

Er zijn 434 zienswijzen ingediend. In de zienswijze van Natuur en Milieu, Greenpeace, Milieudefensie, Natuurmonumenten, Vogelbescherming, de Waddenvereniging, Grootouders voor het klimaat en Jonge klimaatbeweging staat dat zij hun zienswijze indienen namens 15.988 bezorgde Nederlanders. De zienswijze is ondertekend door 7.923 mensen en organisaties. Alle door ons ingediende zienswijzen zijn meer dan eens ook door anderen ingediend.

De antwoorden op onze zienswijzen zijn meer dan eens in verschillende paragrafen terug te vinden, wat aan de overzichtelijkheid niet ten goede komt. Bij de samenstelling van onderstaand overzicht hebben wij gebruik gemaakt van een ons ter beschikking gestelde lijst met paragraafnummers van de Nota van Antwoord waar op onze zienswijzen wordt gereageerd. De zienswijzen hebben in het algemeen niet tot wezenlijke aanpassingen van de Luchtvaartnota geleid.

Zienswijze	Par.	Kabinetsreactie	Wijzigingen in luchtvaartnota
Schiphol veroorzaakt serieuze geluidsoverlast in een gebied dat ongeveer door de lijn Bergen – Alkmaar – Hoorn – Lelystad – Amersfoort – Leiden begrensd wordt. Hinderbeperking mag daarom niet tot de directe nabijheid van Schiphol beperkt blijven.	5.2	Het kabinet is het met indieners eens dat het verminderen van de negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart op mens en natuur centraal moet staan en niet groei van de luchtvaart. Desalniettemin kan gerichte groei een middel zijn om de verbinding met de wereld te versterken. Alleen wanneer de negatieve effecten aantoonbaar verminderen kan groei worden verdiend.	In de Luchtvaartnota, in paragraaf 4.2.1 wordt aangegeven dat maatregelen niet mogen leiden tot alleen het verschuiven van hinderproblemen.
	12.1	Het kabinet werkt aan het zo snel mogelijk vastleggen van de huidige situatie op Schiphol door het juridisch verankeren van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) inclusief het vastleggen van een maximumaantal van 500.000 vliegtuigbewegingen. Hiermee wordt een einde gemaakt aan het anticiperend handhaven door de ILT. Het nieuwe stelstel wordt vastgelegd in een eerste wijziging van het LVB (Luchthavenverkeersbesluit, LVB-1).	Geen

Zienswijze	Par.	Kabinetsreactie	Wijzigingen in luchtvaartnota
De huidige geluidsnormen zijn niet meer van deze tijd en moeten door de normen opgesteld door de WHO vervangen worden. Meer dan 2 miljoen omwonenden van luchthavens worden aan geluidsniveaus blootgesteld die schadelijk voor de gezondheid zijn.	5.21.	Het RIVM heeft een advies uitgebracht over het WHO-rapport dat aanknopingspunten biedt voor nieuw beleid	Bij de definitieve Luchtvaartnota wordt een uitvoeringsagenda uitgebracht waarin de beleidsmaatregelen staan opgenomen om de ambities uit de Luchtvaartnota te realiseren.
De geluidswinst door stillere vliegtuigen is zo gering, dat groei en minder overlast niet samen kunnen gaan. Bovendien is de L_{den} dB-systematiek ongeschikt om de geluidswinst door stillere vliegtuigen goed tot uitdrukking te brengen.	5.2	Het kabinet vindt de L_{den} nog steeds de beste maat om geluidsbelasting uit te drukken en de relatie met ernstige hinder te beschrijven. Ook het RIVM is deze mening toegedaan. 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.	Bij de definitieve Luchtvaartnota wordt een uitvoeringsagenda uitgebracht waarin de beleidsmaatregelen staan opgenomen om de ambities uit de Luchtvaartnota te realiseren.

