



Stichting Natuurlijk Geuldal, voor behoud en verbetering van
natuur, landschap en leefomgeving in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg
Keutenberg 5, 6305 PP Schin op Geul, tel: 0434592007, natuurlijkgeuldal@gmail.com
www.natuurlijkgeuldal.nl, facebook natuurlijk geuldal

Aan: Directie Participatie, t.a.v. NRD Luchtvaartnota
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Datum: 06-04-2019

Betreft: Zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het PlanMER voor de Luchtvaartnota
2020-2050

Geachte lezer,

Hieronder vindt u de zienswijze van Stichting Natuurlijk Geuldal. Wij dienen deze zienswijze in omdat we de belangen behartigen van natuur, landschap en leefomgeving in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg.

De luchtvaartnota betreft ook Maastricht Aachen Airport en deze ligt binnen het gebied van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Hoewel wij van mening zijn dat onze zienswijze in principe zeker geldt voor de luchtvaart in zijn geheel.

In onze zienswijze richten wij ons niet alleen op specifieke ecologische problemen maar we geven ook ons beeld omtrent de wijze waarop maatschappelijke betrokkenheid via deze notitie vorm krijgt en met welke handvatten dit geschiedt. Daarbij vragen wij ons af of op deze wijze een daadwerkelijke betrokkenheid van de samenleving volledig en volwaardig gerealiseerd kan worden.

Met vriendelijke groeten,
Drs. Peter Visser
Voorzitter Stichting Natuurlijk Geuldal

Zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het PlanMER voor de Luchtvaartnota 2020-2050

Stichting Natuurlijk Geuldal, Keutenberg 5, 6305 PP Schin op Geul

Inleiding.

Tekst blad 5 (blauw kader):

In plaats van alleen milieueffecten mee te nemen wordt ook breder gekeken naar leefomgevingseffecten (inclusief veiligheid) en economische effecten. Op deze manier kan met deze beslisinformatie een integrale afweging gemaakt worden. Daarom wordt het PlanMER Luchtvaartnota breder ingestoken.

Zienswijze:

Stichting Natuurlijk Geuldal vindt het goed dat breder wordt ingestoken waarbij zowel leefomgeving èn economie betrokken worden. Maar voor Stichting Natuurlijk Geuldal is dit niet breed genoeg.

Belangrijker is de afweging in eerste instantie van 'zin van vliegen' èn 'ecologische nadelen':

- Ecologische waarden is het hoogste goed waar mensen hun leven aan te danken hebben daarom is elke vorm van nieuwe schade onacceptabel.
- De huidige luchtvaart heeft een nadelige invloed op ecologische waarden daarom dient er een afweging gemaakt te worden.
- Elke vlucht met ecologische schade zou beoordeeld moeten worden op de noodzaak ervan, waarbij alternatief, minder schadelijk, vervoer afgewogen dient te worden.

Vliegen heeft grote consequenties, ecologische nadelen die een belangrijkere afweging kunnen zijn dan de economische voordelen. Vluchten dienen getoetst te worden op 'nut' en 'noodzaak':

- Afstand. Is de lading of zijn de passagiers over deze afstand op een andere, milieuvriendelijke, wijze te vervoeren?
- Lading. Is de lading beperkt houdbaar. Indien lang houdbaar of niet bederfelijk dan is ander vervoer een belangrijke optie.
- Kosten. Er dient een regeling te komen waarbij elk type vervoer en juiste afspiegeling van de vervoerskosten behelst. Vliegen is te goedkoop in relatie tot andere vormen van vervoer.

Internationaal dienen hiervoor regels opgesteld te worden, maar indien dit te traag gaat dan pleiten wij voor regels op nationaal niveau.

Stichting Natuurlijk Geuldal is van mening dat overheden met een kokervisie kijken naar de ontwikkeling van de luchtvaart en niet zoekt naar creatieve oplossingen voor nieuwe vormen van ecologisch verantwoord vervoer. Overheden dienen verantwoordelijkheid te nemen voor het welzijn van haar inwoners en dat is belangrijker dan de toename van welvaart door vliegen. Vanuit deze basisgedachte en voorgaande zouden luchtvaartnota's en bijkomstige nota's geschreven dienen te worden en niet vanuit de gedachte dat toename van luchtvaart noodzakelijk is.

