

Geluidsoverlast, Betuwelijk, geen achturige nachtrust door GAE; wetten en richtlijnen milieu en veiligheid

Pleitnota R. van Lotringen

Hoorzitting Aanwijzingen Luchtvaartterrein Eelde, 7 september 2005

Bijdrage Vereniging Omwonenden Luchtvaartterrein Eelde (VOLE)

Voorzitter,

Mijn naam is René van Lotringen. Ik vertegenwoordig de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde, waar ik bestuurslid van ben. De vereniging telt vele honderden leden en is daarmee één van de grootste maatschappelijke organisaties in de omgeving van de luchthaven.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt ons in de gelegenheid om een reactie te geven op een elftal stukken die in opdracht van het ministerie of in opdracht van Groningen Airport Eelde zijn opgesteld ter voorbereiding van de nieuwe beslissing op bezwaar voor de Aanwijzing van luchtvaartterrein Eelde. Dit alles na de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 3 december 2003.

Op de voorlichtingsavond die u in mei j.l. organiseerde stelde ik de vraag of de Minister verplicht is te motiveren wat zij met de reacties op deze stukken doet. Het antwoord was 'nee'. In de brieven van het Ministerie over deze reactiemogelijkheid wordt verwezen naar verschillende artikelen in de Algemene Wet Bestuursrecht. Deze wet geeft echter geen regels hoe te handelen bij de voorbereiding van een herhaalde Beslissing op Bezwaar. Het gaat dus om een nepinspraakprocedure. Uiteraard is het te prijzen dat u uit zorgvuldigheidsoverwegingen deze mogelijkheid biedt. We maken bij deze hiervan gebruik om onze standpunten voor het licht te brengen. Maar wat is de waarde hiervan als de Minister de reacties naast zich neer kan leggen? Wij vinden het belangrijk dat er een voldoende onderbouwde beslissing op bezwaar wordt genomen. Nu ziet het daar nog niet naar uit.

De Raad van State is in haar vonnis van 3 december 2003 niet ingegaan op alle punten van ons beroep. Voor de volledigheid meldt ik dat deze punten voor onverkort door ons worden gehandhaafd, zonder ze hier uitdrukkelijk te melden.

MER

Bij de Raad van State hebben wij gepleit voor een nieuw Milieu Effect Rapport omdat het de milieu-informatie uit 1995 sterk verouderd was en vanwege het verbod op les- en oefenvluchten niet meer adequaat. Met de aanvullende milieu-rapporten wordt maar gedeeltelijk aan deze wens tegemoet gekomen omdat wel veel informatie geleverd is maar een aantal belangrijke onderdelen van een MER ontbreken. In een MER dienen alternatieven met elkaar te worden vergeleken en dient vervolgens een afweging te worden gemaakt. Dit is in de nu beschikbare informatie niet gebeurd. Nu is uitsluitend de variant met baanverlenging onderzocht. Met name voor de informatie over de effecten op natuur betekent dit dat deze nooit in een afweging van alternatieven is meegenomen. Dit vinden wij een grote tekortkoming. Om deze reden blijven wij pleiten voor een nieuwe MER.

De Commissie voor de m.e.r. zegt in haar advies van 1 juli 2005 na een uitgebreid historisch betoog, dat ze de aanvullende milieuinformatie heeft getoetst. Vervolgens vermeldt de

commissie haar conclusie. De inhoud en de wijze van toetsing, de richtlijnen waaraan is getoetst etc. worden niet vermeld in het advies. Heeft dit te maken met het feit dat de commissie ook niet weet wat ze met deze nepprocedure aanmoet. De commissie heeft immers de reactie van belanghebbenden niet kunnen betrekken bij haar advies. Volgens het samenvattende rapport van DHV (p. 6) gaat dit nog gebeuren.

Natuur

Een drietal rapporten hebben betrekking op de natuurwaarden op en rondom de luchthaven. Twee hebben betrekking op het verlies en de compensatie van natuurwaarden ter plaatse van de geplande uitbreiding van het vliegveld. Het rapport van Waardenburg richt zich vooral op de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden rondom het vliegveld. Ik mis een rapport waarin de natuurwaarden zijn onderzocht in het gebied buiten de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden maar binnen de invloedssfeer van het vliegveld. Denk hierbij aan de landgoederenzone en het Drentsche Aa-dal ten oosten van het vliegveld. Het ontbreken van een dergelijk onderzoek is een tekortkoming.

Als we het rapport van Waardenburg bestuderen valt direct op dat dit bureau haar eigen rapport beoordeelt als een passende beoordeling in de zin van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Het komt ons voor dat het niet aan Waardenburg is om zelf het rapport te toetsen. Wij vertrouwen erop dat het ministerie het rapport nog onafhankelijk laat toetsen. Overigens ontbreekt de belangrijke bijlage 4 met een overzicht van kritische hoogten en afstanden voor verstoring. Verder maakt Waardenburg de fout om de huidige natuursituatie te koppelen aan het geprognoseerde gebruik van 2005 in plaats van het werkelijke gebruik. Zo kan Waardenburg bij de prognose voor 2015 spreken over een geringe toename van de geluidsbelasting. Terwijl de prognose voor 2015 ten opzichte van het huidige gebruik juist een forse toename van de geluidsbelasting laat zien, omdat het huidige gebruik ruim binnen de geluidscontouren valt.

Waardenburg gaat uit van een kritische hoogte van 3000 voet en een kritische afstand van 2 kilometer. Om de vogel- en habitatrichtlijngebieden zou dus een zone van 2 kilometer kunnen worden getekend, waarbinnen vliegtuigen binnen de kritische afstand komen. Dit heeft Waardenburg ook vergeten te betrekken in haar studie.

Waardenburg heeft zich bij de berekening van de afstanden tussen de luchthaven en het Zuidlaardermeergebied al dan niet met opzet vergist door niet de baandrempeel als uitgangspunt te nemen maar het midden van de verlengde baan. De afstand tot de rand van het Zuidlaardermeergebied wordt daarmee ongeveer 7 kilometer, of als de zone van 2 kilometer horizontaal wordt getekend ongeveer 5 kilometer. De bijbehorende vlieghoogten liggen ruim beneden de 2000 voet, waardoor volgens de door Waardenburg zelf gelegde verbanden ten minste sprake is van matige verstoringseffecten.

De nachttactieve fauna krijgt bij Waardenburg nauwelijks aandacht omdat 's nachts de luchthaven gesloten is. Daarbij wordt over het hoofd gezien dat de nacht voor de nachttactieve fauna niet samenvalt met de nacht voor de luchthaven.

Onze conclusie is dat het Waardenburg rapport herschreven kan worden. Nadat het rapport herschreven is zal een afweging van de schade aan de natuur moeten plaatsvinden tegenover het vermeende zwaarwegende maatschappelijke belang van de ingreep. Juist het nut en de noodzaak van deze baanverlenging zijn nooit onafhankelijk onderzocht.

Uit het onderzoek van Buro Bakker naar het gebied van de baanverlenging zelf maak ik (uit de tekening op p. 5) op dat de Eekhoornseloep gedeeltelijk binnen de destructieve zone ligt en daarom ter plaatse moet worden gedempt. Als het niet zo is graag een verduidelijking.

De verbindingszone langs de Burgemeester Legroweg is een interessant fenomeen. Bakker geeft aan dat de verbindingszone voor vleermuizen aan de westzijde uit opgaande struiken moet bestaan. DHV geeft in de inpassingsschetsen voor de verbindingszone aan de oostzijde ook struiken aan, terwijl elders staat dat ter plaatse van de landingslichten geen struikbegroeiing kan worden aangebracht om de werking van de lichten niet te frustreren. De vraag komt dan op welke fauna nog langs een drukke weg en 's avonds in het licht van de landingslichten gebruik gaat maken van deze verbindingszone zonder struiken.

Het argument dat vliegers op hun kaarten de instructie krijgen: 'bird sanctuary, to be avoided' op bladzijde 47, werkt op de lachspieren. Zo geldt er ook een instructie om niet over bebouwde kommen te vliegen. Aangezien deze instructie niet wordt gehandhaafd door de Handhavingsdienst Luchtvaart of de Luchtverkeersleiding wordt sinds jaar en dag door iedere pretvlieger vrolijk over bebouwde kommen gevlogen, vaak veel lager dan 1000 voet.

Voor de vleermuizen en voor de vogels in het Zuidlaardermeergebied zal een ontheffing nodig zijn. Ik vertrouw erop dat de Minister de belanghebbenden tijdig informeert over de ontheffingsprocedure.

Geluid en lucht

Uit de rapporten van Adecs en DHV kunnen we opmaken welke interpretatie de Minister gegeven heeft aan het vonnis van de Raad van State. De 65 dB(A)-afkap weghalen en we zijn klaar. De uitspraak van de Raad van State gaat verder: De KE-systematiek is niet meer geschikt om de relatie tussen geluidbelasting en het percentage gehinderden weer te geven. Het eerste dat opvalt in het geluidsgedeelte van de rapporten dat vrolijk aantallen gehinderden worden vergeleken alsof er niets aan de hand is. De KE-systematiek is hiervoor niet meer geschikt, dus zal een andere methode nodig zijn of de relatie met het aantal gehinderden opnieuw wetenschappelijk onderbouwd moeten worden.

Uit de losse aanvulling van Adecs maken we op dat de Commissie voor de m.e.r. vragen gesteld heeft n.a.v. van het rapport. Welke vragen dit precies zijn geweest verzuimt de commissie te melden in haar rapport.

Wat verder opvalt is dat in deze rapporten de effecten voor geluid en licht uitsluitend vergelijken voor de prognose 2005 en de prognose 2015. Bovendien zitten in de prognose voor 2005 de verboden les- en oefenvluchten met grote toestellen. Dit is dus een verhaal dat volledig los staat van de realiteit van het huidige gebruik. Vervolgens wordt geconcludeerd dat de emissies tussen de beide prognoses nauwelijks toenemen. Dit noemen we een open deur. De prognose 2005 en de prognose 2015 worden beide beperkt door de geluidscontour van de 35 KE. Een forse toename van geluid en andere emissies is dus niet mogelijk. Als u weet dat het werkelijke gebruik in 2005 ver beneden de prognose 2005 ligt dan is de toename van de geluidbelasting en overige emissies fors te noemen. Men is er voor 2015 wel in geslaagd de geluidbelasting buiten de 35 KE-contour (zie de 20 KE-contour) en daarmee het aantal gehinderden (hoe men die ook berekent) flink toe te laten nemen ten opzichte van de prognose 2005. Ten opzichte van het huidige gebruik is de toename gigantisch. En de pers heeft dat allemaal voor zoete koek geslikt.

In de aanwijzing van 2001 werd een verbod op les- en oefenvluchten met grote toestellen opgenomen. De luchthaven is financieel gecompenseerd is voor dit verbod. Het gevolg was dat de luchthaven met een overschot aan geluidsruimte kwam te zitten. De KE-zone wordt nu dan ook voor minder dan de helft gebruikt. In 2002 hebben wij het NLR uit laten rekenen volgens de toen geldende rekenwijze welke contour de luchthaven zou krijgen als de verboden vluchten uit de geluidsruimte werden gehaald. De berekende contour (ca. 83 % van de zone) bleek ruim genoeg te zijn om het huidige gebruik en beperkte groei mogelijk te maken. Maar dat is niet in het belang van het bedrijf GAE. Een prognose voor 2015 is in elkaar gedraaid die precies past binnen de aanwijzingscontour, maar toch een forse groei van de geluidsbelasting veroorzaakt. Of de luchthaven er in slaagt om deze ruimte te vullen is de vraag, maar hier niet relevant: het gaat om de vraag welke groei de Minister wil toestaan in het gebruik van deze luchthaven en welke geluidsruimte hierbij past. Als de luchthaven de volledige ruimte mag gebruiken is de financiële compensatie namelijk geen compensatie meer maar subsidie die niet volgens de regels is toegekend.

Externe veiligheid

Even kort stilstaan bij dit verhaal. Er bestaat nog geen normering voor dit verhaal dus toetsing aan normen is niet mogelijk. Ook voor veiligheid zijn uitsluitend de prognoses voor 2005 en 2015 met elkaar vergeleken. Bovendien zitten in de prognose voor 2005 de verboden les- en oefenvluchten met grote toestellen. Weer een verhaal dat dus volledig los staat van de realiteit van het huidige gebruik.

Wat opvalt is dat een aantal specifieke factoren bij Eelde die invloed op de externe veiligheid hebben niet is meegenomen. Helikopters zijn niet in de berekeningen meegenomen. Het feit dat hier relatief veel onervaren vliegers in opleiding vliegen is niet terug te vinden in het verhaal. Het argument dat er meestal een instructeur aanwezig is, kan helaas geen garantie worden genoemd. Verder gaan de veiligheidsberekeningen uit van uitsluitend vrachtvliegtuigen in de veiligste categorie. Gaat GAE de andere vrachtvliegtuigen weren? Uit het rapport is niet duidelijk welke gemiddelde woningbezetting is gehanteerd bij het groepsrisico. Uit het belevingsonderzoek blijkt dat deze rond de luchthaven hoger ligt dan gemiddeld.