Zienswijze	Par.	Kabinetsreactie	Wijzigingen in luchtvaartnota
	5.2.4	Het kabinet vindt L_{den} , in combinatie met de dosis-effect relatie, nog steeds de beste maat om geluidhinder te kwantificeren. De L_{den} en L_{den} zijn geluidmaten die internationaal brede toepassing kennen. Het RIVM geeft aan dat er ook aanvullende hinderindicatoren zijn om de geluidswinst door stillere vliegtuigen op een goede wijze af te wegen tegen relevante aspecten die van belang zijn voor de hinderbeleving, zoals bijvoorbeeld piekbelastingen en overvliegfrequenties. Het ministerie laat onderzoeken en of en hoe aanvullende indicatoren kunnen helpen bij het verminderen van de hinder. Bij een gelijkblijvende L_{den} met stillere vliegtuigen kan er meer gevlogen worden, wat dus kan betekenen dat er minder rustmomenten zijn.	Geen
	7.1	Het kabinet sorteert niet voor op groei, maar geeft aan binnen welke kaders de luchtvaart zich kan ontwikkelen. Deze kaders worden bepaald door de publieke belangen: veiligheid, internationale verbondenheid, leefomgevingskwaliteit en klimaat. In de Luchtvaartnota is aangegeven welke randvoorwaarden aan deze publieke belangen worden gesteld, zoals de CO ₂ -reductiedoelstelling voor 2030 en 2050. Daarnaast wordt een aantal nieuwe randvoorwaarden aangekondigd, zoals voor geluid.	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.
Bij de herziening van het luchtruim moet ook het luchtverkeer boven 6.000 voet (1.800 meter) bij het	5.2.4	De aangegeven 6000 voet is vooral een te hanteren ontwerpprincipie bij de herziening van het luchtruim. Ook boven de 6000 voet worden geluidseffecten op de grond in beeld gebracht. Dit principe leidt ertoe dat niet onnodig laag gevlogen gaat worden.	In paragraaf 6.6.1 is uitgebreide tekst toegevoegd ter toelichting en onderbouwing van de betekenis en het gebruik van de 6000 voet als ontwerpprincipie.

Zienswijze	Par.	Kabinetsreactie	Wijzigingen in luchtvaartnota
beperven van geluidshinder betrokken worden	7.6	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. Waar nodig worden geluidseffecten boven 6.000 voet bij het ontwerpproces in beeld gebracht. Bij de toepassing van de vlieghoogte van 6.000 voet in het ontwerpproces wordt gekeken naar de gevolgen van het hanteren daarvan in de praktijk. Dit speelt pas bij grotere aantallen bewegingen en dus mogelijk bij Schiphol in relatie tot de 48L _{den} contour. Het programma Luchtruimherziening gebruikt deze grens alleen als ontwerprichtlijn. Bij het bepalen van de effecten wordt gekeken naar geluidseffecten en de CO ₂ -uitstoot.	In paragraaf 6.6.1 van de Luchtvaartnota is een onderbouwing toegevoegd voor de keuze om van 6000 voet uit te gaan als ontwerpprincipe bij de luchtruimherziening.
Het in het in het één en ondeelbare Aldersakkoord overeengekomen 2 + 1 baangebruik moet blijvend gerespecteerd en nageleefd worden.	7.2.2	Het kabinet neemt kennis van de verschillende naar voren gebrachte standpunten over de grondreservering van de Parallele Kaagbaan. Het is voor alle belanghebbenden belangrijk dat duidelijk wordt of de grondreservering voor de aanleg van een parallelle Kaagbaan wordt voortgezet of niet. Het kabinet is daarom voornemens dit besluit uiterlijk in 2021 te nemen en alle perspectieven hierbij zorgvuldig af te wegen. Bij deze afweging zullen de eerdergenoemde onderzoeken een rol spelen alsmede de standpunten en onderbouwingen van belanghebbenden.	Geen
Het instellen van vaste naderingsroutes zal niet tot hinderbeperking, maar tot hinderverschuiving leiden, wat voor de desbetreffende omwonenden tot onaanvaardbare hinder en verdere overschrijding van de WHO-geluidsnormen zal leiden.	5.4.1	Door extra kwaliteitsimpuls kan voor sommige bewoners op sommige locaties het negatieve effect van vliegverkeer verminderd en deels gecompenseerd worden. Met het Omgevingsfonds Schiphol kan geïnvesteerd worden in de kwaliteit van de leefomgeving. Het kan gebruikt worden voor het aanpakken van individueel schrijnende gevallen als gevolg van het vliegverkeer, het beter/verder isoleren van huizen in de directe omgeving van Schiphol, en het verbeteren van de kwaliteit in gebieden rond Schiphol waarvoor bouwbeperkingen gelden op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB).	Geen

Zienswijze	Par.	Kabinetsreactie	Wijzigingen in luchtvaartnota
De uitstoot van ultrafijnstof moet met onmiddellijke ingang worden teruggedrongen, omdat schadelijkheid voor de volksgezondheid nu al vast staat.	5.3	Het kabinet wil de besluitvorming over de Luchtvaartnota niet uitstellen totdat de RIVM-onderzoeken zijn afgerond. De uitkomsten van de onderzoeken zullen gebruikt worden bij de uitwerking van het beleid. Hierbij worden maatregelen overwogen aan de bron en mitigerende maatregelen, en maatregelen voor het ruimtegebruik rond de luchthavens. Vanzelfsprekend kunnen de onderzoeksuitkomsten zo nodig ook leiden tot het bijstellen van het beleid.	Geen
Het afzien van nader onderzoek naar een luchthaven in zee verkleint de mogelijkheden daartoe, omdat de beschikbare ruimte in de Noordzee in de loop der tijd afneemt.	7.3	De beslissing van het kabinet is gebaseerd op het rapport Quickscan luchthaven in zee - Actualisatie van kennis, kosten en baten van PosadMaxwan (2019) en een literatuurstudie uitgevoerd door IenW (2019) ⁵ waarvoor bestaand onderzoek is bestudeerd. De reeds beschikbare rapporten bieden wat het kabinet betreft voldoende beslisinformatie op de belangrijkste aspecten ten aanzien van verplaatsing van Schiphol. De baten van extra onderzoek wegen zodoende niet op tegen de kosten. Nieuwe inzichten in de haalbaarheid van de doelstellingen op het gebied van de leefomgeving en het klimaat kunnen in de toekomst leiden tot een heroverweging van de beslissing om voorlopig geen aanvullend onderzoek te starten. Het	Geen
De CO ₂ reducties voor de luchtvaart moeten ten opzichte van 1990 bepaald worden en niet ten opzichte van 2007.	6.1	Omdat in mondiaal verband voor de internationale luchtvaart het ijkjaar 2005 is, gebruikt het kabinet voor deze doelen ook 2005 als ijkjaar in plaats van 1990.	Geen

Zienswijze	Par.	Kabinetsreactie	Wijzigingen in luchtvaartnota
<p>Met de reeds bekende opwarmende effecten van andere broeikasgassen dan CO₂ moet nu al rekening worden gehouden.</p>	<p>6.3.6</p>	<p>Over het ontstaan, het gedrag en het klimaateffect van niet-CO₂-emissies bestaat wetenschappelijk nog veel onzekerheid. Zij hebben alleen klimaateffect op grote vlieghoogte, waardoor het een heel specifiek onderdeel is van de klimaatwetenschap. De omvang van het effect is onder andere afhankelijk van de termijn waarnaar wordt gekeken. Niet-CO₂ klimaatemissies hebben een veel korte levensduur dan CO₂ waardoor minder of geen cumulatief effect optreedt. Inschatting van het klimaateffect van deze emissies vereist meerdere keuzes en aannames. De uitwerking van een aanpak voor niet-CO₂ klimaatemissies zoals beschreven in Luchtvaartnota is juist hierop gericht.</p> <p>Eind 2020 of begin 2021 komt de Europese Commissie met een analyse van niet-CO₂-effecten in de luchtvaart. Op basis hiervan zal het kabinet bezien welke verdere stappen mogelijk zijn, bij voorkeur in afstemming met de Europese Commissie.¹</p>	<p>Geen</p>

¹ Het rapport van de Europese Commissie is eind november 2020 uitgebracht. Conform een eerdere uitspraak van het IPCC dragen andere luchtvaartermissies twee keer zo veel bij aan de opwarming van de aarde als CO₂. De bijdrage van luchtvaart aan de opwarming van de aarde is tot nu toe onderschat.

Zienswijze	Par.	Kabinetsreactie	Wijzigingen in luchtvaartnota
<p>De constatering dat door de groei van de luchtvaart de uitstoot van CO₂, (ultra)fijnstof, stikstof en geluidsoverlast stijgt en dat nieuwe, schone technieken dat tempo op dit moment niet kunnen bijhouden, heeft ten onrechte geen invloed op het luchtvaartbeleid.</p>	2.1	<p>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. Daarbij is het niet de bedoeling dat alle ruimte die ontstaat helemaal ten goede komt aan meer vliegtuigbewegingen, maar dat de negatieve effecten van de luchtvaart ook daadwerkelijk verminderen. De Luchtvaartnota is een strategische nota waarin de koers wordt uitgezet voor het luchtvaartbeleid voor de lange termijn. Het kabinet is het met de indieners eens dat het geformuleerde beleid verder uitgewerkt en geconcretiseerd moet worden in normen voor geluid en stoffenuitstoot. Daarom komt bij de definitieve Luchtvaartnota een uitvoeringsagenda met maatregelen en een fasering om de ambities uit de Luchtvaartnota te realiseren. De uitvoeringsagenda wordt periodiek geactualiseerd op basis van monitoring en evaluatie.</p>	<p>In paragraaf 1.1 van de Luchtvaartnota is beter toegelicht hoe het kabinet wil sturen op de vier publieke belangen, waarbij groei alleen gerealiseerd kan worden als de luchtvaart er aantoonbaar in slaagt om stiller en schoner te worden. Ook is een toelichtende figuur (1.1) toegevoegd. In paragraaf 4.1.1 en 6.1 is de tekst aangepast om scherp te maken dat groei geen doel op zich is, maar een uitkomst van de keuze om randvoorwaarden centraal te stellen vanuit vier publieke belangen. In paragraaf 1.4 wordt een uitvoeringsagenda bij Luchtvaartnota aangekondigd. In deze uitvoeringsagenda geeft het kabinet aan welke stappen in de beleidsuitwerking en beleidsuitvoering worden gezet om de beleidsdoelen te realiseren.</p>
<p>Omdat in de nota scenario's ontbreken die uitgaan van stagnatie of krimp van de luchtvaart, is de nota ongeschikt om over de ontwikkeling van de luchtvaart discussie te voeren. Deze scenario's moeten alsnog toegevoegd</p>	4.1	<p>Het Decisio-rapport Actualisatie economische betekenis Schiphol (2020) is de basis voor veel van de cijfers in de Luchtvaartnota over werkgelegenheid en economische bijdrage. Het rapport presenteert de huidige werkgelegenheid en toegevoegde waarde die samenhangen met alle luchtvaart- en luchthavenactiviteiten op Schiphol. Overigens is in deze analyse ook de studie van Manshanden en Bus (2019) betrokken, iets wat diverse indieners bepleiten.</p>	Geen

Zienswijze	Par.	Kabinetsreactie	Wijzigingen in luchtvaartnota
worden, temeer omdat in de nota beweerd wordt dat zulks wel is gedaan.	4.2	Dat neemt niet weg dat er een omslagpunt kan liggen waarboven de negatieve externe effecten voor de leefomgeving, veiligheid en het klimaat de welvaartsbaten van een vlucht overstijgen. Daarom gaat het kabinet in het beleidskader netwerkqualiteit kritisch kijken naar het netwerk van bestemmingen die nu worden aangeboden vanaf de Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. Dit is in lijn met het advies van de Rli (2019) om te bekijken welke verbindingen nodig zijn om Nederland internationaal goed verbonden te houden. In de Luchtvaartnota maakt het kabinet al de keuze om de vraag naar luchtvaart (vracht en passagiers) selectief te ondersteunen, namelijk waar die de grootst mogelijke waarde heeft voor de Nederlandse economie.	In paragraaf 3.1 van de Luchtvaartnota is meer informatie toegevoegd over reismotieven en de welvaartsbijdrage van luchtvaart.
	11.2	Afname van de negatieve effecten van luchtvaart is uitgangspunt. Krimp, maar ook groei van de luchtvaart is daarmee geen gegeven en geen keuze vooraf, maar kan uitkomst zijn.	Hoofdstuk 10 van de Luchtvaartnota is bijgewerkt en geactualiseerd voor wat betreft de advisering en toetsing die heeft plaatsgevonden na het uitbrengen van de Ontwerp-Luchtvaartnota
	12.1	Het kabinet werkt aan het zo snel mogelijk vastleggen van de huidige situatie op Schiphol door het juridisch verankeren van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) inclusief het vastleggen van een maximaal aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen. Hiermee wordt een einde gemaakt aan het anticiperend handhaven door de ILT. Het nieuwe stelsel wordt vastgelegd in een eerste wijziging van het LVB (Luchthavenverkeersbesluit, LVB-1).	Geen

Stand van zaken

De Luchtvaartnota 2020-2050 beoogt een nieuwe koers uit naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. Deze koers zou houvast moeten geven voor alle partijen die betrokken zijn bij de luchtvaart. Dit is echter nog niet het geval, omdat nadere besluitvorming aan volgende kabinetten wordt overgelaten.

Volgens deze nota kan er ruimte voor groei ontstaan, als door innovatie en vlootvernieuwing de negatieve effecten van de luchtvaart op het klimaat en de leefomgeving aantoonbaar worden verminderd. Dit voornemen biedt nog geen zicht op minder hinder door luchtvaart, omdat nog niet duidelijk is hoeverre de vermindering van de negatieve effecten weer in groei mogen worden omgezet. Het is zelfs niet denkbeeldig, dat dit tot meer hinder leidt. Het kabinet houdt immers er aan vast, dat de geluidsbelasting volgens de L_{den} dB(A) systematiek wordt uitgedrukt. Volgens deze systematiek zou de geluidsbelasting gelijk blijven als vliegtuigen 3 dB(A) minder geluid produceren, wat een halvering van de geluidsdruk inhoudt, en het aantal vliegbeweging zich verdubbelt. Een afname van 3 dB(A) is echter voor het menselijk oor nauwelijks waarneembaar, omdat zachte geluiden relatief veel harder worden beleefd dan harde geluiden. Aan de constatering in de Luchtvaarnota dat vliegtuigen gemiddeld 1% per jaar “stiller” worden, kan ons inziens dan ook geen waarde worden gehecht. Bovendien is aantal vliegtuigpassages een op zich zelf staande hinderfactor is, die de L_{den} systematiek niet meeneemt.

Aan de toezegging dat het niet de bedoeling dat alle ruimte die door geluidsreductie (stillere vliegtuigen) ontstaat helemaal ten goede komt aan meer vliegtuigbewegingen, maar dat de negatieve effecten van de luchtvaart ook daadwerkelijk

verminderen, kan daarom op dit moment nog weinig waarde worden gehecht. Van een zelfs uit het Aldersakkoord afkomstige afspraak dat de geluidswinst voor 50% aan de omgeving toe zou komen (de zogenaamde 50/50-regel), is in de luchtvaartnota niets meer terug te vinden.

Wel noemt de luchtvaartnota het doel om te komen tot een stelsel van normen en maatregelen dat gezamenlijk de hinder rond de luchthavens aantoonbaar vermindert en goed aansluit bij de ervaren hinder van de omwonenden. Daarom laat de Rijksoverheid onderzoek doen naar aanvullende indicatoren die de hinder kunnen verklaren, zoals de invloed van de frequentie waarmee vliegtuigen overvliegen en rustmomenten. De resultaten hiervan gebruikt de Rijksoverheid voor het toekomstige geluidsbeleid voor de burger- luchtvaart. Dit moet beter aansluiten bij wat bewoners als hinder ervaren, waardoor geluidsoverlast kan verminderen. Hierbij wordt ook het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2018) meegenomen. De WHO adviseert geluidswaarden van 45 dB L_{den} en 40 dB L_{night} voor de nacht. Volgens de WHO zijn passende maatregelen nodig voor gebieden boven deze advieswaarden. In hoeverre dit voornemen tot minder geluidshinder gaat leiden, is afhankelijk van besluitvorming van komende kabinetten.