



Zienswijze Ontwerp - Luchtvaartnota 2020-2050

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Utrecht, juli 2020

Betreft: Zienswijze met betrekking tot ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte minister van Nieuwenhuizen,

Namens 15.988 aantal bezorgde Nederlanders, en de onderstaande organisaties maken wij onze zienswijze kenbaar met betrekking tot de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, gepubliceerd op 15 mei 2020.

Belanghebbenden

Deze zienswijze wordt mede ingediend door duizenden Nederlanders, die getroffen worden door de voorgestelde maatregelen, of het gebrek daaraan, in de ontwerp-Luchtvaartnota. De namen van deze bezorgde Nederlanders kunt u vinden in de bijlage. De organisaties die deze zienswijze indienen, staan voor de belangen van mens, natuur en milieu. Zij dienen niet alleen de belangen van omwonenden van vliegvelden, maar ook de belangen van miljarden mensen en dieren, buiten onze landsgrenzen. De gezamenlijke achterban van deze organisaties representeert meer dan een miljoen Nederlanders die allen op hun eigen manier geraakt worden door deze beleidsplannen.

Zorgen

De ontwerp-Luchtvaartnota is oude wijn in nieuwe zakken. De groei van het vliegverkeer mag immers gewoon doorgaan. Dat baart de bovengenoemde belanghebbenden op verschillende vlakken ernstige zorgen. We zullen deze stuk voor stuk behandelen.

Daarnaast is het belangrijk op te merken dat de concept-Luchtvaartnota niet is aangepast aan de nieuwe situatie die is ontstaan door de coronacrisis. Volgens Dick Benschop zijn we voor 2023 zeker niet terug op het oude niveau van 500.000 vluchten, en zijn er ook scenario's dat het langer kan duren. De coronacrisis en de resulterende ingestorte vraag, die mogelijk blijvend lager zal zijn, biedt de kans en de noodzaak om de luchtvaart te herstructureren, en af te stappen van de focus op groei van het aantal vluchten. In plaats daarvan kunnen we serieus inzetten op duurzaamheid en leefbaarheid.

Geen ruimte voor groei

Deze nota heeft groei van de luchtvaart wederom centraal gesteld en de voorwaarden voor de groei als 'nog te onderzoeken' en 'nader te bepalen' bestempeld. De koers van het luchtvaartbeleid is daarmee niet gewijzigd. Er wordt ingezet op het voortzetten van zich al decennia voortslepende inspraaktrajecten parallel aan groeibeleid. Deze nota maakt zelfs groei tot 800.000 vluchten in 2050 mogelijk. Wij zetten grote vraagtekens bij de argumenten van de noodzaak en het economisch belang van de continue groei van het aantal vluchten. Recent onderzoek van ABN AMRO toont aan dat 8 op de 10 Nederlanders verwacht minder te gaan vliegen in de toekomst. Grote bedrijven bezinnen zich op hun vlieggedrag juist door de ervaringen met tijd- en plaatsafhankelijk werken als gevolg van COVID-19. Het vestigingsklimaat is, zoals ook in de nota wordt beschreven, van veel meer factoren

afhankelijk dan vliegen en kan door een veel kleiner maar kwalitatief beter netwerk prima in stand worden gehouden. Het RLI heeft in 2016 in hun adviesrapport 'Mainports voorbij' al geadviseerd dat het vestigingsklimaat steeds meer bepaald zal worden door andere factoren en sectoren dan luchtvaart.

Nu niet ingrijpen betekent dat de sector de race-to-the-bottom voortzet, de noodzakelijke verduurzaming nog meer vertraagd wordt en het Nederlandse luchtvaartmodel hard geraakt zal worden als zij in de toekomst wel moet voldoen aan Parijs-klimaatdoelen.

Klimaat

Uit de nota wordt eens te meer duidelijk dat de luchtvaartsector een uitzonderingspositie wordt toegekend. Terwijl alle andere sectoren in ons land gebonden zijn aan de klimaatdoelstellingen van Parijs en het Nederlandse klimaatakkoord, mag de luchtvaartsector veel meer uitstoten dan andere sectoren. In 2030 mag de sector nog steeds twee maal zoveel CO₂ uitstoten als in 1990, terwijl andere sectoren hun uitstoot dan gehalveerd moeten hebben. En terwijl in 2050 andere sectoren geen CO₂ meer mogen uitstoten, mag de luchtvaart in dat jaar nog steeds 20% meer CO₂ uitstoten dan in 1990. Zelfs het openen van Lelystad Airport behoort nog tot de opties, waarop de afgelopen jaren terecht veel kritiek is geweest vanuit de samenleving. Wij vinden dit, in tijden van de klimaatcrisis, onverantwoord, ook naar toekomstige generaties.

In de nota lijkt de minister er blind op te vertrouwen dat technologie het probleem gaat oplossen. Zij stelt enorme volumes duurzame kerosine in het vooruitzicht en een razendsnelle ontwikkeling van elektrische vliegtuigen. Hiermee negeert zij de adviezen van deskundigen. Zij komen tot de conclusie dat zonder krimp de in de nota voorgestelde doelen al niet eens gehaald kunnen worden, laat staan Parijs-klimaatdoelen.

De minister vertrouwt sterk op duurzame luchtvaartbrandstoffen en stelt een bijmengverplichting van 14% in het vooruitzicht. De hoogte van deze bijmengverplichting is onrealistisch en ongewenst. Synthetische kerosine kan voorlopig nog niet op een duurzame manier en in grote hoeveelheden geproduceerd worden. De grondstoffen voor de productie van duurzame biokerosine zijn zeer beperkt beschikbaar. Het gevaar is daarom groot dat een hoge bijmengverplichting van duurzame brandstoffen in combinatie met zwakke voorwaarden ertoe leidt dat er straks voedselgewassen in de vliegtuigtank zullen verdwijnen. Biobrandstoffen uit palm, soja, koolzaad en andere landbouwgewassen leiden vaak tot ontbossing, mensenrechtenschendingen, aantasting van de voedselzekerheid en biodiversiteitsverlies.

Technologie zal op korte en lange termijn onvoldoende resultaten opleveren op de schaal waarop deze nodig is om te voldoen aan klimaatafspraken. Bovendien zijn er op de lange termijn nog zeer veel onzekerheden. Technologische oplossingen zijn duur en in grote mate afhankelijk van de inzet van de grote vliegtuigbouwers. Zonder dwingend beleid vanuit alle lidstaten komen zij te laat en te traag van de grond. De Tweede Kamer is hier eerder al over geïnformeerd door wetenschappers. Toch wordt groei in deze nota goed gepraat door de hoge verwachtingen van technologische innovatie.

Wat willen wij?

- Wij pleiten er voor om de klimaatdoelstelling voor de luchtvaart in lijn te brengen met het Akkoord van Parijs, door middel van een jaarlijks dalend CO₂-plafond. In 2030 moet de uitstoot 65% zijn gedaald in vergelijking met 1990, in 2050 moet dit 100% zijn.
- Een gecontroleerde krimp is nodig om dit te behalen, en zou kunnen door te beginnen met korte-afstandsvluchten onder de 1.000 km zo snel mogelijk uit te faseren en fors te investeren in internationaal treinverkeer.
- Vliegen moet een reële prijs krijgen waarbij net als in andere sectoren belasting betaald moet worden. Door de vrijstelling van vliegen van BTW en accijns is de vraag naar vliegen hoger dan sociaal wenselijk. Onderzoek van CE Delft laat zien dat op een gemiddeld ticket 142 euro aan belasting zou moeten worden geheven.
- De inzet en verwachtingen van biobrandstoffen en de bijbehorende bijmengverplichting dient gebaseerd te zijn op een realistische inschatting van de hoeveelheid voor Nederland

beschikbare biobrandstoffen, die bovendien voldoen aan strenge duurzaamheidscriteria, zoals afval en reststromen, die we niet als voedsel kunnen gebruiken.

Geluidsoverlast en gezondheid

In de nota wordt wat betreft geluidsoverlast vooral gesproken over nader onderzoek het ontbreekt aan concrete maatregelen en normen die de geluidsoverlast en de daaruit voortvloeiende gezondheidsschade echt aanpakken. Ook op de lange termijn is een echte afname van geluid niet in de nota gewaarborgd.

De focus op groei in de nota zorgt er voor dat de mogelijke gezondheidswinst door genomen maatregelen niet behouden blijft. Dit staat in schril contrast met een belofte van minder impact op gezondheid en leefomgeving. Ook mag er meer gebouwd worden in gebieden waar nu wegens geluidsoverlast niet gebouwd mag worden waardoor het welzijn van steeds meer mensen aangetast wordt.

De nota gaat er van uit dat vliegtuigen tot 2050 steeds stiller worden. Tot 2050 zou een geluidsreductie van 1% per jaar kunnen worden gerealiseerd. Het is echter niet bewezen dat deze 1% geluidsafname door te trekken is tot 2050. Daarnaast wordt geluid niet ervaren als een 1% procent afname per jaar. Geluid wordt door omwonenden ervaren in pieken. Meer vluchten betekent meer geluidspieken. Bovendien mag de geluidsruimte die wordt gecreëerd door stillere vliegtuigen worden gevolgen met extra vluchten.

In de nota staat dat onderzoek naar de economische impact van een nachtsluiting nodig is om te bepalen hoeveel vluchten kunnen worden geschrapt. Andere grote Europese luchthavens zijn 's nachts al dicht na protest van omwonenden. In Nederland is de gezondheid van duizenden omwonenden ondergeschikt aan de economie.

Wat willen wij?

Er moet meer gedaan worden om de gezondheid van bewoners te verbeteren en te beschermen dan nu in de luchtvaartnota benoemd wordt. Hiervoor moeten er concrete plannen komen in de nota in plaats van nog meer onderzoeken en beslissingen nog jaren uit stellen, terwijl we de belangrijkste informatie al weten.

- Om geluidshinder echt te laten afnemen is het noodzakelijk een krimpscenario voor Schiphol en de luchtvaart in Nederland uit te werken.
- Hanteer totdat er een uitgebreidere hindernorm is ontwikkeld de WHO richtlijn van 45 dB Lden i.p.v. de huidige gehanteerde 48 dB Lden.
- Het is nodig de berekende norm voor geluidshinder te vervangen door een norm die gebaseerd is op heldere grenswaarden voor gemeten geluid en werkelijke hinderbeleving. Hierbij moet rekening worden gehouden met piekbelasting, maximale frequentie per uur per baan en per etmaal per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Ook moet er gekeken worden of er voldaan wordt aan de norm op postcode niveau.
- Verbied alle nachtvluchten vluchten tussen 23 en 7 uur. Dit gebeurt al op een aantal andere grote Europese luchthavens.
- Stel strengere normen voor geluidshinder tussen 21-23 en 7-8 uur, zodat slaap – juist van jonge kinderen - in deze periode zo veel mogelijk onverstoorde kan plaatsvinden.
- Stel normen voor hinder door grondgeluid. Trek deze gelijk met de norm voor industrieel grondgeluid.
- Voer stillere stijg- en landingsprocedures in, bijvoorbeeld hoger aanvliegen tijdens landen.
- Maak de Nederlandse luchthavens verantwoordelijk voor de uitvoering van deze maatregelen. Handhaaf deze normen. Beboet de luchthaven bij overschrijding. Dit geld kan via een innovatiefonds worden ingezet voor de verduurzaming van de sector.
- Sluit woningbouw uit in gebieden waar niet aan de nieuw te maken hindernorm voldaan wordt. Een integraal hinderbeperkingsplan moet onderdeel zijn van woningbouwplannen, en moet getest worden door een onafhankelijke partij.
- Ten slotte moeten bewoners, gemeenteraden en de GGD echt betrokken worden om op lokaal niveau tot maatwerk voor een effectief meet- en handhavingssysteem te komen.

Fijnstof en gezondheid

De nota heeft meer oog voor de zorgen van mensen over luchtvervuiling, met name (ultra-)fijnstof en gezondheid dan voor de daadwerkelijke gezondheidsklachten. Dit terwijl in onderzoek van onder andere het RIVM is aangetoond dat er gezondheidseffecten zijn voor de direct omwonenden van Schiphol. Zo hebben meer kinderen in de omgeving last van astma. Ook heeft het grondpersoneel van Schiphol zelf al aangegeven dat ultrafijnstof zorgt voor gezondheidsschade. De nota komt niet met een oplossing voor deze groepen, maar wacht eerst het advies van de Gezondheidsraad en nieuwe RIVM rapporten af. Deze onderzoeken zullen volgens de nota van invloed zijn op het toekomstige beleid rondom ultrafijnstof.

Wat willen wij?

- Een norm voor ultrafijnstof (voor werknemers en omwonenden). Zolang deze er nog niet is moet de uitstoot van ultrafijnstof afnemen. Dit is ook in lijn met het RLI advies.
- Een halvering van de uitstoot in 2030 van (ultra-)fijnstof.