Het Economische verhaal

Allereerst de openingstijd. In de rapport van de luchthaven over de verwachte ontwikkelingen worden argumenten voor een opening om half zeven gegeven. Een afweging tegenover de recht van omwonenden op een achturige nacht wordt niet gemaakt. Daarnaast zijn de argumenten niet sterk. Uit het huidige gebruik blijkt niet dat de charters vanaf Eelde de randen van de dag zoeken. Als al een lijndienst op Schiphol mogelijk zou zijn, dan zou met een vertrek om 7 uur i.p.v. half zes vanaf Eelde alleen de aansluiting voor Canada worden gemist.

Buck consultants heeft in opdracht van de luchthaven een economisch verhaal geschreven. De aanleiding hiervoor is onduidelijk. De Raad van State heeft er (m.u.v. de openingstijd 's ochtends) immers niet om gevraagd. Is GAE met ons van mening dat nut en noodzaak van de baanverlenging niet voldoende zijn aangetoond? Helaas gaat het verhaal van Buck Consultants alleen uit van de situatie met baanverlenging en is het uitsluitend gebaseerd op de prognoses van Groningen Airport Eelde zelf. We zullen dus niet weten of de variant zonder baanverlenging voor de luchthaven in economisch opzicht wellicht een veel veiliger optie zou zijn.

Groningen Airport Eelde, een luchthaven met grote ambities. Een luchthaven met een fabuleuze groei in passagiersaantallen. Sinds 1993 stijgt het aantal passagiersbewegingen gemiddeld met 20% per jaar. Het aantal passagiers is daarmee meer dan verviervoudigd. In het ontwikkelingsperspectief 1994 was de passagiersprognose voor 2003 (met baanverlenging) bijna 89.000. Het gerealiseerde aantal is (zonder baanverlenging) het dubbele namelijk bijna 178.000. Wat wil je als luchthaven nog meer? De geluidsruimte is nog lang niet opgebruikt, dus op de huidige voet doorgaan. Wat blijkt uit het economische prognoses van Buck consultants: mét baanverlenging een groei van 11,5% in passagiersaantallen. Dat zou toch ook zonder baanverlenging moeten lukken!

Bovendien is het met baanverlenging de bedoeling om bestemmingen rechtstreeks aan te vliegen, dus zonder transitpassagiers. Een gemiddelde bezetting van 116 vertrekkende passagiers vinden wij wat mager om een baanverlenging onderbouwen.

Wie had verwacht dat de luchthaven met de aantallen passagiers in 2003 al uit de rode cijfers zou zijn heeft het mis. Het saldo op de jaarrekening is onafhankelijk van de passagiersaantallen en de aantallen vliegbewegingen en schommelt al die jaren rond de 1,6 miljoen Euro, waarbij het Rijk de verliezen heeft afgekocht. Er is geen reden om aan te nemen dat de regionale aandeelhouders in 2015 van hun verliesafdekking af zijn. Wij verwachten dat de verliezen mét baanverlenging nog veel hoger worden vanwege de kostenoverschrijdingen bij de aanleg en het onderhoud van de verlengde baan. De aandeelhouders hebben hun handtekening gezet en zitten er tot 2043 aan vast.

Ik sluit aan op andere bijdragen vanavond als ik opmerk dat Buck Consultants in haar rapport voor passagiers in principe de gehele primaire catchment van een luchthaven reserveert voor de luchthaven zelf, terwijl de secundaire catchment moet worden gedeeld met andere luchthavens. Wat wil nu het geval met het kaartje op bladzijde 20? De primaire catchments van alle omliggende regionale en internationale luchthavens samen bedekken het gehele gebied van de secundaire catchment van Groningen Airport Eelde (m.u.v. de Noordzee). Hier valt dus weinig te halen, tenzij GAE unieke bestemmingen weet aan te boren.

Om de verliezen weg te krijgen wordt op meer paarden gewed: de vastgoedontwikkeling, de vrachtluchten en de lijnvluchten.

Voor vastgoedontwikkeling heb je grond nodig. Helaas heeft de regio het voorterrein in het verleden al kado gedaan aan Henk Koop, dus daar wordt alleen door hem nog aan verdiend. De belangstelling van luchthavengebonden bedrijven voor deze gronden is tot nu toe gering. Meer belangstelling zal pas ontstaan als de provincie alle beperkingen voor dit terrein overboord gooit. Voor andere gronden zal het landschappelijk waardevolle gebied van de Eelder es aan de noordzijde van de luchthaven op de schop moeten. Ondanks het feit dat de gemeente Tynaarlo en de provincie Drenthe als aandeelhouders hier aan mee zullen werken zal het verzet hiertegen de uitbreiding van het bedrijventerrein vele jaren frustreren. Vastgoedontwikkeling is dus uitsluitend een optie binnen de bestaande grenzen van het bedrijventerrein.

Bij het verhaal over vrachtluchten verzuimt de luchthaven of Buck Consultants aan te geven om wat voor soort vracht en concreet welke bestemmingen het zou moeten gaan. Over vrachtluchten heeft al twintig jaar geleden het onderzoek door Van der Bunt belangrijke bouwstenen aangedragen. Voor vracht bestaan er twee belangrijke opties: pakketdiensten of all-cargo of combinatie met passagiers. Voor pakketdiensten is geen baanverlenging nodig, maar wel opheffing van het nachtsluiting. Voor GAE dus geen optie. Voor all-cargo is het

nodig dat een toestel voor één bestemming nagenoeg volledig met vracht kan worden gevuld. Voor Noord-Nederland is niet duidelijk met welke vracht een vol toestel van of naar één bestemming gevuld zou kunnen zijn. In het verleden is gedacht aan vee, eieren, kuikens, bloemen of zuidvruchten. Geconcludeerd is dat geen vracht te bedenken is van of naar één bestemming. In navolging van Van der Bunt stelt Buck Consultants in 1999, dan in opdracht van het ministerie, vast dat all-cargo niet interessant is voor Eelde. Blijft over de combinatie van passagiers en vracht. Dit is een erg onzekere optie. Het zal gaan om toevallige en incidentele mogelijkheden om passagiers aan te vullen met vracht. Een substantiële bijdrage is hiervan niet te verwachten.

Over lijnvluchten hoeft weinig gezegd te worden omdat hiervoor geen baanverlenging noodzakelijk is. Het verhaal van Ryanair dat gestopt zou zijn met de lijnvlucht op London omdat ze eigenlijk met Boeings 737-800 zouden willen vliegen, kan alleen maar als ridicul worden betiteld. Ryanair is gestopt omdat er niet genoeg goed-betalende zakelijke passagiers waren. Met de kleine aantallen passagiers, waar het om gaat, zou het onzin zijn om met grote toestellen te vliegen. Waar de luchthaven overigens denkt tienmaal zoveel passagiers als in 2003 voor lijnvluchten vandaan te halen kan ook Buck Consultants niet duidelijk maken. Uit de lange geschiedenis met mislukte lijndiensten blijkt steeds weer dat een lijndienst niet zonder directe of indirecte subsidie in de lucht kan blijven.

Wij concluderen dat Groningen Airport Eelde en in haar opdracht Buck Consultants niet duidelijk kunnen maken waarom baanverlenging iets bij zou dragen tot het economisch voordeel van de luchthaven en de regio. Het subsidiëren van luchthavens zonder inkomend toerisme leidt altijd tot een economisch verlies voor de regio omdat uitgaande passagiers hun geld nu eenmaal elders besteden in plaats van thuis. Dit verlies, gecombineerd met de verliezen van de luchthaven, de extra kosten van de baanverlenging en de vernieling van het toeristisch-recreatieve klimaat in Noord-Drenthe kan niet worden goedge maakt met de beperkte werkgelegenheid die de luchthaven oplevert.

Wij zouden graag onze bezwaren verder onderbouwen door bestudering van het businessplan van luchthaven en het rapport van NIB-capital uit 2002. Beide rapporten zijn niet beschikbaar gesteld.

Ons standpunt: Stop het prestigeproject baanverlenging, voordat deze affaire de Betuwelijn achterna gaat, maak van Groningen Airport een bescheiden regionale luchthaven voor zakenvluchten, beperkt chartervervoer en eventueel een lijnvlucht. Bouw de lesvluchten verder af en sluit de luchthaven in de weekeinden. Minister, maak met de regio afspraken over besteding van 18 miljoen Euro aan andere infrastructuur!