

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Betreft: Bezwaar tegen het herzien concept AMvB Verkeersverdelingsregel tussen Amsterdam Airport (AAS) en Lelystad Airport (LA)

Hattermeerbroek, 21 februari 2019

Geachte Mevrouw de Minister,

Op 17 januari 2019 heeft u de herziene conceptversie van de verkeersverdelingsregel (VVR) tussen Schiphol en Lelystad Airport ter consultatie voorgelegd. Op 6 februari 2019 heb ik een Pro forma zienswijze ingediend. Deze brief is de inhoudelijke onderbouwing daarvan.

1. De VVR is in strijd met MER

'Lelystad' was bedoeld als overloop-luchthaven voor Schiphol, met name voor de vakantievluchten. De vorige twee VVR's waren hierop gericht, echter waren beide versies in strijd met de EU-regels. Belangrijk uitgangspunt van deze twee VVR-versies was, dat autonome groei werd uitgesloten conform het overheidsbeleid. In de voorliggende derde versie van de VVR is deze basis echter verlaten en wordt autonome groei mogelijk gemaakt. Hiermee wordt de deur voor veel meer vliegverkeer over grote delen van Nederland mogelijk gemaakt, waarvan de gevolgen voor mens en natuur onbekend zijn. Dit is in strijd met het overheidsbeleid. Bovendien is de MER niet gebaseerd op het uitgangspunt, dat autonome groei op Lelystad mogelijk is. Het in procedure brengen van deze VVR is daarom in strijd met de MER voor Lelystad.

2. Bestemmingenlijst ontbreekt

In tegenstelling tot de vorige versie van de VVR staat in deze derde versie de bestemmingenlijst niet vast. De vorige versie van de VVR met bestemmingenlijst was in strijd met de regelgeving van de EU. In deze nieuwe versie is de bestemmingenlijst verdwenen. De bestemmingenlijst is echter een belangrijke basis voor de berekeningen in de MER. Met het verdwijnen van de bestemmingenlijst zijn de maatschappijen vrij in keuze van de vliegbestemmingen. Daarmee is echter ook een belangrijke basis van de MER verdwenen: het routegebruik en de verdeling over de sectoren in de MER is niet meer duidelijk en nergens op gebaseerd. Met de nieuwe VVR had ook het MER moeten worden aangepast en is het MER op een inmiddels niet meer relevante bestemmingenlijst c.q. op drijfzand gebaseerd. Dat betekent dat de MER niet correct is wanneer verder wordt gegaan met deze VVR.

3. VVR staat autonome groei toe en is in strijd met overheidsbeleid
De minister heeft in de Tweede Kamer aangegeven dat de wensen van de Tweede Kamer met betrekking tot 'Lelystad' gerespecteerd zullen worden. Uiterst belangrijk daarbij is de uitspraak dat geen autonome groei op 'Lelystad' zal plaatsvinden. In de nieuwe VVR gaat de minister echter voorbij aan deze toezegging. Reden hiervoor is dat Brussel niet accepteert, dat vliegmaatschappijen worden geweerd. Een toetreding van andere partijen moet blijkbaar om aan EU-regels te voldoen mogelijk gemaakt worden. Daar verandert de voorgestelde prioriteitsregeling niets aan.

De nieuwe VVR laat dus autonome groei toe. Artikel 6 spreekt specifiek over nieuwe gegadigden binnen 3 jaar. Dus ook voor de eerste 10.000 slots op Lelystad Airport. Het voorzien in autonome groei op LA is tevens in strijd met het tussen de Staat der Nederlanden en de N.V. Luchthaven Schiphol gesloten 'Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkwaliteit luchthaven Schiphol'. Verder 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.

4. VVR is niet helder, effecten zijn niet bekend
Het is verder niet bekend welke vliegmaatschappijen interesse hebben voor het vliegen op Lelystad Airport. Daarmee is de werking van de voorgestelde prioriteitsstelling ook onduidelijk. Een gericht onderzoek met heldere resultaten is noodzakelijk voordat de nieuwe VVR aan de EU wordt voorgelegd. Ik heb bovendien de indruk dat niet meer wordt vastgehouden aan de toezegging dat 'Lelystad' alleen voor vakantievluchten mag worden gebruikt. Ook transfervluchten en vrachtluchten worden niet meer uitgesloten, ondanks harde toezeggingen daarover. 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. Ik verzoek u de genoemde toezeggingen op een verantwoorde wijze in de VVR op te nemen, zodat wordt voldaan wordt aan de toezeggingen van de minister en de VVR niet in strijd is met het MER.

5. Botsende procedures

Op 14-12-2018 besloot het kabinet om voor een Ontwerp Luchthavenbesluit (LHB) een zienswijzeprocedure te openen. Naar mijn overtuiging een discutabel besluit. Op dezelfde dag namelijk is de notificatie verkeersverdelingsregeling Schiphol-Lelystad Airport (VVR-02) ingetrokken, nadat de EC voor de tweede keer een voorstel voor een VVR had afgewezen. Door deze intrekking is de onzekerheid over de bestaansgrond voor LA alleen maar groter geworden. Het was, gezien de onzorgvuldigheid die het hele LA-dossier al aankleefde, logisch en zuiver geweest als éérs en definitief de cruciale kwestie van de VVR was afgehandeld voordat een besluit was genomen om een Ontwerp LHB in procedure te brengen. Het vervolg bevestigt dit.

Op 11-01-2019 startte de zienswijzeprocedure voor het Ontwerp LHB. De samenleving mocht aannemen dat de versterking van mainport/hubfunctie van Schiphol met uitplaatsing van uitsluitend vakantieverkeer naar LA en geen autonome groei op LA nog steeds en onverkort de uitgangspunten waren. Een alleszins plausibele veronderstelling, gezien de aanvaarding op 20-12-2018 van genoemde motie-Laçin. Op 17-01-2019 presenteerde u evenwel uw concept AMvB voor een VVR-03, dat op essentiële punten afwijkt van de uitgangspunten van het LA-beleid en waarvoor u meteen een internetconsultatie startte. *Dat gebeurde dus terwijl de zienswijzeprocedure voor het Ontwerpbesluit LHB al liep.*

Een merkwaardige, onzorgvuldige gang van zaken. U start een zienswijzeprocedure over een luchthaven van het type 'A': geen autonome groei en exclusief dienstbaar aan de het selectiviteitsbeleid voor Schiphol. En dan compliceert en vertroebelt u deze procedure door tussentijds ook een consultatie te starten over een VVR voor een luchthaven van het type 'B': wel autonome groei, slechts ten dele dienstbaar aan het selectiviteitsbeleid van Schiphol en naar alle waarschijnlijkheid met consequenties voor bijvoorbeeld routeverdelingen, MER-uitkomsten, L_{den} en L_{night} gegevens e.d. Extra verwarrend is dat nog maar moet blijken of dit type 'B' bij de EC en het Nederlandse parlement wel op draagvlak kan rekenen.

Ik maak dan ook bezwaar tegen het parallel laten verlopen van deze twee zienswijze-procedures, waarvan de procedure voor de verkeersverdelingsregel ook nog eens ongebruikelijk kort is.

Ik roep u op echt de daad bij het woord te voegen en het volgende te doen:

- a. Opschorten van de besluitvorming over LA door intrekken van dit herzien concept AmvB, omdat het in strijd is met het vastgestelde beleid en in strijd met het afgesloten convenant tussen overheid en Schiphol zoals hiervoor genoemd.
- b. Afkondigen van een nationale groeistop voor de luchtvaart.
- c. De eerste prioriteit leggen bij het vaststellen van een politiek en maatschappelijk breed gedragen, integrale mobiliteitsnota 2020–2050.
- d. Heroverwegen, mede op basis van de nieuwe mobiliteitsnota, van nut en noodzaak van LA en een principebesluit nemen over doorgaan of niet. Daarin ook meenemen een onderzoek naar de optie om een nieuw vliegveld in zee te realiseren.
- e. Heroverwegen of de centrale uitgangspunten van het LA-beleid (versterking van mainport/hubfunctie van Schiphol door selectiviteit met uitplaatsing van uitsluitend vakantie-verkeer naar LA en geen autonome groei op LA) nog wel te realiseren zijn, of dat andere oplossingen voor het capaciteitsprobleem van Schiphol moeten worden gezocht.
- f. Integraal herzien van het luchtruim en ontwerpen van volledig nieuwe vliegroutes met eigentijdse vliegprofielen (CCO en CDO) op basis van volstrekt schone leien en met een bijbehorende Plan-MER en nieuwe MER's en MKBA's. Concepten en tijdpaden op papier en 'open einden' voor de implementatie zijn niet genoeg. Bewezen dient te worden dat wat ten aanzien van het verdwijnen van het lage vliegen en het ontzien van mens en leefmilieu wordt voorgespiegeld daadwerkelijk en binnen de gestelde termijnen kan en ook gebeurt.
- g. Pas als aan bovenstaande punten is voldaan definitief besluiten of Lelystad Airport nog nodig is en open kan.

Met vriendelijke groeten,
Jules van der Weerd

Ir J.J. van der Weerd
Voskuilersteeg 17
8094 PA Hattamerbroek
+31 (0)6 233 668 65
jules@julesvdw.nl
