

Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
Fax 038 425 48 88

overijssel.nl
postbus@overijssel.nl

KvK 51048329
IBAN NL45 RABO 0397 3411 21

Inlichtingen bij
dhr. F. Hoekstra
telefoon 038 499 86 52
Frank.Hoekstra@overijssel.nl

Mevr. Van Nieuwenhuizen Wijbenga
Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Datum	Kenmerk	Pagina	Bijlagen	Uw brief	Uw kenmerk
@@.02.2019	<regkenmerk>	1 van 7	1	14.01.2019	IENW/BSK-2019/3886

Onderwerp: Zienswijze Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Hooggeachte mevrouw Van Nieuwenhuizen Wijbenga,

Op 11 januari 2019 heeft u het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport ter inzage gelegd. Met deze brief maken wij, de Provincie Overijssel en de gemeenten Dalfsen, Deventer, Hardenberg, Hellendoorn, Kampen, Ommen, Olst-Wijhe, Raalte, Rijssen-Holten, Staphorst, Steenwijkerland, Twenterand, Wierden, Zwartewaterland en Zwolle onze zienswijze kenbaar, zodat u één gebundeld geluid uit de regio ontvangt. Wij doen dit vanuit onze verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

In het eerste deel van deze brief gaan wij in op de volgorde van besluitvorming en borging van randvoorwaarden als Lelystad Airport toch in 2020 opent. In de bijlage van deze brief hebben wij onze zienswijze per onderwerp verwoord.

Op 31 oktober 2017 hebben wij u onze gezamenlijke zienswijze over de ontwerp vliegroutes Lelystad Airport toegezonden. De kern van die zienswijze staat wat ons betreft nog steeds overeind: wij willen de overlast voor inwoners zoveel mogelijk beperken en wij verwachten een open en transparant en navolgbaar besluitvormingsproces. In dat kader hechten wij er ook aan dat de Tweede Kamer uw nota van antwoord op de zienswijzen op de voorliggende wijziging van het Luchthavenbesluit kan betrekken bij de voorhangprocedure. Daarom hebben wij afschrift van deze zienswijze toegezonden aan de vaste commissie van de Tweede Kamer voor Infrastructuur en Waterstaat. Deze brief hebben wij eveneens toegezonden aan de Directie Participatie in het kader van de zienswijzeprocedure.

De volgorde in de besluitvorming klopt niet.

Wij hebben er herhaaldelijk bij u op aangedrongen éérst de indeling van het luchtruim te herzien vóór opening van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer. Uw verweer hierop is dat de herziening niet eerder gereed kan zijn dan in 2023. Een dergelijk uitstel voor opening van Lelystad Airport acht u niet verantwoord.

U gaat daarmee voorbij aan het beantwoorden van de kernvraag van uw eigen Luchtvaartnota 2020-2050: "hoe kan de luchtvaart zich ontwikkelen in balans met andere maatschappelijke belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid?". De MER-commissie zegt in haar toetsingsadvies met zoveel woorden dat een dergelijke integrale studie ontbreekt. "Een dergelijke studie zou in overeenstemming zijn met wat de EU-richtlijn over de beoordeling van de milieugevolgen van plannen en programma's beoogt."¹ U geeft bovendien in uw eigen regeerakkoord al aan dat u wilt werken aan een betere leefomgeving en luchtkwaliteit door de focus te leggen op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen².

¹ Citaat uit blz. 7 van het Toetsingsadvies over het geactualiseerde milieueffectrapport MER, 18 april 2018 / projectnummer 3260

² Tweede bolletje onder 'luchtvaart' van §3.2 mobiliteit van het regeerakkoord, <https://www.rijksoverheid.nl/regering/regeerakkoord-vertrouwen-in-de-toekomst/3.-nederland-wordt-duurzaam/3.2-mobiliteit>

Met de opening van Lelystad Airport legt u, vooruitlopend op het vinden van de balans tussen people, planet en profit in het luchtvaartdossier, op voorhand prioriteit bij het economisch belang van de luchtvaart. Daarmee gaat u voorbij aan de beoogde balans. Wij doen daarom nogmaals een beroep op u om een zorgvuldige procedure te volgen: open, transparant en navolgbaar. Wat ons betreft betekent dat éérst besluiten nemen over de luchtvaartnota, deze te verwerken in de herziening van het luchtruim en daarna pas een besluit nemen over Lelystad Airport.

Als Lelystad Airport toch in 2020 opent, vraagt dit borging van randvoorwaarden.

Ondanks onze oproep om eerst het luchtruim te herzien, besluit u nu toch om een Luchthavenbesluit Lelystad Airport voor te leggen en voorziet u opening van Lelystad Airport in 2020. Daarmee voelen wij ons genoodzaakt om inhoudelijk te reageren op uw besluit, ondanks het feit dat wij vinden dat dit besluit hier nog niet zou moeten liggen.

Wij vragen u de volgende randvoorwaarden te borgen, ingegeven door onze zorg voor de kwaliteit van de leefomgeving en gericht op het beperken van hinder:

1. Het uitgangspunt van de vliegroutes moet zijn snel stijgen en dalen volgens de Continuous Climb Departure en Continuous Descent Approach-methode om lang laag vliegen te voorkomen.
2. Uitgangspunt bij de herziening van het luchtruim en de MER moet zijn een vlieghoogte van minimaal 6.000 voet op de grens van het oude en nieuwe land.
3. Meer inzicht nodig in de risico's van vogelaanvaringen.
4. Groei tot meer dan 10.000 vliegbewegingen pas toestaan na herziening van het luchtruim en dit ook wettelijk vastleggen.
5. Een vooraf vastgesteld plan voor monitoring, handhaving en evaluatie draagt bij aan herstel van vertrouwen.
6. De term 'vracht' niet opnemen in de definitie van handelsverkeer.
7. Ervaringen belevingsvlucht meer betrekken bij besluiten over luchthaven en routes.
8. Onderzoek nodig naar effecten van Lelystad Airport op de maatschappelijke kosten en baten.
9. Met het vervallen van de bestemmingslijst van de Verkeersverdelingsregeling voldoet de MER niet meer als onderbouwing van het Luchthavenbesluit.

In de bijlage hebben wij deze randvoorwaarden nader toegelicht. Deze bijlage maakt integraal onderdeel uit van deze zienswijze

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Overijssel,

Burgemeester en wethouders van Dalfsen

voorzitter,

voorzitter,

secretaris,

secretaris,

Burgemeester en wethouders van Deventer

Burgemeester en wethouders van Hardenberg

voorzitter,

voorzitter,

secretaris

secretaris

Burgemeester en wethouders van Hellendoorn

Burgemeester en wethouders van Kampen

voorzitter,

voorzitter,

secretaris

secretaris

Burgemeester en wethouders van Ommen

Burgemeester en wethouders van Olst-Wijhe

voorzitter,

secretaris

Burgemeester en wethouders van Raalte

voorzitter,

secretaris

Burgemeester en wethouders van Staphorst

voorzitter,

secretaris

Burgemeester en wethouders van Twenterand

voorzitter,

secretaris

Burgemeester en wethouders van Zwartewaterland

voorzitter,

secretaris

voorzitter,

secretaris

Burgemeester en wethouders van Rijssen-Holten

voorzitter,

secretaris

Burgemeester en wethouders van Steenwijkerland

voorzitter,

secretaris

Burgemeester en wethouders van Wierden

voorzitter,

secretaris

Burgemeester en wethouders van Zwolle

voorzitter,

secretaris

BIJLAGE – Zienswijze Luchthavenbesluit Lelystad Airport

1. *Het uitgangspunt van de vliegroutes moet zijn snel stijgen en dalen volgens de CCD- en CDA-methode om lang laag vliegen te voorkomen.*

Wij hebben in de discussie over de aansluitroutes gepleit voor zo snel mogelijk stijgen en zo laat mogelijk dalen onder toepassing van glijvluchten. Het uitgangspunt bij de herziening van het luchtruim moet daarom ook zijn dat vliegtuigen in Continuous Climb Departure (CCD – snelle stijging) de stijging inzetten en in Continuous Descent Approach (CDA – glijvlucht) de daling inzetten. Een hogere vlieghoogte is daarbij zelfs mogelijk.

Voor vluchten vanuit het zuiden blijkt toepassing van glijvluchten niet mogelijk, vanwege 'interferentie met Schipholverkeer'. Dit klemte te meer, omdat in de MER van 2018 gerekend is met veel meer vluchten vanuit het zuiden dan in de MER van 2014. Wij vinden uw overwegingen waarom een glijvlucht vanuit het zuiden niet mogelijk is, niet steekhoudend. Het veroorzaken van geluidsoverlast en de daarmee gepaard gaande impact op het woon- en leefmilieu dient zwaarder te wegen dan beschikbare capaciteit bij de luchtverkeersleiding. Hiermee voldoet het Luchthavenbesluit niet aan de eis om uit te gaan van het meest optimale scenario. U heeft in het Luchthavenbesluit en de bijbehorende milieueffectrapportage niet onderzocht wat de (positieve)effecten van een glijvlucht op de milieukwaliteit zullen zijn. Wij verzoeken u om dit alsnog inzichtelijk te maken.

Wij zijn ingenomen met de wijziging in de route dat nu vanuit het oosten met een glijvlucht kan worden gedaald. Vanwege het steile dalprofiel vanaf de Duitse grens hebben wij wel zorg over het aerodynamische geluid dat zal optreden. Het is voor ons onduidelijk welk effect dit heeft op de omgeving. Wij gaan er vanuit dat de impact van deze route onderdeel uit maakt van het monitoringsplan. Dit versterkt de noodzaak om éérst het luchtruim te herzien vóórdat Lelystad Airport open gaat voor groothandelsverkeer.

2. *Uitgangspunt bij de herziening van het luchtruim en de MER moet zijn een vlieghoogte van minimaal 6.000 voet op de grens van het oude en nieuwe land.*

Hoewel u in diverse gesprekken en kamerbrieven aangeeft dat de situatie na herziening van het luchtruim zal verbeteren, geeft u niet aan wat deze verbetering inhoudt en ten opzichte van welke scenario de situatie verbetert. Een verbetering van het worst-case-scenario kan nog steeds een verslechtering betekenen ten opzichte van het scenario vóór herziening van het luchtruim. Wij vragen u om de bevestiging dat de verbetering van de situatie geldt ten opzichte van het scenario voor herziening van het luchtruim. De afspraken die zijn gemaakt aan de Alderstafel gaan uit van een minimale vlieghoogte op het 'oude land' van 1.800 meter, zowel wat betreft de noordelijke routes als ook de oostelijke en zuidelijke routes. De regio pleit al langere tijd om bij de herziening van het luchtruim deze afspraak minimaal gestand te doen.

In uw plannen geldt bij Zwolle en Kampen ('s Heerenbroek), waar alleen sprake is van een aanvliegeroute, een specifiek vraagstuk. Tot herziening van het luchtruim geldt dat de vliegtuigen vanaf het oosten in glijvlucht dalend langs Zwolle vliegen en op 1.500 meter hoogte vliegen bij 's Heerenbroek (Kampen).

U geeft in uw plannen geen duidelijkheid over de situatie bij Zwolle na de herziening van het luchtruim. Daarom gaat de milieueffectrapportage uit van een worst-case-scenario. Daarin dalen vliegtuigen ruim voor Zwolle vanaf 1.800 meter naar 900 meter bij Stadshagen en vliegen vanaf daar horizontaal door naar 's Heerenbroek en dalen daarna verder richting Lelystad Airport. Deze vliegprocedure met laag vliegen op een hoogte van 900 meter nabij een groot woongebied (Stadshagen) vinden wij onnodig en onaanvaardbaar in verband met de geluidsoverlast en de risico's op vogelaanvaringen.

3. *Er moet meer inzicht komen in de risico's van vogelaanvaringen.*

Het rapport 'Onderzoek vogelbewegingen' (14 mei 2018) biedt onvoldoende inzicht in de risico's op vogelaanvaringen. Het rapport stelt dat de aanvaringskans met vogels tijdens de daling op Lelystad Airport vergelijkbaar is met die elders in Nederland, omdat de procedure van Lelystad Airport vergelijkbaar is met die voor andere vliegvelden (zie pg. 8, 27, 35). Dit is onjuist voor de situatie bij Stadshagen. Het milieueffectrapport (pg. 32) stelt zelf: 'Bij Zwolle geldt dat er extra restricties voor naderingen bij noordoostelijk baangebruik gelden in verband met vertrekkend verkeer dat kruist met de naderingsroute. In die situatie is voor de berekeningen worst case verondersteld dat alle vliegtuigen op 3.000 voet (900 meter) vliegen.' Juist die uitzonderingssituatie bij Zwolle maakt dat de naderingsprocedure niet vergelijkbaar is. Het vogelonderzoek gaat hieraan voorbij. Wij verzoeken u nadrukkelijk om voor deze situatie nader onderzoek uit te laten voeren. Wij vragen u om hierbij ook de onderzoeken te betrekken die diverse vogelexperts hebben uitgevoerd naar vogelaanvaringen. Zij

stellen onder andere dat op basis van de radarbeelden van station De Bilt geen conclusies getrokken kunnen worden over de vogeltrek in bijvoorbeeld Overijssel en Gelderland.

4. *Groei tot meer dan 10.000 vliegbewegingen pas toestaan na herziening van het luchtruim en dit ook wettelijk vastleggen.*

Wij hebben u in onze brief van 14 mei 2018 gevraagd om het maximum van 10.000 vliegbewegingen ook wettelijk vast te leggen. In uw kamerbrief van 28 november 2018 en uw brief van 14 december (behorend bij het ontwerp Luchthavenbesluit) geeft u aan dit op te nemen in een ministeriële regeling. Hoewel u het maximum van 10.000 vliegbewegingen wilt vastleggen, legt u geen verbinding met de herziening van het luchtruim. Het is voor de regio juist belangrijk dat éérs het luchtruim wordt heringedeeld, voordat Lelystad Airport verder zou kunnen doorgroeien. In dat kader zijn wij ingenomen met uw besluit om het maximum van 45.000 vliegbewegingen in het Luchthavenbesluit op te nemen. Wij vragen u echter wel in het Luchthavenbesluit voorwaarden aan doorgroei naar 45.000 vliegbewegingen op te nemen. Deze voorwaarden zijn herziening van het luchtruim en verhoging van de vliegroutes (zie ook 2).

5. *Een vooraf vastgesteld plan voor monitoring, handhaving en evaluatie draagt bij aan herstel van vertrouwen.*

Wij zijn blij dat u gehoor heeft gegeven aan de oproep om de geconstateerde fouten in het MER van 2014 te herstellen. De m.e.r.-commissie heeft een helder advies afgegeven over de geactualiseerde MER. Zij constateert onder andere dat duidelijk waarneembare geluidpieken zullen optreden, "omdat – in afwijking van wat gangbaar is – langdurig laag wordt gevlogen"³. Hierin zien wij de bevestiging van de noodzaak dat u deze geluidbelasting ook goed in kaart brengt en dit niet beperkt tot het onderzoeksgebied van de MER. U schrijft zelf in de toelichting op de wijziging van het Luchthavenbesluit: "Het is van cruciaal belang dat de omgeving erop kan rekenen dat informatie die ten grondslag ligt aan de besluitvorming inzichtelijk en correct is. (...) Monitoring en evaluatie zijn belangrijk om te kunnen volgen in welke mate deze aannames zich in praktijk voordoen en welke effecten optreden om mede op basis daarvan te kunnen beoordelen of de effecten naar verwachting zijn of anders uitpakken."

Wij gaan er vanuit dat u ook buiten het onderzoeksgebied van de MER samen met de stakeholders een plan voor monitoring, handhaving en evaluatie zult uitwerken (inclusief een nulmeting voor de gezondheidsmonitor van de GGD). De uitgangspunten die u daarvoor hanteert steunen wij. In dit kader verwachten wij ook dat geluidsmetingen onder de aansluitroutes (rekening houdend met cumulatieve effecten) onderdeel uitmaken van het monitoringsplan en dat u gegevens verzamelt om het gebruik van de wachtruimte bij Lochem te evalueren.

U geeft in de Nota van Toelichting aan dat de effecten van ultrafijnstof vooral aan de orde zijn in de directe omgeving van de luchthaven en direct buiten het luchthaventerrein de effecten vergelijkbaar zijn met de bijdrage van wegverkeer in binnenstedelijk gebied. Boven 900 meter zou de emissie van ultrafijnstof niet meer op de grond terecht komen. In de MER zijn de te verwachten concentraties ultrafijnstof niet berekend, maar kwalitatief beschreven. Onduidelijk is of u in het monitoringsprogramma ultrafijnstof mee neemt. De tekst suggereert dat die niet nodig is. Wij verzoeken u om ultrafijnstof wel mee te nemen in het monitoringsprogramma. De effecten van ultrafijnstof op de gezondheid van inwoners zijn nog maar beperkt onderzocht. Daarom is het van belang om dit te monitoren. Juist omdat de effecten van ultrafijnstof door vliegverkeer vergelijkbaar zijn met binnenstedelijk gebied zullen de effecten van ultrafijnstof voor de regio, met relatief weinig binnenstedelijk gebied, groter zijn. De effecten voor Stadshagen en verder richting Kampen en Biddinghuizen, met een vlieghoogte van 900 meter en minder, zijn zeker aanwezig, omdat de emissies daar op de grond terecht komen.

