

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

22 oktober 2003

2

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGL/03.U01969

Onderwerp

Projectbeschrijving Mainport Schiphol

Geachte voorzitter,

Zoals toegezegd in het Algemeen Overleg over KLM/Air France op 2 oktober 2003 ontvangt u hierbij ter voorbereiding van het AO Schiphol op 28 oktober 2003 de beschrijving van het project Mainport Schiphol van Verkeer en Waterstaat (zie bijlage I). Bij brief van 26 mei 2003 heb ik u geïnformeerd over de voorgenomen beleidsontwikkeling ten aanzien van de blijvende inpassing van de mainport Schiphol in de Randstad. Daartoe is een nieuw project Mainport Schiphol gestart waarin in kaart wordt gebracht wat de impact is van de relevante ontwikkelingen op het gebied van luchtvaart, luchtruim, luchthaven, bereikbaarheid en ruimtelijk- en sociaal-economische aspecten op de mainport en haar omgeving, met een doorkijk naar 2030/2040. Onderzocht wordt hoe geanticipeerd kan worden op de toekomst en op welke wijze dit ingebracht kan worden in lopende beleidsprocessen voor de ontwikkeling van de noordelijke Randstad, inclusief de Mainport. V&W werkt hiervoor nauw samen met EZ en VROM en zal zorgdragen voor de verankering van de blijvende inpassing van Mainport Schiphol in de Randstad in de rijksnota's Nota Ruimte en Nota Mobiliteit.

Op 30 september 2003 heb ik u per brief geïnformeerd over het standpunt van de staat inzake de fusie tussen KLM en Air France. Hierin is aangegeven dat één van de voorwaarden van de staat is dat de positie van de Mainport Schiphol de komende jaren blijft behouden in termen van netwerkqualiteit.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

Op de middellange termijn kan een nieuwe rolverdeling tussen de Parijse luchthavens en Schiphol aan de orde komen. Deze ontwikkeling en de mogelijke consequenties ervan worden nader verkend in het project Mainport Schiphol.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs. M.H. Schltz van Haegen

## Bijlage I

### Beschrijving project Mainport Schiphol

#### Project Mainport Schiphol

Met de ingebruikname van de polderbaan is een nieuwe fase in het gebruik van de luchthaven Schiphol aangebroken. Bij brief van 26 mei 2003 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd over de voorgenomen beleidsontwikkeling ten aanzien van de inpassing van de mainport Schiphol in de Randstad (dit n.a.v. het beëindigen van het programma Flyland).

In het nieuwe beleidstraject Mainport Schiphol wordt in kaart gebracht wat de impact is van de ontwikkelingen op het gebied van ruimte- en sociaal-economische aspecten, de (culturele) maatschappelijke ontwikkelingen, de toenemende samenwerking tussen de luchtvaartmaatschappijen, (het Europese)luchtruim, luchthaven, bereikbaarheid op de mainport en haar omgeving. Dit alles met een doorkijk naar 2030/2040. Ook wordt onderzocht hoe geanticipeerd kan worden op de toekomst en op welke wijze dit ingebracht kan worden in lopende beleidsprocessen voor de ontwikkeling van de noordelijke Randstad, inclusief de mainport. V&W zal hiervoor nauw samenwerken met EZ, VROM, en met de regionale gemeentelijke en provinciale partners, alsmede met het bedrijfsleven. Een actieve communicatie met belanghebbenden (van consument, tot wetenschapper en werknemer/gever) maakt onderdeel uit van het traject.

#### Mainport Schiphol: meer dan een luchthaven

De mainport Schiphol is het gebied met een grote synergie tussen de internationale luchthaven Schiphol en het internationaal grootstedelijk vestigingsmilieu daaromheen. Het is een belangrijke peiler onder de internationale concurrentiepositie van de Randstad. In dit verband is het van belang onderscheid te maken tussen het beleid voor de luchtvaart sec

(luchthaven en luchtvaartmaatschappijen) en het beleid voor de mainport in haar ruimtelijke sociaal economische omgeving.

Het mainportconcept is gericht op het vasthouden van het competitieve voordeel van de luchthaven en het bijbehorende internationale vestigingsklimaat ten opzichte van andere grootstedelijke regio's in Noordwest-Europa.

Het beleid voor de mainport Schiphol heeft een brede reikwijdte. De luchthaven Schiphol, die in Europa tot de vier grootste luchthavens behoort, is een belangrijke peiler onder de internationale concurrentiepositie en de economische ontwikkeling van de Randstad in het algemeen en de Noordelijke Randstad in het bijzonder. Een goede internationale bereikbaarheid wordt van grote economische strategische betekenis geacht voor ons land.

Beleid voor de luchthaven Schiphol: de overheid stelt duidelijke en hanteerbare randvoorwaarden en grenzen voor milieu en veiligheid en handhaaft deze. Schiphol kan als bedrijf binnen die wettelijk vastgelegde grenzen beheerst groeien.

### **Essentiële voorwaarden voor de mainportontwikkeling en actuele ontwikkelingen daarin:**

Het succes van de mainport Schiphol wordt gemaakt door een aantal onderling samenhangende factoren. Deze zijn samen te vatten als een goede internationale bereikbaarheid en een hoogwaardig vestigingsmilieu. Het gaat hierbij dus ook om andere dan luchtvaartaspecten, zoals internationale treinverbindingen, culturele voorzieningen, woonklimaat, belastingklimaat, recreatie, wonen, etc.

Een goede internationale bereikbaarheid vraagt om te beginnen om een sterke homecarrier en een goede netwerkqualiteit (veel bestemmingen in hoge frequentie) vanaf Schiphol. Actuele ontwikkelingen op dit gebied zijn de fusie KLM-Air France, een sowieso turbulente luchtvaartmarkt, nieuwe netwerkconcepten (point-point vliegen) en de opkomst van low cost maatschappijen. Verder moet de luchthaven Schiphol uitgerust zijn met adequate baancapaciteit, pieropstelplaatsen en terminalcapaciteit. Deze moeten bezien worden in relatie tot de mogelijkheden van andere luchthavens in Noordwest Europa (o.m. rond Parijs gegeven de fusie KLM-Air France) en de regionale luchthavens in Nederland. Ook de bereikbaarheid door de lucht als over de weg en het spoor moet goed zijn. Actueel op dit vlak is de verkeersdruk in de Noordelijke Randstad en de druk op de internationale verbindingen van en naar de Randstad. Ook spelen capaciteitsknelpunten in het Europese luchtruim en daarom worden die binnen het concept van het Single European Sky opgepakt.

Een hoogwaardig internationaal vestigingsklimaat vraagt ook om een gunstige (regionale) arbeidsmarkt, voldoende bedrijventerreinen in de directe omgeving, een goed woonmilieu en goede culturele voorzieningen. Actueel is de toenemende concurrentie van andere regio's in Noordwest-Europa voor de vestiging van internationale bedrijvigheid.

### **Samenwerking**

Het mainportproject is in eerste instantie vanuit VenW opgestart, maar wordt in samenwerking met de ministeries van EZ en VROM ter hand genomen. Ook Schiphol, de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer willen graag nauwe betrokkenheid bij dit project.

### **Producten**

Het project Mainport Schiphol levert op:

- een probleemanalyse
- een samenhangende visie daarop met mogelijke sturingsmaatregelen
- een uitvoeringsagenda

De probleemanalyse richt zich op:

- Luchtvaart: een analyse van de maatschappelijke en culturele trends van morgen en de betekenis van vervoer door de lucht daardoor; een analyse van de positie van de Nederlandse Luchtvaartmaatschappijen in het internationale krachtenveld en van de impact die de fusie KLM – Air France zal kunnen hebben op de mainport en zijn omgeving
- Ruimtelijke-economie: een (nadere) analyse van de verwevenheid tussen luchtvaart, luchthaven en (indirecte) werkgelegenheid, van effecten van trends in de luchtvaart op de economische functie van de mainport, een vergelijkende analyse van het internationaal vestigingsmilieu van de mainport, in relatie tot

andere luchthavenregio's en ruimtelijke inpassingmogelijkheden van toekomstige luchthavenvarianten

- Luchthaven: een analyse van de internationale omgeving waarin Schiphol moet concurreren met andere grote luchthavens
- Bereikbaarheid: een analyse van knelpunten en maatregelen die de landzijdige bereikbaarheid van de mainport en de luchthaven op middellange termijn garanderen. Luchtruim: een analyse van het gebruik en indeling van het (inter)nationale luchtruim ten einde Schiphol optimaal bereikbaar te houden

Het project heeft een looptijd tot 2006. In dat jaar is verdere besluitvorming over Schiphol aan de orde onder andere op grond van de evaluatie van de Schipholwet en eventuele voorstellen van de sector voor aanpassing van het banenstelsel van Schiphol.

**Plan van Aanpak  
Mainport Schiphol**

**Versie 16 oktober 2003, Tweede Kamer**

## **Inhoudsopgave**

### 1 Inleiding

#### 1.1 Aanleiding

#### 2.1 Leeswijzer

### 2 Probleemstelling

#### 2.1 Definitie mainport Schiphol

#### 2.2 Overheidsbeleid voor de mainport Schiphol

#### 2.3 Probleembeschrijving

#### 2.4 Probleemdefinitie

### 3 Projectopdracht

#### 3.1 Opdrachtgever

#### 3.2 Projectresultaat

#### 3.3 Rol van de rijksoverheid

#### 3.4 Opdrachtformulering

#### 3.5 Karakter van het project

#### 3.6 Looptijd en fasering

#### 3.7 Relatie met andere beleids- en kennistrjecten

### 4 Projectaanpak

#### 4.1 Organisatie

#### 4.2 Communicatie

#### 4.3 Financiën

#### 4.4 Juridische aspecten

Bijlage 1 – Kennis- en informatiebronnen

Bijlage 2 – Geïdentificeerde kennisleemten

Bijlage 3 – Projectorganisatie

Bijlage 4 – Fasering en uitwerking deelprojecten



## 1 INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

Eind 1999 heeft het Kabinet in de nota TNL besloten om een meerjarig onderzoeksprogramma voor een luchthaven in zee te starten. In dit verband is onderzoeksprogramma Flyland in 2000 van start gegaan. In 2003 is echter geconstateerd dat recente ontwikkelingen in de luchtvaart, zoals fusies en allianties tussen luchtvaartmaatschappijen en de groeiende concurrentie met luchthavens in het vangstgebied van Schiphol, van dien aard zijn dat een pas op de plaats gerechtvaardigd is. In dit verband zal een eventueel eiland in zee op een veel later tijdstip aan de orde zijn dan was voorzien (2040 in plaats van 2020). Om deze reden is het onderzoeksprogramma Flyland beëindigd. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft de Tweede Kamer hierover geïnformeerd en tevens gesteld dat nu beleidsontwikkeling voor de blijvende inpassing van de mainport Schiphol in de Randstad nodig is<sup>1</sup>.

Vooralsnog heeft V&W hiertoe het voortouw genomen. In een nieuw project Mainport Schiphol wordt in kaart gebracht wat de impact is van ontwikkelingen op het gebied van luchtvaart, luchtruim, luchthaven, bereikbaarheid en ruimtelijke economie op de mainport en haar omgeving. In dit kader wordt onderzocht hoe geanticipeerd kan worden op de toekomst en op welke wijze dit ingebracht kan worden in lopende beleidsprocessen voor de ontwikkeling van de noordelijke Randstad, inclusief de mainport. V&W zal hierbij met de meest betrokken partijen in overleg treden.

Naast het project Mainport Schiphol is onlangs ook het project Monitoring, Evaluatie en Implementatie Schiphol (MEIS) van start gegaan. Dit project betreft voornamelijk de korte termijn en heeft als centraal thema het (terug)winnen van draagvlak voor beleid, bij alle betrokkenen. De belangrijkste onderdelen van dit project zijn: de procedurele afronding van de geluidsisolatie van woningen, de evaluatie van het beleid in 2005 - 2006, de implementatie van het nieuwe beleid in de omliggende gemeenten, de inzet van geluidsmetingen (Commissie Deskundigen Vliegtuigeluid), de start van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS).

### 1.2 Leeswijzer

Dit document betreft het project Mainport Schiphol en het beschrijft hoe gewerkt zal worden aan de beleidsontwikkeling voor de blijvende inpassing van de mainport Schiphol in de Randstad.

Hoofdstuk 2 beschrijft de probleemstelling aan de hand van onder andere een definitie van het begrip "mainport Schiphol" en het overheidsbeleid hiervoor. De projectopdracht is aan de orde in hoofdstuk 3. De opdrachtgever, de rol van de rijksoverheid, de opdrachtformulering en het karakter, het projectresultaat, de planning en de relatie met andere beleidstrajecten worden in dit verband behandeld. Hoofdstuk 4 (projectaanpak) beschrijft de organisatie, communicatie, financiën, politiek-bestuurlijke en juridische aspecten en de wijze waarop de voortgang en de kwaliteit van het project worden bewaakt. De

<sup>1</sup> Bij brief van 26 mei 2003 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2002–2003, 26 959, nr. 33).

bijlagen bevatten een overzicht van kennis- en informatiebronnen, geïdentificeerde kennisleemten, projectorganisatie en tenslotte een uitwerking en fasering van de deelprojecten.

## 2 PROBLEEMSTELLING

### 2.1 Definitie mainport Schiphol

Het begrip mainport Schiphol kent verschillende definities. Gemeenschappelijke elementen in die definities zijn: *internationale luchthaven* en *de economische uitstraling daarvan*. In essentie is de mainport Schiphol het gebied met een grote economische synergie tussen de internationale luchthaven Schiphol en het internationaal grootstedelijk vestigingsmilieu daaromheen. Anders geformuleerd: *de mainport Schiphol is het grootstedelijk gebied dat functioneert als essentiële draaischijf tussen de internationale netwerken van personen-, goederen- en informatiestromen en onze nationale netwerken, mede omdat in dat gebied de centrale luchthaven in Europa voor tenminste een sterke Europese luchtvaartmaatschappij (al dan niet als partner in een fusie of alliantie) is gelegen.*

De mainport Schiphol is een van de bepalende condities voor de internationale concurrentiepositie van de Randstad.

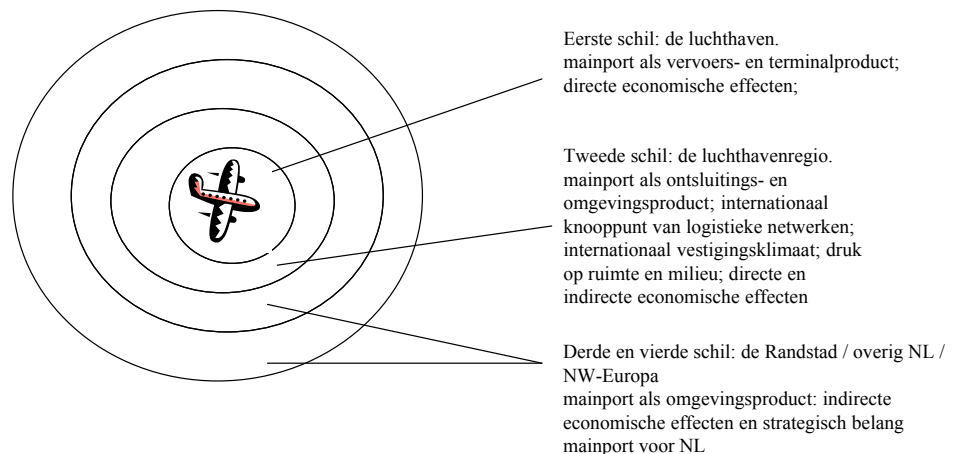
De mainport Schiphol kenmerkt zich door:

1. Hoogwaardig bereikbaarheid: de landzijdige bereikbaarheid via weg en spoor en de luchtzijdige bereikbaarheid
2. Een hoogwaardige luchthaven: de afhandeling van passagiers en vracht (eerste linie)
3. Hoogwaardige luchtvaart-aspecten: het aantal bestemmingen en de frequenties waarmee die bestemmingen worden aangevlogen
4. Een hoogwaardige omgeving: de nabijheid van bedrijfslocaties en een internationaal vestigingsklimaat, alsmede een goed woon- en leefklimaat. De keerzijde van de groei zijn beperkingen die voortvloeien vanuit milieu en veiligheid. Die zijn van invloed op het woon- en leefklimaat.

