
Visie



Uitbreiding Lelystad Airport met Ondersteuning van Regionaal Bedrijfsleven



18 juli 2011

Inhoudsopgave

1. Samenvatting
2. Overzicht Lelystad Airport
3. Overwegingen Uitbreiding
4. Business Case
5. Potentiële Structuren

Bijlagen

- A. Overzicht Regionale Vliegvelden
- B. Bevolkingsgroei & Werkgelegenheid Lelystad

1. Samenvatting

- Het bedrijfsleven in Flevoland heeft zich sinds vele jaren actief ingespannen om Lelystad Airport te ontwikkelen tot een luchthaven waar naast General Aviation met zakelijk verkeer ook chartervluchten en vakantievluchten mogelijk zijn
 - Er is een grote betrokkenheid bij de luchthaven, omdat deze wordt gezien als de motor en essentiële schakel voor economische groei in Lelystad, maar ook voor Flevoland en de omliggende regio
 - Op basis van gesprekken met potentiële exploitanten en ontwikkelaars van het gebied rond de luchthaven ziet de Bedrijfskring Lelystad als vertegenwoordiger van het bedrijfsleven zeer veel potentie in de luchthaven
- Om uitbreiding mogelijk te maken is invulling van een aantal randvoorwaarden cruciaal
 - Luchtruim – openstelling noodzakelijk in afstemming met LVNL en Ministerie van Defensie
 - Baanverlenging tot 2.100 meter
 - Luchtverkeersleiding
 - Verbetering landzijdige bereikbaarheid
- De Bedrijfskring is zeer positief over het huidige momentum om de noodzakelijke regelgeving en investeringen te realiseren
 - Regionale luchthavens in Eindhoven en Maastricht laten een toenemende groei zien
 - Er is politieke bereidheid op zowel landelijk als lokaal niveau om ontwikkeling van de luchthaven mogelijk te maken
 - Er zijn voldoende geïnteresseerde private partijen die willen participeren in de ontwikkeling van de luchthaven
- De Bedrijfskring meent echter ook enige terughoudendheid van Schiphol te constateren
 - Er wordt een conflicterend belang ervaren aangezien de ontwikkeling van Lelystad Airport mogelijk concurrerend zou kunnen zijn voor Schiphol
 - Zolang Schiphol nog niet aan haar plafond zit qua passagiers leidt ontwikkeling van Lelystad Airport potentieel tot kannibalisatie en dubbele infrastructuur, (indien ervan uit wordt gegaan dat de ontwikkeling geen extra vraag naar vliegverkeer met zich mee zal brengen)

- Het bedrijfsleven heeft de afgelopen maanden de mogelijkheden in kaart gebracht om bij te dragen aan de ontwikkeling van de luchthaven en daarmee een mogelijke impasse te kunnen doorbreken
- De Bedrijfskring heeft in dit rapport een indicatieve business case opgesteld welke haar geloof in de potentie van Lelystad Airport bevestigt
 - Bij een gefaseerde ontwikkeling van Lelystad Airport tot een volwaardig Low Cost Carrier (LCC) Airport is het in de optiek van het bedrijfsleven mogelijk een zelfstandig levensvatbare exploitatie te bereiken (zonder eventuele additionele inkomsten mee te rekenen)
 - Het totale investeringsbedrag bedraagt circa EUR 70 miljoen
 - Dit zal in twee stappen geïnvesteerd dienen te worden, waarbij op korte termijn een baanverlenging en luchtverkeersleiding worden gerealiseerd
 - In de eerste periode zal de nadruk liggen op het ontwikkelen van charter verkeer
 - Zodra de luchthaven 1 miljoen passagiersbewegingen per jaar zal verwerken, kan verder worden geïnvesteerd in een terminal en platform, waardoor opschaling naar LCC's mogelijk wordt
- De Bedrijfskring ziet twee mogelijke varianten voor een gezamenlijke ontwikkeling van Lelystad Airport door Schiphol en overheden en/of bedrijfsleven
 - Schiphol, lokale en regionale overheden en het bedrijfsleven maken een gezamenlijke business case en investeren gezamenlijk in de ontwikkeling van de luchthaven
 - De investerende partijen worden daarmee gezamenlijk eigenaar van Lelystad Airport
 - Schiphol en/of de (lokale) overheden doen de noodzakelijke investeringen en geven vervolgens de exploitatie van de luchthaven aan een private partij middels een concessie voor periode van 20 jaar
- Het bedrijfsleven is in beide scenario's bereid, indien dit door stakeholders gewenst wordt, om EUR 10 miljoen te investeren
- De Bedrijfskring spreekt de hoop uit dat lokale overheden een soortgelijke committent kunnen afgeven
 - Mogelijk kunnen de overheden een aantal risico's in de aanloopfase (bijv. ten aanzien van de passagiersontwikkeling) afdekken en daarmee de aanloopfase een positieve stimulans geven

2. Overzicht Lelystad Airport

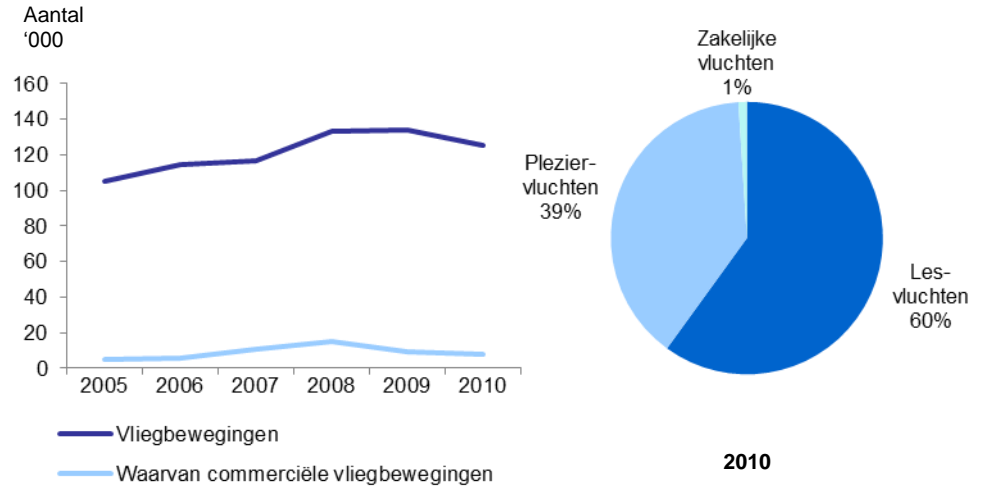
Overzicht Lelystad Airport

Introductie

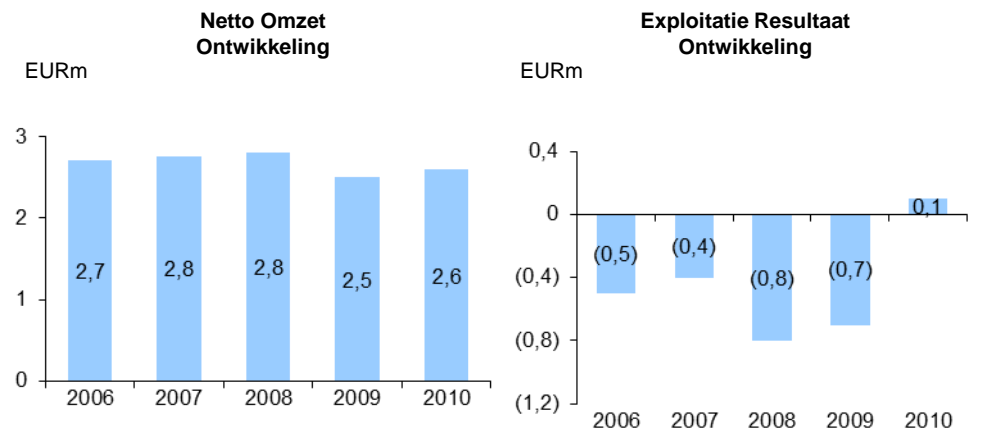
Overzicht

- N.V. Luchthaven Lelystad ("Lelystad Airport") verzorgt de volledige exploitatie van de luchthaven en is momenteel de grootste luchthaven voor General Aviation in Nederland
 - Onder General Aviation wordt verstaan al het andere vliegverkeer dan militaire luchtvaart, lijndiensten en vrachtverkeer
 - De exploitatie omvat het ter beschikking stellen van gronden aan bedrijven en het laten starten en landen van vliegtuigen
- Mogelijkheid tot rond- en lesvluchten als wel zakelijke vluchten
- Lelystad Airport is voor 100% een dochteronderneming van de Schiphol Group⁽¹⁾
- Het luchthaventerrein beslaat circa 230 hectare met 1 geasfalteerde start- en landingsbaan. Er is nog geen verkeersleiding aanwezig⁽²⁾
 - Lelystad Airport is verantwoordelijk voor het onderhoud van het terrein
- Openingstijden
 - Maandag tot en met vrijdag van 8u tot 21u
 - Weekend en feestdagen van 9u tot einde daglichtperiode (maximaal 19u)
 - Mogelijkheid tot verlening met 1 uur voor en na openingstijden voor EUR 43,86 per kwartier

Vliegtuigbewegingen

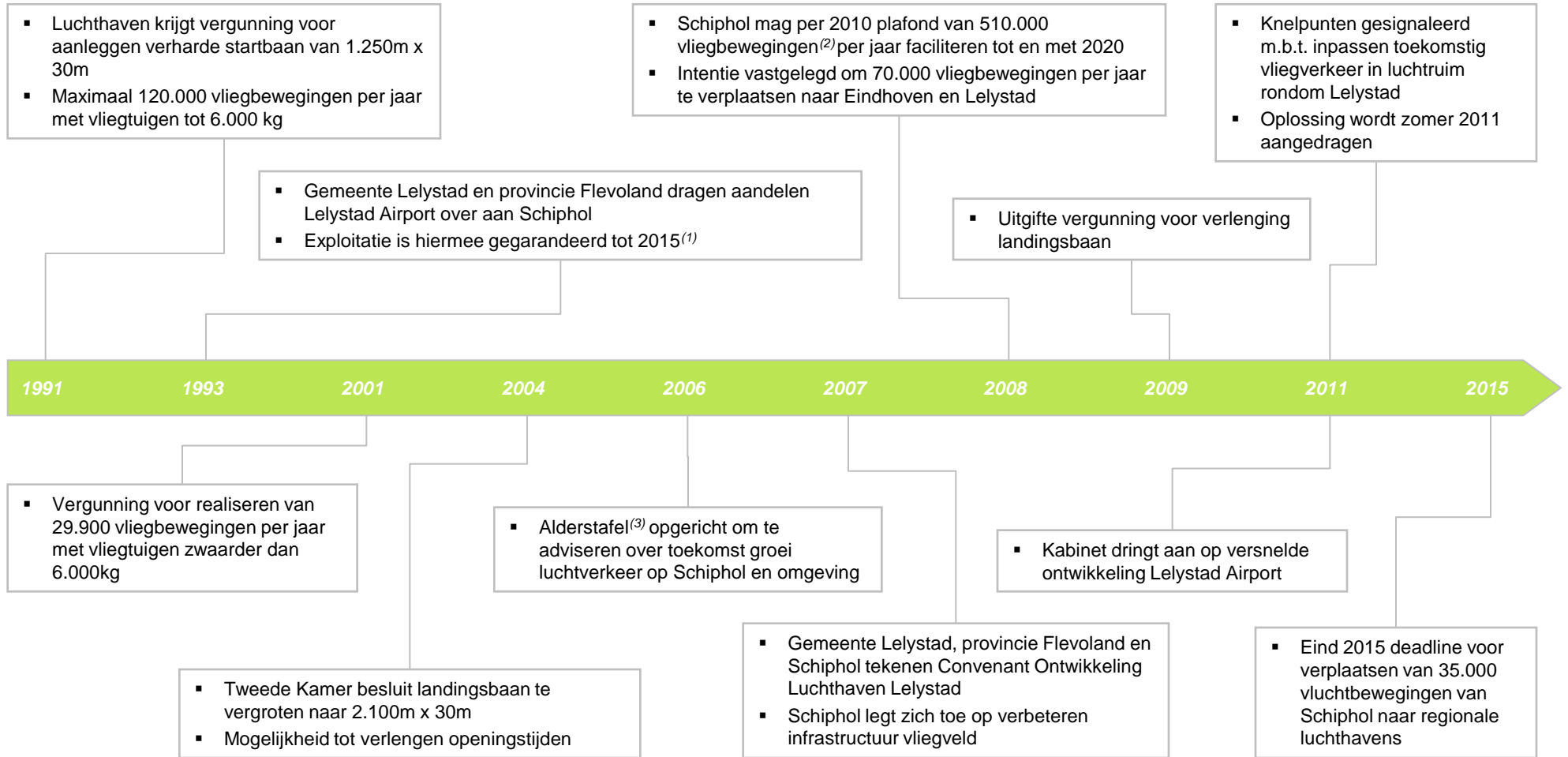


Financiële Kerncijfers



Overzicht Lelystad Airport

Geschiedenis



Bron: *Overeenkomst Schiphol, gemeente Lelystad en Provincie Flevoland 1993, Planologische Kernbeslissing Luchtvaartterrein Maastricht en Lelystad 2004, Convenant Hinderbeperking en Ontwikkeling Schiphol Middellange Termijn 2008, Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkwaliteit luchthaven Schiphol, Convenant Ontwikkeling Luchthaven Lelystad 2007, geselecteerde nieuwsberichten*

(1) *Schiphol mag tot 2015 haar aandelen alleen verkopen aan een partij die de exploitatie overneemt*

(2) *Exclusief General Aviation*

(3) *Overleg tussen lokale overheden, bewoners, luchtvaartsectorpartijen en ministeries van VenW en VROM onder leiding van dhr. Alders*

Overzicht Lelystad Airport

Huidige Faciliteiten en Infrastructuur

Faciliteiten en Infrastructuur



1	Luchthavengebouw	7	Landingsbaan 05/23
2	Aviodrome	8	Baan C 05/23
3	Hotel Lelystad Airport	9	Baan 05 randverlichting
4	Restaurant Flantuas	10	Baan 23 naderingsverlichting en randverlichting
5	Parkeerterrein P1	11	Bedrijventerrein
6	Parkeerterrein P2		

Beschrijving

- Baan 05/23 1.250 x 30 m, verhard, asfalt, gegroefd, PCN waarde 19⁽¹⁾
- In 2000 ILS⁽³⁾ aangelegd, maar tot op heden inactief
- Baan 05 randverlichting, PAPI links en rechts van de baan⁽²⁾
- Baan 23 naderingsverlichting en randverlichting, PAPI links van de baan
- Baan C 05/23 430 x 50 m gras, alleen voor kleine, licht toestellen
- Luchtvaartthemapark Aviodrome is zowel een vliegtuigmuseum als een evenementenorganisatie die o.a. vliegshows faciliteert
- Biedt ook arrangementen en conferentielocatie voor zakelijk gebruik
- Meer dan 150.000 bezoekers per jaar
- Hotel Lelystad Airport is een driesterrenhotel dat zich zowel richt op de zakelijke als de privé markt
- Lelystad Airport beschikt over 2 grote verharde parkeerterreinen waarop betaald parkeren geldt
 - Parkeerterrein P1 ligt recht tegenover het luchthavengebouw en biedt plaats aan 150 auto's
 - Parkeerterrein P2 ligt recht tegenover het Nationaal Luchtvaartthemapark Aviodrome en biedt plaats voor 500 auto's
 - Vestigingsmogelijkheden op bedrijventerrein, zowel te huur als te koop

Bron: Rapport NACO, website Lelystad Airport, persberichten Lelystad Airport

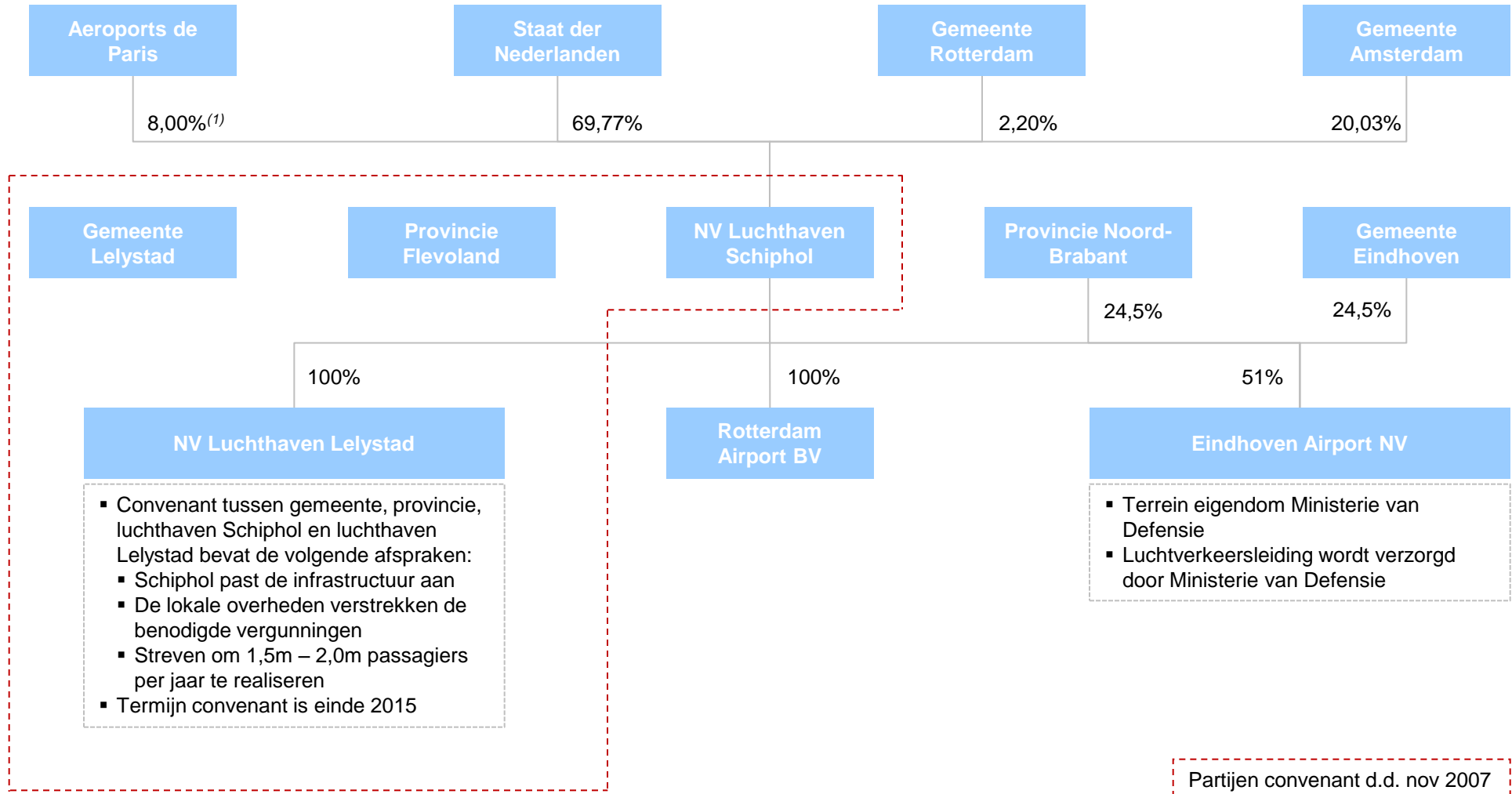
(1) De PCN waarde van een baan is een maat voor de draagsterkte en bepaalt welke vliegtuigen gebruik kunnen maken van een baan

(2) Precision Approach Path Indicator – lichtstelsel langs start- en landingsbaan dat piloot assisteert bij bepalen van dalingsroute

(3) Instrument Landing System – navigatiesysteem m.b.v. radar en lichtsignalen voor vliegbewegingen bij slecht zicht

Overzicht Lelystad Airport

Eigendomsstructuur



- Convenant tussen gemeente, provincie, luchthaven Schiphol en luchthaven Lelystad bevat de volgende afspraken:
 - Schiphol past de infrastructuur aan
 - De lokale overheden verstrekken de benodigde vergunningen
 - Streven om 1,5m – 2,0m passagiers per jaar te realiseren
 - Termijn convenant is einde 2015

- Terrein eigendom Ministerie van Defensie
- Luchtverkeersleiding wordt verzorgd door Ministerie van Defensie

Bron: Jaarverslag Schiphol Groep, Jaarstukken Provincie Noord-Brabant, Concernverslag gemeente Eindhoven, Convenant ontwikkeling Luchthaven Lelystad – november 2007

(1) NV Luchthaven Schiphol heeft ook belang van 8,00% in Aeroports de Paris als onderdeel van onderlinge samenwerkingsovereenkomst

Overzicht Lelystad Airport

Convenant Schiphol en Rijksoverheid

Uitgangspunten

- Partijen van het convenant zijn Luchthaven Schiphol, Ministerie van VenW en Ministerie van VROM
- Aantal vliegbewegingen met groot handelsverkeer⁽¹⁾ van en naar Schiphol wordt verwacht tot 2020 te groeien met 2 – 3% per jaar tot 570.000 – 580.000 vliegbewegingen
- Schiphol Group heeft ambitie om door te groeien met focus op alloceren van voldoende capaciteit voor hub- en mainportgebonden⁽²⁾ vluchtverkeer
 - Eindhoven Airport, Lelystad Airport en Rotterdam The Hague Airport komen in aanmerking voor het ondersteunen van Schiphol in deze ambitie door niet-mainport gebonden verkeer te faciliteren
 - Deze rol is ook aangeduid in de conclusie van het Aldersadvies (advies van Alderstafel aan de ministeries d.d. 1/10/2008)
 - Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde en Enschede Airport Twente blijven buiten beschouwing
- Voor Schiphol is een plafond van 510.000 vliegbewegingen vastgesteld
- Het voorgaande impliceert dat er tot 2020 gradueel olopend 70.000 extra luchtbewegingen op voorgenoemde luchthavens gerealiseerd moeten worden

Afspraken en Doelstellingen

- Partijen streven naar behoud en versterking van de mainportfunctie van luchthaven Schiphol
- Het Aldersadvies, dat maatregelen voorstelt m.b.t. hinderbeperking, omgevingskwaliteit en volumebegrenzing van Schiphol, zal integraal uitgevoerd gaan worden
- Voor 31 december 2015 of voor het bereiken van 95% van de capaciteitsgrens van Schiphol zullen 35.000 niet-mainport gebonden extra vliegbewegingen op regionale vliegvelden worden gerealiseerd
- Voor 31 december 2012 of voor het bereiken van 95% van de capaciteitsgrens van Schiphol zal er besluitvorming worden voorbereid over verdere capaciteitsuitbreiding van de regionale luchthavens
- Schiphol stelt eigen visie op over ontwikkeling en investeringsbehoeften van luchthavens die onder haar verantwoordelijkheid vallen⁽³⁾
- Schiphol ontwikkelt voor 2012 stimuleringsmaatregelen voor operationele restricties waardoor het voor niet-mainport gebonden verkeer aantrekkelijk wordt om uit te wijken naar regionale luchthavens
- De partijen spannen zich in om vooronderzoek en milieueffectenrapportages tijdig mogelijk te maken
- Termijn convenant is tot en met 2020

Bron: "Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol", Alderstafel – 10/12/2008, Verordening (EEG) 2407/92, Advies Selectiviteit Schiphol – 28/3/2008

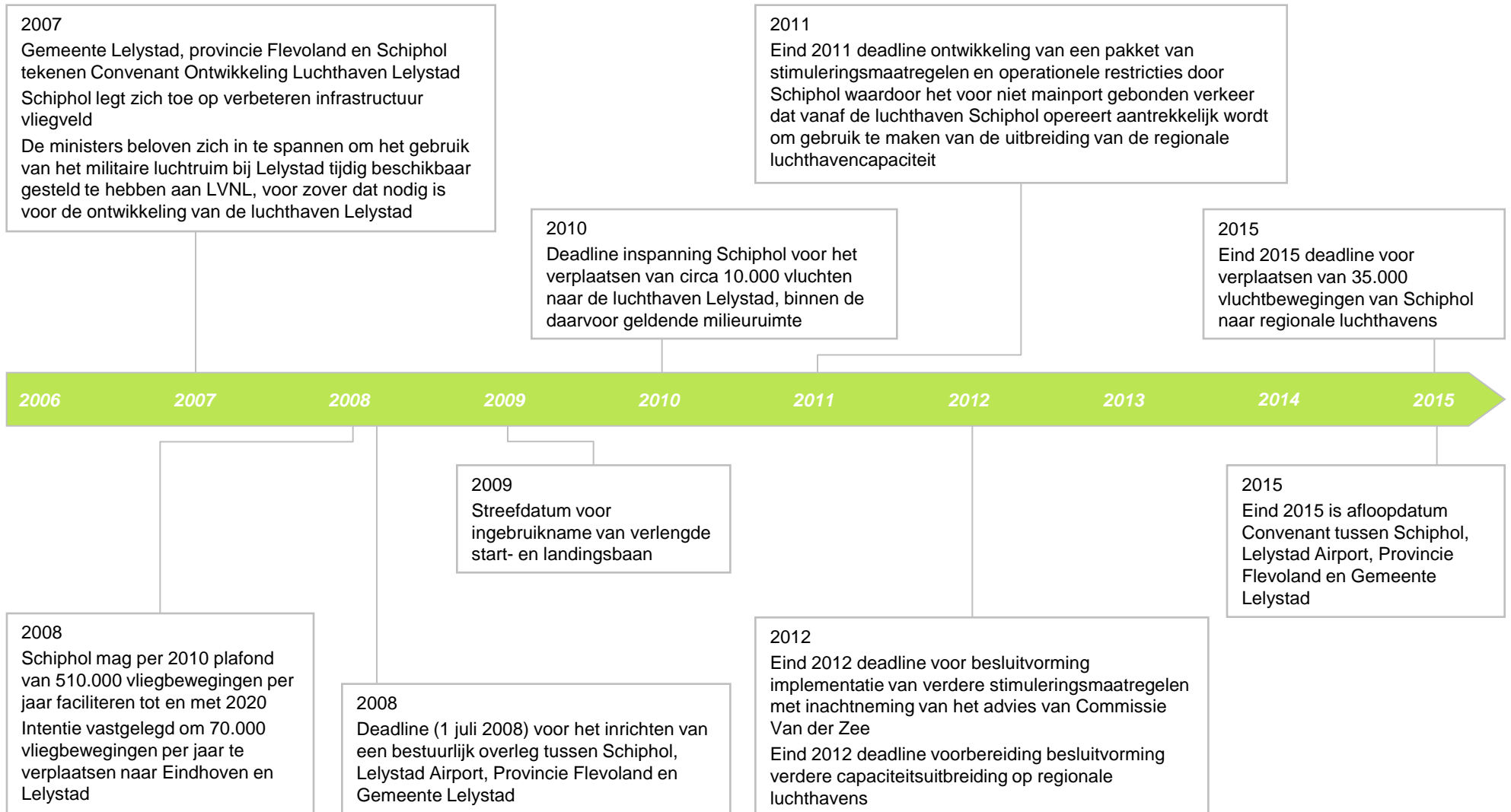
(1) Commerciële vluchten met luchtvaartuigen die met een zware motor worden aangedreven en als doel hebben om het vervoer van passagiers, vracht of post tussen verschillende luchthavens te verzorgen

(2) Mainport is een knooppunt van belangrijke transportroutes

(3) I.e. Eindhoven Airport, Lelystad Airport en Rotterdam The Hague Airport

Overzicht Lelystad Airport

Termijnen Convenanten



Overzicht Lelystad Airport

Overzicht Geselecteerde Stakeholders

Overwegingen ten aanzien van Lelystad Airport

Lelystad Airport	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erkent rol als overloopvluchthaven van Schiphol ▪ Wil uitbreiding realiseren door investeringen in niet-luchtvaartgebonden activiteiten zoals onderhoud en ontwikkeling van omliggende bedrijventerreinen ▪ Ambitie in Convenant om uit te breiden tot circa 1,0m – 1,5m passagiersbewegingen per jaar op middellange termijn
Schiphol	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dient mogelijk, in het licht van het huidige capaciteitsplafond, over de komende jaren 70.000 niet-mainport gebonden vluchten te verplaatsen naar Lelystad Airport en Eindhoven Airport – ziet vliegveld als “strategische reserve” ▪ Heeft intentie uitgesproken om infrastructuur van luchthaven op te waarderen om verhoging aantal commerciële vluchten te accommoderen
Rijksoverheid	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wil gedeelte van vluchten LCC's en charters die naar Schiphol vliegen in de toekomst verplaatsen naar Lelystad Airport – Schiphol moet zich concentreren op mainport-functie ▪ Ambitie om OV-verbindingen naar Lelystad Airport te verbeteren
Provincie Flevoland	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wil snelle realisatie plannen voor Lelystad Airport om bedrijventerrein van 660ha bij luchthaven te ontwikkelen via samenwerkingsverband OMALA ▪ Wil bereikbaarheid Lelystad Airport verbeteren
Gemeente Lelystad & Gemeente Almere	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Willen werkgelegenheid stimuleren en verwachten 800 arbeidsplaatsen per 1m passagiers per jaar ▪ Zien uitbreiden vliegveld als motor van ontwikkeling regionale economie ▪ Willen bereikbaarheid vliegveld Lelystad verbeteren ▪ Stimulering van economische ontwikkeling in Almere en omstreken door middel van investeringsprogramma's van de Economic Development Board Almere (“EDBA”) gericht op creatie van 100.000 extra banen in 2030
Bedrijfsleven Flevoland	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vindt ontwikkeling van vliegveld Lelystad van groot belang voor regionale economie ▪ Geeft aan dat ook zonder uitbreiding van landingsbaan de luchthaven in de vorm van een luchthaven voor zakelijk verkeer een belangrijke rol kan spelen in groei lokale economie ▪ Vertegenwoordigd in Commissie Economische Belangenbehartiging Lelystad Airport (“CEBLA”)
KLM / Air France	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Is gebaat bij behoud van mainport functie van Schiphol ▪ Eventuele uitbreiding van Lelystad Airport zou kunnen leiden tot een verminderde directe toevoer van intercontinentale passagiers en daarmee indirect de positie van KLM / Air France aantasten ▪ Veel luchtverkeer vanaf Lelystad kan mogelijk voor problematiek in het luchtruim zorgen: gebied boven Lelystad wordt momenteel gebruikt als ‘wachtruimte’ voor vliegtuigen die willen landen op Schiphol
Regio Amsterdam	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hecht waarde aan ontwikkeling Lelystad Airport in verband met beperking hinder vliegverkeer in Amsterdam

Overzicht Lelystad Airport

Ambitie Uitbreidingen

Motivatie Uitbreiding

- In 2008 is besloten dat Schiphol in 2020 maximaal 510.000 vliegbewegingen mag faciliteren
- Aantal vliegbewegingen wordt verwacht te stijgen naar 580.000 – overheid en Schiphol willen dat overige 70.000 naar Lelystad en Eindhoven verplaatst worden
- Eindhoven Airport mag gefaseerd uitbreiden tot 2020 met 25.000 extra vliegbewegingen
- Met een maximum van 45.000 vliegbewegingen in 2020 is er potentie om uit te groeien tot een vliegveld ter grootte van Eindhoven Airport
- Deze uitbreiding stimuleert de regionale ontwikkeling van Flevoland
- Vergroot werkgelegenheid
- Stimuleert regionale economie door aantrekken en uitbreiden bedrijvigheid

Huidige Status

- Vergunning verlenging landingsbaan is uitgegeven
- De luchthaven heeft plan ingediend (LA+ plan) om ILS in werking te stellen
- Marktonderzoek naar interesse airlines is gestart – wordt zomer 2011 afgerond
- Defensie en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) hebben nog geen overeenstemming bereikt tot het ontsluiten van de luchtcorridor nabij en rondom de luchthaven
- Lopend onderzoek naar indeling luchtruim wordt zomer 2011 gepubliceerd
- Verzoek tot onderzoek naar milieueffecten van vliegroutes bij landen en opstijgen is aangevraagd maar niet voltooid

Vereiste Ontwikkelingen

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu moet i.s.m. Ministerie van Defensie luchtcorridors en vliegroutes vastleggen
- Mogelijke vergunning voor verlenging openingstijden⁽¹⁾
- Bereikbaarheid van de luchthaven zal verbeterd moeten worden
 - Tot de mogelijkheden behoren aanleggen station bij Lelystad Airport
- Ontwikkelen van een concreet investeringsplan
- Opwaarderen huidige infrastructuur
 - Landingsbaan verlengen van 1.250m naar 2.100m
 - Voor sommige LCC's en vrachtvliegtuigen is huidige breedte van 30m te smal – indien er plannen zijn voor verbreding moet hier voor vergunning gevraagd worden
- Aanleg overige luchthaveninfrastructuur en gerelateerde diensten
 - Passagiersterminal en platform
 - Luchtverkeersleiding
 - Taxibaan
 - Brandweer
- ILS moet operationeel zijn

3. Overwegingen Uitbreiding

Overwegingen Uitbreiding











Opties voor Uitbreiding

Opties	Toelichting	Voordelen	Nadelen
Low Cost Carriers & Charters	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Veelal vakantievluchten waarbij passagiers bereid zijn iets verder te reizen naar vliegveld ▪ Gekenmerkt door point-to-point karakter ▪ Focus op minimalisatie vliegveldkosten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Groeipotentieel van LCC segment ▪ Mogelijkheid tot genereren van additionele inkomsten uit horeca, retail en het exploiteren van parkeerplaatsen ▪ Stimulering lokale economie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hogere investeringskosten – zowel op het vliegveld als voor infrastructuur in omgeving vliegveld ▪ Mogelijke verdringing huidige General Aviation ▪ Gevoelig voor externe invloeden op ticketprijs, zoals vliegtaks
Vrachtverkeer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voornamelijk tijdkritisch vervoer ▪ Relatie met aansluiting op andere vervoermodaliteiten en hub functie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Additionele bron van inkomsten – mogelijkheid tot uitbreiden luchthaven met vrachtterminal in later stadium ▪ Potentiële synergie met bedrijvenpark 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geen directe toegang spoor ▪ Geen directe toegang snelweg ▪ Ontbreken synergie met internationaal netwerk en mainport-functie die voor Schiphol van toepassing zijn
Business Airport	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chartervluchten voor reizen met zakelijke bestemming 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lagere investeringskosten – geen uitgebreide passagiersterminal nodig, verlening landingsbaan niet noodzakelijk ▪ Mogelijkheden tot aanbieden hoogwaardige, non-aviation, gerelateerde diensten – stimulering lokale economie ▪ Behoud optionaliteit verdere ontwikkeling naar LCC segment 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zowel met auto als met openbaar vervoer minder goed bereikbaar vanuit grote steden dan Schiphol en Rotterdam The Hague Airport ▪ Beperkte omvang geschat marktpotentieel

