

Vergaderjaar 2012–2013

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 156**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juli 2013

Zoals toegezegd tijdens het AO Luchtvaart van 12 juni jl. informeer ik u over de uitkomst van de gesprekken die Schiphol Group met luchtvaartmaatschappijen heeft gevoerd over de ontwikkeling van Lelystad Airport.

Op 10 maart 2012 heeft de heer Alders zijn advies betreffende de ontwikkeling van Lelystad Airport aan mij aangeboden. Kern van dit advies is een gecontroleerde ontwikkeling van Lelystad Airport (als twin-airport van Schiphol) naar 45.000 vliegtuigbewegingen in twee tranches; een eerste tranche van 25.000 vliegtuigbewegingen tot 2020 en een tweede tranche van nog eens 20.000 vliegtuigbewegingen.

Het Rijk heeft op 1 september 2012 per brief ingestemd met de ontwikkeling van Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 115). In de brief wordt het belang van Lelystad voor een selectieve ontwikkeling van Schiphol onderstreept. Tevens wordt aangegeven dat er voldoende interesse van marktpartijen moet zijn en dat het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport in het luchtruim inpasbaar moet zijn. Na het uitbrengen van het Aldersadvies, is de voorstudie naar een operationeel concept voor het luchtruim uitgevoerd en is geconstateerd dat de ontwikkeling van Lelystad mogelijk is en dat verder uitwerking dient te worden gegeven aan de luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport.

Schiphol heeft aangegeven, en dit tijdens de Alderstafel Lelystad van 27 juni 2013 toegelicht, vertrouwen te hebben in een positieve business case bij een gecontroleerde ontwikkeling van Lelystad naar 45.000 bewegingen in 2 tranches, waarbij de eerste tranche minimaal 25.000 bewegingen moet zijn om bedrijfseconomisch rendabel te zijn. Om dit te borgen, is aangegeven dat de luchthavenexploitant voor wat betreft de marktvraag, timing en selectiviteit nadere uitwerking moet geven aan een fasering die hoort bij de in het advies voorgestelde gecontroleerde ontwikkeling. Daarnaast is aangegeven dat de uitkomsten van de voorstudie en deze uitwerking besproken dienen te worden met lucht-

vaartmaatschappijen. In dit kader heeft Schiphol Group eind 2012 een oriënterend en markt verkennend gesprek gevoerd met de BARIN en een aantal van haar leden. Doel van dit gesprek was de wensen ten aanzien van mogelijke gebruik van Luchthaven Lelystad te inventariseren. Vervolgens heeft Schiphol Group op aangeven van de BARIN een aantal luchtvaartmaatschappijen benaderd (die opereren in het zogenoemde «segment 5»). Uit die gesprekken is het beeld naar voren gekomen dat segment 5 zich ook de komende jaren ontwikkelt conform de marktverwachting zoals onderzocht in het kader van de Alderstafel Lelystad (bijlage 5 van het Aldersadvies Lelystad, rapport Stratagem).

Schiphol heeft mij bevestigd (en dit ook toegelicht tijdens de Alderstafel Lelystad d.d. 27 juni 2013) dat uit de tot nu toe gevoerde gesprekken een serieuze behoefte aan – en interesse voor – Lelystad Airport bestaat, mits wordt voldaan aan bepaalde randvoorwaarden. Luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven dat een startbaanlengte van 2.400 meter noodzakelijk is om bepaalde bestemmingen te kunnen bereiken. Voorts is van belang dat er voldoende opstelplaatsen en terminalcapaciteit worden gecreëerd en dat alle faciliteiten aanwezig zijn die een snelle afhandeling en kostenefficiënte afhandeling mogelijk maken tegen een luchthaventarief dat concurrerend is met dat van soortgelijke regionale luchthavens. Schiphol kan aan deze voorwaarden tegemoetkomen en verwacht – mede gezien de omvang van het catchment area en gezien de ligging van Lelystad Airport ten opzichte van de Randstad (zie ook rapport van Stratagem, bijlage 5 van het Aldersadvies Lelystad) – op grond daarvan een sluitende Business case in te kunnen dienen bij de formele aanvraag van het luchthavenbesluit zoals voorzien in het najaar (zie hiervoor ook afspraken in werkprogramma voor het Aldersadvies Lelystad; Kamerstuk 31 936, nr. 139).

Naast Schiphol heeft uiteraard het Rijk een belangrijke rol om de voorgenomen ontwikkeling op Lelystad Airport mogelijk te maken, door een luchthavenbesluit op te stellen. Het bevoegd gezag is gehouden om in het luchthavenbesluit alle maatschappelijke aspecten zoals economie, veiligheid en milieu zorgvuldig af te wegen. Over deze aspecten is gedegen informatie nodig. In de afweging voor een juridisch houdbaar luchthavenbesluit, is het belangrijk om een beeld te hebben van de bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie (vervoerprognose, financiële analyse en bredere economische effecten) en de maatschappelijke economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling). Tevens is het gelet op de eerdere uitspraak van de Raad van State noodzakelijk dat er een investeringsbeslissing van Schiphol is, op het moment dat het luchthavenbesluit wordt genomen, waaruit blijkt op welk moment de infrastructurele voorzieningen gerealiseerd zijn.

Gelet op uw vraag over de markterosse en de behoefte om voortgang te maken met Lelystad, zal ik uw Kamer – op voor de hand liggende momenten – blijven informeren over de voortgang van het luchthavenbesluit.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld