

Vergaderjaar 1997–1998

**25 230**

## **Regionale luchthavenstrategie**

**Nr. 3**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 1 december 1997

Op 14 februari 1997 is de nota inzake Regionale Luchthavenstrategie (RELUS) aan u toegezonden. Deze nota beoogt een herijking van de financieel-bestuurlijke verhoudingen tussen het Rijk en de bestaande regionale luchthavens tot stand te brengen. Uitgangspunt is een selectievere Rijksbetrokkenheid bij regionale luchthavens. In deze brief informeer ik u over de stand van zaken met betrekking tot het beleid ten aanzien van de verschillende regionale luchthavens.

#### **Beleidsuitgangspunten nota RELUS**

Luchthavens waarvoor Rijksbetrokkenheid gerechtvaardigd is komen in aanmerking voor een eenmalige afkoopsom ter compensatie van de jaarlijkse verliesbijdrage die uiterlijk in het jaar 2000 zal worden stopgezet. In de Relus-nota is gesteld dat het Rijk zich als aandeelhouder uit de regionale luchthavens zal terugtrekken. Daarnaast komen, voor de luchthavens waarvoor Rijksbetrokkenheid gerechtvaardigd is, «specifieke luchtzijdige investeringen in de infrastructuur, die nodig zijn voor de functie waarop de Rijksbetrokkenheid is gebaseerd, voor rekening van het Rijk». Voor de luchthavens waarvoor Rijksbetrokkenheid gerechtvaardigd is, wordt de LVB-bijdrage voortgezet.

De volgende luchthavens komen voor blijvende Rijksbetrokkenheid in aanmerking:

- Luchthaven Maastricht, op grond van de beoogde combinatie van verkeers- en vervoersfuncties zowel ten aanzien van vracht- als chartervervoer;
- Luchthaven Eelde, omdat het noodzakelijk wordt geacht dat op ten minste één regionale luchthaven de optimale faciliteiten aanwezig zijn om te garanderen dat in Nederland IFR-beroepslesverkeer plaats kan vinden;
- Luchthaven Eindhoven, omdat het pakket aan lijndiensten een versterking betekent van het stedelijk knooppunt.

In PKB Schiphol en Omgeving is aangegeven dat general aviation van Schiphol naar Lelystad uitgeplaatst zal gaan worden. Om dit mogelijk te maken moeten er investeringen plaatsvinden op Lelystad, die erop gericht zijn de capaciteit van de luchthaven voor de general aviation te vergroten, ook in het zwaardere segment (ontwikkeling tot business airport). Deze uitbreidingsinvesteringen komen voor een bijdrage van het Rijk in aanmerking.

Voor de luchthaven Rotterdam geldt dat een definitief besluit over het vervallen van het nationaal belang ervan wordt genomen, als de besluitvorming over de HSL en de uitbreiding van Schiphol onherroepelijk is. Naar verwachting zal de besluitvorming over de HSL eind 1999 onherroepelijk worden.

Het Rijk is geen aandeelhouder bij luchthaven Twente en zal de jaarlijkse bijdrage ter compensatie van de exploitatieverliezen stopzetten. Ook de bijdrage van het Rijk voor de militaire verkeersleiding zal in 2000 worden stopgezet.

Tevens zal het Rijk zich als aandeelhouder uit het luchtvaartterrein Texel terugtrekken.

### **De stand van zaken**

Uiterlijk in 2000 wenst mijn departement de jaarlijkse bijdrage in het exploitatieverlies van de regionale luchthavens te hebben beëindigd. De planning voor het beschikbaar stellen van de afkoopsommen is als volgt: Eindhoven 1998, Maastricht 1999, Texel 1999 en Eelde 2000. Deze planning is mede gebaseerd op de afronding van de planologische procedures die verband houden met de luchthavens (aanwijzing nachtvluchten Maastricht, aanwijzing baanverlenging Eelde).

Bij het vaststellen van de afkoopsommen zal de gekapitaliseerde waarde van te verwachten toekomstige exploitatieverliezen een belangrijk element vormen. De hoogte van de afkoopsommen is echter niet op voorhand te bepalen omdat ten eerste nog niet voor alle luchthavens lange termijn prognoses beschikbaar zijn die mede dienen als basis voor de bepaling van de toekomstige exploitatieverliezen.

Ten tweede spelen in de afkoopbesprekingen ook andere elementen een rol, zoals de totale kapitaalbehoefte en de geplande investeringen in luchtzijdige infrastructuur. Voorts zal de afkoop uiteindelijk het resultaat dienen te zijn van een akkoord tussen 2 of meerdere partijen waarbij ook een bestuurlijke afweging wordt gemaakt. Belangrijk uitgangspunt bij die afweging is de continuïteit van de luchthaven.

