

Vergaderjaar 1999–2000

**26 893**

## **Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens**

**Nr. 1**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 12 november 1999

Mede namens mijn ambtgenoten van Economische Zaken, Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de staatssecretaris van Defensie kan ik u als volgt informeren. Tijdens de Tweede Kamerbehandeling van de «Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen» op 26 november 1998 zijn moties ingediend door het lid Van Dok-Van Weele c.s. (TK 26 129, nr. 9) en de leden Middelkoop en Stellingwerf (TK 26 129, nr. 10). In de eerste motie wordt de regering verzocht om de actualisering van de behandelde PKB's zeer voortvarend ter hand te nemen en deze uiterlijk 1 januari 2000 in procedure te brengen. Meer specifiek voor het SRKL wordt de regering in de tweede motie verzocht apart en ten spoedigste een nieuw SRKL in procedure te brengen.

Deze brief heeft drie doelen. In de eerste plaats is het de formele mededeling aan de Tweede Kamer dat een planologische kernbeslissing wordt voorbereid (art. 2a WRO).

In de tweede plaats bied ik u de hoofdlijnennotitie voor het nieuwe Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen aan. Deze brief is tevens een reactie op de brief van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van 17 maart 1999 (VW/99/09). In de derde plaats kondig ik aan dat het kabinet nog dit jaar de aanwijzing van luchthaven Eelde met baanverlenging aan u toe zal zenden.

Hieronder worden de drie doelen toegelicht. Daarna worden de gevolgen aangegeven voor het staand beleid en de uitvoering hiervan: de lopende aanwijzingsprocedures. Tot slot wordt de samenhang met ander nationaal beleid in kaart gebracht.

### **Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens**

Deze planologische kernbeslissing (PKB) is de opvolger van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). Omdat luchthaven Schiphol geen onderdeel meer is van het SBL, zal als nieuwe naam van het

Structuurschema «Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens» (SRKL) worden gehanteerd.

De procedure van de PKB voor het SRKL ziet er als volgt uit:

De uiterste datum waarop de nieuw PKB rechtskracht moet hebben zonder dat een rechtsvacuüm ontstaat, is 31 december 2003. Op deze datum verloopt de Wet herstel rechtskracht diverse PKB's waarmee de rechtskracht van onder andere het SBL is hersteld. Het streven is om halverwege 2003 deel 4 van de PKB vast te stellen. Hiertoe dienen in het najaar van 2001 het noodzakelijke MER en het beleidsvoornemen (deel 1 PKB) ter inzage gelegd te worden. Na de inspraak resteert ruim een jaar voor het schrijven van deel 3, de behandeling in de Tweede Kamer en de definitieve behandeling van deel 4 in de Staten-Generaal. De ervaring met PKB's leert dat het een krappe planning betreft. De startnotitie voor de milieueffectrapportage zal begin 2000 ter inzage gelegd worden.

De voortgang van de procedure hangt mede af van de manier waarop het beleidsveld en de ontwikkelingen beschreven worden: in hoeverre beperkt de PKB zich tot de hoofdlijnen of beschrijft de PKB meer tot in detail. Ook de benodigde tijd voor het opstellen van het beleidsvoornemen en het MER is hiervan afhankelijk.

### **Hoofdlijnennotitie SRKL**

Om vorm te geven aan de hierboven geschetste insteek, is een hoofdlijnennotitie opgesteld. Deze hoofdlijnennotitie beschrijft een nieuw systeem voor het beleid voor de kleine en regionale luchthavens. In het kort houdt dit in dat de besluitvorming over de kleine en regionale luchthavens wordt gedecentraliseerd naar de provincies, waarbij het rijk de milieuruimte bevestert. De basis van de stand-still wordt gevormd door de milieuruimte die bestaat op het moment dat over alle momenteel nog niet afgeronde aanwijzingsprocedures, een besluit is genomen. Voorts geeft het SRKL het milieukader voor het burgermedegebruik van militaire luchtvaartterreinen.

