

**Provincie Overijssel**

Luttenbergstraat 2  
Postbus 10078  
8000 GB Zwolle  
Telefoon 038 499 88 99  
Fax 088 118 86 71  
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

[info@platformparticipatie.nl](mailto:info@platformparticipatie.nl)

Afschrift toegezonden aan voorzitter  
vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat,  
[cie.iw@tweedekamer.nl](mailto:cie.iw@tweedekamer.nl)

Datum	Kenmerk	Bijlagen	Uw brief	Uw kenmerk
30.06.2020	2020/0171262			

Onderwerp: zienswijze Overijssel en gemeenten op Ontwerp Luchtvaartnota 2020 – 2050

Op 15 mei 2020 heeft u de Ontwerp Luchtvaartnota 2020 – 2050 gepubliceerd. De nota geeft helderheid aan inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden over de rol van luchtvaart in onze samenleving. Als regio en provincie zijn wij al jaren nauw betrokken bij de ontwikkelingen in de luchtvaart. Niet alleen vanwege de ontwikkeling van Twente Airport en vliegveld Teuge, maar ook vanwege de ontwikkeling van Lelystad Airport. Luchtvaart heeft daarmee impact op onze provincie. Zowel positief als negatief.

Met deze brief geven wij u mede namens de gemeenten Dalfsen, Deventer, Enschede, Hellendoorn, Hengelo, Kampen, Olst-Wijhe, Raalte, Staphorst, Steenwijkerland, Wierden en Zwolle onze zienswijze op de Ontwerp Luchtvaartnota (hierna: nota), kritisch en opbouwend. De afgelopen jaren hebben wij altijd drie uitgangspunten gehanteerd in de beoordeling van ontwikkelingen in de luchtvaart, die we ook nu hanteren in de zienswijze:

**1. Transparant en navolgbaar proces**

Alleen door het volgen van een transparant en navolgbaar proces kan draagvlak ontstaan voor ontwikkelingen. Wij zijn van mening dat de nota op een aantal punten niet transparant en navolgbaar is. De nota zal aan kracht en waarde winnen wanneer u de gemaakte keuzes beter onderbouwt en uitlegt.

**2. Effecten op de omgeving**

Bij de ontwikkeling van luchtvaart zijn de effecten op en voor de omgeving uitermate relevant. De nota doet een aantal goede voorstellen daarvoor. Daar zijn wij blij mee. Toch zien wij ook nog verbeterpunten wanneer we kijken naar de duurzaamheidsopgaven én de economische kansen.

**3. Participatie**

Bij de beoordeling van ontwikkelingen op het gebied van de luchtvaart is de mate van participatie van essentieel belang. In de afgelopen jaren is daar ervaring mee opgedaan. Niet altijd ten goede. In onze zienswijze gaan we daar op in en doen voorstellen om de participatie te verbeteren.

Datum verzending

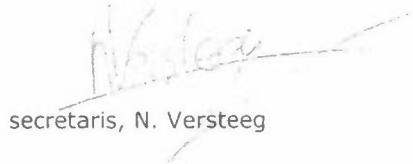
01 JULI 2020

Wij hopen met onze zienswijze een bijdrage te kunnen leveren aan het verbeteren van de nota. Wij verwachten dat u met alle ingediende zienswijzen de nota zodanig kunt aanpassen dat het een nota wordt van ons allemaal en niet alleen van het kabinet.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,



voorzitter, A.P. Heidema



secretaris, N. Versteeg

## ZIENSWIJZE PROVINCIE OVERIJSEL EN BETROKKEN GEMEENTEN<sup>1</sup>

### 1 Transparant en navolgbaar proces

#### 1.1 Geef duidelijkheid over de bestuurlijke afweging voor de voorkeursstrategie

Eén van de belangrijkste keuzes in de nota is de voorkeursstrategie. In de PlanMER staat de redeneerlijn van de voorkeursstrategie: "de klimaatranden van het Ontwerp Akkoord Duurzame Luchtvaart en ICAO halen en daarbinnen bij verdeling tussen luchthavens inzetten op maximaal economisch rendement<sup>2</sup>." U legt in de nota echter niet uit welke bestuurlijke afweging u in deze redeneerlijn maakt. Waarom kiest u voor de 'randen' van het Ontwerp Akkoord Duurzame Luchtvaart én waarom zet u in op maximaal economisch rendement? U lijkt hiermee vooral te kiezen voor maximale economische groei en minimale verbeteringen voor klimaat gezondheid en kwaliteit leefomgeving.

Wij vragen u dit in de definitieve Luchtvaartnota beter te onderbouwen. De Commissie voor de m.e.r. adviseert niet voor niets om alternatieven voor groei, stagnatie of krimp uit te werken<sup>3</sup>. Deze varianten komen niet terug in de Luchtvaartnota. Wij verzoeken u om die varianten en de afweging van die varianten alsnog op te nemen in de Luchtvaartnota.

#### 1.2 Hanteer Lelystad Airport niet als referentiesituatie

In de nota maakt u de keuze om Lelystad Airport als referentiesituatie te hanteren<sup>4</sup>. Het Luchthavenbesluit van 2015 hanteert u daarbij als uitgangspunt. Wij hadden verwacht dat u in de Luchtvaartnota duidelijk zou maken wat het nut en de noodzaak voor Lelystad Airport is op basis van de meest recente inzichten. Het Luchthavenbesluit 2015 ging uit van de toenmalige inzichten. De wereld van de luchtvaart is inmiddels drastisch veranderd. De nota is daar een sprekend voorbeeld van: geen groei zonder milieuwinst. Inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties stellen vragen bij de noodzaak van opening van Lelystad Airport. U had de nota kunnen gebruiken om die noodzaak te onderbouwen en daarmee het vertrouwen kunnen terugwinnen. Wij vragen u om in de definitieve nota alsnog te onderbouwen waarom Lelystad Airport noodzakelijk is binnen de huidige visie van het kabinet op de luchtvaart.

#### 1.3 Stel het besluit over opening Lelystad Airport uit tot na herziening van het luchtruim

Wij hebben herhaaldelijk gepleit voor een juiste volgorde van besluitvorming: neem éérst een besluit over de Luchtvaartnota, vervolgens een besluit over de herziening van het luchtruim en bezie dan of Lelystad Airport nodig is.

Door de gevolgen van de huidige COVID-19-crisis is de luchtvaartsector tot stilstand gekomen. Op welke termijn de sector zich herstelt is onduidelijk. Schiphol geeft zelf aan dat zeker de komende jaren nodig zijn om te herstellen. Ondanks dat vooruitzicht houdt u ook in de Luchtvaartnota vast aan opening van Lelystad Airport in 2021<sup>5</sup>. Wij hadden verwacht dat u duidelijk zou maken waarom u hiervoor kiest. Juist nu heeft u de kans om opening van Lelystad Airport uit te stellen totdat het luchtruim is herzien en een juiste volgorde van besluitvorming te hanteren. De herziening van het luchtruim zal ook de randvoorwaarden voor Lelystad Airport duidelijk moeten maken om te zorgen voor minder overlast voor de leefomgeving. De vertraging in de ontwikkeling van de luchtvaart geeft juist ook de kans om Lelystad Airport te ontwikkelen tot het meest duurzame vliegveld ter wereld. Laat alleen die vluchten van en naar Lelystad Airport vliegen die voldoen aan de hoogste duurzaamheidsambities.

#### 1.4 Breng de gevolgen in beeld van de verandering in bestemmingen Lelystad Airport

U geeft in de nota aan dat onderzoeksbureau SEO stelt dat vluchten richting noordoost-Europa (Baltische Staten, Scandinavië, Polen) zeer interessant zijn voor luchtvaartmaatschappijen<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Dalfsen, Deventer, Enschede, Hellendoorn, Hengelo, Kampen, Olst-Wijhe, Raalte, Staphorst, Steenwijkerland, Wierden en Zwolle

<sup>2</sup> PlanMER Luchtvaartnota, § 4.3.2 Uitgangspunten voor toetsing, pg. 50

<sup>3</sup> Luchtvaartnota, § 10.2.1 Advies over NRD, pg. 107

<sup>4</sup> Luchtvaartnota, onder andere op pagina 76, 77 en 105

<sup>5</sup> Luchtvaartnota, § 6.4 Functie van regionale luchthavens en hun onderlinge samenhang, pg. 75

<sup>6</sup> Luchtvaartnota, § 3.4.3 Gevolgen schaarste voor netwerk Schiphol, pg. 34

Met het vrijgeven van de bestemmingslijst van Lelystad Airport (vanwege de verkeersverdelingsregeling) ontstaan nieuwe bestemmingen en andere verdelingen van het aantal vluchten op de verschillende (B+-)routes. Ook heeft dit effect op de kans op autonome groei van Lelystad Airport. Wij verzoeken u om aan te geven welke gevolgen uw constatering in de nota heeft voor deze routes in relatie tot de uitgangspunten van de MER Luchthavenbesluit Lelystad Airport. Zo zorgt u voor herwinnen van vertrouwen en transparante besluitvorming.

#### 1.5 *Kom de belofte na dat het luchtruim in 2023 is herzien*

U schrijft in de nota dat de naderingsroutes naar luchthavens een belangrijke bouwsteen vormen voor de roadmap op weg naar 2035<sup>7</sup>. Dit verrast ons. Hierdoor blijft tot 2035 in de regio, bijvoorbeeld rondom Lelystad Airport, onzekerheid bestaan. U heeft de Kamer toegezegd dat per 2023 het luchtruim is herzien. Wij verwachten dat u deze belofte gestand doet.

## 2 Effecten op de omgeving

### 2.1 *Investeer in innovatiesectoren, zoals Twente Airport*

U schrijft in de luchtvaartnota dat de nadelen van vliegen steeds duidelijker worden.<sup>8</sup> Technologische innovaties moeten daar oplossingen voor bieden en u geeft aan daar grote kansen in te zien. Toch besteedt u daar in de luchtvaartnota nauwelijks aandacht aan. Terwijl de ambities met betrekking tot duurzame luchtvaartontwikkeling de basis vormen voor de gehele onderbouwing van uw beleid. Zonder voortdurende stimulering van innovatie zijn de genoemde duurzaamheidsambities niet realistisch en blijven belangrijke 'schone' economische kansen onbenut. In onze provincie liggen daarvoor kansen.

De potenties van elektrisch vliegen liggen vooral op het terrein van de unmanned drones en vrachtvliegtuigen. De Technology Base in Twente biedt volop ruimte voor het testen van deze bemande en onbemande systemen en de integratie daarvan. Twente biedt daarvoor een unieke propositie<sup>9</sup>. Wij vragen u daar nadrukkelijk aandacht aan te besteden, zowel in de luchtvaartnota als bij de herindeling van het luchtruim.

Ook werkt Twente Airport, met regionale, nationale en internationale partners aan het inrichten van een onderhoudscluster voor vliegtuigen. Vanwege de coronacrisis zijn deze MRO-plannen (Maintenance, Repair & Overhaul) in een stroomversnelling gekomen.

Wij vragen uw volle medewerking om ruimte te (blijven) geven aan de mogelijkheid om innovaties op de Technology Base op genoemde terreinen. Dit zowel op het land als in het luchtruim. U formuleert in de nota nu nog een te terughoudende opstelling<sup>10</sup>.

### 2.2 *Bied in de Luchtvaartnota ruimte voor een nadere oriëntatie op de rol van lokale overheden bij de 'onderkant' van het luchtruim*

Robotica gaat een steeds belangrijkere rol spelen in de samenleving, zowel op de grond als in de lucht. Dit biedt kansen voor gemeenten in termen van onder andere vormen van mobiliteit, transport, waarneming, sensing en observatie. Tegelijkertijd brengt het aandachtspunten met zich mee op het gebied van (vlieg)veiligheid en privacy. Wij vragen u om de genoemde aandachtspunten serieus op te pakken en in samenspraak met provincie en gemeenten in dialoog te gaan om uiteindelijk te komen tot afspraken over de mate van lokale en/of regionale zeggenschap en verantwoordelijkheden in het lagere luchtruim. Wij vragen een nadere oriëntatie en uitwerking op dit punt.

<sup>7</sup> Luchtvaartnota, § 4.2.5. Stillere vliegen met nieuwe indeling luchtruim, pg. 51

<sup>8</sup> Luchtvaartnota, § 7.1 Veilig, stil en schoon, pg. 81

<sup>9</sup> Aanwezigheid van diverse kennisinstellingen, de organisaties binnen het netwerk van Space53, Platform Unmanned Cargo Aircraft (PUCA), de ruimte en 3 km lange baan van Twente Airport en het luchtruim in Oost-Nederland dat een unieke testomgeving biedt

<sup>10</sup> Luchtvaartnota, § 4.1.2 Proefcasus Eindhoven Airport, pg. 48

### 2.3 *Betrek grensoverschrijdende modaliteiten bij uw afweging*

U schrijft terecht dat de internationale bereikbaarheid van Nederland een optelsom is van de beschikbare modaliteiten<sup>11</sup>. Er moet een goede balans zijn tussen die verschillende modaliteiten. Het is in onze ogen een gemiste kans dat de mobiliteitsbehoefte en -verdeling niet in beeld is gebracht voor de nota. Voor een toekomstbestendige luchtvaart én leefomgeving is het noodzakelijk. Voor zaken- en vakantie-reizen is de trein voor de middellange afstanden binnen Europa een duurzaam en comfortabel alternatief voor het vliegtuig. Focus daarbij echter niet alleen op de bereikbaarheid van Nederland en buitenlandse bestemmingen over spoor, maar juist ook op de bereikbaarheid van luchthavens en stations in de internationale regio's rondom Nederland. In april 2019 bracht de EUREGIO het eindrapport uit van haar onderzoek naar de 'Bereikbaarheid van het EUREGIO-gebied via de lucht'<sup>12</sup>. Het EUREGIO-rapport toont aan dat samenwerking tussen luchthavens in de EUREGIO in ieders belang is. Beter auto-, bus- en treinverbindingen naar luchthavens in Duitsland (bijvoorbeeld FMO/Münster-Osnabrück of Düsseldorf) kan een grote ontlasting betekenen voor het vakantievliegverkeer vanaf Schiphol.

Dit sluit ook aan bij uw wens om de verwachte groei van de vraag naar internationale mobiliteit voor een deel op vangen door de capaciteit van de verschillende luchthavens beter in samenhang met elkaar in te zetten<sup>13</sup>. U kijkt daarbij alleen naar de Nederlandse regionale luchthavens. Wij zien echter ook kansen om de netwerkqualiteit van de (grens)regio's te versterken door te kijken naar luchthavens net over de grens in Duitsland en België.

### 2.4 *Laat de groei van Lelystad Airport gepaard gaan met significante beperking van geluids- en milieu hinder*

We constateren dat u in de nota opnieuw bevestigt dat Lelystad Airport de rol vervult van overloopluchthaven van Schiphol en niet voor autonome groei<sup>14</sup>. Opening van Lelystad Airport leidt volgens de PlanMER tot een toename van het aantal geluidgehinderden. In de nota gaat u uit van een groeiverdienmodel<sup>15</sup>. Wij steunen dit uitgangspunt: pas wanneer de geluidsbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen significant afneemt kan er sprake zijn van groei.

Een dergelijk groeiverdienmodel lijkt niet te gelden voor Lelystad Airport. U gaat uit van groei tot 45.000 vliegbewegingen, zonder dat de luchthaven doelstellingen krijgt opgelegd. De milieuwinst vanwege de 50-50 regel (50% voor extra luchtverkeer, 50% minder geluidhinder<sup>16</sup>) wordt niet toegepast op Lelystad Airport. Integendeel zelfs. Het aantal gehinderden neemt aanzienlijk toe, ook buiten de wettelijke contouren<sup>17</sup>. Daarnaast geeft de PlanMER aan dat de autonome vermindering van de geluidproductie van vliegtuigen ruim 1% per jaar zal zijn. Tegelijkertijd neemt het aantal vliegbewegingen met ruim 1% per jaar toe<sup>18</sup>. De groei van Lelystad Airport leidt daardoor niet tot een vermindering van de geluids- en milieuhinder. U verbloemt de toename van de geluidbelasting zelfs in de PlanMER. In de tabellen op pagina 97, 155 en 156 vermeldt u 'NVT', terwijl er feitelijk een duidelijke toename is in 2030 ten opzichte van 2018. Wij verzoeken u hier meer transparantie in te geven.

De vertraging in de ontwikkeling van de luchtvaart geeft echter de kans die tijd te benutten om te investeren in de innovatie van de luchtvaart. Laat Lelystad Airport het voorbeeld van Europa en wereldwijd worden waar niet alleen het vliegveld zelf, maar ook de vliegbewegingen duurzaam zijn. Daar passen ook scherpe doelstellingen bij en geen fixatie op groei tot 45.000 vliegbewegingen.

Wij pleiten er voor om het groeiverdienmodel niet regionaal in te vullen, maar hier landelijk ambitieuze doelstellingen voor te formuleren. Zo hebben inwoners en bedrijven zekerheid over beperking van de overlast door luchthavens.

<sup>11</sup> Luchtvaartnota, § 3.5.1 Introductie beleidskader netwerkqualiteit, pg. 37

<sup>12</sup> Rapportage te downloaden via <https://www.euregio.eu/nl/wonen-infrastructuur/verkeer/projecten/bereikbaarheid-lucht>

<sup>13</sup> Luchtvaartnota, § 1.3 Adaptieve aanpak, pg. 11

<sup>14</sup> Luchtvaartnota, pg. 39, 50, 74 en 105

<sup>15</sup> Luchtvaartnota, § 4.1.1. Groeiverdienmodel, pg. 46

<sup>16</sup> PlanMER Luchtvaartnota, § 2.2.1 Voortbouwen (referentiesituatie), pg. 21

<sup>17</sup> PlanMER Luchtvaartnota, § 3.3 Effecten referentiesituatie en hoekpunten, pg. 41

<sup>18</sup> PlanMER Luchtvaartnota, § 4.3.2 Uitgangspunten voor toetsing, pg. 56

### 2.5 *Licht de versterking van de netwerkkwaliteit voor de regio door Lelystad Airport toe*

Wij delen uw uitgangspunt in de nota dat regionale luchthavens zich moeten ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen, zodat het bijdraagt aan de netwerkkwaliteit van die luchthavens<sup>19</sup>. Wij vragen ons af welk belang de regio heeft bij een overloopluchthaven voor vakantievluchten en hoe een dergelijke luchthaven de netwerkkwaliteit en regionale economie versterkt. U schrijft zelf dat Lelystad Airport niet belangrijk is voor de bereikbaarheid van de regio<sup>20</sup>. Wij vragen u om dit nader toe te lichten.

### 2.6 *Bied lokale overheden ook toegang tot het Omgevingsfonds*

Wij waarderen uw initiatief om een Omgevingsfonds uit te werken dat tot doel heeft om een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving te realiseren<sup>21</sup>. U stelt daarbij dat het realiseren van nieuwe meetmethoden en -systemen voor geluid de komende jaren kosten met zich meebrengen voor de luchtvaartsector. Wij gaan ervanuit dat lokale overheden, die nu al actief betrokken zijn bij het monitorings- en evaluatieprogramma voor Lelystad Airport, aanspraak kunnen maken op dit fonds.

### 2.7 *Neem geluidsmetingen en gezondheidsmonitoren mee in de afweging van prioritering routes*

U schrijft in de nota dat het Rijk ervoor kiest dat tot 6.000 voet het terugdringen van geluid prioriteit heeft en boven de 6.000 voet het terugdringen van CO<sub>2</sub>-uitstoot<sup>22</sup>. Wij begrijpen en zijn blij met deze prioritering. Echter, de vaststelling van de scheidslijn van 6.000 voet is discutabel. Op dit moment is nog onduidelijk wat de daadwerkelijk gemeten geluidsniveaus bij langdurig laag vliegen op ca 6.000 voet zullen zijn. Met het integraal meet- en monitoringprogramma voor Lelystad Airport zal hierover meer duidelijkheid komen. Daarnaast schrijft u zelf dat de GGD's onderzoek doen naar de door mensen ervaren hinder van vliegtuigen via de gezondheidsmonitoren<sup>23</sup>. Als u uitvoering geeft aan de opening van Lelystad Airport eind 2021 verzoeken wij u in de nota de uitkomsten van die onderzoeken mee te nemen.

### 2.8 *Introduceer een nieuw criterium voor ernstige hinder*

In het hoekpunt 'Concentreren' (zoals opgenomen in de planMER, is de optie opgenomen om een nieuw criterium ernstige hinder te introduceren, niet gerelateerd aan een specifieke Lden contour maar aan een vast gebied (buiten 48 Lden) waardoor ernstig gehinderden die toevallig net buiten de contour wonen ook meetellen<sup>24</sup>. Wij zien deze optie echter niet terug in de nota. Dat is een gemiste kans. Juist dit zou het draagvlak van inwoners kunnen vergroten. Wij verzoeken u deze optie alsnog op te nemen in de nota.

### 2.9 *Ga uit van de geluidsnormen van de WHO*

Op 10 oktober 2018 presenteerde de World Health Organization (WHO) het rapport "Environmental Noise Guidelines for the European Region"<sup>25</sup>. In de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 19 december 2018<sup>26</sup> concludeert zij het volgende:

*"Omdat lanqdurige blootstelling aan hoge geluidsniveaus tot belangrijke nadelige gezondheidseffecten kan leiden, is en blijft beperking van de hinder en slaapverstoring van groot belang. Tegen die achtergrond zal het onafhankelijke onderzoek ter uitvoering van de motie-Schonis (D66) bijdragen aan het maken van weloverwogen keuzes over de consequenties die ik aan de nieuwe inzichten en aanbevelingen van de WHO verbind. Als dat onderzoek gereed is, zal ik u nader informeren over de stand van zaken en het vervolgproces in dit belangrijke dossier."*

Wij zien uw nota als een uitgelezen kans om uitvoering te geven aan dit voornemen. Wij verzoeken u dan ook om hier in de definitieve nota gestalte aan te geven.

<sup>19</sup> Luchtvaartnota, § 3.5 Nederland goed verbonden houden met de wereld, pg. 36

<sup>20</sup> Luchtvaartnota, § 6.4 Functie van regionale luchthavens en hun onderlinge samenhang, pg. 74

<sup>21</sup> Luchtvaartnota, § 9.2.2 Financiële opgaven op lange termijn, pg. 100

<sup>22</sup> Luchtvaartnota, § 4.2.5 Stillere vliegen met nieuwe indeling luchtruim, pg. 50 en § 6.5.1 Keuzes indeling luchtruim, pg. 79

<sup>23</sup> Luchtvaartnota, § 4.2.2 Meetstrategie geluid vliegtuigen, pg. 49/50

<sup>24</sup> PlanMER Luchtvaartnota, § 7.2.3 Hoekpunt Concentreren, pg. 162

<sup>25</sup> Environmental Noise Guidelines for the European Region d.d. 10-10-2018

<sup>26</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/12/19/who-rapport-environmental-noise-guidelines-for-the-european-region>

*2.10 Neem meer randvoorwaarden voor de herziening van het luchtruim op in de luchtvaartnota*  
De nota zou belangrijke randvoorwaarden moeten scheppen voor de herziening van het luchtruim. Op basis van die randvoorwaarden kan dan het luchtruim worden herzien. Wij zien die randvoorwaarden echter onvoldoende scherp terugkomen in de nota wat betreft de daal- en klimprofielen. U spreekt over '(...)door tijdens de start of landing uit te gaan van verbeterde daal- en klimprofielen'<sup>27</sup>. Wij pleiten ervoor om in de nota op te nemen dat randvoorwaarde bij de herziening van het luchtruim een normaal daal- en klimprofiel (CDA / CCD) is, waarbij vertrekkend en naderend verkeer elkaar niet kruisen.

### **3 Participatie**

#### *3.1 Investeer in meer draagvlak in de regio voor Lelystad Airport*

Als gezegd delen wij uw opvatting dat de ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen. Voor die ontwikkeling moet draagvlak in de regio zijn<sup>28</sup>. Dit besluit staat echter haaks op de gevoelens in de regio rondom Lelystad Airport. Vele duizenden zienswijzen zijn ingediend tegen dit vliegveld. Wij vragen ons af hoe uw besluit zich verhoudt tot de ontwikkeling van Lelystad Airport. Betekent dit dat u opening van Lelystad Airport uitstelt tot na herziening van het luchtruim en dan opnieuw in gesprek met de regio gaat om tot draagvlak te komen? Dit zou getuigen van goed luisteren naar de gevoelens in een regio en van het serieus nemen van participatie.

#### *3.2 Maak van maatschappelijke participatie dialoog*

Wij waarderen uw inzet rondom participatie. U schrijft terecht in de nota dat Nederlanders meer grip willen hebben op de publieke belangen die horen bij de luchtvaart. U wilt heldere randvoorwaarden formuleren die onder andere aangeven hoe belanghebbenden bij besluiten worden betrokken (participatie)<sup>29</sup>. Uw visie op participatie mist echter waar participatie echt over zou moeten gaan. Daarbij gaat het om dialoog tussen betrokkenen, luisteren en begrip tonen voor elkaars argumenten en veranderen van standpunt.

Uw visie gaat uit van feiten op tafel leggen en verantwoordelijkheden beschrijven. Vooral om het verstrekken van informatie en een formeel zienswijzetraject. Dit is een vorm van participatie, maar gaat volledig voorbij aan de behoefte van inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Die behoefte ligt in actieve dialoog met elkaar.

Wij vragen u hier nadrukkelijk aandacht voor, zodat in de toekomst bij ontwikkelingen als Lelystad Airport echt sprake is van participatie. Wij missen momenteel in de nota nog het onderdeel reflectie. Wij horen vanuit diverse partijen, en hebben dit ook zelf ervaren, dat u veel informatie hebt ontvangen, maar dat men maar weinig ervan herkent in de nu voorliggende nota. De nota wint aan kracht wanneer u helderder maakt welke informatie u hebt ontvangen en wat u met die informatie hebt gedaan.

#### *3.3 Maak beroep bij de bestuursrechter ook mogelijk voor Lelystad Airport*

Wij zijn verheugd dat u de mogelijkheid van direct beroep tegen luchthavenbesluiten bij de bestuursrechter wilt onderzoeken<sup>30</sup>. Het belang van een laagdrempelige ingang bij de rechter is voor inwoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven groot. Wij verzoeken u om de mogelijkheid van beroep bij de bestuursrechter ook open te stellen voor het Luchthavenbesluit Lelystad Airport. Juist voor het openen van een nieuwe luchthaven voor groot handelsverkeer is het noodzakelijk om te zorgen voor een laagdrempelige rechtsgang.

#### *3.4 Maak werk van bestuurlijke samenwerking*

Wij verwelkomen uw intentie om te blijven samenwerken met de provincies op het gebied van luchtvaart en aanverwante beleidsterreinen. U komt daarvoor met een periodiek bestuurlijk overleg luchtvaart<sup>31</sup>. Ook in de afgelopen periode hebben de provincies regelmatig overleg met u gehad over de luchtvaart.

<sup>27</sup> Luchtvaartnota, § 4.2.5. Stillere vliegen met nieuwe indeling luchtruim, pg. 51

<sup>28</sup> Luchtvaartnota, hoofdstuk 3, beslispoint 6, pg. 27

<sup>29</sup> Luchtvaartnota, hoofdstuk 8, pg. 86ev

<sup>30</sup> Luchtvaartnota, § 8.2 Maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid, pg. 90

<sup>31</sup> Luchtvaartnota, § 8.2.5 Provincies, pg. 93

Dit had echter vooral het karakter van 'zenden' en ging over een toelichting op besluiten die u heeft genomen. Ook de nota is eerst gepresenteerd aan de Tweede Kamer en pas daarna zijn de provincies uitgenodigd voor een bestuurlijk overleg. Wij hadden graag eerst een concept met u besproken om zo in dialoog met elkaar voorgenomen stappen te bespreken. Door uw werkwijze zien wij ons gedwongen om via formele zienswijzeprocedures ons standpunt helder te maken en dat heeft zeker niet onze voorkeur. Wij missen in de nota ook de rol en positie van gemeenten in de participatie. Juist gemeenten zijn (mede) verantwoordelijk voor ruimtelijke ordening, natuur, economische ontwikkeling en haar inwoners. Helemaal nu gemeenten steeds meer in regionaal verband opereren. Wij vragen u om ook gemeenten mee te nemen in een actief participatieproces van dialoog.