

Vergaderjaar 2010–2011

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 45

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU EN DE MINISTER VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 december 2010

Hierbij sturen wij u een brief met betrekking tot de Alderstafel voor de regio Eindhoven, waarin wij een reactie geven op het Aldersadvies Eindhoven van 22 juni 2010.

Aanleiding en opdracht

De heer Alders is per brief van 5 februari 2009 verzocht advies uit te brengen ten aanzien van de ontwikkeling van burgerluchtvaart op de luchthavens Eindhoven en Lelystad en de nationale capaciteitsvraag naar luchtvaart (Tweede Kamer 2008–2009, 29 665, nr. 118) als vervolg op zijn advies over Schiphol. De heer Alders heeft hiertoe regionale Alderstafels rond Eindhoven en Lelystad voor overleg gevormd, met vertegenwoordigers van lokale en regionale bestuurders en bedrijfsleven, omwonenden en de milieubeweging, het rijk en de luchtvaartsector. Daarover heb ik u per brief van 17 april 2009 geïnformeerd (Tweede Kamer 2008–2009, 31 936, nr. 1). Op 23 juni 2010 is het advies van de heer Alders met betrekking tot Eindhoven aan u aangeboden.

Gegeven een verwachte nationale marktvaart van 580 000 vliegtuigbewegingen in 2020 en de keuze voor een selectieve ontwikkeling op Schiphol met een plafond van 510 000 vliegtuigbewegingen in 2020, heeft het kabinet als uitgangspunt meegegeven om te verkennen of 70 000 extra vliegtuigbewegingen kunnen worden geaccommodeerd, waarbij een gelijkwaardige verdeling van 35 000 over de luchthavens Eindhoven en Lelystad als richtgetal is meegegeven. In een nader advies over de marktontwikkeling (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 31 936, nr. 8) heeft de heer Alders geconcludeerd dat de economische recessie ook binnen de luchtvaartsector grote gevolgen heeft. Uit dit advies bleek dat er sprake is van een groeivertraging, maar dat wel op enig moment in de periode 2015–2020 de behoefte aan additionele capaciteit naast Schiphol kan ontstaan. De heer Alders adviseerde om als eerste stap Eindhoven nu verder te ontwikkelen. Het tijdpad waarin de volledige 70 000 extra

vliegtuigbewegingen per jaar gerealiseerd zou moeten zijn is afhankelijk van het verdere herstel en de marktontwikkeling.

In het regeerakkoord wordt het economische belang van Schiphol benadrukt, en wordt de ruimte gegeven om overeenkomstig de afspraken die zijn gemaakt aan de verschillende «Alders-tafels» verder uit te groeien tot een duurzame en concurrerende luchthaven. Vandaar dat ik u met deze brief graag wil informeren over de reactie van het kabinet op het advies van de heer Alders met betrekking tot Eindhoven en over de stand van inzake de inpassing van vliegveld Lelystad.

Eindhoven

Het advies van de heer Alders voorziet in een duurzame ontwikkeling van Eindhoven Airport N.V. met 25 000 extra vliegtuigbewegingen per jaar tot 2020 in twee stappen. Deze ontwikkeling is aan een aantal voorwaarden verbonden:

- 75% van de vliegtuigbewegingen heeft een zakelijke of combi-bestemming;
- Realisatie van een pakket hinderbeperkende maatregelen;
- Duurzaamheid en Leefbaarheid (hoogste ACI-accreditatie voor CO₂-neutraliteit, monitoring gezondheid, duurzame landzijdige ontsluiting);
- Verplaatsing van een deel van de militaire gebruiksruimte.

In de eerste stap tot 2015 mogen circa 10 000 extra vliegtuigbewegingen plaatsvinden. In 2015 zal worden getoetst of de bovengenoemde voorwaarden waaraan de ontwikkeling is verbonden, zijn nagekomen dan wel met aanvullende maatregelen alsnog kunnen worden nagekomen. Als dat het geval is, wordt de tweede stap van de overeengekomen groei vrijgegeven die ruimte biedt voor nog eens 15 000 extra vliegtuigbewegingen per jaar.

De militaire status van luchthaven Eindhoven is voor de Alderstafel Eindhoven uitgangspunt. Om uitbreiding van het civiele medegebruik van Eindhoven mogelijk te maken wordt een deel van de militaire reservefuncties verplaatst. Defensie wordt hiervoor voor maximaal € 22 miljoen euro gecompenseerd. Het vraagstuk van de verplaatsing van militaire reservefuncties zal in samenspraak met betrokkenen zorgvuldig worden uitgewerkt om de civiele ontwikkeling (na 2015) mogelijk te maken.

Het draagvlak in de omgeving is door de heer Alders in het overlegtraject expliciet getoetst. De regionale partijen hebben in de eerste fase van het traject een toetskader opgesteld op basis waarvan de beoordeling van de ontwikkeling van Eindhoven Airport plaats zou vinden. Uiteindelijk komt het advies aan negen van de tien geformuleerde regionale toetspunten tegemoet. De provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven, het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), de Stichting Brainport, de Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging en Eindhoven Airport steunen het advies en hebben aangedrongen op een voortvarende uitvoering van het advies.

