

Vergaderjaar 2008–2009

**30 452**

## **Wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens)**

**G**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 14 november 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op dinsdag 9 september jl. gesproken over de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 3 september 2008<sup>2</sup> met het verzoek de plenaire behandeling van het onderhavige wetsvoorstel na het zomerreces alsnog doorgang te laten vinden.

De commissie heeft bij brief van 15 september 2008 de minister gevraagd om, met het oog op een plenaire behandeling op 24 en 25 november 2008 en in afwachting van de uiteindelijke luchtvaartnota, beknopt per (regionale) luchthaven een tussentijdse toekomstschets te geven.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft daarop bij brief van 14 november 2008 geantwoord.

De commissie brengt hierbij verslag uit van het aldus gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de commissie,  
Hester Menninga

<sup>1</sup> Samenstelling:

Schuurman (CU), Van den Berg (SGP), Meindertsma (PvdA), Dupuis (VVD), Slagter-Roukema (SP), Linthorst (PvdA), Schouw (D66), (voorzitter), Thissen (GL), Slager (SP), Hendriks (CDA), Haubrich-Gooskens (PvdA), Hofstra (VVD), Asscher (VVD), Klein Breteler (CDA), Hillen (CDA), Huijbregts-Schiedon (VVD), Laurier (GL), De Vries-Leggedoor (CDA), Janse de Jonge (CDA), Smaling (SP), Koffeman (PvdD), Rehwinkel (PvdA), Vliegenthart (SP), (vice-voorzitter) en Yildirim (Fractie-Yildirim).

<sup>2</sup> Opgenomen in het Verslag van een schriftelijk overleg, Kamerstukken I 2007–2008, 30 452, letter E.

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

Den Haag, 15 september 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft op dinsdag 9 september jl. gesproken over uw brief van 3 september 2008 (kenmerk: VenW/DGLM-2008/310) met het verzoek de plenaire behandeling van wetsvoorstel **30 452** Wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens; RBML) spoedig na het reces alsnog doorgang te laten vinden.

De commissie heeft in haar bovengenoemde vergadering – met enige aarzeling – besloten de plenaire behandeling van de RBML te doen plaatsvinden op dinsdag 25 november 2008. Omdat nog ongewis is wanneer de luchtvaartnota beschikbaar is en het bovengenoemde wetsvoorstel samenhang heeft met nog voor te stellen beleid, zou de commissie het bijzonder op prijs stellen als ter voorbereiding op de behandeling nadere inzichten van uw kant bekend zijn. Daarbij is ons concrete verzoek om – in afwachting van de uiteindelijke nota – beknopt per (regionale) luchthaven een tussentijdse toekomstschets te geven. De commissie zou deze informatie gaarne enkele weken vóór het plenaire debat ontvangen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
A. G. Schouw

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

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 november 2008

Per brief van 3 september 2008 heb ik uw Kamer verzocht het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) op korte termijn in behandeling te nemen. In reactie hierop heeft u mij bericht de plenaire behandeling van dit wetsvoorstel te doen plaatsvinden op 25 november 2008. Daarbij heeft u mij verzocht om u vooruitlopend op de Luchtvaartnota per regionale luchthaven een tussentijdse toekomstschets te doen toekomen. Met deze brief kom ik, mede namens de minister van VROM, graag tegemoet aan dit verzoek.

Reden voor mijn verzoek aan uw Kamer is zoals bekend het verlopen van de Structuurvisie Burgerluchthavens op 25 december 2008 en van de Structuurvisie Maastricht en Lelystad op 20 mei 2009. Beide structuurvisies zijn van belang met het oog op afronding van nog lopende aanwijzingsprocedures op grond van de Luchtvaartwet. Het gaat daarbij specifiek om procedures met betrekking tot de luchthavens Lelystad, Maastricht, Rotterdam, Eelde en Teuge. Het wetsvoorstel RBML voorziet er met overgangsbepalingen (artikel XVIA en XVII) in dat de Structuurvisie Burgerluchthavens en de Structuurvisie Maastricht en Lelystad van toepassing blijven op nog lopende aanwijzingsprocedures. Daarvoor is wel nodig dat beide Structuurvisies op de dag voor inwerkingtreding van RBML nog gelden.

Ik besef daarbij terdege dat u de Luchtvaartnota graag bij uw beraadslagingen had willen betrekken. Ik ben u zeer erkentelijk voor uw bereidheid mijn verzoek in overweging te nemen en ga dan ook graag in op uw verzoek om vooruitlopend op de Luchtvaartnota een algemeen toekomstperspectief te schetsen voor de luchthavens van nationale betekenis, die onder zeggenschap van het Rijk blijven vallen. Ik doe dat tegen de achtergrond van de hoofdlijnen van het wetsvoorstel voor zover dit het onderdeel decentralisatie van de regionale luchthavens betreft. In de beschrijving van het toekomstperspectief worden nog geen uitspraken gedaan over de capaciteitsbenutting op de diverse luchthavens in relatie tot het recente advies van de Alderstafel (het accommoderen van 70 000 niet-mainportgebonden vluchten buiten Schiphol). Daarvoor lopen nog analyses. De Luchtvaartnota zal daarover uitspraken bevatten.

### **Decentralisatie van taken en bevoegdheden naar de provincie**

In het voorliggende wetsvoorstel RBML worden de luchthavens Lelystad, Rotterdam Airport, Maastricht, Twente en Eelde aangewezen als luchthavens van nationale betekenis. Dit betekent dat het Rijk voor deze luchthavens het bevoegd gezag behoudt. Voorts blijft het Rijk bevoegd gezag voor de militaire luchthavens, waaronder Vliegbasis Eindhoven en Mariëttië Vliegkamp de Kooy. Omdat bij deze luchthavens sprake is van burgermedegebruik van een militaire luchthaven, blijven ook deze luchthavens onder het bevoegd gezag van het Rijk vallen. In het geval van Twente is er sprake van functieverandering van een voormalig militaire luchthaven en ook in dat geval is het Rijk bevoegd gezag, in ieder geval tot het moment dat duidelijk is welke functie deze luchthaven gaat krijgen<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat dit wetsvoorstel niet betrekking heeft op de nationale luchthaven Schiphol. Voorts wordt het bevoegd gezag over de helikopterplatforms in de Noordzee niet gedecentraliseerd.

Vervolgens geldt dat, conform het wetsvoorstel RBML, de provincies het bevoegd gezag verkrijgen over in beginsel alle andere burgerluchthavens in Nederland. De burgerluchthavens waarvan het bevoegd gezag zal

worden gedecentraliseerd zijn: Ameland, Budel, Drachten, Haamstede, Hilversum, Hoogeveen, Midden-Zeeland, Seppe, Stadskanaal, Teuge, Terlet, Texel alsmede circa 120 niet aangewezen luchtvaartterreinen. Dit wetsvoorstel sluit aan bij het in het coalitieakkoord vastgelegde streven van het kabinet naar maatwerk en waar mogelijk decentralisatie van taken en bevoegdheden.

De lusten en lasten van *luchthavens van regionale betekenis* slaan overwegend neer in de regio. Van de activiteiten op deze luchthavens, de general aviation, valt circa 90 procent in de categorieën opleiding en recreatie/sport. De overige 10 procent bestaat uit business aviation, aerial work (fotovluchten, inspectievluchten e.d.) en de zogenaamde maatschappelijke vluchten<sup>1</sup>. Het kabinet is van mening dat een integrale afweging van alle lokale en regionale belangen noodzakelijk is en dat deze afweging voor de luchthavens van regionale betekenis moet plaats vinden op dat niveau waar de lusten en lasten worden gevoeld: het regionale niveau.

De decentralisatie van de luchthavens van regionale betekenis stelt de provincie in staat haar rol als gebiedsregisseur beter waar te maken. Omgevingsbeleid is immers een belangrijke taak van de provincie. Hieronder vallen onder meer ruimtelijke ordening, mobiliteit, regionale economie en inrichting van het landelijk gebied. Daarmee is de provincie nu reeds verantwoordelijk voor de inpassing van de luchthaven in de ruimere omgeving. Het ligt dan ook in de rede dat provincies de bevoegdheid krijgen toebedeeld om te besluiten over de ruimte die zij aan deze luchthavens willen geven.

