. De Operationeel manager wordt ondersteund door een aantal 'authority officers' en 'duty managers', die belast zijn met het bewaken en regisseren van het passagiersproces, afhandeling van vliegtuigen op het platform, afhandeling van bagage en security. Het team bestaat verder uit medewerkers voor fauna-beheer en enkele beleidsadviseurs (op het gebied van milieu en veiligheid).

### Uitbestedingen (schoonmaak, beveiliging, afhandeling en onderhoud)

Uitgangspunt voor de exploitatie van Lelystad Airport is een 'lean' organisatie. In dat kader is er voor gekozen activiteiten als beveiliging, afhandeling, onderhoud en schoonmaak in de eindfase van de ontwikkeling geheel uit te besteden.

Binnen de organisatie van Lelystad Airport zullen regisseurs worden aangesteld die deze functies aansturen. In de opstartfase is het verkeersvolume (vliegtuigbewegingen en passagiers) nog te klein om fulltime regie functies aan te stellen. In deze fase zal derhalve gewerkt worden met 'multitaskers' die meerdere taken uitoefenen en uitbesteedde taken aansturen.


PH-MRD

# Beoordeling economische haalbaarheid (Business Case)

## Leeswijzer

*Voor de beoordeling van de economische haalbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling van Lelystad Airport is een business case opgesteld, uitgaande van het base case scenario voor marktontwikkeling. Deze business case ziet met name op ontwikkeling en exploitatie van Lelystad Airport voor het commerciële, niet-mainportgebonden verkeer. Daarnaast levert ook de continuering van de huidige activiteiten en voorziene groei van MRO en Business Aviation een bijdrage aan de business case. In onderstaande paragrafen wordt hier nader op ingegaan.*

## 9.1 Verwachte opbrengsten

De voorziene ontwikkelingen op Lelystad Airport op het gebied van groot commercieel verkeer als gevolg van de komst van niet-mainportgebonden verkeer zal positieve consequenties hebben voor de inkomsten die kunnen worden gegenereerd met deze luchtvaartactiviteiten. Per saldo wordt een toename van de opbrengsten verwacht in de eerste ontwikkelingsfase (N1) naar EUR 19 mln per 2024. In de tweede ontwikkelingsfase (N2) wordt een toename van de opbrengsten verwacht naar EUR 67 miljoen per 2033 en in de derde ontwikkelingsfase (N3) een toename van de opbrengsten naar EUR 136 miljoen per 2047. Deze opbrengsten worden hoofdzakelijk gerealiseerd uit havengelden, concessies en parkeren. Vanuit de voorziene ontwikkeling van MRO en Business Aviation zal een beperkte bijdrage aan de opbrengsten worden geleverd.

### Havengelden

De havengelden bestaan uit passagiersgelden, landingsgelden en parkeergelden voor vliegtuigen. Er wordt uitgegaan van een ingroeitraject van het groot commercieel handelsverkeer, waardoor de inkomsten geleidelijk (evenredig) zullen toenemen. Daarnaast is de hoogte van de havengelden belangrijk voor de mate van marktgeneratie op de luchthaven en zal deze dus in voldoende mate aantrekkelijk dienen te zijn om het verkeer op Lelystad Airport te laten groeien. In de business case wordt uitgegaan van een Passenger Service Security Charge (PSSC) van € 15 (prijspeil 2013) per vertrekkende passagier. De vluchtgebonden tarieven (start- en landingsgelden) zullen in het begin uitkomen op circa € 0,75 (prijspeil 2013) per vertrekkende passagier. Daarbij is er in de opstartfase ook ruimte voor incentives in het kader van het 'pull beleid'.

### Concessies

Lelystad Airport kiest er dan ook voor om de reizigers in de terminal een aantrekkelijk product te bieden met commerciële voorzieningen zoals horeca, retail en specifieke services. De opbrengsten die hiermee gegenereerd worden zijn opgenomen in de business case, waarbij rekening is gehouden met een (in eerste instantie) beperkt aanbod van voorzieningen (en dus ook opbrengsten) in de opstartfase.