In de begroting van mijn departement is voornamelijk f 24,8 mln voorzien voor de afkoopsommen voor alle luchthavens gezamenlijk.

### **Luchthaven Eelde**

De Raad van Commissarissen van de luchthaven Eelde heeft aangegeven bereid te zijn om de onderhandelingen over beëindiging van de Rijksbetrokkenheid bij de luchthaven te starten zodra de procedures over de baanverlenging zijn afgerond. De aanwijzingsprocedure om te komen tot baanverlenging is in een vergevorderd stadium; het advies van de Commissie 21 Luchtvaartwet is inmiddels ontvangen. Verwacht wordt dat de aanwijzing nog dit jaar ter kennisname aan uw Kamer zal worden aangeboden, zodat begin volgend jaar een definitief besluit kan worden genomen. Daarna volgt nog een procedure van bezwaar en beroep.

### **Luchthaven Eindhoven**

De Stichting Vliegveld Welschap en de potentiële nieuwe aandeelhouder Amsterdam Airport Schiphol (AAS), hebben bij brief van 2 april 1996 aan mij verzocht om nader overleg over de beëindiging van de Rijksbetrokkenheid. Na het aanbieden van de nota Relus aan uw Kamer is dit overleg gestart. Inmiddels heb ik een principe-akkoord bereikt met de potentiële nieuwe aandeelhouders (AAS, Gemeente Eindhoven en provincie Noord-Brabant), onder voorbehoud van instemming van uw Kamer met het in de Relus-nota opgenomen beleid voorzover dat voor Eindhoven relevant is en onder voorbehoud van uitwerking van de afspraken en de afwikkeling ervan in een voor alle partijen aanvaardbare overeenkomst. In het principe-akkoord is opgenomen dat ik f 16,25 mln beschikbaar stel ten behoeve van een versterking van het vermogen van de luchthaven en ten behoeve van investeringen in de luchtzijdige infrastructuur. Deelname van AAS is voor mij een belangrijk element geweest in de uiteindelijke afweging bij de bepaling van de hoogte in de afkoopsom, omdat hiermee de continuïteit van de luchthaven op langere termijn is gewaarborgd.

### **Luchthaven Texel**

Met de directie van de luchthaven Texel is afgesproken dat, in overleg met potentiële nieuwe aandeelhouders, een bedrijfsplan opgesteld wordt. Daarna kunnen de onderhandelingen over de terugtrekking van het Rijk, op basis van dit bedrijfsplan, van start gaan.

### **Luchthaven Maastricht**

Op 5 november 1996 heeft het kabinet een brief gestuurd aan uw Kamer waarin het nachtvluchtenbesluit is uiteengezet. Daarbij is ook aangegeven dat er nog een normale aanwijzingsprocedure doorlopen moet worden inclusief milieu-effectrapportage. In die brief is opgemerkt dat ook de economische gevolgen van het kabinetsbesluit in kaart zullen worden gebracht.

Op 6 december 1996 heb ik de directies van Maastricht Aachen Airport (MAA) en van Amsterdam Airport Schiphol (AAS) verzocht na te gaan welke kansen er zijn om, binnen de randvoorwaarden van het kabinetsbesluit, aan het beoogde samenwerkingsscenario gestalte te geven. De directies van MAA en AAS hebben mij inmiddels geïnformeerd over hun standpunt inzake het nachtvluchtenbesluit van het kabinet. Kortweg komt het standpunt er op neer dat de veronderstelling die aan ons besluit ten grondslag ligt, nl. dat er een markt bestaat voor een combinatiecarrier die charterpassagiers en vracht combineert, niet juist is. Er ontstaat in de visie van de directies geen gezond bedrijfseconomisch perspectief voor de luchthaven. Alleen met zeer grote sommen geld van het Rijk zou er een positief bedrijfsresultaat te behalen zijn. Maar de bedrijfseconomische risico's zijn dan nog dermate groot, dat de directies van MAA en van AAS te kennen hebben gegeven dat van samenwerking op deze basis geen sprake kan zijn. Ook de Raad van Commissarissen van MAA en Gedeputeerde Staten van Limburg hebben zich inmiddels achter het standpunt geschaard dat het kabinetsbesluit onvoldoende basis vormt voor een verantwoorde exploitatie.