Begin 2005 heeft het Rijk een uitgebreid programma van kennisoverdracht aan de provincies opgestart. Hierin zijn alle relevante aspecten betreffende het nieuwe werkgebied van de regionale overheden opgenomen. De overdracht is met name gericht op kennis van de luchtvaart (inclusief economische en internationale aspecten) en de regelgeving zoals deze is opgenomen in het wetsvoorstel RBML. Kennis van algemene aspecten zoals ruimtelijke ordening en milieu is reeds in ruime mate aanwezig bij de provincies.

Niet alle bevoegdheden worden gedecentraliseerd. Het bevoegd gezag voor het luchtruim, de interne veiligheid en de beveiliging van luchthavens blijft bij het Rijk. Deze onderwerpen vereisen bij uitstek uniforme (al dan niet internationaal bepaalde) regelgeving en lenen zich daarom niet voor decentralisatie.

Het wetsvoorstel RBML bepaalt tevens dat de provincie bij het vaststellen van een luchthavenbesluit het Rijksbeleid in acht neemt (artikel 8.47a) en geeft het Rijk de mogelijkheid daarop te toetsen (artikel 8.64). Dit laat het uitgangspunt van decentralisatie van bevoegdheden naar de provincie onverlet. Het Rijksbeleid hanteert als uitgangspunt dat met de decentralisatie de provincie de bevoegdheid krijgt te besluiten over de milieuruimte van de genoemde luchthavens van regionale betekenis en daarmee samenhangend de consequenties voor ruimtegebruik in de omgeving. Het Rijk stelt wel minimumrandvoorwaarden op grond van milieu- en externe veiligheidsoverwegingen die de provincies in acht moeten nemen in hun besluiten. Deze randvoorwaarden worden aangegeven in het Besluit burgerluchthavens. Dit Besluit is voorgehangen bij de Eerste en Tweede Kamer, de schriftelijke vragen van de Tweede Kamer zijn onlangs beantwoord.

Indien het Rijk het van nationaal belang vindt dat bepaalde vormen van luchtvaart op een luchthaven van regionale betekenis plaatsvinden en overleg daarover met het provinciaal bestuur onverhoopt niet tot overeen-

---

<sup>1</sup> Dit zijn vluchten ten behoeve van politie, brandweer, reddings- en inspectiediensten.

stemming leidt, voorziet het wetsvoorstel en in navolging daarvan het Besluit burgerluchthavens in de mogelijkheid dat op Rijksniveau bepaalde vormen van luchtvaartvervoer worden geregeld. Eveneens geldt dat, mocht de situatie zich voordoen dat een provincie op een luchthaven van regionale betekenis onvoldoende ruimte borgt voor maatschappelijke vluchten, het Rijk (op basis van artikel 8.41 van het wetsvoorstel RBML) kan voorschrijven voor welke soorten vluchten er in ieder geval ruimte moet zijn op regionale luchthavens.

### **Decentraal wat kan, centraal wat moet**

Zoals hiervoor aangegeven, wordt niet voor alle aangewezen luchthavens het bevoegd gezag gedecentraliseerd. Met name (de mogelijkheid tot) het kunnen ontvangen van groot handelsverkeer<sup>1</sup> rechtvaardigt dat het Rijk voor de luchthavens van nationale betekenis bevoegd gezag blijft<sup>2</sup>. De positie van de luchthavens van nationale betekenis is te relateren aan de aanwezigheid van infrastructuur en faciliteiten om groot handelsverkeer te kunnen ontvangen. De genoemde luchthavens beschikken op dit moment – of in het geval van Lelystad naar verwachting binnen afzienbare termijn – als enige burgerluchthavens in Nederland over luchtverkeersleiding en een baanlengte die hen in staat stelt om vliegtuigen, zoals de Boeing 737 of Airbus A320 te ontvangen, types die veelvuldig worden ingezet om intra-Europees bestemmingen mee aan te vliegen<sup>3</sup>.

De volgende overwegingen met betrekking tot de publieke belangen zijn relevant bij het typeren van de luchthavens van nationale betekenis:

- In het Aldersadvies over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020) is opgenomen dat het van belang is dat tot en met 2020 ruimte op andere luchthavens dan Schiphol wordt gecreëerd voor 70 000 niet-mainportgebonden vluchten. Het kabinet neemt het advies van de Alderstafel over<sup>4</sup>. Tegen de achtergrond van het Aldersadvies wil het Rijk regie houden op de beschikbare capaciteit voor groot handelsverkeer op de regionale luchthavens. De precieze aantallen zullen afhankelijk zijn van marktontwikkelingen en van de mate waarin het niet-mainportgebonden verkeer wordt gestimuleerd om te verschuiven. De luchthavens die in lijn met het Verkenningendocument in beginsel in aanmerking komen voor het accommoderen van het niet-mainportgebonden verkeer zijn Eindhoven en Lelystad. Hierbij zal het totale luchthavennetwerk worden gezien (dus inclusief Rotterdam, Twente, Maastricht en Eelde). Ik heb de heer Alders gevraagd om met de regio's Eindhoven en Lelystad een verkennend gesprek te voeren over de wijze waarop het proces met de regio's vorm gegeven kan worden, gericht op de invulling van de nationale capaciteitsvraag die voortvloeit uit het Aldersadvies. Een en ander nadrukkelijk tegen de achtergrond van de regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling en de regionale en lokale context. De procesafspraken met de regio's die daaruit voortvloeien worden in de Luchtvaartnota verankerd.
- De luchthavens van nationale betekenis dragen bij aan de internationale bereikbaarheid van Nederland in het algemeen en de stedelijke netwerken in het bijzonder. Daarmee ondersteunen zij de in de nota's Ruimte en Pieken in de Delta beschreven ruimtelijk-economische visie van het kabinet. Onderstaande figuur (gebaseerd op de Nota Ruimte) illustreert de strategische ligging van deze luchthavens in de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. In een globale economie is het voor stedelijke netwerken van groot belang goed aangesloten te zijn op de relevante internationale handels-, diensten- en kennisnetwerken. Daarmee dragen deze luchthavens bij aan versterking van het (boven)regionale vestigingsklimaat.

<sup>1</sup> Handelsverkeer: alle verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen met als doel het vervoeren van reizigers, vracht en post tegen betaling. Deze vluchten worden als volgt onderverdeeld:

– Geregelde vluchten: commerciële overlandvluchten welke worden uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling (lijnvluchten).

– Niet-geregelde vluchten: commerciële overlandvluchten met een ongeregeld karakter (chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer).

Groot handelsverkeer: handelsverkeer met een maximum startgewicht groter dan 6000 kg.

<sup>2</sup> Het is van belang onderscheid te maken tussen de begrippen «nationale betekenis», «nationaal belang» en «publiek belang». Een belang is een publiek belang als de overheid van mening is dat dit belang alleen dan kan worden geborgd als zijzelf zich over dat belang ontfert. Het uitoefenen van bevoegd gezag – zoals dat aan de orde is bij luchthavens van nationale betekenis – is een manier om bepaalde publieke belangen te borgen. Dat is een volstrekt andere benadering dan wanneer de overheid zelf intensief in financiële of eigendomstechnische zin bij een belang betrokken raakt, een uitleg die men zou kunnen koppelen aan gebruik van het begrip «nationaal belang».

<sup>3</sup> De burgerluchthavens van regionale betekenis beschikken over een startbaan korter dan 1200 meter, en zijn daarmee niet geschikt voor groot handelsverkeer. De grote regionale luchthavens beschikken daarentegen over een startbaan van 1800 meter of langer en zijn daarmee geschikt voor luchtverkeer van het type Boeing 737.

<sup>4</sup> Brief minister over het advies van de Alderstafel over de toekomst van Schiphol en de regio tot en met 2020, Kamerstukken II 2008–2009, 29 665, nr. 108.

