



Gemeente Heerde



Aan:

Mevrouw C. Van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Minister van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum: 6 februari 2019

Onderwerp: Bedenkingen inzake de Verkeerverdelingsregel Schiphol/Lelystad Airport

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

Op 17 januari 2019 heeft u een herziene conceptversie van de verkeerverdelingsregel (VVR) tussen Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en Lelystad Airport (LA) ter consultatie voorgelegd. Met deze reactie maken wij als colleges van B&W van de gemeenten Elburg, Hattem, Heerde en Oldebroek gebruik van deze mogelijkheid tot het geven van een reactie op deze verkeerverdelingsregel.

Tot voor kort was het beleid erop gericht dat LA moet gaan functioneren als overloopluchthaven van Schiphol, om ruimte op Schiphol vrij te maken. In het bijzonder voor vakantievluchten. Dat was de legitimatie voor het openstellen van Lelystad Airport voor grote vliegtuigen. Met deze herziene verkeerverdelingsregel LA wordt deze grondslag verlaten. Tegen deze koerswijziging hebben wij als Noord-Veluwse gemeenten, gelegen binnen de invloedsferen van Lelystad Airport ernstige bedenkingen.

De voorliggende VVR sluit autonome groei van Lelystad Airport op geen enkele wijze uit. Hiermee ontstaat het risico op meer vliegverkeer over de Noord-Veluwse gemeenten, alsmede heel Gelderland waarvan de gevolgen voor mens en natuur ongewis zijn. Daarnaast kan deze VVR leiden tot een andere verdeling in gebruik van de aansluitroutes Lelystad Airport, waarmee in de geactualiseerde milieueffectrapportage voor Lelystad Airport waarop wij tot 21 februari 2019 kunnen reageren, geen rekening mee houdt. Daarom kunnen wij de mogelijk nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat van deze herziene VVR voor ons gemeente niet overzien.

Het plan is om hub- en transferverkeer te concentreren op Schiphol en punt-tot-puntvluchten te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad Airport. Het doel is om de internationale

netwerkfunctie van Nederland te behouden. Hierbij worden louter economische motieven gebruikt. Het document ziet er alleen op de toenemende vraag voor LA te accommoderen. Er wordt voorbij gegaan aan andere belangen die evenzeer belangrijk zijn voor de ontwikkeling van Nederland en het welzijn van de in Nederland levende bevolking. Wij wijzen hierbij op de klimaatakkoorden van Parijs en de rechterlijke uitspraak in de zaak van Urgenda. Dat staat nog los van het goede woon- en leefklimaat dat wij voor ogen hebben in het kader van de Omgevingswet. Er dient dus een deugdelijke integrale afweging gemaakt te worden op het juiste schaalniveau. Een instrument als de NOVI zou hiervoor passend zijn. Wij vinden het op dit moment dan ook niet passend om met de aangegeven motieven in te zetten op het verdergaand faciliteren van de groei van Lelystad Airport.

In het debat met de Tweede Kamer heeft u aangegeven dat de wensen van de Tweede Kamer over Lelystad Airport gerespecteerd zullen worden. Eén van de belangrijkste is de uitspraak dat geen autonome groei zal plaatsvinden. In de brief die u aan de Tweede Kamer heeft geschreven over de vorige VVR die bij Brussel was ingediend, gaf u te kennen dat vanuit de Europese Commissie niet wordt geaccepteerd dat partijen bij voorbaat worden geweerd, omdat ze geen slots op Schiphol achterlaten. Een toetreding van andere partijen moet dus mogelijk gemaakt worden. Daar verandert de voorgestelde prioriteitsregeling niets aan. Het sluit autonome groei zeker niet uit. Artikel 6 spreekt specifiek over nieuwe gegadigden binnen 3 jaar. Dus ook voor de eerste 10.000 slots op Lelystad Airport.

Het is verder niet duidelijk welke maatschappijen interesse hebben voor het vliegen op Lelystad Airport. Daarmee is de werking van de voorgestelde prioriteitsstelling ook niet een gegeven. Een deugdelijk onderzoek met een bevredigend resultaat mag wel verwacht worden voordat een dergelijke VVR aan de Europese Commissie wordt voorgesteld.

Wij hebben de indruk dat ook niet meer wordt vastgehouden aan de afspraak dat Lelystad Airport alleen voor vakantievluchten gebruikt mag worden. Ook transfervluchten en vrachtluchten worden niet uitgesloten. Dit heeft tot gevolg dat ook andere vliegtuigtypes als aangenomen in de MER voor het luchthavenbesluit van het vliegveld gebruik kunnen maken. Niet duidelijk is welke effecten dit heeft op de leefomgeving.

Wij hebben de indruk dat vracht in het momenteel ter inzage liggende ontwerpluchthavenbesluit niet langer wordt uitgesloten. U heeft aan de Tweede Kamer meegedeeld dat hiervoor de voorzieningen niet aanwezig zijn en dat het vliegveld niet geschikt is voor het opstijgen met een widebody-vrachtlvliegtuig. Dat mag zo zijn, maar andere vrachtlvliegtuigen kunnen wel gebruik maken en is het bijvoorbeeld ook mogelijk dat een widebody gedeeltelijk op Lelystad wordt beladen? Verder zien wij in het bestemmingsplan voor het vliegveld Lelystad geen belemmeringen om de benodigde voorzieningen alsnog te realiseren.

Concluderend stellen wij het dat het niet opportuun is om op dit moment de beoogde VVR in te dienen bij de Europese Commissie en hebben wij hiertegen ernstige bedenkingen. Er dient eerst op het juiste niveau een integrale afweging gemaakt te worden, waarbij de effecten op klimaat en (milieu)effecten op de leefomgeving voor onze Noord-Veluwsse gemeenten en de andere gebieden binnen de invloedssferen van Lelystad Airport, worden betrokken. Wij vinden het van belang dat hiervoor eerst de discussie in het kader van de NOVI, Luchtvaartnota 2020-2050 en de Herziening van het luchtruim moet zijn afgerond. Dat zal ook de benodigde

duidelijkheid geven over de toekomstige rol van het vliegen en van Lelystad Airport in het bijzonder. Wij verwachten dat daarin ook de discussie over het toestaan van autonome groei op Lelystad Airport zal oplossen.

Graag zien wij dat u de door ons aangedragen zaken meeneemt in de definitieve verkeerverdelingsregel.

Met vriendelijke groet,

de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Elburg, Hattem, Heerde en Oldebroek.