Stikstof en de natuur

Nederland zit midden in een stikstofcrisis. Ook de natuurgebieden rond Schiphol staan ernstig onder druk. Onlangs toonde de commissie Remkes aan dat de luchtvaart voor een groter deel van de Nederlandse uitstoot verantwoordelijk is dan voorheen gedacht. Veel luchthavens, waaronder Schiphol, beschikken niet over de benodigde natuurvergunning. Toch hoeft de luchtvaart volgens de nota minimaal bij te dragen aan het oplossen van de crisis. Maar als het aantal vluchten mag groeien zal ook de stikstofuitstoot groeien en zal de natuur nog verder onder druk komen te staan.

Wat willen wij?

- Zolang de kritische depositiewaarde van de betrokken natuurgebieden nog niet behaald zijn mag ook de luchtvaart niet groeien.
- De luchtvaart moet, net als alle sectoren, bijdragen aan het verlichten van de druk op Nederlandse natuurgebieden. Daarom moet de stikstofuitstoot in 2030 gehalveerd worden.
- Rapporteer de stikstofuitstoot boven de 3000 voet en neem deze mee in de besluitvorming. Wacht hiervoor niet op de EU.
- Alle vliegvelden moeten over een natuurvergunning beschikken. Daar waar die ontbreken, moet er door het ministerie gehandhaafd worden.

Tot slot

Wij verzoeken u de definitieve Luchtvaartnota zo te formuleren dat de emissies van onder meer broeikasgassen, ultrafijnstof, geluid, stikstof en andere negatieve effecten van de luchtvaart in Nederland binnen de grenzen blijven van wat verantwoord is voor het klimaat, mens en natuur. Dat is geen radicaal scenario zoals dat nu in het onderliggende Plan-MER wordt beschreven maar gewoon maatschappelijk verantwoord beleid zoals dat ook voor andere sectoren geldt of zou moeten gelden.

Hoogachtend,

15.988 aantal Nederlanders

Natuur & Milieu, Natuur en Milieufederatie Noord-Holland, Greenpeace, Milieudefensie, Schipholwatch, Jonge Klimaat Beweging, Waddenvereniging, Vogelbescherming, Natuurmonumenten, de Natuur en Milieufederaties en de Grootouders voor het klimaat



Na het opstellen van de hoofdtekst van deze zienswijze hebben de andere elf provinciale Natuur en Milieufederaties, Natuurmonumenten, de Vogelbescherming en de Waddenvereniging zich ook achter deze zienswijze geschaard. Hun aanvullende punten aan deze zienswijze is opgenomen in het addendum op de volgende pagina's.

Natuurmonumenten – Stikstofdepositie op natuur in de Luchtvaartnota

Daar waar het gaat om natuurbescherming en het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart is er nog een hoop te winnen. Zo is het onbegrijpelijk dat veel luchthavens, waaronder Schiphol, nooit eerder een Natuurbeschermingswetvergunning hebben moeten aanvragen.

- Conform wettelijke verplichtingen moeten alle vliegvelden moeten over een natuurvergunning beschikken. Daar waar die ontbreken, moet er door het ministerie gehandhaafd worden.

Juist in het kader van natuurbescherming zijn de heldere afspraken, duidelijke kaders en stikte handhaving waar op blz. 8 van de Ontwerpnota wordt gesproken, broodnodig. Helaas biedt de tekst onder het kopje 'Natuurbescherming' hiervoor niet meer de nodige verheldering. Natuur en natuurherstel moeten volgens het kabinet worden afgewogen bij toekomstige besluiten over de luchtvaart. Maar op welke wijze, met welke informatie, door wie die afweging dan gemaakt moet worden en hoe er wordt omgegaan met botsende belangen, blijft volledig onduidelijk.

- Maak duidelijk wat de afweging van verschillende belangen concreet inhoudt en wie wanneer, op basis van wat besluit neemt.

De luchtvaart heeft aantoonbaar negatieve effecten op de beschermde natuur in Nederland. Ten aanzien van stikstof heeft ook het Adviescollege Stikstofproblematiek in het eindadvies¹ geconcludeerd dat het advies over de luchtvaartsector² nog steeds staat. Daarbij wordt opgemerkt dat de uitgangpunten die nu gesteld worden voor NOx-emissies ook gelden voor de luchtvaart. Dat betekent een generieke emissiereductie en beoordeling als piekbelaster voor nabijgelegen natuurgebieden (blz. 63. Niet alles kan overal).

- Volg de adviezen van het Adviescollege op en kom met een duidelijk plan met effectieve maatregelen (die juridisch geborgd zijn) om de stikstofuitstoot van de luchtvaartsector in 2030 te halveren.

Uit de PlanMer blijkt dat voor het bepalen van de effecten van het luchtvaartbeleid op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000 gebieden, gekeken moet worden naar het aantal vliegtuigbewegingen, de verdeling ervan over het luchtruim en het tijdstip waarop gevlogen wordt.³ Onduidelijk is hoe dit straks een rol krijgt in verdere besluitvorming. In het verleden is bij het vaststellen van vliegroutes en het toestaan van groei onvoldoende rekening gehouden met natuur- en milieueffecten. Wij maken ons dan ook grote zorgen over het toenemende aantal vliegbewegingen over Natura 2000 gebieden, waaronder: Nieuwkoopse plassen, de Wieden, het Fochteloërveen, het Holtingerveld, het Dwingelderveld, de Kampina, de Loonse en Drunense duinen, Zuid-Kennemerland en het Wormer- en Jisperveld. Deze gebieden ondervinden ernstige negatieve gevolgen als gevolg van (onder meer) de luchtvaart in Nederland. Extra zorgelijk is een recent besluit van Luchtverkeersleiding Nederland om het intensieve opstijgend verkeer vanaf de Kaagbaan te verleggen naar de Nieuwkoopse Plassen.

Van groot belang is dat bij de verdere uitwerking in beleid en verdere vervolgbesluiten recht wordt gedaan aan bestaande wet- en regelgeving, inclusief de verplichtingen die voortvloeien uit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Dat betekent, zoals ook in de passende beoordeling staat, dat de geluidbelasting en stikstofdepositie op de gebieden moet dalen door aantoonbaar effectieve maatregelen⁴. Het lijkt vanzelfsprekend dat de luchtruimherziening zodanig moet zijn dat deze voldoet aan bestaande wet- en regelgeving. Dit is de afgelopen tijd echter toch niet zo vanzelfsprekend gebleken.

¹ Adviescollege Stikstofproblematiek. Niet alles kan overal (3 juni 2020)

² Adviescollege Stikstofproblematiek, Advies Luchtvaartsector (15 januari 2020)

³ Blz. 16, PlanMER LVN: Samenvatting (8 april 2020)

⁴ Blz. 30, PlanMer Luchtvaartnota: passende beoordeling

- Bij besluiten over vliegtuigbewegingen moeten de beschermde natuurgebieden waarvoor we een Europese verantwoordelijkheid dragen in acht worden genomen. Verdere geluidsbelasting of stikstofdepositie op deze gebieden moet ten alle tijden voorkomen worden.
- Zolang de kritische depositiewaarde van de betrokken natuurgebieden nog niet behaald zijn mag ook de depositie van de luchtvaart op deze gebieden niet verder toenemen.

De tijd waarin we leven, en de aanzienlijke druk waaronder de schaarse ruimte in ons volle land staat, noopt tot scherpe keuzes waarbij 'niet alles kan'. Het koesteren van de weinige, maar kostbare natuur die we in ons land hebben, is wat ons betreft geen keus – dat moeten we gewoon doen.

Natuur en Milieufederaties – Hoe zien normen en maatregelen voor vliegtuiggeluid eruit?

De nota zet het oude beleid door. Er zijn harde normen en duidelijke maatregelen nodig om de geluidshinder voor omwonenden te verlagen. Deze blijven in de nota 'nader te bepalen'.

Hoe zouden deze normen en maatregelen eruit moeten zien;

1. Hanteer totdat er een uitgebreidere hindernorm is ontwikkeld de WHO-richtlijn van 45 dB Lden i.p.v. de huidige gehanteerde 48 dB Lden.
2. De berekende norm voor geluidshinder wordt vervangen door een norm die gebaseerd is op heldere grenswaarden voor gemeten geluid en werkelijke hinderbeleving. Hierbij moet rekening worden gehouden met piekbelasting, maximale frequentie per uur per baan en per etmaal per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Ook moet er gekeken worden of er voldaan wordt aan de norm op postcode niveau.
3. Stel normen voor hinder door grondgeluid. Trek deze gelijk met de norm voor industrieel grondgeluid.

Deze normen moeten worden gerealiseerd met duidelijke maatregelen. In mei heeft de MNH samen met de ORS-bewonersvertegenwoordigers consultaties gehouden onder raadsleden, statenleden, wethouders en deskundige bewonersorganisaties. Hieruit kwamen de volgende maatregelen naar voren:

1. Verbied alle nachtvluchten vluchten tussen 23 en 7 uur. Een nachtsluiting is al van kracht op een aantal andere grote Europese luchthavens.
2. Zorg voor zo min mogelijk geluidshinder tussen 21-23 en 7-8 uur, zodat slaap – juist van jonge kinderen - in deze periode zo veel mogelijk onverstoorde kan plaatsvinden.
3. In het weekeinde starten van operaties vanaf 9:00
4. Beperking van het aantal vluchten per uur om de overlast frequentie te beheersen en om meer 'omgevingsvriendelijke' vliegoperaties mogelijk te maken
5. Creëren van rustperiodes (langer dan 2 uur) bij de primaire banen.
6. Absolute beperkingen op de inzet van de secundaire banen.
7. Optimaliseren van de startprocedures op hinder waaronder het herinvoeren van NADP1 en het starten vanaf het begin van de baan.
8. Voer stillere landingsprocedures in, bijvoorbeeld hoger aanvliegen en ook overdag landen met CDO.
9. Sluit woningbouw uit in gebieden waar niet aan de nieuw te maken hindernorm voldaan wordt. Een integraal hinderbeperkingsplan moet onderdeel zijn van woningbouwplannen. Ook dit moet gehandhaafd worden door de ILT.
10. De trein een aantrekkelijk alternatief maken.
11. Verder onderzoek en het invoeren van economisch aanvaardbare krimpscenario's.

Vogelbescherming Nederland: effecten luchtvaart op vogels

In de luchtvaartnota 2020-2050, de bijbehorende PlanMER en Passende Beoordeling wordt op geen enkele wijze aandacht gegeven aan de directe of indirecte effecten van de luchtvaart op vogels, anders dan verstoring van vogels door geluid en de enkele vermelding dat vliegtuigen gevaarlijk zijn voor vogels en omgekeerd op p 55 van de ontwerp-luchtvaartnota. In onze zienswijze op de NRD hebben we kenbaar gemaakt dat vogels en hun leefgebieden op veel meer manieren geraakt worden door de luchtvaart dan alleen verstoring door geluid. De nota geeft aan dat veiligheid topprioriteit blijft in de toekomst van de luchtvaart, er wordt een heel hoofdstuk aan gewijd. Maar er wordt met geen woord gerept over vliegveiligheid en het risico op vogelaanvaringen, laat staan over de effecten op vogels en hun leefgebieden van de maatregelen die genomen worden om de kansen op vogelaanvaringen te beperken. Dit betreft gevolgen door sterfte van vogels door aanvaringen met vliegtuigen, het faunabeheer dat uitgevoerd moet worden in het kader van vliegveiligheid en de vogelbeperkingengebieden (verlies aan leefgebied). Dit moet niet alleen getoetst worden voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN), inclusief Natura 2000, maar deze maatregelen hebben ook gevolgen voor natuur en vogels buiten de begrenzing van het NNN. Nederland is immers op grond van de Wet natuurbescherming (en de Vogelrichtlijn) verplicht om de soorten in een gunstige staat van instandhouding te behouden of te herstellen.

Verder valt ons nog het volgende op: op pagina 74 van de nota wordt het volgende gezegd over een luchthaven op zee: *“Daarnaast zijn er randvoorwaarden voor het daadwerkelijk realiseren van een luchthaven op zee zoals:*

•er moet een passende beoordeling worden uitgevoerd”

Dit lijkt ons geen randvoorwaarde. Randvoorwaarde is dat er in een passende beoordeling op basis van objectieve gegevens wordt aangetoond dat zo'n luchthaven geen significante effecten heeft op de relevante N2000-gebieden of voldoet aan de eisen van de ADC-toets.

De Waddenvereniging: impact militaire vliegbewegingen

In de Luchvaartnota wordt voor militaire vliegbewegingen verwezen naar het proces van de herindeling van het luchtruim, daar heeft de Waddenvereniging al een zienswijze op ingediend. In deze zienswijze willen wij nog benadrukken dat er een grote verstoring van de natuur plaats vindt door de vele militaire vliegactiviteiten boven Natura 2000 gebieden en dat deze niet allemaal getoetst zijn aan de natuurwetgeving.