Hoofdstuk 1. De Luchtvaartnota

Tekst blad 6 e.v. (de kern staat hieronder):

Daarmee beslaat de kernvraag de grote thema's die voor luchtvaart actueel zijn: veiligheid, klimaat, gezondheid, economie, sociaal, wonen-vliegen en bestuur (governance). Hiermee wordt zowel de fysieke leefomgeving, als maatschappelijke behoeften, als wel de ruimtelijke economische structuur op een globaal niveau meegenomen.

Zienswijze:

Stichting Natuurlijk Geuldal wil vooraf twee opmerkingen plaatsen:

- (strategisch) Natuurlijk dienen alle maatschappelijke thema's die met luchtvaart te maken hebben op een volwaardige, wetenschappelijk verantwoorde, wijze afgewogen te worden. Dus niet alleen meegenomen, zoals in de nota staat, maar daadwerkelijk berokken bij de besluitvorming.
- (adaptief) Begrijpelijk dat je toekomstig beleid, voor korte en lange termijn, niet in beton kan gieten. De ontwikkelingen in de samenleving op alle gebieden gaan vaak snel en vastgelegde strategieën kunnen wel snel gedateerd zijn. Tegelijkertijd biedt dit overheden om met haar eigen politieke motieven van deze ruimte gebruik te maken.

Stichting Natuurlijk Geuldal is van mening dat vanwege negatieve gevolgen in onze samenleving door de luchtvaart (en andere vervuilingsbronnen) vaste onveranderlijke randvoorwaarden dienen vastgelegd te worden. Zoals geluid- en ultrafijnstofbelasting, veiligheids- en gezondheidsfactoren enz. In theorie (regelgeving) dienen deze randvoorwaarden niet alleen vastgelegd te worden per producent van deze vervuiling maar de randvoorwaarden dienen ook uit te gaan van de mate van vervuiling in het betreffende gebied (cumulatie van vervuilingsbronnen). Voor Zuid-Limburg is dit al rampzalig. In praktijk betekent dit: hoe schoner en stiller de vliegtuigen des te meer vluchten mogelijk zijn binnen een gebied.

Stichting Natuurlijk Geuldal is voorts van mening dat maatregelen voor het behalen van klimaatdoelen niet als ruilobject mogen dienen voor toename voor vliegverkeer. De luchtvaart zal zelf maatregelen dienen te nemen om schoner en stiller te worden.

Tekst blad 8 (schema met vragen rond uitbreiding luchtvaart), 1.2, 1.3, 1.4:

In het schema wordt luchtvaart geplaatst binnen maatschappelijke thema's als, mobiliteit, ruimte, gezondheid, klimaat, economie, veiligheid en bestuur. In het schema worden 'hoe' vragen gesteld omtrent het beperken van de negatieve impact van luchtvaart.

Zienswijze:

Het schema laat duidelijk zien hoeveel negatieve invloed luchtvaart heeft waarop nog geen afdoende antwoorden gevormd zijn. Laat staan dat deze ooit gevonden worden. Luchtvaart staat in dienst van economische activiteiten en bepaalde vormen van recreatie. Ze is explosief gegroeid. Voor steeds meer mensen is het nu wel genoeg. Niet alleen voor mensen binnen een bepaalde afstand tot een luchthaven met overlast van geluidshinder en luchtvervuiling. Ook mensen verder weg en geen directe last ervaren begrijpen steeds meer dat deze ingeslagen weg doodlopend is en dat het zo niet verder kan gaan.

Stichting Natuurlijk Geuldal vindt het tragisch dat er in de luchtvaartwereld vrijwel alleen maar kwantitatief gedacht wordt (meer vluchten, meer verdienen) en nauwelijks aandacht bestaat voor kwalitatieve oplossingen (betere verplaatsingsmogelijkheden zonder milieuverlies). Het schema op blad 8 is, wat probleemoplossingen betreft, gericht op conservatieve groeioplossingen en niet gericht op conserverend waardenbehoud op ecologisch gebied. De huidige luchtvaart zal met de immense toename nooit beter worden voor het milieu en om die reden zal de luchtvaart moeten veranderen. Hoofdstuk 1 is met haar eenzijdige denkrichting een 'mindsetting' gericht op bestaande vormen van luchtvaart en daarmee niet gericht op een daadwerkelijk vernieuwende duurzame vorm van luchtvaart. Hiervoor is een 'mindchange' nodig en deze notitie geeft hiertoe geen voorzetten.

