

Is er eigenlijk wel een geldig Milieu Effect Rapport ?

-

Pleitnota W.L. Jonker-ter Veld

Hoorzitting Aanwijzing Luchthaven Eelde, 7 sept 2005

Mevrouw de Voorzitter,

Op deze hoorzitting ga ik in op de wonderlijke procedure waar wij met elkaar in verzeild geraakt zijn. En ik doe voorstellen voor de toekomst.

Dat de procedure wonderlijk is geworden ligt voor een niet gering deel aan het jaren durende voortraject. Een plan om de zogenaamde bulderbaan van Schiphol naar Eelde te verhuizen en voor dat doel de start- en landingsbaan te verlengen kwam in 1968 kort in discussie en verdween vlot in de prullenmand.

Halverwege de jaren tachtig kwam het idee weer ter tafel. In 1988 schoof de toenmalige minister van V&W, Neelie Smit-Kroes, de baanverlenging weer van tafel. De economische onderbouwing vond zij niet geloofwaardig.

Hierna startten noordelijke bestuurders en luchthaven de baanverlengingsprocedure opnieuw. In 1990 produceerde de luchthaven het boekje "Ontwikkelingsperspectief" met nieuwe economische vooruitzichten.

Op dat moment was een milieueffectrapportage bij wet verplicht. Een bedrijf of een overheid met grootse plannen moet aangeven wat de plannen inhouden, de onderbouwing leveren en de gevolgen voor het milieu beschrijven in een Milieu Effect Rapport. Zo kan de burger weten wat hem te wachten staat en kan de bestuurder een zorgvuldig besluit nemen.

Dus begon de luchthaven aan een officiële milieueffectrapportage - kortweg m.e.r.

Ik ga nu in op de langjarige historie van deze milieueffectrapportage.

In 1992 publiceerde het vliegveld een startnotitie. Hierop kon ieder inspreken. In 1993 zijn de richtlijnen voor het maken van het milieueffect rapport vastgesteld. In 1995 zag het MER het licht. Dit MER '95 bestaat uit drie oranje boekwerkjes: 1, een geactualiseerd Ontwikkelingsperspectief geschreven door de luchthaven 2, een beschrijving van de milieueffecten en 3. Technische bijlagen. De laatste twee zijn geschreven door adviesbureau DHV. Het MER '95 beschrijft de milieueffecten van het gebruik van een verlengde start- en landingsbaan met als tijdshorizon het jaar 2005.

In 1997 mocht de burger inspreken op de ontwerp-aanwijzing.

In 2001 nam de minister een besluit en werd de aanwijzing van kracht. Tegen dit besluit zijn bezwaren ingediend.

In 2002 nam de minister een beslissing op bezwaar; hij verwierp de ingebrachte bezwaren. In december 2003 stelde de Raad van State bezwaarmakers in het gelijk dat de MER 95 onvolkomenheden bevatte. Het ministerie heeft een aantal buro's de opdracht gegeven deze onvolkomenheden te repareren. Dus nu, weer bijna twee jaar later is er een serie boekwerken ter inzage gelegd. Sommige van deze boeken zijn duidelijk bedoeld als aanvulling op het

MER '95. Deze aanvullingen bevatten informatie over natuur- en landschap die eerder niet bekend was.

Andere boekwerken bevatten informatie die afwijkt van het MER '95. Zo lijkt het of twee nieuwe rapporten met een tijdshorizon van 2015 of 2017 het Ontwikkelingsperspectief '95 geheel of grotendeels moet vervangen. Deze rapporten zijn: Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V. van buro Buck Consultants International en het boekje "Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde, geschreven door de luchthaven. Nergens is aangegeven of deze boekjes het Ontwikkelingsperspectief inderdaad geheel of gedeeltelijk vervangen.

Is er eigenlijk wel een geldig milieueffectrapport?

Het ministerie van Verkeer & Waterstaat geeft een blad uit over het Project Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens . Dit blad heet **Transfair**. In Transfair no 9 van juli 2005 staat over de baanverlenging Eelde: "Hoewel de nieuwe onderzoeksinformatie geen nieuwe milieueffectrapport vormt"

Als de aanvullende stukken geen nieuw MER vormt, dan is er geen geldig MER om het besluit op te baseren. Het besluit kan dan niet genomen worden.

Als de aanvullende stukken geen nieuw MER vormt lijkt het erop of het oude MER'95 nog geldig is. Het MER '95 kent een tijdshorizon van 2005. Het is bizar om na 2005 iets te gaan uitvoeren waarvan de milieueffecten tot 2005 bekeken zijn.

Als deze informatie geen MER is, wat is deze informatie dan wel?

