

**Nr. 27**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 februari 2009

Op 3 februari jl. stuurden de minister van Verkeer en Waterstaat (VenW) en ik samen het door ons gevraagde advies van de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens («Mainport 2.0») aan u toe<sup>1</sup>. Op 12 februari stuurde ik u de resultaten toe van de terinzagelegging van de Structuurvisie Randstad 2040 en de bijbehorende Plan-MER<sup>2</sup> en mijn reactie daarop<sup>3</sup>. Op diezelfde datum verzocht u ons aan te geven hoe het genoemde advies kan worden betrokken bij de Structuurvisie Randstad 2040 die het kabinet vaststelde op 5 september 2008<sup>4</sup>.

Zoals u bekend is, zal de integrale reactie op het genoemde advies worden gegeven in de Luchtvaartnota die volgens planning dit voorjaar wordt vastgesteld door het kabinet. Daarop vooruitlopend geef ik bij deze – mede namens de minister van VenW – antwoord op uw verzoek voor wat betreft de relatie van het advies met de Structuurvisie Randstad 2040. Daartoe geef ik u eerst een kort beeld van de hoofdlijnen die het kabinet heeft vastgesteld in de Structuurvisie Randstad 2040.

De mainport Schiphol is een krachtige ruimtelijk-economische functie in de (noordelijke) Randstad die een belangrijke rol speelt voor het algehele woon-, werk- en leefklimaat. Het is tevens een hoogwaardig knooppunt van verschillende (inter)nationale en regionale vervoersstromen en -modaliteiten. Daarmee is de luchthaven vanzelfsprekend een onderdeel van die door het kabinet vastgestelde hoofdlijnen. Bovendien heeft de luchthaven grote invloed op de ruimtelijke ontwikkelingen, de beperkingen en de mogelijkheden in de (noordelijke) Randstad in het algemeen en de regio Amsterdam in het bijzonder. Het is dan ook logisch dat de luchthaven ook in de integrale ruimtelijke visie van het kabinet een expliciete plek heeft gekregen in de context van een bredere ruimtelijke toekomstvisie met verschillende nieuwe accenten. De huidige economische situatie kan weliswaar invloed hebben op het groeitempo van de mainport op korte termijn, maar verandert de aard van de opgave op de langere termijn niet.

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 26 959, nr. 131.

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 089, nr. 26.

<sup>3</sup> Mede namens de ministers van VenW, LNV, EZ, de minister voor WWI en de staatssecretaris van VenW.

<sup>4</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 089, nr. 21.

In de Structuurvisie Randstad 2040 maakt het kabinet (ruimtelijke) keuzes voor de lange termijn die bijdragen aan een aantrekkelijke en duurzame Randstad, die internationaal concurrerend is. Ik gaf u al aan in mijn brief van 12 februari jl. dat deze keuzes breed worden gedragen en het integrale lange termijnkader bieden voor onder meer het Programma Randstad Urgent. Het kabinet kiest onder meer voor: optimale benutting van de ruimte in de stad (door herstructurering, transformatie en verdichting), het opnemen van het Groene Hart in een grotere en samenhangende Groenblauwe Delta (inclusief de bijbehorende vernatting, de grotere landschappelijke diversiteit, de toegankelijkheid vanuit de stad en betere aansluitingen op omliggende landschappen<sup>1</sup>) en de verbetering van de regionale bereikbaarheid in combinatie met verstedelijking. Het kabinet erkent in de structuurvisie dat de steden zich steeds meer ontwikkelen tot economische motor en ook om die reden zet het kabinet in op versterking van de kracht, identiteit en aantrekkelijk van de steden en hun directe omgeving. Deze motorfunctie kan deels in samenhang worden gezien met de kracht van (de mainport) Schiphol, onze beide grote zeehavens (de Rotterdamse haven als mainport en de Amsterdamse haven), de kennisclusters en (de centrumfunctie van) de greenports. In de Structuurvisie Randstad 2040 wordt verder ingezet op benutting en versterking van onze internationale krachten en potenties («wat internationaal sterk is, sterker maken»). Daarbij moet worden geprofiteerd van de concentratie van verschillende internationale krachten in (de regio) Amsterdam (als veelzijdige internationale toplocatie met «metropolitane» kansen), Rotterdam (wereldhaven met groot maritiem cluster), Den Haag (centrum voor internationaal recht, vrede en veiligheid) en Utrecht (stad van kennis en cultuur).

Vanuit deze context heeft de mainport Schiphol ook voor de lange termijn een grote betekenis voor de economische kracht en dynamiek van (de regio) Amsterdam, de (noordelijke) Randstad en Nederland. De door de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens noodzakelijk geachte inbedding van de mainport in een bredere ruimtelijke context, is op hoofdlijnen met de Structuurvisie Randstad 2040 vastgelegd. Om de in deze structuurvisie benoemde internationale krachten te versterken is overigens – zoals in de structuurvisie aangekondigd – op mijn verzoek door de RMNO in samenwerking met Buck Consultants International (BCI) een rapport opgesteld dat gebruikt kan worden om Schiphol en de andere benoemde ruimtelijk-economische krachten gericht te benutten en te versterken<sup>2</sup>. Dat rapport is juist afgerond en kan net als het advies van de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens een rol spelen bij het vormgeven van een gerichte uitvoering van ons beleid voor de lange termijn. In beide rapporten wordt tot uitdrukking gebracht dat het daarbij onder meer om gerichte uitvoeringsarrangementen moet gaan met betrokkenheid van verschillende partijen. Ten aanzien van de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol wil het kabinet hieraan invulling geven in de Structuurvisie Schiphol. Daarin wordt de luchthavenontwikkeling van Schiphol gezien in het licht van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio daaromheen. Ook wordt aandacht besteed aan de (afstemming met) luchtzijdige aspecten van luchthavenontwikkeling (indeeling luchtruim, luchtroutes).

Als onderdeel van de bovenstaande keuzes op hoofdlijnen is in de Structuurvisie Randstad 2040 ook aangegeven dat het kabinet kiest voor versterking van de hubfunctie van Schiphol mede in relatie met de ontwikkeling van Eindhoven en Lelystad. Daarbij is in de Structuurvisie Randstad 2040 verwezen naar het eerdere Verkenningendocument Schiphol<sup>3</sup> en aangegeven dat een keuze hierover door het kabinet zal worden gemaakt in de Luchtvaartnota (en de daarop volgende Structuurvisie Schiphol). De Structuurvisie Randstad 2040 is hiermee het integrale ruimtelijke kader op hoofdlijnen, ook voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven

---

<sup>1</sup> Met name betere aansluitingen op IJsselmeer, Noordzee en Zeeuwse wateren en een betere verbinding met Utrechtse Heuvelrug, Rivierengebied en Hoeksche Waard.

<sup>2</sup> Zie hiervoor [www.vrom.nl/randstad2040](http://www.vrom.nl/randstad2040).

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 29 665, nr. 85.

Schiphol. In de Luchtvaartnota zal door het kabinet een meer luchtvaartgericht perspectief worden geschetst (aansluitend bij de kabinetsreactie op het Aldersadvies). De Structuurvisie Randstad 2040 en de Luchtvaartnota geven hiermee samen op hoofdlijnen richting aan de verdere ontwikkeling van Schiphol in de komende decennia.

Op basis van deze vastgelegde hoofdlijnen zijn meer concrete ruimtelijke keuzes op een lager geografisch schaalniveau nodig, alsmede een meer toegespitste uitwerking van de keuzes van het kabinet ten aanzien van luchthavenontwikkeling in relatie met de regionale economie. Het kabinet is erop gericht deze te maken in de Structuurvisie Schiphol die daarmee een helder en op het gebied toegespitst kader wordt waarbinnen integrale gebiedsontwikkeling kan plaatsvinden. Daarmee wordt ook helder hoe luchthavengerelateerde ontwikkelingen zich verhouden tot de invulling van opgaven op het gebied van wonen, werken, recreëren en bereikbaarheid rondom de luchthaven. Op basis hiervan kan vervolgens invulling worden gegeven aan concrete uitvoeringsprojecten op lokaal schaalniveau, zoals de ontwikkeling van gebieden rondom Schiphol. Daarbij gaat het onder meer om de driehoek A4-A5-A9 en de A4zone-West. De betekenis die het kabinet in de Structuurvisie Randstad 2040 toekent aan de Amsterdamse Zuidas als internationale toplocatie in samenhang met Schiphol, (stad en metropoolregio) Amsterdam en de gehele Randstad kan ook in deze Structuurvisie Schiphol nader worden ingevuld. Dat de luchthaven voor de verdere ontwikkeling van de (noordelijke) Randstad en van de Zuidas een uiterst belangrijke vestigingsplaatsfactor is, komt onder andere daarmee tot uitdrukking.

Het kabinet heeft de heer Alders gevraagd om na overleg met de regionale bestuurders, de exploitanten en andere belanghebbenden uit de regio's een advies uit te brengen aan het kabinet over de wijze waarop samen met de regio's invulling gegeven kan worden aan de nationale capaciteitsvraag en het gebiedsperspectief voor de luchthavens Eindhoven en Lelystad en over de steun van de regio voor deze invulling. Onderdeel daarvan is het opstellen van een ruimtelijk-economische visie. Voor Lelystad is hierbij de link met besluitvorming in het kader van het Programma Randstad Urgent van belang (RAAM-brief<sup>1</sup>). Voor zover de nadere uitwerkingen en keuzes betrekking hebben op Eindhoven zullen deze in zo nauw mogelijke samenhang worden opgesteld met (het vervolg op) de integrale ruimtelijke rijksagenda voor Brabantstad waaraan ik momenteel werk. Vanzelfsprekend is daarbij ook de brainportambitie van belang. Daarmee kan voor dat gebied gelijktijdig een integrale ruimtelijke visie op hoofdlijnen worden opgesteld en een concrete en meer toegespitste invulling worden gegeven op een lager geografisch schaalniveau. Daarmee kan ook hier een ruimtelijk en sectoraal kader op hoofdlijnen worden gebruikt én een toegespitste uitwerking worden gemaakt. Dat past naar mijn mening en die van de Minister van VenW goed bij het advies van de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens. Bij Lelystad en Eindhoven zal vanzelfsprekend ook het genoemde advies van de heer Alders een rol spelen voor de uitwerking op middellange termijn.

Voor de concrete ruimtelijke uitwerking is ook het regionale ruimtelijk beleid van belang. Ik ben dan ook blij dat het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 («Metropoolregio Amsterdam») dat mij eerder als bouwsteen is aangeboden voor de Structuurvisie Randstad 2040, tevens als bouwsteen dient voor zowel de Structuurvisie Noord-Holland als voor de Structuurvisie Amsterdam waaraan de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam momenteel in nauwe samenwerking – en met betrokkenheid van diverse (de)centrale overheden – werken. Deze decentrale gebiedsvisies geven invulling aan de inbedding van de luchthaven in de meer regionale en lokale structuren en geven vorm aan de relatie

---

<sup>1</sup> RAAM: Rijksafspraken Amsterdam–Almere–Markermeer.

tussen de luchthaven en zijn divers samengestelde en internationaal krachtige omgeving en de daarin aanwezige ruimtelijke kwaliteiten en waarden.

De benadering van Schiphol als mainport is op deze manier integraal opgenomen in zowel de ruimtelijke visie op hoofdlijnen als die op een lager schaalniveau. Daarbij is Schiphol een belangrijk onderdeel van de «metropolitane» kansen en krachten van (de regio) Amsterdam zoals die in de Structuurvisie Randstad 2040 zijn opgenomen. Die verbrede positionering van de mainport Schiphol past – net als de meer toegespitste uitwerkingen waaraan momenteel gewerkt wordt – goed bij wat in het advies van de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens (ROL) wordt aanbevolen. De mainport is hiermee zowel een belangrijk onderdeel van de internationaal aansprekende en krachtige Amsterdamse metropoolregio (en de Randstad als geheel), als een belangrijk knooppunt van verschillende (inter)nationale en regionale vervoersstromen en -modaliteiten.

Ik verwacht hiermee voldoende in beeld te hebben gebracht hoe het advies zich verhoudt tot de Structuurvisie Randstad 2040 en kijk uit naar het aanstaande notaoverleg over deze structuurvisie.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. M. Cramer