**Figuur: De ontsluiting van de nationale stedelijke netwerken door middel van luchthavens van nationale betekenis**



- Aan de lastenkant gaat groot handelsverkeer gepaard met een geluids- en externe veiligheidsprofiel. Het geluidsprofiel is op dit moment vastgelegd in Structuurvisies en aanwijzingsbesluiten. Na inwerkingtreding van het RBML zal dit ook gaan gelden voor de externe veiligheidsprofielen. In de visie van het kabinet moet het Rijk een leidende rol vervullen bij de afweging over de aanvaardbaar geachte milieuruimte en de daaraan gekoppelde ruimtelijke beperkingen enerzijds en de gewenste internationale bereikbaarheid en de gewenste en benodigde capaciteit voor groot handelsverkeer over Nederlandse luchthavens anderzijds. Deze rol is aan de orde aangezien zich rond regionale luchthavens situaties kunnen voordoen waarbij de regionale en de nationale belangen niet altijd parallel lopen. Het Rijk zal deze rol in goede samenspraak met regionale partijen vervullen.

Overigens acht ik het gelet op de bevolkings- en functiedichtheid in Nederland niet waarschijnlijk dat er binnen afzienbare termijn sprake zal zijn van de ontwikkeling van nieuwe luchthavens met dergelijke infrastructuur en voorzieningen. Evenmin zijn mij op dit moment initiatieven bekend om reeds bestaande luchthavens van regionale betekenis uit te breiden met noodzakelijke voorzieningen voor groot handelsverkeer. Een eerste rondgang langs de provincies laat zien, dat de provincies met betrekking tot de te decentraliseren luchthavens voornamelijk primair lijken in te zetten op consolidatie van de huidige activiteiten op deze luchthavens.

## **Tussentijdse toekomstschets luchthavens van nationale betekenis**

In het vervolg van deze brief zal ik meer specifiek aangeven welke ontwikkelingen op de regionale luchthavens van nationale betekenis (inclusief de (voormalige) militaire luchthavens Eindhoven en Twente) worden verwacht. Ik doe dit op uw verzoek als tussentijdse schets, vooruitlopend op de Luchtvaartnota, waarin ik integraal mijn toekomstvisie voor de luchtvaart en het bijbehorend beleid zal aangeven. In deze brief schets ik u een bandbreedte van mogelijke ontwikkelingsperspectieven waarbij ik een tijdshorizon tot circa 2020 hanteer. Op sommige punten kan ik thans echter nog niet in detail treden, aangezien de besluitvorming daarover nog loopt.

## **Concurrentiepositie grensluchthavens**

Luchthavens die nabij de landsgrenzen zijn gelegen, bedienen gedeeltelijk dezelfde markt als buitenlandse luchthavens aan de andere kant van de grens. De concurrentiepositie van de Nederlandse luchthavens in deze markt wordt bepaald door een aantal factoren. Zo is het relevant of en in welke mate er sprake is van een *level playing field*. De overheden hebben hierin zelf een belangrijke rol. Zij kunnen immers bepaalde kosten (gedeeltelijk) voor hun rekening nemen of juist prijsverhogende belastingen heffen. Daarnaast zijn uiteraard openingstijden, luchthavencapaciteit, landzijdige bereikbaarheid en de aangeboden dienstregeling belangrijke factoren. Uiteindelijk is het de algehele aantrekkelijkheid van het aangeboden product in de ogen van de consument die doorslaggevend is voor een succesvolle operatie. Tegen deze achtergrond hebben met name Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport, Twente en Eindhoven Airport te maken met sterke concurrentie van buitenlandse luchthavens. We zien luchthavens als Weeze, Dortmund, Luik en Charleroi zeer snel groeien. Dit gaat ten koste van de Nederlandse luchthavens. Daar komt bij dat een aantal van deze luchthavens op een relatief grote afstand van de Randstad zijn gelegen waar zich het grootste potentieel aan Nederlandse reizigers bevindt. Niettemin geven de recente ontwikkelingscijfers (gegevens beschikbaar tot en met juli 2008) aan dat deze luchthavens in een belangrijke en vooralsnog stijgende vervoersbehoefte voor de verschillende landsdelen voorzien. De regionale luchthavens, in het bijzonder de luchthavens Eelde, Maastricht en Twente, zullen qua groeiperspectief nadrukkelijk gezien worden vanuit het grensregio perspectief. Hiermee wordt beoogd een scherpe analyse te hebben inzake de vraag of en in hoeverre de huidige en toekomstige positie van deze regionale luchthavens – ook voor de grensregio – een economische bijdrage kan leveren. In deze analyse zal vanzelfsprekend ook de positie van regionale luchthavens aan Duitse en Belgische zijde moeten worden betrokken.

## **Toekomstschets per luchthaven van nationale betekenis**

In de schets per luchthaven komen de volgende vijf aspecten aan bod:

1. Typering luchthaven
2. Huidige activiteiten
3. Beschikbare geluidsruimte
4. Ambities van de exploitant en de regio
5. Beleidsperspectief Rijk

## **Toelichting beschikbare geluidsruimte**

In de paragrafen wordt per luchthaven indicatief aangegeven hoeveel vliegtuigbewegingen thans mogelijk zijn binnen de betreffende aanwijzing. De verschillende aanwijzingen kennen verschillende zichtjaren. Daarbij worden op dit moment nog twee maten gehanteerd: de Ke en de

Bkl. Vanaf de inwerkingtreding van het wetsvoorstel RBML geldt een nieuwe Europese rekeneenheid voor geluid, de  $L_{den}$ , die de geluidsmaten Ke en Bkl zal vervangen.

- De **Ke**, de zogenaamde Kosteneenheid, is de meeteenheid waarin de geluidsbelasting door luchtvaart wordt uitgedrukt ingevolge het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart. In Ke-berekeningen worden meegenomen: vliegtuigen met een maximaal toelaatbaar gewicht groter dan 6000 kg, alle straalvliegtuigen, alle helikopters en ten slotte kleine vliegtuigen die de routes van grote vliegtuigen volgen. De geluidsbelasting in Ke is de totale geluidsbelasting op een bepaalde plaats, veroorzaakt door de op een luchtvaartterrein landende en daarvan opstijgende luchtvaarttuigen, berekend over de periode van een jaar. Bij Ke wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds het groot handelsverkeer en anderzijds de overige Ke-vluchten die – samen met het Bkl-verkeer – vallen binnen de categorie general aviation.
- De **Bkl** is de meeteenheid waarin de geluidsbelasting wordt uitgedrukt die wordt veroorzaakt door de kleine luchtvaart. De geluidsbelasting Bkl is de totale geluidsbelasting op een bepaalde plaats, veroorzaakt door de op een luchtvaartterrein landende en daarvan opstijgende luchtvaartuigen met een gewicht minder dan 6000 kg, met uitzondering van helikopters en straalvliegtuigen. De Bkl wordt berekend over de periode van een jaar.

Het is van belang op te merken dat de gepresenteerde aantallen vliegtuigbewegingen als indicatief moeten worden gelezen, en daarom afgerond zijn op honderdtallen. De reden hiervoor is dat de exact binnen de milieuruimte passende aantallen worden bepaald door met name de types vliegtuigen waarmee daadwerkelijk wordt gevlogen (geluidskenmerken) en de verdeling dag-nacht (starts/landingen in nachtelijke uren tellen zwaarder mee in de berekeningen).

Hieronder komen de volgende luchthavens aan de orde:

1. Eindhoven
2. Lelystad
3. Rotterdam
4. Eelde
5. Maastricht
6. Twente

## **A. Eindhoven**

### *1. Typering luchthaven*

Luchthaven Eindhoven is een militaire vliegbasis die met medewerking van het ministerie van Defensie ook door burgerluchtvaart wordt gebruikt. Deze militaire status brengt met zich mee dat Eindhoven onder bevoegd gezag van het Rijk zal blijven ressorteren. Vanwege de nadrukkelijke aandacht die Eindhoven Airport krijgt in de kabinetsreactie op het Aldersadvies op het punt van het accommoderen 70 000 vluchten op regionale luchthavens in Nederland, neem ik de luchthaven wel mee in dit overzicht.

Eindhoven Airport exploiteert het burgergedeelte. Eindhoven Airport is voor 51 procent in handen van Schiphol Group; de overige aandelen zijn in handen van de gemeente Eindhoven en de provincie Noord-Brabant.