Een gefaseerde ontwikkeling, waarbij eerst voornamelijk (zakelijke) chartervluchten in aantal zullen groeien en vervolgens een uitbreiding naar het LCC segment met bijbehorende faciliteiten wordt gerealiseerd, lijkt voor Lelystad het meest optimale scenario

Overwegingen Uitbreiding

Potentiële Interesse Low-Cost Carriers

Luchtvaartmaatschappij	Potentiële interesse in Lelystad Airport	Voorwaarden voor gebruik regionaal vliegveld
 Aer Lingus	<ul style="list-style-type: none"> Geen plannen 	<ul style="list-style-type: none"> Adequate faciliteiten voor Airbus 320 met 174 passagiers Comfortabele en efficiënte luchthavenindeling met lage gebruikskosten Slechts enkele regionale vliegvelden voldoen aan hun eisen
 airberlin	<ul style="list-style-type: none"> Geen plannen 	<ul style="list-style-type: none"> n.b.
 Amsterdam Airlines	<ul style="list-style-type: none"> Geen plannen 	<ul style="list-style-type: none"> 24 uur per dag, 7 dagen in de week open Uitgebreide faciliteiten die niet door luchthavenexploitant worden beheerd Goede parkeerfaciliteiten, goed bereikbaar met OV Mogelijkheid tot opereren bij slecht zicht
 CITYJET	<ul style="list-style-type: none"> Wel geïnteresseerd Uiteindelijke beslissing ligt bij moeder KLM/Airfrance 	<ul style="list-style-type: none"> Belangrijkste criterium is rentabiliteit en economisch potentieel Daarnaast efficiëntie van check in-balie en security, snelle toegang tot gates en goede bagage handling Reistijd per auto: circa 30 minuten tot maximaal 1 uur van en naar grote steden
 Corendon Airlines	<ul style="list-style-type: none"> Geïnteresseerd Heeft intentieverklaring opgesteld 	<ul style="list-style-type: none"> Verlenging baan Langere openingstijden Vliegveld heeft omvangrijk marketing budget
 easyJet	<ul style="list-style-type: none"> Heeft plannen om naar Lelystad te vliegen en wil betrokken zijn bij ontwikkeling 	<ul style="list-style-type: none"> Verlenging baan Naamverandering – deze moet ‘Amsterdam’ bevatten Aanleg station en betere busverbinding Terminal die 2,5m passagiers per jaar kan verwerken
 RYANAIR	<ul style="list-style-type: none"> n.b. 	<ul style="list-style-type: none"> 25 minuten turn-around⁽¹⁾ kunnen faciliteren Kosteneffectief ontwerp terminal Hoge bevolkingsconcentratie in omgeving vliegveld Lage kosten
 Transavia	<ul style="list-style-type: none"> Als LCC die naar Schiphol vliegt potentieel leidende rol in ontwikkeling vliegveld Moet door aanhoudend verlies strategische opties overwegen en misschien uitwijken naar goedkopere luchthaven dan Schiphol 	<ul style="list-style-type: none"> Vliegt vanaf Eindhoven Airport, Groningen-Eelde
 vueling	<ul style="list-style-type: none"> n.b. 	<ul style="list-style-type: none"> n.b.
 Wizz	<ul style="list-style-type: none"> n.b. 	<ul style="list-style-type: none"> Vliegt vanaf Eindhoven Airport

Overwegingen Uitbreiding

Belangrijkste Succes Factoren LCC-vluchten

Analyse Succes Factoren

Passagierspotentieel

- 1,5m tot 2m passagiers per jaar – met ambitie door te groeien tot 4m
- Vergroting mogelijk door bieden gedifferentieerd aanbod, bijvoorbeeld low-cost vluchten naar andere bestemmingen dan concurrerende vliegvelden

Commercieel potentieel

- Door aanleg nieuwe terminal mogelijkheden om op maat gemaakte horeca- en retailgelegenheden te installeren

Bereikbaarheid

- Bereikbaarheid via openbaar vervoer beperkt

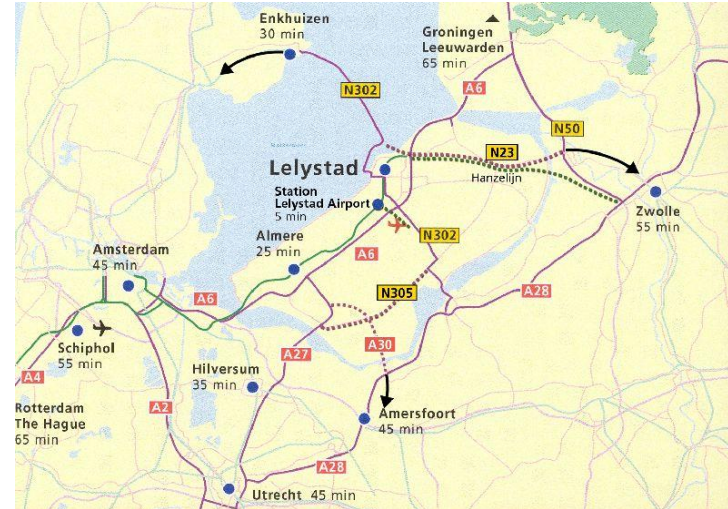
Steun van stakeholders

- Stakeholders onderschrijven allen doel om Lelystad uit te laten groeien tot vliegveld met LCC-vluchten

Operationele expertise exploiteren vliegveld

- Tot nu toe alleen ervaring met General Aviation

Bereikbaarheid



- Catchment areas⁽¹⁾, binnen straal van:
 - 50km (minder dan 30min rijden met auto): 500.000 mensen
 - 80km (minder dan 50min rijden met auto): 4.000.000 mensen
- Op basis van vergelijking met Verenigd Koninkrijk kan verwacht worden dat 70% tot 80% van de toekomstige reizigers minder dan 60 minuten met de auto reist
- Minimale reistijden OV
 - Amsterdam Centraal Station: 1:30
 - Utrecht Centaal Station: 1:30
 - Amersfoort: 1:10
 - Zwolle: 1:30

Overwegingen Uitbreiding

Huidige Geplande Uitbreidingen

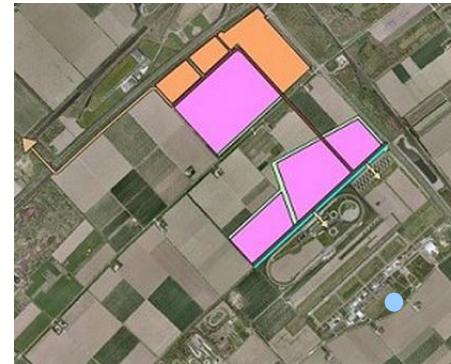
Infrastructuur op Vliegveld

- In bedrijf nemen van Instrument Landing System (LA+ plan)
 - Maakt landingen bij slecht zicht en automatische landingen mogelijk
 - In 2000 gebouwd, maar tot nu toe niet gebruikt
- Op huidige landingsbaan wordt landing voor toestellen zwaarder dan 6.000kg mogelijk
- Naar verwachting zullen er dagelijks 5 Fokker 100-toestellen van het vliegveld gebruik maken en Lelystad Airport zal voor onderhoud toegankelijk worden voor grotere toestellen
- Verlengen baan 05/23 naar 2.100m
 - Vergunning op 4 november 2009 verkregen
 - Kosten ca. EUR 150 per vierkante meter
 - Biedt ruimte voor toestellen als Embraer 190, Boeing 737 en Airbus A320
 - De Kamer van Koophandel schatte medio 2010 in dat baanverlenging in 2015 gerealiseerd gaat worden

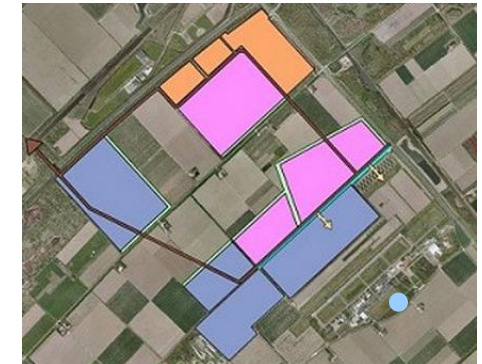
Bedrijventerreinen

- Op dit moment circa 60 bedrijven op bedrijventerrein gevestigd met in totaal 300 werknemers
- Realiseren van 660ha aan bedrijventerrein
- Gemeentes Almere, Lelystad en provincie Flevoland investeren gezamenlijk EUR 31m in het project via samenwerkingsverband Omala
- Eerste fase opgeleverd in 2020, tweede fase in 2031
- Verwacht wordt dat er bijna 10.000 extra banen gerealiseerd kunnen worden

Uitbreiding bedrijventerrein 2020



Uitbreiding bedrijventerrein 2031



● Lelystad Airport

Overwegingen Uitbreiding

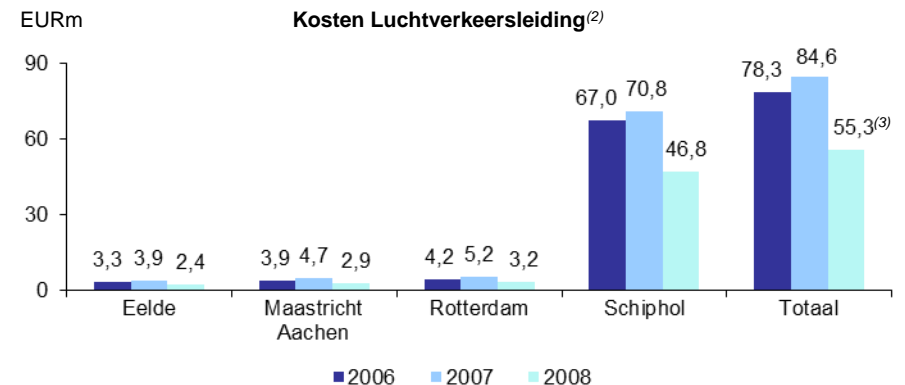
Luchtverkeersleiding – Achtergrond

Achtergrond Luchtverkeersleiding

- Civiele luchtverkeersleiding is de verantwoordelijkheid van Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Wet Luchtvaart bepaalt dat er in Nederland drie typen aanbieders van luchtverkeersleiding mogen zijn
 - Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)
 - Ministerie van Defensie
 - Een andere verlener van luchtverkeersdiensten
 - Ministers van Infrastructuur en Milieu en Defensie moeten hiervoor toestemming verlenen
 - Onder verantwoordelijkheid van LVNL of Ministerie van Defensie
 - Volgens Kamer van Koophandel is Ministerie van I&M tot nu toe terughoudend geweest om nieuwe dienstverleners de markt te laten betreden
- De LVNL werkt samen met defensie als beheerder militair luchtruim en zijn samen de enige aanbieders in Nederland
 - In 2010 hebben Defensie en de LVNL de ambitie uitgesproken om één organisatie te worden die het totale Nederlandse luchtruim beheert
- De Europese Commissie streeft naar een Europees luchtruim
 - Impliceert mogelijk dat LVNL op grotere afstand van overheid komt te staan
- De tarieven voor luchtverkeersleiding worden op basis van een meerjarenbegroting door de Minister I&M vastgesteld
 - Worden geïnd door vliegveld exploitanten maar lopen buiten de resultatenrekeningen van de vliegvelden om

Luchtverkeersleiding Nederland

- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) is opgericht in 1923 en functioneert als Zelfstandig Bestuursorgaan sinds 1993
 - Legt verantwoording af aan Minister van Infrastructuur en Milieu
 - Bestuur wordt gevormd door P. Riemens en J.F.M. van Rooijen
- De taken van LVNL zijn vastgelegd in Wet Luchtvaart
 - Luchtverkeersleiding van het civiele luchtverkeer in Nederlandse luchtruim⁽¹⁾ – dit valt in drie delen uiteen:
 - Beheer technische systemen
 - Verstrekken luchtvaartkaarten en -publicaties
 - Verzorgen opleidingen luchtverkeersleiding
- Verzorgt luchtverkeersleiding op Schiphol, Rotterdam, Groningen en Maastricht Aachen
- Voor regionale vliegvelden focus op kosteneffectieve service op autonoom kostendekkend niveau
 - Van belang vanwege beperktere vliegverkeer en LCC dienstverlening
 - Rijksoverheid heeft bijdrage in kosten afgebouwd
 - Groningen en Maastricht dragen bij aan kosten van hun vliegvelden



Bron: Geselecteerde nieuwsberichten, website en persberichten LVNL

(1) Bedekt Nederland en groot gedeelte Noordzee

(2) Cijfers 2008 zijn inschattingen door wijziging tarifiering

(3) In 2008 gedeelte voor onkosten luchtverkeersleiding ondergebracht bij approach control, waarvan onkosten niet in deze cijfers zijn meegenomen

Overwegingen Uitbreiding

Luchtverkeersleiding Lelystad Airport

Luchtverkeersleiding op Lelystad Airport

- Voor Lelystad Airport kan volstaan worden met torenverkeersleiding
 - Voor de nadering kan gebruik worden gemaakt van de naderingsverkeersleiding van Schiphol of de militaire verkeersleiding van Nieuw Milligen
- Op Lelystad Airport is op dit moment reeds een ILS-systeem aanwezig (LA+), maar niet operationeel
 - LA+ beperkt zich tot het verstrekken van informatie en het verzoeken aan piloten om een bepaalde route te volgen en is daarmee minder veilig dan een volledige verkeersleiding
- Inschakelen ILS, is niet voldoende om tijdkritische zakenvluchten en lijndiensten te accommoderen
 - Luchtverkeersleiding in luchtruim in directe nabijheid vereist
- De wet laat mogelijkheid financiering van verkeersleiding door derden open
 - Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld een bijdrage door het lokale bedrijfsleven, aangezien uitbreiding vliegveld een motor kan zijn voor groei lokale economie
- Twee voorkeursstructuren voor integratie luchtverkeersleiding op Lelystad Airport
 - Er wordt gebruik gemaakt van een aparte heffingszone, waardoor kruissubsidiëring van bijdragen door lokale instanties met andere vliegvelden wordt uitgesloten, maar wel wettelijk vastgestelde tarieven gelden
 - Lelystad wordt een kleine⁽²⁾ luchthaven – tarifiering mag door vliegveld zelf bepaald worden en LVNL verricht verkeersleiding. Daar de komende jaren slechts plek is voor maximaal 45.000⁽³⁾ lijnvluchten is dit een reële optie

Financiële Aspecten Invulling Luchtverkeersleiding

- Ministerie van VenW heeft aangegeven dat er een budgetneutrale oplossing moet komen voor luchtverkeersleiding
- Opbrengsten worden in beide gevallen geschat als EUR 700k – 800k van 2011 tot en met 2014 en EUR 1,6m in 2015
- Drijvers exploitatiekosten zijn voornamelijk salarissen, waardoor voornamelijk keuze openingstijden voornaamste drijver onkosten is
- Bij gebruik diensten LVNL zijn exploitatiekosten geschat op EUR 2,8m
- The Tower Company (o.a. actief in Mönchengladbach) zou de luchtverkeersleiding kunnen verzorgen voor circa EUR 1,1m per jaar
 - Oppericht in 2005 als dochter van DFS Deutsche Flugsicherung⁽⁴⁾ om competitieve prijzen te kunnen bieden in de te privatiseren sector
 - Actief op 10 regionale vliegvelden in Duitsland
 - Sinds 2007 is het bedrijf gecertificeerd om in de Europese Unie luchtverkeersleiding uit voeren en heeft sindsdien de ambitie om naar andere Europese landen uit te breiden
 - In februari 2011 joint venture in Spanje opgericht
- NavCanada opereert 7 Area Control Services en 41 Air Traffic Control Towers in Canada
 - In 2009 gemiddelde kosten per IFR vluchtuur⁽¹⁾ USD 276 t.o.v. USD 1.756 bij de LVNL

Bron: Website LVNL, Wet Luchtvaart, rapporten Kamer van Koophandel, jaarverslag NavCanada, KvK rapport Luchtverkeersleiding Lelystad Airport juni 2010, website The Tower Company

⁽¹⁾ Instrument Flight Rules – aantal vluchten waar gebruik wordt gemaakt van luchtverkeersleiding

⁽²⁾ In de zin van artikel 5.21 van de Wet Luchtvaart – voorwaarde is dat Lelystad niet meer dan 50.000 commerciële luchtbewegingen per jaar mag faciliteren

⁽³⁾ Van de 70.000 niet mainport gebonden vluchten die in de toekomst gerealiseerd mogen worden zijn er minstens 25.000 naar Eindhoven Airport verplaatst

⁽⁴⁾ Verzorgt alle luchtverkeersleiding in Duitsland – 100% eigendom van Duitse staat

4. Business Case

Business Case

Benodigde Investerings voor LCC-vluchten

Vereisten LCC's

- Op dit moment is Lelystad nog niet geschikt als vliegveld voor LCC's
 - Geen luchtverkeersleiding en huidige ILS moet opgewaardeerd worden
 - Landingsbaan is niet lang genoeg⁽¹⁾ en kan gewicht 737 en A320's niet dragen
 - Geen taxibaan
 - Geen passagiersterminal
 - Geen adequate brandweervoorzieningen
- Verdere eisen van LCC's zijn
 - Betere bereikbaarheid van vliegveld met OV
 - Efficiëntie aanleg platform en taxibaan
 - Benodigd voor turn-around van 25 minuten
 - Snelle check-in
 - Goede retail en horeca faciliteiten
 - Langere openingstijden
 - Eenvoudige en doelmatige terminalinrichting
 - Geen behoefte aan business lounge
 - Passagiers- en bagagebewegingen moeten op begane grond plaatsvinden

Geraamde Investeringskosten

	EURm	Toelichting
Landingsbaan	14,2	94,5k m ² à EUR 150
Taxibaan	3,3	48,3k m ² à EUR 68
Platform	13,2	450 x 450m nodig voor toegang vliegtuigen, inclusief brandstofopslag
Opwaarderen navigatie- en visuele systemen	2,8	Gebaseerd op informatie experts regionale vliegvelden
Ondersteuning op de grond	3,0	Gebaseerd op informatie experts regionale vliegvelden
Terminal	23,2	11,6k m ² à EUR 2.000 Exclusief faciliteiten, winkels en kantoren
Wegen	1,0	Inschatting Bennebroek et al.
Parkeerplaatsen	3,4	900 parkeerplaatsen per miljoen passagiers per jaar à EUR 1.500 per parkeerplaats
Overig/onvoorzien	6,4	Tot 10% van de totale investeringen
Totaal	70,5	

Business Case

Belangrijkste Assumpties

Variabele	Aanname
Ontwikkeling Passagiers en Vliegbewegingen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jaarlijkse groei met 200.000 pax in charter- en LCC segment (Eindhoven gemiddeld 180.000 per jaar) ▪ Toename vliegbewegingen van circa 1.800 per jaar op basis van gemiddelde bezetting 113 pax (gelijk aan Eindhoven) ▪ General Aviation volume constant verondersteld op niveau 2010
Tarieven	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EUR 6,58 per pax havengeld en EUR 2,75 per pax parkeeropbrengsten (gelijk aan Eindhoven) ▪ Daar bovenop EUR 85,43 per vliegbeweging (gelijk aan Eindhoven) ▪ Jaarlijkse groei tarieven met 1,5%, alle kosten stijgen met 2% per jaar
Personeelskosten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Constante personeelsbezetting management en operationeel personeel (brandweer etc.) van 42 FTE ▪ Gemiddeld EUR 75.000 per FTE op prijsniveau 2011
Kosten Luchtverkeersleiding	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EUR 2 miljoen per jaar – gemiddelde van regulier tarief LVNL en buitenlandse aanbieders
Overige Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EUR 1,5 miljoen algemene en huisvestingskosten per jaar in lijn met Groningen Eelde Airport ▪ Eindhoven heeft ook exploitatie uit verhuur en concessies, deze worden zowel in de kosten als in de opbrengsten niet meegenomen ▪ EUR 4,01 per pax variabele kosten voor beveiliging en andere volume gerelateerde kosten (afgeleid uit kostenstructuur Eindhoven)
Investeringen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Investeringen in baanverlenging en infrastructuur ten behoeve van luchtverkeersleiding worden direct na verlening van vergunningen gedaan (2013-2014) ▪ Investeringen in met name terminal en platform worden gedaan zodra 1 miljoen pax per jaar wordt bereikt – base case is 2020
Financiering Investeringen en Kapitaallasten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Afschrijvingen lineair in 30 jaar ▪ Investeringen worden voor 50% met vreemd vermogen gefinancierd tegen 6% rente ▪ Overige kapitaalbehoefte wordt gedekt door verschaffers van eigen vermogen

Business Case

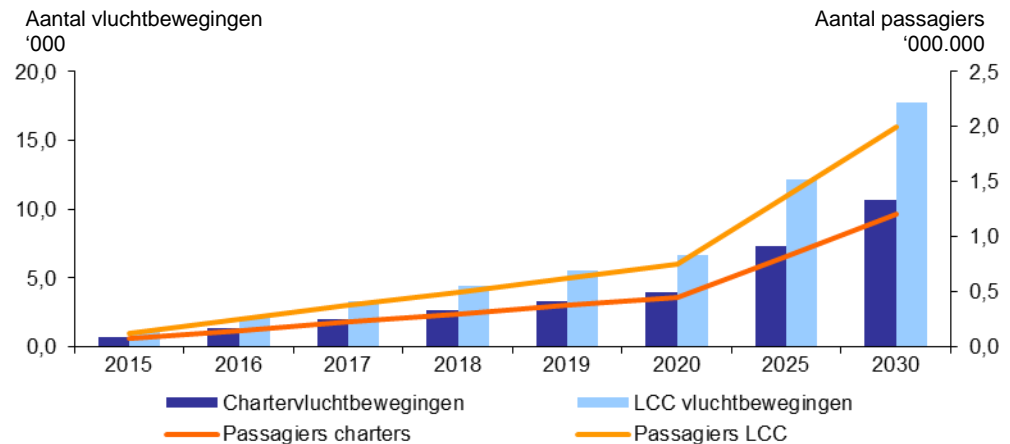
Exploitiemodel

Winst & Verlies (EUR '000)	2013E	2014E	2015E	2016E	2017E	2018E	2019E	2020E	2025E	2030E
Passagiersvergoedingen LCCs en Charter	-	-	1,397.7	2,837.3	4,319.8	5,846.1	7,417.2	9,034.2	17,842.7	27,958.8
Landingsgeld LCCs en Charter	-	-	161.0	326.8	497.6	673.4	854.4	1,040.7	2,055.4	3,220.7
Landingsgeld GA	2,678.6	2,718.8	2,759.5	2,800.9	2,843.0	2,885.6	2,928.9	2,972.8	3,202.6	3,450.1
Totaal Landingsgeld	2,678.6	2,718.8	4,318.2	5,965.1	7,660.4	9,405.1	11,200.6	13,047.7	23,100.7	34,629.7
Parkeeropbrengsten	-	-	584.3	1,186.0	1,805.7	2,443.8	3,100.5	3,776.4	7,458.5	11,687.2
Totale omzet	2,678.6	2,718.8	4,902.5	7,151.1	9,466.1	11,848.9	14,301.1	16,824.1	30,559.2	46,316.8
<i>Totaal aantal passagiers LLC en Charter ('000)</i>	-	-	200	400	600	800	1,000	1,200	2,200	3,200
Personeelskosten	(1,536.7)	(1,559.8)	(3,346.3)	(3,396.5)	(3,447.5)	(3,499.2)	(3,551.7)	(3,604.9)	(3,883.5)	(4,183.7)
Huisvestingskosten	(594.5)	(603.5)	(612.5)	(621.7)	(631.0)	(640.5)	(650.1)	(659.9)	(710.9)	(765.8)
Algemene kosten	(954.6)	(968.9)	(983.5)	(998.2)	(1,013.2)	(1,028.4)	(1,043.8)	(1,059.5)	(1,141.3)	(1,229.6)
Luchtverkeersleiding	-	-	(2,208.2)	(2,252.3)	(2,297.4)	(2,343.3)	(2,390.2)	(2,438.0)	(2,691.7)	(2,971.9)
Variabele kosten per passagier	-	-	(854.5)	(1,734.6)	(2,641.0)	(3,574.1)	(4,534.7)	(5,523.2)	(10,908.5)	(17,093.1)
Totale kosten	(3,086)	(3,132)	(8,005)	(9,003)	(10,030)	(11,085)	(12,170)	(13,285)	(19,336)	(26,244)
EBITDA	(407)	(413)	(3,102)	(1,852)	(564)	763	2,131	3,539	11,223	20,073
<i>EBITDA marge</i>	<i>(15.2%)</i>	<i>(15.2%)</i>	<i>(63.3%)</i>	<i>(25.9%)</i>	<i>(6.0%)</i>	<i>6.4%</i>	<i>14.9%</i>	<i>21.0%</i>	<i>36.7%</i>	<i>43.3%</i>
Afschrijvingen	(337)	(763)	(1,190)	(1,190)	(1,190)	(1,190)	(1,193)	(1,203)	(2,623)	(2,672)
EBIT	(744)	(1,176)	(4,292)	(3,042)	(1,753)	(426)	937	2,335	8,601	17,401
Financiële baten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Financiële lasten	(230)	(691)	(921)	(929)	(984)	(1,041)	(1,023)	(1,481)	(2,474)	(2,528)
Vennootschapsbelasting	-	-	-	-	-	-	-	(214)	(1,532)	(3,718)
Netto winst	(974)	(1,867)	(5,213)	(3,971)	(2,737)	(1,467)	(86)	641	4,595	11,155

Opmerkingen

- Exploitatie met uitbreiding van LCC en Charter vluchten start in 2015 en kent eerste paar jaren een aanloopverlies
- Benodigde investeringen voor start van exploitatie worden in 2013 en 2014 gedaan
 - Investeringen in een platform en een nieuwe terminal worden pas gedaan zodra het aantal passagiersbewegingen de 1 miljoen overschrijdt
 - Deze investeringen vallen in het huidige exploitatiemodel in 2019 en 2020
- Vanaf 2019 komt de exploitatie op break-even niveau
- In het huidige model kan een potentiële investeerder een rendement van ongeveer 10% maken
 - Geen subsidies of andere vormen van steun ingecalculleerd

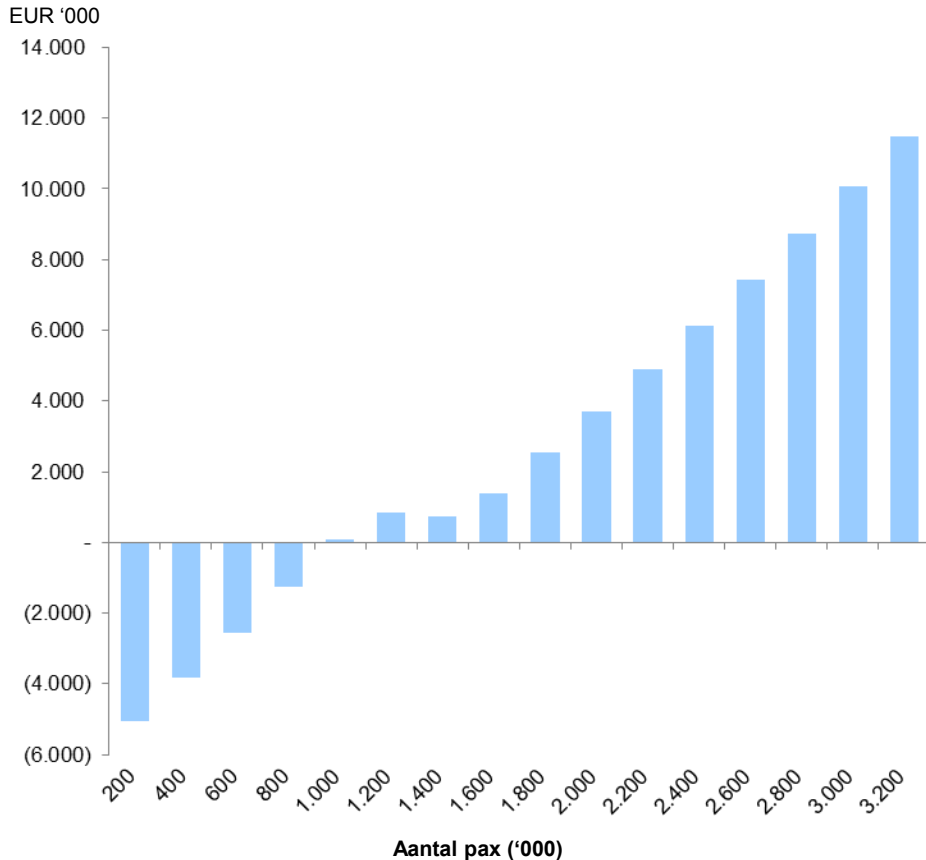
Ontwikkeling Vluchtbewegingen en Passagiers



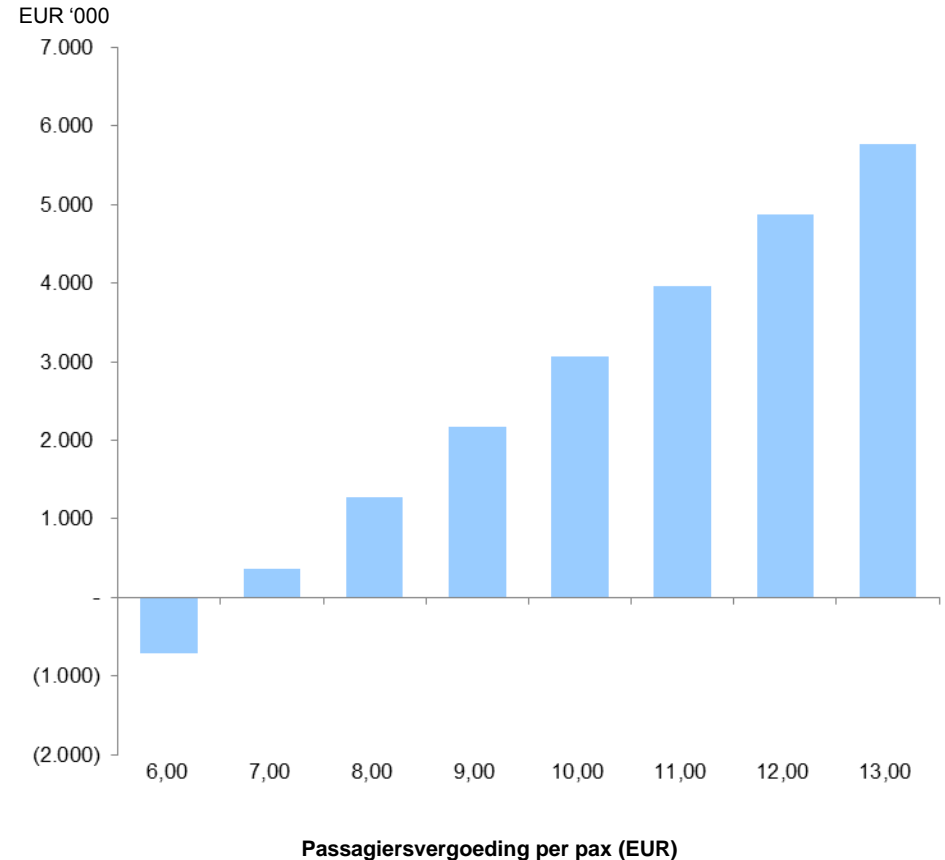
Business Case

Scenario Analyse

Aantal Passagiers en Winstgevendheid van 2015-2030



Tarief per Passagier en Winstgevendheid in 2020



Het break-even punt van de luchthaven met verlengde baan en luchtverkeersleiding ligt bij circa 1 miljoen passagiersbewegingen en een tarief per passagier van EUR 6,58. Eindhoven Airport toont aan dat het haalbaar moet zijn de luchthaven naar dit punt te ontwikkelen en hiermee een aantrekkelijke faciliteit voor reizigers te bieden

5. Potentiële Structuren

Potentiële Structuren

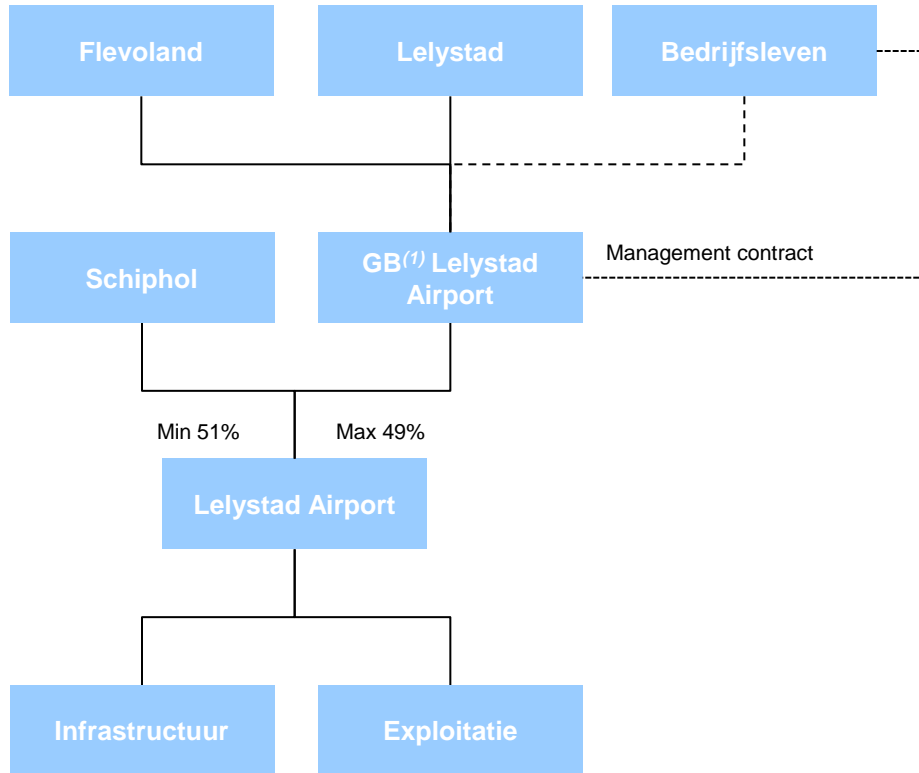
Overwegingen Mogelijke Rol Bedrijfsleven

- Indien Schiphol niet wil (eigenbelang) of kan (financieringscapaciteit) meewerken aan de uitbreiding van Lelystad Airport, dan wil het regionale bedrijfsleven graag een faciliterende rol vervullen en een doorbraak mogelijk maken omdat zij de luchthaven als essentiële schakel ziet in de economische ontwikkeling van de provincie
 - Het bedrijfsleven kan als katalysator fungeren bij de ontwikkeling omdat een MKB benadering mogelijk beter past bij een kleinschalige luchthaven en het management van Schiphol kan zich concentreren op het verder versterken van de Mainport functie
- Hiervoor acht het bedrijfsleven twee modellen denkbaar
 - Als mede-aandeelhouders
 - Concessiemodel
- Beide modellen hebben voor- en nadelen
 - In het mede-aandeelhoudersmodel wordt definitief een deel van de zeggenschap overgedragen en dragen alle aandeelhouders gezamenlijk bij aan de benodigde investeringen
 - Concessiemodel vergt minder investeringen in activa van exploitant, maar biedt mogelijk minder ruimte voor dialoog bij samenwerking
- De Bedrijfskring ziet in beide varianten een rol voor Schiphol
 - Het is *de* partij met luchthaven expertise in Nederland
 - Synergievoordelen door coördinatie van activiteiten

Potentiële Structuren

Mede-Aandeelhouderschap

Beoogde Structuur Mede-Aandeelhouderschap



- Bij mede-aandeelhouderschap zouden lokale overheden en/of het bedrijfsleven een deel van de noodzakelijke investeringen kunnen financieren
- De Bedrijfskring gaat uit van een belang van maximaal 49%
 - Biedt mogelijkheid voor een substantiële bijdrage aan investeringen
 - Creëert ongeveer gelijkwaardige verhoudingen
 - Biedt garanties voor Schiphol dat het altijd een belangrijke partner zal zijn
 - In overeenstemming met nationaal belang om gezamenlijke luchthavenactiviteiten te coördineren in overeenstemming met unieke positie van Schiphol

Voordelen

- Parallele belangen Schiphol en regionale stakeholders
- Beperking investeringslasten en management inspanning Schiphol

Nadelen

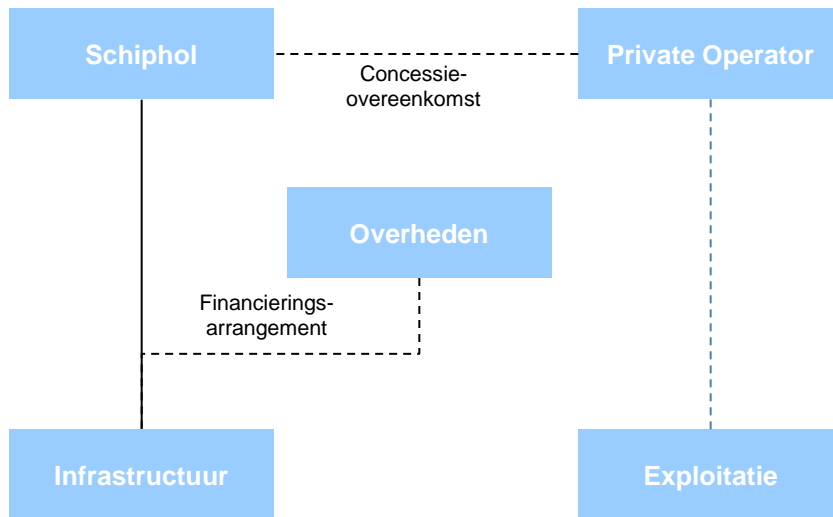
- Provincie en Gemeente van nature geen aandeelhouders met expertise luchthaven exploitatie
- Meer directe politieke invloed in besluitvorming
- Infrastructuur drukt op balans van luchthaven en vormt daarmee mogelijk een risico in geval passagiersontwikkeling trager gaat dan verwacht
 - Bedrijfsleven is bereid in dit risico te delen
 - Provincie en gemeente zouden extra steun kunnen bieden in de vorm van een bijdrage c.q. participatie om de eerste investeringen mede te bekostigen en/of een gedeeltelijke garantie op de leningen

In geval van gedeeld eigendom worden belangen parallel gemaakt en delen alle stakeholders in kansen en risico's van de luchthaven. Een minderheidsbelang van maximaal 49% voor regionale stakeholders lijkt op basis van ervaringen bij Eindhoven Airport een succesvol model

Potentiële Structuren

Concessiemodel

Beoogde Structuur Concessiemodel



- In geval van een concessiemodel blijft Schiphol eigenaar van de infrastructuur
 - Zij dient daarmee ook de benodigde investeringen in infrastructuur te doen, waarvoor een marktconforme vergoeding van de exploitant gevraagd kan worden
- Een private partij met expertise van luchthavenexploitatie kan de exploitatie op zich nemen

Voordelen

- Behoud van controle over infrastructuur door Schiphol en/of publieke partijen
 - Mogelijkheid voorwaarden te verbinden aan concessie
- Mogelijk gemakkelijker te realiseren omdat eigendom van de luchthaven volledig bij Schiphol blijft
- Beperking management inspanning Schiphol
- Infrastructuur drukt niet op de balans van de luchthaven exploitatie
 - Daarmee beperking neerwaarts risico en potentieel grotere upside voor exploitant

Nadelen

- Schiphol zit niet als aandeelhouder aan tafel wat betreft de exploitatie
- Goede afspraken moeten worden gemaakt over de achterwacht functie die Schiphol mogelijk heeft

Een concessiemodel biedt goede kansen voor de ontwikkeling van Lelystad Airport omdat hierbij enerzijds publiek partijen direct danwel indirect via Schiphol de volledige controle over de maatschappelijke infrastructuur behouden en anderzijds een exploitant met een "asset light" model kan werken

Bijlagen

A. Overzicht Regionale Vliegvelden








Overzicht Regionale Vliegvelden

Spelers Commerciële Luchtvaart

Overzicht Nabijgelegen Vliegvelden



Overzicht Landelijke Uitvoerders Commerciële Vluchten⁽³⁾

	 Schiphol	 Eindhoven Airport	 Rotterdam The Hague Airport	 Maastricht Aachen Airport	 Lelystad Airport	 Eindhoven Airport	 GRONINGEN AIRPORT Eelde
Catchment Area⁽¹⁾ (Mln)	33 ⁽²⁾	7,6	9,4	7,4	4,0	3,7	3,3
Aantal Passagiers (Jaarlijks)	45.137.000 ⁽²⁾	1.711.504	964.542	260.000	133.775	154.000	168.000
Aantal Vliegbewegingen (Jaarlijks)	386.316	19.000	52.600	n.b.	9.147	64.000	66.000
Vrachtvervoer (in tonnen)	1.512.000	n.v.t.	80	87.000	n.v.t.	7.000	n.v.t.
Faciliteiten:							
Terminals	1	1	1	1	n.v.t.	1	1
Check-In Balies	32	ca. 10	n.b.	n.b.	n.v.t.	n.b.	6
Gates	99	1	8	n.b.	n.v.t.	n.b.	n.b.
Parkeerplaatsen bezoekers	21.713	4.000	n.b.	n.b.	n.v.t.	400	n.b.
Winkels	121	1	3	2	n.v.t.	n.b.	1
Aandeelhouders	Nederlandse Staat (69,8%)	Schiphol Group (51%)	Schiphol Group (100%)	Omniport Holdings (99,86%)	Schiphol Group (100%)	OAD (20%), Reggeborg Investment (20%) en Strikwerda Investments (40%)	Provincie Groningen en Drenthe (ieder 30%) en lokale gemeentes (40%)

Bron: AA; Adecs; CBS, Rapport provincie Overijssel, websites vliegvelden, "Ruimtelijke-economische visie Brainport-Airport Eindhoven" – Ecorys, Programmarekening provincie Groningen
 (1) Aantal potentiële passagiers die binnen 80km van vliegveld wonen
 (2) Cijfers Schiphol vertekend i.v.m. internationale hub functie
 (3) Meest recent gerapporteerde cijfers

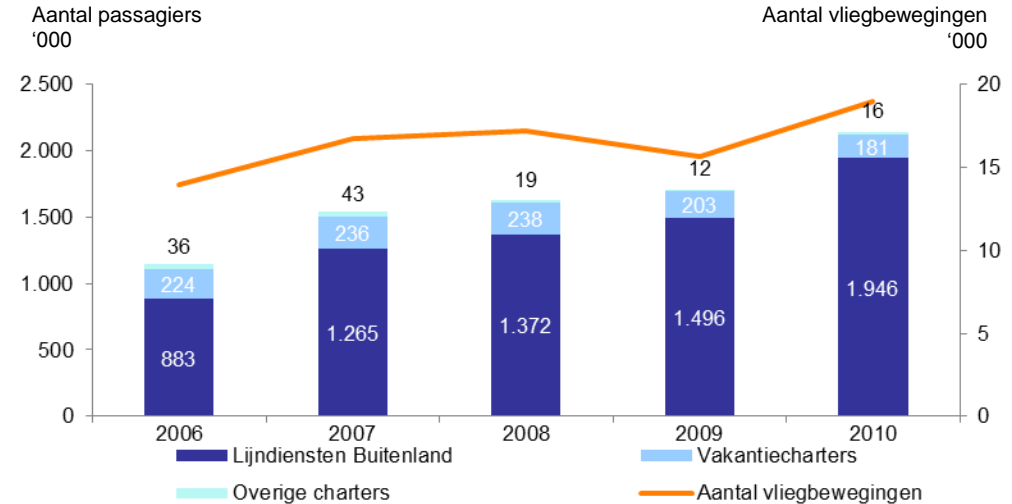
Overzicht Regionale Vliegvelden

Eindhoven Airport

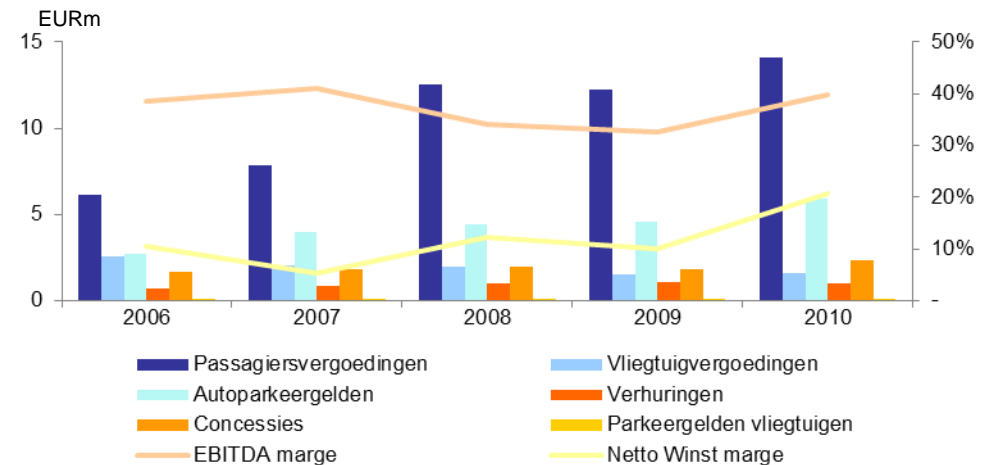
Overzicht Bedrijf

- Terrein eigendom Defensie, die ook de luchtverkeersleiding verzorgt
 - Vanaf 1952 wordt luchthaven ook gebruik voor burgerluchtvaart, in 1984 is de terminal aangelegd
- Luchthaven Schiphol is voor 51% eigenaar – gemeente Eindhoven en provincie Noord-Brabant delen overige 49% gelijk
- 1 verharde landingsbaan met dimensies 3.000m x 45m
- LCC's verzorgen heden 39 lijndiensten naar Europese bestemmingen
- In 2010 is het aantal passagiers gestegen met 25% t.o.v. 2009 – naar verwachting stijging van 15% in 2011
 - Groei voornamelijk gevolg van uitbreiding lijnbestemmingen van 23 in 2009 naar 32 in 2010
- Heeft de ambitie om in 2020 43.000 vliegbewegingen te realiseren met circa 4m passagiers
 - Huidige plafond is 21.175 vliegbewegingen
 - In december 2010 is er toestemming gegeven om in twee fasen tot 2020 25.000 extra vliegbewegingen te accommoderen
- Wil ambitie realiseren door
 - Concentreren op vergroten marktaandeel eigen catchment area⁽¹⁾
 - 75% van vluchten moet (gedeeltelijk) voor zakelijke doeleinden zijn
- Inkomsten havengelden van vliegtuigen stijgen niet mee met groeiend aantal passagiers vanwege groter wordend aandeel van low-cost carriers
 - Belang in omzet van retail, horeca, autoparkeergelden, concessies en verhuringen afgelopen jaren steeds groter geworden
 - Hierdoor sterk afhankelijk van toerisme industrie
- Luchthaven erkent potentie van inkomsten uit non-aviation
 - In 2009 bouw hotel met 120 kamers aangekondigd
 - Uitbreiding terminal en verdubbeling parkeer capaciteit naar 8.000 plaatsen wordt mid 2012 gerealiseerd – investeringen zijn EUR 26m

Aantal Vliegbewegingen en Passagiers



Omzetsplit



B. Bevolkingsgroei & Werkgelegenheid Lelystad

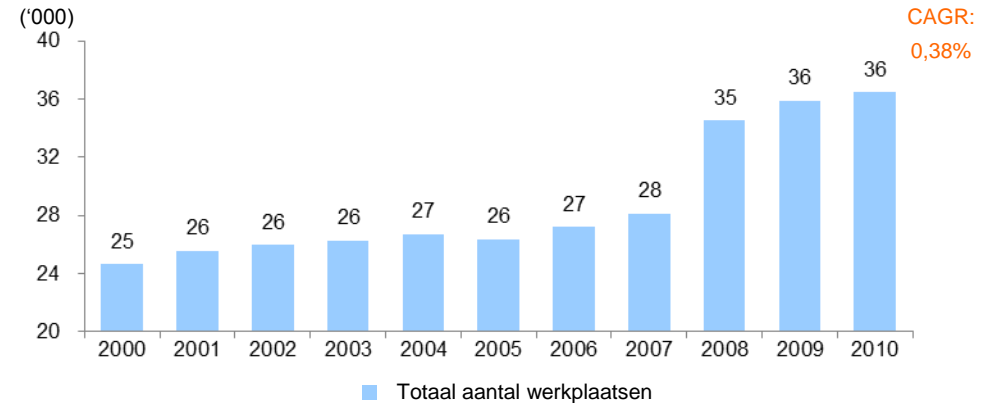
Bevolkingsgroei & Werkgelegenheid Lelystad

Werkgelegenheid

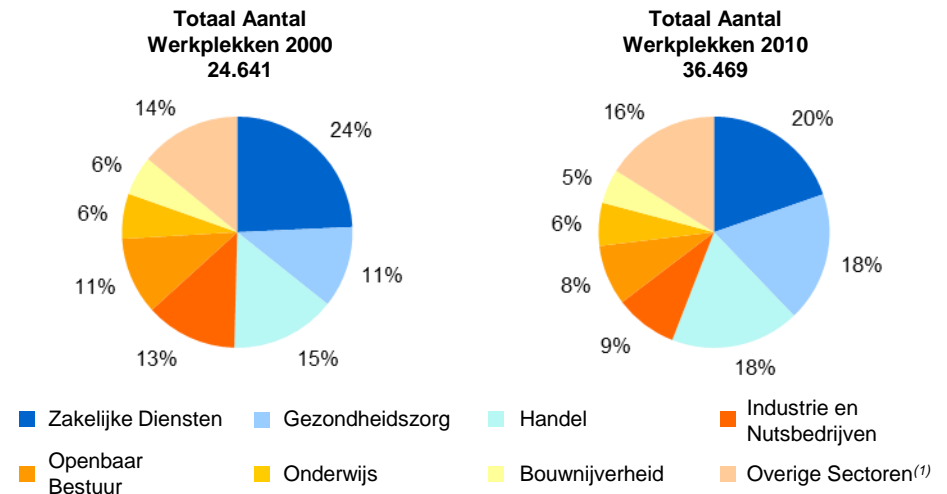
Overzicht

- Werkgelegenheid in de gemeente Lelystad is significant harder gegroeid dan de Nederlandse werkgelegenheid in haar totaal
 - CAGR Nederland 0,9% versus Lelystad 7,2% over 2006-2009
 - Het aantal arbeidsplaatsen in Lelystad steeg van 24.641 in 2000 naar 36.469 in 2010
- Een aantrekkelijk vestigingsklimaat, beschikbaarheid van voldoende kantoor- en bedrijfsruimte, een goede bereikbaarheid en goede voorzieningen zijn hiervan de voornaamste redenen
- De groei wordt ook mede veroorzaakt door de druk op de ruimte in de Randstad waardoor wordt uitgeweken naar Lelystad
- De zakelijke dienstverlening, overheid en onderwijs, gezondheids- en welzijnzorg en overige dienstverlening zorgen voor 56% van het totaal aantal arbeidsplaatsen in 2010
 - Naar schatting is helft van deze arbeidsplaatsen van niet-commerciële aard
 - Mede veroorzaakt door de bestuurlijke functie die Lelystad vervult als hoofdstad van de provincie Flevoland
- Opmerkelijk is de stijging van het aandeel van de gezondheidszorg in het totale aantal arbeidsplaatsen; stijging van 11% in 2000 naar 18% in 2010
- Van het totaal aantal arbeidsplaatsen in 2010 is 76% fulltime, 21% parttime en 2% uitzendwerk

Ontwikkeling Totale Werkgelegenheid



Werkgelegenheid Split naar Sector

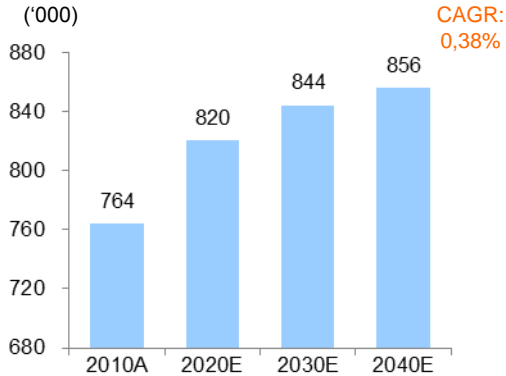


De publieke en semipublieke sector zijn de grootste werkgevers in de gemeente Lelystad

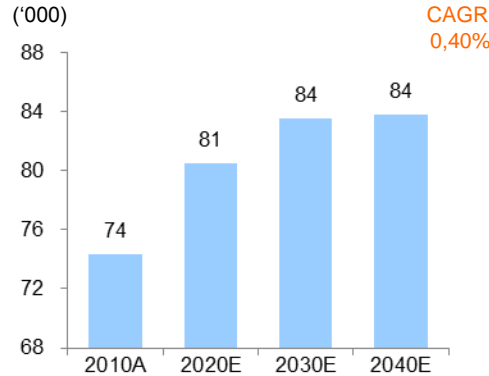
Bevolkingsgroei & Werkgelegenheid Lelystad

Verwachte Bevolkingsgroei

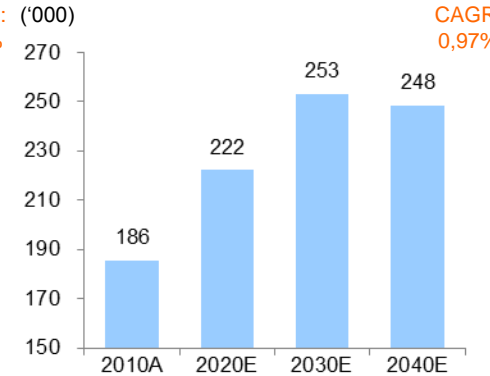
Bevolkingsgroei Amsterdam



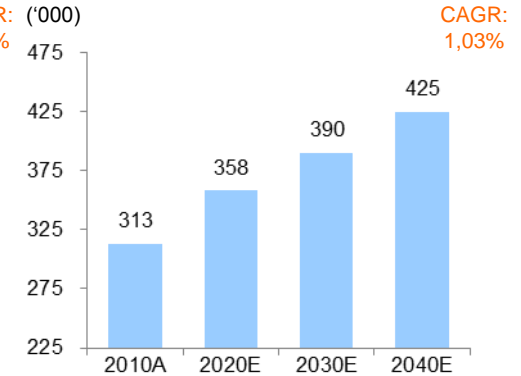
Bevolkingsgroei Lelystad



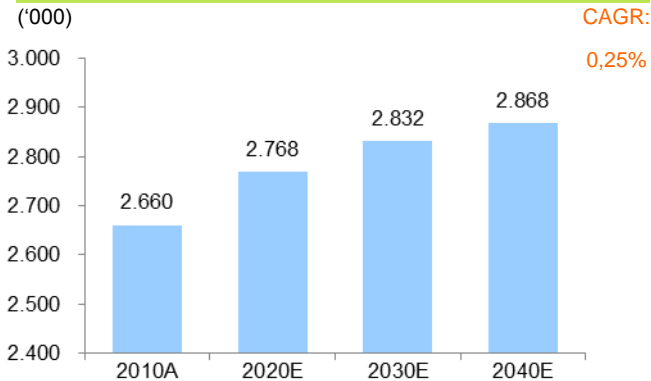
Bevolkingsgroei Almere⁽¹⁾



Bevolkingsgroei Utrecht



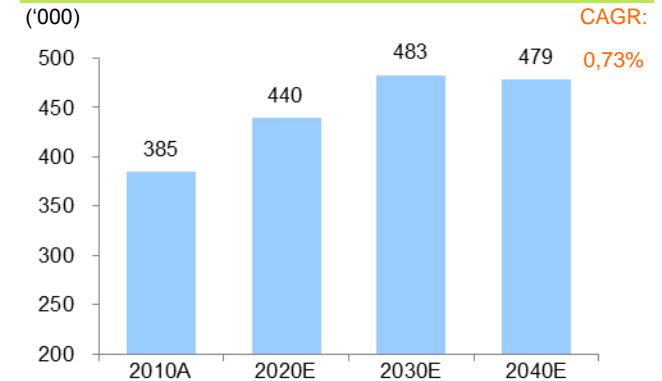
Bevolkingsgroei Noord-Holland



Verwachte Congestie Metropoolregio A'dam



Bevolkingsgroei Flevoland



Almere zal zich in de aankomende jaren naar verwachting aansluiten bij de economische kern⁽²⁾ van de metropoolregio Amsterdam. De ontwikkeling van Lelystad Airport kan een bijdrage leveren aan het opvangen van de congestie die in de noordoostelijke regio van Amsterdam zal ontstaan

Bron: CBS en PlanAmsterdam – Almere's krachtproef van de Gemeente Amsterdam, 2008

(1) De CBS cijfers zijn exclusief het groeiscenario van het Integraal Ontwikkelingsplan Almere (2003). Hierin wordt gemikt op een groei van Almere met 60.000 nieuwe woningen en 100.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de periode van 2010 tot 2030. Almere zou in dat geval in 2030 groeien naar 350.000 inwoners; een CAGR van 3,2% t.o.v. 2010

(2) De economische kernregio bestaat nu nog voornamelijk uit de as Haarlemmermeer-Amsterdam