Hoofdstuk 2, Milieueffectrapportage voor de Luchtvaartnota.

Tekst blad 13, 2.1 Waarom een PlanMER-procedure?

De luchtvaart heeft met haar toename een immense invloed op ecologie en mens. De overheid heeft begrepen dat in zo'n geval betrokkenheid van de samenleving noodzakelijk is. Daarvoor biedt deze nota een eerste voorzet.

Zienswijze:

Stichting Natuurlijk Geuldal ziet bij inspraak over luchtvaart wel de nodige gevaren om de hoek kijken. Om dit te verduidelijken stellen we hieronder de volgende vragen:

- Luchtvaart is geen statisch maatschappijverschijnsel maar een sterk in ontwikkeling zijnde economische factor. Op welke wijze worden de fases van de luchtvaartontwikkeling voor het jaar 2050 beschreven en welke doorkijk wordt gegeven voor de fases na 2050?
- De ontwikkeling van de luchtvaart is dus moeilijk in te schatten. Wat gebeurt met de resultaten van de inspraak als blijkt dat er verkeerde prognoses gemaakt zijn?
- Mensen hebben een beeld van de luchtvaart zoals zich deze nu voordoet. Kunnen mensen zich wel een beeld vormen van hoe de luchtvaart er in 2050 uit zou kunnen zien met de groeisnelheid zoals dat nu gaande is en welke consequenties dit heeft?
- Zoals we eerder beschreven zien wij de huidige gang van zaken als een behoudende voortschrijding van een fout ingeslagen verkeerde weg. Hoe kunnen mensen met nieuwe creatieve mobiliteitsoplossingen voor innovatieve vormen van mobiliteit op een volwaardige wijze bij deze inspraakprocedure betrokken worden?

Tekst 2.2 t/m 2.4 Reikwijdte: Toetskader en methodiek blad 14 en volgende.

Het schema op blad 15 over People Planet Profit staat centraal in dit deel van de notitie en geeft aan op welke wijze deze in de PlanMer toegepast kan worden.

Zienswijze:

Stichting Natuurlijk Geuldal vindt dat dit (deels verouderde en niet altijd toepasbare) schema alleen tot oplossingen kan leiden indien luchtvaart en haar belangen (Profit) dusdanig omgebogen worden waardoor er een complementaire situatie ontstaat met de twee andere belangen (People en Planet). Stichting Natuurlijk Geuldal is van mening dat de enige mogelijkheid hiertoe betekent dat de luchtvaart evolueert naar een vervoersmogelijkheid die zonder vervuiling functioneert. Bij autovervoer is, na veel weerstand en veel te laat met schade van dien, ook vol ingezet op elektrisch vervoer, al of niet met (schoon) waterstof als hulpmiddel. Laat dit ook bij luchtvaart gebeuren maar dan niet zo laat. Daarom hopen wij dat deze inspraakprocedure niet zal leiden tot vertraging in dit onoverkomelijk veranderingsproces voor de luchtvaart.

Tekst bladzijde 17, informatie waaruit de PlanMer zal bestaan.

Hier worden puntsgewijs een aantal uitkomsten beschreven.

Zienswijze:

Stichting Natuurlijk Geuldal is van mening dat de informatie PlanMER volledig wordt bepaald door de ruimte die de onderzoeksvraag biedt en daarmee wordt ook de waarde van de informatie bepaald. Indien vastgehouden wordt aan de huidige ingeslagen weg voor de luchtvaart, dan zal de informatie anders (beperkter) zijn dan dat ingezet wordt op nieuwe innovatieve mogelijkheden.

Anders gezegd:

Kiezen we voor voortzetting van de huidige luchtvaart (profit) waarbij allerlei mogelijkheden worden gezocht om de nadelige ecologische gevolgen (people en planet) zo veel mogelijk te verminderen. Of kiezen we voor het zoeken naar nieuwe mogelijkheden waarbij de luchtvaart zich ontwikkelt als een duurzame vervoersvorm zonder hinder en vervuiling. Stichting Natuurlijk Geuldal kiest het laatste.

Namens Stichting Natuurlijk Geuldal,

Drs. PMG Visser.