

POSITIONPAPER OVERIJSSSE PARTNERS OVER LUCHTVAART, December 2020

Aandachtspunten voor AO luchtvaart op 16.12.20 n.a.v. digitale ontmoeting van gedeputeerde en wethouders uit Overijssel met leden van de commissie Infrastructuur en Waterstaat op 27.11.20.

In onze gezamenlijke zienswijze (zie bijlage) hebben wij aandacht gevraagd voor 3 onderwerpen:

1. Een transparant en navolgbaar proces
2. Effecten op de omgeving
3. Participatie

Transparant en navolgbaar proces

1. **Stel eerst de Luchtvaartnota vast, dan de luchtruimherziening en beoordeel dan of opening van LA nog noodzakelijk is.** De veranderde (COVID19-)omstandigheden geven daarvoor de benodigde tijd. *Waarom is, gelet op de huidige (markt)omstandigheden, opening van Lelystad Airport in 2021 noodzakelijk als overloop van Schiphol?*
2. **Positieve besluiten (groeimodel, netwerkqualiteit, regionaal belang) gelden niet voor Lelystad Airport.** LA maakt volgens de NvA geen onderdeel uit van de Luchtvaartnota, maar veel keuzes in de Luchtvaartnota hebben juist effect op LA. *Waarom gelden voor LA andere uitgangspunten?*

Effecten op de omgeving

1. **In de luchtvaartnota ontbreekt een kader voor de herziening van het luchtruim.** Wij denken daarbij vooral aan het gebruik van standaard klim- en daalprofielen. Zonder dit kader blijft het risico bestaan dat na herziening van het luchtruim inwoners te maken hebben met onnodig lang laag vliegen. *Kan de minister garanderen dat standaard klim- en daalprofielen uitgangspunt zijn voor de herziening?*
2. **Wij vrezen dat Lelystad Airport kan doorgroeien naar 45.000 vliegbewegingen zonder luchtruimherziening.** De aanpassingen in 2021 zijn onvoldoende en beperkt tot de aansluitroutes. Op de B+-routes is nog steeds sprake van onnodig laagvliegen met gevolgen voor Stadshagen, Kampen en Hattem/Wapenveld. *Kan de minister garanderen dat LA niet doorgroeit voordat daadwerkelijk het luchtruim is herzien?*
3. **De innovatiekracht van Technology Base en Twente Airport¹ verdient steun.** Het ministerie gaat hier in de Luchtvaartnota niet op in, omdat het gaat om een regionale luchthaven. Dat is jammer, want ruimte voor ontwikkeling en innovatie biedt perspectief om de luchtvaart voor te bereiden op een schone(re) toekomst. Dit heeft voordelen voor zowel regio als Rijk. *Wat weerhoudt de minister om de samenwerking met de regio op te zoeken?*
4. **Het kabinet legt adviezen van de Commissie MER en de WHO terzijde.** Opnieuw stelt het kabinet onderzoek naar de WHO-normen² uit. Het kabinet stelt zelfs dat de huidige geluidsnormen nog steeds het beste zijn, ondanks advies van de Commissie MER en de PlanMER Luchtvaartnota. *Waarom neemt de minister de adviezen niet over?*

Participatie

1. **De participatie is beperkt tot het 'ophalen' van input uit de regio.** Eerder hebben wij het ministerie opgeroepen³ te investeren in draagvlak en een dialoog te voeren. Wij hebben een bestuurlijk gesprek gemist over onze zienswijze en moeten als overheden in de NvA lezen hoe het ministerie onze argumenten zoals genoemd onder 1 en 2 terzijde schuift. Het kabinet deelt zelfs conceptnota's niet met medeoverheden (pg. 134 NvA). Dat vinden wij jammer en wij *bepreken dan ook dat de minister bij de vervolgstappen meer de dialoog met medeoverheden zoekt.*

Provincie Overijssel	–	Gedeputeerde Tijs de Bree
Gemeente Dalfsen	–	Wethouder Ruud van Leeuwen
Gemeente Deventer	–	Wethouder Carlo Verhaar
Gemeente Enschede	–	Wethouder June Nods
Gemeente Zwolle	–	Wethouder William Dogger

¹ Met o.a. repair, onderhoud, ontwikkeling van onbemand vliegen en drones

² Motie Schonis/D66 roept op om de verschillen in kaart te brengen tussen de WHO-normen de huidige regelgeving en de handelingsperspectieven in beeld te brengen. De Staatssecretaris van IenW heeft de Kamer op 5 juni 2020 bericht over de voortgang van de uitvoering van deze motie.

³ Brief GS Overijssel van 17 dec 2019, ook cc aan commissie IenW gestuurd