

Aan de minister
van Infrastructuur en Waterstaat
hare excellentie mw. drs. C. Van Nieuwenhuizen

Oegstgeest/Leiderdorp, 7 februari 2019
Betreft: verkeersverdelingsregel luchthaven Lelystad/Schiphol, versie 3

Excellentie,

Met dit schrijven ontvangt u onze zienswijze op de gewijzigde verkeersverdelingsregel voor de luchthavens Amsterdam Schiphol Airport (ASA) en Lelystad Airport (LA), kortweg VVR-3.

Op 6 december 2017 heeft u reeds bijgevoegde zienswijze ontvangen over de verkeersverdelingsregel tussen de luchthavens, kortweg VVR-1. Hierin zijn aan u onze beider zorgen voorgelegd ten aanzien van de opening van Lelystad Airport. Wij verzoeken u deze zorgen als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

U heeft, blijkens uw bericht van 3 juli 2018 aan de Tweede Kamer, de VVR-1 naar aanleiding van de consultatie van marktpartijen en contacten met de Europese Commissie verder uitgewerkt. De hieruit voortvloeiende regel, kortweg VVR-2, heeft u op 12 juli 2018 ter beoordeling aan de Europese Commissie voorgelegd, om deze regel vervolgens op 4 december 2018 weer in te trekken. Op 12 december 2018 heeft u daarop een toelichting gegeven. Volgens uw toelichting had de Europese Commissie bezwaren tegen de VVR-2. U legt in de toelichting echter niet uit wat deze bezwaren inhouden. De Kamer heeft daarop een motie aangenomen waarin met klem werd vastgelegd dat autonome groei geen uitgangspunt mag zijn voor een gewijzigde verkeersverdelingsregel.

Dit had niet nodig hoeven te zijn, omdat het geen nieuw uitgangspunt is, gezien uw bericht van 3 juli 2018 aan de Kamer. Op 17 januari 2019 heeft u ter consultatie de nieuwste conceptverkeersverdelingsregel, de VVR-3, voorgelegd. In deze VVR-3 treffen we opmerkelijk genoeg wél aanduidingen aan die wijzen op het rekening houden met autonome groei. Tot 25.000 vluchten wordt deze autonome groei kennelijk nog afgeremd, maar bij verdere groei lijkt het erop dat zelfs deze beperking mogelijk helemaal komt te vervallen.

Aan de hand van uw documenten kunnen wij niet nagaan waarom u tot deze wijziging bent gekomen. Er is bij het opstellen van de VVR-2 immers overleg geweest met de Europese Commissie, en de bezwaren van dit lichaam kwamen waarschijnlijk onverwacht. Het is ons niet duidelijk hoe U bezwaren van de Europese Commissie hebt gewogen bij het opstellen van de VVR-3 en in hoeverre u gehoor heeft gegeven aan de oproep van de Kamer om geen autonome groei toe te staan. In uw nota van toelichting is hiervoor geen plek ingeruimd en wij kunnen derhalve niet anders dan zeer teleurgesteld zijn: het is dit soort heimelijke processen en ongedocumenteerde wendingen die bij veel burgers Eurosceptis aanwakkeren en tegelijkertijd ook het nationale parlement buiten spel zetten. Wij verzoeken u met klem om alsnog toe te lichten waarom u gekozen hebt voor deze wijzigingen in de VVR. Eveneens met klem vragen wij u openheid te geven over de bezwaren van de Europese Commissie.

Voorts wijzen wij u erop dat wij uw nota van toelichting op de VVR-3 gebrekkig vinden, om de volgende redenen.

- 1) *De basis om te komen tot een VVR is gelegen in het feit dat er een breed scala aan vluchtbestemmingen vanaf Schiphol wordt aangeboden, en dat daarvoor transfervluchten nodig zijn. U gaat echter voorbij aan het feit dat deze zelfde transfervluchten ten opzichte van point-to-point verbindingen onnodig vervuילend zijn en dat deze vluchten bovendien weinig bijdragen aan de economie. Op geen enkele wijze wordt in uw nota aangeduid hoe de balans moet worden gevonden in dit spanningsveld. Aspecten zoals minimale omvang van een primaire markt voor de levensvatbaarheid van een bestemming, de samenwerking van verschillende luchtvaartmaatschappijen om in de netwerkfunctie te kunnen voorzien, de ontwikkeling van het treinverkeer of ander land-gebonden hoogwaardig openbaar vervoer als toekomstige “feeder” voor de luchtvaart én de wijze waarop “slots” op Schiphol moeten worden verdeeld, om de gewenste selectiviteit te bereiken, zijn ten onrechte geen van alle onderwerp van uw nota van toelichting. U geeft aan dat door gebrek aan selectiviteit de luchthavens Schiphol en Eindhoven sneller zijn volgelopen dan voorzien, maar onduidelijk is hoe u als minister in de toekomst hiermee wilt omgaan.*
- 2) *De noodzaak van een overloop van Schiphol naar Lelystad Airport ligt gelegen in de veronderstelling dat er meer capaciteit voor de luchtvaart in de toekomst wenselijk is. Dit is een onjuiste veronderstelling. De impact van de luchtvaart op het klimaat is groot en Nederland loopt in haar klimaatbeleid achter op de rest van Europa. De opening van een nieuwe luchthaven Lelystad in 2020 is voor het klimaat een even onwenselijke zet als de opening van de kolencentrales in 2015. Het groeiend aantal klachten over de luchtvaart onderstreept dit; de effecten van luchtverkeer op de gezondheid van omwonenden en op het milieu, het overvolle Nederlandse luchtruim en de daarmee samenhangende veiligheidsrisico’s maken verdere groei van de sector onwenselijk. De ernst van de situatie blijkt ook uit het feit dat op 30 januari 2019 het door u genoemde Aldersoverleg na een uitgebreide maatschappelijke consultatie er niet in geslaagd is om een eensluidend advies te formuleren. Bestuurders, omwonenden en milieuorganisaties vragen met klem om ieder geval tot 2023 een einde aan de groei te maken, om te bezien hoe het daarna verder moet.*
- 3) *De procedures die moeten leiden tot de opening van Lelystad Airport zijn niet ordelijk verlopen en er is geen zicht op dat dit nog goed gaat komen. Het grootste knelpunt hierbij is, dat het luchtruim voor de Lelystad Airport niet is ingedeeld en dat de ontwikkeling van Lelystad niet in samenhang met Schiphol wordt beschouwd. Waar het aan ontbreekt is een integrale MER Schiphol/Lelystad. Zo’n integrale MER zou, uitgaande van een goed ingedeeld luchtruim met een effectief selectiviteitsbeleid de gezamenlijke milieueffecten juist en volledig moeten beschrijven. In uw nota van toelichting is er geen enkele aanwijzing dat dit alsnog gaat gebeuren. Extra zorgwekkend is, 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.*
- 4) *De bedoeling van de VVR is, dat luchtvaartmaatschappijen hun historische slots op Schiphol gaan verruilen om te kunnen vliegen vanaf Lelystad Airport. Uit uw toelichting blijkt echter niet waarom luchtvaartmaatschappijen dit zouden doen. Wij denken dat dit zonder*

staatsteun in welke vorm dan ook, niet mogelijk zal zijn en willen met nadruk stellen, dat staatsteun voor een sector die bekend staat om het gebrek aan effectieve beprijzing van maatschappelijke lasten onwenselijk is.

U begrijpt dat wij waarde hechten aan een goede nota van toelichting op de VVR-3. Maar verstandiger zou het zijn om af te zien van de realisatie van Lelystad Airport en het advies van bewoners, bestuurders en milieuorganisatie op te volgen om tot 2023 te werken aan een nieuwe Luchtvaartnota 2050 die past binnen de noodzakelijk klimaatambities en die rekening houdt met de maatschappelijke vraagstukken op alle gebieden, te beginnen met gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving, inclusief geluid.

Met vriendelijke groet en hoogachting,

Clemens van Soest en Seward Nijhuis

p/a Frederik Hendriklaan 120
2351 GE Leiderdorp