### *2. Huidige activiteiten*

In 2007 vonden er in totaal 16 700 civiele vliegtuigbewegingen plaats,



waarvan 8700 zogenaamde zware vliegtuigbewegingen (toestellen langer dan 39 meter en/of met een wioldruk van meer dan LCN 45<sup>1</sup>). In deze categorie zijn conform de Ontheffing Burgermedegebruik van december 2007 14 000 vliegtuigbewegingen toegestaan. Daarmee heeft Eindhoven thans een restruimte van circa 5000 vliegtuigbewegingen voor civiel verkeer.

Eindhoven Airport richt zich thans met name op Europees point-to-pointverkeer (zakelijk en leisure). Bestemmingen zijn een twintigtal Europese (hoofd)steden: Londen City, Londen Stansted, Hamburg, Parijs Orly, Dublin, Stockholm, Marseille, Barcelona-Girona, Valencia, Madrid, Alicante, Malaga, Faro, Pisa, Milaan-Bergamo, Rome, Katowice, Boedapest, Reijkjavik en voorts vakantiecharters naar Antalya, Bodrum, Dalaman, Corfu, Rhodos, Heraklion, Kos, Lourdes, Pula, Palma de Mallorca, Tenerife en Las Palmas.

In 2007 reisden ruim 1,5 miljoen passagiers via Eindhoven Airport.

### 3. Beschikbare geluidsruimte

Aantal vliegtuigbewegingen passend in:	Ruimte conform Aanwijzing/structuurvisie	Realisatie 2007
Ontheffing voor burgermedegebruik	21 175	16 700

De totale geluidsruimte van de luchthaven Eindhoven, militair en civiel, bedraagt ruim 22 km<sup>2</sup>. In december 2007 is een nieuwe beschikking opgesteld voor het burgermedegebruik op de luchthaven Eindhoven. De militaire gebruiksruimte bedraagt 18 km<sup>2</sup> (inclusief reserveruimte). De huidige ontheffing voor het burgermedegebruik bedraagt 4,74 km<sup>2</sup>. Binnen deze ontheffing zijn 21 200 civiele vliegtuigbewegingen mogelijk.

### 4. Ambities van de exploitant en regio

Eindhoven Airport wil uitgroeien tot thuishaven voor één of meerdere luchtvaartmaatschappijen met dagelijkse vluchten naar zes tot tien Europese hightech regio's en een capaciteit van 5 miljoen passagiers. Bij dat volume verwacht de exploitant dat het aantal arbeidsplaatsen zal toenemen tot circa 1750.

Om de gewenste ontwikkeling tot 5 miljoen passagiers mogelijk te maken zou Eindhoven Airport moeten kunnen beschikken over een wettelijke geluidsruimte van circa 9 km<sup>2</sup>. Voorts acht de exploitant aanpassing van de openingstijden tot 17 uur per dag gewenst om een dergelijke operatie met een home based carrier mogelijk te maken. Met name in de weekends zijn de openingstijden op dit moment beperkt (zaterdag 08.00–20.00 uur en zondag 10.00–22.00 uur).

Exploitant, buurgemeenten en provincie hechten grote waarde aan een breed draagvlak voor verdere ontwikkeling van de luchthaven. Een regionaal akkoord rond uitbreiding met 15 000 vliegtuigbewegingen is eind 2007 in de laatste fase gestrand.

Uit onderzoek blijkt dat een kwart van alle (low-cost)vluchten wordt ingevuld door zakelijk gebruik. Daarmee versterkt de luchthaven de Brainport-ambities van de regio.

### 5. Beleidsperspectief Rijk

Het huidige burgermedegebruik van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven vindt plaats binnen de bestaande afspraken. Eerder heeft het

<sup>1</sup> Bron: Jaarverslag 2007 Eindhoven Airport.

kabinet aangegeven dat bij het van kracht worden van de RBML zal worden gezien of een verdere groei (en optimalisatie) van de geluidsruimte voor burgermedegebruik mogelijk is tot 6 km<sup>2</sup> binnen de te handhaven totale geluidszone.<sup>1</sup> Thans is sprake van een eventuele verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport. Deze kent vanuit het Rijk een tweetal achtergronden.

Ten eerste toont de uitkomst van studies behorende bij onder meer de Alderstafel en de Lange Termijn Verkenning Schiphol aan, dat Eindhoven één van luchthavens is die in beginsel in aanmerking komen voor het accommoderen van extra verkeer in het licht van de nationale vraag naar luchtvaart. In het Aldersadvies is aangegeven dat Eindhoven en Lelystad mogelijk een belangrijke rol kunnen spelen bij het accommoderen van 70 000 niet-mainportgebonden vluchten. In de Luchtvaartnota zal de verdeling van bewegingen over deze luchthavens worden vastgesteld. Hierbij zal naar het totale luchthavennetwerk gekeken worden (dus inclusief Rotterdam, Twente, Maastricht en Eelde). Voor Eindhoven zal de ontwikkeling zoveel mogelijk aansluiten bij de brainportdoelen en geldt dat de status van Eindhoven als militaire luchthaven onveranderd zal blijven en dat het niet ten koste zal gaan van de Nederlandse militaire functies op Eindhoven. In het kader van de Luchtvaartnota wordt een analyse van kosten en baten gemaakt. Varianten die hier voor Eindhoven Airport worden onderzocht variëren tot 35 000 grote vliegtuigbewegingen (Boeing 737/Airbus A320).

De uitdaging voor het gesprek met de regio is om een balans te vinden tussen de nationale capaciteitsvraag, de regionale ontwikkelingsperspectieven en de belangen van de omwonenden van de luchthaven. Daarbij worden nadrukkelijk de ervaringen betrokken van het overleg tussen betrokkenen in de regio zelf. Het Rijk neemt, samen met de regionale bestuurders, het initiatief tot het overleg.

Ten tweede sluit uitbreiding op Eindhoven Airport aan bij grootschalige ontwikkelperspectieven in Zuidoost-Brabant, gekoppeld aan de Brainportambities voor Eindhoven/Zuidoost-Brabant als toonaangevende kennis- en innovatieregio in Europa. Internationale bereikbaarheid is een belangrijke onderdeel van de ambities. Brainport is nadrukkelijk benoemd in Rijksbrede programma's en nota's als het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), Pieken in de Delta en Randstad 2040.

## **B. Lelystad**

### *1. Typering luchthaven*

Luchthaven Lelystad is op dit moment een luchthaven voor general aviation. Lelystad Airport is een BV die voor 100 procent in handen is van Schiphol Group.

### *2. Huidige activiteiten*

In 2007 telde Lelystad Airport 96 900 Bkl-vliegtuigbewegingen alsmede 19 600 Ke-vliegtuigbewegingen, waarvan nog geen honderd in de categorie groot handelsverkeer. Daarmee is Lelystad de grootste luchthaven voor general aviation in Nederland. Een groot deel (circa 70 000) van het totaal is toe te schrijven aan opleiding. Daarnaast vinden er veel zakelijke vluchten met kleine vliegtuigen plaats.

---

<sup>1</sup> Evaluatie Schipholbeleid, Kamerstukken II 2007–2008, 29 665, nr. 85.

### 3. Beschikbare geluidsruimte

Aantal vliegtuigbewegingen passend in:	Ruimte op basis van de Aanwijzing uit 2001	Realisatie 2007
Ke-contour	29 900	19 600
Bkl-contour	121 000	96 900

Onder de huidige aanwijzing zijn 29 900 Ke-vliegtuigbewegingen mogelijk<sup>1</sup>. Er loopt op dit moment een aanvraag van de exploitant voor een baanverlenging (van 1250 meter nu naar 2100 meter straks), de aanleg van een taxibaan, aanleg van een nieuwe terminal en vergroting van de geluidscontour. Deze aanvraag wordt, met andere alternatieven, bekeken in de MER.

De lopende aanvraag van de exploitant, die betrekking heeft op de ontwikkelingen tot en met 2015, voorziet in het mogelijk maken van 58 440 Ke-vliegtuigbewegingen, waarvan circa 5000 grote vliegtuigbewegingen (Boeing 737/A320). Overige bewegingen zijn van kleinere vliegtuigen en helikopters. Deze geluidsruimte past binnen de geluidsruimte van de structuurvisie (voorheen: PKB Maastricht en Lelystad) en sluit aan bij de kwalitatieve eisen van de structuurvisie. De structuurvisie Lelystad en Maastricht uit 2004 spreekt namelijk over een zakenluchthaven die general aviation van Schiphol moet gaan accommoderen.

In het MER dat in het kader van de lopende aanwijzingsprocedure wordt uitgevoerd, zullen de effecten in beeld worden gebracht van zowel het huidige gebruik van de luchthaven als van intensiever gebruik van de luchthaven binnen de milieucontouren zoals deze in de PKB zijn vastgelegd.

### 4. Ambities van de exploitant en regio

De exploitant heeft met de regio als ambitie om op termijn circa 2 miljoen passagiers per jaar mogelijk te maken op Lelystad Airport. Daarvoor is in de eerste plaats een baanverlenging noodzakelijk en zal er in luchtverkeersleiding moeten worden voorzien. Daarbij zal volgens de exploitant vervolgens ook gekeken moeten worden naar de openingstijden van de luchthaven: de huidige openingstijden van 07.00 tot 23.00 uur – met de beperking dat de operatie binnen de daglichtperiode moet plaatsvinden – zijn onvoldoende voor een economisch rendabele operatie. Daarom vraagt de exploitant in zijn aanvraag de openingstijden te verruimen conform de kaders van de PKB: van 6.00–23.00 uur met een extensiemogelijkheid tot 24.00 uur voor vertraagd verkeer. Daarnaast wil de luchthaven ook in de toekomst het segment general aviation blijven bedienen.

Provincie en gemeente(n) zien voor Lelystad een rol als zakenluchthaven weggelegd. Daarnaast kan ook, liefst voor de lokale behoefte, vakantieverkeer op Lelystad worden geaccommodeerd. Op 1 november 2007 hebben de Provincie Flevoland, Gemeente Lelystad, Schiphol Group en Lelystad Airport een convenant ondertekend met betrekking tot de gewenste ontwikkeling van de luchthaven. Uitgangspunt daarbij is een zo optimaal mogelijke benutting van de beschikbare milieuruimte.

### 5. Beleidsperspectief Rijk

In het Aldersadvies is aangegeven dat Lelystad mogelijk een belangrijke rol kan spelen bij het accommoderen van 70 000 niet-mainportgebonden vluchten. Het Rijk heeft aangegeven het Aldersadvies over te nemen

<sup>1</sup> De Ke-zone bij Lelystad is eerder vernietigd door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het Ke-verkeer is gebaseerd op een voorlopige voorziening van de Afdeling.

en zal in de Luchtvaartnota aangeven hoe deze vluchten kunnen worden geacommodeerd. Lelystad is daarbij één van luchthavens die in beginsel in aanmerking komen voor het accommoderen van extra verkeer in het licht van de nationale vraag naar luchtvaart. Hierbij zal het totale luchthavennetwerk worden gezien. Varianten die hier voor de luchthaven Lelystad worden onderzocht variëren van 5000–35 000 grote vliegtuigbewegingen (Boeing 737/Airbus A320), waarbij de ontwikkelingen tot en met 2015 binnen de PKB passen.

Ook hier geldt dat de uitdaging voor het gesprek met de regio is om een balans te vinden tussen de nationale capaciteitsvraag, de regionale ontwikkelingsperspectieven en de belangen van de omwonenden van de luchthaven. Aangezien de landzijdige ontsluiting een belangrijke randvoorwaarde is voor de ontwikkeling van de luchthaven op de langere termijn zal nadrukkelijk de samenwerking met de regio worden gezocht via het Randstad Urgent programma.

Het Rijk wil de luchthaven Lelystad tot en met 2015 ontwikkelen conform de doelstellingen zoals die in de Structuurvisie (voorheen: PKB) Maastricht en Lelystad uit 2004 zijn opgenomen. Lelystad moet een luchthaven worden die het verkeer van Schiphol kan accommoderen, dat niet gebonden is aan de huboperatie op Schiphol en dat bij het karakter van een zakenluchthaven past. Dit verkeer zal mede in de lokale reisbehoefte voorzien.

Indien de wettelijke procedures succesvol worden doorlopen en wanneer de marktontwikkelingen hierom vragen, zal op middellange termijn (na 2015) meer verkeer op Lelystad geacommodeerd kunnen gaan worden. De (lokale) vraag naar luchtvaart zal dan verder toenemen, mede ten behoeve van toenemende bedrijvigheid in de provincie Flevoland. Daarnaast zal, wanneer de markt verder aantrekt, meer niet-mainportgebonden vliegverkeer geacommodeerd kunnen worden. Dit zal dan niet alleen general aviation zijn, ook (zakelijk) charterverkeer zal door toenemende drukte op Schiphol mogelijk gebruik willen maken van een alternatieve luchthaven. Hiervoor dienen – nogmaals gezegd – vanzelfsprekend wel eerst de wettelijke besluitvormingsprocedures te worden doorlopen.

Voor de lange termijn (na 2020) loopt onderzoek in het kader van de Structuurvisie Luchthavenontwikkeling voor de mainport. Daarbij wordt tevens de ontsluiting van de luchthaven en de samenhang met de Randstad Urgent-projecten Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad en Schaa sprong Almere 2030 betrokken.

## **C. Rotterdam**

### *1. Typering luchthaven*

Rotterdam Airport is een BV, die voor 100 procent in handen is van Schiphol Group. Rotterdam fungeert als eerste uitwijkvluchthaven voor Schiphol bij calamiteiten. Als enige Nederlandse regionale vluchthaven kent Rotterdam Airport uitzonderingen op de nachtsluiting (met stringent nachtre regime). De uitzondering op het nachtverbod geldt voor een beperkte groep gebruikers (medische spoed, militair en klein zakelijk verkeer) en voor noodsituaties.

### *2. Huidige activiteiten*

Rotterdam Airport telde in 2007 18 600 vliegtuigbewegingen groot handelsverkeer en 46 900 vliegtuigbewegingen in de categorie general aviation. Een belangrijke functie van de vluchthaven vormt het faciliteren

van de zogenaamde maatschappelijke vluchten, waaronder hulpdiensten en overheidsvluchten. Daarnaast kent Rotterdam veel zakelijk verkeer tussen de Zuidvleugel van de Randstad enerzijds en diverse regio's in Europa. Zakelijk en toeristisch (lijndienst)verkeer zijn niet eenduidig te (onder)scheiden. Met name de vluchten van en naar zakelijk aantrekkelijke bestemmingen zijn ook voor niet-zakelijke reizigers interessant. En omgekeerd wordt van vluchten op bestemmingen met een toeristisch accent ook gebruik gemaakt door zakelijke reizigers.

In totaal biedt Rotterdam Airport momenteel een pakket van circa 20 bestemmingen in Europa aan. De grote zakencentra die vanuit Rotterdam worden aangedaan zijn London, Hamburg, Rome, Manchester, Genève en Nice, maar ook zakelijk verkeer op andere Europese regio's wordt door Rotterdam bediend: Innsbruck, Salzburg, Jersey, Toulon, Friedrichshafen. Tenslotte kent Rotterdam nog een reeks bestemmingen die van meer toeristische betekenis zijn, maar ook die zijn van waarde voor het segment van de zakelijke reizigers; het betreft onder andere Faro, Alicante, Malaga en Girona. In 2007 verwerkte de luchthaven ruim 1,1 miljoen passagiers.

### 3. Beschikbare geluidsruimte

Aantal vliegtuigbewegingen passend in:	Invoerset conform voorkeursvariant lopende aanwijzingsprocedure*	Realisatie 2007
Ke-contour	56 300	32 900
BKL-contour (aanwijzing 2001)	29 400	32 600

\* Om een zo actueel mogelijk inzicht te bieden in het aantal vliegtuigbewegingen dat mogelijk is binnen de milieuruimte, wordt hier de uitkomst van het voorkeursscenario uit de lopende aanwijzingsprocedure gepresenteerd. Hierin is gerekend met de meest actuele gegevens over vlootsamenstelling.

