



Stichting HoogOverijssel

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)

Dalfsen, 06-02-2019.

Geachte Mevrouw de Minister,

Als Stichting HoogOverijssel willen wij graag op twee punten bezwaar aan tekenen tegen uw herzien concept AMvB Verkeersverdelingsregel tussen Schiphol en Lelystad Airport (VVR-03).

1. Lelystad Airport geen doel maar middel

Lelystad Airport (LA) was en is uitsluitend bedoeld als **middel** om het selectiviteitsbeleid van Schiphol te realiseren: (a) versterking van mainport/hubfunctie van Schiphol door overheveling van vakantieverkeer naar LA en (b) geen autonome groei op LA. Zó is Lelystad Airport ‘verkoch’ aan de Tweede Kamer, regionale bestuurders én de bevolking: als Preferred Leisure Airport¹ dat vakantievliegverkeer overneemt van Schiphol, zodat Schiphol zijn netwerkfunctie kan versterken.

Met dit herzien concept AMvB voor een VVR-03 geeft u aan dat LA voor u geen middel meer is, maar **doel**. Om tegemoet te komen aan bezwaren van de Europese Commissie (EC), wilt u namelijk toch ruimte creëren voor autonome groei en voor een andere ontwikkeling van LA dan alleen als overloop van vakantieverkeer van Schiphol. Dit is in strijd met het doel en de uitgangspunten van het selectiviteitsbeleid en het haalt het fundament weg onder het Schiphol-Lelystad Airport beleid. 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 netwerkqualiteit luchthaven Schiphol’. Bovendien 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!

Kanttekening hierbij is dat dit inmiddels al de derde concept-AMvB voor een VVR is. De eerdere concepten voorzagen in een toedeling van slots voor uitsluitend de overplaatsing van niet-mainport gebonden vliegtuigbewegingen van Schiphol naar LA. De Europese Commissie heeft die afgekeurd. De Europese Slotverordening laat een dergelijke VVR niet toe.

Voor alle duidelijkheid: al in 2007, toen het besluit om de mogelijkheden van LA als overloop van Schiphol te gaan onderzoeken nog moesten worden genomen, was bekend dat a) vrijwillige verhuizing naar LA problematisch was en b) Europese wet- en regelgeving blokkades opwerpen voor dwang en beperking van de vrije markt. In 2008 beloofde de regering de daartoe benodigde maatregelen te nemen. En in 2012 erkende de toenmalige staatssecretaris, na dringend advies van de Tafel van Alders, dat een verkeersverdelingsregeling noodzakelijk was om het selectiviteitsbeleid kracht bij zetten en daarmee LA zijn *raison d’être* te verschaffen.

¹ https://www.lelystadairport.nl/uploads/documents/factsheet-lelystad_leisure.pdf

Hij zegde de Kamer toe dat de Europeesrechtelijke borging werd opgepakt, maar hij en zijn ambtsopvolgers deden dat niet! Een onbegrijpelijk en laakbaar verzuim. Pas eind 2017/begin 2018 is de Europese borging van een verkeersverdelingsregeling opgepakt.

Intussen was - zonder de zekerheid dat Europa toestemming zou geven om dit cruciale beleidsinstrument te mogen hanteren (experts waarschuwden dat de EC dit niet zou doen) in 2015 toestemming gegeven om met de uitbreiding van LA te beginnen. Dat was onverantwoord. Hiermee, én met de nalatigheid van de achtereenvolgende regeringen om bijtijds de noodzakelijke en in 2011 toegezegde herindeling van het luchtruim te regelen, werd de basis gelegd voor de hele LA-misère.

Onzes inziens geeft het geen pas om nu maar met de uitgangspunten en de *raison d'être* van LA te gaan marchanderen, zoals met dit concept AMvB gebeurt. Het is aan u te doen wat uw voorgangers hebben verzuimd te doen: eerst zekerheid verkrijgen over het instrumentarium om de *oorspronkelijke* uitgangspunten van selectiviteitsbeleid te kunnen realiseren en tevens te zorgen voor eerst een daadwerkelijk heringedeeld luchtruim.

2. Botsende procedures

Op 14-12-2018 besloot het kabinet, op uw voorspraak, om voor een Ontwerp Luchthavenbesluit (LHB) een zienswijzeprocedure te openen. Naar onze overtuiging een discutabel besluit. Op dezelfde dag namelijk had u 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 was 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 éérst 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.

Wij maken dan ook bezwaar tegen het parallel laten verlopen van deze twee zienswijzeprocedures, waarvan de procedure voor de verkeersverdelingsregel ook nog eens ongebruikelijk kort is.

Wij vragen het in gemoede: kunt u zich voorstellen dat burgers en lagere overheden zich door deze gang van zaken wederom niet serieus genomen, overrompeld en zelfs gemanipuleerd voelen? En dat er weer voeding is gegeven aan hun scepsis en argwaan jegens 'Den Haag'? En stemt het u niet tot nadenken en zorg dit wéér te moeten horen? Wij kunnen het hoe dan ook moeilijk rijmen met de speerpunten van uw beleid: herstel van het vertrouwen en van de zorgvuldigheid in het proces. Het spijt ons zeer dit te moeten zeggen.

Wij roepen u op echt de daad bij het woord te voegen en het volgende te doen:

1. 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.
2. Afkondigen van een nationale groeistop voor de luchtvaart.
3. De eerste prioriteit leggen bij het vaststellen van een politiek en maatschappelijk breed gedragen, integrale mobiliteitsnota 2020–2050.
4. 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.
5. Heroverwegen of de centrale uitgangspunten van het LA-beleid (versterking van mainport/hubfunctie van Schiphol door selectiviteit met uitplaatsing van uitsluitend vakantieverkeer 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.
6. 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.
7. Pas als aan bovenstaande punten is voldaan definitief besluiten of Lelystad Airport nog nodig is en open kan.

Met hoogachting,

Stichting HoogOverijssel

Jan T. Rooijackers,
Voorzitter

06- 21 985 815