De uitstralingseffecten van de mainport Schiphol strekken zich tot voorbij de landsgrenzen uit en zijn op verschillende schaalniveaus aan te geven:

- Eerste schil: de luchthaven. Het gaat hier om de mainportfunctie die primair te maken heeft met de vervoers- en transferfunctie in relatie tot de luchtvaartmaatschappijen in combinatie met de directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de (lucht)haven.
- Tweede schil: de luchthavenregio. Het gaat hier om de mainportfunctie als knooppunt van verschillende (intermodale) logistieke netwerken, verweven met een grootstedelijk internationaal vestigingsmilieu. Dit grootstedelijk gebied kent een hoge bevolkingsconcentratie (Amsterdam en omgeving) en een grote druk op de ruimte en het milieu.
- Derde schil: de Randstad c.q. Deltametropool. Het gaat hier om de indirecte werkgelegenheid van de mainport en de betekenis voor de internationale concurrentiepositie van de Randstad.;
- Vierde schil: Nederland. Het gaat hier om de toegevoegde waarde van de mainport voor de rest van Nederland en het strategisch belang van de mainport voor de Nederlandse economie binnen de context van Noordwest Europa.

Door de typering en schaalniveaus van de mainport Schiphol samen te nemen is het mogelijk de functies en uitstralingseffecten van de mainport ruimtelijk te duiden (figuur 1).



**Figuur 1 - Functies en uitstralingseffecten van de mainport Schiphol**

## 2.2 Overheidsbeleid voor de mainport Schiphol

De ontwikkeling van de mainport Schiphol is het domein van een groot aantal partijen. Ook de rijksoverheid ziet voor zichzelf een rol, zo blijkt uit het rijksbeleid op het gebied van vervoer, economie en ruimte.

In het kabinetsbesluit "Toekomst van de nationale luchthaven" (december 1999) en de wijziging van de Wet Luchtvaart heeft het kabinet haar beleid voor de luchthaven Schiphol vastgelegd. Het beleid ten aanzien van de luchthaven Schiphol is gericht op het accommoderen van duurzame groei en behoud van de positie in het internationale luchtverkeer, met inachtneming van de grenzen die met het oog op de veiligheid en het milieu noodzakelijk zijn, teneinde een duurzame balans te bewaren tussen het gebruik van de luchthaven en de kwaliteit van het leefmilieu. Uitgangspunt daarbij is een heldere verdeling van verantwoordelijkheden. De overheid stelt duidelijke en hanteerbare randvoorwaarden en grenzen voor milieu en veiligheid en handhaaft deze. De

luchtvaartsector kan binnen die wettelijk vastgelegde grenzen de ontwikkeling van de mainport als luchtvaart- en luchthavenproduct vormgeven.

Het concept mainport Schiphol heeft een bredere reikwijdte. De luchthaven Schiphol, die in Europa bij de vier grootste luchthavens hoort, draagt bij aan de economische ontwikkeling van de Randstad. Een beheerste groei van de luchtvaart wordt daarom van grote strategische en economische betekenis geacht voor ons land. De overheidsvisie op Schiphol beperkt zich niet tot de rol van luchthavenprovider, maar strekt zich uit tot het concept van de mainport Schiphol als de economische motor in brede zin. De scope beperkt zich derhalve niet tot de mainport als met luchtvaart en luchthaven-aspecten, maar richt zich ook op de mainport met bereikbaarheids- en omgevingsaspecten.

Het mainport-concept is gericht op het vasthouden van het competitieve voordeel van de luchthaven ten opzichte van andere luchthavens in Noordwest-Europa. Het ruimtelijk beleid draagt bij aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. Dit betekent dat het rijk in het ruimtelijk beleid aanstuurt op aansluiting bij het zich verder ontwikkelende en integrerende Europese netwerk van fysieke en digitale verbindingen, waarbij de Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol als mainport van belang zijn. In samenhang hiermee gaat het om versterking van de steden en de stedelijke netwerken. Schiphol wordt aangemerkt als toplocatie. Het gaat dan om knooppunten van vervoerssystemen in het stedelijke netwerk. Belangrijk is voor Schiphol het instandhouden van de positie in de internationale vervoersnetwerken. De kansen die Schiphol biedt voor de wisselwerking tussen de luchthaven en vestigingsplaatsfactoren moeten ook in de toekomst maximaal benut worden, zo vinden we terug in de rijksnota's op het gebied van vervoer, ruimte, en economie: (Nota Mobiliteit, Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid, Nota Ruimte, Nota Ruimtelijk Economisch beleid en Gebiedsgerichte Economische Perspectieven). Het gaat daarbij om luchtzijdige bereikbaarheid, landzijdige bereikbaarheid en vestigingsklimaat. Dit beleid is vooral nodig om de blijvende bijdrage van de mainport aan de economie in de Randstad te waarborgen (referentiekader Luchtvaart, visie VenW juni 2003)

Essentiële voorwaarden voor de mainportontwikkeling zijn:

- een sterke homecarrier (de Skyteam alliantie) en een goede netwerkqualiteit (luchtvaart)
- voldoende baancapaciteit, pieropstelplaatsen en terminalcapaciteit (luchthaven)
- een goede ontsluiting (bereikbaarheid)
- een goed regionaal vestigingsklimaat (daartoe wordt ook het belastingklimaat gerekend), een gunstige regionale arbeidsmarkt en voldoende bedrijventerreinen in de directe omgeving en een goed woon en leefklimaat (omgeving)

In het licht van actuele ontwikkelingen en lange termijn trends is het de vraag of het mainportconcept relevant blijft of bijstelling (versterking?) behoeft. De vraag is ook of de huidige mainportstrategie en het mainportbeleid nog actueel is. In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op die ontwikkelingen en trends.

### **2.3 Probleembeschrijving**

Naar de huidige inzichten wordt verondersteld dat in de Randstad in ieder geval de komende decennia sprake zal zijn van een grote luchthaven. Er zijn een aantal actuele ontwikkelingen gaande die de toekomst van de luchthaven in haar omgeving en de toegevoegde waarde van de luchthaven voor haar omgeving sterk kunnen beïnvloeden:

1. Bereikbaarheid (landzijdig en capaciteit van het luchtruim)
2. Luchthaven: uitbreidingsplannen
3. Luchtvaart: enerzijds maatschappelijke en culturele trends, anderzijds marktontwikkelingen
4. Omgeving: motor voor de economie en druk op ruimte en milieu

Deze ontwikkelingen vragen om extra regie van de overheid door een zorgvuldige afstemming van belangen, met het oog op een versterking van de mainport. Een toelichting:

#### *Luchtvaart: veranderende maatschappij*

Luchtvaart brengt mensen in beweging. Letterlijk en figuurlijk. Luchtvervoer voorziet in de behoefte van mensen om zich in korte tijd, over grote afstand te verplaatsen. Het vliegtuig als vervoermiddel is een onderdeel van onze moderne maatschappij. Luchtvaart roept ook emoties op. Vliegen is weliswaar meer en meer iets gewoons aan het worden, maar heeft voor velen zijn aloude glamour nog niet verloren. Luchtvaart betekent ook overlast en ergernis.

De maatschappij verandert snel. Welke maatschappelijke en culturele trends kunnen we komende decennia verwachten en hoe zal de maatschappelijke betekenis van het verschijnsel luchtvaart zich als gevolg daarvan kunnen gaan ontwikkelen? Wil de consument meer, vaker, verder en anders vliegen of juist niet? Kan met technologische vooruitgang de kritische burger tegemoet worden getreden, of zal dat niet afdoende zijn? Inzicht in deze vraagstukken is van belang om komende beleidskeuzen voor de luchtvaart af te stemmen op mogelijke toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen.

#### *Luchtvaart: een turbulente markt*

Nederland heeft een vooraanstaande positie in de luchtvaart, aanzienlijk groter dan op grond van haar inwoneraantal verwacht zou mogen worden. Deze vooraanstaande positie heeft Nederland onder meer te danken aan een mondiale en relatief sterke luchtvaartmaatschappij (de KLM), een internationale hooggewaardeerde luchthaven (Schiphol), een internationaal erkende en gekwalificeerde luchtverkeersleiding (LVNL), een lucht- en ruimtevaartlaboratorium (NLR) en een aantal bedrijven in de lucht- en ruimtevaartsector van internationale statuur.

Tot voor kort maakte de luchtvaartsector in Nederland een gestage en gelijkmatige groei door. Orderingsvraagstukken (onder meer in de projecten TNLI, ONL en Flyland) richtten zich vooral op het accommoderen van de gestage groei. Er zijn redenen te veronderstellen dat deze "eenvoudige" relatie aan het veranderen is en veel complexer wordt. Achter de waas van conjuncturele ontwikkelingen in de luchtvaartmarkt sinds 2001 tekenen zich een aantal structurele ontwikkelingen af waarvan de effecten nog onzeker zijn. De vraag naar luchtvervoer is sterk in beweging. De terugval in vraag naar luchtvervoer als gevolg van conjuncturele factoren is van tijdelijke aard. Structureel zal de vraag naar luchtvervoer blijven

stijgen.

Nu de KLM als gevolg van de fusie met Air France onderdeel gaat uitmaken van de Skyteam alliantie met daarin Air France als grootste Europese luchtvaartmaatschappij, zal op termijn in de hub-operatie een rolverdeling tussen Schiphol en de Parijse luchthavens gevonden gaan worden. De invloed die deze ontwikkelingen op termijn hebben op de netwerkqualiteit van de mainport Schiphol (bestemmingen en frequenties) en daarmee op de bereikbaarheid van Nederland door de lucht is onzeker.

Ook in de aard van het luchtvervoer is veel aan het veranderen. Naast het vertrouwde concept van *hub and spoke* netwerken zien we het *point to point* vliegen sterk opkomen. Het zijn met name de *low cost* maatschappijen die zich hierin profileren. Deze maatschappijen ontwikkelen op dit moment zich sterk op regionale luchthavens en lijken dat vooral sterk in het nabije buitenland te doen, aan de randen van het *catchment area* van Schiphol. Hoe deze ontwikkeling zich doorzet en wat dit betekent voor de mainport, is onzeker.

*Luchthaven: het volgende ontwikkelstadium*

Nu de realisatie van het vijfbanenstelsel een feit is, kijkt de luchthaven verder naar haar toekomstige ontwikkeling, gegeven de voortgaande groei van de vraag naar luchtvervoer die wordt verwacht.

Alleen al de actuele druk op het catchment area van Schiphol en de onzekere effecten van de fusie KLM-Air France betekent op dit moment dat we op middellange termijn zowel rekening moeten houden met een situatie waarin de omvang van het luchtverkeer via Schiphol afneemt, als voor een situatie van groei, waarbij een aanpassing van het banenstelsel nodig is om de capaciteit van de luchthaven te vergroten.

*Bereikbaarheid: landzijdige bereikbaarheid onder druk*

De landzijdige bereikbaarheid van de Mainport Schiphol als logistiek en economisch knooppunt staat onder druk. Punten van zorg zijn het toenemend aantal files in en rond de luchthavenregio, en de late en beperkte aansluiting op het Europese HSL netwerk, vergeleken met omliggende landen.

Het catchment area van de nationale luchthaven wordt o.a. bepaald door het gemak waarmee passagiers en vracht de luchthaven over land kunnen bereiken via verschillende vervoersmodaliteiten (snelweg, HSL). Deze aanvoer staat onder druk. Aan de randen van het catchment area, met name in het zuiden en oosten, verliest Schiphol marktaandeel. Als deze ontwikkeling zich doorzet kan dit op den duur ten koste gaan van de netwerkqualiteit van Schiphol en dus van de aantrekkelijkheid van de luchthaven. Zorg voor bereikbaarheid is derhalve een blijvend aandachtspunt in verband met de mainportfunctie. Voor de bereikbaarheid van Schiphol zijn onder meer het gered komen van de

A5, de HSL-Zuid, de aanpak van de A4 corridor, het Nationaal Sleutel Project Zuidas, de ontsluiting van een tweede terminal via OV (noord-zuidlijn, spoor en/of weg) van belang. De rol van de overheid is hier belangrijk. De hoeveelheid middelen die zij beschikbaar stelt voor bereikbaarheid en de prioriteitstelling daarbinnen zijn een bepalende factor.

*Bereikbaarheid: luchtruim en Single Sky*

Met de groei van het luchtverkeer neemt ook de druk op het luchtruim toe. Zonder maatregelen zal de congestie in het luchtruim steeds verder toenemen. Een goede analyse van toekomstige knelpunten in de capaciteit van het luchtruim is van belang. Daarbij hoort de vraag hoe het luchtruim efficiënter benut kan worden. In verband hiermee is een aantal – internationale en nationale - initiatieven ondernomen. In ICAO-verband (uit te werken door Eurocontrol) wordt gekeken naar een andere luchtruimstructuur/klasse-indeling met minder klassen. Het Single European Sky-initiatief van de EU richt zich op dit moment nog met name op het hogere luchtruim, maar het is de bedoeling dat de Europese Commissie in 2006 aan de Raad en het EP een studie voorlegt voor het lagere luchtruim. Op nationaal niveau bekijkt de VenW-Werkgroep redesign luchtruim Nederland het luchtruimgebruik in verband met het gebruik van Schiphol. In deze werkgroep zijn - naast VenW – KLM, Defensie en LVNL vertegenwoordigd. De werkgroep besteedt onder meer aandacht aan de verdeling civiel-militair luchtruim en aan een vereenvoudiging van de routestructuur.

*Omgeving: internationaal vestigingsklimaat en motor voor de Nederlandse economie*

De mainport Schiphol biedt direct en indirect werk aan in totaal meer dan 120.000 mensen. De luchtvaarthaven Schiphol draagt zo'n 2 a 3% bij aan het BNP. De luchthaven genereert veel economische activiteit in de luchthavenregio (Amsterdam en wijde omgeving), denk aan toeleverende bedrijven. Die luchthavenregio trekt vanwege agglomeratie en schaalvoordelen bepaalde clusters van bedrijven (met name opererend in internationale netwerken) naar zich toe. Het samenspel tussen een aantal unieke vestigingsfactoren de aanwezigheid van de luchthaven geeft de mainport een voor economische activiteiten gunstig vestigingsklimaat.

Het mainportconcept is gericht op het vasthouden van het competitieve voordeel van de mainport Schiphol ten opzichte van andere luchthavenregio's in Noordwest-Europa. Dat de luchthaven een grote economische spin-off heeft en een belangrijke bijdrage levert aan het vestigingsklimaat, staat buiten twijfel, maar over de aard en omvang van deze spin-off, met name de voorwaartse indirecte effecten, is nog veel onduidelijk. Wel zijn er aanwijzingen dat de concurrentiepositie van de mainport en van de Randstad als gevolg van de eerder in deze paragraaf genoemde ontwikkelingen onder druk staat. Het te voeren beleid moet een antwoord zijn op de kansen en bedreigingen voor de mainport.

*Omgeving: milieueisen en ruimtedruk*

De luchthavenregio is mainport dankzij de luchtvaart en de luchthaven, maar ondervindt ook de hinder van het vliegverkeer. De (ruimtelijke) inpassing van de luchtvaart in de

maatschappelijke context vraagt een afweging tussen de maatschappelijke lusten van de luchtvaart en de lasten die deze inpassing met zich meebrengt. In de regio rond de luchthaven wonen een groot aantal mensen die hinder ondervinden van het vliegverkeer. Daarnaast leidt een hoge bevolkingsconcentratie tot een overvraag aan schaarse nog beschikbare ruimte. De milieudruk en de ruimtedruk in de luchthavenregio is dan ook groot en laat niet zonder meer verdere ontwikkeling van de luchtvaart en luchthaven toe. Ook is draagvlak voor verdere ontwikkeling van de luchthaven verre van vanzelfsprekend. De huidige regelgeving inzake Schiphol geeft duidelijk de grenzen aan van de aanvaardbare milieubelasting en het veiligheidsniveau. Deze zijn vastgelegd in de uitvoeringsbesluiten van Schiphol. Ieder nieuw besluit moet een beschermingsniveau bieden dat minstens gelijkwaardig is aan het eerste besluit. Om dit realiseren is meer inzicht nodig in de aard en de omvang van hinderbeleving.

De ontwikkeling van de mainport Schiphol vraagt voorts om voldoende beschikbare open ruimte in het gebied om de luchthaven. Dit om de eventueel gewenste groei van de luchthaven en de daar bij horende vrijwaringzone voor de toekomst mogelijk te houden. Aan de andere kant liggen een aantal potentiële toekomstige verstedelijkingslocaties in datzelfde gebied om de luchthaven. In de Nota Ruimte zal dit afwegingsproces zijn beslag moeten krijgen.

#### **2.4 Probleemdefinitie**

De ontwikkelingsmogelijkheden van de Mainport Schiphol zijn afhankelijk van een groot aantal factoren. Zo hangen ontwikkelingen op het gebied van luchtvaart, luchthaven, bereikbaarheid en omgeving onderling nauw samen. Als gevolg van recente en waarschijnlijk structurele trends in de luchtvaartmarkt, kan de positie van de mainport Schiphol op termijn mogelijk veranderen. Los hiervan zijn knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en vestigingsmilieu te onderkennen. Van de rijksoverheid wordt een effectieve regierol gevraagd bij het in kaart brengen van deze ontwikkelingen en het bepalen van de respons daarop. Dit teneinde te kunnen sturen op het stand houden en versterken van de mainport. Het beleid zal een antwoord moeten geven op de door het Kabinet gewenste mainport-kwaliteit.

### **3. PROJECTOPDRACHT**

#### **3.1 Opdrachtgever**

De Staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat is opdrachtgever.

#### **3.2 Projectresultaat**

Het projectresultaat is zicht op de voor de mainport Schiphol cruciale ontwikkelingen op middellange termijn, op de consequenties daarvan en op sturingsmaatregelen die worden genomen.

Het project Mainport Schiphol levert op:

- een probleemanalyse
- een samenhangende visie daarop met mogelijke sturingsmaatregelen
- een uitvoeringsagenda



Een toelichting op deze producten (waarbij de probleemdefinitie in dit plan van aanpak is opgenomen):

*Probleemanalyse: "wat is er aan de hand, en wat betekent dit"*

Een aantal rapporten (ook indirect door participatie in projecten die door derden worden getrokken) waarin de relevante ontwikkelingen en hun effecten zijn beschreven op de deelonderwerpen (overzicht onderzoeksvragen zie bijlage 2). Voorafgaand vind een nadere inventarisatie van relevante kennisleemten plaats.

- Luchtvaart: een analyse van de maatschappelijke en culturele trends van morgen en de betekenis van vervoer door de lucht daardoor; een analyse van de impact die de fusie KLM-Air France en andere alliantievorming op termijn zal kunnen hebben op de mainport en zijn omgeving
- Luchthaven: een analyse van de internationale omgeving waarin Schiphol moet concurreren met andere grote luchthavens
- Bereikbaarheid: een analyse van knelpunten en maatregelen die de landzijdige bereikbaarheid van de mainport en de luchthaven op middellange termijn garanderen. Luchtruim: een analyse van het gebruik en indeling van het (inter)nationale luchtruim en van de ontwikkeling in luchtverkeersleidingstechnieken ten einde Schiphol optimaal bereikbaar te houden voor de luchtvaartmaatschappijen.
- Omgeving: een (nadere) analyse van de verwevenheid tussen luchtvaart, luchthaven en (indirecte) werkgelegenheid, van effecten van trends in de luchtvaart op de economische functie van de mainport, en een vergelijkende analyse van het internationaal vestigingsmilieu van de mainport, in relatie tot andere luchthavenregio's, inpassingsmogelijkheden op het gebied van ruimte en leefmilieu van toekomstige luchthavenvarianten. De uitkomsten van de evaluatie van de Luchtvaartwet (in 2005/2006) zullen hierbij richtinggevend zijn.

*Visie "wat vinden we er van?"*

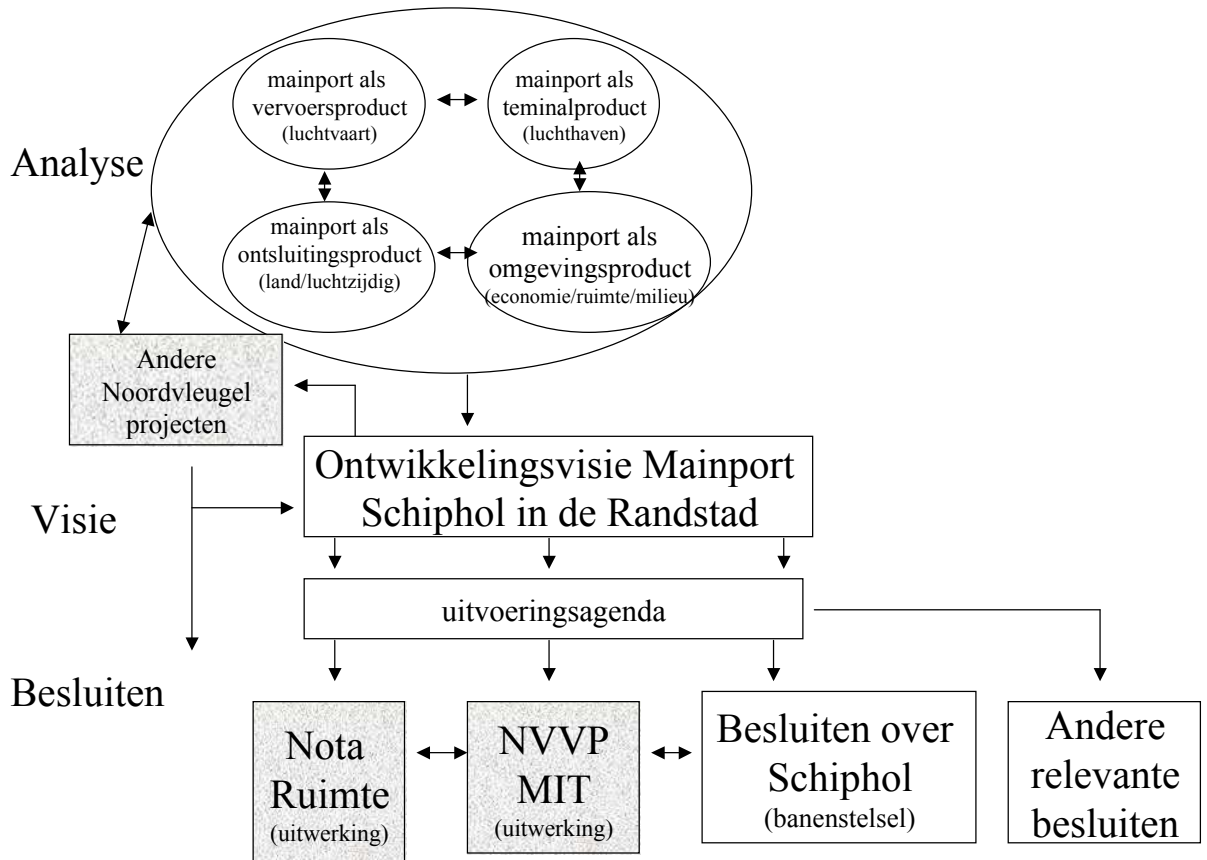
Een rapport waarin de inzet wordt bepaald voor de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol. Onderdelen van deze visie zijn:

- een visie op het belang van een samenhangende ontwikkeling van de mainport Schiphol in de Randstad, de kansen en risico's die zich voordoen, de wijze waarop die ontwikkeling moet plaatsvinden, gegeven de geanalyseerde thema's en de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid.
- de keuzemogelijkheden van de rijksoverheid duiden voor de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven als sleutelonderdeel van de mainport Schiphol.

*Besluitvorming en uitvoering "welke knopen hakken we door"*

De uitvoeringsagenda Mainport Schiphol omvat van rijkszijde:

- Samenhangende bijdragen aan besluitvorming op ruimtelijk, economisch en infrastructureel gebied voor de (Noordvleugel van de) Randstad. Zorgt voor verankering van de mainport in de op korte termijn te nemen belangrijke beslissingen inzake woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en infrastructuur voor de Noordvleugel van de Randstad.
- Een besluit over de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven (inclusief een eventuele aanpassing van het banenstelsel) voorzover passend bij de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid.



Figuur 2 - Schematische weergave van de projectonderdelen

### 3.3 Rol van de rijksoverheid

Het succes van de mainport Schiphol wordt gemaakt door een groot aantal (in belangrijke mate private) partijen. Afhankelijk van het resultaat van de probleemanalyse zijn vier verschillende rollen van de rijksoverheid denkbaar.

- Het verzorgen van de *regie* rond de inbedding van de mainport in de omgeving: het hanteren van ontwikkelingen op het gebied van bereikbaarheid en omgeving.
- Het *stimuleren* van maatregelen die de maatschappelijke meerwaarde van de mainport kunnen versterken.
- Het fungeren als *bevoegd gezag* ten aanzien van voorstellen van de luchtvaartsector voor een verdere capaciteitsuitbreiding op de grond en/of in het luchtruim.
- Het *verankeren* van randvoorwaarden en instrumenten voor de ontwikkeling van de mainport in nationale en internationale besluitvorming.

Om deze rollen te kunnen vervullen is het noodzakelijk de actuele ontwikkelingen die van invloed zijn op het mainportconcept en de mainportstrategie *in kaart te brengen*

### 3.4 Opdrachtformulering

Gezien het bovenstaande houdt de opdracht van het project Mainport Schiphol het volgende in:

- Analyseer (vanuit de rol als rijksoverheid) de belangrijkste knelpunten voor de toekomstige ontwikkeling van de mainport Schiphol, op grond van bestaande kennis of gericht aanvullend onderzoek.
- Benoem aan de hand van de analyse oplossingen voor de gesignaleerde knelpunten (luchthavenconcepten, infrastructuur, internationaal vestigingsklimaat, milieu, verstedelijkingslocaties ruimtereserveringen).
- Identificeer welke oplossingen tot en domein van de rijksoverheid behoren (en welke oplossingen tot het domein van andere partijen).
- Identificeer (beleids)instrumenten om te oplossingen te bereiken en veranker deze in besluitvorming. Benut daarvoor zoveel als mogelijk lopende nationale en internationale beleids- en besluitvormingsprocessen.
- Treed in het verlengde daarvan als beoordelaar (“bevoegd gezag”) voor plannen van de luchthaven tot aanpassing van het banenstelsel.
- Hanteer een effectieve vorm van communicatie met belanghebbende partijen waarin draagvlak voor de ontwikkeling van mainport Schiphol centraal staat.

### 3.5 Karakter van het project

Het project Mainport Schiphol wordt binnen de contouren van de projectopdracht flexibel opgezet. Er wordt actief en kort geschakeld tussen kennisontwikkeling, agendasetting en beleids- en besluitvorming. Aan de hand van verworven inzichten en actuele ontwikkelingen kan het project op deelprodukten worden bijgestuurd. Er wordt zoveel mogelijk ingestoken op lopende beleids- en besluitvormingsprocessen. Er wordt zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van bestaande kennis(ontwikkeling).

### 3.6 Looptijd en fasering

Het project heeft een looptijd tot 2006. In dat jaar is verdere besluitvorming over Schiphol aan de orde: namelijk op grond van de evaluatie van de Schipholwet. Tegen die tijd zullen ook de resultaten van het MER van de luchtvaartsector over de aanpassing van het banenstelsel van Schiphol. Dit betekent dat in 2006, teneinde weloverwogen beleidskeuzes te kunnen maken, helderheid vereist is over vraagstukken die van belang zijn voor de ontwikkeling van de nationale luchthaven, zowel 'luchtzijdig' als 'landzijdig'. Het project kent ruwweg de volgende fasering met dien verstande dat gedurende de gehele looptijd van het project wordt geschakeld tussen analyses, visievorming en besluitvorming:

Fase 1 Voorverkenning ( 2003 ) input in proces Nota Mobiliteit en Nota Ruimte

Fase 2 Nader analyses ontwikkeling mainport ( 2004 ) input in (uitvoerings)proces Nota Mobiliteit en Nota Ruimte

Fase 3 Visie Mainport in de Randstad, (eventueel) MKBA banenstelsel, visie toekomst luchthaven ( 2004 )

Fase 4 Besluiten toekomst luchthaven Schiphol (banenstelsel) mede aan de hand van de evaluatie Schipholwet, actualisering analyses (2005/2006).

Bijlage 4 geeft een uitgewerkte projectplanning

### **3.7 Relatie met andere beleids- en kennistrjecten**

Het project Mainport Schiphol wordt gekoppeld aan de relevante beleids- en kennistrjecten. De exacte wijze waarop en de timing wordt per project nader bepaald. Omwille van de tijdsdruk op de nota Mobiliteit en de Nota Ruimte is daar al gestart met inbreng waar mogelijk.

Beleidstrjecten binnen de rijksoverheid.

- Nota Ruimte (o.m. keuze grote verstedelijkingslocaties)
- Nota Mobiliteit/MIT (bereikbaarheid mainport)
- Project verkenning Haarlemmermeer-Almere

Het project wordt door middel van goed overleg en kennisuitwisseling gekoppeld aan beleidstrjecten van regionale en lokale overheden. Het project benut input van en levert input aan diverse relevante kennisprojecten. Op dit moment worden deze uitgevoerd door

- Connekt
- Het Ruimtelijk Planbureau
- Universiteit Utrecht
- Nederland Distributieland

## **4. PROJECTAANPAK**

### **4.1 Organisatie**

Het project Mainport Schiphol wordt uitgevoerd in een interdepartementale samenwerking tussen de ministeries van V&W, EZ en VROM. Het voortouw voor dit project ligt bij V&W/DGL. EZ en VROM participeren in het project.

Er wordt afgestemd met andere onderdelen van V&W met de regionale overheden, met de luchtvaartsector en met kennisinstellingen. Verschillende partijen kunnen voor verschillende in het project benoemde onderdelen van beleidsontwikkeling en research verantwoordelijk zijn

Het project is als volgt georganiseerd

- De Staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat is opdrachtgever voor het project.
- De verantwoordelijke directeurs van V&W EZ en VROM plegen periodiek overleg over de samenwerking binnen het project en de voortgang.
- Langs de lijn van de stuurgroep Nota Mobiliteit en de regiegroep Nota Ruimte wordt inbreng in het Nota Mobiliteit/MIT en de Nota Ruimte gegeven.
- Een begeleidingsgroep van externe deskundigen die zodanig wordt samengesteld dat verschillende (nieuwe) invalshoeken zijn vertegenwoordigd, adviseert over de inhoud van het project.
- De projectleider zorgt voor de dagelijkse sturing van het project, samen met projectgroepleden van EZ en VROM en draagt zorg voor voortgangsrapportages aan de opdrachtgever via de verantwoordelijk directeur.
- EZ richt zich op de economische aspecten van het mainportbeleid.

- V&W/DGL richt zich op de onderdelen luchtvaart, luchtruim en luchthavenontwikkeling en op het onderdeel bereikbaarheid van het mainportbeleid (dit laatste in samenspraak met V&W/DGP).
- VROM richt zich op de ruimtelijke aspecten van het mainportbeleid. Deze worden zoveel mogelijk langs de lijn van de Nota Ruimte vormgegeven.
- De bereikbaarheid van de mainport voor zoveel als mogelijk langs de lijn van de MIT-verkenning Haarlemmermeer – Almere vorm gegeven.
- De gezamenlijke ministeries stellen de visie mainport Schiphol op. Deze is basis voor standpunten over de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Schiphol.
- Door middel van afstemmingsoverleg, workshops e.d. wordt inbreng vanuit de regio, de luchtvaartsector en de kenniswereld georganiseerd.

De “binnencirkel” van stakeholders bestaat uit de luchthaven Schiphol , de KLM, de LVNL, de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer. Met hen vindt een vast periodiek overleg plaats.

De “buitencirkel” van stakeholders betreft andere partijen uit de luchtvaartsector, andere (CROS) provincies en gemeenten, Kamer(s) van Koophandel, natuur en milieuorganisaties, kennisinstituten, universiteiten, internationale overlegverbanden. Zij worden op diverse wijzen betrokken bij het project (workshops, maatwerkoverleg), de intensiteit is mede afhankelijk van de aard en actualiteit. Zo zullen bijvoorbeeld voor zover het onderwerp luchthavensysteem met Lelystad en Rotterdam aan de orde komt de provincies Zuid-Holland en Flevoland intensief worden betrokken.

## 4.2 Communicatie

Bijzondere aandacht gaat uit naar de communicatie rond het project. Communicatie heeft als doel:

- zorgen voor optimale aansluiting met lopende beleidstrajecten
- zorgen voor optimale kennisuitwisseling
- zorgen voor optimale inbreng van zienswijzen
- zorgen voor optimale informatie-uitwisseling met burgers

Het project Mainport Schiphol biedt op deze wijze een platform om de uitvoeringsagenda voor de ontwikkeling van de mainport samen te stellen. Er wordt daarom een actieve betrokkenheid van stakeholders nagestreefd. Zij kunnen in meerdere gradaties van intensiteit betrokken zijn (meedenken, meepraten, meedoen).

Een mix van communicatie-instrumenten zal worden benut.

- periodiek overleg met de meest betrokken stakeholders
- workshops, discussiebijeenkomsten, congressen
- een website voor het project waar relevante kennis wordt gedeeld met de omgeving (naast organisaties ook burgers)  
via [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl)
- een nieuwsbrief

## 4.3 Financiën

Het projectmanagement wordt gefinancierd door V&W/DGL.

#### **4.4 Juridische aspecten**

Uitgangspunt voor dit project is de huidige wetgeving met betrekking tot Schiphol.

**Bijlage 1 – Kennis- en informatiebronnen**

PM

## **Bijlage 2 - Geïdentificeerde kennisleemten**

*Een eerste inventarisatie levert de onderstaande kennisleemten op. Deze zal nader worden getoetst en aangevuld in een inventariseerde probleemanalyse.*

### LUCHTVAART

- Welke maatschappelijke en culturele trends kunnen we komende decennia verwachten en hoe zal de maatschappelijke betekenis van het verschijnsel luchtvaart zich als gevolg daarvan kunnen gaan ontwikkelen?
- Wil de consument meer, vaker, verder en anders vliegen of juist niet.?
- Kan met technologische vooruitgang de kritische burger tegemoet worden getreden, of zal dat niet afdoende zijn?

Doel is het in beeld brengen van mogelijke scenario's van de toekomstige maatschappelijke betekening van luchtvaart

Wat is het effect van uitbreiding van het aantal EU-lidstaten en van verdergaande liberalisatie (bijv EU-VS) op de structuur van luchtvaartnetwerken en de positie van Schiphol daarbinnen? Relevant in dit kader zijn o.a.:

- mate/aard van verschuiving van economisch zwaartepunt in oostelijke richting;
- mate/aard van consolidatie binnen de luchtvaartsector (carriers/luchthavens);
- de fusie KLM-Air France
- mate/aard van marktpenetratie door toetreders met wezenlijk andere business concepten en netwerkstructuren (bijv. low cost carriers);
- mate/aard van technologische innovatie binnen de luchtvaartsector (vliegtuigtechnologie, ATM).

Doel is het in beeld brengen van kansen en bedreigingen die op lange termijn spelen rondom grootschalige investeringen in luchthaveninfrastructuur in Nederland.

### LUCHTZIJDIGE BEREIKBAARHEID

- Welke mogelijke knelpunten zijn er in de capaciteit van het luchtruim door de verwachte groei van de luchtvaart (o.a. (piek-)capaciteit luchtverkeerswegen, civiel-militaire verdeling, capaciteit luchtverkeersleiding, interactie met andere luchthavens)?
- Hoe kan een efficiënter gebruik van het luchtruim plaatsvinden binnen de randvoorwaarden van veiligheid en milieu (o.a. inzicht in technologische ontwikkelingen, Europese regelgeving, civiel-militaire samenwerking, schaalvergroting)?
- Wat zijn de economische aspecten in relatie tot het luchtruim (ontwikkeling van de vraag, tarieven luchtverkeersleiding, investeringen in betere capaciteitsbenutting)?
- Wat zijn de mogelijkheden tot optimalisering van het gebruik van het luchtruim boven de Randstad (aan- en uitvliegroutes/civiel-militaire verdeling)?

Doel is het in beeld brengen van toekomstige benuttingsmogelijkheden van de verschillende delen van het luchtruim in relatie tot de capaciteitsbehoefte.



### LUCHTHAVEN

- Wat zijn de mogelijkheden om schaarse luchthavencapaciteit optimaal te benutten? Relevant in dit kader zijn o.a. het analyseren van:
  - de aangrijpingspunten die internationale regelgeving hiervoor biedt;
  - de mate waarin marktontwikkelingen de piekproblematiek verscherpen.

Doel is om instrumenten in beeld te brengen om tot een optimale benutting van de beschikbare luchthavencapaciteit kan worden gekomen.

- Wat zijn de mogelijkheden van de regionale luchthavens om de luchthavencapaciteit van Schiphol (luchthavenstelsel), met name in de piekperiodes, te ontlasten? Relevant in dit kader zijn o.a. de aangrijpingspunten die internationale regelgeving op het gebied van luchthavensystemen biedt en marktontwikkelingen (bijv. low cost carriers) die verruiming van de commerciële functies van regionale luchthavens aantrekkelijk maken.

Doel is om een beeld te krijgen van de toegevoegde waarde van een Nederlands luchthavensysteem buiten de huidige reguleringskaders voor regionale luchthavens.

- Welke trends en scenario's beschrijven de doorontwikkeling van een internationale luchthaven in de Deltametropool op lange termijn? Daarbij speelt ook een rol:
  - De eisen die worden gesteld aan een "luchthaven van de toekomst"
  - De functie van Schiphol indien het geen hub meer zou zijn
  - De samenhang tussen de luchthavens in de Deltametropool
  - De samenhang tussen de luchthavens in Noordwest Europa en de positie van Schiphol (met de Randstad luchthavens) daarbinnen
  - Aspecten van een luchthaven Noordwest-Europees perspectief.

Doel is een beeld te krijgen van lange termijn opties voor de ontwikkeling van internationale luchthaven in de Deltametropool

### LANDZIJDIGE BEREIKBAARHEID

- Hoe ontwikkelt zich de verwevenheid tussen luchtvaart en andere vervoersmodaliteiten, wat betekent dit voor de mainport Schiphol?
- Wat betekent dit voor de eisen die de markt (reiziger, verlader) in de toekomst stelt aan de bereikbaarheid van de mainport Schiphol?
- Wat betekent bereikbaarheid voor de ontwikkeling van het catchmentarea (vanggebied) van Schiphol?
- Wat voor bereikbaarheidseisen gelden voor nieuwe luchthavenconcepten (Schiphol, luchthavenstelsel van Schiphol en regionale luchthavens) en hoe past dat in huidige infrastructuurplannen en plannen voor de Deltametropool?

Doel is een beeld te krijgen van de samenhang tussen de ontwikkeling van de luchthaven(regio) en de bereikbaarheid van de luchthaven(regio) en van maatregelen om die samenhang te versterken.

OMGEVING (RUIMTELIJK-ECONOMISCHE ASPECTEN)

- Wat zijn de mogelijke economische en ruimtelijke effecten van trends in de luchtvaart (o.a. fusie KLM-Air France) op de luchthavenregio (Amsterdam en wijde omgeving); wat voor ervaringsgegevens zijn er uit het buitenland?
- Welke ontwikkelingsmogelijkheden biedt de toekomstige Deltametropool voor Schiphol en de regionale luchthavens, gegeven nieuwe trends in de luchtvaart?
- Wat voor effecten hebben nieuwe luchthavenconcepten (bijv. luchthavenstelsel) voor de middellange en lange termijn op de toekomstige Deltametropool?
- Hoe ontwikkelt zich de afhankelijkheid tussen mate van groei van de luchthaven (bestemmingen/frequenties) en het vestigingsklimaat en de werkgelegenheidsontwikkeling in de luchthavenregio?
- Welke samenhang is er tussen de ontwikkeling van de Schipholregio en andere luchthavenregio's in Noordwest Europa?

Doel is een beeld te krijgen van toekomstige ruimtelijk-economische kansen en risico's voor de luchthavenregio Schiphol.

### **Bijlage 3 - Samenstelling projectorganisatie PM**

#### **Directeurenoverleg**

Directeur Luchtvaart (V&W/DGL)

Directeur Ruimtelijk-economisch beleid (EZ/DGO)

Directeur Ruimte (een van de ) (VROM/DGR)

Directeur Milieu (een van de ) (VROM/DGM)

#### **Projectgroep** (nader uitgewerkt in begroting project)

Algemeen

Projectmanager

Projectsecretariaat

Medewerker kennis

Medewerker communicatie

Medewerker planning & control

Beleidsmedewerker

Bestuursjurist

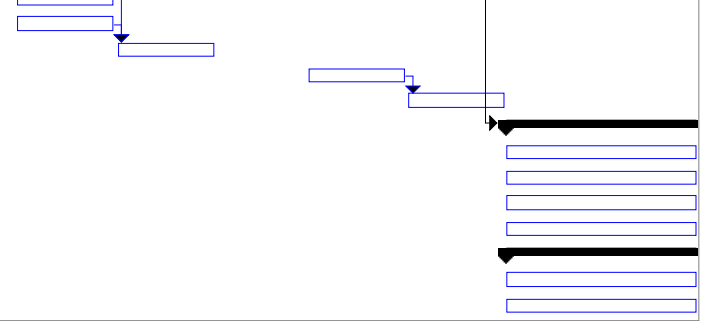
Deskundige luchtvaart(economisch) onderzoek

Projectleider MKBA Schiphol

Coördinatie onderdeel economie

Coördinatie onderdel ruimtelijke ordening

27		visie transport in de landstad	vr 1-10-04	vr 31-12-04
28		conferentie stakeholders	vr 1-10-04	vr 31-12-04
29		captains conference	ma 3-1-05	ma 4-4-05
30		visie toekomst Spl n.a.v. MER, MKBA en overleg	vr 1-7-05	vr 30-9-05
31		rondgang en confernce stakeholders over MKBA	ma 3-10-05	ma 2-1-06
32		<b>Fase 4: Besluiten</b>	<b>di 3-1-06</b>	<b>ma 3-7-06</b>
33		besluitvorming n.a.v. MER en KBA	di 3-1-06	ma 3-7-06
34		hoorzittingen	di 3-1-06	ma 3-7-06
35		evaluatie Schipholwet	di 3-1-06	ma 3-7-06
36		besluit aanpassing LIB/LVB Spl	di 3-1-06	ma 3-7-06
37		<b>Analyses</b>	<b>di 3-1-06</b>	<b>vr 30-6-06</b>
38		bijstelling / ijking scenario's LH/LV	di 3-1-06	vr 30-6-06
39		bijstelling economische scenario's	di 3-1-06	vr 30-6-06



Fase 1 Voorverkenning ( 2003 ) input in proces Nota Mobiliteit en Nota Ruimte  
 Fase 2 Nader analyses mainport en MER/KBA banenstelsel ( 2004 ) input in  
 (uitvoerings)proces Nota Mobiliteit en Nota Ruimte  
 Fase 3 Visie Mainport in de Randstad en visie banenstelsel ( 2005 )  
 Fase 4 Besluiten LIB/LVB mede adhv evaluatie Schipholwet ( 2006 )

	Wat	Trekker	Wanneer	Opmerking
<b>Voor verkenning</b>				input voor Nota ruimte / Nota Mobiliteit
	Economische aspecten	EZ	2003-3	
	Luchtvaartaspecten	V&W/DGL	2003-3	
	Stakeholderanalyse	V&w/DGL	2003-3	
	Inbreng in Nota Ruimte en Nota Mobiliteit	DGL	2003-3en4	
	Captains Conferentie Concurrentiepositie Randstad	EZ	2003-4	
	Discussiebijeenkomst stakeholders Mainport Schiphol	V&W/DGL	2003-4	
	Rapportage voorverkenning	V&w/DGL	2004-1	
<b>Analyses &amp;Trends</b>				Inbreng in nota Ruimte/Nota Mobiliteit (afroning/ uitwerking)
	<p>Overview luchtvaart scenario's luchtvaart/overview mondiale ontwikkelingen</p> <p>catchmentarea Schiphol en aspecten bereikbaarheid</p> <p>ontwikkeling concurrerende luchthavens</p> <p>Verkenning luchtruimproblematiek rond Schiphol</p>	V&W/DGL	2004-1 en 2	Relatie met projecten derden (Connekt, RPB, UU)

	<p>Overview economie</p> <p>het belang van Schiphol voor de Nederlandse economie</p> <p>het belang van de luchthaven voor het vestigingsklimaat in de mainport</p> <p>de internationale concurrentiepositie van de luchthavenregio</p>	EZ	Pm	
	Ruimtelijke ontwikkeling mainport in de Randstad	VROM	Pm	
	Rondgang en conferentie stakeholders n.a.v. analyses	DGL	2004-3	
	<p>MKBA banenstelsel (OEEII systematiek) adviescie</p> <p>onderwerpen: actualisering scenario's luchtvaart en luchthaven, worst-case scenario, bereikbaarheid, luchtruim; mede op basis van overview studies</p>	DGL	2004-3 en 4 2005-1 en 2	
	Verdieping analyses & trends luchtvaart en luchthavens; scenario's luchthavens in de Randstad	DGL	2004-4 2005-1	
<b>Visie</b>				Inbreng in nota Ruimte/Nota Mobiliteit (uitwerking/uitvoering)
	Visie mainport Schiphol in de Randstad	DGL/EZ/VROM	2004-4	
	Conferentie(s) stakeholders visie mainport Schiphol	DGL	2004-4	
	Captains Conferentie II	EZ	2005-1	Uitvoeringsagenda ijken
	Visie toekomst Schiphol	DGL	2005-3	

	n.a.v MER en MKBA en overleg			
	Rondgang en conferentie MKBA Stakeholders		2005-4	
<b>Besluiten</b>	Besluitvorming n.a.v. MER en KBA Hoorzittingen Besluiten aanpassing LIB/LVB	DGL	2006 afhankelijk van evaluatie Schipholwet	
<b>Analyses</b>	Bijstelling/ijking Scenario's luchtvaart/luchthaven Economische scenario's	DGL EZ	2006	