### Parkeren

De opbrengsten uit autoparkeren zijn belangrijk voor de exploitatie van de luchthaven en vormen een belangrijke pijler onder de business case. In de eerste fase van ontwikkeling (N1) worden circa 3.500 parkeerplaatsen gerealiseerd, in de tweede fase (N2) zullen er 8000 parkeerplaatsen beschikbaar zijn en in de derde fase N3 (in totaal) 14.000 parkeerplaatsen. Parkeren wordt gefaciliteerd tegen een scherp en concurrerend tarief (vergelijkbaar of lager dan op andere regionale luchthavens). Het is van belang dat de gemeente Lelystad een actief beleid vormt, dat voorkomt dat in de directe omgeving van de luchthaven parkeerterreinen worden ontwikkeld

(voor de doelgroep reizigers/passagiers). De gemeente Lelystad onderzoekt op dit moment de mogelijkheden hiertoe.

### Verwachte opbrengsten uit overige luchtvaartactiviteiten

De voorziene ontwikkelingen op Lelystad Airport hebben zowel positieve als negatieve consequenties voor de inkomsten die kunnen worden gegenereerd met overige luchtvaartactiviteiten (zie hoofdstuk 7). Per saldo wordt een geleidelijke (maar marginale) toename verwacht van de opbrengsten uit landingsgelden, ATC[8] heffingen, levering van brandstoffen, erfpacht, concessies Fixed Base Operators (FBO's) en parkeren van vliegtuigen.

## 9.2 Verwachte investeringen en kosten

In de business case voor Lelystad Airport is een inschatting gemaakt van de noodzakelijke extra kosten die verband houden met de groei van het commercieel/niet-mainportgebonden verkeer van/naar de luchthaven.

### Investeringen

De groei van de luchthaven noodzaakt tot investeringen in de infrastructuur van de luchthaven om het niet- mainportgebonden verkeer, de bijbehorende passagiersvolumes en de parkeerbehoefte te faciliteren. In hoofdstuk 6 is reeds toegelicht op welke wijze de gefaseerde ontwikkeling van Lelystad Airport zal worden gerealiseerd, waarmee de luchthaven uiteindelijk een capaciteit krijgt van 6 à 7 miljoen passagiers per jaar en de daarvoor benodigde investeringen kostendekkend zijn. Lelystad Airport heeft daartoe een aantal investeringen gepland, benodigd om de verwachte groei te kunnen accommoderen. Deze investeringen betreffen onder meer de uitbreiding (verlenging) van de start- en landingsbaan, aanleg van taxibanen en een platform met opstelplaatsen, de bouw van een compacte en doelmatige passagiersterminal en de aanleg van parkeerfaciliteiten, zie onderstaand overzicht:

| Investeringsfase | Investering | Investeringsraming (prijspeil 2013) |
|---|---|---|
| N1 | Aanleg start- en landingsbaan inclusief rijbanen en platform, systemen voor luchtverkeersleiding, terminal, parkeerfaciliteiten en beperkte voorzieningen voor landzijdige bereikbaarheid | EUR 58 miljoen |
| N2 | Uitbreiding rijbanen, platform, terminal en parkeren | EUR 12 miljoen |
| N3 | Uitbreiding rijbanen, platform, terminal en parkeren | EUR 20 miljoen |
| **Totaal** | | **EUR 90 miljoen** |

### Exploitatiekosten

De exploitatiekosten bestaan hoofdzakelijk uit kosten voor personeel, schoonmaak, security, afhandeling van vliegtuigen en passagiers, onderhoud en afschrijvingen en luchtverkeersleiding[7] (ATC). Een aantal van deze kostenposten zijn vast en onafhankelijk van de hoeveelheid verkeer en vormen in de opstartfase een significant deel van de aanloopverliezen.

