§	Zienswijze	pg.	Nota van Antwoord
1.	**Transparant en navolgbaar proces**		
1.1	Geef duidelijkheid over de bestuurlijke afweging voor de voorkeursstrategie	16	Groei is voor het kabinet geen doel op zich, net zomin als krimp. Al dan niet groei is afhankelijk van de randvoorwaarden die gesteld worden vanuit de vier publieke belangen. Pas als het lukt om de negatieve effecten van de luchtvaart op klimaat en leefomgeving voortvarend te verminderen, kan er ruimte voor groei ontstaan.
1.2	Hanteer Lelystad Airport niet als referentiesituatie	151	Over Lelystad Airport heeft reeds eerder besluitvorming plaatsgevonden. Daarom wordt de opening van LA voor handelsverkeer als uitgangspunt gehanteerd in de Luchtvaartnota. Niettemin reageert het kabinet op de zienswijzen hierover. Nut en noodzaak van Lelystad Airport zijn de resultante van het onderzoek naar de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en het Aldersakkoord uit 2008.
1.3	Stel het besluit over opening Lelystad Airport uit tot na herziening van het luchtruim	150 - 152	Geen reactie
1.4	Breng de gevolgen in beeld van de verandering in bestemmingen Lelystad Airport	151 - 152	Het niet-mainportgebonden verkeer dat LA van Schiphol overneemt zijn met name vakantievluchten, en daarmee met name vluchten in zuidelijke richting. Met de Verkeersverdelingsregel wordt maximaal voldaan aan de inzet om Lelystad Airport te laten fungeren als overloopluchthaven van Schiphol. De attractiviteit van bestemmingen in Noordwest Europa wordt in de Luchtvaartnota gerelateerd aan het hoge aandeel zakelijke passagiers op deze vluchten. Dit zorgt ervoor dat airlines deze vluchten zoveel mogelijk vanaf Schiphol willen aanbieden, omdat deze sterk bijdrage aan de netwerkkwaliteit van deze luchthaven.
1.5	Kom de belofte na dat het luchtruim in 2023 is herzien	114 & 164 & 117	De besluitvorming over de openstelling van Lelystad Airport is geen onderdeel van het programma Luchtruimherziening. Wel voert het programma uiterlijk november 2021 tussentijdse verbeteringen door aan de aansluitroutes van Lelystad Airport. Daarmee geeft de minister van IenW invulling aan de motie van de Tweede Kamer om vóór 2023 de belemmeringen weg te nemen om zoveel mogelijk ongehinderd te kunnen klimmen op de aansluitroutes. Daarmee zijn de in het publieke debat aangeduide 'laagvliegroutes' verdwenen. Het herzien van het luchtruim is een langer lopend proces – het is niet mogelijk om in één klap het luchtruim 'om te gooien'. Dit heeft onder andere te maken met de hoeveelheid verandering die mensen (piloten, luchtverkeersleiders) veilig in één keer kunnen verwerken, de noodzakelijke samenwerking en afstemming met de buurlanden en het feit dat er 'verbouwd moet worden met de winkel open'. In paragraaf 6.6 van de Luchtvaartnota is toegevoegd dat de het wegnemen van belemmeringen om zoveel mogelijk ongehinderd te kunnen doorklimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport per november 2021 wordt gerealiseerd.
2.	**Effecten op de omgeving**		
2.1	Investeer in innovatiesectoren, zoals Twente Airport	119 & 125 & 166	Innovatie is van groot belang voor het borgen van de vier publieke belangen uit de luchtvaart. Luchtvaart staat niet los van andere vormen van mobiliteit. In de toekomst komen mogelijk nieuwe vormen van transport. Daarnaast wacht, naast het inpassen van nieuwe luchtvaartuigen, de sector ook een forse uitdaging om schoner, stiller en zuiniger te vliegen. De Luchtvaartnota bevat daarom een apart hoofdstuk over Innovatie waarin aangegeven wordt op welke terreinen het kabinet technologische innovaties nodig acht. Daarnaast staat bijvoorbeeld in het hoofdstuk Duurzame Luchtvaart de inzet van het kabinet op technologische innovatie voor duurzame brandstoffen en nieuwe vliegtuigontwerpen en aandrijvingen. De activiteiten binnen innovatieclusters, zoals rond Twente airport, worden ondersteund via het instrumentarium van het ministerie van EZK met onder andere de PPS-regeling gericht op de versterking van samenwerking binnen de clusters, de MIT-regeling ter stimulering van het MKB en de TO2-subsidieregeling met specifieke aandacht voor toegepast luchtvaartonderzoek. Het kabinet is bekend met de ontwikkeling van Technology Base op Twente Airport. Deze luchthaven heeft als regionale luchthaven onder bevoegd gezag van de provincie Overijssel potentie als testlocatie, bijvoorbeeld voor drones. Vanuit de luchthaven is daarnaast een verzoek gedaan bij het ministerie om aangewezen te worden voor luchtverkeersleiding, onder andere om het MRO-verkeer te kunnen accommoderen. Naar verwachting in 2021 zal het kabinet hier een oordeel over vellen, waarbij de kosten, de inpassing van verkeer in het luchtruim en de beschikbaarheid van luchtverkeersleiders belangrijke overwegingen zijn.
2.1	Investeer in innovatiesectoren, zoals Twente Airport	119 & 125 & 166	Innovatie is van groot belang voor het borgen van de vier publieke belangen uit de luchtvaart. Luchtvaart staat niet los van andere vormen van mobiliteit. In de toekomst komen mogelijk nieuwe vormen van transport. Daarnaast wacht, naast het inpassen van nieuwe luchtvaartuigen, de sector ook een forse uitdaging om schoner, stiller en zuiniger te vliegen. De Luchtvaartnota bevat daarom een apart hoofdstuk over Innovatie waarin aangegeven wordt op welke terreinen het kabinet technologische innovaties nodig acht. Daarnaast staat bijvoorbeeld in het hoofdstuk Duurzame Luchtvaart de inzet van het kabinet op technologische innovatie voor duurzame brandstoffen en nieuwe vliegtuigontwerpen en aandrijvingen. De activiteiten binnen innovatieclusters, zoals rond Twente airport, worden ondersteund via het instrumentarium van het ministerie van EZK met onder andere de PPS-regeling gericht op de versterking van samenwerking binnen de clusters, de MIT-regeling ter stimulering van het MKB en de TO2-subsidieregeling met specifieke aandacht voor toegepast luchtvaartonderzoek. Het kabinet is bekend met de ontwikkeling van Technology Base op Twente Airport. Deze luchthaven heeft als regionale luchthaven onder bevoegd gezag van de provincie Overijssel potentie als testlocatie, bijvoorbeeld voor drones. Vanuit de luchthaven is daarnaast een verzoek gedaan bij het ministerie om aangewezen te worden voor luchtverkeersleiding, onder andere om het MRO-verkeer te kunnen accommoderen. Naar verwachting in 2021 zal het kabinet hier een oordeel over vellen, waarbij de kosten, de inpassing van verkeer in het luchtruim en de beschikbaarheid van luchtverkeersleiders belangrijke overwegingen zijn.
2.2	Bied in de Luchtvaartnota ruimte voor een nadere oriëntatie op de rol van lokale overheden bij de 'onderkant' van het luchtruim		Geen reactie
2.3	Betrek grensoverschrijdende modaliteiten bij uw afweging		Geen reactie
2.4	Laat de groei van Lelystad Airport gepaard gaan met significante beperking van geluids- en milieuhinder	150 & 101	*Groeimodel niet voor Lelystad Airport:* geen reactie *Groei 1% en vermindering geluid 1%:* In paragraaf 1.1 en 6.1 is tekst aangepast om toe te lichten dat de randvoorwaarden vanuit de vier publieke belangen bepalend zijn voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart. Het aantoonbaar terugdringen van negatieve effecten op de gezondheid van mens en natuur en het klimaat is harde voorwaarde voor de toekomstige luchtvaart. Het aantal mogelijke toekomstige vluchten is hier een uitkomst van. Tevens wordt extra toegelicht hoe de 1-1,5% mogelijke groei bij voortvarende toekomstige innovatie van de luchtvaart is bedoeld.
2.5	Licht de versterking van de netwerkkwaliteit voor de regio door Lelystad Airport toe	151	Geen reactie

§	Zienswijze	pg.	Nota van Antwoord
2.6	Bied lokale overheden ook toegang tot het Omgevingsfonds	66	Anders dan bij Schiphol speelt het Rijk geen rol bij de uitwerking van een luchthavenfonds Lelystad. Lelystad Airport, provincie Flevoland en gemeente Lelystad hebben gezamenlijk het Luchthavenfonds opgericht. Het doel van dit fonds is om duurzaamheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling op en rond de luchthaven te stimuleren. In de afgelopen drie jaar zijn middelen uit het fonds ten goede gekomen aan de (leefbaarheid in de) omgeving van de luchthaven. Zo is subsidie verstrekt voor duurzaamheidsprojecten van De Lelystadse Boer en aan de inrichting van de leefomgeving van omwonenden van de luchthaven.