\*\* Voor Rotterdam Airport geldt dat het verschil tussen de invoerset en de realisatie 2007 voor circa 2000 bewegingen uit groot verkeer en voor circa 21 000 bewegingen uit klein verkeer (< 6000 kg) bestaat: Dit klein verkeer weegt slechts beperkt in de totale Ke-geluidszone en heeft in aantallen bewegingen de afgelopen jaren een sterke daling te zien gegeven.

Volgens de aanwijzing van 2004 is er ruimte voor in totaal 88 200 vliegtuigbewegingen.

In de loop van 2004 ontstond op twee netwerkpunten een overschrijding, met name ten gevolge van de gewijzigde handhavingssystematiek. In 2005 diende de exploitant het verzoek in tot wijziging van het aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport. Daarin vroeg de exploitant om:

1. Aanpassing van de geluidszone voor groot vliegverkeer (Ke-geluidszone):
  - a. herstel van de Ke-geluidszone. Volgens de exploitant is dit noodzakelijk ter correctie van geconstateerde (technische) onvolkomenheden in de berekende Ke-geluidszone van de vigerende aanwijzing;
  - b. verruimen van de Ke-geluidszone opdat extra regerings- en militaire vluchten die door de sluiting van het Marinevliegveld Valkenburg daar niet meer geaccommodeerd kunnen worden, kunnen worden afgewikkeld op Rotterdam Airport.
2. Herstel van de mogelijkheid tot het accommoderen van regeringsvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur.

De verwachting is dat na afronding van de lopende aanwijzingsprocedure (met zichtjaar 2015) circa 1,3 miljoen passagiers kunnen worden vervoerd. Het aantal vliegtuigbewegingen dat hiervoor nodig zal zijn, is iets kleiner dan als aangenomen in de aanwijzing 2004, omdat gevlogen zal worden

met gemiddeld grotere vliegtuigen en meer passagiers per vliegtuig dan in de aanwijzing 2004 werd verondersteld).

#### *4. Ambities van de exploitant en regio*

In 2007 zijn de gemeente Rotterdam, NV Luchthaven Schiphol en Rotterdam Airport BV overeen gekomen dat Rotterdam Airport zich verder kan en moet ontwikkelen als «zakenluchthaven». De uitgevoerde diensten en bestemmingen moeten een positieve bijdrage leveren aan de economische structuur dan wel het behoud – of de toename – van de economisch relevante activiteiten in de stad Rotterdam en de regio Zuid-West Nederland. Het begrip «zakenluchthaven» betekent in deze dat er met name bestemmingen worden aangedaan die zakelijk interessant zijn, ergo bestemmingen die van belang zijn voor de economische ontwikkeling van de regio. Tevens werd overeengekomen dat op termijn ruimte gezocht zou worden voor 20 nieuwe zakelijk relevante lijndienstbestemmingen.

Rotterdam Airport zal zich primair richten op lijndienstverbindingen met Europese steden en regio's welke van belang zijn voor ondernemers, organisaties en instellingen in Rotterdam en omliggende regio (zakelijke bestemmingen). Naast de lijndienstverbindingen wordt het belang onderstreept van ad hoc vluchten ten behoeve van voor stad en regio relevant geachte economische activiteiten; dit betreft met name incentive-, taxi- en zakenvluchten (business aviation). Ook de functie van Rotterdam Airport als regeringsluchthaven wordt door de exploitant onderschreven. Tenslotte wordt ook het belang onderstreept van het accommoderen van vluchten van breed maatschappelijk belang voor de regio zoals ambulance-, trauma-, milieu- en politievluchten. Tevens is in de overeenkomst bepaald dat mede met het oog op draagvlak in de omgeving in beperkte mate ruimte wordt geboden aan vakantievluchten. In potentie verwacht Rotterdam Airport in 2020 een totale marktvaag van 4,5 miljoen passagiers.

Gemeente Rotterdam heeft het voornemen om elders in de stad één centrale, nieuwe openbare helihaven in te richten. Het is de bedoeling om op de kortst mogelijke termijn alle activiteiten op het gebied van heliverkeer in de Rotterdamse regio daar te concentreren.

De provincie Zuid-Holland hanteert als uitgangspunt, dat de kwaliteit van de leefomgeving door de regionale luchtvaart niet mag verslechteren. Zij is van mening dat Rotterdam Airport zich als zakenvliegveld moet kunnen profileren binnen de milieugrenzen van het nieuwe Aanwijzingsbesluit, dat momenteel nog in procedure is. De provincie onderkent het economisch en maatschappelijk belang van Rotterdam Airport. De inzet is wat de provincie betreft gericht op verdere vergroting van de toegevoegde waarde van deze luchthaven voor de regionale economie door vergroting van het aandeel zakelijke reizigers.

#### *5. Beleidsperspectief Rijk*

Rotterdam Airport draagt bij aan de internationale bereikbaarheid van Nederland. Tegen de achtergrond van het Alders advies wil het Rijk ten behoeve van gewenste flexibiliteit met het oog op de toekomstige ontwikkelingen regie houden op de beschikbare capaciteit voor groot handelsverkeer op alle regionale luchthavens van Nederland, dus ook Rotterdam Airport. Rotterdam Airport is als gespecialiseerde zakenluchthaven van regio-overstijgend belang, niet alleen voor de Zuidvleugel van de Randstad, maar voor geheel West- en Zuidwest-Nederland. Rotterdam Airport

is als zakenluchthaven van grote betekenis voor de (activiteiten rondom de) mainport Rotterdam evenals voor de internationale functies van Den Haag.

Sinds regerings- en militaire vluchten niet meer kunnen worden uitgevoerd vanaf Marinevliegveld Valkenburg, verzorgt Rotterdam Airport een groot deel van deze vluchten. Vanwege de ligging van de luchthaven heeft deze luchthaven de voorkeur voor de meeste vluchten van de leden van de regering, het Koninklijk Huis, defensie, kustwacht, diplomatieke ontvangsten, etc. Dit heeft in de eerste plaats te maken met de geografische ligging ten opzichte van Den Haag als regeringszetel en woon/werklocatie van leden van het Koninklijk Huis. Bij langere reisafstanden naar de andere luchthavens in Nederland spelen langere reistijden, wachttijden en aanvullende verkeerstechnische aspecten een rol. Ook beveiligingsaspecten spelen een rol. Niet alleen in termen van kosten maar bovenal uit security-oogpunt kunnen minimalisering van reistijd en verblijfsduur van essentieel belang zijn. Tenslotte kunnen ook aspecten van maatschappelijke orde en beveiligingskosten de overweging vormen om gebruik te maken van Rotterdam Airport (bijvoorbeeld bij uitzettingsvluchten). Daarenboven beschikt Rotterdam Airport ook 's nachts over luchtverkeersleiding en voldoende brandweerdekking, hetgeen noodzakelijk is om nachtelijke vluchten uit te kunnen voeren. Daar waar uit andere overwegingen wenselijk zal vanzelfsprekend ook voor regerings- en militaire vluchten gebruik worden gemaakt van andere luchthavens dan Rotterdam Airport.

Gegeven de beperkte milieucapaciteit van de luchthaven in deze dichtbevolkte regio zal het beleid van de exploitant zich primair moeten richten op het optimaliseren van de operatie binnen de geldende contour. Naar mag worden verwacht kan door betere milieuprestaties van de vloot binnen de geldende contour tot 2020 nog enige groei van het zakelijk verkeer worden «verdiend». Voorts zal de focus mogelijk nog meer gericht moeten worden op een bestemmingenmix die maximaal bijdraagt aan het zakelijk karakter van de luchthaven enerzijds en op hinderbeperking anderzijds. De hernieuwde overeenkomst (2007) tussen de gemeente Rotterdam, Rotterdam Airport BV en de NV Luchthaven Schiphol onderschrijft die focus.

## **D. Eelde**

### *1. Typering luchthaven*

De luchthaven wordt geëxploiteerd door Groningen Airport Eelde (GAE) en is in handen van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo.