De omliggende gemeenten steunen het advies in ieder geval tot een ontwikkeling van 6 km, overeenkomend met de eerste stap van 10 000 extra vliegtuigbewegingen tot 2015 (bovenop het aantal vliegtuigbewegingen die binnen de vergunde 4,1 km zijn toegestaan), en willen graag betrokken blijven bij de uitvoering van het advies. De omwonenden, verenigd in de BOW, en de Brabantse Milieufederatie, zijn van mening dat een aantal regionale toetspunten op aanvaardbare wijze is ingevuld. Essentiële randvoorwaarde voor de BOW was echter een maximum van 6 km civiele ruimte, als de totale geluidsruimte (civiel en militair gebruik)

9 km zou bedragen. Gelet op de opdracht aan de heer Alders, die een richtgetal van 35 000 extra vliegtuigbewegingen kent en daarmee impliciet verder reikt dan deze 9 km, kon dit punt van de BOW niet worden ingevuld.

Het Aldersadvies is een totaalpakket aan afspraken. Het rijk, de regio en Eindhoven Airport hebben in een intentieovereenkomst bij het Aldersadvies nadere afspraken gemaakt over de besluitvorming en financiering ten aanzien van het verplaatsen van militaire functies en de landzijdige ontsluiting van de luchthaven – binnen de bestaande MIRT afspraken – betreffende de aansluiting A2 Noord, aansluiting A58 bij Best en een mogelijk nieuw station bij Eindhoven Acht.

Conclusie

Het advies van de heer Alders zien wij als een resultaat van een zorgvuldig proces, dat een uiterste inspanning van de regio heeft gevraagd, om tot een gedragen, samenhangend en integraal advies te komen over de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport. Dit resultaat waarderen wij zeer en wij nemen het advies van de heer Alders over. Met het advies wordt ons inziens, een belangrijke eerste concrete stap gezet in het accommoderen van het niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens. Hoewel het advies niet voorziet in de realisatie van het richtgetal van 35 000 vliegtuigbewegingen, biedt dit voor de periode tot 2020 vooralsnog perspectief om aan de nationale capaciteitsvraag te voldoen.

De nationale vraag (naar luchtvaartverbindingen) en het aanbod (aan luchthavencapaciteit) op Schiphol én Eindhoven zijn goed op elkaar afgestemd, waardoor er een dubbele balans ontstaat. Ten eerste om een selectieve ontwikkeling op Schiphol mogelijk te maken. De voorgestelde ontwikkeling is getoetst aan de eisen die in het convenant behoud en versterking mainport zijn gesteld met betrekking tot het waarborgen van belang van de mainportfunctie en de netwerkqualiteit van Schiphol. Uiteraard is het van belang dat op het moment van het daadwerkelijk beschikbaar komen van deze capaciteit het nog steeds aan deze eisen voldoet en dat tijdig invulling wordt gegeven aan de maatregelen ten behoeve van stimulering van het invullen van de ontstane capaciteit.

Ten tweede omdat de luchthavenontwikkeling voor Eindhoven goed aansluit bij de regionaal-economische ambities van de Brainport, waarbij het goed is dat Eindhoven Airport hier een stevig pakket hinderbeperkende maatregelen tegenover heeft gesteld om de luchthavenontwikkeling op duurzame en maatschappelijk verantwoorde wijze vorm te geven. Het advies van de COVM Eindhoven (bijlage 1) hierover hebben wij bij onze afweging meegenomen. Uiteraard is de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven van belang, vandaar dat deze afspraken door het Rijk ook zijn bekrachtigd in de intentieovereenkomst.

Het perspectief op het accommoderen van de totale nationale capaciteitsvraag (70 000) blijft van belang. Op dit moment kunnen over dat totaal nog geen richtinggevende uitspraken worden gedaan. Dit is afhankelijk van het definitieve Aldersadvies Lelystad. Als hier meer duidelijkheid over bestaat, kan worden bezien in hoeverre de totale 70 000, zoals bedoeld op de luchthavens Eindhoven en Lelystad, kan worden geaccommodeerd.

Het ministerie van Defensie en het ministerie van Infrastructuur en Milieu geven concreet invulling aan de afspraken uit het advies van de heer Alders door voortvarend een luchthavenbesluit in procedure te brengen, waarin de voorgenomen ontwikkeling van 25 000 extra vliegtuigbewe-

gingen tot 2020 wordt vastgelegd. Er wordt naar gestreefd om in 2012 de procedure vooreen luchthavenbesluit en een vergunning voor burgermedegebruik voor Eindhoven Airport N.V. af te ronden. De uitbreiding van het civiel medegebruik doet geen afbreuk aan de resterende militaire functies van Eindhoven.

De heer Alders zullen wij vragen om de uitvoering van het advies over Eindhoven – inclusief de bij het advies afgesloten intentieovereenkomst tussen rijk, regio en Eindhoven Airport – voortvarend met betrokken partijen ter hand te nemen in lijn met het plan van aanpak. Daarbij verzoeken wij de heer Alders om ook de voortgang te bewaken van de acties in de intentieovereenkomst. Wij zullen de heer Alders daarom verzoeken de Alderstafel Eindhoven voort te zetten, en ons over de voortgang jaarlijks te rapporteren. Ik zal u ook over deze voortgangsrapportages informeren.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J. J. Atsma

De minister van Defensie,
J. S. J. Hillen