2.7	Neem geluidsmetingen en gezondheidsmonitoren mee in de afweging van prioritering routes	115 & 117	Als ontwerpprincipe bij de herindeling van het luchtruim heeft het Rijk ervoor gekozen dat tot en met 6000 voet (1828 meter) hoogte het terugdringen van geluid prioriteit heeft. Boven 6000 voet staat het terugdringen van CO2-uitstoot voorop. Het Rijk is tot deze keuze gekomen op basis van internationale voorbeelden, analyse van gegevens van de BAS (Bewoners Aanspreekpunt Schiphol) en analyses door To70 en NLR. • Een internationale benchmark leert dat er weinig landen zijn die überhaupt een prioriteitsstelling in dit dilemma hebben gekozen. Alleen het Verenigd Koninkrijk en Canada hanteren in dat verband een hoogte tot waar geluid prioritair is. In het VK is dit tot 4.000 voet, met een transitie tussen 4.000-7.000 voet waarbij geluid en CO2 worden afgewogen. In Canada is geluid tot 6.000 voet prioritair. De ervaring in het VK heeft geleerd dat alleen een duidelijke scheidslijn werkbaar is. • Uit een analyse van de BAS (Bewoners Aanspreekpunt Schiphol) blijkt dat het overgrote deel van de klachten (82%) over geluid bij Schiphol is gerelateerd aan vliegtuigen die vliegen onder de 6.000 voet. • Uit analyse door TO70 blijkt dat de grenzen van de bovenwettelijke 48Lden contouren bij Schiphol (op basis van het gemiddelde van naderend en vertrekkend verkeer) overeenkomt met een hoogte van 6.000 voet. • Een gevoeligheidsanalyse van het NLR leert dat het verleggen van vliegroutes steeds minder haalbaar is naarmate de route hoger ligt en dat – zeker in een dichtbevolkt land als Nederland – geluid verplaatst naar naburige bebouwing en/of natuurgebieden. In paragraaf 6.6 van de Luchtvaartnota is toegevoegd dat de het wegnemen van belemmeringen om zoveel mogelijk ongehinderd te kunnen doorklimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport per november 2021 wordt gerealiseerd.
2.8	Introduceer een nieuw criterium voor ernstige hinder	55	Een veelgehoorde klacht in de zienswijzen is dat het berekenen van het aantal ernstig geluidgehinderden en slaapverstoorden, zoals dit momenteel plaatsvindt, onvoldoende beeld geeft van de hinderervaring door omwonenden. Het kabinet vindt de Lden nog steeds de beste maat om geluidsbelasting uit te drukken en de relatie met ernstige hinder te beschrijven, zie ook 5.2.2. Ook het RIVM is deze mening toegedaan. Daarbij onderkent het kabinet dat de beleving van geluid per persoon en per locatie kan verschillen. Het meten of berekenen van een gemiddelde beleving van geluid kan hier soms onvoldoende recht aan doen.
2.9	Ga uit van de geluidsnormen van de WHO	55	Het RIVM heeft een advies uitgebracht over het WHO-rapport dat aanknopingspunten biedt voor nieuw beleid. Adviespunten betreffen de wijze waarop hinder gemeten, berekend en genormeerd kan worden. Een ander adviespunt betreft de omvang van het gebied voor het verminderen van de geluidshinder. Ook bij lagere geluidbelasting kan hinder worden ervaren. Aangezien in deze gebieden meer mensen (met een lagere geluidsbelasting) wonen betreft dit veel geluidgehinderden. Ook hierbij zijn naast Lden, als weergave van de gemiddelde geluidsbelasting, de frequentie van passerende vliegtuigen, rustmomenten en het nachtregime relevant. Het ministerie laat dit onderzoeken en bespreekt per luchthavenomgeving met de belanghebbende partijen hoe invulling aan gegeven kan worden aan nieuwe geluidnormering. De resultaten worden gebruikt in toekomstige luchthavenbesluiten en andere beleidsuitwerking.
2.10	Neem meer randvoorwaarden voor de herziening van het luchtruim op in de luchtvaartnota	163	De vragen die in de zienswijzen zijn gesteld, kunnen nu nog niet op het gevraagde niveau beantwoord worden. Dit moet duidelijk worden in de planuitwerking. Hieronder geeft het kabinet een overzicht van het voorziene planproces. De Luchtvaartnota bevat beleidsmatige kaders, waarbinnen de herziening van het Nederlandse Luchtruim plaats moet vinden. Eén van de doelen van het programma Luchtruimherziening is 'verduurzaming' waarmee wordt bedoeld het beperken van impact van vliegroutes op de omgeving (geluid, CO2 en (ultra)fijnstof. Een vlucht is duurzaam uitgevoerd als de vliegroute zowel in het horizontale vlak (zo kort mogelijk van vertrek- naar bestemmingsluchthaven) als in het verticale vlak (optimaal klimprofiel Continuous Climb Operation) of bij landing (glijvlucht vanaf kruishoogte naar de baan, Continuous Descent Operation) optimaal is. Zo'n vlucht produceert de minste uitstoot (geluid, CO2, NOx, fijnstof etc.), op plekken waar de impact het laagst is. Het programma zoekt een afhandelingswijze met bijbehorende luchtruimindeling voor het Nederlandse luchtruim, waardoor een zo groot mogelijk percentage van de vluchten op die manier kunnen worden uitgevoerd.
3.	**Participatie**		
3.1	Investeer in meer draagvlak in de regio voor Lelystad Airport	106	Het Rijk wil meer regie voeren op regionale luchthavens, zodat ze meer aanvullend op elkaar benut worden. De ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen. Voor die ontwikkeling moet draagvlak in de regio zijn.
3.2	Maak van maatschappelijke participatie dialoog	127 - 128	Het kabinet onderschrijft het belang van de dialoog, waarbij partijen kunnen kennisnemen van elkaars belangen en overwegingen. Rond sommige onderwerpen liggen de belangen erg ver uit elkaar. Dit maakt het heel lastig partijen met elkaar te verbinden in een constructieve dialoog, waarbij sommige partijen de dialoog ook pas voldoende geslaagd vinden als het door hen gewenste resultaat is bereikt. Daarom is er in de Luchtvaartnota voor gekozen dat het Rijk de besluiten neemt. Het Rijk zorgt ervoor dat een constructieve dialoog kan plaatsvinden waarin betrokkenen voldoende hun belangen en overwegingen kunnen delen. De betrokken hoeven daarbij niet te komen tot een gezamenlijk bindend advies. De verantwoordelijkheid voor het besluit ligt bij het Rijk. Vele partijen hebben aangegeven dat het zou helpen als er heldere kaders en normen zijn, en als er beter aan verwachtingenmanagement wordt gedaan bij participatie. Vandaar dat in de Luchtvaartnota is aangekondigd hier in de toekomst op in te zetten, en meer en explicieter aandacht aan te gaan geven.
3.3	Maak beroep bij de bestuursrechter ook mogelijk voor Lelystad Airport	137 & 153	In de Luchtvaartnota is onderzoek naar de mogelijkheid voor rechtstreeks beroep aangekondigd. Voor het herinvoeren van rechtstreeks beroep bij de bestuursrechter is een wijziging van de wet en regelgeving noodzakelijk. Hiervoor moeten de bijbehorende procedurestappen worden doorgelopen. In de Luchtvaartnota kondigt het kabinet een onderzoek aan naar de mogelijkheid van beroep tegen luchthavenbesluiten bij de bestuursrechter. Op de uitkomsten van dit onderzoek kan niet worden vooruitgelopen.
3.4	Maak werk van bestuurlijke samenwerking	134	Er is in de aanloop naar de Ontwerp-Luchtvaartnota voor gekozen om te stoppen met het delen van concepten, omdat afspraken over vertrouwelijkheid van de stukken niet werden nagekomen. De strekking van de teksten is wel ambtelijk en bestuurlijk gedeeld en besproken. Ook hebben de provincies tekstsuggesties ingebracht. Deze zijn grotendeels overgenomen. Het kabinet betreurt het dat door deze werkwijze minder het gevoel van gezamenlijkheid is ontstaan bij een aantal partijen. Maar ziet met vertrouwen uit naar de samenwerking bij de uitvoering van de Luchtvaartnota. Het kabinet heeft in aanloop naar de Ontwerp-Luchtvaartnota gemeenten op verschillende manieren betrokken, maar liep er ook tegenaan dat er geen bestaande structuur was waarbij kon worden aangesloten. Daarom zijn gemeenten benaderd via de luchtvaartgesprekken die in 2018 door heel Nederland hebben plaatsgevonden, via de VNG-commissie mobiliteit, de provinciale kerngroepen, het Regioforum en via de mogelijkheden voor inspraak. Dit is wederzijds ervaren als te mager. Hieraan wordt bij de uitwerking van de nieuwe inrichting van bestuur en samenwerking expliciet aandacht besteed.