Luchthaven Groningen Airport Eelde heeft zich de laatste jaren ontwikkeld van voornamelijk lesvliegveld tot regionale luchthaven voor zowel leisure als zakelijk verkeer. Tevens wordt de luchthaven gebruikt voor medische vluchten. In het kader van «Energy Valley» fungeert de luchthaven als proeftuin voor innovaties op het gebied van «greener en cleaner» energieverbruik in de luchtvaart.

### *2. Huidige activiteiten*

In 2007 telde Groningen Airport Eelde 2600 vliegtuigbewegingen in de categorie groot handelsverkeer en 56 500 vliegtuigbewegingen in de categorie general aviation. Ruim 135 000 passagiers reisden in dat jaar via de luchthaven. In de zomer biedt de luchthaven wekelijkse vakantievluchten aan naar bestemmingen in Griekenland, Spanje, Portugal en

Turkije. Naast het vakantieverkeer richt Eelde zich ook op zakelijk verkeer. Vanwege de nabijheid van de gas- en olie-industrie (Gasunie, Eemshaven) is een rendabele verbinding mogelijk met Aberdeen (met doorverbindingen naar Manchester en Norwich).

Groningen Airport Eelde is het belangrijkste opleidingscentrum voor verkeersvliegers in Nederland. Op Eelde wordt met name getraind op Instrument Landing System (ILS) en met verkeersleiding (IFR). Deze trainingsonderdelen zijn noodzakelijk voor piloten voor het groot handelsverkeer.

Voorts is Eelde een belangrijke luchthaven voor medische donorvluchten en voor de traumahelikopter van het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG). In 2007 zijn 841 vliegbewegingen uitgevoerd met de traumahelikopter en 269 overige medische vliegbewegingen, waaronder 81 nachtvluchten. Ook reddingsdiensten en het ministerie van Defensie (voor militaire operationele vluchten) maken gebruik van de faciliteiten van de luchthaven. De directe werkgelegenheid van Groningen Airport Eelde bedraagt circa 600 arbeidsplaatsen.

### 3. Beschikbare geluidsruimte

Aantal vliegtuigbewegingen passend in	Ruimte conform Aanwijzing/ structuurvisie	Realisatie 2007
Ke-contour	19 500	41 500
Bkl-contour	49 600	17 600

Bepalend voor het groot handelsverkeer is de Ke-geluidscontour. Deze contour wordt echter ook gebruikt voor ILS-lesvluchten met kleine vliegtuigen. Bij het vaststellen van de Ke-contour is uitgegaan van circa 8144 vliegtuigbewegingen met groot handelsverkeer, 680 vliegtuigbewegingen met zakenvliegtuigen, 1650 helikoptervluchten en 9000 IFR-vluchten met kleine vliegtuigen. In de praktijk worden echter minder bewegingen met groothandelsverkeer en veel meer IRF-vluchten met kleine vliegtuigen uitgevoerd. Omdat de geluidsbelasting van kleine vliegtuigen veel kleiner is dan van groot handelsverkeer, kan de huidige praktijk uitgevoerd worden binnen de geldende Ke-contour.

In 2001 is een Aanwijzingsbesluit vastgesteld ten behoeve van onder meer de aanleg van een 2500 meter baan (nu nog 1800 meter). Dit besluit is in juni 2008 vernietigd door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State voor zover het samenhangt met de baanverlenging. Reden hiervoor is dat de rijksbijdrage van 18,6 miljoen euro voor de baanverlenging aangemeld had moeten worden in Brussel of dat tenminste in Brussel had moeten worden nagegaan of aanmelding noodzakelijk was. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is in overleg met de Europese Commissie over de toelaatbaarheid van de overheidsbijdragen. Zodra de Commissie zich hierover heeft uitgesproken, zal zo snel mogelijk een nieuwe beslissing op het bezwaar worden genomen.

### 4. Ambities van de exploitant en regio

De luchthaven wil de focus de komende jaren meer leggen op het handelsverkeer. In 2005 is een economische haalbaarheidsstudie verricht, waarin prognoses zijn gedaan voor 2015. Deze prognoses zijn gebruikt als invoerset voor bepaling van de Ke-geluidscontour in het vigerende Aanwijzingsbesluit. De prognoses voor 2015 gaan uit van 658 000 passagiers en 15 000 tot 40 000 ton vracht.



Volgens de provincies Drenthe en Groningen levert de luchthaven een bijdrage aan de multimodale bereikbaarheid van de regio en is het een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor bedrijvigheid in Noord-Nederland in het algemeen en in de regio Groningen-Assen in het bijzonder. De provincies streven ernaar dat Groningen Airport Eelde (1) bedrijfseconomisch gezond kan functioneren binnen voorwaarden voor milieu en veiligheid die in wetgeving en in een aanwijzingsbesluit zijn en worden vastgesteld en (2) bijdraagt aan een beter regionaal-economisch vestigingsklimaat. De provincies zijn voorstander van de baanverlenging en een stringent hinderbeperkingsbeleid.

Beide provincies hebben in bestuurlijke besluiten vastgelegd de voorkeur te geven aan Groningen Airport Eelde als luchthaven van nationale betekenis en geen voorstander te zijn van decentralisatie van bevoegdheden van Groningen Airport Eelde naar de provincies.

#### *5. Beleidsperspectief Rijk*

Het Rijk voorziet een verdere ontwikkeling van Groningen Airport Eelde als luchthaven die bijdraagt aan de internationale bereikbaarheid van met name Noord-Nederland, waarbij tevens de functie van opleidingscentrum voor verkeersvliegers (met IFR) behouden blijft. Groningen Airport Eelde huisvest het belangrijkste opleidingscentrum voor verkeersvliegers voor groot handelsverkeer in Nederland.

Tevens wordt in het kader van de Luchtvaartnota op dit moment bezien of, en zo ja welke rol Eelde kan spelen in het nationale netwerk van luchthavens.

### **E. Maastricht**

#### *1. Typering luchthaven*

Medio 2004 werd Maastricht Aachen Airport het eerste geprivatiseerde vliegveld in Nederland. Omniport Holding Limited, een Brits bedrijf dat zich richt op de ontwikkeling van regionale vliegvelden, heeft 99,86 procent van de aandelen in handen. Dura Vermeer Deelnemingen BV bezit de overige aandelen.

#### *2. Huidige activiteiten*

In 2007 telde Maastricht Aachen Airport 6300 vliegtuigbewegingen in de categorie groot handelsverkeer en 12 400 vliegtuigbewegingen in de categorie general aviation. In 2007 maakten 160 000 passagiers gebruik van de luchthaven. Voorts werd er 81 000 ton vracht afgehandeld.

De luchthaven richt zich op Europees point-to-pointverkeer, charterverkeer, zakelijk verkeer uit Europa en internationaal vrachtverkeer. De passagiersbestemmingen zijn Alicante, Valencia, Barcelona, Las Palmas en Tenerife (bestemmingen gedurende het hele jaar) en Kos, Kreta, Rhodos, Faro, Antalya, Dalaman, Malaga en Mallorca (bestemmingen van april tot en met oktober). In het charter- en point-to-pointverkeer zijn derhalve met name bestemmingen in het Middellandse Zee gebied en de Canarische Eilanden van belang. In het vrachtverkeer vindt import van perishables (bloemen, groenten, vis) plaats vanuit Afrika, im- en export van general cargo van en naar Turkije en het Midden-Oosten, en import van hoogwaardige consumentengoederen vanuit Azië.

### 3. Beschikbare geluidsruimte

Aantal vliegtuigbewegingen passend in	Ruimte conform Aanwijzing/ structuurvisie	Realisatie 2007
Ke-contour	35 400	10 900
Bkl-contour	20 000	7 700

In zowel de Structuurvisie luchtvaartterreinen Lelystad en Maastricht (voorheen: PKB) als in de Aanwijzing Maastricht is voorzien in ruimte voor een ontwikkeling tot 35 400 Ke-bewegingen in 2015. Voorts is in de Structuurvisie voorzien in een afname van de Bkl-bewegingen (klein verkeer) van 44 000 in 2000 tot 30 000 in 2015. In de Aanwijzing is echter sprake van 20 000 Bkl-bewegingen in 2015, dus 10 000 minder dan het in de Structuurvisie vastgelegde aantal. De huidige Aanwijzing voor Maastricht is nog niet onherroepelijk. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft de beslissing op bezwaar in februari 2007 vernietigd: er is met name aanvullend onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit nodig evenals een betere economische onderbouwing. Momenteel bereidt het ministerie een nieuwe beslissing op bezwaar voor.