MAA/AAS en de Provincie opteren voor het toestaan van 1500 nachtvluchten. MAA/AAS wijzen er daarbij op dat naar hun berekening het aantal gehinderden binnen de nachtzone kleiner is dan waar het kabinet in haar besluit van uit ging.

Geheel conform de brief aan uw Kamer van 5 november 1996 over het nachtvluchtenbesluit worden nadere studies verricht die inzicht geven in de milieu- en de economische gevolgen van het nachtelijk gebruik van de

luchthaven. Inmiddels is de formele procedure om te komen tot een aanwijzingsbesluit op basis van het kabinetsbesluit in gang gezet, middels een MER-procedure. In dat MER wordt overigens ook een variant met 1500 nachtvluchten onderzocht. In het kader van het MER en het economisch onderzoek zullen de bevindingen van de directies van beide luchthavens geverifieerd worden. Verwacht wordt dat de studies naar de milieu- en de economische effecten in het voorjaar van 1998 worden afgerond. Dan zal, naar verwachting, ook de Raad van State uitspraak doen over de aanwijzing van de Oostwest-baan inclusief gebruik overdag.

Ten aanzien van de afkoop is met MAA afgesproken dat eerst een begin gemaakt wordt met de m.e.r.- en aanwijzingsprocedure. Ten behoeve van het MER en de aanwijzing wordt een bedrijfsplan opgesteld dat gebruikt zal worden als uitgangspunt bij de onderhandelingen. In het voorjaar van 1998 ontstaat meer duidelijkheid over het toekomstperspectief van de luchthaven en over eventuele samenwerkingspartners. Daarna kunnen de eerste gesprekken over de terugtrekking van het Rijk gevoerd gaan worden.

### **Luchthaven Twente**

Luchthaven Twente komt niet in aanmerking voor een afkoopsom. In 1999 worden de jaarlijkse bijdragen voor de luchthaven voor het laatst verstrekt.

### **Luchthaven Rotterdam**

Na het onherroepelijk worden van de besluiten voor de HSL en de uitbreiding Schiphol zal het kabinet een besluit nemen over het vervallen van het nationaal belang van luchthaven Rotterdam. Het Rijk is geen aandeelhouder in de luchthaven Rotterdam. Er hoeft derhalve niet onderhandeld te worden over de beëindiging van de Rijksbetrokkenheid. Tussen de gemeente en de exploitant bestaat in principe overeenstemming over de hoofdlijnen van het profiel van de luchthaven (city-airport, 27 000 bewegingen, geen kleine recreatieve luchtvaart, geen structureel nachtverkeer). De milieu-effecten worden in het MER onderzocht. Verwacht wordt dat dit MER in het voorjaar van 1998 gereed zal zijn, waarna een aanvraag voor een aanwijzing van de luchthaven op de huidige locatie verwacht kan worden.

### **Lelystad**

Hoewel Lelystad geen regionale luchthaven is (het is geen door de LVB gecontroleerd veld), is de luchthaven wel in Relus opgenomen in verband met de uitplaatsing van general aviation van Schiphol, zoals in de PKB-Schiphol is opgenomen.

Bij Lelystad wordt de luchthaven via twee aanwijzingsprocedures aangepast. De eerste fase behelst de vergroting van de bkl-zone, de vaststelling van een Ke-zone, de aanleg van een parallelle baan en de aanleg van een nieuwe ULV-baan. Deze eerste fase is vertraagd door een diepgaande discussie over de veiligheid van de beoogde lay-out van de luchthaven. Deze discussie is inmiddels afgerond; de aanwijzing voor de eerste fase zal binnenkort aan uw Kamer ter kennisname worden aangeboden.

De vertraging heeft ook gevolgen voor de planning van de tweede fase (verlengen hoofd baan tot 1800 m, aanpassing bkl- en Ke-zone). Voor deze tweede fase is een partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen nodig. Daarvoor moet ook een MER worden opgesteld. De verschillende procedures (MER, aanwijzing, partiële herziening SBL) worden zoveel mogelijk parallel uitgevoerd. Naar

verwachting zullen de verschillende documenten medio 1999 aan uw Kamer worden aangeboden.

In Relus wordt overigens niet uitgesloten dat Lelystad op termijn een gecontroleerde luchthaven wordt, waarvoor een bijdrage in de afdekking van de ongedekte kosten van het LVB-station noodzakelijk is. Op dit moment wordt er nog steeds van uit gegaan dat er geen LVB noodzakelijk zal zijn. Een definitief besluit kan echter pas genomen worden in het kader van de besluitvorming over de aanwijzing tweede fase.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink