

Bijlage: Reactie op specifieke punten

Onderstaand ga ik in op de punten die de heer Van T. in zijn brief aan u aanhaalt als voorbeelden van in zijn ogen inadequate reactie op zijn zienswijze.

- Punt 2. Over een zestal uitspraken uit het plan-MER die naar de mening van Van T. in tegenspraak zijn met de beleidsuitspraken in de Luchtvaartnota. Hij vraagt onder andere per punt uit te leggen hoe dit zich laat verenigen.
De heer Van T. verwijst naar diverse kanttekeningen, onzekerheden en aandachtspunten die in het plan-MER worden geschetst in hoofdstuk 6 Huidige situatie, trends en ontwikkelingen, hoofdstuk 7 Effecten (van de onderscheiden alternatieve scenario's en hoofdstuk 8 Leemten in kennis). Dan komt hij op zijn vragen die betrekking hebben op de werking van het groeiverdienmodel, waarbij de kern is of afname van negatieve effecten van luchtvaart betreffende geluidhinder (specifiek ook slaapverstoring) en uitstoot van schadelijke stoffen (specifiek ook NOx) voorwaarde is, of dat in de Luchtvaartnota verondersteld wordt dat met de beoogde beleidsmaatregelen hier voldoende invulling aan wordt gegeven en groei wordt toegestaan, met als risico (zie het plan-MER) dat de hinder- en uitstoot-doelen niet worden gerealiseerd. De heer Van T. veronderstelt hierbij ten onrechte dat de Ontwerp-Luchtvaartnota een groeibesluit behelst.
In de Nota van Antwoord wordt in 2.1, 5.1 en 7.1 expliciet ingegaan op de bedoeling en werking van het groeiverdienmodel. In deze paragrafen wordt ook aangegeven dat de Luchtvaartnota is gewijzigd op grond van diverse zienswijzen (waaronder die van de heer Van T.) door in paragraaf 1.1 beter toe te lichten hoe het groeiverdienmodel werkt en dat groei alleen gerealiseerd kan worden als de luchtvaart er aantoonbaar in slaagt om stiller en schoner te worden. Hiertoe is in de Luchtvaartnota ook het toelichtende figuur 1.1 toegevoegd en zijn teksten over het groeiverdienmodel in de paragrafen 4.1.1 (geluidhinder en stoffenuitstoot) en 6.1 (verwijzing naar mogelijke 1,5% groei in geval van toekomstige voortvarende innovatie) aangescherpt. Tenslotte wordt in de Nota van Antwoord verwezen naar paragraaf 1.4 waarin de Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota staat aangekondigd, waarin staat hoe het strategische beleid uit de Luchtvaartnota verder uitgewerkt gaat worden.
- Punt 5. Over verwachtingen ten aanzien van elektrisch vliegen. Ook hier betreft de kernvraag de werking van het groeiverdienmodel, waarbij Van T. veronderstelt dat in de Luchtvaartnota (6.1) gekozen is voor een enorme groei van de vliegtuigbewegingen op grond van onjuiste verwachtingen over toekomstige innovatie van elektrisch vliegen.
De heer Van T. vraagt of aan de Luchtvaartnota geen irreële verwachtingen ten grondslag liggen.
Hier wordt op ingegaan in de Luchtvaartnota en in de Nota van Antwoord. In de nota van Antwoord 7.1 wordt toegelicht hoe de mogelijke groei van 1 à 1,5% per jaar in paragraaf 6.1 van de Luchtvaartnota is bedoeld en hoe dit is afgeleid van het plan-MER. Ook wordt aangegeven dat op basis van de zienswijzen de tekst in paragraaf 6.1 van de Luchtvaartnota is aangescherpt om te verduidelijken dat het perspectief op groei berust op aannames over de innovatiesnelheid, maar dat de innovatiesnelheid geen gegeven is en dat de randvoorwaarden die vanwege de publieke belangen worden gesteld, dus niet deze aanname, leidend zijn voor het aantal vliegtuigbewegingen. Ook dit punt van de zienswijze van Van T. heeft bijgedragen aan een betere tekst in de Luchtvaartnota.
- Punt 14 (met medenemen van het niet door de heer Van T. in zijn brief aan u genoemde punt 15 uit zijn zienswijze). Over de relatie tussen de Luchtvaartnota en het programma Luchtruimherziening. De heer Van T. stelt de vraag hoe het kan dat in de Luchtvaartnota al sturende beleidsuitspraken staan, terwijl de Luchtruimherziening nog loopt en alle varianten open moeten staan.
In de Nota van Antwoord wordt in de paragrafen 5.2.4, 7.6 en 12.7 ingegaan op de zienswijzen over de Luchtruimherziening. In 12.7 wordt ingegaan op de relatie tussen Luchtvaartnota en Luchtruimherziening, waarbij de Luchtvaartnota, als koers voor al het

luchtvaartbeleid, beleidsmatige kaders stelt voor de herziening van het luchtruim. Relevante toelichtende informatie is wellicht nog dat de verkenningsfase van de Luchtruimherziening in de tijd gelijk op heeft gelopen met de uitwerkingsfase van de Luchtvaartnota. De Luchtruimherziening volgt ook een participatieproces met een zienswijzeprocedure op de formele besluitvormingsmomenten. Momenteel ligt het Ontwerp-Voorkeursbesluit met plan-MER ter inzage voor zienswijzen. In 7.6 staat toegelicht dat ook boven de 6000 voet rekening wordt gehouden met de geluidbelasting op de grond. Ook naar aanleiding van zienswijzen over dit punt is tekst aangepast in de Luchtvaartnota, in paragraaf 6.6.1 met een verdere onderbouwing van de keuze voor 6000 voet als ontwerpprincipe bij de Luchtruimherziening.

- Punten 29 en 30. Over door de heer Van T. vermeende ‘valse’ keuzes tussen hinderbeperking en CO2-reductie. Zie ook het punt hierboven. In de Nota van Antwoord wordt hier met name in 5.2.4 op ingegaan, waarbij wordt aangegeven dat de 6000 voet een ontwerpprincipe betreft. In paragraaf 6.5.1 van de Luchtvaartnota is hierover naar aanleiding van de zienswijzen een toelichtende tekst toegevoegd. Dit staat ook aangegeven in paragraaf 12.7 van de Nota van Antwoord waar tevens aangegeven staat dat bij het bepalen van effecten van de Luchtruimherziening gekeken wordt naar (totale) geluidseffecten en CO2-uitstoot. Dit laatste sluit uit aan bij punt 30 van de zienswijze waarin vragen staan over de toepassing van het ontwerpprincipe en de doorrekening van de effecten hiervan. Dit voert te ver voor het abstractieniveau van de Luchtvaartnota, maar kan wel aan de orde komen in het uitwerkingstraject van de Luchtruimherziening.
- Punten 32 en 33. Over het belang van NOx in het luchtvaartbeleid. Volgens Van T. komt NOx geheel niet aan de orde in de Luchtvaartnota en de Nota van Antwoord. Dit berust op een misverstand. Stikstof komt niet in hoofdstuk 5 Duurzame Luchtvaart, maar in paragraaf 4.5 van de Luchtvaartnota expliciet aan de orde, met nieuwe beleidsbesluiten naar aanleiding van de advisering door het Adviescollege Stikstofproblematiek. De zienswijzen hierover komen aan de orde in 5.5 van de Nota van Antwoord. Daarin staat tevens aangegeven dat paragraaf 4.5 van de Luchtvaartnota is geactualiseerd ten opzichte van de Ontwerp-Luchtvaartnota op grond van de kabinetsreactie op de adviezen van het Adviescollege Stikstofproblematiek.
- Punten 38, 39 en 40. Over de stiltegebieden. Stiltegebieden betreft provinciaal beleid. Daarom worden hier in de Luchtvaartnota geen sturende beleidsuitspraken over gedaan. In 5.5 van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de zienswijzen over stiltegebieden en komen de punten van Van T. aan de orde. In de Luchtvaartnota is ten opzichte van de Ontwerp-Luchtvaartnota in de paragraaf over Luchtruimherziening (6.6) een preferentievолgorde opgenomen voor luchtvaartroutes. Daarin staan ook de provinciale stiltegebieden opgenomen als zo mogelijk te vermijden gebieden. Hier wordt in paragraaf 5.5 van de Nota van Antwoord abusievelijk niet naar verwezen als wijziging die ook relevant is in verband met stiltegebieden. Ook op dit punt hebben zienswijzen dus geleid tot tekstwijziging in de Luchtvaartnota.