

Pleitnota Stichting Milieufederatie Drenthe

Pleitnota Christiaan Teule

Hoorzitting Aanwijzing Luchthaven Eelde, 7 sept 2005

Geachte voorzitter,

De Milieufederatie Drenthe behartigt de belangen van natuur, milieu en landschap in de provincie Drenthe. In die hoedanigheid wil zij voorkomen dat de luchthaven Eelde een te grote negatieve invloed heeft op het waardevolle landschap rondom de luchthaven. Toename van negatieve effecten vinden wij niet gewenst.

De Milieufederatie heeft schriftelijk d.d. 26 augustus jl. gereageerd op de aanvullende informatie die het ministerie van verkeer en waterstaat heeft laten schrijven door de verschillende bureaus.

De belangrijkste reactiepunten hierin zijn:

- De aanvullende informatie niet heeft aangetoond dat een sluitingstijd vanaf 6:30 noodzakelijk is voor een goede bedrijfsvoering.
- De informatie niet aangetoond dat er geen significante effecten optreden van de toename van het groot vliegverkeer in de natuurgebieden Zuidlaardermeer en Drentse Aa.

Deze mondelinge reactie fungeert als toevoeging op de schriftelijke reactie d.d 26 augustus jl en op sommige punten een uitwerking daarvan.

Openstelling van de luchthaven vanaf 6.30.

In de schriftelijke reactie wordt aangegeven dat in weerwil van wat men schrijft in de rapporten, geen aansluitende vluchten heeft richting alle belangrijke zakencentra van Europa laat staan naar intercontinentale bestemmingen indien tussen 6:30 uur en 7:00 uur 's ochtends wordt gevlogen. De dagrandvluchten vanaf Schiphol die vooral voor 7 uur worden uitgevoerd zijn niet bereikbaar met een vroege lijndienst. Schipholtaxi of autogebruik (op korte afstand veel milieuvriendelijker dan vliegverkeer) zijn het alternatief voor een vroege lijndienst.

De economische onderbouwing voor de kansen voor zakenverkeer, dat in Buck direct wordt gelieerd aan de vroege openstelling voor een lijndienst is volstrekt onvoldoende. Er is niet onderzocht welke bedrijven, met hoeveel mensen van een lijndienst gebruik zullen maken en voor welke eindbestemming een lijndienst noodzakelijk is. Buck geeft aan welke grote ondernemingen belnag zouden hebben bij zakenvluchten. Niet onderzocht is hoe deze bedrijven nu hun internationale contacten organiseren (toenemend internetgebruik).

In onze ogen is in de rapporten duidelijk gemaakt waarom een vroege lijndienst niet zal werken. Aansluitingen zijn er niet en de klantenkring is beperkt. Een vroege openingstijd is derhalve absoluut niet noodzakelijk voor de levensvatbaarheid van de luchthaven.

Effecten op de (avi-)fauna

Ik citeer in het vervolg een aantal malen uitspraken van de Advocaat-Generaal van het Europese Hof in antwoord op prejudiciële vragen van de Raad van State in zaak C-127/02 (Vogelbescherming Nederland versus Ministerie van LNV). Hierin zijn onder andere uitspraken gedaan over de definiëring van "significante effecten", "passende beoordeling" en doet daarin onder andere uitspraken over het voorzorgsbeginsel en toelaatbare effecten bij plannen.

Definiëring Significante effecten onvolledig en conclusie onterecht:

In paragraaf 8.1 van het rapport effecten van de voorgenomen baanverleningen etc. Van de heren Lensink en van Eekelen (hierna kortweg aangeduid met 'het waardenburgrapport'.)
Wordt de volgende conclusie geponeerd:

"De frequentie van de verstoringen zal toenemen maar naar verwachting binnen een drempelwaarde waardoor wezenlijke effecten win de zin dat substantiële aantallen vogels het gebied verlaten, zullen uitblijven. Er zal daarom ook in de toekomst geen sprake zijn van significante effecten in de zin van de Vogelrichtlijn."

Wat 'significante effecten' zijn wordt uitgelegd in paragraaf 5.5.2. Daarin formuleert bureau Waardenburg een aantal criteria. In paragraaf 5.5.3 wordt gezegd: "Indien op basis van deze criteria een of meer normen worden overschreden, is sprake van een significant effect."

In de conclusie van Advocaat-generaal dhr. J. Kokott in genoemde zaak, wordt onder andere ingegaan op de definiëring van de term 'significante effecten'. Hij concludeert: "in beginsel moeten derhalve alle schadelijke gevolgen voor instandhoudingsdoelstellingen worden gezien als significante gevolgen voor het totale gebied."

Dat betekent in onze ogen dat niet alleen gekeken moet worden naar het aantal vertrekkende vogels, zoals in de waardenburgcriteria gebeurd.. Ook effecten op het broedsucces op langere termijn, gewichtsverlies bij trekvogels etc. hebben een impact op de instandhoudingsdoelstellingen. Daar is echter geen onderzoek naar gedaan. De geformuleerde criteria zijn derhalve volstrekt onvolledig. De in het rapport getrokken conclusie is veel te vroeg getrokken.

Het rapport Waardenburg geeft aan op blz. 7: "Verstoring heeft een visuele en/of auditieve component. Op grond van de huidige kennis kan geen nader onderscheid gemaakt worden." Desondanks wordt herhaaldelijk alleen naar de auditieve component van de verstoring gekeken, om te argumenteren dat er geen effecten zijn (te verwachten).
Op blz. 74 schrijft Waardenburg mbt. het Fochteloërveen: "Daarnaast is de auditieve component van de verstoring als gevolg van het beperkte motorvermogen tijdens de landing, minimaal". Het rapport spreekt zich om deze reden een aantal malen tegen/

In het Ad-eco rapport Verkenning van de effecten van de kleine luchtvaart op de fauna (dit rapport wordt ook door Waardenburg geciteerd) staat op blz 34:

"Verstoring van fauna door de kleine luchtvaart is grotendeels gebaseerd op aangeboren en aangeleerd vluchtgedrag van dieren ten opzichte van roofvogels. Met ander woorden, op een vliegtuig reageren dieren hetzelfde als op een roofvogel. ... De visuele verschijning van een roofvogel (vliegtuig) is levensbedreigend en zorgt in grote mate voor de reactie van dieren."

In het rapport wordt door sterk de nadruk gelegd op auditieve aspect. Het specifieke visuele effect wordt in enkele gevallen mogelijk onderschat.

Niet onderzochte effecten:

Enkele mogelijke significante effecten zijn niet onderzocht.

a. lange termijn

De effecten op de lange termijn zijn niet onderzocht. Kan het bijvoorbeeld zo zijn dat elk jaar een afkalven deel van de populatie gebruik gaat maken van het gebied? Geen idee, het is in ieder geval niet in het onderzoek meegenomen of wordt niet in het onderzoek genoemd.

b. Externe werking:

Niet onderzocht zijn de effecten van de externe werking van het gebied. Anders gezegd: Het onderzoek geeft niet aan in hoeverre effecten die optreden buiten de vogelrichtlijn of habitatrichtlijn gebied doorwerken op het gebied zelf. Effecten op foerageergebieden aan de Oostkant van het zuidlaardemeergebied, effecten op vliegroutes richting leekstermeergebied

en andere mogelijke effecten moeten (ter plekke) worden onderzocht. Alleen dan kan worden bepaald of externe effecten optreden en in welke mate dit de populatie al dan niet beïnvloedt.

c. Huidige mate van verstoring

Wij hebben van de gebiedsbeheerder van het fochteloerveen al eens telefonisch te horen gekregen dat vooral rietganzen bij het fochteloerveen opvliegedrag vertonen bij overkomende grote verkeersvliegtuigen van en naar Eelde. Dit strookt niet met de theoretische conclusies van het bureau Waardenburg dat het Fochteloerveen te ver weg ligt om enigerlei hinder te ervaren. Duidelijk is dat er onderzoek moet komen naar de huidige verstoring in de gebieden Fochteloerveen, Zuidlaardermeer en Drentse Aa en in de aanpalende foerageergebieden.

Wat is het opvliegedrag van nu overwinterende ganzen en zwanen met betrekking tot groot vliegverkeer van en naar Eelde? Hoever verplaatsen vogels zich binnen het gebied na verstoring door vliegtuigen en naar welke gebieden verplaatsen ze zich?

D: mogelijke gevolgen voor broedsucces

Om enigszins een inschatting van invloed te kunnen maken dient er een goede (broed)vogelkartering van het gebied te worden opgesteld, welke moet worden gelieerd aan de vliegroutes en de mogelijke effecten daarvan. Ook moet het broedsucces van kritische soorten daaraan worden gelieerd. Zijn er onder de huidige vliegroutes minder broedparen dan iets verder weg van de route? Wat is het broedsucces van de soorten die direct onder de vliegroutes liggen in vergelijking met andere broedparen in het gebied?

D: gebiedstrouwheid?

Waardenburg geeft aan dat er voor een aantal vogelsoorten geen alternatieve foerageer- dan wel broedgebieden voorhanden zijn. Volgens Waardenburg betekent dit dat vogels in het gebied blijven (gebiedstrouw). Of er bij die soorten sprake zal zijn van bijvoorbeeld gewichtsverlies of verplaatsing binnen de beschermingszone naar minder gunstige broedlocaties, waarbij op lange termijn een negatieve invloed kan ontstaan op het broedsucces wordt niet onderzocht.

Best beschikbare wetenschappelijke middelen:

Dat brengt ons bij het derde punt. De Advocaat-generaal Kokott geeft aan: “De Commissie stelt in haar Mededeling over het voorzorgsbeginsel op dit punt vast dat het beoordelen van het voor de maatschappij „aanvaardbare” risico bij uitstek een politieke taak is. Aan deze verantwoordelijkheid kan alleen worden voldaan wanneer vóór een beslissing de wetenschappelijke onzekerheid, door het inzetten van de beste beschikbare wetenschappelijke middelen tot een minimum is beperkt.”

De Milieufederatie bestrijdt dat in dit onderzoek de best beschikbare wetenschappelijke middelen zijn gebruikt. Er is veel ontbrekende kennis. De lokale omstandigheden zijn niet beschreven of zichtbaar in het onderzoek betrokken. Het rapport kan derhalve niet de wetenschappelijke onzekerheid over het zich voordoen van effecten tot een minimum beperken. Daarvoor is veel meer en beter onderzoek noodzakelijk.

Rapport is geen passende beoordeling

De Epiloog van het Waardenburg rapport zegt zelf: “Ondanks de geraadpleegde literatuur is er relatief weinig bekend over de effecten van verstoring op vogels en andere fauna. Vooral effecten die gevolgen hebben voor de populatie zijn weinig onderzocht. Daarnaast is er gebrek aan inzicht in fenomenen als tolerantie en gewenning.”

Dit literatuuronderzoek kan alleen daarom al niet worden beschouwd als een “passende beoordeling” waarop het bevoegd gezag een politiek besluit mag nemen. Het rapport is veel meer een inleidende studie naar mogelijke effecten die in het veld dient te worden gestaafd

met waarnemingen en nu voorkomende hinder; zeker met betrekking tot opvliegedrag, vergelijking broedsucces onder en verder weg van de vliegroutes.

Samenvattend:

- Het onderzoek met betrekking van hinder door toenemende luchtvaart boven het Zuidlaardermeer gebied en de gebieden Drenste Aa en Fochteloeerveen van Waardenburg is niet volgens de beste wetenschappelijke methode uitgevoerd. Daarom kan het bevoegde gezag de conclusie van het bureau niet betrekken in haar waardeoordeel.
- Vooral met betrekking tot een aantal kritische soorten is kennis nog minimaal, geeft ook het rapport aan. Ganzen blijken verstoring gevoeliger dan andere soorten. Onvoldoende is onderzocht welke gedrag de verstoring gevoelige soorten nu al laten zien in het gebied.
- alle schadelijke gevolgen voor instandhoudingsdoelstellingen worden gezien als significante gevolgen voor het totale gebied. De criteria die door het bureau Waardenburg zijn gebruikt om te beargumenteren dat er “geen significante effecten” zijn in strijd met de recente jurisprudentie op dit vlak.
- Er is geen onderbouwing voor een ochtend openingstijd vanaf 6.30. Belangrijke aansluitingen zijn er nauwelijks, dagrandvluchten worden niet gehaald en het belang voor de grote bedrijven in Noord-Nederland wordt niet onderbouwd.

De milieufederatie handhaaft de al bestaande bezwaren waaronder de bezwaren dat:

- dat er een onnodig grote milieuruimte voor het vliegveld wordt gecreëerd.
- Dat toename van het vliegverkeer in strijd is met het NMP op het onderdeel luchtverontreiniging en geluidhinder
- En dat uitbreiding van de luchthaven niet strookt met het Kyoto-protocol.

Christiaan Teule
Milieufederatie Drenthe,
Assen, 07 september 2005