### **Gevolgen voor staand beleid**

Sinds het verschijnen van de regeringsbeslissing van het SBL in 1988 heeft de ontwikkeling van het beleid voor de kleine en regionale luchthavens en luchtvaart niet stilgestaan. Al in 1997 en 1998 heeft de Tweede Kamer de beleidsnotities RELUS, RELI en KLI besproken (resp.: TK 1996–1997, 25 230, nr. 2 en TK 1997–1998, 24 786, nr. 9). Daarnaast wijzen we op de onlangs aan de Tweede Kamer toegestuurde onderzoeksrapporten in het kader van RELI-2 en het project Hero dat de mogelijkheden van decentralisatie onderzoekt.

Het opstellen van het SRKL heeft een aantal consequenties voor het beleid zoals geformuleerd in RELUS, Reli en Kli en de uitvoering hiervan, zoals de -3 Bkl-operatie. Deze gevolgen worden hieronder kort geschetst.

- a. Met name het in de nota RELUS geformuleerde beleid staat ter discussie in het licht van het SRKL. Met de nota RELUS (TK 1996–1997, 25 230, nr. 2) is in 1997 een nieuwe koers ingeslagen in de financieel bestuurlijke verhoudingen tussen de Staat en exploitanten van regionale luchtvaartterreinen en vliegveld Texel. Onder andere wordt aangegeven welke redenen aanwezig zijn voor rijksbetrokkenheid bij een regionaal veld. Een belangrijke beleidsbeslissing is de afkoop van de rijksbetrokkenheid bij exploitatieverliezen en investeringen. De in de nota RELUS toegekende nationale belangen aan diverse regionale luchthavens zullen heroverwogen worden. Hierbij speelt dat het kabinet van mening is dat er pas een gezonde relatie tussen het rijk en

- de regionale luchthavens ontstaat, indien het rijk de luchtverkeersbeveiliging niet subsidieert. De afbouw hiervan in twee stappen heeft gevolgen voor de voorgestane afkoop van de financieel-bestuurlijke betrokkenheid van het rijk bij deze luchthavens. Welke gevolgen het precies betreft zal bezien moeten worden.
- b. Per 1 januari 2000 wordt de grenswaarde van de vastgestelde geluidszones voor de kleine luchtvaart verlaagd van 50 Bkl naar 47 Bkl. Een reductie van 3 Bkl houdt feitelijk een halvering van de geluidsdruk op de grens van de zone in. Op de luchtvaartterreinen die geen vastgestelde geluidszone hebben kan de geluidsreductie niet gehandhaafd worden. Mede gezien het SRKL zullen de beleidsvoornemens op grond van het Besluit Geluidbelasting Kleine Luchtvaart voorlopig niet worden opgesteld, behalve voor de regionale en kleine vliegvelden waarvoor een geluidszone van kracht is. Momenteel wordt een ministeriële regeling opgesteld met strengere geluidseisen voor de kleine luchtvaart in Nederland. De achterliggende gedachte is om de -3 Bkl te realiseren via technische maatregelen aan de luchtvaartuigen. Technische maatregelen zijn relatief eenvoudig te realiseren, goed te handhaven en dragen tevens bij aan een algehele geluidsreductie van de kleine luchtvaart boven Nederland. Formeel is de -3 Bkl dan weliswaar niet op alle luchtvaartterreinen gerealiseerd, materieel is geheel of grotendeels hetzelfde effect bereikt.
  - c. Voor de nota's Kli en Reli geldt dat het beleid en de onderzoeken een belangrijke bijdrage kunnen en zullen zijn voor het te formuleren beleid.

### **Lopende aanwijzingsprocedures**

In de hoofdlijnennotitie is voorgesteld om als ijkpunt voor de stand-still het moment te nemen waarop de lopende procedures zijn afgerond. Met lopende procedures wordt hier bedoeld de momenteel nog niet afgeronde besluitvormingstrajecten voor een aantal luchthavens. Hierbij geldt dat het besluit dat genomen wordt, in principe afhankelijk is van het autonome verloop van de aanwijzingsprocedure. Immers moeten kortetermijn- en langetermijntrajecten zoveel mogelijk gescheiden worden. Natuurlijk zullen de beelden voor de lange termijn deels invloed hebben op de huidige aanwijzingsprocedures. Voor een ander gedeelte zal een uitkomst van een procedure echter een gegeven zijn bij het formuleren van het beleid voor de lange termijn.

Besluiten over lopende procedures zijn uitgesteld in afwachting van de hoofdlijnennotitie. De Minister van VROM en ik zullen u op korte termijn informeren over de afronding van de aanwijzingen van deze civiele luchthavens.

### **Samenhang met overig nationaal beleid**

De keuze voor een apart structuurschema voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen behoeft enige toelichting, omdat ook andere nota's voor de middellange termijn, waar op dit moment aan gewerkt wordt, hiervoor in aanmerking zouden kunnen komen. Door de luchtvaart op regionale en kleine luchtvaartterreinen een plaats te geven in de PKB die momenteel wordt opgesteld voor Schiphol en omgeving, zou een integraal luchtvaartbeleid geschreven kunnen worden dat naar vorm vergelijkbaar is met het huidige Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Hiervoor is niet gekozen, omdat de nationale belangen bij Schiphol vele malen groter zijn dan de belangen van alle regionale en kleine luchtvaartterreinen samen. Door alle luchtvaart in één nota op te nemen ontstaan twee risico's die beter vermeden kunnen worden: (1) problemen in de besluitvorming over de regionale en kleine velden zou de

besluitvorming over Schiphol op kunnen houden. (2) De problematiek die speelt op de regionale en kleine luchtvaartterreinen heeft een eigen dynamiek en zou bij een gelijktijdige behandeling met het nationaal belang Schiphol onderbelicht kunnen worden. Dit risico heeft uw Kamer verwoord in de motie van de leden Middelkoop en Stellingwerf (TK 26 129, nr. 10) waarin wordt aangegeven een apart structuurschema te willen.

De regionale luchtvaart zou ook een goede plaats kunnen krijgen in het NVVP. In dat geval zou vooral benadrukt kunnen worden dat de keuze voor luchtvaart en luchtvaartinfrastructuur gemaakt moet worden tegen de achtergrond van het bestaan van andere modaliteiten, zoals HSL, binnenlands treinverkeer en andere vervoersvormen. Een keuze voor het opnemen van de regionale en kleine luchtvaart in het NVVP zou eveneens het risico in zich houden dat het onderhavige beleidsveld ondergeschikt zou kunnen worden aan alle andere vervoersonderwerpen. Daarnaast zou niet voldaan kunnen worden aan een spoedige herziening van het luchtvaartbeleid voor de middellange termijn.

In de PKB Schiphol en Omgeving (1995) is nog aangegeven dat het rijk voornemens is een partiële wijziging van het SBL voor te bereiden, teneinde het mogelijk te maken luchthaven Lelystad te gaan gebruiken als luchthaven voor het segment van general aviation, dat minder gewenst is op Schiphol. Met het opstellen van een MER was inmiddels al begonnen, maar het is dubbel werk om een partiële herziening van het SBL voor Lelystad in procedure te houden en gelijktijdig een nieuwe PKB voor alle andere regionale en kleine velden te gaan schrijven. Dit geldt eveneens voor de definitieve aanwijzing van luchthaven Maastricht.

Het onderscheid tussen civiele burgerluchthavens en militaire luchtvaartterreinen met burgermedegebruik in twee afzonderlijke PKB's zal blijven bestaan. In het SRKL zal het kader voor de milieuruimte die gegeven wordt aan het burgermedegebruik opgenomen worden. Het SMT bevat de randvoorwaarden waaraan de verenigbaarheid van het burgermedegebruik met de militaire functie en de milieurandvoorwaarden getoetst zal worden. Daarnaast zal een scheiding aangebracht worden tussen een militaire geluidszone en een geluidszone voor de burgerluchtvaart.

Ik stel het op prijs indien ik op korte termijn met de Tweede Kamer van gedachten kan wisselen over de hoofdlijnennotitie.

### **Baanverlenging Eelde**

Het besluit de luchthaven Eelde te zoneren ligt stil sinds 8 januari 1998, toen bekend werd dat de rechtskracht aan het SBL ontvallen was. Het kabinet heeft met een besluit over baanverlenging willen wachten totdat een gezamenlijke visie was ontwikkeld over de toekomst van de regionale en kleine luchthavens. Dat is gebeurd in bijgaande notitie.

Het kabinet staat nu de baanverlenging van vliegveld Eelde toe met dien verstande dat dit gekoppeld is aan het besluit om het lesvliegen met grote vliegtuigen te beëindigen. Het verlies aan inkomsten van 0,5 à 1,0 miljoen dat hierdoor optreedt zal worden gecompenseerd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos