

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De heer J.G.M. Alders

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901 2500 EX Den Haag
T 070 351 6171
www.verkeerenwaterstaat.nl

Contactpersoon

-

T -

Ons kenmerk

Venw/DGLM-2009/0031

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

-

Datum 5 februari 2009

Onderwerp Verzoek tot advisering ten aanzien van de regionale luchthavens
Eindhoven - Lelystad en de nationale capaciteitsvraag naar luchtvaart

Geachte heer Alders,

In zijn reactie van 10 oktober 2008 heeft het kabinet aangegeven dat het uw advies over de ontwikkeling van Schiphol en haar omgeving voor de middellange termijn omarmt, en dat het onderschrijft dat het totale advies één en ondeelbaar is.

Het kabinet wil Schiphol verder ontwikkelen als onderdeel van het wereldwijde netwerk dat belangrijk is voor de functie van Schiphol als mainport. Het kabinet zal er dan ook alles aan doen om samen met de markt deze selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol te bewerkstelligen en om tegelijkertijd te voldoen aan de marktvraag via de inzet van regionale luchthavens van nationale betekenis en zo mede de regionale economie te stimuleren (conform het Aldersadvies en het bijbehorende Convenant Behoud en Versterking Mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol). Volgens huidige inzichten van de sector betreft het in totaal circa 70.000 niet-mainportgebonden vluchten tot en met 2020 waarvoor ruimte gezocht wordt op regionale luchthavens. Het kabinet bevestigt hiermee het nut en de noodzaak om voor maximaal 70.000 vluchten ruimte te zoeken op regionale luchthavens.

Daarbij denkt het kabinet – conform uw advies - in eerste instantie aan vergroting van het aandeel civiel verkeer op de militaire luchthaven Eindhoven en aan de verdere ontwikkeling van Lelystad. De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en ik zullen conform het hiervoor genoemde convenant beleid ontwikkelen over de toekomstige positie van de grote regionale luchthavens van nationale betekenis. Schiphol Group heeft zich daarnaast verplicht tot het opstellen van een eigen visie over de ontwikkeling van de regionale luchthavens die onder haar verantwoordelijkheid vallen, inclusief de daarbij horende benodigde investeringen. Bij de uitvoering van dat convenant zullen partijen nadrukkelijk de marktontwikkeling volgen. In 2012 zullen deze ontwikkelingen geëvalueerd worden.

Datum

-

Ons kenmerk

Venw/DGLM-2009/0031

Wat betreft het accommoderen van het niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens wil ik nadrukkelijk de mogelijke indruk wegnemen dat het om verplaatsing van economisch onaantrekkelijke vluchten gaat. Prioritering van het verkeer op Schiphol heeft plaatsgevonden tegen de achtergrond van de functie van Schiphol als mainport. Daarvoor is het noodzakelijk een wereldwijd netwerk van bestemmingen in stand te houden. Het transferverkeer op Schiphol levert daar een belangrijke bijdrage aan. Verkeer dat geen bijdrage levert aan de instandhouding of uitbreiding van dat netwerk en niet specifiek verbonden is met de ruimtelijk-economische structuur van de mainportregio, is het zogenoemde niet-mainportgebonden verkeer. Dat betekent niet dat dat verkeer geen economische waarde heeft, alleen heeft het minder waarde voor het netwerk van Schiphol en de ruimtelijk-economische structuur van de Schipholregio. De werkgelegenheid in de regio's Eindhoven en Lelystad kan gebaat zijn bij dit niet-mainportgebonden verkeer, waaronder charters en point-to-point verbindingen, waardoor het perspectieven schept om op zoek te gaan naar een win-win situatie passend binnen een visie op de regionale ruimtelijk-economische ontwikkeling.

Om tot zorgvuldige besluitvorming in de Luchtvaartnota over te gaan over de rol van de regionale luchthavens heeft het kabinet een nadere analyse uitgevoerd ten aanzien van de kosteneffectiviteit van de inzet van meerdere regionale luchthavens ten behoeve van de nationale capaciteitsvraag. Daarin is in aanvulling op de quick scan kosten- en batenanalyse van het Aldersadvies, naast Eindhoven en Lelystad, ook gekeken naar andere Nederlandse regionale luchthavens (w.o. Twente) van nationale betekenis en naar enkele buitenlandse luchthavens (Brussel en Weeze)¹. Het onderzoek bevestigt de keuze van het kabinet om bij de vraag naar extra luchthavencapaciteit in Nederland, de focus nu te richten op Eindhoven en Lelystad. Op basis hiervan kan vervolgens worden bezien op welke wijze overige regionale luchthavens, met name Twente², naast hun autonome functie als regionale luchthaven, ondersteunend kunnen zijn in het accommoderen van de extra capaciteit.

Aangezien in het Aldersadvies voorstellen zijn gedaan die de regio's Eindhoven en Lelystad raken en het kabinet dit voornemen steunt, wil het kabinet hierover nader overleg voeren met deze regio's. Daarbij wordt als richtgetal ingezet op een gelijkwaardige verdeling over Eindhoven en Lelystad, waarbij uitgegaan wordt van een gefaseerde aanpak, die past bij de marktontwikkeling. De uiteindelijke invulling over de twee luchthavens Eindhoven en Lelystad hangt mede af van een visie ten aanzien van de ruimtelijk economische ontwikkeling voor de twee regio's.

¹ In de analyse zijn varianten onderzocht van 15.000 tot 35.000 extra vluchten op Eindhoven en 5.000 tot 35.000 vluchten extra op Eindhoven.

² Op dit moment loopt er een gebiedsontwikkelingsproces waarin twee vlekkenplannen, mét en zonder luchthaven, gelijkwaardig worden onderzocht en wordt gekeken of onderdelen van beide plannen elkaar zouden kunnen versterken. Daarnaast gaat een traject lopen gericht op concrete interesse van de markt voor een vorm van verkoop. Beide trajecten worden goed op elkaar aangesloten zodat medio 2009 een goed gefundeerd besluit kan worden genomen over de toekomst van Twente Airport.

Conform de advisering van de commissie Elverding wil het kabinet de nationale capaciteitsvraag in de ruimtelijk economische context van de regio bezien en tevens het draagvlak daarvoor in de regio verkennen.

Datum

-

Ons kenmerk

Venw/DGLM-2009/0031

Adviesopdracht

Tegen de achtergrond van de ervaringen bij Schiphol, wil ik u mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de staatssecretaris van Defensie vragen als onafhankelijk voorzitter gesprekken te voeren met – in eerste instantie - de regio's Eindhoven en Lelystad.

Daarbij vraag ik u om na overleg met de regionale en lokale bestuurders, de exploitanten (militair en civiel) en de andere belanghebbenden uit de regio's een advies uit te brengen aan het kabinet. Ik verzoek u in het advies in te gaan op de regionaal ruimtelijk-economische visie in relatie tot de ontwikkeling van de regionale luchthaven, de wijze waarop samen met de regio's invulling gegeven kan worden aan het accommoderen van de nationale capaciteitsvraag, en over de steun voor dit voorstel in de regio.

Het kabinet geeft u, in lijn met de kabinetsreactie op het Alders-advies over de ontwikkeling van Schiphol en haar omgeving voor de middellange termijn, bij de advisering de volgende kaders en uitgangspunten mee:

- Het voornemen van het kabinet om in het kader van de nationale capaciteitsvraag de mogelijkheden te creëren om het niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens te accommoderen.
- Daarbij gaat het volgens huidige inzichten van de luchtvaartsector in totaal om circa 70.000 vliegtuigbewegingen per jaar tot en met 2020, waarvan 35.000 tot en met 2015 en nog eens circa 35.000 tot en met 2020³.
- In lijn met het Aldersadvies gaat het kabinet daarbij in eerste instantie uit van een vergroting van het aandeel civiel verkeer op de militaire luchthaven Eindhoven en van de verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. Daarbij wordt in beginsel rekening gehouden met de in de PKB vastgestelde milieuruimte.
- Wat betreft de periode tot 2015 wordt voor de mogelijkheden op Lelystad uitgegaan van 5.000 vliegtuigbewegingen conform de startnotitie van de exploitant voor Lelystad. Het kabinet spreekt voor de periode tot 2015 het voornemen uit om op de militaire luchthaven Eindhoven mogelijkheden te scheppen voor uitbreiding van het aandeel civiel verkeer met in beginsel 30.000 vliegtuigbewegingen boven op het huidige maximum van 21.175 bewegingen (dit maximum correspondeert met 4,74 km² gebruiksruimte).
- Voor de periode 2015-2020 is het kabinet voornemens om de extra ruimte voor vliegtuigbewegingen verder te vergroten tot in totaal circa 70.000 bewegingen. Voor uitbreiding van het civiel verkeer op de militaire luchthaven Eindhoven geldt daarbij een maximum van in totaal 35.000 extra vliegtuigbewegingen. U wordt verzocht te bezien welke mogelijkheden er zijn om 35.000 vliegbewegingen op Eindhoven onder te brengen en welke optimale vlootmix onder welke condities daarbij past. De omvang van de

³ De aantallen zijn afhankelijk van de marktontwikkeling en de inzet van maatregelen (conform het convenant Behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol) om een selectieve ontwikkeling van Schiphol te stimuleren.

verdere uitbreiding van de vliegtuigbewegingen op de luchthaven Lelystad is mede afhankelijk van de mogelijkheden op de luchthaven Eindhoven. Gelet op de beoogde totale uitbreiding met 70.000 vliegtuigbewegingen is er in beginsel een minimum voorzien van in totaal 35.000 bewegingen. Bij de verkenning van de mogelijkheden op Lelystad wordt u verzocht, in lijn met het kabinetsbesluit 'Lange termijn verkenning Schiphol' en met het oog op het versterken van de regionale ruimtelijk-economische ontwikkeling, ook in te gaan op de locatiekeuze van de luchthaven en daarbij tevens (het draagvlak voor) een nieuwe locatie nabij Lelystad in de bespreking te betrekken.

Datum

-

Ons kenmerk

Venw/DGLM-2009/0031

Specifiek ten aanzien van de luchthaven Eindhoven geldt:

- o De status van Eindhoven als militaire luchthaven blijft onveranderd. Dat betekent dat het bij Eindhoven zal gaan om vergroting van de mogelijkheden voor het civiele medegebruik. De totale geluidsruimte bedraagt 22,2 km².
 - o Uitbreiding van het civiele medegebruik mag niet ten koste gaan van de Nederlandse militaire functies op Eindhoven.
 - o De ontwikkeling zal zoveel mogelijk aansluiten bij de groene, (technologisch) innovatieve ambitie van de regio en Brainport-doelen, waarbij onderzocht moet worden in hoeverre het mogelijk is om via de aard en de omvang van het netwerk aan bestemmingen de regionaal-economische ontwikkeling mede te versterken
- Specifiek ten aanzien van de luchthaven Lelystad geldt:
- o Conform de uitspraak van de Raad van State zal de huidige aanwijzingsprocedure doorgang vinden.
 - o De ontwikkeling van de luchthaven zal in samenhang met de ambities van het Randstad Urgent programma worden gezien, waarbij onderzocht moet worden in hoeverre het mogelijk is om onder andere via de aard en de omvang van het netwerk aan bestemmingen kansen te creëren om de regionaal-economische ontwikkeling te versterken.
 - o Ter voorbereiding op de besluitvorming in het kader van de RAAM-brief⁴ wordt een advies gevraagd over de samenhang van de keuzes op de middellange termijn met die op de lange termijn (w.o. de interferentie met de ontwikkelingen in het kader van de Schaalsprong Almere). Daarbij wordt nadrukkelijk ook een nieuwe locatie voor de luchthaven nabij Lelystad in de besprekingen betrokken.
 - o De ontwikkelingen tot en met 2015 passen binnen het huidige voorziene gebruik binnen de PKB. De tussen 2015 en 2020 voorziene ontwikkelingen passen in beginsel binnen de milieuruimte van de PKB.

In de advisering dient voorts ingegaan te worden op:

- de openingstijden⁵;
- de gevolgen voor de milieukaders;
- de mogelijkheden voor het stimuleren van schone en stillere vliegtuigen, conform het selectiviteitsbeleid van Schiphol;
- de mogelijkheden voor verdere hinderbeperkende en milieumaatregelen;

⁴ Raam-brief: Rijksbesluiten Amsterdam – Almere - Markermeer

⁵ Waarover in het Aldersadvies van 1 oktober 2008 is aangegeven dat een openstelling tussen 06.00 en 24.00 uur vereist is.

- de samenhang met de regionale ruimtelijk-economische context;
- de noodzakelijke infrastructurele aanpassingen, zowel wat luchthaveninfrastructuur en -faciliteiten betreft als ten aanzien van de landzijdige bereikbaarheid/ontsluiting; nadrukkelijk komen hierbij ook de financieringsmogelijkheden aan bod;
- de luchtverkeersdienstverlening;
- de consequenties met betrekking tot de indeling van het luchtruim (waaronder de interferentie met het luchtruim van Schiphol);
- de werkgelegenheidseffecten;
- de relatie civiel en militair verkeer, gekoppeld aan de mogelijkheid tot optimalisatie van de geluidsruimte.

Datum

-

Ons kenmerk

Venw/DGLM-2009/0031

In verband met de benodigde besluitvorming door het kabinet (o.a. in het kader van de RAAM-brief) en de vervolgens te starten procedures, zie ik uw adviezen graag voor de zomer van 2009 tegemoet.

Ik verneem graag op korte termijn hoe u, in aanvulling op de oriënterende gesprekken die u reeds heeft gevoerd, aan dit adviesverzoek van het kabinet invulling wenst te geven, of de regio's bereid zijn hierover het gesprek aan te gaan en welke aandachtspunten zij daarbij meegeven. Het resultaat daarvan zal ik tezamen met de kaders en uitgangspunten van deze opdracht verankeren in de Luchtvaartnota.

Uiteraard stel ik het onderzoeksmateriaal dat het kabinet ondersteund heeft in zijn keuze, te uwer beschikking. Mochten in aanvulling daarop nog nadere analyses noodzakelijk zijn, dan verzoek ik u aan te geven welke analyse op welke termijn noodzakelijk is en welke partij hiervoor initiatief dient te nemen.

Tot slot vraag ik uw specifieke aandacht voor het informeren en betrekken van belanghebbenden en omwonenden gedurende het adviesproces. Ik vertrouw er op dat u net als bij de advisering over de korte en de middellange termijn ontwikkeling van Schiphol op de voor u kenmerkende zorgvuldige en integere wijze invulling zult geven aan het proces met de regio's Eindhoven en Lelystad en geef u daartoe alle ruimte en medewerking.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings