

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Herzien concept AMvB Verkeersverdelingsregel tussen Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en Lelystad Airport (LA)

Openbare internetconsultatie van 17 januari tot en met 7 februari 2019

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een verkeersverdelingsregel voor tussen Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en Lelystad Airport (LA). Met deze verkeersverdelingsregel wil het ministerie de internationale netwerk- en hubfunctie van AAS maximaal ondersteunen. In deze consultatie wordt een herziene conceptversie van de verkeersverdelingsregel voorgelegd.

Doel van de regeling:

De capaciteit voor luchtvaart in Nederland is nu en in de toekomst schaars. Het kabinetsbeleid is erop gericht de beschikbare capaciteit op AAS zo in te zetten, dat de internationale netwerk- en hubfunctie van AAS maximaal wordt ondersteund. Dit betekent dat AAS primair is bedoeld voor het (inter)continentale hub- en mainportgebonden verkeer. Regionale luchthavens richten zich voornamelijk op punt-tot-punt verkeer. De verkeersverdelingsregel is één van de instrumenten om invulling aan het kabinetsbeleid te geven (selectiviteitsbeleid).

Een verkeersverdelingsregel beoogt in zijn algemeenheid vliegverkeer te verdelen tussen twee of meer vliegvelden die dezelfde agglomeratie bedienen. In dit specifieke geval van verdeling van vluchten tussen AAS en LA bestaat de regel uit de volgende twee elementen:

1. de capaciteit op LA wordt tot 25.000 slots met prioriteit beschikbaar gesteld voor verkeer afkomstig van AAS. Na drie jaar zal een evaluatie van de werking van de verkeersverdelingsregel plaatsvinden. Op basis hiervan en na akkoord van de Europese Commissie zullen ook de slots tussen 10.000 en 25.000 op LA met prioriteit beschikbaar komen voor verkeer dat afkomstig is van AAS tot 25.000 slots;
2. de vrijgekomen capaciteit op AAS, als gevolg van de regel, wordt exclusief beschikbaar gesteld voor transferverkeer, dat nader gedefinieerd wordt in een ministeriële regeling.

Als gevolg van de verkeersverdelingsregel:

- Kan punt-tot-punt vliegverkeer zich verplaatsen van AAS naar LA;
- Wordt daardoor capaciteit op AAS voor transferverkeer gecreëerd.

De internetconsultatie

Participanten konden tot en met 7 februari 2019 reageren op de volgende documenten:

- 1) Concept AMvB verkeersverdelingsregel;
- 2) Concept artikelsgewijze toelichting op de AMvB verkeersverdelingsregel;
- 3) Concept nota van toelichting bij de AMvB verkeersverdelingsregel;
- 4) Concept regeling verkeersverdelingsregel;
- 5) Concept nota van toelichting bij de regeling verkeersverdelingsregel.

NB1: Dit was een herzien concept van de verkeersverdelingsregel. Het eerste concept is in 2017 op deze site geconsulteerd. Het eerste concept is ingetrokken. Zie

<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2018/12/04/notificatie-van-een-verkeersverdelingsregel-vvr>

NB2: van 11 januari t/m 21 februari 2019 liep ook de zienswijzprocedure voor het Ontwerpwijzigingsbesluit voor het Luchthavenbesluit Lelystad. Zie

www.platformparticipatie.nl/luchthavenlelystad

De reacties op de internetconsultatie

Er zijn in totaal 92 reacties binnengekomen, hiervan zijn er 75 openbaar. Indieners zijn: particulieren (53), luchthavens (Lelystad Airport, Belfast International Airport, Gatwick Airport Limited), milieuorganisaties en actiegroepen (De lokale afdeling Milieudefensie en inwoners van Andijk, Wervershoof en Twisk, alsmede een aantal stichtingen en actiegroepen waaronder Hoog Overijssel, Stichting Hoog Over Hattem, Red Weerribben-Wiede, Hoog over Wezep, SATL Samenwerkende Actiegroepen, Hoog Over Ede), overheidsorganisaties (gemeente Hattem, mede namens de gemeenten Elburg, Heerde en Oldebroek, alsmede Provincie Overijssel), brancheorganisaties (ANVR, Evofenedex/TLN, Airport Coördination Netherlands), bedrijven en luchtvaartmaatschappijen, Adviescollege Toetsing regeldruk (ATR).

Deze participanten zijn onder te verdelen in de volgende groepen: particulieren (64%), Milieu-en lokale belangenorganisaties (14%) luchthavens (4%), luchtvaartmaatschappijen (6%), branche-en ondernemersorganisaties (3%), overig 7%.

INHOUDSOPGAVE

Algemene opmerkingen

- *Argumentatie ten gunste van de VVR*
- *Argumentatie ten nadele van de VVR*

Toepassen Selectiviteitsbeleid

- *Autonome groei/middel doel/overloopfunctie*

Commerciële aspecten VVR

- *Vakantievluchten vs transfervluchten*
- *Discriminerende bestemmingenlijst*
- *Effecten VVR op marktwerking*
- *Economische aspecten en gevolgen VVR*

Slottoedeling

Bepalingen EU-regelgeving

- *Bereikbaarheid en locatie Lelystad*
- *VVR in relatie tot EU-regelgeving*

Vrachtvluchten

Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR)

HIERONDER DE REACTIES DIE VOORAL GERICHT ZIJN OP LUCHTVAART IN HET ALGEMEEN, LELYSTAD AIRPORT, OF DE PROCEDURES:

Invloed VVR op milieu en leefomgeving

- *Groei van de luchtvaart in het algemeen*
- *Bestemmingenlijst*
- *Geluidsoverlast*
- *Leefomgeving*
- *Laagvliegen*

Procedures rond consultaties VVR en LHB Lelystad

- *Vertrouwen in de overheid*

Algemene opmerkingen

Hieronder volgt een selectie van de meest opvallende algemene opmerkingen gemaakt door uiteenlopende participanten zowel ten gunste als ten nadele van de VVR.

Argumentatie ten gunste van de VVR

Een kleine groep participanten spreekt zich uit vóór de VVR. De belangrijkste opmerkingen zijn:

Lelystad Airport geeft aan van mening te zijn dat de huidige VVR ertoe zal bijdragen de connectiviteit van Schiphol als een belangrijke HUB voor de EU te handhaven.

Royal Schiphol Group N.V. wijst er onder meer op dat Lelystad Airport een alternatief biedt voor luchtverkeer dat niet de hub-infrastructuur van Schiphol hoeft te gebruiken en een goede verbinding heeft met Amsterdam en andere grote steden.

Een luchtvaartmaatschappij merkt op dat zij het overheidsbeleid steunt om Lelystad Airport als overloopvluchthaven te gebruiken en daarnaast steunt zij de doelstelling om luchtvaartmaatschappijen aan te trekken voor vakantiebestemmingen.

Een particulier is van mening dat alles in het werk dient te worden gesteld om Lelystad Airport (LA) per april 2020 open te stellen voor groot commercieel vliegverkeer, en te voorkomen dat LA gebruikt (misbruikt) wordt om tegenstellingen in de samenleving te versterken.

Een andere particulier is van mening dat Lelystad Airport open moet zodat Schiphol zijn hubfunctie kan behouden. Daarnaast stelt de particulier dat het een misrekening is dat er milieuwinst is. De Nederlandse luchtvaart zou op slot gaan en de buitenlandse niet, maar milieuwinst in de luchtvaart kan alleen bereikt worden door internationale afspraken te maken en niet door één land op slot te zetten.

Argumentatie ten nadele van de VVR

Het overgrote deel van de participanten (94%), waaronder veel particulieren en milieuorganisaties, laat zich kritisch uit over de VVR, of over luchtvaart in het algemeen. Enkele opmerkingen zijn:

De wens om de besluitvorming over Lelystad Airport op te schorten door intrekken van het herzien concept AMvB. Zij stellen hierbij dat deze AMvB in strijd is met het vastgestelde beleid en in strijd is met het afgesloten convenant tussen overheid en Schiphol zoals hiervoor genoemd. Zij stellen onder meer voor om, mede op basis van de nieuwe mobiliteitsnota, nut en noodzaak van LA te heroverwegen en een principebesluit te nemen over doorgaan of niet.

Tevens stellen deze participanten voor om een nationale groeistop voor de luchtvaart af te kondigen en de groei van de luchtvaart in de toekomst te heroverwegen in een open transparant proces voor alle burgers.

Er is kritiek op de gevolgen van de ontwikkeling van Lelystad Airport op het milieu en de leefomgeving, en op de gevolgen van laagvliegen voor het woon- en leefklimaat.

Ook wordt het verwarrend en ingewikkeld gevonden dat er gelijktijdig twee elkaar rakende consultaties plaatsvinden: deze internetconsultatie over de VVR en de zienswijzeprocedure over het aangepaste Luchthavenbesluit Lelystad, met verschillende reactietermijnen.

Toepassen Selectiviteitsbeleid

Autonome groei/middel doel/overloopfunctie

Een aantal stichtingen, actiegroepen en particulieren (Hoog Overijssel, Stichting Hoog Over Hattem, Red Weerribben-Wiede, Hoog over Wezep SATL, Samenwerkende Actiegroepen, Hoog Over Ede) merkt op dat Lelystad Airport uitsluitend was bedoeld als middel om het selectiviteitsbeleid van Schiphol te realiseren, door overheveling van vakantieverkeer naar Lelystad Airport, en niet door autonome groei op Lelystad Airport. De participanten stellen dat met dit herzien concept AMvB voor een VVR-03 geen middel meer is, maar doel, daar om tegemoet te komen aan bezwaren van de Europese Commissie toch ruimte wordt gecreëerd voor autonome groei en voor een andere ontwikkeling van Lelystad Airport dan alleen als overloop van vakantieverkeer van Schiphol. De participanten zijn van mening dat dit in strijd is met het doel en de uitgangspunten van het selectiviteitsbeleid, dat het onjuist is dat de Tweede Kamer zich hier niet over heeft kunnen uitspreken en dat dit tevens ingaat tegen de motie Laçin.

Een particulier stelt dat de nieuwe VVR autonome groei toelaat, daar artikel 6 spreekt over nieuwe gegadigden binnen 3 jaar, dus ook voor de eerste 10.000 slots op Lelystad Airport, en wijst erop dat het voorzien in autonome groei op Lelystad tevens in strijd is met het tussen de Staat der Nederlanden en de N.V. Luchthaven Schiphol gesloten 'Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol'. Daarnaast heeft de Tweede Kamer op 20-12-2018 met ruime meerderheid en steun van drie van de vier regeringspartijen in de motie-Laçin bevestigd: geen autonome groei en geen vracht op LA.

De Werkgroep "Red Gelderland" brengt naar voren dat met de voorgestelde VVR de autonome groei van het aantal vliegbewegingen zal toenemen, dat dit niets zal afdoen aan de ernst van de in de toekomst te verwachten milieuschade als gevolg van die groei, en dat met deze VVR de mogelijkheid wordt gecreëerd voor grotere toestellen om in de toekomst gebruik te maken van Lelystad Airport.

De "Stichting Laagvliegroutes Friesland NEE" is van mening dat, met dit herziene concept AMvB voor een VVR-03, Lelystad Airport van 'middel' geworden is tot 'doel', wat in strijd is met de uitgangspunten en het doel van het selectiviteitsbeleid. De participant merkt hierbij op dat het voorzien in autonome groei op LA tevens in strijd is met het tussen de Staat der Nederlanden en de N.V. Luchthaven Schiphol gesloten 'Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol'.

De Werkgroep "Red Gelderland" brengt naar voren dat met de voorgestelde VVR de autonome groei van het aantal vliegbewegingen zal toenemen, en dat met deze VVR de mogelijkheid wordt gecreëerd voor grotere toestellen om in de toekomst gebruik te maken van Lelystad Airport.

De Werkgroep "Red Gelderland" merkt ook op dat uitbreiding van Lelystad Airport alleen onder de voorwaarde zou geschieden dat het als 'overloopluchthaven' voor vakantieverkeer gebruikt zou gaan worden. Er wordt ten derde male bij de Europese Commissie een poging gedaan om hieronder uit te komen. De participant geeft aan hiertegen bezwaar te maken.

Een particulier is van mening dat in de huidige vorm deze VVR alleen dient voor volumegroei, en hiermee de eerdere basis en het bestaansrecht van dit vliegveld vervalt.

De gemeente Hattem stelt dat het beleid erop was gericht dat Lelystad Airport moest gaan functioneren als overloopluchthaven van Schiphol, en concludeert dat met deze herziene verkeerverdelingsregel deze grondslag wordt verlaten. De participant merkt op dat de voorliggende VVR autonome groei van Lelystad Airport op geen enkele wijze uitsluit, waardoor het risico ontstaat op meer vliegverkeer over de Noord-Veluwse gemeenten, alsmede heel Gelderland. De gemeente Hattem geeft aan tegen deze koerswijziging ernstige bedenkingen te hebben.

De gemeente Hattem wijst erop dat in het debat met de Tweede Kamer is aangegeven dat de wensen van de Tweede Kamer over Lelystad Airport gerespecteerd zullen worden, en dat één van de belangrijkste uitspraken is dat er geen autonome groei zal plaatsvinden. De participant merkt op dat eerder te kennen was gegeven dat vanuit de Europese Commissie niet wordt geaccepteerd dat partijen bij voorbaat worden geweerd, omdat ze geen slots op Schiphol achterlaten. De voorgestelde prioriteitsregeling verandert daar niets aan en sluit autonome groei zeker niet uit. De participant is

van mening dat een deugdelijk onderzoek op zijn plaats is voordat een dergelijke VVR aan de Europese Commissie wordt voorgesteld.

ANVR merkt op dat in het huidige selectiviteitsbeleid het vliegen op vakantiebestemmingen op de allerlaagste plaats is gesteld, maar dat wanneer er voldoende transferpassagiers op een vlucht zijn deze bestemming gelijk de hoogste prioriteit heeft. De ANVR geeft aan hiertegen bezwaar te maken.

Een luchtvaartmaatschappij stelt dat het creëren van een instrument om selectiviteitsbeleid te implementeren wegens schaarste op Schiphol niet in lijn is met het lopende proces betreffende het beschouwen van de toekomst van Schiphol binnen het kader van het Aviation White Paper en het voornemen van Schiphol om te groeien boven de 500.000 vluchten. De participant geeft aan het implementeren van selectiviteitsbeleid en het beschermen van op hub gebaseerde businessmodellen als discriminatie te beschouwen. Op deze manier worden de concurrentiemogelijkheden van andere luchtvaartmaatschappijen geschaad.

Een luchtvaartmaatschappij is van mening dat de voorgestelde VVR een ongeschikt middel is om de doelstellingen van het selectiviteitsbeleid te verwezenlijken. De VVR kan volgens de maatschappij op zijn best worden beschouwd als een ineffectief instrument om punt-tot-punt vluchten van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen om capaciteit vrij te maken voor transfervluchten.

Een andere luchtvaartmaatschappij is van mening dat het aanbevelenswaardig is het selectiviteitsbeleid, gebaseerd op bestemmingen, te herzien daar dit stamt uit 2008. Er zou een hybride model voor Schiphol moeten worden gecreëerd, waarbij punt-tot-punt transport wordt meegenomen, omdat dit sterk bijdraagt aan de concurrentiekracht van de Nederlandse economie.

Commerciële aspecten VVR

Vakantievluchten vs transfervluchten

Een luchtvaartmaatschappij is van mening dat naast de VVR additionele maatregelen nodig zijn teneinde de doelstellingen te verwezenlijken om Lelystad Airport te ontwikkelen als overloopvluchthaven en tegelijkertijd aantrekkelijk te maken voor luchtvaartmaatschappijen die vliegen op vakantiebestemmingen. Een andere luchtvaartmaatschappij wijst er in het verlengde hiervan op dat naast de verkeersverdelingsregeling die nu voor ligt, ook andere instrumenten noodzakelijk zijn om verkeer van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen. De luchtvaartmaatschappij verzoekt bij openstelling van Lelystad Airport eerst de marktbenadering toe te passen en pas indien dit niet het juiste resultaat zal opleveren deze verkeersverdelingsregeling implementeren.

Een luchtvaartmaatschappij stelt dat de huidige VVR niet voldoet aan de eerste doelstelling om capaciteit te reserveren met voorrang voor non-transfervluchten, omdat slots die zijn verkregen op Lelystad Airport onder de VVR prioriteitsregel kunnen worden gebruikt voor zowel transfer als punt-tot-punt vluchten. Daarnaast voldoet de huidige VVR ook niet aan de tweede doelstelling om capaciteit te reserveren voor transfervluchten op Schiphol.

Belfast International Airport merkt op dat de nieuwe VVR meer is gefocust op transferverkeer in tegenstelling tot de vorige versie die meer gericht was op zaken- versus vakantievluchten. De participant wijst erop dat het vaak onmogelijk is voor luchtvaartmaatschappijen om het niveau vast te stellen van "self connecting" passagiers die van vlucht wisselen op een grote hub als Schiphol.

Een particulier geeft aan dat LA in de regio is verkocht als "vakantievliegveld", dat dit beeld niet meer klopt, en dat de komst van Low Cost Carriers niet het gewenste type werkgelegenheid zal leveren gezien hun arbeidsvoorwaarden en omgang met hun medewerkers.

Discriminerende bestemmingenlijst

Belfast International Airport spreekt de hoop uit dat de verwijdering van vluchten van Schiphol naar Belfast op een misverstand berust en deze snel weer van de voorgestelde transferlijst naar Lelystad

zullen worden verwijderd. De participant geeft aan dat wanneer dit niet gebeurt alles in het werk zal worden gesteld om dit te bereiken.

Een particulier stelt dat de lijst die is opgesteld om transferverkeer op Schiphol prioriteit te geven, in strijd is met het beginsel dat er geen discriminatie van bestemmingen mag zijn. De voorgestelde VVR is volgens de participant in strijd met de richtlijn van de Europese Unie.

Gatwick Airport Ltd spreekt van oneerlijke discriminatie tussen de verschillende Londense vliegvelden. Zij merkt op dat het voorstel wordt gedaan routes vast te stellen op basis van bestemmingen, terwijl alleen de vliegvelden waar KLM niet opereert als punt-tot-punt vliegvelden worden aangemerkt. De participant is derhalve van mening dat hier niet zozeer sprake is van het vaststellen van bestemmingen, maar van vliegvelden, en acht dit ontoelaatbaar.

Een luchtvaartmaatschappij merkt op dat de bestemmingslijst onbevredigend is, omdat in de huidige vorm niet aan de EU-regelgeving wordt voldaan. Ook wordt nieuwe connectiviteit met landen en steden belemmerd omdat vele bestemmingen op de lijst ontbreken die alleen vanaf Schiphol kunnen worden aangevlogen omdat daar meer specifieke faciliteiten zijn dan op Lelystad. De lijst als rigide richtlijn zou moeten verdwijnen en zou vervangen moeten worden door niet discriminatoire parameters die de commerciële mogelijkheden niet benadelen op basis van een businessmodel.

Effecten VVR op marktwerking

Een luchtvaartmaatschappij stelt dat als de VVR zal worden aangenomen -met daarin een verbod op autonome groei voor bedrijven die al gevestigd zijn op Lelystad Airport- dat zou inhouden dat er gediscrimineerd gaat worden binnen de Europese markt. De participant is tevens van mening dat de inwoners van Lelystad en omgeving wel de lasten zullen krijgen, maar slechts beperkt gebruik zullen kunnen maken van voordelen zoals uitbreiding van lokale werkgelegenheid.

Een luchtvaartmaatschappij bekritiseert de inhoud van de laatste VVR, is van mening dat deze in de praktijk moeilijk uitvoerbaar zal zijn en zijn doelstellingen niet zal bereiken. Tegelijkertijd geeft de maatschappij aan dat de VVR een discriminerende werking heeft en de markt niet voor versturende concurrentie zal vrijwaren.

Een luchtvaartmaatschappij stelt dat het succes van het selectiviteitsbeleid geheel is gebaseerd op het bevoordelen van specifieke maatschappijen en hoe deze reageren op de vraag vanuit de markt. De participant merkt op dat de VVR luchtvaartmaatschappijen niet dwingt hun punt-tot-punt vluchten vanaf Schiphol op te geven, hetgeen ertoe leidt dat de marktsituatie, en niet de VVR, de ontwikkeling van Schiphol en Lelystad bepaalt. De participant is van mening dat het enige effect van de VVR een ernstige verstoring van de concurrentie zal zijn, veroorzaakt door het toewijzen van de meerderheid aan slots op Lelystad Airport aan deze specifieke maatschappijen.

ANVR stelt dat het nu voorgestelde selectiviteitsbeleid niet alleen de reisbranche maar ook de vrije marktwerking treft, daar in de nu voorgestelde aanpassingen nieuwe vakantiebestemmingen vanaf Schiphol worden bemoeilijkt. ANVR wijst erop dat het beleid overstappers binnen een airline groep prioriteert en het selfhubbing discrimineert en dat de Minister kan bepalen wat transfer is en wat punt-tot-punt. De maatregelen zouden nadelig zijn voor vakantievluchtmaatschappijen op grond van een achterhaalde en discriminerende prioritering.

Een luchtvaartmaatschappij pleit voor een benadering die de concurrentie veiligstelt in het belang van de passagiers, en in lijn is met de duurzame groeiagenda van de Nederlandse overheid. De participant beschouwt de VVR als een buitenproportionele maatregel die de marktwerking tussen luchtvaartmaatschappijen verstoort, en een hogere administratieve last betekent voor maatschappijen die concurreren met de KLM groep. De participant is voorts van mening dat Lelystad nieuwe partijen zou moeten aantrekken, maar geeft aan nog geen stappen in die richting te zien.

VNO NCW West en VNO NCW Flevoland zijn van mening dat bij de openstelling van Lelystad Airport op 1 april 2020 eerst de markt zijn werk moet doen. Indien deze aanpak niet zou leiden tot het gewenste resultaat, kan deze Verkeersverdelingsregel ingezet worden.

Een particulier stelt dat de overheid niet zou moeten tornen aan de vrije marktwerking van de luchtvaartmaatschappij en wijst erop dat dit in de zorg enkel heeft geleid tot hogere kosten.

Economische aspecten en gevolgen VVR

Belfast International Airport stelt dat er een onevenwichtigheid schuilt in het voorstel om toegang tot Schiphol toe te staan vanuit London City en London Heathrow en niet vanuit sommige andere luchthavens uit het VK en Ierland, hetgeen volgens de participant een oneerlijk negatief economisch en sociaal effect zal hebben op onder meer Noord Ierland en Belfast.

Gatwick Airport Ltd geeft aan te protesteren tegen de invoering van de VVR, die volgens de participant op oneerlijke wijze discrimineert tussen Londense luchthavens, en zal leiden tot consumentenschade door het bevorderen van ineffectief gebruik van schaarse capaciteit.

Een particulier is van mening dat de economische gevolgen van autonome groei niet ten goede zullen komen aan de Nederlandse staat, omdat de verdiensten zullen liggen in de vakantieoordelen waar de mensen heen worden vervoerd. Er zal personeel worden aangetrokken uit Oost-Europese landen, hetgeen voor Nederland uitsluitend een veel grotere belasting van de infrastructuur en grote overlast voor de inwoners zal betekenen.

Een particulier merkt op dat de randvoorwaarde voor de routes (geen interferentie met Schiphol) leidde tot inefficiënte laagvliegroutes over onder meer Natura2000-gebieden, en dat laagvliegroutes onnodig afbreuk doen aan commerciële kansen.

Milieudefensie en particulieren stellen dat laagvliegen de toeristische sector aantast, dat de toeristische economie van vele gebieden in het oosten is gebaseerd op natuur, rust en recreatie, en dat in het MER deze economische gevolgschade niet in beeld is gebracht.

Een luchtvaartmaatschappij is van mening dat de opvatting dat transfervluchten als enige bijdragen aan een grote connectiviteit en de versterking van Schiphol's mainportrol onjuist en ouderwets is, en dat in een veranderende luchtvaartsector punt-tot-punt vluchten een even grote rol spelen voor een grote hub als Schiphol.

Slottoedeling

ANVR stelt dat de selectiviteitsregeling ingewikkeld en discriminerend is. Dit komt door de wens om Lelystad Airport voor specifieke vluchten als overloopvluchthaven te laten functioneren. ANVR is van mening dat luchtvaartmaatschappijen bij verdeling van slots niet gediscrimineerd mogen worden.

Apollon merkt op dat de bedoeling van de VVR is dat luchtvaartmaatschappijen hun historische slots op Schiphol gaan verruilen om te kunnen vliegen vanaf Lelystad Airport, en stelt dat uit de toelichting niet blijkt waarom luchtvaartmaatschappijen dit zouden doen. Apollon is van mening dat dit zonder staatsteun niet mogelijk zal zijn. Tevens merkt Apollon op dat staatsteun voor een sector die bekend staat om het gebrek aan effectieve beprijzing van maatschappelijke lasten onwenselijk is.

Een luchtvaartmaatschappij wijst erop dat de voorgestelde slotverordening ertoe zal leiden dat bepaalde specifieke luchtvaartmaatschappijen invloed kunnen uitoefenen op alle routes die zij kunnen bedienen vanuit Schiphol, en dat wanneer deze partijen zou besluiten te stoppen met het bedienen van een bestemming vanuit Schiphol dit consequenties zou hebben voor alle maatschappijen die deze routes bedienen alsmede de vluchthaven van bestemming.

Een luchtvaartmaatschappij geeft aan tevreden te zijn met de basisregel dat een luchtvaartmaatschappij niet gedwongen kan worden om slots over te dragen. De participant spreekt echter zijn zorg uit over de kwestie dat luchtvaartmaatschappijen slots kunnen gebruiken of overdragen om voorrang te krijgen op Lelystad, maar dat maatschappijen die slots vragen of hebben op Schiphol deze kunnen gebruiken om naar de punt-tot-punt bestemming te vliegen die de andere

maatschappij heeft gebruikt of overgedragen volgens de VVR. De participant stelt dat dit niet het geval zou mogen zijn daar dit niet in lijn is met de doelstellingen van de VVR.

Een luchtvaartmaatschappij stelt dat Lelystad Airport een nieuwe luchthaven is die nog moet worden geopend voor handelsverkeer, en is van mening dat er nog geen gedegen grond kan zijn op basis waarvan deze luchthaven vanaf de eerste dag als gecoördineerde luchthaven zou moeten worden aangewezen daar het nog onduidelijk is of de nieuw beschikbare capaciteit wel of niet voldoende zou zijn. De participant stelt voor om pas in jaar 3 een analyse te maken om vast te stellen of er sprake is van schaarste, waarna bepaald kan worden of de luchthaven slotgecoördineerd dient te worden.

Gatwick Airport Ltd merkt op dat de criteria erop zijn gebaseerd dat de luchtvaartmaatschappijen moeten bewijzen dat zij meer dan 10% transfervluchten uitvoeren binnen een bepaalde periode, en is van mening dat dit voornamelijk gericht is op het bevoordelen van bepaalde specifieke luchtvaartmaatschappijen. Ook doet de participant een voorstel om de controle hierop door de luchthaven Schiphol uit te laten voeren. Voorts is de participant van mening dat de 4 jaar periode te lang is, en teruggebracht dient te worden tot maximaal een jaar.

Een luchtvaartmaatschappij merkt op dat de Nederlandse overheid stelt dat schaarse capaciteit zal worden toegewezen op een niet-discriminerende wijze, met toepassing van de 10% drempel. Hierbij wordt gesteld dat een lager vastgestelde drempel zou resulteren in minder vrijwillige vluchten naar Lelystad. De participant geeft aan geen onderbouwing van deze stelling te hebben gezien. Tevens is er volgens de participant sprake van discriminatie tussen EU-bestemmingen wegens het hanteren van een bestemmingenlijst.

Een luchtvaartmaatschappij stelt dat de voorgestelde VVR strijdig is met de onafhankelijke positie van de ACNL in de toewijzing van slots, en ziet dit als strijdig met de EUslotverordening.

Bepalingen EU-regelgeving

Bereikbaarheid en locatie Lelystad

ANVR is van mening dat de aangepaste VVR nog steeds in strijd is met Europese regelgeving en dat de voorgestelde maatregelen geen bijdragen leveren aan een meer duurzame ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland. ANVR wijst er tevens op dat in EU-regelgeving wordt gesteld dat een lidstaat een verdeling tussen airports kan maken in het geval dat "de luchthavens via frequent, betrouwbaar en efficiënt openbaar vervoer verbonden zijn met elkaar en met de stad of agglomeratie die ze bedienen", en is van mening dat hiervan geen sprake is.

Een particulier vult aan dat Lelystad en Schiphol in verschillende provincies liggen en dat LA niet zonder meer binnen 90 minuten kan worden bereikt vanaf Schiphol, noch vanuit Amsterdam.

Een luchtvaartmaatschappij stelt dat de luchthavens die door de VVR worden gereguleerd niet dezelfde agglomeratie bedienen, en dat tevens niet aan de voorwaarden wordt voldaan wat betreft een adequate transportinfrastructuur en openbaar vervoer alsmede voorhanden zijn van noodzakelijke voorzieningen voor luchtvaartmaatschappijen.

De Stichting "Red de Veluwe" herhaalt de voorgaande argumentatie en voegt hieraan nog toe dat Amsterdam en Lelystad niet zijn samengesmolten in de zin van de definitie van art 2-22 van de Vo 2, en dat er 's nachts geen trein rijdt.

Een particulier stelt dat er geen goede uitwerking mogelijk is qua vliegroutes, en merkt op dat in 2009 de Luchtverkeersleiding met het advies kwam dat Lelystad geen goede plek is, omdat dit te dicht bij Schiphol is.

VVR in relatie tot EU-regelgeving

Belfast International Airport merkt op dat volgens het voorstel van de nieuwe VVR de spreiding van luchthavens binnen de Britse Eilanden is gewijzigd tussen annex 1 en 2, en is van mening dat dit strijdig is met de EU-regelgeving die discriminatie tussen bestemmingen of luchtvaartmaatschappijen uitsluit.

Een luchtvaartmaatschappij is van mening dat de vorige VVR niet voldeed aan EU-regelgeving vanwege ernstige verstoring van de marktwerking, en dat met de huidige versie deze zorgen nog niet zijn weggenomen. In het verlengde hiervan stelt een andere luchtvaartmaatschappij dat het Ministerie niet de mogelijkheid heeft benut om secundaire slothandel te implementeren, hetgeen een efficiënte manier zou zijn om vliegverkeer te verdelen tussen Schiphol en Lelystad. De maatschappij geeft aan daarom van mening te zijn dat de voorgestelde VVR niet compatibel is met EU-regelgeving.

Een luchtvaartmaatschappij merkt op dat het huidige voorstel betreffende selectiviteit op Schiphol op basis van bestemmingen en een business model nog steeds strijdig is met EU-Regelgeving en het principe van de vrije marktwerking.

Stichting Hoog Overijssel, Stichting Hoog Over Hattem, Red Weerribben-Wiede, Hoog over Wezep, SATL Samenwerkende Actiegroepen, Hoog Over Ede en een aantal particulieren merken op dat dit inmiddels al het derde concept-AMvB voor een VVR is, en adviseren eerst zekerheid te verkrijgen over het instrumentarium om de oorspronkelijke uitgangspunten van selectiviteitsbeleid te kunnen realiseren en tevens eerst te zorgen voor een daadwerkelijk heringedeeld luchtruim.

Vrachtvluchten

Evofenedex en TLN stellen voor, teneinde de positie van vrachtvluchten te waarborgen op Schiphol en het mainportgebonden verkeer te ondersteunen, dat vrachtvluchten worden toegevoegd in de tekst van de regeling en vracht expliciet wordt vermeld naast transfervluchten. Ook zijn participanten van mening dat er in de regeling criteria dienen te worden opgenomen waardoor nieuwe vrachtbestemmingen kunnen worden toegevoegd aan deze lijst. De participanten wijzen erop dat voor het uitvoeren van intercontinentale vrachtvluchten van/naar Nederland geen alternatief bestaat voor Schiphol. Deze vluchten zouden ook een beroep moeten kunnen doen op de ruimte op Schiphol die ontstaat door de VVR.

In het verlengde hiervan verzoekt Air Cargo Netherlands de VVR zo aan te passen dat ook vrachtvluchten gebruik kunnen maken van de ruimte die beschikbaar komt op Schiphol door inzet van Lelystad als overloopluchthaven.

Stichting Hoog Overijssel, Stichting Hoog Over Hattem, Red Weerribben-Wiede, Hoog over Wezep SATL Samenwerkende Actiegroepen, Hoog Over Ede en een aantal particulieren spreken zich uit tegen vrachtvluchten op Lelystad Airport en wijzen er hierbij op dat de Tweede Kamer op 20-12-2018 met ruime meerderheid en steun van drie van de vier regeringspartijen in de motie-Laçin heeft bevestigd dat er geen sprake zal zijn van autonome groei en vracht op Lelystad Airport.

Een milieuorganisatie verzoekt in het luchthavenbesluit zelf vast te leggen dat vrachtvluchten op Lelystad Airport niet zijn toegestaan.

Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR)

Het College geeft aan niet te verwachten dat deze variant van de VVR ten opzichte van de vorige omvangrijke regeldrukeffecten tot gevolg heeft en brengt daarom geen formeel advies of zienswijze uit. Het College merkt op dat enkele van de eerder aangedragen adviespunten zijn opgevolgd, maar enkele ook nog onverminderd van toepassing zijn. In het verlengde daarvan geeft het college nog enkele aandachtspunten ter overweging.

Het College wijst erop dat het voorstel tot doel heeft punt-tot-punt vluchten mogelijk te maken vanaf 2020 vanaf Lelystad Airport en merkt op dat het ernstige twijfel heeft bij de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de planning. Het is daarom wenselijk om in de toelichting bij het voorstel hier expliciet op in te gaan.

Het College wijst op de wijzigingen voor burgers en bedrijven op handelingsniveau, en het uitgangspunt van vrijwillige verplaatsing van punt-tot-punt-vluchten van Schiphol naar Lelystad Airport. De toelichting maakt wel duidelijk dat de gevolgen en de regeldrukeffecten voor luchtvaartmaatschappijen beperkt zullen zijn, maar er is geen analyse op handelingsniveau opgenomen. Het College stelt voor dit expliciet in de toelichting te verwerken.

Het College wijst erop dat bij een internetconsultatie een minimale termijn van vier weken het uitgangspunt is en dat een afwijking moet worden gemotiveerd in de toelichting. Deze internetconsultatie heeft een looptijd van drie weken, zonder motivering hiervan in de toelichting. Gelet op de maatschappelijke impact en de gevolgen voor de uitvoeringspraktijk adviseert het College een termijn van vier weken.

DE NU VOLGENDE REACTIES ZIJN MEER GERICHT OP LUCHTVAART IN HET ALGEMEEN, OP LELYSTAD AIRPORT, OF DE VERHOUDING VVR/LUCHTHAVENBESLUIT, EN NIET (OF WAT MINDER) OP DE VVR.

Milieu en leefomgeving

Met name Milieuorganisaties, particulieren en overheden wijzen op de gevolgen van de VVR op de leefomgeving.

Groei van de luchtvaart in het algemeen

Een particulier stelt dat uiteindelijk krimp van het luchtverkeer het doel moet zijn in een allesomvattende, integrale nationale mobiliteitsnota, politiek en maatschappelijk onderbouwd, gekoppeld aan klimaatdoelen voor een schone toekomst.

De Werkgroep "Red Gelderland" vreest dat door de voorgestelde VVR het aantal vliegbewegingen zal toenemen, wat bijdraagt aan de ernst van de in de toekomst te verwachten milieuschade.

Een particulier is van mening dat de groei van het vliegen moet stoppen omdat gezondheid belangrijker is dan vliegen.

De Gemeente Hattem is van mening dat met het selectiviteitsbeleid voorbij wordt gegaan aan andere belangen die evenzeer belangrijk zijn voor de ontwikkeling van Nederland en het welzijn van de in Nederland levende bevolking, en geeft aan het op dit moment niet passend te vinden om met de aangegeven motieven in te zetten op het verdergaand faciliteren van de groei van Lelystad Airport.

