



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

Telefoonnummer  
0320-284770

Briefnummer  
Di/EL/132129

Uw schrijven d.d.  
--

Lelystad d.d.  
29 juli 2013

**Betreft: Voornemen aanvraag Luchthavenbesluit 45.000 vtb Lelystad Airport**

Geachte mevrouw Mansveld,

Ter uitvoering van de afspraken die zijn gemaakt aan de Alderstafel Schiphol en Lelystad, zijn wij voornemens om de luchthaven Lelystad in 2 tranches te ontwikkelen naar een luchthaven die op termijn 45.000 vliegtuigbewegingen niet mainportgebonden verkeer - het verkeer dat voornamelijk bestaat uit het vliegtuigtype Boeing 737 en Airbus 320 - op jaarbasis kan accommoderen. Daarbij nemen wij de afspraken die zijn gemaakt aan de Alderstafels van Schiphol en Lelystad, het kabinetstandpunt over het advies van de heer Alders aangaande Lelystad Airport, de Luchtruimvisie en het gestelde in de Luchtvaartnota in acht.

Wij hebben, op basis van de bij ons bekende gegevens van dit moment, er vertrouwen in om tot een rendabele en levensvatbare luchthavenexploitatie te komen bij een gecontroleerde ontwikkeling van beide tranches voor Lelystad Airport naar in totaal 45.000 extra vliegtuigbewegingen niet mainportgebonden verkeer per jaar ten opzichte van de huidige regulering. Daarbij wordt rekenschap genomen van de in het Aldersadvies Lelystad, de Luchtruimvisie en de kabinetsreactie op het advies aangegeven luchtzijdige voorwaarden.

#### Relatie met ontwikkelingen Schiphol

Deze ontwikkeling achten wij nodig om op Schiphol tijdig ruimte te behouden voor de groei van het mainportgebonden verkeer en tegelijkertijd op Lelystad Airport ruimte te kunnen bieden voor de groei van het niet mainport gebonden verkeer van Schiphol. Dit alles conform de afspraken die wij hebben gemaakt in het kader van selectiviteit en hebben vastgelegd in het Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol.

Zoals u weet hebben wij eind 2012 aan de Alderstafel Schiphol afspraken gemaakt over een alternatief pakket aan hinderbeperkende maatregelen voor de invoering van CDA's (landingen in glijvlucht) in de late avond van 20.30-23.00 uur. Het overeengekomen pakket bevat onder andere een versnelde uitvoering van de afgesproken selectiviteitsmaatregelen. Dit betekent dat niet eerst bij de eerder afgesproken 95% van de 510.000 vliegtuigbewegingen (het afgesproken plafond voor Schiphol)



Bladnummer  
2 / 3

Datum  
29 juli 2013

de regionale luchthavencapaciteit wordt ingezet ter ontlasting van Schiphol, maar dat dit al het geval is bij 90% van de 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. Volgens de huidige prognoses voor Schiphol betekent dit dat Lelystad Airport vanaf 2017 operationeel inzetbaar moet zijn conform deze nieuwe afspraak.

Gezien de tijd die nodig is om tot een luchthavenbesluit te komen, het aanbestedingstraject, de aanleg en de bouw van de verlengde baan met bijbehorende faciliteiten en het operationeel geschikt maken van de infrastructuur, verwachten wij dat Lelystad Airport ook niet eerder dan in 2017 volledig operationeel inzetbaar kan zijn. Daarnaast heeft uw aangegeven in uw kabinetsreactie dat de luchtverkeersdienstverleners hebben aangegeven dat luchtverkeersleiding op Lelystad Airport gecontroleerd zal moeten worden ingevoerd.

Uit de gesprekken die wij inmiddels met diverse luchtvaartmaatschappijen uit het leisure segment hebben gevoerd, is gebleken dat er bij het bereiken van bovengenoemde periode (2017) voldoende concrete interesse bestaat – met name gericht op zuid-Europese en zuid-oost-Europese bestemmingen - die het doen van investeringen in de baanverlenging en bijbehorende infrastructuur van Lelystad Airport rechtvaardigen. Wij denken tevens dat door het modulair ontwikkelen van Lelystad de investeringen beter kunnen worden gespreid in de tijd. De luchthaven kan dan best/gelijkmatig meegroeien met de marktvraag.

Naast de investeringskosten zijn met name de kosten voor luchtverkeersleiding cruciaal voor het welslagen van de business case voor Lelystad Airport. Wij blijven daarom aandacht vragen voor het tijdig invoeren van een realistisch, eerlijk en verteerbaar luchtverkeer-heffingstelsel voor luchtverkeersleiding voor regionale luchthavens.

Om de hiervoor geschetste ontwikkeling en uitbreiding mogelijk te maken is overeenkomstig de Wet luchtvaart een Luchthavenbesluit nodig. In dit besluit dient een verlengde landingsbaan te worden vastgelegd, alsmede daarbij behorende grenswaarden voor de geluidbelasting en de uitbreidingen in de configuratie van de luchthavenfaciliteiten.

Aldus delen wij u overeenkomstig artikel 7.27, lid 1 van de Wet milieubeheer mede dat wij voornemens zijn om een luchthavenbesluit aan te vragen. Omdat hier sprake is van een MER-plichtige activiteit verklaren wij ons bereid om daartoe een MER op te stellen waartoe de NV luchthaven Lelystad als onderdeel van de Schiphol Group initiatiefnemer zal zijn.



Bladnummer  
3 / 3

Datum  
29 juli 2013

Als bijlage bij deze brief ontvangt u van ons de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Deze notitie geeft een beschrijving van de voorgenomen activiteit ten opzichte van de referentiesituatie en een beschrijving welke effecten in het MER onderzocht zullen worden. Wij verzoeken u om overeenkomstig artikel 7.27, lid 7 van de Wet milieubeheer ons te adviseren over de uitvoering van de ten behoeve van het MER te verrichten onderzoeken.

Met vriendelijke groet,

SCHIPHOL GROUP

  
Mr. A.P.J.M. Rutten  
Executive Vice President & COO Schiphol Group

NV Luchthaven Lelystad

  
H. Lagerweij  
Directeur Lelystad Airport

Bijlage: Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Lelystad Airport juli 2013