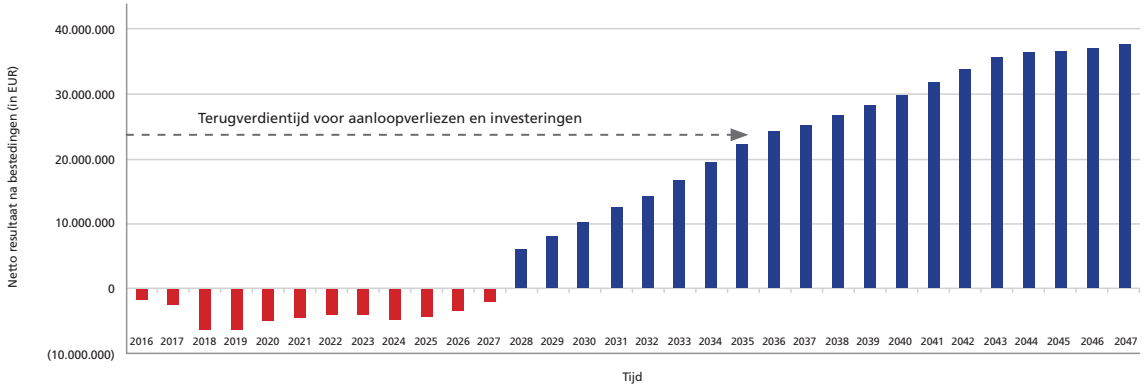
[7] Voor wat betreft exploitatiekosten van luchtverkeersleiding is bij de beoordeling van de economische haalbaarheid rekening gehouden met financiële compensatie door nationale en regionale overheden in de aanloopfase, een en ander conform toezeggingen aan andere regionale Luchthavens en binnen de huidige nationale afspraken over verdeling van kosten voor luchtverkeersleiding in Nederland.

[8] Air Traffic Control

Per saldo wordt in de eerste ontwikkelingsfase (N1) een toename van de kosten verwacht van EUR 14 mln per 2018 tot EUR 26 mln per 2024 (prijspeil 2024, gecorrigeerd voor inflatie), bij 10.000 vliegtuigbewegingen en circa 1,5 miljoen passagiers. In de tweede ontwikkelingsfase (N2) wordt een toename van de kosten verwacht tot EUR 45 miljoen per 2033 (prijspeil 2033), bij circa 25.000 vliegtuig-bewegingen en 3,7 miljoen passagiers. In de derde ontwikkelingsfase (N3) nemen de exploitatiekosten toe tot EUR 87 miljoen per 2047 (prijspeil 2033), bij 45.000 vliegtuigbewegingen en 6,7 miljoen passagiers per jaar.

## 9.3 Beoordeling economische haalbaarheid

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 de jaren daaraan voorafgaand is het aantal passagiers en vliegtuigbewegingen nog onvoldoende voor een kostendekkende exploitatie. Inschatting is dat, op basis van de gehanteerde uitgangspunten voor de business case en bij de voorziene marktontwikkeling in het base case scenario, de benodigde investeringen en aanloopverliezen rond 2035 zijn terugverdiend en op termijn een aantrekkelijk rendement gerealiseerd kan worden. Alhoewel een positieve exploitatie op termijn haalbaar is, zal er wel gedurende enige tijd sprake zijn van onderbenutting van de beschikbare faciliteiten. Met een zorgvuldige timing van de investeringen zal dit zo veel mogelijk worden ondervangen. Figuur 9.1 toont de ontwikkeling van het netto resultaat na belastingen (in EUR), gekoppeld aan de nieuwe activiteiten van Lelystad Airport:




*Figuur 9.1 Ontwikkeling netto resultaat na belastingen (uitgaande van base case marktscenario)*

Onderstaande tabel geeft een samenvattend overzicht van de kosten en opbrengsten (na correctie voor inflatie) gerelateerd aan het commerciële/niet-mainportgebonden verkeer bij 10.000, 25.000 en (uiteindelijk) 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar, in respectievelijk 2024, 2033 en 2047:

| (x EUR 1.000) | 2024 (N1) | 2033 (N2) | 2047 (N3) |
|---|---|---|---|
| **Vliegtuigbewegingen** | **11.000** | **25.348** | **45.000** |
| **Passagiers** | **1.661.000** | **3.827.539** | **6.795.000** |
| **Opbrengsten** | | | |
| Havengelden | 12.948 | 44.571 | 84.790 |
| Concessies | 1.598 | 7.678 | 17.986 |
| Parkeeropbrengsten (incl. overige opbrengsten) | 4.694 | 14.908 | 33.364 |
| **Totale opbrengsten** | **19.240** | **67.157** | **136.139** |
| **Kosten** | | | |
| Personeel | 4.533 | 6.199 | 8.180 |
| Schoonmaak | 803 | 1.843 | 4.318 |
| Security | 3.135 | 7.195 | 16.853 |
| Afhandeling | 6.885 | 15.800 | 37.011 |
| Onderhoud | 1.892 | 2.984 | 3.829 |
| Afschrijvingen | 3.123 | 4.535 | 4.873 |
| Overige kosten, inclusief ATC | 5.239 | 6.651 | 11.568 |
| **Totale kosten** | **25.609** | **45.206** | **86.631** |
| **Netto resultaat voor belasting** | **(6.370)** | **21.951** | **49.508** |
| Belasting | 1.592 | (5.488) | (12.377) |
| **Netto resultaat na belasting** | **(4.777)** | **16.463** | **37.131** |
| | *(4.777)* | *16.463* | *37.131* |

Op basis van bovengenoemde resultaatsontwikkeling heeft Schiphol Group beoordeeld dat, uitgaande van de voorziene marktontwikkeling en gehanteerde uitgangspunten, een – zij het op langere termijn – rendabele en levensvatbare luchthavenexploitatie mogelijk lijkt. Daarbij is van belang dat genoemde terugverdientijden niet ongebruikelijk zijn voor vergelijkbare kapitaalintensieve investeringen in (luchthaven-) infrastructuurprojecten.

Overigens zal bij een versnelde groei van het vliegverkeer op Lelystad Airport (zie figuur 5.2, ‘upside scenario’) eerder een positieve exploitatie kunnen worden gerealiseerd en zal de terugverdientijd aanmerkelijk worden verkort.

# Maatschappelijke Verantwoord Ondernemen (CR)

## Statement

"Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen" is bij de ontwikkeling van Lelystad Airport geen doel op zich maar onderdeel van de normale bedrijfsvoering. Een duurzame strategie, met praktische en zichtbare toepassingen daarvan, kan bij het ontwikkelen van Lelystad Airport de hinder beperken en een positieve bijdrage leveren voor mens, milieu, natuur en het bedrijfsresultaat.

## Inleiding

Maatschappelijke verantwoordelijkheid is een belangrijk onderdeel bij het ontwikkelen van Lelystad Airport. Schiphol Group, waar Lelystad Airport onderdeel van is, heeft een duidelijk 'Corporate Responsibility' beleid en dit zal ook worden toegepast bij de voorgenomen ontwikkeling van Lelystad Airport. Om draagvlak voor operatie en ontwikkeling nu en in de toekomst te behouden, zal Lelystad Airport zich inspannen om met een duidelijke strategie en een praktisch en zichtbare uitvoering daarvan te laten zien dat de 'balans' tussen 'people, planet en profit' onderdeel is van de normale werkwijze. Lelystad Airport kiest daarbij niet voor een ontwikkeling met overambitieuze intenties zoals, "de groenste luchthaven van Europa of van Nederland", maar voor een praktische intentie. Dat betekent concreet dat bij besluiten over de voorgenomen ontwikkeling van de Luchthaven en de toekomstige exploitatie daarvan, naast de gebruikelijke bedrijfseconomische afwegingen, ook het respect voor de omgeving waarin de Luchthaven opereert moet blijken (mensen, bedrijven, woonomgeving, natuur, etc.). Omdat de nieuwe infrastructuur op Lelystad Airport voor het commerciële, niet-mainportgebonden verkeer nog gerealiseerd moet worden en de uitbreidingen over een langere periode zijn voorzien, is er veel ruimte voor een 'green field benadering' en een innovatieve en creatieve aanpak bij het zoeken naar de juiste balans tussen 'people, planet en profit'.

## Kaders met betrekking tot maatschappelijk verantwoord ondernemen

Maatschappelijk verantwoord ondernemen is een belangrijk onderdeel van de bedrijfsvoering. In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de kaders en drijfveren daarvoor.

*Politiek*

Als gevolg van de groei van grote luchtvaart (zowel nationaal als internationaal), benodigde capaciteit voor ontwikkeling van de mainport Schiphol en de gemaakte nationale afspraken hierover (Aldersakkoord 2008 en Luchtvaartnota 2009) is er behoefte aan uitbreiding van Lelystad Airport. Ook vanuit regionale en nationale politiek is ontwikkeling van Lelystad Airport gewenst. Enerzijds vanwege het maatschappelijk belang, met name gericht op spreiding van hinder. Anderzijds vanwege het creëren van werkgelegenheid buiten de Randstad. Daarbij is duurzaam en maatschappelijk verantwoord ontwikkelen randvoorwaardelijk voor het behoud van draagvlak voor operatie en groei.



Alle afwegingen zijn terug te vinden in de diverse 'Aldersakkoorden' (www.alderstafel.nl) die in opdracht van de minister van Infrastructuur en Milieu zijn gemaakt inzake het accommoderen van de groei van de grote luchtvaart in Nederland in de komende jaren.

*Wet en regelgeving*
Vooralsnog zijn er geen nationale of Europese wettelijke verplichtingen waarin duurzaamheid, 'groen' of maatschappelijke verantwoordelijkheid een rol speelt. Er is wel een Europese Richtlijn over energie en CO2 uitstoot.

*Monitoring, certificering, controles en rapportages*
Voor enkele onderdelen van maatschappelijk verantwoord ondernemen is certificering mogelijk, met name voor Milieu (Planet) aspecten. ACI (Airports Council International), heeft een eigen certificatiesysteem wat gericht is op het terugdringen van CO2 uitstoot. Het is inmiddels maatschappelijk aanvaard dat bedrijven hun jaarverslagen en rapportages integraal voor alle onderdelen van maatschappelijk verantwoord ondernemen opstellen, zodat de afweging tussen die 3 aspecten zichtbaar kan worden gemaakt. Bij Schiphol Group gebeurt dat al enige jaren.

## Speerpunten invulling maatschappelijke verantwoordelijkheid

In navolging van Schiphol Group heeft Lelystad Airport, naast gebruikelijke bedrijfseconomische doelstellingen, ook speerpunten gedefinieerd voor invulling van de maatschappelijke verantwoordelijkheid. Lelystad Airport volgt daarbij dezelfde thema's maar wel met een uitwerking die past bij de voorgenomen ontwikkeling van Lelystad Airport en de omgeving waarin Lelystad Airport opereert, namelijk:

*Werkgelegenheid*
Lelystad Airport wil een bijdrage leveren aan de economische ontwikkeling van de regio en aan het creëren van werkgelegenheid op en rond Lelystad Airport.

In het kader van de gemaakte afspraken aan de Alderstafel Lelystad heeft Stratagem Strategic Research BV, in opdracht van de gemeente Lelystad, een onderzoek uitgevoerd naar de toename van directe en indirecte werkgelegenheid als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling van Lelystad Airport. Op dit moment werken er ongeveer 250 mensen op de luchthaven. Uit de rapportage "Update werkgelegenheidseffecten ontwikkeling Lelystad Airport" (februari 2014) blijkt dat de werkgelegenheid op en rond de luchthaven aanzienlijk toeneemt. Bij 1 miljoen passagiers worden naar verwachting 400 arbeidsplaatsen gecreëerd (directe werkgelegenheid), oplopend naar 2500 arbeidsplaatsen bij 4,5 miljoen passagiers. De onderzoekers geven aan dat er ook nog een positief effect op indirecte werkgelegenheid verwacht kan worden van ongeveer 20% van de directe werkgelegenheidsgetallen.

*Energie en klimaat*
Lelystad Airport wil, voor een verantwoord energieverbruik, een zuinige en efficiënte energiehuishouding in alle bestaande en nieuwe gebouwen van Lelystad Airport inrichten.

De luchthaven gaat bij haar (om)bouw plannen duurzame oplossingen toepassen voor de klimaatinstallaties (warmte/koude systemen) in gebouwen en past energiezuinige apparatuur toe voor verlichtingsdoeleinden. Duurzame opwekking van energie zal plaats vinden via zonnecollectoren op de gebouwen en deels in het landingsterrein. Bij de baanverlichtingsinstallatie zal

gebruikt gemaakt worden van energiezuinige armaturen (LED). Ook zal worden onderzocht of een gelijkstroomdistributienetwerk aangelegd kan worden ter verlaging van de energiekosten.

Lelystad Airport streeft, rekening houdend met de technologische mogelijkheden, naar beperking van de uitstoot, onder meer door de inzet van moderne vliegtuigen te stimuleren. Met het grootste lesbedrijf op de airport bestaan plannen om een deel van de vloot van lesvliegtuigen uit te rusten met motoren die op LBG (groen gas) kunnen vliegen.

Daarnaast is het streven er op gericht om zo snel mogelijk de hoogst mogelijke accreditatie van Airports Council International Europe (ACI Europe), gericht op het terugdringen van CO2 uitstoot, te behalen in navolging van het beleid van Schiphol Group.

*Mobiliteit*
Voor mobiliteit ligt de focus op het verbeteren en verduurzamen van de vervoerstromen van en naar de luchthaven, onder meer door het creëren van voorzieningen voor elektrisch vervoer en biobrandstof en het reduceren van brandstofverbruik. Daarnaast wordt samengewerkt met stakeholders aan het verbeteren van de infrastructuur en openbaar vervoer. Bereikbaarheid is uiteraard essentieel voor de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport.

Door middel van aanschaf van energiezuinige voertuigen en voertuigen die op waterstof en/of LBG (groen gas) kunnen opereren zal het gebruik van fossiele brandstoffen en de daarmee samenhangende uitstoot van CO2 als gevolg van de luchthaven operatie in belangrijke mate beperkt kunnen worden.

Lelystad Airport zal zich inspannen om snelle en energie-efficiënteopenbaar vervoersvormen van en naar de Luchthaven te laten realiseren. Voorts zal onderzocht worden of voertuigen voor brandweer en sneeuwvloot ook op biobrand-stoffen kunnen rijden.

*Andere initiatieven*
Lelystad Airport wil zich ook inspannen voor:

- duurzaam (her-)gebruik van grond- en afvalstoffen is een belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp en realisatie van de uitbreiding van de luchthaven en haar voorzieningen.
- visualisatie (en educatie) op gebied van duurzame energie toepassingen, biobrandstoffen, en biologische dynamische voedselketens, in samenspraak met provincie en gemeente. Dit kan een maatschappelijke en bedrijfseconomische meerwaarde opleveren voor Lelystad en omgeving. Doelgroep daarbij zijn de leisure passagiers en halers/wegbrengers naar Lelystad en omgeving.

Bij de uitvoering van deze speerpunten zal een onderscheid worden gemaakt tussen activiteiten die de luchthaven zelf zal uitvoeren, waarvoor zij de hulp van derden niet nodig heeft en activiteiten die met derden worden uitgevoerd teneinde hogere doelstellingen te behalen, op het gebied van educatie, innovatie, natuur en milieubeleid en duurzame energie opwekking.
Zo is het de intentie om in samenwerking met hogescholen en universiteiten, overheden, kennisinstellingen en het bedrijfsleven op en rond de luchthaven duurzame toepassingen te ontwikkelen en te verbeteren op het gebied van duurzame energie, mobiliteit en landbouw en duurzaam (her-)gebruik van grondstoffen.

# Risico's en mitigerende maatregelen

**In dit hoofdstuk worden de belangrijkste risico's die samenhangen met de ontwikkeling en exploitatie van Lelystad Airport beschreven. Daarnaast worden de bijbehorende beheersmaatregelen inzichtelijk gemaakt.**

| Onderwerp | Risico | Beheersmaatregel |
|---|---|---|
| Verkeer en vervoer | a. Een belangrijk onderdeel van de afspraken gemaakt aan de Alderstafel Lelystad is de evaluatie van de eerste fase van de groei tot 25.000 vliegtuigbewegingen. De gebruiksruimte van de tweede tranche naar 45.000 vliegtuigbewegingen kan pas worden ontwikkeld na positieve evaluatie van de effecten op de uitvoering van de business case, de invulling van de werkgelegenheids-ambitie, de effecten op de duurzame landbouw en het vermijden van geluidhinder en de verstoring van natuur.<br>b. terugval in vraag, instorten vakantie-charter markt<br>c. (politieke) druk op gedwongen maatregelen (push)<br>d. Impact op andere luchthavens (AMS en EIN)<br>e. Tegenvallende ontwikkeling van MRO en BA | a. Permanent en actief overleg aan de Alderstafel Lelystad over de voortgang, het tijdig inzetten van mitigerende maatregelen door uitvoering te geven aan het Alderswerkspoor hinderbeperking en voorts het opzetten van een monitoringsprogramma voor werkgelegenheid, effecten op de biologische landbouw en natuur.<br>b. Continu werken aan een concurrerend businessmodel, benchmarken met concurrerende luchthavens, actieve airline en passagiersmarketing en voorts het instandhouden van een gezonde mix van luchtvaartmaatschappijen door het aanbieden van een concurrerend product-markt-combinatie waardoor de exploitatie niet van één airline afhankelijk is.<br>c. Draagvlak creëren voor pull beleid vanuit Lelystad Airport door actieve participatie aan de Alderstafel, permanent overleg met het Rijk en actief stakeholder management<br>d. Actief overleg binnen het Coördinatie Overleg Samenwerkende Luchthavens waarin alle Nederlandse luchthavens binnen de Schiphol Group participeren.<br>e. Actief marketingbeleid MRO/BA sector |
| Operationeel | a. Vertraging in ATC ontwikkeling, ATC beperkingen van het luchtruim, of inefficiente ATC dienstverlening<br>b. Verplichting tot invoering (hinder beperkende) maatregelen met negatieve impact op capaciteit<br>c. Infrastructurele capaciteit te laat op het vereiste kwantiteits- en/ of kwaliteitsniveau<br>d. Thans op Lelystad Airport gevestigde bedrijven/gebruikers kunnen hun bedrijfsvoering niet tijdig aanpassen aan de nieuwe situatie<br>e. Onvoldoende ruimte voor additionele parkeervoorzieningen | a. Pro-actief overleg met LVNL en het ministerie van Infrastructuur en Milieu en actieve lobby richting Tweede Kamer, actief overleg met ATC providers.<br>b. Permanent overleg aan de Alderstafel Lelystad over de voortgang, het tijdig inzetten van mitigerende maatregelen door uitvoering te geven aan het Alderswerkspoor Hinderbeperking en voorts het opzetten van een monitoringsprogramma<br>c. In de planning rekening houden met het tempo van de wettelijke procedures, excellent project- en capaciteits-management en zoveel mogelijk voorbereidingen gereed hebben.<br>d. Pro-actief overleg voeren met gevestigde GA bedrijven, tijdig maatregelen nemen, problematiek GA sector (toekomstvaste groeiruimte) mee helpen oplossen<br>e. Actief overleg met IenM/RDW over verwerving geheel of gedeelte terrein |