Ook de Commissie voor de m.e.r. oordeelt dat het belangrijk is om de mogelijke blootstelling te monitoren, aangezien het de verwachting is dat ultrafijnstof gezondheidseffecten veroorzaakt. Ook adviseert de Commissie om contouren voor ultrafijnstof te berekenen voor de tijdelijke situatie tot 2023 met maximaal 10.000 vliegbewegingen. Die resultaten zijn nodig voor het opzetten van het monitoringprogramma. Wij vragen u nadrukkelijk om ook op het 'oude land' ultrafijnstof mee te nemen in het monitoringsprogramma.

Wij hebben goede nota genomen van uw toezegging de effecten van de (voorgenomen) maatregelen te evalueren bij 7.000 en 25.000 vliegbewegingen. U toetst bij beide evaluaties of de berekenende verwachte effecten overeenkomen met de praktijk. U geeft in het Luchthavenbesluit echter niet aan welke consequenties u verbindt aan de uitkomsten van de evaluaties. Dit geldt ook voor afwijkingen van vliegbewegingen en gebruik van de wachtruimte als het feitelijk gebruik niet aansluit bij het ontwerp. Welke betekenis hebben de uitkomsten van de evaluaties voor bijvoorbeeld het aantal

³ Citaat uit blz. 2 van het Toetsingsadvies over het geactualiseerde milieueffectrapport MER, 18 april 2018 / projectnummer 3260

vliegbewegingen, de geluidsruimte of de vliegroutes? Wanneer u voor opening van Lelystad Airport geen duidelijkheid verstrekt over de effecten van de evaluaties op de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport, dan hebben deze evaluaties weinig waarde. Wij verzoeken u in het Luchthavenbesluit duidelijk te maken wat de consequenties van de evaluaties zullen zijn.

6. *De term 'vracht' niet opnemen in de definitie van handelsverkeer*

Wij hebben goede nota genomen van uw brief van 12 juli 2018, waarin u aangeeft dat groot vrachtverkeer op Lelystad Airport niet mogelijk is en Lelystad Airport is bedoeld als overloopluchthaven van Schiphol voor vakantieverkeer. Wij willen voorkomen dat meer geluidsbelastende vliegtuigen op Lelystad Airport gaan vliegen dan waar in de MER mee gerekend is. Dit betekent dat (met name) oudere vliegtuigen geen plek dienen te krijgen op Lelystad Airport. Wij constateren dat u in de wijziging van het Luchthavenbesluit een definitie over 'handelsverkeer' heeft opgenomen. Onder de definitie van 'handelsverkeer' valt ook vrachtvervoer. Het opnemen van vrachtvervoer in de definitie is overbodig wanneer het gaat om een vliegveld waar geen vrachtvervoer zal plaatsvinden. Wij gaan er vanuit dat het niet uw bedoeling is ruimte te creëren voor vrachtvervoer. Wij vragen u daarom de term 'vracht' uit de definitie te verwijderen, om zo onduidelijkheid te voorkomen over de mogelijkheden van Lelystad Airport.

7. *Ervaringen belevingsvlucht meer betrekken bij uw besluit over luchthaven en routes*

De routes op de kaarten worden getoond met een routelijn. De eis die aan vluchten van en naar Lelystad wordt gesteld, is dat de vliegtuigen de route nauwkeurig kunnen vliegen. 'Nauwkeurig' betekent met een marge van 1 zeemijl, oftewel 1.852 meter links en rechts van de routelijn. Van de zijde van uw ministerie is aangegeven dat de kans dat een vliegtuig dicht bij de getekende lijn zit vele malen groter is dan een grote afwijking daarvan (normaal verdeling). Dit geldt echter niet voor situaties waarbij er een (scherpe) hoek in de routelijn is ingetekend. De hoek die bijvoorbeeld bij Zwolle op papier gemaakt wordt bij noord-oostelijk baangebruik (baan 05) is met een vliegtuig onmogelijk te maken. Dit blijkt ook uit de belevingsvlucht waarbij tweemaal de bocht is 'afgesneden'. Een dergelijke situatie kan zich ook voor doen nabij Deventer, Dalfsen en Steenwijkerland. Het gevolg hiervan is dat een route dichter bij of zelfs over woonwijken komt te liggen en de geschetste geluidssituatie in de MER niet overeenkomst met de praktijk. Door het in de praktijk afsnijden van bochten zullen meer inwoners geluidsoverlast ervaren en dat vinden wij ongewenst. Wij verzoeken u om hierin inzicht te geven en dit ook te verwerken in de MER.

Wij constateren dat de gemeten geluidswaarden van de belevingsvlucht aanmerkelijk hoger zijn dan de berekende waarden. In uw reactie op de evaluatie van de regiegroep belevingsvlucht geeft u aan dat de afwijkingen overeenkomen met de bandbreedte die gebruikelijk is bij de berekende waarde. Dit betekent dat u in de berekening van de geluidseffecten niet uit gaat van de worst-case situatie, maar een gemiddelde berekening aanhoudt. Dit wijkt af van de benadering van de vliegroutes waarin u wel uit gaat van een worst-case-scenario. Juist een MER zou antwoord moeten geven op verschillende scenario's. Wij vragen u om alsnog inzichtelijk te maken wat de geluidseffecten zijn wanneer u uit gaat van een worst-case-scenario in de berekeningen.

Daarnaast verzoeken wij u om ook bij het beoordelen van de geluidssituatie ook de gemeten waarden meer te betrekken.

8. *Onderzoek nodig naar effecten van Lelystad Airport op de maatschappelijke kosten en baten.*

U schrijft in het Luchthavenbesluit (paragraaf 6.1.2.) dat de negatieve effecten van vliegtuiggeluid op de werkgelegenheid in de toeristische sector als gering wordt ingeschat. De afgelopen jaren zijn vele onderzoeken gedaan naar de maatschappelijke kosten en baten van Lelystad Airport. In 2008 en 2014 hebben onderzoeksbureaus Decisio, SEO en To70 een quickscan MKBA uitgevoerd voor het Luchthavenbesluit Lelystad 2015. In deze onderzoeken zijn echter de positieve en negatieve effecten voor het 'oude land' niet meegenomen, terwijl de effecten van Lelystad door de relatief lage vliegroutes juist ook op het 'oude land' zichtbaar zullen zijn. Te denken valt dan aan de mogelijke effecten voor de regionale recreatie- en toerismesector en de impact op rust en stilte.

Waar geen aandacht aan is besteed in de MKBA zijn de effecten op de woningwaarde op het 'oude land'. U hebt deze effecten niet meegenomen, terwijl wetenschappelijk is aangetoond dat er een relatie ligt tussen de waarde van woningen, achtergrond geluid en toevoeging van geluid door vliegverkeer. Juist vanwege de relatief lage vliegroutes, en met name nabij Zwolle / Kampen, kunnen er negatieve effecten op de woningwaarde optreden. Wij vragen u alsnog onderzoek uit te voeren naar de effecten van Lelystad Airport op de waarde van woningen op het 'oude land'.

9. *Met het vervallen van de bestemmingenlijst van de Verkeersverdelingsregeling voldoet de MER niet meer als onderbouwing van het Luchthavenbesluit.*

Een actueel vraagstuk in de discussie over opening van Lelystad Airport is de overloopfunctie voor Schiphol. De Europese commissie heeft nog geen goedkeuring verleend aan uw eerdere voorstellen voor een Verkeersverdelingsregeling (VVR). Met uw herziene voorstel voor VVR van 17 januari 2019 hoopt u alsnog de instemming van de Europese Commissie te krijgen.

Wij merken op dat u in de nieuwe VVR geen gebruik meer maakt van de bestemmingenlijst. Dit zou kunnen betekenen dat maatschappijen nieuwe routes en andere routes gaan vliegen dan waar in de geactualiseerde MER mee is gerekend. Wij verzoeken u daarom duidelijk te maken welke milieugevolgen de nieuwe VVR zal hebben en hoe dit zich verhoudt tot de uitkomsten van de geactualiseerde MER bij het Luchthavenbesluit Lelystad Airport. Een reactie van deze strekking hebben wij ook ingediend in het kader van de internetconsultatie op de VVR.