

Position paper Lelystad Airport

Rondetafelgesprek Selectiviteitsbeleid – 7 september 2017

Om de economische functie van Schiphol te behouden en versterken, is ruimte nodig voor groei van het mainportgebonden verkeer. Zoals afgesproken wordt Lelystad Airport ontwikkeld als alternatief voor het niet-mainport (vakantie)verkeer. Uitgangspunt daarbij is het bieden van ondersteuning aan de mainportontwikkeling.

Lelystad Airport wordt gefaseerd ontwikkeld. De eerste fase omvat een terminal, verlenging van de start- en landingsbaan en de nodige landzijdige voorzieningen. Dat biedt ruimte voor groei in 2 tranches, een eerste tranche naar 25.000 vliegtuigbewegingen en in de eindfase circa 45.000 vliegtuigbewegingen. Lelystad Airport moet in 2019 operationeel zijn.

Om Lelystad zo optimaal mogelijk bij te laten dragen aan de mainportfunctie van Schiphol zijn wel drie zaken noodzakelijk: duidelijkheid over spelregels voor de benutting van de capaciteit, werkbare openingstijden en een snelle doorontwikkeling/implementatie van de Luchtruimvisie om de afgesproken groei mogelijk te maken.

Over Lelystad Airport

- Lelystad Airport is dé nieuwe vakantieluchthaven van Nederland en opent in april 2019. De oorspronkelijke openingsdatum van 1 april 2018 is niet gehaald als gevolg van technische problemen bij de aansluiting op de hogere luchtlagen en capaciteitsproblemen bij de luchtverkeersleiding. Het bouwproject verloopt volgens planning.
- De realisatie van Lelystad Airport is het resultaat van een intensief traject aan de Alderstafels en is invulling van de gemaakte afspraken in het kader van de selectieve ontwikkeling van Schiphol.
- 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.
- Eindhoven Airport en Lelystad Airport worden in het Aldersakkoord genoemd als luchthavens die de voor selectiviteit noodzakelijke alternatieve capaciteit faciliteren. Eindhoven levert reeds een bijdrage, Lelystad volgt in 2019. Op basis van de Europese regels is echter alleen Lelystad Airport geschikt als partner ('twin') luchthaven van Schiphol.
- Op termijn biedt Lelystad ruimte aan 45.000 vliegtuigbewegingen en circa 7 miljoen passagiers per jaar. Ook vinden er op de luchthaven in toenemende mate activiteiten in het kader van Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) plaats.

Onze aanpak

- Lelystad Airport wordt ontwikkeld als compacte luchthaven, met gerichte faciliteiten, processen en bijbehorende concurrerende tarieven voor passagiers en luchtvaartmaatschappijen. Hiermee wordt een aantrekkelijk product geboden dat optimaal afgestemd is op hun wensen.
- De terminal wordt tegen lage investeringskosten en met voldoende afhandelingscapaciteit en kwaliteit gerealiseerd. Dit alles levert een uiterst efficiënte en betaalbare afhandeling van vluchten en passagiers op. De vliegtuig opstelplaatsen, de ligging ten opzichte van de terminal, de positie van de terminal ten opzichte van het parkeren en het openbaar vervoer worden naadloos op elkaar aangesloten.

Inzet van de capaciteit

- Doelstelling is het creëren van ruimte voor mainportgebonden verkeer op Schiphol. Lelystad Airport dient alternatieve capaciteit te bieden voor het niet-mainportgebonden verkeer. Hiertoe zou het verkeer dat ruimte op Schiphol vrij geeft voorrang moeten krijgen op Lelystad Airport. De vrijgekomen ruimte op Schiphol zou dan ten goede moeten komen aan het mainportgebonden verkeer.
- Indien de vraag naar capaciteit het aanbod overstijgt, dan zijn er binnen de mededingingsrechtelijke kaders mogelijkheden om bij de toewijzing van capaciteit op Lelystad voorrangsregels toe te passen;
- Vooralsnog is er geen sprake van gedwongen “uitplaatsing” van vluchten van Schiphol naar Lelystad. Stimuleringsbeleid en marktwerking vormen het vertrekpunt. Mocht dit niet succesvol blijken, dan kan het Rijk een verkeersdelingsregel inzetten.

Wat is nodig?

Om Lelystad daadwerkelijk de afgesproken bijdrage te laten leveren aan de ontwikkeling van de Mainport Schiphol vragen wij u de volgende zaken in de komende periode op te pakken:

1. **Duidelijkheid over de spelregels.** Wij willen ruimte bieden voor verkeer dat capaciteit op Schiphol vrijgeeft, zodat Lelystad ook echt kan bijdragen aan het realiseren van de selectiviteitsafspraken. Daarvoor moeten op korte termijn de spelregels over capaciteit en slot coördinatie (wel of niet) worden vastgesteld. Het Rijk is daarvoor aan zet.
2. **Werkbare openingstijden voor het luchtverkeer** Dat betekent volledige opening met luchtverkeersleiding tussen 06.00u en 23.00u (met uitloop naar 24.00u). Daarvoor is primair voldoende capaciteit bij LVNL en CLSK nodig. De markt verwacht zekerheid en enige mate van flexibiliteit. Zekerheid over de openingstijden zodat vluchtschema's optimaal kunnen worden ingericht. En flexibiliteit zodat wanneer er onverhoopt vertraging optreedt men niet uit moet wijken naar een andere luchthaven. Slechts enkele uren per dag luchtverkeersleiding biedt dat onvoldoende.
3. **Herindeling van het luchtruim.** Niet alleen voor Lelystad een must, maar voor de ontwikkeling van alle Nederlandse luchthavens. Luchtruimcapaciteit vormt in toenemende mate een knelpunt. Om dit op te lossen moet de Luchtruimvisie snel geïmplementeerd worden.