| Onderwerp | Risico | Beheersmaatregel |
|---|---|---|
| Financieel | a. Lagere opbrengsten uit havengelden door dominantie LCC of het achterblijven van de vraag<br>b. Hogere kosten door mislukte aanbesteding of vertraging in de aanleg van de infrastructuur<br>c. Compensatieverplichtingen door omgevingsschade<br>d. Tarief aanpassing Schiphol hoger dan inflatie, door pax verschuivingen naar LEY (wegvloeien groei)<br>e. Lagere opbrengsten uit parkeren door concurrerende aanbieders van aangrenzende percelen<br>f. ATC kosten te hoog en/of onvoldoende compensatie in de aanloopfase<br>g. Aanleg en financiering landzijdige ontsluiting door overheden niet tijdig gereed | a. Actief sturen op tenminste 3 grote (luchtvaartmaatschappijen) en actief de markt stimuleren door aantrekkelijk en concurrerend aanbod van diensten en producten. Daarnaast worden de financiële planningen (budget en businessplan) zodanig verantwoord dat niet vooruitgelopen wordt op bestuurlijke, politieke en markt onzekerheden.<br>b. In de planning rekening houden met het tempo van de wettelijke procedures, excellent project- en capaciteits-management en tenslotte juist en tijdig voorbereiden van de aanbestedingen.<br>c. Het tijdig inzetten van mitigerende maatregelen door uitvoering te geven aan het Alderswerkspoor Hinderbeperking en voorts het opzetten van een monitoringsprogramma. Daarnaast wordt in de financiële planning ruimte gehouden voor het opzetten van een fonds voor de leefomgeving.<br>d. Actief overleg binnen het Coördinatie Overleg Samenwerkende Luchthavens waarin alle Nederlandse luchthavens binnen de Schiphol Group participeren en de capaciteitsgroei van Lelystad Airport aanpassen aan tempo markt.<br>e. Actief overleg met gemeente Lelystad over parkeerbeleid en bestemmingsplan<br>f. Actieve participatie in proces rond vernieuwen ATC heffingenstelsel, scherpe onderhandelingen met ATC providers, actief overleg met IenM en regio over compensatie in de aanloopfase<br>g. Actief overleg met Rijk, provincie en gemeente over tijdige aanleg landzijdige ontsluiting en aansluitende infrastructuur op Luchthaventerrein |
| Politiek | a. Overheidsmaatregelen zoals onverwacht opgelegde heffingen of maatregelen<br>b. Uitblijven politieke besluitvorming Luchthavenbesluit<br>c. Stedenbouwkundige ontwikkeling wordt vertraagd als gevolg van doorlooptijd RO procedures<br>d. Druk op draagvlak bij te laag tempo ontwikkeling LEY | a. Permanent in gesprek zijn met de belangrijkste organen binnen de Rijksoverheid en de regionale bestuursorganen en in de financiële planningen (budget en businessplan) niet vooruitlopen op bestuurlijke en politieke onzekerheden.<br>b. Actief overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en actieve lobby richting Tweede Kamer.<br>c. In de planning rekening houden met het tempo van de wettelijke RO procedures en actief overleg voeren met de gemeente Lelystad en de Alderstafel.<br>d. Het tijdig inzetten van mitigerende maatregelen (infraontwikkeling en markt) en draagvlak creëren door actieve participatie aan de Alderstafel en actief stakeholdermanagement |

Maart 2014

**Uitgave**
Schiphol Group
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol
www.schiphol.nl

**Redactie**
Schiphol Group, Schiphol
Lelystad Airport

**Vormgeving**
Graphic Invention B.V.