De "Stichting Laagvliegroutes Friesland NEE" is van mening dat autonome groei het aantal vliegbewegingen zal doen toenemen en daarmee de kans op extra milieu- en gezondheidsschade en de kans op birdstrikes wordt vergroot. Met goedkope vakantievluchten vanaf en naar Lelystad Airport zullen de milieudoelstellingen van het akkoord van Parijs te grabbel worden gegooid. Tevens brengt de participant naar voren dat met het vervallen van de bestemmingenlijst internationale bestemmingen binnen het bereik van Lelystad Airport komen en wide body vliegtuigen toegang krijgen tot Lelystad Airport wat meer uitstoot en geluidsoverlast genereert.

Een particulier stelt dat vliegen slecht is voor de natuur wegens de enorme vervuiling waaronder uitstoot van CO2 en herrie, en dat er minder gevlogen moet worden en vliegveld Lelystad niet groter hoeft te worden. In het verlengde hiervan meent een ander dat de overheid niet zou mogen inzetten op verdere groei van vliegverkeer terwijl op het zelfde moment de burgers en de industrie gedwongen

worden de CO2 uitstoot fors te beperken. Ook zou volgens de participant de overheid korte vakantievluchten veel zwaarder (financieel) moeten belasten zodat de vervuiler ook werkelijk betaalt.

Camping "De Ruimte" merkt op dat door autonome groei het aantal vliegbewegingen kan toenemen. Hiermee wordt ook de kans vergroot op extra overlast op het gebied van milieu, gezondheid en recreatie. De VVR staat autonome groei op Lelystad toe en dit is volgens de participant een verbreking van de afspraak.

Vervallen bestemmingenlijst

De provincie Overijssel merkt op dat de milieugevolgen van het vervallen van de bestemmingenlijst niet zijn onderzocht, dat met het laten vervallen van de bestemmingenlijst de onderbouwing vervalt van de sectorverdeling, de verdeling van het gebruik van de routes en daarmee ook onderbouwing van de MER. De participant verzoekt daarom aan te geven welke consequenties de nieuwe VVR heeft voor de uitkomsten van de MER behorend bij het Luchthavenbesluit Lelystad Airport.

De Stichting "Werkgroep Laagvliegroutes Friesland NEE" en Camping "De Ruimte" merken op dat de bestemmingenlijst is vervallen en dat daarmee internationale bestemmingen uiteindelijk binnen het bereik van Lelystad zullen komen, hetgeen zal leiden tot meer uitstoot en geluidsoverlast.

Een particulier wijst erop dat in deze nieuwe versie de bestemmingenlijst is verdwenen, en daarmee het routegebruik en de verdeling over de sectoren in de MER niet meer duidelijk is en nergens op gebaseerd. De participant stelt dat met de nieuwe VVR ook het MER zal moeten worden aangepast en dat de MER op een inmiddels niet meer relevante bestemmingenlijst is gebaseerd, hetgeen betekent dat de MER niet correct is wanneer wordt verder gegaan met deze VVR.

Geluidsoverlast

Een aantal particulieren reageert onder meer op de volgende wijze:

- Hoewel ik in beginsel voorstander van de uitbreiding van vliegveld Lelystad tot commerciële luchthaven ben vind ik wel dat hierbij geluidsoverlast voor de omwonenden zo veel mogelijk moet worden voorkomen;
- Wij hebben in de Noordoostpolder nu al regelmatig vliegtuigen die te laag overvliegen van en naar Schiphol;
- Geluidsoverlast is jarenlang geëxporteerd naar omliggende gebieden die niet worden gecontroleerd (schending 2002/49);
- De gebruikte en slechts geschatte geluidscontouren zijn uitsluitend gebaseerd op berekeningen/aannames, welke bij de eerste de beste (belevings)vlucht al aantoonbaar negatief werden overschreden;
- De geluidsmeting van de proefvlucht heeft bewezen dat de geluidsoverlast onder de laagvliegroutes veel groter is dan berekend in de MER, maar toch gaat de minister gewoon door.

Leefomgeving

ANVR stelt dat de VVR op geen enkele wijze bijdraagt aande door het kabinet beoogde duurzaamheid, daar het kabinet transfervervoer ook stimuleert indien dit plaatsvindt met milieu-inefficiënte, verouderde of lawaaiige vliegtuigen.

Een particulier is van mening dat deze verkeerverdelingsregel het milieu aantast daar de Hub-functie van Schiphol achterhaald is en leidt tot een aanzienlijk aantal nodeloos gevlogen kilometers. De participant stelt dat Nederland een rol zou moeten spelen in het verminderen van het aantal gevlogen kilometers, in plaats van dit juist in de hand te werken.

De gemeente Hattem geeft aan de indruk te hebben dat de afspraak Lelystad Airport voor vakantieverkeer te benutten niet wordt nagekomen. Zo worden transfervluchten en vrachtluchten niet uitgesloten. Dit kan tot gevolg hebben dat ook andere vliegtuigtypen dan aangenomen in de MER

gebruik maken van dit vliegveld. De participant stelt dat niet duidelijk is welke effecten dit heeft op de leefomgeving.

Een particulier stelt dat de VVR in strijd is met de MER, omdat deze versie autonome groei mogelijk maakt. Daarmee wordt de deur voor veel meer vliegverkeer over grote delen van Nederland geopend. Dit heeft onbekende gevolgen voor mens en natuur. De participant stelt dat dit in strijd is met het overheidsbeleid, en dat de MER niet gebaseerd is op het uitgangspunt dat autonome groei op Lelystad mogelijk is.

Een particulier vraagt zich af wat er met zijn eerder ingediende voorstel om tijdig een onafhankelijk schadecompensatiefonds voor gedupeerden op te richten is gebeurd.

Een aantal particulieren reageert voorts op dit onderwerp onder meer op de volgende wijze:

- Er zou een nieuwe MER gemaakt moet worden, die ook de Veluwe en Overijssel meeneemt. Niet alleen Flevoland;
- Er wordt aan voorbij gegaan dat vliegverkeer veel hinder veroorzaakt en dat het bovendien milieuvriendelijk is. Het doel zou niet moeten zijn om overlast te verplaatsen maar om te verminderen;
- Uitbreiding van luchtverkeer naar Lelystad geeft ernstige schade aan woon- en leefmilieu op de Veluwe en omstreken, mooie en kwetsbare flora en fauna wordt daardoor aangetast;
- Toename van luchtverkeer moet worden gestopt en zelfs verminderd, ook al om de afgesproken klimaatdoelstelling te kunnen halen;
- Een nieuwe luchthaven in het centrum van Nederland is overbodig en ongewenst vanwege geluidshinder voor omwonenden. Er is bovendien capaciteit aanwezig bij andere vliegvelden in de omgeving;
- Het is voor het klimaat verstandiger om het aantal vluchten te gaan beperken, bijvoorbeeld door de prijs te verhogen;
- Het valt niet uit te leggen aan mensen dat zij moeten bijdragen aan de klimaatdoelen, maar ze door meer vluchten worden opscheept met meer luchtverontreiniging;
- CO2 doelen halen is economisch interessant ten koste van het welzijn van miljoenen kiezers;
- Het kabinet tekent voor een klimaatakkoord in Parijs en Polen en tast vervolgens het klimaat aan door vliegveld Lelystad.

Laagvliegen

Milieudefensie en een aantal particulieren zijn van mening dat laagvliegen niet de nieuwe norm mag worden in Nederland, en geven aan dat nergens in de wereld over een dergelijk lange afstand laag wordt gevlogen. De participant stelt dat laagvliegen ten koste gaat van waardevolle natuur-, stilte- en Natura 2000-gebieden, dat dit in strijd is met het beleid in de provincies, en dat laagvliegen het woon- en leefklimaat in ernstige mate aantast.

Een aantal particulieren geeft commentaar op laagvliegen. Gesteld wordt onder andere dat:

- Laagvliegen zoveel mogelijk voorkomen moet worden;
- De aanvlieg- en vertrekroutes zodanig moeten worden ingericht dat de toestellen zo kort mogelijk in de vanaf de grond hoorbare hoogten verkeren;
- Langdurig laagvliegen ten koste gaat van waardevolle natuur-, stilte- en Natura 2000-gebieden;
- Het woon- en leefklimaat in ernstige mate wordt aangetast;
- Er geluidsoverlast zal ontstaan voor honderdduizenden mensen;
- Lelystad Airport als extra startbaan van Schiphol zou moeten worden beschouwd zodat het luchtverkeer door één verkeersleiding kan worden gepland, zodat de laagvliegroutes kunnen vervallen.

Procedures rond consultaties VVR en LHB Lelystad

Een particulier merkt op dat er thans gelijktijdig een tweetal consultaties voor Lelystad Vliegveld lopen, namelijk de VVR en het aangepaste Luchthavenbesluit Lelystad met verschillende reactietermijnen. De participant acht dit verwarrend voor de burger en vraagt zich af of dit wettelijk is toegestaan. Een andere particulier is van mening dat het onhelder is hoe deze procedures in elkaar grijpen, en verzoekt de procedure voor het wijzigen van het Luchthavenbesluit op te schorten totdat helder is wat de VVR-03 gaat brengen (uitspraak EU), omdat dan pas kan worden beoordeeld of het gewijzigde Luchthavenbesluit afdoende ingaat op wat de VVR-03 vraagt.

De Stichting Hoog Overijssel, Stichting Hoog Over Hattem, Red Weerribben-Wiede, Hoog over Wezep, SATL Samenwerkende Actiegroepen, Hoog Over Ede en een aantal particulieren spreken van "botsende procedures". Zij wijzen erop dat de internetconsultatie voor het concept AMvB VVR-03 gestart is terwijl de zienswijzeprocedure voor het Ontwerp LHB nog liep, en zijn van mening dat het concept AMvB voor een VVR-03 op essentiële punten afwijkt van de uitgangspunten van het Lelystad Airport-beleid.

De lokale afdeling Milieudefensie en inwoners van Andijk, Wervershoof en Twisk dienen langs deze weg een reactie in op het gewijzigde luchthavenbesluit Lelystad Airport en de geactualiseerde milieueffectrapportage. De participant geeft aan het er niet mee eens te zijn dat alleen een zienswijze kan worden ingediend tegen de actualisatie van het MER. De participant verzoekt de zienswijzeprocedure op te rekken inclusief het MER 2014. Ook geeft de participant aan het er niet mee eens te zijn dat er nu al een zienswijze ingediend moet worden terwijl er nog geen akkoord is van de Europese Commissie, en verzoekt tevens de zienswijzeprocedure te verlengen tot eind maart.

Apollon is van mening dat de procedures die moeten leiden tot de opening van Lelystad Airport niet ordelijk zijn verlopen en dat er geen zicht op is dat dit nog goed gaat komen. De participant doet de suggestie een integrale MER Schiphol/Lelystad te ontwikkelen, die de gezamenlijke milieueffecten juist en volledig zou moeten beschrijven. De participant ziet het tevens als zorgwekkend dat er al wel een luchthavenbesluit in voorbereiding is voor de opening Lelystad Airport in 2020 met laagvliegroutes over kwetsbare gebieden, terwijl een visie op het luchtvaartbeleid, uitgedrukt in de luchtvaartnota voor de periode na 2020, ontbreekt.

Vertrouwen in de overheid

De Werkgroep "Red Gelderland" is van mening dat afspraken zijn geschonden, daar deze VVR autonome groei op Lelystad Airport mogelijk maakt. De participant beschouwt het tevens als een schending van de democratische beginselen dat de in de Tweede Kamer aangenomen motie hieromtrent blijkbaar niet wordt uitgevoerd, en merkt op dat in het gehele traject van de ontwikkeling van Lelystad Airport democratische besluitvorming is gefrustreerd.

De Stichting Hoog Overijssel, Stichting Hoog Over Hattem, Red Weerribben-Wiede, Hoog over Wezep, SATL Samenwerkende Actiegroepen, Hoog Over Ede en een aantal particulieren geeft aan geen vertrouwen meer te hebben in de overheid, en onder meer van mening te zijn dat regels worden omzeild, afspraken geschonden en gegevens niet blijken te kloppen.