### 4. Ambitie van de exploitant en regio

De ambitie van de exploitant is een ontwikkeling naar 35 000 vliegtuigbewegingen in 2020 waarmee 2,5 miljoen passagiers en 250 000 ton vracht worden vervoerd.

Maastricht Aachen Airport richt zich vooral op de vrachtontwikkeling in het full freighter segment. De ligging tussen de grote bevolkingsconcentraties in Noord-West Europa, en de nabijheid van grote noord-zuid- en oost-westwegverbindingen bepalen de aantrekkingskracht voor cargo.

In de verdere toekomst wil de exploitant onderzoeken of de aanwezige infrastructuur (baan van 2500 meter en 250 meter stopway) optimaler kan worden gebruikt om een hogere beladingsgraad van vertrekkende vrachttoestellen mogelijk te maken. Hiervoor is een wijziging van de geluidszone in de Aanwijzing noodzakelijk.

Ook de openstellingstijden ('s avonds tot 23.00 uur, met een extensiemogelijkheid tot 24.00 uur) vormen soms een belemmering in bepaalde vrachtmarkten. Ook hiervoor is wijziging van de Aanwijzing noodzakelijk.

In het provinciaal Omgevingsplan heeft de provincie Limburg aangegeven dat de luchthaven een belangrijke bovenregionale functie heeft die, naast de economische betekenis ervan, ook een wezenlijke rol vervult bij het invullen van de regionale behoefte aan bedrijventerreinen in Zuid-Limburg. De regio ondersteunt dan ook de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport met het bijbehorende bedrijventerrein als een (Euregio-naal) knooppunt van vervoer van personen en vracht. De Provincie Limburg en de stad Maastricht hechten grote waarde aan de connectiviteit van de regio. De regio heeft ingestemd met het huidige Aanwijzingsbesluit (van december 2004) voor Maastricht Aachen Airport. Dit is gebaseerd op het businessplan van Maastricht Aachen Airport tot 2015 en maakt ontwikkeling van de luchthaven onder milieurandvoorwaarden mogelijk.

### 5. Beleidsperspectief Rijk

Het Rijk voorziet een verdere ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport als luchthaven die bijdraagt aan de internationale bereikbaarheid van de

Euregio, waarbij de luchthaven een belangrijke functie vervult in het faciliteren van vrachtvervoer.

Ter voorbereiding op de Luchtvaartnota wordt op dit moment bezien of, en zo ja welke rol Maastricht Aachen Airport kan spelen in het nationale netwerk van luchthavens.

## **F. Twente**

### *1. Typering luchthaven*

Luchthaven Twente is een voormalige militaire luchthaven. Op 31 december 2007 heeft de Koninklijke Luchtmacht het vliegveld verlaten. Het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf GOB doet sinds 2007 in opdracht van het Rijk gezamenlijk met de provincie Overijssel en de gemeente Enschede onderzoek naar een lange termijn gebiedsontwikkeling.

### *2. Huidige activiteiten*

Voor de sluiting door Defensie was Twente een militaire luchthaven met burgermedegebruik. Sinds de sluiting wordt het vliegveld gebruikt voor zweefvliegen en incidenteel voor recreatief vliegen en helikopters.

### *3. Beschikbare geluidsruimte*

Twente beschikt over een militaire geluidsruimte van 38,54 km<sup>2</sup>. Momenteel beschikt Twente over een militaire aanwijzing. De militaire aanwijzing is in stand gehouden om de keuzemogelijkheden open te houden gedurende de besluitvorming inzake het toekomstig gebruik van de luchthaven. Indien de militaire aanwijzing wordt ingetrokken, komt het ruimtebeslag, inclusief de geluidsruimte, te vervallen. Omdat dit niet gewenst is, zal zodra een definitieve keuze is gemaakt voor een gebiedsontwikkeling met een luchthaven, worden aangevangen met het maken van een (civiel) luchthavenbesluit. Hiervoor moet de procedure worden doorlopen zoals die in de wet is opgenomen.

### *4. Ambities van de exploitant en regio*

Het is de wens van de regio om de luchthaven open te houden. Door het GOB is een planproces opgestart, waarbij de verkenning van de toekomstige gebiedsontwikkeling zich richt op twee alternatieven: een vlekkenplan zonder luchthaven waarin nieuwe functies op het gebied van care&cure en wellness de ontwikkeling bepalen. En een vlekkenplan met een luchthaven met commerciële burgerluchtvaart, gecombineerd met luchtvaartgerelateerde bedrijven en diensten in een aantrekkelijk landschap. Provincie en gemeente kiezen medio 2009 aan de hand van het verrichte onderzoek welke ontwikkeling in hun ogen voor Twente de grootste meerwaarde heeft. Ambitie is dat de gebiedsontwikkeling een vliegwieleffect heeft voor een economisch vitaler en duurzamer Twente.

### *5. Beleidsperspectief Rijk*

In zijn reactie op het Aldersadvies over de toekomst van Schiphol heeft het Rijk aangegeven het totale luchthavennetwerk te willen betrekken bij de opgave om op termijn niet-mainportgebonden vluchten van Schiphol over te nemen. Daarbij is ook Twente als onderdeel van dit netwerk nadrukkelijk genoemd. Ter voorbereiding op de Luchtvaartnota wordt op dit moment bezien of en hoe Twente een rol kan spelen in het nationale netwerk van luchthavens. De analyse van kosten en baten, die momenteel wordt uitgevoerd in het kader van de Luchtvaartnota, zal inzicht geven in

eventuele mogelijkheden hiervoor. Varianten die hierin worden bekeken variëren voor luchthaven Twente van 5000 tot 20 000 vliegtuigbewegingen per jaar.

De luchthaven Twente is voorzien van een goede luchthaveninfrastructuur en heeft een flinke (militaire) geluidsruimte. Daarnaast is het grondgebied dat bij de luchthaven hoort van aanzienlijke omvang waardoor andere ruimtelijke ontwikkelingen tot op heden op redelijke afstand van de luchthaven zijn gebleven. Dit is een combinatie die zich niet vaak voordoet en in de toekomst niet gemakkelijk te creëren zal zijn.

Deze strategische waarde van Twente wordt, zeker gezien de ambitie ten aanzien van de capaciteit op regionale luchthavens, door het Rijk onderkend. Daarom wordt ingezet op behoud van de luchthaven Twente voor de lange termijn. Het kabinet stuurt op korte termijn een brief aan de Tweede Kamer, waarin uitleg wordt gegeven over de toekomst van luchthaven Twente. Ook zal de Eerste Kamer daarover separaat worden geïnformeerd, voorafgaand aan de plenaire behandeling van RBML.

### **Tot besluit**

Ik vertrouw er op dat ik u – in afwachting van de Luchtvaartnota – met deze beknopte tussentijdse toekomstschets van dienst heb kunnen zijn met het oog op de aanstaande behandeling van het wetsvoorstel RBML. Daarbij is mijns inziens duidelijk geworden, dat de ontwikkelingen op en rond de luchthavens van nationale betekenis een blijvende Rijksbetrokkenheid rechtvaardigen en dat het bevoegd gezag over de luchthavens van regionale betekenis met vertrouwen aan de provincies kan worden overgedragen.

In de Luchtvaartnota zal het kabinet ingaan op het vraagstuk hoe Nederland zijn concurrentiepositie kan versterken via het behouden en zo mogelijk versterken van een hoogwaardig netwerk van internationale verbindingen. Ook zal het kabinet in die nota nader ingaan op de vraag hoe het Aldersadvies en met name de voorgestelde verplaatsing van 70 000 niet-mainportgebonden vluchten verder wordt uitgewerkt. Bezien zal worden of en in welke mate de in deze brief besproken luchthavens van nationale betekenis daarbij een rol kunnen vervullen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings