



Directeur Luchtvaart

[Redacted]
Postbus 2091
2500 EX Den Haag

Telefoonnummer

[Redacted]

Briefnummer

Di/EL/

Uw schrijven d.d.

--

Lelystad d.d.

15 mei 2014

Betreft: "Second Opinion Business Case Lelystad", uitgevoerd door Stratagem Strategic Research

Geachte heer [Redacted]

Wij hebben de "Second Opinion Business Case Lelystad", uitgevoerd door Stratagem Strategic Research in goede orde ontvangen en wij kunnen met de conclusies daarvan instemmen. Ten aanzien van de in het rapport genoemde risico's willen wij graag nog het volgende onder uw aandacht brengen:

In het rapport worden in hoofdstuk 6 drie risico's beschreven; Het 1^{ste} risico dat Stratagem signaleert, is het later bereiken van het break-even punt dan in 2027 en dat dit sterk afhankelijk is van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol: *"Lagere aantallen passagiers- en vliegtuigbewegingen worden in het lagere groei scenario van het Ondernemingsplan gepresenteerd. In dit lagere groei scenario wordt het break-even aantal passagiersbewegingen in 2036 gerealiseerd. Indien rekening wordt gehouden met vertraging van de investeringen voor fase N3 in het lagere groei scenario, dan zal het break-even punt 3-4 jaar later worden bereikt dan in het basis scenario"*. In het door ons gehanteerde down side scenario vertraagt de groei weliswaar, maar daarmee ook latere N2 en N3 investeringen van respectievelijk 12 miljoen en 20 miljoen.

Euro. De winst/verdiencapaciteit (NCW) neemt per saldo af, omdat er in het down side scenario wordt uitgegaan van 35.000 vliegtuigbewegingen en 5,4 miljoen passagiers i.p.v. 6,8 miljoen passagiers. Dit heeft uiteraard impact op het terug kunnen verdienen van de investeringen door middel van de pax charges, de concessie opbrengsten en de parkeergelden. De terugverdientijd verslechtert hierdoor naar 22 jaar hetgeen door ons gezien het lange termijn karakter van deze investering acceptabel wordt geacht.

Zoals in het Ondernemingsplan is vermeld zijn de marktverwachtingen voor Lelystad Airport gekoppeld aan de marktverwachtingen voor Schiphol. Deze zijn gebaseerd op prognoses van de vraag naar vervoer vanuit de markt en de vertaling daarvan naar vliegtuigbewegingen en passagiers en vracht via Schiphol. Deze prognoses zijn een directe afgeleide van een aantal parameters, waaronder de macro-economische

Bladnummer

2 / 3

Datum

15 mei 2014

trends, GDP-ontwikkeling, ontwikkeling en/of opkomst van nieuwe of bestaande economische, politieke, culturele en toeristische centra, olieprijsen en handelsstromen. Daarnaast speelt voor de ontwikkeling van Lelystad Airport nog een ander aspect een belangrijke rol. Zoals al eerder aangegeven (Alderstafel Schiphol 2012) blijkt in de praktijk dat Schiphol met name gedurende de ochtend nu 2014 al dermate vol is dat het nagenoeg onmogelijk is om nog nieuwe, commercieel aantrekkelijke, slotparen te formeren en is er vanuit dat oogpunt wel degelijk op dit moment al een rationale voor het ontwikkelen van Lelystad om verdere groei op Schiphol mogelijk te maken.

Als 2^{de} risico ziet Stratagem mogelijk tegenvallende investeringskosten als gevolg van een andere Terminal piekcapaciteit in fase N3, hogere MER compensatiekosten en aankoop van gronden ten behoeve van parkeren in fase N3. Voor de benodigde investeringen voor de passagiersterminal is ten behoeve van het Ondernemingsplan een inschatting gemaakt, gebruikmakend van de binnen Schiphol Group beschikbare expertise en benchmarks met andere regionale kosten efficiënte luchthavens (waaronder Eindhoven Airport, Charleroi, Weeze, Munster Osnabruck) en op basis van nieuwe inzichten in functie, ontwerp en bouw van luchthaventerminals specifiek voor Leisure passagiers. Dit betekent dat wij in het ondernemingsplan uitgaan van andere kengetallen dan tot nu toe gebruikelijk.

Uitgangspunt voor het terminal concept voor Lelystad Airport wordt gevormd door de functies die voor een Leisure terminal vereist zijn vanuit een veranderend business model. Kijkend naar het gebruik, de functie en het ontwerp van luchthaventerminals is er sprake van verandering. In toenemende mate zijn passagiers "zelfredzaam" op een luchthaven. Check-in, bagage drop off en boarding wordt steeds meer 'selfservice'. Ook in informatievoorziening verliest een huidige 'balie' zijn functie door zelfstandigheid van reizigers en remote faciliteiten. Voor de faciliteiten die er nog zijn is 'common use' een geaccepteerd model. Deze ontwikkelingen, die bij de voorgenomen in gebruik name van Lelystad Airport in 2018 nog veel verder zullen worden uitgewerkt, reduceren de footprint van de totale terminal en benodigde infrastructuur. Daarnaast zal door gebruik te maken van innovatieve bouw en constructie methodes en bouwmaterialen en door gebruik te maken van functieblokken in een terminal grid model, de terminal flexibel en efficiënt kunnen worden ingericht. Op deze wijze kan het commerciële aanbod en de terminalfuncties niet alleen compacter van omvang zijn, maar ook organisch meegroeien en veranderen op basis van vraag van zowel exploitant als luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers waardoor de footprint van de terminal verder kan worden geoptimaliseerd.

Lelystad Airport beschikt op het huidige (GA) areaal over meer dan voldoende ruimte voor de in fase N3 benodigde extra parkeervoorzieningen. Het door Stratagem ge-signaleerde risico van additionele investeringen voor grondaankopen ten behoeve van parkeervoorzieningen is wat ons betreft dan ook niet aan de orde.

Bladnummer
3 / 3

Datum
15 mei 2014

Het risico van hogere MER compensatiekosten zien wij alleen op het gebied van mogelijke compensatie voor stikstofdepositie. Over de omvang van dit risico bestaat nog geen duidelijkheid. Hierover vindt nog overleg plaats met uw ministerie.

Als 3^{de} risico signaleert Stratagem het mogelijk doorberekenen van (hogere) ATC kosten aan luchtvaartmaatschappijen en/of passagiers. Uw ministerie is nog bezig met de kaders waarbinnen gewerkt moet gaan worden. Als binnen die kaders een 'level playing field' ontstaat, waarbij meerdere ATC aanbieders hun diensten aan kunnen bieden zal dit risico beheerst kunnen worden. Totdat die nieuwe situatie door uw ministerie is vormgegeven gaan wij er van uit dat Lelystad Airport gelijk zal worden behandeld als soortgelijke regionale luchthavens in Nederland. We zijn inmiddels in gesprek met de op dit moment (als enige) beschikbare ATC provider (LVNL) om de mogelijkheden te verkennen om op Lelystad in een 'experimenteer' omgeving een efficiënt en bij het gebruik van Lelystad Airport passend ATC proces in te richten. Door de geplande gefaseerde invoering van ATC zal het naar onze mening mogelijk zijn om in de eerste jaren met beperkte inzet, en gebruik makend van alle bestaande mogelijkheden op een minimaal exploitatie kosten niveau uit te komen. Wij verwachten hieromtrent overeenstemming te hebben voordat het definitieve besluit over de uitbreiding van Lelystad genomen wordt. Hoewel er nog geen definitieve kaders zijn en de definitieve kosten nog niet bekend zijn achten wij het risico met betrekking tot de ATC kosten beheersbaar.

Wij danken u voor de medewerking van uw ministerie tot nu toe en verzoeken u om spoedige behandeling van de aanvraag voor het Luchthavenbesluit zodat we binnen de gemaakte afspraken tijdig kunnen starten met de realisatie van de noodzakelijke uitbreidingen.

Met vriendelijke groet,

SCHIPHOL GROUP

NV Luchthaven Lelystad

Executive Vice President & COO Schiphol Group

Directeur Lelystad Airport