

Vergaderjaar 2017–2018

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 513**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juli 2018

Bij brief van 14 september 2017 is uw Kamer geïnformeerd over de start van een traject om te komen tot besluitvorming over de toekomst van Eindhoven Airport na 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 396). Mede namens de Staatssecretaris van Defensie informeer ik uw Kamer over de stand van zaken van dit traject.

*Aanleiding*

De aanleiding voor het traject is het aflopen van de huidige vergunning voor civiel medegebruik voor Eindhoven Airport per 31 december 2019. Voor het gebruik van de vliegbasis Eindhoven zal met ingang van 1 januari 2020 een nieuwe medegebruiksvergunning aan Eindhoven Airport moeten worden afgegeven, ongeacht de keuze over een eventuele verdere ontwikkeling. De voorbereiding voor een nieuwe medegebruiksvergunning zal in het voorjaar van 2019 worden gestart. In het kader van de toekomst van Eindhoven Airport na 2019 kan tevens een wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven aan de orde zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval als in de toekomst besloten zou worden tot (een beperkte) uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen. Op basis van het huidige luchthavenbesluit zijn gezien de civiele geluidsruimte maximaal 43.000 vliegtuigbewegingen met civiel verkeer mogelijk. Dit aantal is ook het maximum dat voor 2019 is vergund en zal naar verwachting ook in dat jaar worden bereikt. Gezien de looptijd van een aanpassing van het luchthavenbesluit was het van belang de discussies hieromtrent te starten. Ook vanuit de regio is het verzoek gedaan om een dergelijk traject in gang te zetten.

*Analysefase*

Onder regie van mijn ministerie zijn het Rijk (de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Defensie), regio (provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven en de randgemeenten vertegenwoordigd door de

gemeente Best) en Eindhoven Airport gezamenlijk een traject gestart om stapsgewijs te komen tot een toekomstperspectief voor de luchthaven na 2019. Er is gestart met een eerste analyse (een vooronderzoek) van belangrijke aspecten rond de luchthaven. Doel daarvan is te komen tot een gezamenlijke feitenbasis, waarbij het zichtjaar 2030 is. Er is aan de hand van een viertal hypothetische scenario's geschetst wat de impact en mogelijke aandachtspunten en knelpunten zijn op het gebied van leefbaarheid, milieu en duurzaamheid, de landzijdige bereikbaarheid, de luchthaven infrastructuur en het luchtruim. Tevens is de economische betekenis van een eventueel verdere ontwikkeling van de luchthaven voor de regio uitgewerkt. Dit vooronderzoek betreft geen uitputtend onderzoek, en de onderzochte scenario's zijn geen beleidsopties op basis waarvan besluitvorming zal plaatsvinden. Wel vormt het uitgevoerde vooronderzoek de input voor het vervolgproces. Naar verwachting zal de analysefase binnen enkele weken zijn afgerond. De uitgevoerde onderzoeken zullen daarna worden geplaatst op de website van de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport ([www.samenopdehoogte.nl](http://www.samenopdehoogte.nl)).

*Vervolgfase: «Proefcasus Eindhoven Airport»*

De besluitvorming voor de langere termijn (tot 2030) wil het Rijk koppelen aan de totstandkoming van de Luchtvaartnota en de herindeling van het luchtruim. Voor de korte termijn (tot 2024) hebben Rijk en regio in de afgelopen week besloten om de toekomstige besluitvorming over de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport aan te grijpen voor het uitvoeren van een «proefcasus» om concreet invulling te kunnen geven aan de transitie naar een slimmere en duurzamere, en meer op kwaliteit gestuurde luchtvaart- en luchthavenontwikkeling. Inzet is om de «proefcasus Eindhoven Airport» ondersteunend te laten zijn voor de totstandkoming (en implementatie) van de Luchtvaartnota. Hierdoor kunnen korte en lange termijn met elkaar verbonden worden.

De proefcasus moet in beeld brengen hoe een toekomstbestendige duurzame luchthaven kan worden ontwikkeld, die een economische meerwaarde heeft voor de regio en waarbij ook wordt gezorgd voor een betere leefomgeving en luchtkwaliteit. Zodoende moet duidelijk worden of een verdere kwalitatieve ontwikkeling op kortere en langere termijn gewenst en haalbaar is, en zo ja op welke wijze. De proefcasus zal bestaan uit vier dimensies: kwaliteit van de leefomgeving, kwaliteit van de luchthaven, kwaliteit van de participatie en tot slot kwaliteit van de gebiedsontwikkeling. Een mogelijke (beperkte) groei van de burgerluchtvaart in de periode tot 2024 is één van de ontwerpvariabelen in de ontwerpopgave, maar vormt hiervoor géén uitgangspunt. De proefcasus zal waar mogelijk ook betrekking hebben op de militaire luchtvaart. Het traject mag echter geen belemmering vormen voor de uitvoering van militaire taken. Een eventuele groei mag de benodigde ruimte voor militaire operaties op de vliegbasis niet in de weg zitten, en het proces van de herziening van het Nederlandse luchtruim niet doorkruisen.

Pas aan het einde van de proefcasus wordt besloten over de verdere ontwikkeling van de luchthaven. Indien nodig volgt daarna een formeel besluitvormingsproces (met stappen als het opstellen van een Milieueffectrapport en de procedure tot wijziging van het Luchthavenbesluit). De proefcasus komt niet in de plaats van een formeel besluitvormingstraject. De casus moet zorgen voor een steviger, en meer gedragen fundament en voorbereiding hiervoor.

Ik vind het van belang dat de voorbereiding van de besluitvorming over de toekomst van Eindhoven Airport zorgvuldig gebeurt en met betrokkenheid van de omgeving en andere belanghebbende partijen. Een

«proefcasus» Eindhoven Airport kan alleen slagen als sprake is van een brede deelname en actieve betrokkenheid van een diversiteit aan partijen uit de regio. De regio wordt uitgenodigd concrete maatregelen aan te dragen op het gebied van leefbaarheid en innovatie, en mee te denken over mogelijkheden en instrumenten om op langere termijn meer gericht te kunnen sturen op een slimmere en duurzamere ontwikkeling van de luchtvaart en de luchthaven. Hierbij kan onder andere worden voortgebouwd op de inspanningen en resultaten van de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport.

#### *Proces*

De komende maanden zullen worden gebruikt om in een plan van aanpak concreet te maken hoe het traject van de proefcasus qua inhoud en proces zal worden vormgegeven. Zo zal onder andere duidelijk worden aan welke procedurele voorwaarden de proefcasus moet voldoen, uit welke onderwerpen ze zal bestaan, en hoe betrokkenheid van de omgeving wordt geborgd. Er zal na de zomer een bijeenkomst worden georganiseerd om de regio in de gelegenheid te stellen om te reageren op een ontwerp van een plan van aanpak. Daarbij zullen ook de resultaten van de in het kader van de analysefase uitgevoerde onderzoeken worden gepresenteerd. Naar verwachting zal eind september van dit jaar gestart worden met de «proefcasus» en deze zal circa 6 maanden duren. Een onafhankelijke verkenner zal worden gevraagd voor het opstellen van het plan van aanpak en om het proces te begeleiden.

Uw Kamer zal ik na de zomer informeren over de naam van de verkenner en de voortgang van het traject.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga