

Vergaderjaar 2008–2009

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 109

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 oktober 2008

Op 25 maart 2008 heb ik u – mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer – een brief gestuurd over de besluitvorming van het kabinet over de lange termijnontwikkeling van de mainport Schiphol (29 665, nr.85). Besloten is om enkele ruimtelijke toekomstopties voor de mainportontwikkeling van Schiphol nader uit te werken en af te wegen in een structuurvisie (verkenningenbesluit)¹. Door mij is in die brief toegezegd, dat u op korte termijn een plan van aanpak voor de structuurvisie zou ontvangen. Conform toezegging stuur ik u mede namens de minister van VROM hierbij het plan van aanpak² toe. In deze brief licht ik enkele relevante zaken voor de structuurvisie en het plan van aanpak nader toe.

Daarnaast stuur ik u, zoals toegezegd in de beantwoording op vragen van het kamerlid Roemer (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2008–2009, nr.20), met deze brief aanvullende informatie over de ruimtelijke reservering voor de parallelle Kaagbaan¹.

1. Structuurvisie Luchthavenontwikkeling voor de mainport

Relatie structuurvisie met de luchtvaartnota en Alderstraject

Zoals is aangegeven in de recent verzonden brief aan uw Kamer (29 665, nr.104) wordt de luchtvaartnota eind 2008 opgeleverd. Deze nota verbindt lopende beleidsinitiatieven rondom luchtvaart, luchthavens en luchtruim en geeft een duurzame integrale beleidsvisie op de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart tot en met 2040. De luchtvaartnota zal een aantal specifieke beleidsvoorstellen doen op belangrijke onderdelen. Zo zal worden ingegaan op de samenhang tussen Schiphol en de regionale luchthavens (van nationaal belang) en daaraan gekoppeld de ontwikkeling van de regionale luchthavens. Ook zal de luchtvaartnota ingaan op duurzaamheid in de luchtvaart (onderwerpen zoals geluid, luchtkwaliteit en klimaat) en governance principes voor de totale luchtvaartketen. Verder zal het kabinet in de luchtvaartnota zijn standpunt neerzetten over de ontwikkeling van Schiphol (inclusief selectiviteitbeleid en specialisatie van

¹ Naast een nulalternatief gaat het om een alternatief waarbij het banenstelsel/gebruik op Schiphol wordt aangepast/geoptimaliseerd, om een alternatief waarbij een regionale luchthaven een functie krijgt bij het opvangen van selectief verkeer van Schiphol (Lelystad huidige locatie, nieuwe locatie bij Dronten en/of Eindhoven in combinatie met Twente) en om een ruimtelijk krimpalternatief.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

regionale luchthavens) voor de periode tot en met 2020. Dit standpunt wordt mede bepaald op basis van het Aldersadvies, dat ingaat op de middellange termijnontwikkeling van Schiphol en een dezer dagen wordt verwacht.

De luchtvaartnota vormt het beleidsmatige kader voor te maken ruimtelijke keuzes in de structuurvisie. De structuurvisie werkt die keuzes voor de lange termijn ruimtelijk en procedureel uit.

Doel structuurvisie en te nemen besluit

De structuurvisie is een vervolg op de Lange termijn verkenning Schiphol en krijgt de naam «*Structuurvisie Luchthavenontwikkeling voor de mainport*». Met de structuurvisie doet het kabinet richtinggevende uitspraken welk alternatief (of combinatie van alternatieven) voor mainportontwikkeling op lange termijn de voorkeur heeft (voorkeursbesluit) en wat daar (ruimtelijk) voor nodig is. Er wordt geen aanwijzingsbesluit (onder de Luchtvaartwet) of luchthavenbesluit (onder het wetsvoorstel Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) in de structuurvisie genomen.

De structuurvisie heeft een ruimtelijke functie op basis waarvan strategische ruimtelijke reserveringen door het rijk procedureel en planologisch worden verankerd. Om dit mogelijk te maken wordt luchthavenontwikkeling in samenhang afgewogen met gerelateerde ruimtelijke besluitvorming (met name OV-SAAL, de woningbouwopgave Almere en Randstad 2040 voor zowel de locaties Schiphol en Lelystad, maar ook bijvoorbeeld ACT, parallelstructuur A4, IJmeer/Markermeer, gebiedsuitwerking Haarlemmermeer, Ontwikkelingsvisie voor de A2-zone en Brainport Eindhoven).

De planning is om de structuurvisie eind 2009 op te leveren. Na oplevering van de structuurvisie wordt, afhankelijk van de uitkomst, het voorkeursalternatief gedetailleerd uitgewerkt en wordt een realisatiebesluit voorbereid.

Tot slot

Het bijgevoegde plan van aanpak voert het kabinetsbesluit over de lange termijnverkenning uit. Het is het startpunt voor de structuurvisie en geeft aan wat er in de structuurvisie wordt uitgewerkt (welke hoofdalternatieven en varianten), hoe dat gebeurt, wanneer en met/door wie. Het opleveren van het plan van aanpak markeert de formele start van de werkzaamheden ten behoeve van de structuurvisie. In het vervolg van de procedure wil ik op relevante momenten met uw Kamer in overleg treden. In het plan van aanpak heb ik die momenten aangegeven.

2. Parallele Kaagbaan

De ruimtelijke reservering parallelle Kaagbaan ligt in lijn met de structuurvisie Schiphol. In dat licht beoog ik ook alle mogelijkheden open te houden om een zorgvuldige afweging te maken voor de toekomst van de luchthaven Schiphol. Tegelijkertijd hecht ik er grote waarde aan duidelijkheid en zekerheid te bieden voor de Schipholregio. Met het vervallen van de streekplanreservering heeft het rijk de actieve toetsingsrol, zoals de provincie deze vervulde tot 1 april 2008, overgenomen. Ik heb u daarover per brief d.d. 1 april 2008 over bericht.

Zoals u weet is per 1 juli 2008 de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) van kracht. In dat licht heeft het rijk de ruimtelijke reservering van de parallelle Kaagbaan beschouwd en daarbij als uitgangspunt gesteld dat de reservering niet verder gaat dan strikt noodzakelijk is om te voorkomen

dat ruimtelijke ontwikkelingen in de regio onnodig worden gefrustreerd. In navolging van de beantwoording van de gestelde vragen door het kamerlid Roemer wil ik u met de bijgevoegde brief daar nader over informeren.

Ik ga ervan uit, dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

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