De complete zin in **Transfair** luidt:

"Hoewel de nieuwe onderzoeksinformatie geen nieuwe milieueffectrapport vormt, heeft het ministerie toch besloten de Commissie m.e.r. om advies te vragen. Deze buigt zich nu over de onderzoeksrapporten. Als het advies begin juli binnen is, wordt dit ook ter visie gelegd." Dat advies ligt er nu.

De Commissie m.e.r. schrijft op het voorblad "Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over de aanvullende milieu-informatie Baanverlenging Groningen Airport Eelde, uitgebracht aan de staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieueffectrapportage"

In Wm 7.26 staat dat de Commissie de ingediende opmerkingen en adviezen in haar advies betreft.

Een deel van de boekwerken is ter inzage gelegd in de periode 3 mei - 27 juni. Als artikel 7.26 van de Wm hierop van toepassing was, dan zou aan een ieder de gelegenheid geboden moet zijn om schriftelijk op deze informatie te reageren teneinde tekortkomingen, onvolkomenheden en omissies aan te geven. De commissie m.e.r. zou deze reacties dan meegenomen hebben.

Met een brief van 2 mei 2005 heeft de Staatssecretaris insprekers echter verzocht pas te reageren als het advies van de Commissie m.e.r. was uitgebracht.

In de inhoudsopgave van het toetsingsadvies van de Cie. m.e.r staat een Bijlage 4: "Lijst van inspraakreacties en adviezen". Hier staat niets of niemand vermeld. Ik zelf heb vóór 27 juni op de toen ter inzage gelegde stukken naar de staatssecretaris gereageerd; maar hierop geen

schriftelijke reactie ontvangen. Voorzover mij bekend is dit onderdeel van de Wm op 1 juli gewijzigd, maar 27 juni ligt daarvoor. Ik wacht nog steeds op een schriftelijke reactie.

Als de aanvullende informatie onderdeel van het MER is, dan zou een ieder mogen reageren.

In de **Transfair** en op de website is echter duidelijk aangegeven: "Inspraak (zowel mondeling als schriftelijk) staat overigens alleen open voor mensen die al eerder inspraakreacties of bezwaren hebben laten optekenen". En het lijkt er zelfs op of alleen diegenen mogen reageren die in 2001 bij de Raad van State bezwaar hebben aangetekend tegen de beslissing van de minister - en hun griffierecht betaald hebben.

In het ter inzage gelegde boekje met de MER-achtige titel: "Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde, aanvullende milieu-informatie t.b.v. hernieuwde en gewijzigde beslissing op bezwaar" april 2005 schrijft DHV op blz. 5: "Voor de aanwijzing waren de invoergegevens gebaseerd op de marktverwachtingen tot het jaar 2005. Deze horizon is inmiddels bereikt. Voor de nieuwe berekeningen is wederom gekozen voor een periode van 10 jaar; daarmee is nu 2015 de horizon."

De titel "Verwachte milieueffecten" en de nieuwe horizon van 2015 suggereren dat de aanvullende stukken een soort nieuw MER vormen.

Als de aanvullende informatie onderdeel is van het MER, dan zou de aanvullende informatie dienen te voldoen aan de vereisten in de richtlijnen.

Dan zou ook de autonome ontwikkeling beschreven moeten worden tot de tijdshorizon. Dan zou volgens de Richtlijnen (par. 6.3.1) de mate van betrouwbaarheid en de variatie in voorspellingsresultaten als gevolg van onzekerheden en onnauwkeurigheden moeten worden aangegeven. Bij onzekerheid over het optreden van effecten moet worden uitgegaan van de slechts denkbare situatie.

De rapporten van Buro Waardenburg, Buro Buck en de luchthaven voldoen niet aan deze eisen uit de richtlijnen.

M. de V. Als mijn betoog tot hier U in complete verwarring heeft gebracht, hebt U een goed beeld van de procedure gekregen.

Hoe kan orde in deze chaos geschapen worden? Hiervoor zijn twee mogelijkheden.

1. Een nette nieuwe m.e.r. procedure, te beginnen met nieuwe richtlijnen.

Nieuwe richtlijnen zijn nodig omdat er in het laatste dozijn jaren veel nieuwe kennis is vergaard over de effecten van het verstoken van fossiele brandstoffen op ons klimaat. Er is inmiddels meer bekend over de effecten van luchtvaart en klimaat. Het IPCC rapport Aviation and the Global Atmosphere dateert van 1999. Ook is er inmiddels meer bekend over het opraken van de goedkoop te winnen aardolie. Onderwerpen die nu in de richtlijnen voor een MER opgenomen zouden moeten worden.

Bovendien zou er in de richtlijnen met betrekking tot het vogelrichtlijngebied moeten worden opgenomen dat indien onzekerheid bestaat of schadelijke gevolgen zullen uitblijven, er aangegeven dient te worden welke dwingende redenen van groot openbaar belang er in het geding zijn.

2. Afzien van het voornemen tot baanverlenging.